

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：CAD2016-F2TH-03

修正案号：39-8820

一. 标题： 防冰和排雨保护-发动机进气防冰系统-检查/修理

二. 适用范围：

本指令适用于在中华人民共和国注册的所有制造序列号的Falcon 2000EX型飞机。

注1：本适航指令适用于上述所有型号的飞机，无论本适航指令所要求涉及的区域是否经过改装、更换和修理。对那些经过改装、更换或修理的飞机，如果所做的改装、更换或修理影响到本适航指令要求的实施，飞机所有人/营运人采用的等效方法必须按照本适航指令C段的要求获得批准。其方法中应包含所做的改装、更换或修理对本适航指令所阐述的不安全状态影响的评估；而且，如果该不安全状态没有消除，其要求中应包含针对这种不安全状态的具体的建议措施。

三. 参考文件：

1. EASA AD 2016-0168

2016 年 08 月 17 日

2. CAD2015-F2TH-01R1

修正案号：39-8443

3. Dassault Aviation SB F2000EX-384，原版及 R1 版以及随后被批准的版本

四. 原因、措施和规定

本指令替代 CAD2015-F2TH-01R1,39-8443。

为防止由于发动机进气防冰系统的笛型管（piccolo tube）制造缺陷，这种情况如果不及时纠正将导致发动机防冰保护系统的性能下降，随之引起冰聚集和冰吸入发动机，进而导致双发推力损失和飞机失控，要求完成下述工作，事先已完成者除外：

对于安装了件号为（P/N）06ND71600-1的发动机进气道的飞机

A、重申CAD2015-F2TH-01R1的要求：

（1）在2015年6月10日（CAD2015-F2TH-01的生效日期）后的10个飞行循环内，按照本指令Appendix 1的要求修订适用的飞机飞行手册（AFM），并将此AFM修订通知飞行机组人员，要求在之后按此修订的手册操作飞机。

可以通过在适用的AFM中插入本指令附录1的复印件来完成AFM的修订。

（2）对于包含两台发动机的一架飞机，若每个件号为（P/N）06ND71600-1 的进气道相应铭牌上有一个“NTR-RKFAL97”或“NTR-RKFAL98”标识（参见注2所示），则不受本指令A（1）段要求的影响。

注2：已经被翻修（使用NORDAM修理器材）的发动机进气道（P/N）06ND71600-1 符合了设计标准并在其进气道铭牌上标识了“NTR-RKFAL97”或“NTR-RKFAL98”。参见本指令Appendix 2中铭牌示例。

B、本指令的新要求：

（1）在本指令生效后的1300飞行小时或26个月内，以先到者为准，按照Dassault Aviation SB F2000EX-384的要求，检查每一个受影响的发动机进气防冰系统（参见本指令注2）的笛型管（piccolo tube），并根据检查结果完成适用的纠正措施。

（2）在完成本指令B（1）段要求的措施之后，可以从该飞机适用的飞机飞行手册（AFM）中删除本指令A（1）段要求的飞机飞行手册AFM修订案。

（3）在一架飞机上完成本指令B（1）段要求的措施之后，如果发动机进气道（P/N）06ND71600-1相应铭牌上有“NTR-RKFAL97”或“NTR-RKFAL98”或“F2000EX-384”或“F2000EX-384-R1”标识，则允许这架飞机上安装该发动机进气道（P/N）06ND71600-1。

C、等效替代方法

(1) 完成本适航指令可采取能保证安全的替代方法或者调整完成的时间，但必须得到适航审定部门的批准。

(2) 在使用任何经批准的替代方法之前，通知有关飞行标准部门的主管监察员。

F2000EX - Appendix 1 to EASA AD No.:

2016-0168(CAD2016-F2TH-03)

Amendment to AFM sections 4-200-05, 4-200-05A OPERATION IN ICING CONDITIONS
This amendment comes in addition to existing AFM procedures

Engine Anti Ice System Operation

During in flight operation of an engine anti-ice system (ENG ANTI-ICE) maintain the N1 of both engines equal to or more then the values defined in Table 1 of this Appendix, as applicable to atmospheric condition.

Table 1

Minimum N1 values required during in flight operation of an engine anti-ice system

Z \ TAT	-30 °C	-15 °C	0 °C	+10 °C
31,000 ft	72.6	65.6	50.8	50.8
22,000 ft	70.4	61.7	50.8	50.1
3,000 ft	55.3	52.9	47.4	46.8
0 ft	52.9	52.9	47.4	46.8

TAT - Total Air Temperature

Z - Altitude

Note 1: Maintaining the N1 above the minimum anti-ice N1 on both engines may lead to exceedance of approach speed. Early approach or landing configuration of an aeroplane and/or application of airbrakes may be used to control the excessive airspeed. If, the airspeed remains higher than required, it is authorized to reduce the thrust by reducing the N1 below to values

indicated in the Table 1 of this Appendix for the last 3 minutes before touchdown. In this case disengage Autothrottle, if previously engaged. This 3 minutes operation below the minimum N1 does not apply to any other in-flight icing situation.

Note 2: During ground operations before take-off, the engine anti ice system remains efficient when engine power levers are at idle.

Effectivity: F2000EX without SB F2000EX-384

This AD is not applicable to aircraft equipped with air inlets P/N 06ND71600-3 or with a “NTR-RKFAL97” or “NTR-RKFAL98” tagged on their data plates.

**F2000EX - Appendix 1 to EASA AD No.:
2016-0168(CAD2016-F2TH-03)**

Appendix 2 Example of air inlet data plate marked with NORDAM Rework Kit (NRK)



NRK : NTR-RKFAL97



NRK : NTR-RKFAL98

五. 生效日期: 2016 年 08 月 31 日

六. 颁发日期: 2016 年 09 月 13 日

七. 联系人: 王伟建
民航华北地区管理局适航审定处
010-64536921