



中国民用航空总局

咨询通告

编 号：AC-145-12
颁发日期：2003 年 7 月 2 日

航空器机体项目维修类别限制

飞行标准司

中国民用航空总局

咨询通告

编 号：AC-145-12
颁发日期：2003 年 7 月 2 日
批 准 人：

标题：航空器机体项目维修类别限制

1. 依据和目的：

本咨询通告依据 2001 年 12 月 21 日发布施行的 CCAR-145 部《民用航空器维修单位合格审定的规定》(CCAR-145-R2) 和各机型维修审查委员会报告 (MRBR) 制定。目的是为维修单位在涉及到航空器机体项目维修工作类别的申请及民航总局对其批准进行规范，以使公众对民航总局颁发的维修许可证中机体项目维修工作类别的限定具有准确的理解。

2. 适用范围：

本咨询通告适用于申请或具有航空器机体项目维修工作类别维修单位。

3. 撤销：

备用。

4. 说明：

随着民用航空器维修理论和维修管理的发展，航空器的维修控制方式也发生了较大的变化，航空器的维修方案从原来统一的字母检来划分维修间隔，发展到字母检分解组合，甚至以单独控制各项

维修工作任务的间隔来取代字母检；另一方面，随着航空公司工程评估能力的提高，航空公司已不拘泥于照抄民航当局和制造厂家提供的适航性资料，而是根据自身的特点和需要在其基础上发展了各具特色的航空器维修方案。在发展的同时，也打破了民航总局原有的维修能力划分的统一性，如：原来按照某航空公司具体的维修方案批准某机型的“C 检以下定期维修工作”，现在可能在不同的维修单位、不同的维修方案中有不同的含义，这即造成了批准的维修能力不能准确地告知公众，又有可能在维修能力控制上造成困难（如：原来高级别维修工作任务缩短到低级别维修工作任务的间隔，而该级别的维修工作并没有得到审查，但却包含在批准范围内了）。

在 CCAR-145 部中为了规章阐述的方便，也多次提到“ A 检或相当级别 ”，对此含义也存在较多模糊。

为解决这些问题，就需要对航空器机体项目维修工作类别有一个统一的划分方法，使得即能得到公众统一一致的理解，又能适应各航空公司各具特色的维修方案。各机型维修审查委员会报告（MRBR）恰好能满足此要求，首先，各机型的 MRBR 不是用户化的，只要是相同的机型就只有一个 MRBR；其次，MRBR 是各航空公司制定维修方案的基础，不论维修方案千变万化，与 MRBR 都存在可对应性；另外，MRBR 是各方都能获取的资料，而且不论是民航总局、航空公司或维修单位也都应当具备 MRBR。通过按照 MRBR 划分，虽然不同的机型可能有不同的划分方式，但不论任何维修单位，只要是相同机型相同

的维修级别，都具有同样的含义。

当然，按照 MRBR 划分也存在一些需要明确的问题：如由于维修方案的原因，可能会存在某一维修级别的工作包中存在个别高级别维修的项目，但 CCAR-145 部的主旨除了对批准的某一类别维修项目的提出基本要求外，还在于评估维修单位质量系统的状况，如果其质量系统在民航总局建立了可信度，民航总局可以依据 CCAR-145 部的有关条款对特殊情况进行批准。

另外，对机体项目的修理、改装和一些重要部件的更换工作的批准方式页在此咨询通告中明确。

5. 总则

5.1 航空器机体项目的定期检修工作类别的划分以各机型维修审查委员会报告（MRBR）为划分依据，具体申请和批准原则如下：

（1）字母检的应当按 MRB 中规定的字母检划分，字母检以外的按照飞行小时、循环或日历时限划分，具体参照本咨询通告第 6 段的样例；

（2）维修许可证中批准机体项目的某一定期检修工作类别即表明批准了 MRBR 中该类别所限制的维修间隔（含）以下的所有工作项目；对于首检间隔高于重检间隔的项目，以首检间隔划分维修类别。

（3）MRBR 发生修订造成增加工作项目时，维修单位的质量系统应当评估本单位对增加工作项目的工作能力，并批准实施或选择外

委，无需修改维修许可证。评估记录应当至少保存至民航总局或民航地区管理局下一次对该批准的工作类别的检查完成为止。

(4) 对于 MRBR 中工作规范栏中标注“翻修”、“测试台检查”等需要离位维修工作的项目，上述批准不包括对该类离位维修工作的项目的批准，而应当根据具体情况按照航空器机体项目以外的维修项目申请批准。

(5) 如某一维修单位除具备批准的维修间隔(含)以下所有维修工作项目的能力外，还具备 MRBR 中该维修间隔以上的部分工作项目的维修能力，则可在维修管理手册第八章的维修能力附加说明中列出，并随同维修管理手册获得批准。

(6) 对于航空器制造厂家提供的有关指导文件或航空公司的维修方案中列出的非 MRBR 项目可包含在类似的 MRBR 项目之中，但无需单独列出。

(7) 对于没有 MRBR 的航空器型号，则按照上述原则参照航空器制造厂家的有关持续适航性资料执行。

5.2 对于航空器机体项目的修理工作可以不单独列出具体的修理项目，但维修单位应当建立在质量系统控制之下的修理能力评估程序，并经质量经理批准后才能实施修理工作；对于超出航空器制造厂家的持续适航文件的修理，应当通过航空营运人对修理方案申请民航总局或民航地区管理局的批准，修理方案获得批准后才能按上述程序实施修理工作。

5.3 对于航空器机体项目的改装工作，重要改装工作应当单独列出，重要改装之外的改装可以不单独列出具体的改装项目，但维修单位应当建立在质量系统控制之下的改装能力评估程序，并经质量经理批准后才能实施改装工作。

5.4 对于发动机、辅助动力装置（APU）和起落架的更换项目，除申请机体翻修项目不需单独列出外，其他机体项目不包括上述更换项目，而应当单独申请批准。

5.5 机体翻修项目即表明包括了 MRBR 中规定的全部工作项目、修理、改装（重要改装除外）和发动机、辅助动力装置（APU）和起落架的更换项目。

6. 典型的航空器机体项目定期检修类别

6.1 字母检

（1）航空器系统、发动机和区域检查（非结构项目）的工作类别以字母划分检查间隔，如：A、B、C、D 检；1A、2A、4A、8A、1C 检，，等；

（2）航空器结构检查和区域检查（结构项目）的工作类别以飞行循环或日历时限、结构字母检划分检查间隔，如：4000 循环或 15 个月、12000 循环或 45 个月；S 1A、S 2A 检、，S 1C、S 2C 检、，等。

6.2 非字母检

（1）航空器系统、发动机和区域检查（非结构项目）的工作类

别以飞行小时（和/或日历年限）划分检查间隔，如：250 飞行小时（或 45 天）、4000 飞行小时（或 24 个月），等；

（2）航空器结构检查和区域检查（结构项目）的工作类别以飞行循环或日历年限划分检查间隔，如：400 飞行循环或 75 天（或 2 个月）、4000 飞行循环或 750 天、18000 飞行循环或 8 年，等；

（3）某些机型的 MRBR 中可能存在航空器系统、发动机和区域检查（非结构项目）的工作类别以飞行循环划分，或存在航空器结构检查和区域检查（结构项目）的工作类别以飞行小时划分的情况，这些情况下可按照该机型 MRBR 中的折算规律进行折算。

7. CCAR-145 部文中“ A 检或者相当级别 ”的含义

7.1 对于本咨询通告 5.1 段的字母检的情况，是指航空器系统、发动机和区域检查（非结构项目）的工作类别中的 A 检（如以 A、B、C、D 检划分）或 1A 检（如以 1A、2A、1C、检划分）。

7.2 对于本咨询通告 4.2 段的非字母检的情况，是指航空器系统、发动机和区域检查（非结构项目）的工作类别中：

（1）对于旅客座位数量 30 座（含）以上的航空器，500 飞行小时（含）以下的润滑、勤务、操作检查和目视检查项目；

（2）对于旅客座位数量 30 座（含）以下的航空器，150（含）飞行小时以下的润滑、勤务、操作检查和目视检查项目。

8. 执行日期要求

8.1 对于本咨询通告颁发之日后维修单位申请航空器机体项目批准

或变更时，应当按照本咨询通告的规定执行。

8.2 对于本咨询通告颁发之日前维修单位已获批准的航空器机体项目，应当在 2005 年 1 月 1 日前按照本咨询通告的规定完成维修许可证上的变更。