

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: CAD2011-MULT-40R1

修正案号: 39-7414

一. 标题: 绞车钢索的检查/更换

二. 适用范围:

本指令适用于所有序列号装有件号 (P/N) 为76365-XXX或 (P/N) 76368-XXX的GOODRICH可变速液压绞车的欧直AS 332 C、AS 332 C1、AS 332 L、AS 332 L1、AS 332 L2和EC 225 LP直升机。

三. 参考文件:

- 1.EASA AD 2012-0186-E, 2012 年 9 月 14 日颁发;
 - 2.欧直公司 AS 332 紧急服务通告 No.25.02.54, 修订版 0, 2012 年 9 月 11 日颁发;
 - 3.欧直公司 EC 225 紧急服务通告 No.25A115, 修订版 0, 2012 年 9 月 11 日颁发;
- 及以后经批准的版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2011-MULT-40, 39-7098

2011年, 有报告称, 在飞行中, 有一架AS 332直升机上安装的吊钩从绞车上脱落丢失。事件发生时绞车没有作业 (吊钩无负载)。最初

的调查显示是因为钢索卷曲靠近挂钩组件的区域有破裂，并怀疑是卷曲堵头（crimp plug）制造缺陷导致的，该批受影响的钢索已交付使用。

这种状况如不发现并纠正，将导致吊钩在飞行时丢失，可能伤及地面上或正在提升意外事件中的人员。

为了处理这种不安全状况，CAD2011-MULT-40（39-7098）要求确认直升机绞车是否安装了可能受影响的钢索，如果装了，则更换或拆掉该钢索。另外，该指令禁止在直升机上安装受影响的钢索。

自从CAD2011-MULT-40颁发之后，所有可能受影响的钢索已经更换，所有那批钢索都从直升机上拆除。然而，另一批不属于要更换（初步怀疑是制造缺陷）的钢索，也发现在卷曲堵头同一区域有损伤。分析显示，损伤可能发生在吊钩钢索中适航的钢索，飞行中，如果吊装作业后吊钩不能正确地完全收上到存放位置（按现有RFM规定），吊钩会在飞行中自由摆动。调查结果也显示，原来维护工作中吊钩压缩功能调节程序的错误造成RFM程序应用错误。

尽管RFM和吊钩维护指南均被修订了，但其他在役的钢索不排除有潜在的危险。

鉴于上述原因，本指令替代CAD2011-MULT-40，要求对绞车“CUP”区域钢索的情况进行一次目视检查，完成适用的纠正措施和吊钩压缩功能的检查。

自本指令生效之日起，要求完成以下工作，除非已事先完成。

1、自本指令生效之日后的首次飞行前检查时，根据机型适用性，按照欧直公司AS 332紧急服务通告（ASB）No.25.02.54或EC 225（ASB）No.25A115第3.B章节的指南，对吊钩组件上部“CUP”区域的钢索进行目视检查。

2、如在按本指令第四.1段要求检查时，发现钢索损坏了，在下次飞行前，用可用的钢索替换掉。

3、作为一种符合本指令第四.2段要求的临时措施，申请人可以在更换新可用钢索期间，下次飞行前，根据机型适用性，按照欧直公司

AS 332紧急服务通告（ASB）No.25.02.54或EC 225（ASB）No.25A115第3.B章节的指南，拆除钢索。

4、在按本指令第四.1段要求检查及按本指令第四.2段完成纠正措施后，如适用，在下次飞行前，根据机型适用性，按照欧直公司AS 332紧急服务通告（ASB）No.25.02.54或EC 225（ASB）No.25A115第3.B章节的指南，进行吊钩压缩功能的检查。

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：2012 年 9 月 17 日

六. 颁发日期：2012 年 9 月 17 日

七. 联系人： 朱江
民航中南地区管理局适航审定处
86130011