

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: CAD2009-S365-03R1

修正案号: 39-6502

一. 标题: 垂直陀螺组件数据输出-运行限制/运行程序

二. 适用范围:

所有按仪表气象条件(IMC)、仪表飞行规则(IFR)或夜间目视飞行规则(VFR)条件飞行的,且在尾部左侧支架或右侧支架上装有GV76-1垂直陀螺组件的SA365 N1, AS365 N2和N3直升机所有序列号。

三. 参考文件:

1.EASA AD 2009-0241-E, 2009年11月5日颁发,2009年12月10日修订;

2.欧直公司 AS365 紧急服务通告(EASB) No.01.00.61, 改版1, 2009年10月26日颁发,或以后经批准的版次。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2009-S365-03, 39-6474

在AS365N3直升机一次飞行中,正驾驶和副驾驶飞行控制显示器地平仪滚转轴同时发生慢漂移。

调查表明,仅装在AS365N3直升机尾部支架上的GV76-1垂直陀螺可能发生漂移。

由于垂直陀螺组件同时处理滚转和俯仰数据，有可能在两个GV76-1组件上同时发生两个轴（滚转和俯仰）的漂移，将导致不安全的状况发生。

在未采取针对防止机组地平仪同时发生同向漂移的纠正措施前，EASA AD 2008-0195-E（只适用于AS 365N3, 故CAAC未颁发相应的CAD）强制要求制定IMC（IFR）或夜间VFR的运行操作程序。

自从EASA AD 2008-0195-E颁布以来，又有一些在新构型直升机正、副驾驶地平仪的滚转轴发生慢漂移的案例报告。

鉴于以上原因，本指令扩展了适用范围，增加在尾部右侧支架上装有GV76-1垂直陀螺组件的SA365 N1、AS365 N2和N3直升机。

本指令的修订是为了纠正被替代指令中适用直升机型号的错误（被替代指令中为AS365 N1，现改为SA365 N1），特在此申明修订原因。

自2009年11月7日起，要求完成以下工作，除非已事先完成：

1、如有以下设备不完全工作的：自动驾驶仪通道、飞行耦合器和备用地平仪，禁止在IMC或夜间VFR条件下飞行。

2、如果自动驾驶仪通道、飞行耦合器和备用地平仪在单驾驶和双驾驶构型下完全工作，在无可见地平仪时，在IMC状况（IFR）或夜间VFR的飞行期间，以不超过5分钟间隔，完成欧直公司AS365紧急服务通告（EASB）No. 01. 00. 61第2. B段描述的操作程序。

3、完成本指令，可将本指令复印件插入旋翼机飞行手册第4-8章“特殊操作程序”中。

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：2009 年 11 月 10 日

六. 颁发日期：2009 年 12 月 14 日

七. 联系人： 陶娟
民航中南地区管理局适航审定处
020-86130276