

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-F100-07R1

修正案号：39-2146

一. 标题： 修订飞行手册--发动机操作限制

二. 适用范围：

所有装有R-R TAY 650-15发动机的F. 28 MK. 0100 (FOKKER 100) 飞机

三. 参考文件：

1.BLA NR: 1997-110/2(A) (1998.1.30 颁发)

2.CAA AD 001-12-97 (1997.12 颁发)

3.FK 服务手册更改通告--操作文件(MCNO)F100-006 号
(1997.11.27 颁发)

4.RR 发动机操作说明手册 REF F-TAY-3RR, 临时修订件 13 号
(1997.10.15 颁发)

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD1997-F100-07, 39-2088

1997年8月间，荷兰适航当局(RLD)收到了一份装在F. 28 MK. 0100 飞机上的R-R TAY MK 650-15发动机的损伤报告，一架该型飞机在起飞准备时，有多片风扇叶片损坏。最初检查发现有5片风扇叶片损坏在根部，3片损坏在中部，并有多片严重损伤。进一步的调查确认，所有5片在根部损坏的叶片是由于快速的高循环疲劳造成的，但起源还是低

循环疲劳。1997年9月9日RLD颁发的1997-091(A)要求修订装有RR TAY 650-15发动机的F. 28 MK. 0100型飞机的飞行手册(AFM)。此后, 英国民航局(CAA), 也就是英国适航当局, 通知RLD修订受影响的发动机型号合格数据单(ETCDS)NO. 1047, 以落实TAY 650系列发动机一定的操作限制, 但与安装的飞机无关。现在CAA也已颁发了AD 001-12-97, 要求立即完成R-R公司SB TAY72-1447。为明确CAA要求的发动机检查工作, RLD修订了发出的适航指令, 使本指令只适用于F. 28 MK. 0100飞机的飞机飞行手册(AFM)。由于确定了这种不安全状况, 并且可能会存在或发生于同型号的其它飞机, 本适航指令保留了修订AFM的要求。

除非以前已完成, 否则按如下要求执行:

1. 在1997年12月31日(原指令生效)后的再次飞行前, 按此CAD附件一, 修订受影响的AFM。这也可复印此CAD, 插入AFM, SECTION

“LIMITATIONS”;

2. 包含在AFM中的着陆性能信息, 取决于使用大于“慢车”反推, 如无进一步的通告, 可认为无效;

3. 如不小心超过了本指令第1节规定的限制, 在再次飞行前, 按CAD98-F100-01(39-2140)。

注: 1. FK服务手册更改通告--操作文件(MCNO)F100-006号(1997. 11. 27颁发)和维修文件(MCNM)F100-011号(1997. 12. 19颁发)的内容包含此事;

2. RR发动机操作说明手册REF F-TAY-3RR, 临时修订件13号(1997. 10. 15颁发), 也涉及此事;

3. BLA 1997-119/2和1998-009也与此事有关;

4. 完成了本适航指令, 必须在相应AFM和飞机记录本上作记录;

5. 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。

附 件 一

限 制 动力装置和APU限制

操作限制

* 为避免风扇叶片的高应力，在向前或反推推力，不允许在地面稳定操作在速度范围60%和75%的低压缩比速度(N1)区，除非增加或降低推力通过此范围时允许。

反推

最大反推油门杆位置

应急操作：

* 在应急情况下，可以使用最大应急反推。
- 如果出现方向性操作问题，减油门至慢车反推位或选择前慢车位。

除非(已经批准)在动力恢复(Power-Back)操作期间允许，禁止操作反推油门杆稳定在慢车反推和最大应急反推之间的中间位。

五. 生效日期：1998 年 3 月 10 日

六. 颁发日期：1998 年 3 月 9 日

七. 联系人： 徐春雷
民航华东管理局适航处
62688899-26126