

中国民用航空总局



CIVIL AVIATION
ADMINISTRATION OF CHINA

CAAC
适 航 指 令

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

本指令根据中国民用航空规章《民用航空器适航指令规定》(CCAR-39)颁发，内容涉及飞行安全，是强制性措施。如不按规定完成，有关航空器将不再适航。

编号：CAD1993-F100-16R2

修正案号：39-1207

一. 标题： 定期检查主起落架滑动柱轮轴

二. 适用范围：

1)装有件号为(P/N) 201072011、201072012 201072013、201072014、201072015或201072016 DOWTY Aerospace 公司的主起落架的所有F100飞机

2)件号为(P/N) 201072011、201072012、201072013、201072014、201072015和201072016所有序号的DOWTY Aerospace公司的备用主起落架

三. 参考文件：

1)荷兰适航当局颁发的适航指令 93-108/3(A)

2)1993.8.2 颁发的或 1993.10.4 颁发的修订 1 或以后荷兰适航当局批准修订的 FOKKER 服务通告 F100-32-079

3)1993.10.4 颁发的或以后荷兰适航当局批准修订的 FOKKER 服务通告 F100-32-080

4)1993.7.29 颁发的或以后英国适航当局批准修订的 DOWTY Aerospace 服务通告 F100-32-063

5)1993.9.23 颁发的或以后英国适航当局批准修订的 Dowty Aerospace 服务通告 F100-32-64

6)ABS 公司颁发的服务通告 FO100-32-57(1994.2.2 颁发的修订 1)

7)FOKKER 公司颁发的服务通告 F100-32-083(1994.3.23 颁发)

8) FOKKER 公司颁发的服务通告 F100-32-081

四. 原因、措施和规定

最近, 一个F100用户报道: 当向后推飞机时发生了主起落架轮轴失效事件。随后Dowty Aerospace公司和FOKKER飞机公司使用无损探伤程序对该用户的机群进行联合检查, 在该用户大多数正在使用的轮轴上发现存在腐蚀。虽然在其他任何轮轴上的无损探伤(NDT)检查没有发现裂纹, 但是初步结果表明导致轮轴失效的裂纹是由位于轮轴上的刹车毂法兰盘辐条上的腐蚀凹痕引起的。由于在同型号的其他飞机上已证实存在或将产生上述不安全因素, 适航指令CAD93-F100-16要求检查所有的主起落架(包括备用件)在轮轴上是否有裂纹或腐蚀痕迹。现在进一步调查发现可以把检查间隔扩大以及合适地结束本适航指令要求的检查。

为了防止由于腐蚀引起的裂纹和轮轴失效, 必须完成以下工作:

(a) 在本适航指令生效后30天内, 按照FOKKER服务通告

F100-32-079(1993. 8. 2或1993. 10. 4颁发的修订1或以后荷兰适航当局批准的修订版)和按照DOWTY Aerospace服务通告

F100-32-63(1993. 7. 29 颁发或以后经英国适航当局批准的修订版)完成指令中的A段, 目视检查装在正在使用的飞机上所有主起落架滑动柱是否在轮轴上出现裂纹。

注1: 对于已使用过的备用主起落架滑动柱轮轴, 不管已累计使用多少时间, 在安装和投入使用以前, 必须按照本适航指令(a)段的要求检查所有滑动柱轮轴。

(b) 当完成首检以后, 完成下列工作内容的其中一项;

(1) 在完成本适航指令(a)段要求的检查后三个月内, 并且以后以每个间隔不超过3个月, 按照FOKKER服务通告F100-32-080(1993. 10. 4颁发的或以后荷兰适航当局批准的修订版), 和按照Dowty Aerospace服务通告F100-32-64(1993. 9. 23颁发或以后英国适航当局批准的修订版), 重复目视检查装在正在使用飞机上所有主起落架滑动柱是否在轮轴上出现腐蚀。

(2) 在完成本适航指令(a)或(b)(1)段要求的最近一次检查后三个月内, 按照Dowty Aerospace服务通告F100-32-64(1994. 2. 18颁发的修订1)2. B段中Part B部分, 如适用, 对轮轴进行返修工作。先于或在轮轴返修的同时, 按照ABS公司S B F100-32-57(1994. 2. 2颁发的修订1), 必须更换主轮刹车组件。之后, 按照FOKKER S B F100-32-083(1994. 3. 23

颁发)的完成指令Part 3部分, 运用一种采样的程序, 这种采样的程序一直可以用到1999. 1. 1。在做工作的任何时候, 如采样的程序不满意, 本适航指令(b) (1)要求的检查间隔必须重新再应用。

(c)在本适航指令(a)或(b)段要求的任何检查中, 如发现腐蚀, 在下一航班以前, 按照DOWTY Aerospace服务通告F100-32-63(1993. 7. 29颁发的或以后英国适航当局批准的修订版)的附录A, 或按照Dowty Aerospace服务通告F100-32-64(1993. 9. 23颁发或以后英国适航当局批准的修订版)的附录A, 返修腐蚀区域并用无损探伤(NDT)检查方法检查是否有裂纹。

注2: 本适航指令(c)段要求的返修工作没有改变本适航指令(b) (1)段要求重复检查工作。

(d)在本适航指令(a)、(b) (1)、(b) (2)或(c)段要求的任何检查中, 如发现裂纹, 在下一航班以前, 按照有关维修程序, 用一个可用件来更换有缺陷的滑动柱。

注3: 滑动柱更换以后仍然没有改变本适航指令(b) (1)段要求的重复检查工作, 除非更换件符合已颁发的FOKKER服务通告F100-32-081中详细说明。

注4: 按照ABS公司S B F0100-32-57(1994. 2. 2颁发的修订1)更换主轮刹车组件, 和按照Dowty Aerospace S B F100-32-64(1994. 2. 18颁发的修订1)2. C段Part C部分, 对滑动柱重复检查以后, 本适航指令(b) (1)的重复检查或(b) (2)段采样程序不再需要进行(FOKKER S B F100-32-081也提到)。

五. 生效日期: 1994 年 6 月 3 日

六. 颁发日期: 1994 年 6 月 2 日

七. 联系人: 何正华
民航华东管理局适航处
(021)2687788-6126