

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-F100-07R2

修正案号：39-2476

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: 1997-110/3(A) (1999.1.29 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)F100-016(1999.2.4 颁发)、F100-006 号 (1997.11.27 颁发)和维修文件 F100-011(1997.11.19 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R-R 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。在对R-R发动机集中的地面测试和引起风扇叶片颤动的调查后,决定可以取消向前油门的限制。由此,CAA最近又修订了ETCDS。由于确定了这种不安全状况,并且可能会存在或发生于安装R-R TAY650-15发动机的F. 28MK. 0100型飞机,根据CAA的ETCDS更改本适航指令并相应地要求修订AFM。

除非以前已完成,否则按如下要求执行:

1. 在本适航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)要求工作。

注:1. FK服务手册更改通告--操作文件(MCNO)F100-016、F100-006)和维修文件(MCNM)F100-011号的内容都叙述此事;

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;

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,不允许在反推时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: 1999 年 3 月 10 日

六. 颁发日期: 1999 年 3 月 9 日

七. 联系人: 徐春雷
民航华东管理局适航处
62688899-26126