

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：CAD1987-Y005-04

修正案号：39-0124

一. 标题： 运五型飞机汽化器加温管和进气门的检查和修理

二. 适用范围：

所有在民航注册的运五(含安二)型飞机

三. 参考文件：

自编

四. 原因、措施和规定

在最近一次运五飞机飞行事故调查中，发现排气总管内的汽化器加温管烧蚀断裂，加温门关闭不严，致使发动机燃烧排出的废气大量进入气缸，造成发动机排气管放炮，功率急剧下降直至停车，飞机撞障碍物坠毁。据报告，运五飞机加温管被烧蚀断裂或穿孔，造成空中停车，已发生过多起严重影响着飞行安全。为此，要求所有运五(含安二)型飞机，按下述要求完成检查和修理工作。

1. 分解排气总管，取出各段汽化器加温管，检查其有无烧蚀减薄、变形和裂纹。

(1) 检查方法：用胶木榔头或适当木棒敲击烧蚀部位，去掉氧化层，露出金属光泽(但不要使加温管变形)从敲击声和烧蚀深度来判断加温管的技术状况。

(2) 检查重点：1号、9号、2号气缸排气短管所对应的气流冲击区；空气进气口和弧型加温管的连接过渡区。

(3) 使用标准:对变形量(凹凸高低差)大于3mm, 减薄大于0.3mm, 有裂纹或针孔眼, 加温管烧蚀变质严重(敲击声发闷), 一敲就裂开或一敲就变形的管子, 均要报废, 不得再装机使用。

(4) 检查时限要求:

A. 全新加温管, 500飞行小时开始检查, 如无异常, 每100飞行小时重复进行检查;

B. 总使用时间大于500飞行小时或使用时间不清的加温管, 在接到本指令的下一飞行前进行检查, (在本指令生效之前已进行过检查的, 而且检查方法和标准符合本指令的, 可不再进行)。

C. 如发现加温管变形量(凹凸高低差)大于1mm或烧蚀减薄大于0.1mm, 则重复检查间隔时间缩短为50飞行小时。

2. 检查加温门的封严性。

在接到本指令后的下一飞行前, 应按以下程序对加温门的封严性进行检查(在本指令生效前已按9月3日发的1404号传真电报检查过的, 如方法正确, 可不再进行)。

(1) 从飞机上拆下进气整流罩(牛头罩)。

(2) 加温门在关闭位置, 检查其下端与加温门座是否贴合, 侧面(与加温门的弧面之间)是否有间隙。

(3) 对下端面有间隙和侧面间隙大于5mm的加温门, 在下次飞行前应进行修理; 对侧面间隙小于5mm大于2mm的加温门, 应结合最近一次200小时定检或一年内(以先到为准)修理; 侧面间隙小于2mm的加温门, 进厂大修时修理。

(4) 将检查合格的进气整流罩装回飞机。

(5) 检查加温门操纵系统有无间隙, 加温操纵手柄在最后位置时, 加温门不应有可打开的活动间隙。每次系统拆装或200小时定检时, 应完成此项检查工作。

3. 试车检查, 每次发动机试车, 都要注意检查大气温度与进气温度的比值, 注意发现发动机有无间隙性抖动、放炮, 有无橡胶烧焦味等, 如发现异常, 要认真检查排除, 未真正查清原因, 严禁放行飞机。

4. 对经常使用起飞功率(PK为1050毫米水银柱, 转速为每分钟2200转)的发动机和为节省燃油而提高了排气温度的发动机, 应根据使用情况, 制订出补充维护工作内容, 要特别注意排气温度高对发动机及其排气管、加温管的影响。

本指令执行情况, 应填写在飞机履历本上, 并将总结在一个月内向民航局适航司(含装机号、使用时限、故障情况说明等)。

收到本指令之日起生效。

五. 生效日期：1987 年 9 月 9 日

六. 颁发日期：1987 年 9 月 9 日

七. 联系人： 常士基  
中国民航局适航司  
4012233-8315