

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：CAD1997-340B-07

修正案号：39-2030

一. 标题： 防冰程序和保护措施

二. 适用范围：

Saab 340B

三. 参考文件：

DJAC AD97-224(B)

四. 原因、措施和规定

完成本指令可采取能保证安全的替代方法或调整完成的时间，但必须得到适航当局的批准。

为了减少飞机在严重结冰情况下飞行所造成的潜在危险，必须使用以下更加明确的程序和限制来操作：

一 在本指令生效后的 30 天内，在已批准的飞行手册中增加以下内容：

1) 在 A F M 的限制部分

襟翼：在结冰条件下禁止襟翼保持在放出位（除非是单发情况）

操纵放出的襟翼会减小机翼的迎角，使在机翼上表面后部比平常条件下更容易结冰，防冰区的后部也可能有相同情况发生。

警告：

对于一架合格的飞机，其外部环境条件可能会导致严重结冰。飞行在冻雨、雨夹雪和复杂的结冰条件（特别冷的水、液体和冰晶）下会导致防冰层表面结冰，并且超出防冰系统的防冰能力，或者导致在防冰层后面结冰。这些冰在使用防冰系统时可能不会脱落，从而使飞机性能和操纵性能严重降低。

—飞行期间，一架合格的飞机是否出现严重的结冰情况，应由目视标志来决定。如果一个或多个这种目视标志出现，应立即向空中交通管制部门要求优先给予一个便利的航线或者一个能改变结冰条件的高度。

—异常大面积的冰积物在不常结冰的部位出现

—在大翼上表面防冰区的后部出现冰积物

—在螺旋桨毂盖的后部发现比平常更多的冰积物

—因为自动驾驶可能会妨碍飞行员感知飞机操纵性能的降低，当任何上述目视标志出现，或者飞机在结冰情况下不正常的横向配平要求以及遇到自动驾驶配平警告，都要禁止使用自动驾驶。

—在晚间飞行进入结冰条件之前，所有结冰探测灯必须工作。（注：这一要求取消主设备清单中所提供的豁免）

## 2) 在 A F M 中的程序部分

下列天气条件可能会导致严重飞行结冰：

—大气温度接近  $0^{\circ}\text{C}$  且看得见雨滴

—大气温度接近  $0^{\circ}\text{C}$  且有淅沥作响的水滴冲击

### — 脱离严重结冰环境的程序

这些程序适用于从起飞到着陆所有的飞行阶段。检测大气温度。由于在  $-18^{\circ}\text{C}$  时可能出现严重结冰现象，当温度在冰点左右且出现可见水气时，应提高警惕。如果在 A F M 的限制部分所定义的严重结冰条件的目视标志出现，则应完成下列步骤：

—立即向空中交通管制部门要求一个更便利的航线或者一个能改变结冰条件的高度，以避免在超出允许范围的更加恶劣的条件中飞行。

—避免突然的和过大的机动飞行，这会加剧操纵困难。

—不要使用自动驾驶。

—如果自动驾驶已经使用，则牢牢抓住操纵杆，使飞机解除自动驾驶。

—如果发现有不正常的滚转反应或者有失控的滚转动作，则减小

飞机迎角。

一如果襟翼已伸出，则不要收回直到飞机上的冰除去。

一向空中交通管制部门汇报天气情况。

五. 生效日期：1997 年 10 月 11 日

六. 颁发日期：1997 年 10 月 10 日

七. 联系人： 郭奕柏  
民航华东管理局适航处  
62688899-26125