

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：CAD2008-E135-06R1

修正案号：39-6263

一. 标题： 机身-后结构/尾梁-检查

二. 适用范围：

本指令适用于EC135 P1(CDS), EC135 P1(CPDS), EC135 P2(CPDS), EC 135 P2+, EC135 T1(CDS), EC 135 T1(CPDS), EC 135 T2(CPDS), EC 135 T2+, EC 635 T1(CPDS), EC 635 P2+ and EC635 T2+型，所有序列号的直升机。

三. 参考文件：

1. EASA AD: 2009-0065, 2009 年 3 月 13 日发布；
2. EC135 紧急服务通报(ASB): EC135-53A-022R1, 2008 年 12 月 16 日发布；或后续批准版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2008-E135-06, 39-6135

在最近一架EC135直升机的飞行前检查时发现，在连接尾桨Fenestron壳体至后结构管（尾梁）的环形框上发现裂纹。这一裂纹沿着铆接排（rivet row）达到环形框的几乎半个圆周。这一问题如果不解决，将导致裂纹在未被探知的情况下扩展，可能导致Fenestron结构丢失和随后的直升机失去控制。

基于以上原因，CAAC颁发了CAD2008-E135-06 (39-6135) (EASA

紧急适航指令2008-0190E) 指令要求修订基本飞行手册 (FLM), 要求重复进行飞行前检查, 一次性检查并采取纠正措施。

基于使用使用信息的反馈, 欧直更新了ASB EC135-53A-022引入了重复性的目视检查。

本指令保留了原指令的一些要求, 增加了重复性检查后机身结构(尾段) 区域裂纹的要求。

完成本指令的工作, 除非事先已完成:

- 4.1 在本指令生效后的下一次飞行前, 修订FLM第四章-飞行前检查, 根据直升机型号的适用性, 插入欧直公司EC135紧急服务通报(ASB)EC135-53A-022 第6页或第7页到FLM 并相应的通知有关飞行机组。
- 4.2 在本指令生效后的下一次飞行前并且在每天第一个飞行前, 按照EC135紧急服务通报(ASB)EC135-53A-022的指令完成对后结构管的目视检查。允许飞行员完成这一检查作为常规飞行前检查的一部分。
- 4.3 按指令表1中所示时间段开始, 根据适用性, 在此之后, 以不超过100FH飞行小时 (+10FH飞行小时的容差), 按照EC135紧急服务通报(ASB)EC135-53A-022完成目视检查。

表 1

飞行小时 (FH) 自 新起累计	开始检查的时间
100FH或更少	自新起累计100FH (+10FH飞行小时的容差) 之前
超过100FH	按4.2段首次检查后在25 FH (+5FH飞行小时的容差) 之内

- 4.4 在本指令4.2节或4.3节要求的任一检查中, 如果在环形框内发现上述ASB所指的裂纹, 则在下一次飞行前, 联系欧直公司获取批准的纠正措施并相应的完成这些措施。
- 4.5 对部件的更换**不能**构成对本指令要求的重复检查的最终措施。
- 4.6 完成本指令如要采用等效符合性方法或调整完成时间, 必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2009 年 3 月 27 日

六. 颁发日期：2009 年 3 月 24 日

七. 联系人： 徐逸乐
民航华东地区管理局适航审定处
021-51128074