

中国民用航空总局



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-MULT-41R1

修正案号: 39-6671

一. 标题: 检查 MGB 滑油压力电门接头

二. 适用范围:

本指令适用于自2004年11月4日起, 拆换/安装过双泵MGB润滑系统所有序列号的AS 365 N3, EC 155B和B1, SA 366 G1直升机。

三. 参考文件:

1.EASA AD No: 2010-0116-E, 2010 年 6 月 16 日颁发;

2.欧直公司 AS 365 紧急服务通告 No.63.00.12, 2010 年 6 月 15 日颁发;

3.欧直公司 EC 155 紧急服务通告 No.63A007, 2010 年 6 月 15 日颁发;

4.欧直公司 SA 366 紧急服务通告 No.63.05, 2010 年 6 月 15 日颁发;

及以后经批准的修改版次。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2004-MULT-41, 39-4584

欧直公司曾经收到报告, 主齿轮箱 (MGB) 的主润滑系统和辅助润滑系统低压电门的接头错误对调。原因是区分这两个电子系统的标签,

由于老化而难于识别。在任一润滑系统失效的情况下，接头的错误对调会使相关系统失效警告灯亮起。接头的错误对调致使最不利的情况是主润滑系统的失效而显示辅助系统失效。飞行手册要求在主系统失效时应采取的措施之一，是把功率改为最小，但当辅助系统失效警告灯亮起时不要求执行这个措施。

持续这种飞行情况将导致MGB润滑系统滑油温度严重升高，并使MGB的完整性受到损害。

这种不安全情况已被CAD2004-MULT-41覆盖。该指令要求在完成欧直公司改装前，执行一次性检查来确定压力电门没有被错误对调。

考虑到最初有计划的改装是欧直公司紧急电传（AT）No. 00000197没有完成，为防止压力电门错误对调的风险，本指令替代CAD2004-MULT-41，并要求检查自2004年11月4日起拆下和安装泵滑油系统直升机的MGB滑油压力电门。另外，本指令要求临时修正飞行手册并通知机组。

注：2004年11月4日，是满足AT No. 00000197的最后期限，也是在生产线上引入检查MGB滑油压力电门连接的日期。

自本指令生效之日起，要求完成以下工作，除非已事先完成：

1. 在下次飞行前，根据相应的机型，将欧直公司紧急服务通告（ASB）AS365 No 63.00.12，EC155 No 63A007或SA366 No 63.05的第4段的附件程序插入到飞行手册，并告知机组。

2. 在本指令生效之日起110飞行小时或3个月内（以先到为准），按照相应机型的欧直公司紧急服务通告（ASB）AS365 No 63.00.12，EC155 No 63A007或SA366 No 63.05的第2段指南，检查MGB滑油压力电门的接头连接是否正确。

3. 根据本指令第四.2段要求检查后，本指令第四.1段要求插入飞行手册的附加程序可取出。

完成本指令可采取能保证安全的等效替代方法或调整时间完成，但必须得到适航当局的批准。

五. 生效日期：2010年6月18日

六. 颁发日期：2010年6月18日

七. 联系人： 朱江

民航中南地区管理局适航审定处
020-86130011