

颁发专用条件/批准豁免反馈意见处理表

类别	☒ 颁发专用条件 ☐ 批准豁免
征求意见编号	PSC-25-002
航空器型号	MA60
相关的适航规章和/环保要求	
CCAR-25 部	
反馈意见评审结论	
1) 飞机应设置副油箱挂载指示灯，向机组指示副油箱挂载状态。 反馈意见：无 2) 单侧挂载副油箱及投放副油箱时，飞机的操稳性能应保持在“可操纵的水平”，即满足AC25-7A“附录7”中“可操纵的（CON）”等级要求。 反馈意见：根据CCAR 25.143和171条款，建议改为：单侧挂载副油箱及投放副油箱时，飞机的操稳性能应至少保持在“可操纵的水平”。 意见答复：采纳。 3) 副油箱抛放后，机翼油箱的燃油不应从断开的副油箱输油管路流出，且不应影响飞机燃油系统实现预定功能。 反馈意见：无。 4) 副油箱增压通气系统增压气体进入副油箱前，其温度不得超过200℃。 反馈意见：为保证文本的完整性，建议将该项专用条件改为：副油箱增压通气系统增压气体进入副油箱前，其温度不得超过 70℃。不应超过油箱内附件的使用温度。 意见答复：采纳，参考MA60H状态成品技术要求。将该条目更改为“副油箱增压	

通气系统增压气体进入副油箱前，其温度不得超过70℃”。

5) 副油箱增压通气系统应能防止副油箱燃油蒸汽进入空调系统。

反馈意见：建议改为“副油箱增压通气系统应能防止副油箱燃油或燃油蒸汽污染空调系统。”

意见答复：采纳。

6) 副油箱挂架应设置机械、电气保险机构，防止飞机在地面停放时挂钩意外打开。

反馈意见：无。

7) 副油箱及挂架强度的要求用限制载荷来确定，并采用1.5的安全系数。

反馈意见：该条已由25.303条款覆盖，可考虑删除。

意见答复：采纳，删除。

8) 副油箱抛放时溢出的燃油不应到达发动机短舱附近。

反馈意见：建议参考25.1001条款的要求，改为：副油箱抛放时溢出的燃油应避开飞机的各个部分，燃油和油气不会进入飞机的任何部位。

意见答复：采纳。

9) 副油箱应具备释压措施，防止因增压通气系统故障导致的副油箱超压。

反馈意见：无。

10) 副油箱投放供电线路应采用双备份，保证投放功能正常。

反馈意见：无。

11) 应有对副油箱挂架进行定期检查的要求。

反馈意见：建议参考25.571条款对此项专用条件进行明确，改为：应通过对副油箱挂架及其与机翼连接的定期检查来确保飞机在服役期间避免由于疲劳、腐蚀、意外损伤引起灾难性事故。

意见答复：不采纳。25.571条款主要针对飞机结构，且与机翼的连接已作为疲劳关键改装结构进行考虑。

12) 应有对副油箱投放条件的要求，并制定副油箱投放程序。

反馈意见：无。

13) 增加副油箱后，不应降低飞机原有的安全水平。

反馈意见：无。

同时还建议在专用条件中增加以下内容：

1) 投放副油箱时不应出现气动弹性不稳定现象。

意见答复：采纳。

2) 对于发动机引气增压型的燃油系统，应评定副油箱的燃油耗尽特性以确保燃油夹气、超压等情况不会改变主油箱的性能。

意见答复：采纳。

3) 必须有一种输送燃油的备用方法，以备一台发动机空中停车时使用。

意见答复：不采纳。MA60飞机H状态不设备用方法，基于两方面原因：

1、MA60飞机H状态采用顺序油量转输系统，副油箱输油故障不会导致发动机停车；

2、一台发动机停车时，该侧副油箱的燃油不能消耗，此时选择同时停用两侧副油箱内的燃油，防止由副油箱导致的燃油不平衡。

姓名： 邢 军 （印刷体）  （签名）

电话： 02988791279 传真： 02988792018 电子邮箱： xingjun@nwcaac.gov.cn

通信地址： 陕西省西安市桃园南路 27 号民航西北地区管理局适航审定处

日期： 2014 年 7 月 24 日