

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-S365-01R2

修正案号：39-8064

一. 标题： 水平安定面极限速度和下降率的限制

二. 适用范围：

本指令适用于所有序列号的SA 365 N, SA 365 N1, AS 365 N2和AS 365 N3直升机，已执行了空客直升机改装(mod) 07 55B28的除外。

三. 参考文件：

- 1、EASA AD 2008-0204R1，2014 年 5 月 21 日颁发；
 - 2、欧直紧急服务通告 ASB 01.00.60，原版，2008 年 6 月 6 日颁发，修订版 1，2008 年 12 月 2 日颁发；
- 及以后经批准的修订版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2008-S365-01R1，39-6173

欧直接到几起AS 365 N3直升机水平安定面失效的报告。这些失效发生在接收试飞和机组训练过程中进行极限速度演示时，导致故障部分在飞行中分离和丢失。在每个案例中，直升机都能成功返航。

为保证飞行和地面人员的安全，曾经颁发了紧急指令CAD2008-S365-01（对应EASA AD 2008-0110-E），限制了装有某些

件号水平安定面的直升机的极限速度。

自从CAD2008-S365-01颁布以后，实验结果表明，所报告的事件可能是由高速下降阶段产生的振动现象引起的，与水平安定面安装的件号（P/N）无关。

在进一步研究未制定出最终解决方案前，颁发了CAD2008-S365-01R1，替代并保留了CAD2008-S365-01的要求，扩展了VNE限制至全部SA 365 N和AS 365 N直升机，无论安装了哪个件号的水平安定面，另外，要求执行在指示空速超过140节时的-1500英尺/分钟下降率限制。

考虑到SA 366 G1直升机水平安定面的装配程序中，改变了安定面的气动性，因此认为CAD2008-S365-01R1所述的不安全情况不存在于此机型，从CAD2008-S365-01R1适用范围中删除SA 366 G1机型。

CAD2008-S365-01要求的极限速度限制可以从这些直升机中删除。

自从CAD2008-S365-01R1颁布以来，空客直升机开发了提高水平安定面气动性能的改装（mod）07 55B28。

本指令进行修订，从适用范围排除了已完成改装（mod）07 55B28的直升机

自2014年5月21日起，要求完成以下工作，除非已事先完成：

1、自2008年6月7日（CAD2008-S365-01生效日）起，按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60指南完成以下工作：

-修订旋翼机飞行手册RFM，增加150节（指示空速）极限速度限制。可以把本指令复印件插入RFM来完成修订。

-按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60第2B段，图1条款1的说明，在驾驶舱仪表板上安装一个或多个标签（标牌），使得机长和副驾驶能充分看到。

2、自2008年12月8日（CAD2008-S365-01R1生效日）起下次飞行前，按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60（修订版1）指南完成以下工作：

-修订旋翼飞行手册RFM，增加指示空速超过140节时的-1500英尺/分钟下降率限制。可把本指令复印件插入RFM来完成修订。

-按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60（修订版1）第2B段，图1条款2的说明，在驾驶舱仪表板上安装一个或多个标签（标牌），使得机长和副驾驶能充分看到。

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：2014 年 5 月 29 日

六. 颁发日期：2014 年 5 月 29 日

七. 联系人： 朱江
民航中南地区管理局适航审定处
020-86130011