



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：CAD2006-E120-03

修正案号：39-5400

一. 标题： 检查发动机控制-扭转把手组件

二. 适用范围：

在中华人民共和国注册的、装备有扭转把手组件的EC120B系列直升机，其件号(PN)如下：

– C761A2024102和C761A2024103，所有序列号(SN)；以及序列号(SN)在0418以下的C761A2024104

– C761A2025102和C761A2025103，所有序列号(SN)；以及序列号(SN)在0382以下的C761A2025104

注：本适航指令适用于上述所有型号的直升机，无论本适航指令要求所涉及的区域是否经过改装、更换或修理。对那些经过改装、更换或修理的直升机，如果所做的改装、更换或修理影响到本适航指令要求的实施，直升机所有人/营运人采用的等效方法必须按照本适航指令E段要求获得批准。其方法中应包含所做的改装、更换或修理对本适航指令所阐述的不安全状态影响的评估；而且，如果该不安全状态没有被消除，其要求中应包含针对这种不安全状态的具体的建议措施。

三. 参考文件：

- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| 1、EASA AD No 2006-0253 | 2006 年 08 月 22 日颁发 |
| 2、EASA AD No 2006-0093 | 2006 年 04 月 21 日颁发 |
| 3、紧急服务通告(ASB) No 76A006R1 或之后批准的改版 | |
| 4、CAD2006-E120-02 | 修正案 39-5398 |

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2006-E120-02, 39-5398

在自转训练过程中发现虽然扭转把手已经转到飞行位置, 但发动机还保持在慢车位。分析表明上述原因是因为扭转把手驱动管和控制小齿轮啮合连接由于两个部件接合面吻合不好而失效。

在本指令生效后, 下列措施强制执行, 事先已完成者除外。

A、自CAD2006-E120-02生效之日(2006年5月5日)起, 对于件号PN C761A2024104扭转把手序列号(SN) 0418以下的直升机和件号PN C761A2025104扭转把手序列号(SN) 0382以下的直升机:

在110飞行小时或4个月内(先到为准), 按照服务通告ASB施工指南第2.B.1和2.B.2部分的规定, 对扭转把手施加载荷, 检查驾驶员和副驾驶员集合手柄驱动管和控制小齿轮之间的啮合。

B、自本指令生效后, 对于件号PN C761A2024102、C761A2024103、C761A2025102和C761A2025103的扭转把手:

在50飞行小时或2个月内(先到为准), 按照服务通告ASB施工指南第2.B.1和2.B.2部分的规定, 对扭转把手施加载荷, 检查驾驶员和副驾驶员集合手柄驱动管和控制小齿轮之间的啮合。

C、结果说明:

对扭转把手施加载荷时, 如果扭转把手转动: 在继续飞行前, 按照服务通告ASB施工指南第2.B.3部分的规定, 更换集合手柄。

D、作为备件的扭转把手组件安装在直升机上之前, 符合服务通告ASB施工指南第2.B.4部分的规定。

替代方法

E、完成本适航指令可采取能保证安全的替代方法或调整完成的时间, 但必须得到适航审定部门的批准。

五. 生效日期: 2006 年 9 月 1 日

六. 颁发日期: 2006 年 8 月 31 日

七. 联系人: 宗捷

民航华北地区管理局适航审定处

010-64595987