中国民用航空局 CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF CHINA

C A A C

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：CAD2010-B146-02R1 修正案号：39-7525

一. 标题： 起落架-主起落架减震器下部连接销钉-检查/更换

二. 适用范围：
在中国注册的所有型号，所有序列号的BAe146飞机。

三. 参考文件：
1. EASA AD 2010-0201R1(2012 年 12 月 21 日颁布)；
2. BAE 系统公司检查服务通告 ISB.32-176 原版(2009 年 11 月 12 日颁布)或 ISB.32-176 R1 版(2012 年 5 月 24 日)；
3. Messier-Dowty 服务通告 No. 146-32-157(2009 年 2 月 12 日颁布)；
及其以后经批准的版本。

四. 原因、措施和规定
本适航指令替代 CAD2010-B146-02，39-6770

1、原因：
BAE系统公司已经收到了服役飞机主起落架减震器下部连接销钉发生故障的报告。调查显示腐蚀是导致销钉发生故障的原因。
如果不能发现和纠正这种情况，可能导致主起落架在地面或在着陆时突然失效，并且因此对飞机造成损伤或对乘机人员造成伤害。
为解决这种潜在的不安全状况，CAAC颁布了CAD2010-B146-02，

39-6770要求对主起落架减震器下部连接销钉进行重复检查并且依据检查结果进行更换。

在CAD2010-B146-02颁布后，BAE系统公司颁布了检查服务通告ISB.32-176 R1版引入对有在役部件记录(existing in-service component record)的主起落架减震器下部连接销钉延长其检查间隔。

由于上述原因，本指令对CAD2010-B146-02进行修订，以引入新的检查间隔。

2、强制措施和符合性时间要求：

除非事先已完成，否则强制执行下述措施：

对于所安装的主起落架减震器下部连接销钉没有在役部件记录的飞机：

(1) 自2010年10月19日起(CAD2010-B146-02的生效日)，在4000飞行循环或2年内，以先到者为准，按照BAE 系统公司检查服务通告ISB.32-176 第 2.C 段和 Messier-Dowty 服务通告No. 146-32-157第3段的要求完成对每一个主起落架减震器下部连接销钉的首次检查。

(2) 其后，按照不超过8000飞行循环或4年的检查间隔，以先到者为准，按本指令第(1)段的要求进行重复检查。

(3) 如果在本指令第(1)段和(2)段要求的任何一次检查中发现任一销钉外径铬镀层有裂纹或基体材料暴露，或在任一销钉外径铬镀层发现任何腐蚀情况时，在下次飞行前，按照BAE 系统公司检查服务通告 ISB.32-176 第 2.C 段和 Messier-Dowty服务通告No. 146-32-157第3段的要求将出问题的销钉更换为可用销钉。

(4) 对于按本指令第(3)段要求更换过的销钉，继续执行本指令第(2)段要求的重复检查要求。

对于所安装的主起落架减震器下部连接销钉有在役部件记录的飞机：

(5) 自本指令生效之日起，对于新的主起落架减震器下部连接销钉，在累计使用8000飞行循环或4年内，以先到者为准，按照BAE 系统公司检查服务通告 ISB.32-176 第 2.C 段和 Messier-Dowty 服务通告No. 146-32-157第3段的要求完成对每一个主起落架减震器下部连接销钉的首次检查。

(6) 其后，按照不超过8000飞行循环或4年的检查间隔，以先到者为准，按本指令第(5)段的要求进行重复检查。

(7) 如果在本指令第(5)段和(6)段要求的任何一次检查中发现任一销钉

外径铬镀层有裂纹或基体材料暴露，或在任一销钉外径铬镀层发现任何腐蚀情况时，在下次飞行前，按照BAE 系统公司检查服务通告 ISB.32-176 第 2.C 段和 Messier-Dowty服务通告No. 146-32-157第3段的要求将出问题的销钉更换为可用销钉。

(8) 对于按本指令第(7)段要求更换过的销钉，继续执行本指令第(6)段要求的重复检查要求。

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：2013 年 1 月 4 日

六. 颁发日期：2012 年 12 月 27 日

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