

# 中国民用航空总局

## 咨询通告

编 号：AC-121-65  
颁发日期：2005年8月10日

批 准 人：

标题：

航空器结构持续完整性大纲

### 1. 依据和目的：

本咨询通告依据 CCAR-121 部第 121.363 条制定，目的是为航空运营人对保持航空器结构持续完整性提出要求和指导。

### 2. 适用范围：

本咨询通告适用于 CCAR-121 部的航空运营人运营的除湿租以外的航空器。

### 3. 撤销：

自本咨询通告颁发之日起 2003 年 1 月 20 日颁发的 AC-121AA-14 “民用航空器结构腐蚀的预防与控制”撤销。

### 4. 说明：

随着航空器使用经验的积累和科学技术水平的提高，航空业不断更新着对运输类飞机结构完整性的认识，特别是进入老龄期的航空器，因疲劳、腐蚀、线路老化等因素都是与时间有关的，更显得尤为重要。而保持飞机结构完整性离不开航空器制造厂家、航空运营人和民航当局的共同努力，一般都是初始审定民航当局通过与制

造厂家和航空运营人在共同研究的基础上提出要求（包括适航标准和运行规章），航空器制造厂家提供基本大纲或者改装方案，航空运营人参照航空器制造厂家的指导完成相应的评估或改装的方式来进 行。

鉴于以往的经验和教训，世界上各民航当局对老龄飞机的结构完整性问题都非常重视，也以不同的文件形式对此做出规定，有的已经开始了对老龄飞机的检查和评估工作，并且仍在继续研究和探讨之中。随着航空业的发展和越来越多以租赁形式引进航空器的情况，我国也面临着越来越多的老龄飞机结构完整性的问题，虽然以往也开展了一些老龄飞机的研究问题，民航总局适航审定司针对此问题于 2000 年 3 月 27 日颁发了咨询通告 AC-21.25 “运输类飞机持续结构完整性大纲”，但还没有在运行有关的法规文件对此提出要求并对航空运营人应当完成的工作提出指导，这对于我国作为进口航空器的使用大国来说尤为重要。

本文件是在参考美国联邦航空局有关要求和指导文件的基础上，针对航空运营人如何按照航空器制造厂家提供的指南进行相应的工作提供指导，而不包括对航空器制造厂家制定指导文件的要求（航空器制造厂家应当按照 AC-21.25 执行），但航空运营人应当充分意识到，如果航空器制造厂家不能或者没有能力制定相应的指导文件，将会造成航空器进入老龄后的运行困难或者限制。

需要特别说明的是，老龄航空器并没有一个统一明确的时间界

定，也不是指航空器已经老化或者界定为老龄航空器就意味着不再适航了，仅意味着各民航当局开展对航空器结构的持续完整性评估和检查工作的计划，而且随着航空器初始审定标准的提高（如损伤容限原则的应用），不同机型进行此评估和检查的范围也不尽相同。另外，航空运营人还应当充分地认识到，虽然航空器进入老龄后结构持续完整性的问题更为突出，但结构持续完整性的评估和检查工作将涉及到航空器进入老龄前的工作，尤其是发生结构修理和改装的情况，因此在每次进行结构修理和改装时都要考虑保持结构持续完整性的因素。

本文件还将随着世界航空业对有关的问题研究的进展及时修订，但民航总局鼓励航空运营人采用本文件没有涵盖的国际上的最新研究成果。

## 5. 定义

**损伤容限**：是指一种用于保证安全的结构设计特征。它允许结构在受到疲劳、腐蚀、偶然或离散源损伤后仍然能在一定时期内保持必要的剩余强度。损伤容限基于的原则是结构疲劳损伤的产生和发展可以在足够精确预测的前提下，在达到临界尺寸之前允许通过检查可靠地发现。损伤容限的评估必须考虑以下原则：

- (1) 航空器结构中最易于产生疲劳裂纹的部位预测；
- (2) 在航空器结构载荷的重复作用下裂纹增长速度预测；
- (3) 预定超出结构强度限制的损伤尺寸或临界尺寸；

(4) 损伤发展情况检查的潜在机会分析。

**基本结构**：由型号合格证持有人原始制造时的结构。

**腐蚀预防与控制大纲**：是指航空运营人制定的，使航空器结构的承载能力不会降低到低于航空器适航性所需水平的一种全面而系统的腐蚀控制方法，包括执行、记录和报告要求。

**腐蚀预防与控制基本大纲**：基本大纲是型号合格证或补充型号合格证持有人为某具体机型制定的腐蚀预防与控制大纲。它包括在航空器每一部位和区域的基本腐蚀检查任务、腐蚀级别定义、执行检查门槛值和重复间隔，并给出任何部位或区域的腐蚀损伤超过 1 级腐蚀时采取的特殊步骤。在没有型号合格证或补充型号合格证持有人制定的基本大纲的情况下，基本大纲也可以由航空运营人自己或联合其他航空运营人制定。

**容许极限**：指在不影响结构件极限设计强度条件下可以除去的材料的最大量（通常用材料厚度表示）。容许极限由型号合格证或补充型号合格证持有人确定。

**1 级腐蚀**：指以下一种或几种情况：

(1) 发生在相继两次腐蚀检查任务之间的腐蚀是局部腐蚀，并可以在容许极限内清除；

(2) 超出了容许极限的局部腐蚀，但不是运营人同一机队其他航空器可能发生的典型腐蚀情况（例如水银溢出引起的腐蚀）；

(3) 以往相继腐蚀检查之间都只有轻微腐蚀，最近一次腐蚀检查任务发现腐蚀，清除腐蚀后超出容许极限。

**2 级腐蚀**：任何两次相继的腐蚀检查任务之间超出容许极限的腐蚀。

2 级腐蚀需要进行修理、加强、全部或部分替换相应结构。

**3 级腐蚀**：指在第一次或以后各次腐蚀检查任务中，运营人认为是严重危及适航性的腐蚀情况。

**局部腐蚀**：指不超过一个隔框、桁条或加强杆的蒙皮或腹板格子（机翼、机身、尾翼或吊架）内的腐蚀。一般局限在单个隔框、桁条或加强杆；或者是一个以上的隔框、桁条或加强杆，但腐蚀构件每边的相邻件上不存在腐蚀。

**漫延腐蚀**：指两个或者两个以上相邻蒙皮或腹板格子上的腐蚀，或者说是指一个隔框、翼肋、桁条或加强杆与相邻蒙皮或腹板格子上同时发生的腐蚀。

**广布疲劳损伤**：是指在同一个结构元件上或在类似的相邻结构元件中的多个结构细节处同时存在裂纹，它们的尺寸和密度足以使其结构不再满足损伤容限的要求。

## 6 . 补充结构检查方案

6. 1 对于没有按照 CCAR-25.571 要求的损伤容限原则取得型号合格证的航空器，在没有分析、试验和使用经验能表明通过必要的检查和/或改装可以明显改善航空器保持结构完整性之前，航空运营人应当获得并执行经过型号合格审定当局批准的补充结构检查大纲（SSID）；

6. 2 航空运营人应当在机队中使用时间最长或者飞行循环次数最多

的航空器达到设计使用目标一半以前获得航空器型号合格证持有人提供的补充结构检查大纲。

6.3 航空运营人在获得补充结构检查大纲及其修订后，应当及时结合进航空器维修方案或者作为维修方案的单独附件，并随同维修方案及其修订一同获得批准；

6.4 对于因基本结构经过较大的修理或者改装影响而不能完全执行上述检查时，应当向型号合格证持有人咨询，寻求可替代的检查方案。

6.5 在执行补充结构检查大纲过程中，当发现任何重要结构项目（SSI）或其相邻结构的裂纹时，应当报告地区管理局和航空器型号合格证持有人。

## 7. 强制改装方案

航空运营人应当按照型号合格审定当局颁发的适航指令完成结构改装方案（目前主要应用于 11 种机型：A300、BAC-111、B707/720、B727、B737、B747、DC-8、DC-9/MD-80、DC-10、F28、L-1011 系列航空器），并按照型号合格证持有人提供的服务通告确定哪些结构区域需要终止改装改为检查。这些包括终止改装的服务通告的改版可能被组合到一个文件中去或者单独颁发，但都是强制性的。

## 8. 腐蚀预防和控制大纲

### 8.1 腐蚀预防与控制大纲制定的要求

8.1.1 航空运营人应当根据航空器型号合格证或补充型号合格证持有人

提供的持续适航文件（如维护手册、防腐手册、活物运输手册、维修计划文件、腐蚀预防与控制基本大纲等）制定自己的腐蚀预防与控制大纲。腐蚀预防与控制大纲中应当至少包括航线腐蚀预防与维护、腐蚀检查任务与区域、腐蚀等级的确定、确定腐蚀等级后的典型工作、涉及到适航指令(AD)的腐蚀、腐蚀预防与控制大纲的执行、腐蚀预防与控制大纲的改善、腐蚀损伤的记录与报告等内容，其中腐蚀检查任务与区域可结合在航空器维修方案中。

8.1.2 航空运营人对没有根据MSG-3逻辑决断方法制订维修计划文件的航空器，应当根据航空器型号合格证或补充型号合格证持有人提供的腐蚀预防与控制基本大纲制定自己的腐蚀检查任务与区域。

8.1.3 在没有航空器型号合格证或补充型号合格证持有人提供的腐蚀预防与控制基本大纲的情况下，航空运营人可以采用下列方式制定腐蚀预防与控制大纲：

(1) 航空运营人自己或联合其他航空运营人制定腐蚀预防与控制基本大纲，并根据基本大纲制定腐蚀预防与控制大纲；

(2) 航空运营人根据相同或类似机型的使用经历直接制定腐蚀预防与控制大纲。

8.1.4 航空运营人应当按照本文件附件二的要求制定腐蚀预防与控制基本大纲，并提交主管民航地区管理局的批准；当涉及到多个航空运营人参与制定腐蚀预防与控制基本大纲的情况，应当同时提交相应的主管民航地区管理局。

## 8.2 腐蚀预防与控制大纲的执行

8.2.1 当航空器产生可能发生腐蚀的运行环境和腐蚀性货物运输的情况时，航空运营人应当有明确规定渠道获得和通知相关的维修控制部门，并且在完成腐蚀预防与控制大纲规定的任务后才能继续投入运行。

8.2.2 对于腐蚀预防与控制大纲生效时超过首次检查门槛值的航空器，航空运营人应当在生效日期起一个月内制定一个执行检查任务的计划，在经主管民航地区管理局批准后按照计划完成检查任务。

8.2.3 对于腐蚀预防与控制大纲生效时正在基地维修或存储状态的航空器，如超过首次检查的门槛值，应当在投入运行之前完成所有累积的腐蚀检查任务。

8.2.4 由于计划的意外而造成不能在检查间隔内执行重复检查任务时，重复检查的间隔不能超过原间隔的 10%。

8.2.5 对于新引进使用过的航空器，除非原航空器的维修方案符合本文件的要求并有记录表明已执行了其中规定的腐蚀检查任务，在投入运行前应当完成所有已到期的腐蚀检查任务。

## 8.3 腐蚀预防与控制大纲的改善

8.3.1 在下列情况下，需要对腐蚀检查任务进行改善：

(1) 如果对一个腐蚀检查任务区域进行首次门槛值检查过程中发现腐蚀超过了允许的极限，则有必要调整相应的首次检查门槛值；

(2) 如果重复检查在一个特定检查区域多次出现 2、3 级腐蚀，则应当对重复检查的间隔进行相应的调整，并且不能推迟对 2、3 级腐蚀的

处理；

(3) 在执行非腐蚀预防与控制大纲的维修任务时发现腐蚀，意味着腐蚀预防与控制大纲的失效，应当进行必要的调整；

(4) 在运行环境的改变和执行改装涉及到腐蚀预防与控制大纲规定的检查任务和区域时，航空运营人应当对腐蚀预防与控制大纲进行相应的评估并进行必要的改善。

#### 8.3.2 腐蚀检查任务的改善包括但不限于：

- (1) 缩短检查间隔；
- (2) 多次进行防腐处理；
- (3) 附加排水装置。

#### 8.4 腐蚀损伤的记录与报告

8.4.1 除在工作单卡中记录每项腐蚀检查任务的检查结果和处理措施外，航空运营人还应当建立每架航空器专门的腐蚀损伤记录单。腐蚀损伤记录单中应当至少记录任何发现的腐蚀损伤的检查日期、任务号、腐蚀损伤的级别、原因分析、修理情况和为完善腐蚀预防与控制大纲所作的必要的修订（当需要时）。腐蚀损伤记录单应当与航空器单机档案一同保存。

8.4.2 在下列情况下，航空运营人应当在 72 小时内向相应的民航地区管理局报告：

- (1) 在首次检查门槛值检查时发现任何 1、2、3 级腐蚀；
- (2) 在任何重复检查时发现 2、3 级腐蚀；

- (3) 在任何检查时发现蔓延腐蚀；
- (4) 在执行非腐蚀预防与控制大纲规定的维修任务时发现腐蚀。

8.4.3 航空运营人向相应的民航地区管理局的报告应当至少包括下述内容：

- (1) 机型、国籍登记号、使用时间（包括日历时间、飞行小时和循环）和检查日期；
- (2) 任务号和检查方法；
- (3) 腐蚀损伤的级别/类别；
- (4) 腐蚀损伤的具体部位；
- (5) 腐蚀损伤的原因分析；
- (6) 腐蚀损伤的修理情况描述。

8.4.4 航空运营人应当将 8.3.1 段所述的任何情况同时通报型号合格证或补充型号合格证持有人。

## 9. 机身增压边界结构修理评估方案

### 9.1 修理评估的范围和要求

(1) 机身增压边界结构修理评估的范围包括对机身增压段的蒙皮、舱门蒙皮、和承压隔框腹板等部位的结构修理评估，没有经过加强的结构替换、扩大紧固件孔和裂纹的打磨清除等不在修理评估的范围。

(2) 航空运营人应当按照航空器型号合格证持有人提供的修理评估指南（依据损伤容限的原则制定）来评估已经发生的和新的修

理工作。

注：型号合格证持有人提供的修理评估指南通常不运用到由补充型号合格证改装结构的修理上。

## 9.2 修理评估程序

9.2.1 航空运营人应当使用航空器型号合格证持有人提供的修理评估指南，按照下述程序完成对机身增压边界结构修理的评估：

### (1) 第一阶段：数据采集

a. 首先，确定哪些结构部位需要进行修理评估并收集有关的维修记录。对于缺少维修记录或者维修记录不详细的情况，还应当进行在航空器上实地调查；对于维修方案中基本区域检查要求相同的项目或者能证明被修理的结构符合损伤容限原则时，可注明并不作为需要评估的项目。

b. 航空运营人应当使用型号合格证持有人提供的调查表格来记录需要进行评估的关键修理设计特性。

c. 在数据收集的过程中，发现不满足静强度要求或者状态较差的修理，应当立即指出并在下次飞行前采取改正措施。

### (2) 第二阶段：修理分类：

利用第一阶段收集的数据，可以将修理分为以下三类：

a. A 类：通过基本区域检查足以保证与周围未修理区域具有相同持续适航性（可检查性）的永久修理。

b. B 类：需要补充检查以确保持续适航性的永久修理。

c. C 类：需要在给定的时限前再次修理或者更换的临时修理，在此时限之前可能需要进行补充检查以确保持续适航性。

### (3) 第三阶段：确定结构维修要求

a. 确定 B 类和 C 类修理的补充检查和/或更换要求，检查要求可以通过计算确定或者使用型号合格证持有人提供的数据。

b. 在评估首次补充检查时，应当按照自修理以后的飞行循环数给定门槛值。对于修理时间不知道或者已经超过了首次检查时限的情况，首次检查应当在数据收集后的下一次 C 检或者等同循环间隔完成。

c. 将 B 类和 C 类修理的维修要求加入航空器维修方案。

9.2.2 当航空运营人通过咨询航空器型号合格证持有人提出其他等效的修理评估程序时，也可被接受。

## 9.3 修理评估的执行

### (1) 已经发生的修理

a. 航空运营人应当按照航空器型号合格证持有人提供的修理评估指南给定的计划完成对已经发生修理的评估工作。

b. 除本段 c 的情况外，对于修理评估工作中采用与航空器型号合格证持有人提供的修理评估指南不一致的情况，应当通过型号合格证持有人获得型号审定当局的批准后方可实施。

c. 对于适航指令要求的改装中没有包括补充检查要求的情况，航空运营人根据修理评估程序建立的补充检查要求不需申请批准。

## (2) 新的修理

- a. 对于修理依据包含损伤容限原则的航空器型号合格证持有人修理手册或者其他经民航总局批准或认可的技术文件进行的修理，可不进行修理评估。
- b. 除本段 a 的情况外，航空运营人应当依据符合 CCAR25.571 损伤容限要求的结构修理指南（由型号合格证持有人提供）制定对新的修理的评估方法，并对新的修理进行评估。

## (3) 记录和报告

修理评估没有额外的记录和报告要求，但航空运营人应当保证便于局方进行的有关检查和评估，并且鼓励航空运营人向局方和型号合格证持有人报告修理评估过程的重大缺陷。

### 9.4 维修方案的改变

(1) 当维修方案的改变涉及到增加基本区域检查间隔时（可能造成 A 类修理划分的失效），航空运营人应当评估改变对修理评估方案的影响。

(2) 对于受到影响的修理可单独制定附加检查方法和间隔单独予以控制。

### 9.5 新引进航空器

(1) 当从经过 CCAR-121 批准的运营人引进航空器时，新的航空运营人可以按照先前运营人的计划进行修理评估工作或者制定比其更早完成的修理评估计划。

(2) 对于从未经过 CCAR-121 批准的运营人引进的航空器，航空运营人可以按照航空器型号合格证持有人提供的修理评估指南给定的计划完成对已经发生修理的评估工作。如果超过了该计划要求的时间限制，则应当在投入运行前完成。

(3) 上述航空器的引进包括除湿租以外的任何形式的购买和租赁引进航空器。

## 9.6 STC 批准的结构改装后的修理评估

(1) 当航空运营人进行了 STC 批准的结构修理改装时，应当可获得 STC 持有人提供的符合损伤容限原则的修理评估指南文件，并按照其制定修理评估方案。

(2) 当 STC 持有人不能提供符合损伤容限原则的修理评估指南文件时，应当可获得 STC 持有人提供的航空器设计使用目标值，并且在航空器总使用时间到达设计使用目标值的 75% 仍不能获得 STC 持有人提供的符合损伤容限原则的修理评估指南文件时，不得继续投入 CCAR-121 部运行。

## 10. 广布疲劳损伤的评估

10.1 在航空器达到其设计使用目标的 75% 之前，航空运营人应当从航空器型号合格证持有人获得预防和消除广布疲劳损伤大纲或者有关的服务通告。

10.2 航空运营人应当按照预防和消除广布疲劳损伤大纲或者有关的服务通告的要求评估现有的航空器，并采取适当的维修工作以保

证航空器的持续安全水平。

10.3 航空运营人应当按照预防和消除广布疲劳损伤大纲或者有关的服务通告的要求评估现有的维修方案中对广布疲劳损伤敏感的所有部位的检查要求（包括检查门槛值、间隔时间和方法），并且对维修方案中不能保证必要安全水平的内容进行修订。

10.4 对于接近广布疲劳损伤预期发生时期的航空器，航空运营人应当按照航空器型号合格证持有人提供的敏感结构区域的更换和改装方案完成相应的更换和改装工作。

10.5 航空运营人在广布疲劳损伤评估过程中发生的任何意外或者非正常情况应当报告局方和航空器制造厂。

## 11. 民航总局的检查和评估

(1) 民航总局将对至 2005 年 8 月 30 日使用时间达到 14 年以上的航空器进行保持航空器持续结构完整性的检查，并在此之后以 5 年到 7 年的周期重复检查。

(2) 民航总局将同航空运营人共同协商检查的时间和计划，航空运营人应当按照确定的计划和民航总局的要求准备有关文件和记录，并至少提前 60 天通报较大的结构检修工作计划。

(3) 对于检查发现不能或者不能确定保持持续结构完整性的航空器，在采取必要的改正措施前将限制其运行。

## 附件：腐蚀预防与控制大纲

## 腐蚀预防与控制大纲

### 1. 目的

本文件的目的是为航空运营人制定飞机腐蚀预防与控制大纲(CPCP)提供指导。

### 2. 适用范围

本文件适用于航空运营人使用不是根据 MSG-3 逻辑决断方法制订维修计划文件的飞机

### 3. 相关参考文件

(备用)

### 4. 腐蚀预防与控制大纲制定的基本要求

4.1 航空运营人制定腐蚀预防与控制大纲时应当根据相同机型的使用经历，并参考类似机型型号合格证或补充型号合格证持有人的基本大纲制定。

4.2 腐蚀预防与控制大纲应当至少包括下述内容：

(1) 编写背景：至少应当包括基本大纲编写的原因、参加人员、编制过程和参考的文件和资料等内容。

(2) 编制说明：至少应当包括基本大纲的编写原则、易于腐蚀区域的选择和分类方法、腐蚀等级标准的定义、检查和接近要求等内容。

(3) 基本腐蚀检查任务和区域：至少应当包括以下内容：

- (a) 需要为接近检查部位所拆除的系统设备和内部装饰；
- (b) 部位的清洗(当要求时)；
- (c) 目视检查要求；

- (d) 腐蚀的清除、损伤评估和结构件修理(当需要时)；
  - (e) 可能被阻塞的孔和间隙；
  - (f) 防腐化合物的运用；
  - (g) 干绝缘毯的重新安装(当使用时)。
- (4) 腐蚀等级的确定：包括利用腐蚀等级的定义来评估和确定腐蚀等级。
- (5) 确定腐蚀等级后的典型工作：包括判断2、3级腐蚀是否发生在其对其余飞机上的标准、重复检查间隔的调整等内容。
- (6) 涉及到适航指令(AD)的腐蚀：列出所有已知的与腐蚀问题相关的适航指令。

4.3 航空运营人在制定腐蚀预防与控制大纲时，应当至少（但不限于）包括下述飞机上易于发生腐蚀的区域的腐蚀检查任务：

- (1) 排气痕迹区域；
- (2) 电瓶舱和电瓶通风通道；
- (3) 厕所、餐柜和厨房周围区域；
- (4) 舱底；
- (5) 机身内部下部结构；
- (6) 轮舱和起落架；
- (7) 外部蒙皮部位；
- (8) 积水部位；
- (9) 发动机前缘部位和冷却空气通风孔；

- (10) 电子设备舱；
- (11) 起飞和着陆时飞行控制舵面打开后的空腔部位。

## 5. 腐蚀检查任务和区域

- 5.1 腐蚀检查任务的部位应当使用机身站位区域的方法，并有相应区域的描述；
- 5.2 腐蚀检查的任务号应当使用英文字母“C”加上上述第7.1段所述的部位；
- 5.3 如有相应的维修手册或参考图，应当在腐蚀检查任务和区域中标出；
- 5.4 腐蚀检查任务和区域中应当注明接近方法、检查和其它维修工作内容（典型的腐蚀检查任务部位见附录）。

## 腐蚀预防与控制大纲附录：

## 典型腐蚀检查任务部位实例

## 任务号格式



## ATA 章节号

ATA 章节号	适用结构	ATA 章节号	适用结构
32	起落架	55	安定面
52	舱门	56	机窗
53	机身	57	机翼
54	发动机吊舱、吊架和发动机附件	71	发动机

## 飞机区域描述

区域号	描述	区域号	描述
110	前机身	320	右机翼和发动机吊舱
120	中机身	400	前起落架
130	后机身	510	左主起落架
210	垂直尾翼	520	右主起落架
220	水平尾翼	610	左发动机
310	左机翼和发动机吊舱	620	右发动机

## 飞机区域图和站位图

(略)

说明：本事例中的数据和内容并不代表其已经过批准，也不表示其包括了全部必须的区域检查任务。

**腐蚀预防与控制大纲****检查区域描述：前机身，内部**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
C52.120.01	舱门，包括们销机构，铰链，门框和窗框	120	4	2		E-1	1

注释：

**检查区域描述：中机身，内部**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释

注释：

**检查区域描述：后机身，内部**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释

注释：

**检查区域描述：前机身，外部**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释

注释：

**腐蚀预防与控制大纲****检查区域描述：中机身，外部**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：后机身，外部**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：尾翼、垂直安定面，内部**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：尾翼、方向舵**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**腐蚀预防与控制大纲****检查区域描述：尾翼、水平安定面**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：尾翼、升降舵**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：机翼，总管**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：机翼，襟翼**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**腐蚀预防与控制大纲****检查区域描述：机翼，副翼**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：机翼短舱**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：前起落架**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

**检查区域描述：主起落架**

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释
注释：							

## 腐蚀预防与控制大纲

### 检查区域描述：机翼，总管

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释

注释：

### 检查区域描述：动力装置

任务号	任务部位描述	飞机区域	IT (年)	RI (年)	维修手册 参考页	参考图	注释

注释：