

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：CAD2002-MULT-46R1

修正案号：39-3882

一. 标题：改装 SICMA AERO SEAT 制造的旅客座椅安全带连接固定装置 (ATA 25)

二. 适用范围：

本适航指令适用于SICMA AERO SEAT服务通告91-25-045附录1中列出的件号 (P/N) 为：91XX、93XX、95XX、96XX、97XX、98XX、99XX、9AXX、9BXX、9CXX的SICMA制造的、更改标牌中没有表明已完成SICMA AERO SEAT服务通告91-25-032或91-25-045中确定的最终解决措施的所有序号的座椅。

这些座椅安装在空中客车、ATR、波音、波音（前麦道公司）、福克、Let、庞巴迪、图波列夫飞机上，但不仅限于上述机型。

三. 参考文件：

DGAC AD 2002-471(AB)R1；

SICMA AERO SEAT 服务通告 91-25-032 以及以后批准的修订版；

SICMA AERO SEAT 服务通告 91-25-045；

DGAC AD 2000-214(AB)以及以后的修订版。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2000-MULT-30R1，39-3032

CAD2002-MULT-46，39-3824

为了防止一些靠通道和靠窗座椅的安全带连接固定螺栓松动并脱落，导致安全带与座椅的连接脱开，并最终失效。本适航指令要求完成下面的工作，除非事先已经完成：

注1：CAD2000-MULT-30R1(参考DGAC AD 2000-214 (AB) 以及以后的修订版颁发)曾要求强制执行SICMA AERO SEAT服务通告91-25-032，该服务通告中发布了针对该问题的技术解决措施。

注2：在制造新座椅的过程中，对相应改装的记录工作没有做好。因此，SICMA AERO SEAT服务通告91-25-032附录1中所列出的受影响座椅清单是不完整的，需要检查并确定SICMA AERO SEAT服务通告91-25-032中的最终解决措施是否已经执行，如果需要，完成该措施。

注3：本适航指令要求强制执行的SICMA AERO SEAT服务通告91-25-045中的技术内容与SICMA AERO SEAT服务通告91-25-032以及后来批准的修订版是一样的。

注4：已符合CAD2000-MULT-30R1 的最终解决措施(参考DGAC AD 2000-214 (AB) 第2.3.段的最终解决措施)并已符合本次修订的营运人即已符合CAD2002-MULT-46的最终解决措施（参考DGAC AD2002-471 (AB)）。

1. 如果还没有完成（参照SICMA AERO SEAT服务通告91-25-032第一部分的说明），自本适航指令生效日起650飞行小时内，按照SICMA AERO SEAT服务通告91-25-045第一部分的说明，使用力距扳手检查座椅安全带连接处受影响螺栓的固定情况。

以不超过650飞行小时的时间间隔重复执行该检查。

2. 除非已按照SICMA AERO SEAT服务通告91-25-032第二部分在座椅上记录了最终解决措施，在2003年12月31日前，按照SICMA AERO SEAT服务通告91-25-045第二部分的说明改装座椅，改装后，取消本适航指令第四、1.段中的重复检查的要求。

按照SICMA AERO SEAT服务通告91-25-045在相应的标牌上记录该最终解决措施。

3. 如果最终解决措施已按照CAD2000-MULT-30R1和本适航指令的要求进行了记录，则以文件形式记录的依照CAD2000-MULT-30R1采取的最终解决措施可视为与CAD2002-MULT-46要求的最终解决措施是等效的。

4. 完成本适航指令可采用等效的符合性方法和调整完成时间，但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2002 年 12 月 18 日

六. 颁发日期：2002 年 12 月 18 日

七. 联系人： 罗鹰  
民航总局航空器适航审定司  
010—64201177—408