

耐空性改善通報(TCD)－読み替え方式－ 解釈の手引き

国土交通省 航空局 安全部
航空機安全課 技術係
令和2年3月

1. 耐空性改善通報(TCD)とは？
2. TCDの方式について
3. 読み替え方式の場合の作業
4. 実例(FAA、EASA)
5. 参考

1.耐空性改善通報(TCD)とは？

☆ 耐空性改善通報(TCD)とは

次に掲げる場合において、**航空機及びその装備品等の安全性及び環境適合性を確保するために整備又は改造作業等の実施**が必要であると認めたときに、国際民間航空条約に基づき発行される通報。

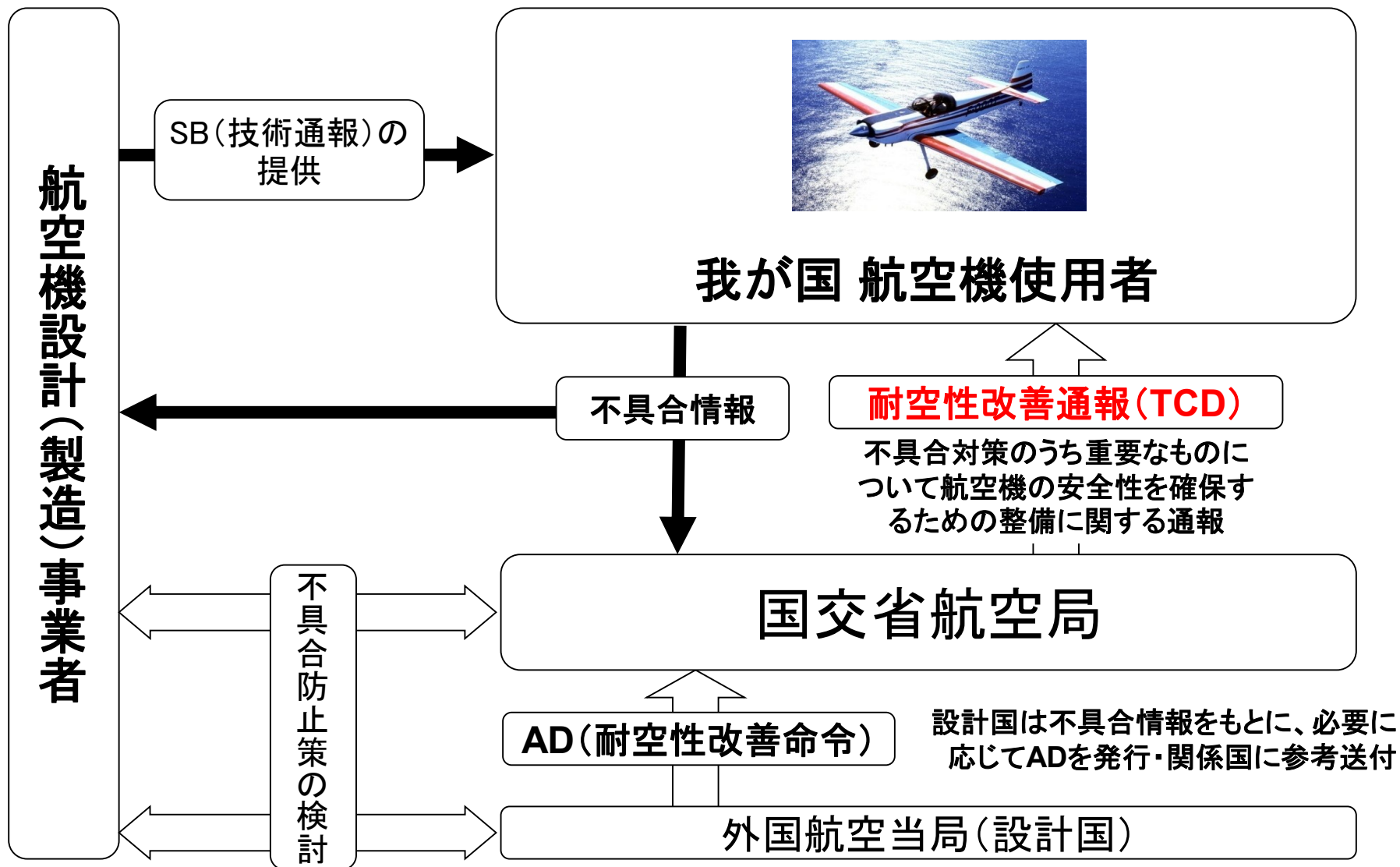
- (1) 航空法第10条による耐空証明のための検査、第16条による修理改造検査又は第17条による予備品証明のための検査を行ったとき
- (2) 運輸安全委員会設置法第18条による航空事故調査が行われたとき
- (3) 航空法第134条による立入検査を行ったとき
- (4) 同じような故障が頻発したとき
- (5) 航空法施行規則の附属書第1、同第2又は同第3が改正されたとき
- (6) **外国民間航空当局が発行した耐空性、騒音又は発動機排出物に関する改善命令(AD)等入手したとき**
- (7) その他航空局が必要と認めたとき

※TCDを実施しない場合の航空局の処置

報告を要する項目について期限までに報告がない場合及び適用項目の内容を所定の期日までに実施していないことが明らかになった場合は、航空機の所有者又は使用者に対し、報告提出の催促、**航空法第14条の2第1項に基づく整備改造命令又は航空法第134条第2項による立入検査を行った上、航空法の規定により耐空証明の有効期間の短縮又は耐空証明の取消しを行うことがある。**

1.耐空性改善通報(TCD)とは？

耐空性改善通報 (TCD) の制度



1.耐空性改善通報(TCD)とは？

TCDの構成

TCDの発行日

「適用航空機」欄

- 例) ・ロビンソン式R44Ⅱ型
 ・シャイベ式SF34B型動力滑空機
 ・オーストロ式E4及びE4P型発動機を装備した航空機
 ・トリグ・アビオニクス社製TT31型のモードSトランスポンダを装備した航空機

「適用項目」欄

- ・不具合の概要、具体の作業を記載。

※「ADの一部を読み替える方式」と「ADを和訳する方式」の2方式がある。

「備考」欄

- ・発効日、改訂の状況、準拠する外国AD、報告、SB等

国空機第 XXX 号	整理番号	TCD-XXXX-20XX
耐 空 性 改 善 通 報		
令和XX年XX月XX日		
適用航空機の所有者各位		
国土交通省航空局長		氏 名 印
1. 第2項の航空機又はその装備品等の安全性又は環境適合性を確保するため、第3項の整備又は改造作業等の実施が必要であると認められますので通報します。 なお、本通報による検査、修理、交換、改造等が実施されないときは、航空法第14条の2第1項に基づく整備改造命令を発出し、又は同法第154条第2項に規定された立入検査を実施のうえ、同法第14条の2第2項の規定により耐空証明の効力を停止し、若しくは有効期間を短縮し、若しくは同法第10条第3項（同法第10条の2第2項において適用する場合を含む。）の規定により指定した事項を変更する場合があります。 また、本通報により実施した作業については、同法第58条第2項に定めるとおり航空日誌に記載することが求められます。		
2. 適用航空機		
3. 適用項目		
4. 備考		
4.1 本通報は、令和XX年XX月XX日から発効する。		

2.TCDの方式について

TCDの「3. 適用項目」欄は、「ADの一部を読み替える方式」と「ADを和訳する方式」の2方式がある。

➤ ADの一部を読み替える方式

適用航空機が**輸入航空機**である場合は、原則、設計責任国(state of design) のADの一部を読み替えることとし、TCDでは以下のように記載される。TCDに別添としてADを添付する。

→ つまり、具体の作業は別添ADを参照する。

→ ただし、TCDでADの一部を読み替えている場合は、その内容に従う。

～により、～に至る不具合を防止するため、既に実施した場合を除き、別添FAA AD 2003-16-02（以下「AD」という。）の(a)項～(c)項に従って、△△及び必要に応じ繰り返し△△を実施すること。

ただし、AD中「the effective date of this AD」とあるのは「本通報発効日」（第4.1項による。）と、「～」とあるのは「～～」と、それぞれ**読み替えるものとする**。

なお、本通報による処置を他の同等な方法で実施する場合には、航空局長の承認が必要である。ただし、ADに係る同等な方法としてFAAの承認を受けているSB等に従って処置を実施する場合（運用限界の変更を伴う場合を除く。）には、航空局長への届出でよい。

➤ ADを和訳する方式

適用航空機が**国産航空機**である場合、又は適用航空機が輸入航空機であっても読み替え方式が適さない場合は、以下のように記載する。ADは添付しない。→ 作業の実施にあっては、原則、TCDの指示に従う。

～により、～に至る不具合を防止するため、既に実施した場合を除き、第3.1項～第3.x項に従うこと。

3.1 本通報発効後、次回の飛行までに、××すること。

3.x 本通報による処置を他の同等な方法で実施する場合には、航空局長の承認が必要である。ただし、TCCA AD CF-2016-39に係る同等な方法としてTCCAの承認を受けているSB等に従って処置を実施する場合（運用限界の変更を伴う場合を除く。）には、航空局長への届出でよい。

3.読み替え方式の場合の作業①

TCDによる作業の概要は、以下の赤字箇所に記載される。

以下の赤字箇所のとおり、別添ADの(a)項～(c)項の内容を確認し、各作業指示に従う。

TCDの内容確認後、TCD報告書を、TCDの第4項に定められた報告期限までに所轄の航空機検査官室に提出すること。

TCD文例

～により、～に至る不具合を防止するため、既に実施した場合を除き、別添FAA AD 2003-16-02 (以下「AD」という。)の(a)項～(c)項に従って、△△及び必要に応じ繰り返し△△を実施すること。

ただし、AD中「the effective date of this AD」とあるのは「本通報発効日」（第4.1項による。）と、「～」とあるのは「～～」と、それぞれ読み替えるものとする。

なお、本通報による処置を他の同等な方法で実施する場合には、航空局長の承認が必要である。ただし、ADに係る同等な方法としてFAAの承認を受けているSB等に従って処置を実施する場合（運用限界の変更を伴う場合を除く。）には、航空局長への届出でよい。

作業の概要

➤ **△△**の部分には、作業の概要として、以下の文言のうち該当するものが記載される。いずれにも該当しないような作業が発生する場合には、「処置」の文言が使用される。

- ・検査、試験、修理、交換、改修、報告
- ・飛行規程の改訂、整備規程その他の整備の実施方法を規定した文書の改訂

製造番号や検査結果等に応じて必要となる可能性がある作業については、「必要に応じ」との文言が頭に付される。また、繰り返し作業が必要となる場合には、「繰り返し」との文言が頭に付される。

3.読み替え方式の場合の作業②

ADの文言のうちTCDで読み替えが必要な部分については、以下の赤字箇所を確認する。

TCD文例

～により、～に至る不具合を防止するため、既に実施した場合を除き、別添FAA AD 2003-16-02（以下「AD」という。）の(a)項～(c)項に従って、△△及び必要に応じ繰り返し△△を実施すること。

ただし、AD中「the effective date of this AD」とあるのは「本通報発効日」（第4.1項による。）と、「～」とあるのは「～～」と、それぞれ読み替えるものとする。

なお、本通報による処置を他の同等な方法で実施する場合には、航空局長の承認が必要である。ただし、ADに係る同等な方法としてFAAの承認を受けているSB等に従って処置を実施する場合（運用限界の変更を伴う場合を除く。）には、航空局長への届出でよい。

読み替えの例

➤ 作業の実施時期(Compliance Time)の基準日に関する読み替え

例) ・「the effective date of this AD」→「本通報発効日」(第4.1項による。)

・「September 15, 2016 (the effective date of AD 2016-18-02)」
→ 「平成28年10月15日(耐空性改善通報TCD-8830-2016の発効日)」

➤ 整備規程に関する読み替え

例) ・「the approved AMP」、「an AMP」、「that AMP」及び「the AMP」→「整備規程その他の整備の実施方法を規定した文書」
・「the maintenance or inspection program」→「整備規程その他の整備の実施方法を規定した文書」

➤ 飛行規程の改訂に関する読み替え (参考:航空機検査業務サーキュラーNo.3-003「6. TCDの指示による飛行規程の改訂」)

例) ・「This may be done by inserting a copy of this AD into the AFM.」
→ 「飛行規程の改訂を実施する代わりに、本通報の写しを飛行規程に挟み込むことで代えてもよい。」

4-1.実例(米国FAA ADの読み替えTCDの場合)

TCDの記載

TCD-9259-2019 (米国FAA AD 2019-02-03)

適用航空機：ボーイング式787-8、787-9及び787-10型

①2. 適用航空機

2. 適用航空機

ボーイング式787-8、787-9及び787-10型

TCDの対象となる型式が記載される。
→製造番号や改修の実施状況等を指定する場合もある。

3. 適用項目

前縁外側スラット・システムが操縦士への警告表示がされないまま所定の位置から外れることにより、揚力を十分に確保できず、安全な飛行の継続及び着陸が妨げられる不具合を防止するため、既の実施した場合を除き、別添 FAA AD 2019-20-07 (以下「AD」という。)の(d)項～(k)項に従って、飛行規程及び整備規程その他の整備の実施方法を規定した文書の改訂を実施すること。

②3. 適用項目

別添ADの参照すべき項を記載。

ただし、AD 中「the effective date of this AD」とあるのは「本通報発効日」(第 4.1 項による。) と、「This may be done by inserting a copy of figure 1 to paragraph (i) of this AD into the Limitations Section of the existing AFM.」とあるのは「飛行規程の改訂を実施する代わりに、本通報の写しを飛行規程に挟み込むこととしてよい。」と、「the existing maintenance or inspection program」とあるのは「整備規程その他の整備の実施方法を規定した文書」と、「approved as an alternative method of compliance (AMOC) in accordance with the procedures specified in paragraph (l) of this AD」とあるのは「航空局長が同等な方法として承認した」と、それぞれ読み替えるものとし、「This may be done by inserting a copy of figure 2 to paragraph (j) of this AD into the existing maintenance or inspection program.」の記述は 本通報においては適用しない

TCDの同等な方法に関する読み替え。

TCDで義務付けない処置に関する記載。

4-1.実例(米国FAA ADの読み替えTCDの場合)

別添FAA AD の記載

③非読み替え箇所(本ケースでは(a)~(e)項)

耐空性改善通報TCD-9373-2019別添
FAA AD 2019-20-02

1 / 8

 **FAA**
Aviation Safety

**AIRWORTHINESS
DIRECTIVE**

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/
www.gpoaccess.gov/fr/advanced.html

2019-20-07 The Boeing Company: Amendment 39-19760; Docket No. FAA-2019-0715; Product Identifier 2019-NM-151-AD.

(a) Effective Date

This AD is effective October 11, 2019.

(b) Affected ADs

None.

(c) Applicability

This AD applies to all The Boeing Company Model 787-8, 787-9, and 787-10 airplanes, certificated in any category.

(d) Subject

Air Transport Association (ATA) of America Code 27, Flight controls.

(e) Unsafe Condition

This AD was prompted by a determination that the leading edge (LE) outboard (OB) slat system could be out of position without flight deck annunciation. The FAA is issuing this AD to address a potential condition in which the LE OB slat system could be out of position without flight deck annunciation. This condition, if not addressed, could result in insufficient lift, resulting in inability to maintain continued safe flight and landing.

別添ADの1枚目に標題が付される。

発効日、適用航空機、不具合の概要に関する情報は、TCDを参照する。

4-1.実例(米国FAA ADの読み替えTCDの場合)

別添FAA AD の記載

④読み替え箇所(本ケースでは(f)~(k)項)
→当該項に従って作業を実施する。

(f) Compliance

Comply with this AD within the compliance times specified, unless already done.

(g) Required Actions

Except as specified by paragraph (h) of this AD: At the applicable times specified in the “Compliance” paragraph of Boeing Alert Requirements Bulletin B787-81205-SB270051-00 RB, Issue 001, dated July 5, 2019, do all applicable actions identified in, and in accordance with, the Accomplishment Instructions of Boeing Alert Requirements Bulletin B787-81205-SB270051-00 RB, Issue 001, dated July 5, 2019.

Note 1 to paragraph (g): Guidance for accomplishing the actions required by this AD can be found in Boeing Alert Service Bulletin B787-81205-SB270051-00, Issue 001, dated July 5, 2019, which is referred to in Boeing Alert Requirements Bulletin B787-81205-SB270051-00 RB, Issue 001, dated July 5, 2019.

※SBの改訂版について
特に指定がある場合を
除き、参照されている
SBのその後の改訂版
の使用は認めない。

(h) Exception to Service Information Specifications

For purposes of determining compliance with the requirements of this AD: Where Boeing Alert Requirements Bulletin B787-81205-SB270051-00 RB, Issue 001, dated July 5, 2019, uses the phrase “the Issue 001 date of Requirements Bulletin B787-81205-SB270051-00 RB,” this AD requires using “the effective date of this AD.”

実施時期(Compliance Time)の
基準日を「本通報発効日」(第
4.1項による。)と読み替える。

4-1.実例(米国FAA ADの読み替えTCDの場合)

別添FAA AD の記載

④読み替え箇所(本ケースでは(f)～(k)項)
→当該項に従って作業を実施する。

(i) Airplane Flight Manual (AFM) Revision To Prohibit Flap Retraction Under Icing Conditions

Within 60 days after the effective date of this AD, revise the Limitations Section of the existing AFM to include the information in figure 1 to paragraph (i) of this AD. This may be done by inserting a copy of figure 1 to paragraph (i) of this AD into the Limitations Section of the existing AFM.

Figure 1 to paragraph (i): AFM revision

Flap Operation After Landing (Required by AD 2019-20-07)

In order to prevent failure of the slat drive system after landing, flaps must not be retracted if:

- Operating on the ground with ice, snow, slush, or standing water in icing conditions, or;
- An accumulation of airframe ice is observed or suspected.

Under circumstances where the flight crew deems it necessary to retract the flaps for safety reasons, they must notify maintenance via an approved means.

(j) Maintenance or Inspection Program Revision To Incorporate a New Operation Check

Within 60 days after the effective date of this AD, revise the existing maintenance or inspection program, as applicable, to incorporate the information specified in figure 2 to paragraph (j) of this AD. This may be done by inserting a copy of figure 2 to paragraph (j) of this AD into the existing maintenance or inspection program.

※飛行規程の改訂

和文の飛行規程が設定されている場合は、別途TCDの別添等で改訂内容を指示(指示が複雑になる場合は、和訳方式でTCDを発行)。

※整備規程その他の整備の実

施方法を規定した文書の改訂
航空運送事業者の使用する航空機が適用となる場合は、整備規程の改訂に関して認可又は承認が必要となる。

4-2. 実例(EASA ADの読み替えTCDの場合)

TCDの記載

TCD-9071B-2-2019 (EASA AD 2018-0084R2) ※一部改訂
適用航空機：ロールス・ロイス式トレント1000型発動機を装備した航空機

2. 適用航空機

ロールス・ロイス式トレント 1000-A2、1000-AE2、1000-C2、1000-CE2、1000-D2、1000-E2、1000-G2、1000-H2、1000-J2、1000-K2 及び 1000-L2 型発動機を装備した航空機：製造時にロールス・ロイス改修 72-J941 を実施済みのものを除く。

注) 当該発動機は、ボーイング式 787 系列型航空機に装備されている可能性があるが、これに限られるものではない。

①2. 適用航空機

改訂部分には下線が施される。

3. 適用項目

中圧コンプレッサー・ローター・ブレードに亀裂が発生することにより、飛行中に当該ブレードが飛散し、機体の操縦性の低下に至る不具合を防止するため、既の実施した場合を除き、別添 EASA AD 2018-0084R2 (以下「AD」という。) の Definitions 項及び Required Action(s) and Compliance Time(s) 項 に従って、繰り返し検査及び報告並びに必要な応じ処置及び改修を実施すること。

ただし、AD 中「27 December 2017 [the effective date of EASA AD 2017-0248]」とあるのは「平成 30 年 1 月 16 日 (耐空性改善通報 TCD-9071-2018 の発効日)」と、読み替えるものとする。

②3. 適用項目

別添ADの参照すべき項を記載。

改訂前のADで、改訂前のADの発効日を起点と定めており、一部改訂後も引き続き起点として定める場合、書きぶりは変更されるが、日付が同一であるため、下線は施さない。

4-2.実例(EASA ADの読み替えTCDの場合)

別添EASA AD の記載

耐空性改善通報TCD-9071B-2-2019別添

1 / 6

EASA AD No.: 2018-0084R2



Airworthiness Directive

AD No.: 2018-0084R2

Issued: 17 January 2019

Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.39. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name:

ROLLS-ROYCE plc

Type/Model designation(s):

Trent 1000 engines

Effective Date: Revision 2: 17 January 2019

Original issue and Revision 1: 20 April 2018 [same as original issue]

TCDs Number(s): EASA.E.036

Foreign AD: Not applicable

Revision: This AD revises EASA AD 2018-0084R1 dated 19 April 2018. The original issue of this AD superseded EASA AD 2018-0073 dated 30 March 2018.

ATA 72 – Engine – Intermediate Pressure Compressor Blades / Shaft – Inspection

Manufacturer(s):

Rolls-Royce plc (RR)

Applicability:

Trent 1000-A2, Trent 1000-AE2, Trent 1000-C2, Trent 1000-CE2, Trent 1000-D2, Trent 1000-E2, Trent 1000-G2, Trent 1000-H2, Trent 1000-J2, Trent 1000-K2 and Trent 1000-L2 engines, all serial numbers, except those that have RR modification (mod) 72-J941 embodied in production.

These engines are known to be installed on, but not limited to, Boeing 787 series aeroplanes.

③非読み替え箇所(本ケースでは(a)~(e)項)

発効日、適用航空機、改訂の状況に関する情報は、TCDを参照する。

4-2. 実例(EASA ADの読み替えTCDの場合)

別添EASA AD の記載

Definitions:

For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The NMSB: RR Alert Non-Modification Service Bulletin (NMSB) TRENT 1000 72-AK060 original issue dated 13 April 2018, which refers to Alert NMSB TRENT 1000 72-AJ814 (for affected Rotor 1 parts) and Alert NMSB TRENT 1000 72-AJ819 (for affected Rotor 2 blades and shaft). Where, in this AD, reference is made to any NMSB with an 'A' (Alert) in the number, it should be recognised that an earlier or later revision may not have that 'A'. This kind of change does not effectively alter the publication references for the purpose of this AD.

The modification SB: RR Service Bulletin (SB) TRENT 1000 72-J941.

Affected Rotor 1 parts: Intermediate Pressure Compressor (IPC) Stage (Rotor) 1 blades Part Number (P/N) KH25729.

Affected Rotor 2 blades and shaft: IPC Rotor 2 blades P/N KH25730, and IPC Shaft Stage 1-8 Rotor assemblies P/N FW89043.

Groups: For the purpose of Table 1 of this AD, Group 2 engines are those have passed an affected Rotor 1 parts inspection (no cracks identified) in accordance with the instructions of RR Technical Variance (TV) TV176758 or TV177125, or RR NMSB TRENT 1000 72-AJ814 (any issue), or NMSB TRENT 1000 72-J744 (any issue), as applicable. Group 1 engines are those that have not been subject to any of those inspections.

ETOPS: Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards (ETOPS) refers to engines installed on twin-engine aeroplanes that operate on routes which, at some point, are more than 60 minutes flying time away from the nearest airport suitable for emergency landing.

Reason:

Occurrences were reported on RR Trent 1000 'Pack C' engines, where some IPC Rotor 1 and Rotor 2 blades were found cracked.

This condition, if not detected and corrected, could lead to in-flight blade release, possibly resulting in reduced control of the aeroplane.

④読み替え箇所(Definitions項)

→当該項に従って作業を実施する。

※SBの改訂版について(EASA AD)
特に指定がある場合を除き、参照
されているSBの承認されたその後
の改訂版を使用してもよい。

Definitions項:

本ADで使用される用語について定義。

Reason項:

不具合の概要については、TCD 第3項
においても記載される。

4-2.実例(EASA ADの読み替えTCDの場合)

別添EASA AD の記載

Required Action(s) and Compliance Time(s):

Required as indicated, unless accomplished previously:

Pre-NMSB TRENT 1000 72-1871 Repetitive Inspections of affected Rotor 1 parts:

- (1) From 27 December 2017 [the effective date of EASA AD 2017-0248] following receipt of an alert engine health monitoring (EHM) notification (see Note 1 of this AD and example in Figure 1 of this AD) from the RR Operational Service Desk (OSD), within the compliance time specified in Table 1 of this AD, as applicable, and, thereafter, at intervals not to exceed 200 FC, inspect the affected Rotor 1 parts in accordance with the instructions of the NMSB.

Note 1: RR OSD manages the EHM process and will send an Alert EHM notification containing the wording as shown in Figure 1 of this AD. The EHM Alert is only provided for the initial inspection (threshold), not for subsequent repeat inspections.

Repetitive Inspections of affected Rotor 2 blades and shaft:

- (3) Within the compliance time specified in Table 2 of this AD, as applicable, and, thereafter, at intervals not to exceed 80 FC, accomplish an inspection of the affected Rotor 2 blades and shaft in accordance with the instructions of the NMSB.

Table 2 – Initial Inspection (see Note 3 of this AD)

FC Accumulated	Compliance Time
Less than 300 FC	Non-ETOPS: Before exceeding 300 FC, or within 50 days after <u>20 April 2018 [the effective date of the original issue of this AD]</u> , whichever occurs later
	ETOPS: Before exceeding 300 FC, or before the next ETOPS flight after 20 April 2018 [the effective date of the original issue of this AD], whichever occurs later
300 FC or more, or unknown	Non-ETOPS: Within 50 days after 20 April 2018 [the effective date of the original issue of this AD], or within 80 FC since the last inspection in accordance with the instructions of RR NMSB TRENT 1000 72-AJ819 (any issue), or NMSB TRENT 1000 72-AJ869 (any issue), as applicable, whichever occurs later, but not exceeding 200 FC since that last inspection
	ETOPS: Before the next ETOPS flight after 20 April 2018 [the effective date of the original issue of this AD], or within 80 FC since the last inspection in accordance with the instructions of RR NMSB TRENT 1000 72-AJ819 (any issue), or NMSB TRENT 1000 72-AJ869 (any issue), as applicable, whichever occurs later

Note 3: Unless specified otherwise, the FC indicated in Table 2 of this AD are those accumulated by the affected Rotor 2 blades since new (first installation on an engine), or since installation after refurbishment in accordance with the instructions of RR NMSB TRENT 1000 72-1871 (any issue).

④読み替え箇所(Required Action(s) and Compliance Time(s)項)

→当該項に従って作業を実施する。

TCD 第3項に従って、平成30年1月16日と読み替える。

TCD 第3項で言及がない基準日については、特に読み替えをせず、ADの記載通り解釈する。

改訂箇所は、ADの左側に縦線が施される。

(参考) 全面改訂 / 一部改訂TCDの取扱い

TCDの改訂には、「全面改訂」と「一部改訂」の2方式があり、改訂の状況はTCDの番号や第4項の記載から確認できる。

※TCDの読み替え方式・和訳方式で、改訂の考え方は同じ。

全面改訂

ADに改訂前のADを廃止する旨の表現(supersede、cancelなど)がある場合は、TCDにおいても改訂前の**特定のTCD 全体を廃止し、改訂したTCD を発行しなおす**方式で発行される(全面改訂)。特定のTCD を廃止するのみの場合(cancel)も同様とする。TCDの番号には全面改訂の順にA、B、C、……が付される。

・ 「備考」欄

例)「本通報により、耐空性改善通報TCD-9071B-2018(平成30年4月20日発効)、同TCD-9071B-1-2018(平成30年4月20日発効)及び同TCD-9071B-2-2019(平成31年1月21日発効)を廃止する。」

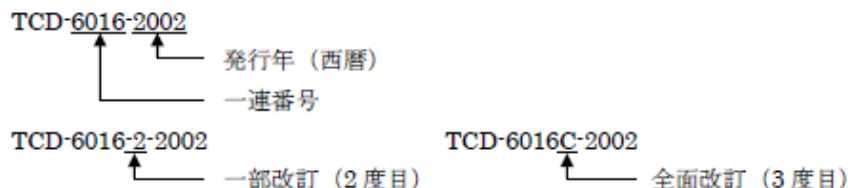
一部改訂

上記を除き、既に発行されたTCD の一部を改訂する場合(ADでは「revise」等の表現が用いられる)には一部改訂として発行され、改訂により作業内容に変更が生じる部分には下線(図表の差し替え等の場合はその部分に傍線)が施される。**改訂しない項目については改訂前のTCD は引き続き有効である。**TCD の番号には一部改訂の順に-1、-2、-3、……が付される。

・ 「備考」欄

例)「本通報は、耐空性改善通報TCD-9325-2019(令和元年7月25日発効)の一部を改訂するものである。改訂部分は、本通報の下線部に対応し、下線を施さない部分は非改訂部分である。従って、非改訂部分については改訂前の通報による実施時期を基準として、検査、修理、交換、改造等を実施すること。」

改訂TCDの番号



(参考) TCDの報告

※TCDの読み替え方式・和訳方式で、報告方法・内容に差異はない。

報告書の記載要領

書面による報告を行う場合には、右記の様式に従って記入する(電子ファイルで報告を行う場合には、提出先より様式ファイルを入手すること。)。報告書は1機1葉を原則とするが、当該TCDの適用を受ける航空機等を複数所有する場合等、共通内容があれば別添をつけて適宜まとめることとしてもよい。

【記載要領】

- ①該当する所轄に応じて「東京」「大阪」「羽田」「成田」「名取」「名古屋」「八尾」のいずれかを記入する。
- ②TCD 番号を記入する。
- ③TCD の適用を受けた航空機のJA 番号を記入する(参考として、航空機の型式、製造番号、部品名、部品番号及びTT/TSO のうち必要なものを記入する。適用が装備品等の場合には、当該装備品等の型式、製造番号、補機等の部品名、部品番号及びTT/TSO のうち必要なものを記入し、併せて搭載されている航空機の型式等も併記することが望ましい。予備部品については報告する必要はない。)
- ④報告書の提出年月日を記入する。
- ⑤当該航空機の所有者、使用者又は整備担当者の住所及び氏名を記入する。
- ⑥報告書提出時において未実施の場合は、欄にマークする。この際、「備考」欄に未実施の理由及び実施スケジュールを記入する。
- ⑦報告書提出時においてTCD の要件が全て実施されている場合(繰り返し検査が要求されている場合はその恒久処置も完了している場合)は、欄にマークするとともに、処置終了年月日及び作業内容の概要(目視検査、交換、修理等)を記入する。
- ⑧繰り返し処置を必要とするTCD の場合は欄にマークするとともに、報告書提出時において初回処置が実施済みの場合は、その実施日を記入する。この際、「備考」欄に繰り返し検査実施間隔を記載する。
- ⑨非該当の場合は、「備考」欄に「非該当」と記入し、その後に必要に応じ非該当とした理由を記入する。

様式2 (日本産業規格 A4)

耐空性改善通報報告書	
①	前任航空機検査官 殿
①	駐在航空機検査長 殿
②	TCD— (平成 年 月 日発効)
③	JA (型式 : 製造番号 : 部品名 : 部品番号 : TT/TSO :)
④	報告年月日 年 月 日
⑤	報告者
下記の通り、耐空性改善通報の適用について報告いたします。	
⑥	□未実施
⑦	□処置終了 (繰り返し処置有の場合は恒久処置終了) ・処置終了年月日 (航空日誌に記載された日付) : 年 月 日 ・作業内容の概要 :
⑧	□繰り返し処置有 (初回処置終了年月日 : 年 月 日)
備考 (⑥、⑧にマークした場合及び非該当の場合は記入)	