

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-F100-06

修正案号：39-2040

一. 标题： 修订飞行手册--发动机反推操作

二. 适用范围：

适用于安装R-R TAY MK. 650-15发动机的所有F. 28 MK. 0100系列飞机

三. 参考文件：

BLA NR: 1997-091(A) (1997 年 9 月 9 日颁发)

四. 原因、措施和规定

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。今年8月29日，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。R-R公司开始在翻修车间进行了扩大机群的发动机检查，以评估任何有关寿命问题的事因，而且这种问题是不能在以前的抽样和工程校装试验时发现的。已发现的快速高循环疲劳机械机理表明有操作影响，会造成很高的振动应力。由于已发现了这种不安全状况，并且可能会存在或发生于同型号的其它飞机，此适航指令要求，也作为临时措施，对受影响的飞机飞行手册(AFM)进行修订，以禁止在慢车和最大应急油门间使用发动机反推功率设置。

除非以前已完成，否则按如下要求执行：

1. 在此适航指令 (CAD) 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 2

“LIMITATIONS”，SUB-SECTION 2.06.01 “THRUST REVERSER”；

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. 此CAD附件一中的每种限制情况，如超出，必须报告给FK服务公司和R-R公司。

注：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

反推

反推只能在地面使用，禁止在空中企图使用反推，启动反推后，必须做一个完全停止的着陆。

最大反推油门杆位置

正常操作：

- 正常操作不能超出慢车位。

应急操作：

- 在应急情况下，必须使用最大应急反推。
- 禁止把油门杆放在慢车反推和最大应急反推中间位。
- 如果方向性操作问题出现，选择前慢车位。

必须报告超出反推限制的情况。

- 修订的/新的限制

五. 生效日期：1997 年 10 月 29 日

六. 颁发日期：1997 年 10 月 29 日

七. 联系人： 徐春雷
民航华东管理局适航处
62688899-26126