

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：CAD2010-E135-02R1

修正案号：39-6971

一. 标题： 仪表 - 仪表控制面板 - 飞行限制/改装

二. 适用范围：

型号为EC 135 P1(CDS), EC 135 P1(CPDS), EC 135 P2(CPDS), EC 135 P2+, EC 135 T1(CDS), EC 135 T1(CPDS), EC 135 T2(CPDS), EC 135 T2+ 装有件号为C19269AA仪表控制面板的所有序列号直升机。

三. 参考文件：

- 1.EASA AD: 2010-0207R1, 2011 年 5 月 25 日颁布；
- 2.欧直紧急服务通告 (ASB) EC135-31A-053, 修订 2 版, 2011 年 5 月 23 日颁布以及后续经批准的版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2010-E135-02, 39-6780

最近的飞行测试显示,在某些仪表控制面板(ICP),转动某些BARO旋钮的要求力量过小以至于可能会意外转动这些旋钮。

这个情形如果不被发现和纠正,将产生错误的高度信息,飞行员需要核对备份仪表而增加工作量,并在仪表飞行规则(IFR)飞行时,可能导致失去高度,增加坠地的风险。

CAAC颁发紧急指令CAD2010-E135-02来解决和纠正不安全的情形。近来,ICP制造商通知欧直ICP装置自序列号(s/n) E3000起已经

在生产时根据修订（Amdt.）C进行了纠正。如果返回Thales进行改装的话，这个改装同样对现存装置可用。

基于上述描述原因，修订本指令明确用一个已经执行改装标准“Amdt.C”的ICP安装到受影响的ICP来满足本指令改装的要求是可接受的方法。

本指令要求鉴别受到影响的ICPs，对安装了这些ICPs的直升机实施飞行限制，并改装每个受到影响的ICP以纠正BARO旋钮的摩擦。改装后，这个飞行限制就不再适用，并可以从直升机上去除。

完成下述要求的措施，除非事先已经完成：

（1）在2010年10月12日[本指令初版的生效日期]后的10天内，鉴别安装在直升机上件号为P/N C19269AA的ICP的序列号。

（2）如果本指令（1）中要求鉴别出的ICP序列号列在本指令的表1中，在下次飞行前，根据欧直紧急服务通告（ASB）EC135-31A-053的说明在ICP显著位置安装一个铭牌“**Single Pilot IFR operation is prohibited**（禁止单人仪表飞行规则运行）”，并告知所有相应的飞行机组。

（3）在2010年10月12日[本指令初版的生效日期]后的2个月内，根据欧直紧急服务通告（ASB）EC135-31A-053的说明改装该ICP，或用已经执行过改装标准“Amdt.C”（或更高版本）的装置更换IPC。

（4）根据本指令（3）节中要求对直升机改装后，本指令（2）节中要求的铭牌可以从直升机上拆除。

（5）自2010年10月12日[本指令初版的生效日期]起，不得安装任何序列号列在本指令表1中件号为P/N C19269AA的ICP到任何直升机上，除非该ICP已经根据欧直紧急服务通告（ASB）EC135-31A-053的说明完成改装，或如果该ICP已经执行过改装标准“Amdt.C”（或更高版本）

表1：件号为P/N C19269AA仪表控制面板

序列号		
E0034	E1271	E1972
E0055	E1391	E2041
E0066	E1434	E2117
E0081	E1462	E2156 至 E2400（含）
E0097	E1486	
	E1490	
E0252	E1529	

E0456	E1582	
E0467	E1730	
E1029	E1849	
E1117	E1874	
E1179	E1891	

注：在安装在直升机上之前，或在作为更换件交付之前，序列号自E2401至E2999件号（P/N）为C19269AA的ICP，欧直公司已经按本指令的要求进行了改装。

完成本指令可采用安全的等效替代方法或调整完成时间，但必须得到适航审定部门的批准。

五. 生效日期：2011 年 5 月 25 日

六. 颁发日期：2011 年 5 月 27 日

七. 联系人： 郭勇刚
民航华东地区管理局适航审定处
021-22326112