

中国民用航空局



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：CAD2009-B146-05

修正案号：39-6448

一. 标题： 飞行控制-减速板操纵杆锁定机构-改装

二. 适用范围：

BAe146 100、100A、200和200A系列飞机，序列号见英国宇航公司改装服务通告SB. 27-73-00889A&B，1990年6月15日第4版。

注意：Bae146 100A和200A系列飞机的制造已执行了FAA的审定标准。

三. 参考文件：

EASA AD 2009-0206 (2009 年 9 月 30 日颁布)；

英国宇航公司改装服务通告 SB.27-73-00889A&B, 1990 年 6 月 15 日第4版；

或后续批准版本。

四. 原因、措施和规定

1. 原因

减速板操纵杆从“减速板伸出 (airbrakes out)”位置到“扰流板升起 (lift spoiler)”位置的操作问题在两份事件报告中被提及。BAe146 飞机扰流板被设计为着陆时打开，提供空气动力制动以及破坏升力，从而保证机轮刹车能够为飞机提供必要的减速。

对飞机型号运行剖面 (operational profile) 更改的一次审查中得出结论：近年来，运营人越来越多的将飞机应用于短场长飞行中。

这些短场长飞行的机场经常位于山区地形中或靠近水体。在有些情况下，例如着陆距离长或飞机速度过快时，几乎不容许出现偏差。

飞机减速及着陆时的惯性载荷会引起减速板选择操纵杆从“扰流板升起”位置到“减速板伸出”位置的意外动作，造成扰流板在着陆滑行过程中收回。

这种状况，如不纠正，会增加着陆距离，可能导致飞机滑出跑道，从而伤及乘客。

对受影响的BAe146飞机，如未进行改装HCM00889A和B，或者HCM00889A和C，减速板操纵杆只需要很小的力就会回到“减速板伸出”位置。1988年起，在生产线上贯彻了如下改装，即在操纵杆上增加摩擦阻力装置，以使减速板操纵杆从“扰流板升起”位置到“减速板伸出”位置需要5.44公斤（12 lbs）的操纵力才能完成。这些改装也提供给了在使用的飞机，作为可选改装。

基于上述原因，本指令要求对减速板操纵杆锁定机构进行改装。

2. 强制措施及符合性时间要求

除非已经完成，否则强制执行以下措施：

（1）在本指令生效起的12个月内，按照英国宇航公司改装服务通告SB. 27-73-00889A&B，1990年6月15日第4版的要求对减速板操纵杆锁定机构进行改装。

（2）若要在本指令生效前对飞机进行改装，可按照英国宇航公司服务通告SB. 27-73-00889A&B原版、第一版、第二版或第三版的要求进行操作。

完成本适航指令可采取保证安全的替代方法或调整完成时间，但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2009年10月14日

六. 颁发日期：2009年10月14日

七. 联系人： 徐蕾
民航西北地区管理局适航审定处
029-88791073