

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: CAD2009-MULT-24R1

修正案号: 39-6477

一. 标题: ARRIEL 1 系列涡轴发动机

二. 适用范围:

本指令适用于经过TU332改装, 并且安装了Turboméca强制服务通告(MSB) A292 72 0825修订版B的图1中标出的M05模块(减速齿轮箱)的Arriel 1A1, 1A2, 1B, 1C, 1C1, 1C2, 1D, 1D1, 1E2, 1K, 1K1, 1S和1S1涡轴发动机, 所有序列号。这些发动机装于但不限于下列直升机:

欧 直 的 AS350B/BA/BB/B1/B2 , EC145/MBB-BK117-C1 和 AS365N; Agusta的A109K2; Sikorsky的S-76A+和S-76A++。

三. 参考文件:

1. EASA AD No. 2009-0245-E;
2. Turboméca 强制服务通告(MSB) A292 72 0825, 修订版 B, 2009 年 10 月 6 日, 及经批准的后续版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2009-MULT-24, 39-6341

在生产和修理过程中, M05模块(减速齿轮箱)前机匣内有可能安装了不具备符合性的滑油管路。强制服务通告A292 72 0825修订版B所列出的M05模块就有可能存在不具备符合性的滑油管路。

这种不符合性可能导致滑油管路堵头松脱，继而出现滑油箱快速泄漏，而驾驶舱内不会出现低滑油压力警告，最终可能造成非指令性空中停车。对于单发直升机来讲，其结果可能是紧急自旋着陆。

另外，滑油管路堵头松脱造成的滑油泄漏还有可能导致发动机着火。

自从指令CAD2009-MULT-24（EASA AD No. 2009-0117-E）颁发以来，又得到了以下新的信息：

- 发现另外6个M05模块受不具备符合性的滑油管路影响；
- 研制出钢质堵头作为可供选择的修理方案。

本指令替代CAD2009-MULT-24是参考了Turboméca强制服务通告(MSB) A292 72 0825修订版B，该服务通过增加了6个受影响的模块，并允许使用备选的修理方案作为最终行动。

除非事先已经完成，否则在本指令生效后完成以下要求：

1.在下次飞行之前，按照Turboméca MSB A292 72 0825 修订版B的1.C.(1)(a) 段、2.A段和图2的指示，检查M05滑油管路是否存在滑油渗漏。

注：安照Turboméca MSB A292 72 0825修订版A进行检查是可接受的。

如果发现有渗漏：

(1.1) 应用下列修理程序中的一个：

- 使用Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的2.B.(1)(a)段和图3、4确定的人造橡胶修理；或者
- 安装Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的2.B.(1)(b)段和图5确定的钢质堵头。

这都是本指令的最终行动。

如果没有发现渗漏：

(1.2) 在下一个75飞行小时内，每4小时或当天最后一次飞行后（先到为准）重复检查。

(1.3) 75飞行小时过后，在当天最后一次飞行后，按照适用的Arriel 1发动机维修手册05-20章进行例行滑油渗漏检查，特别注意Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的图2所示的M05滑油管路。

2. 本指令(1.1)段确定的修理程序是本指令的最终行动，必须在本指令生效后3个月内完成其中的一个。

注：受本指令影响的M05模块的序列号在Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的图1中列出，发动机序列号也同时给出，如果二者之间有冲突，联系Turboméca解决。

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

五. 生效日期：2009 年 11 月 12 日

六. 颁发日期：2009 年 11 月 11 日

七. 联系人： 金奕山
中国民用航空总局航空器适航审定司
010-64473269