

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：CAD2004-B206-01R2

修正案号：39-4904

一. 标题： Bell 206A、206B、206L 系列-尾桨桨叶后缘表面蒙皮裂纹

二. 适用范围：

本适航指令适用于Bell Helicopter Textron Canada公司生产并装有件号为206-016-201-131或206-016-201-133的尾桨桨叶的Bell 206A和206B直升机以及装有件号为206-016-201-131的尾桨桨叶的Bell 206L系列直升机，且序列号在本指令表一中相应ASB所列出的范围内。

三. 参考文件：

- 1.Canada Transport AD No.CF-2004-05R2 (2005 年 6 月 1 日颁发)；
- 2.Alert SB 206-04-100 Rev.C 及后续版本；
- 3.Alert SB 206L-04-127 Rev.C 及后续版本；
- 4.CAD2004-B206-01R1 (修正案号：39-4519)。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2004-B206-01R1，39-4519

本适航指令取消CAD2004-B206-01R1 (修正案号：39-4519)。

1. 加拿大运输部已收到三起关于在尾桨桨叶后缘配重附近发现裂纹的事件报告。其中两起由于裂纹的产生使得桨叶后缘配重以及一块材

料脱落，从而引起尾桨不平衡，进而导致尾桨的四个齿轮箱安装座中有三个发生了损坏；另一起则由于裂纹的产生使得尾桨的齿轮箱打滑，从而引起驱动轴失效，进而导致飞机航向失控。CAD2004-B206-01R1要求对受影响的尾桨桨叶进行检查以确认其蒙皮厚度是否在可接受的范围内，并以此作为解决该问题的终止措施，本适航指令引入了更严格的尾桨桨叶蒙皮损伤限制，并在2.F段提出了重新配平的要求。

2. 除非已经完成，应采取如下措施：

A. 确认本指令涉及的尾桨桨叶

1) 本指令生效后的下一次飞行前，确认直升机是否装有在表一中相应ASB的“Component Affected”节中所涉及的尾桨桨叶。若已安装，则在履历本中记录下该桨叶的件号和序列号；若未安装，应注明未安装本指令涉及的尾桨桨叶。

2) 在安装任何备用桨叶前，若该桨叶属于适用的ASB中“涉及的尾桨桨叶”，则应按照该ASB PartII第4段用“宝石蓝”色予以标识。

B. 尾桨桨叶裂纹的初始和重复检查

本指令生效后的下一次飞行前，检查本指令涉及的尾桨桨叶是否存在裂纹，并按照表一中适用的ASB PartI所要求的时间间隔，进行重复检查。若发现裂纹，则在下次飞行前，更换该桨叶。

C. 尾桨桨叶裂纹的100小时定检/年度检查

在本指令生效后的下一次以及重复进行100小时定检或年度检查时（已先到为准）。按照表一中适用ASB PartII的要求，用放大镜对尾桨桨叶进行目视检查。若发现裂纹，则在下次飞行前，更换该桨叶。

D. 终止性检查

在2007年4月27日前，按照表一中适用的ASB PartIII的要求，将本指令涉及的尾桨桨叶送厂修理。若桨叶蒙皮厚度不在可接受的范围内，则应将其拆除且不得再使用。

E. 新的蒙皮损伤限制

在本指令生效后的下一个100小时定检或年度检查（以先到为准）中或确认尾桨桨叶存在损伤后，按照表一中适用ASB PartIV的要求，检查尾桨桨叶。

F. 一次性检查

检查受影响桨叶的维修记录以确定其是否在按照本指令先前版本所要求的检查后已经预先进行了修理。若已修理，联系修理单位以确定桨叶后缘根部的配重（weight package）是否已经变化。若增加了配重，则应返厂按照表一中适用ASB PartII的要求重新配平。

表一	
直升机型号	紧急服务通告 (Alert Service Bulletin)
206A、206B	206-04-100Rev. C及由加拿大运输部持续适航部门负责人批准的后续版本
206L系列	206L-04-127Rev. C及由加拿大运输部持续适航部门负责人批准的后续版本

3. 等效符合性方法。完成本适航指令可采用等效的符合性方法和调整完成时间，但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2005 年 7 月 4 日

六. 颁发日期：2005 年 7 月 4 日

七. 联系人： 李锐
民航西南地区管理局适航审定处
028-85704174