

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：CAD1994-MULT-31R1

修正案号：39-1582

一. 标题： 自动驾驶仪超控保护

二. 适用范围：

全部A310和A300-600系列飞机

三. 参考文件：

1)DGAC 94-185-165(B)R1

2)Airbus Industrie SB A310-22-2036、A310-22-2040、A310-22-2042、
SB A300-22-6021、A300-22-6027

3)FM 临时修订 6.01.03/04、6.01.03/33

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD1994-MULT-31，39-1280

使用在俯仰方向上操纵驾驶杆给出指令的方法超控衔接着的驾驶仪，时间过长就可能导致超出配平的状况，如果随后自动驾驶仪又脱开了，这种情况就可能使飞机难于操纵。

为了防止出现这种情况，要求完成下列措施：

1. 在收到A300-600飞行手册临时修订6.01.03/04和A310的飞行手册临时修订6.01.03/33后，立即将其插入飞行手册。这些文件重申了在俯仰轴方向上违背自动驾驶仪的指令进行操纵可能导致危险的处境。当自动驾驶仪衔接时出现不正常飞行状态，如果要求人工干预，则必

须将自动驾驶仪脱开并检查配平装置。

2. 为了防止在400尺以上对衔接着的自动驾驶仪超控而出现可能超出俯仰配平的情况, 要求在CAD94-MULT-31生效之日起24个月内, 按下列标准对FCC进行改装:

A300-600:

B297AAM3, B297AAM4

B297AAM5, B470AAM1

A310:

B216ABM6, B350AAM1

B350AAM2, B350AAM3

为了插入当在驾驶杆上用力时使自动驾驶仪脱开的逻辑, 它是由FCC标准B470ABM2和B470AAM2引入的。

注:对于FCC B350AAM3, SB A310-22-2040和A310-22-2042未予涉及, 必要时与Airbus公司联系。

五. 生效日期: 1996 年 3 月 14 日

六. 颁发日期: 1996 年 3 月 12 日

七. 联系人: 薛平贝
民航华东管理局适航处
(021) 2687788-6210