

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: CAD2013-AS35-03

修正案号: 39-7636

一. 标题: 旋翼飞行控制-主/尾桨伺服控制器轴承-检查/更换

二. 适用范围:

本适航指令适用于装有由“SAMM”, “TRW”, “GOODRICH”或“UTAS”制造的单液压主伺服控制器和尾伺服控制器的型号为AS 350 B, AS 350 BA, AS 350 BB, AS 350 B1, AS 350 B2, AS 350 B3, AS 350 D, AS 355 E, AS 355 F, AS 355 F1, AS 355 F2, AS 355 N和AS 355 NP的所有序列号的直升机。

三. 参考文件:

- 1.EASA AD 2013-0095-E, 2013 年 4 月 16 日发布;
 - 2.Eurocopter AS350 ASB No. 67.00.60, 2013 年 04 月 15 日颁布;
 - 3.Eurocopter AS355 ASB No. 67.00.41, 2013 年 04 月 15 日颁布。
- 使用上述文件的后续批准版次也是可接受的。

四. 原因、措施和规定

已经发现安装在主伺服控制器和尾伺服控制器输入杆上的件号为

801642的轴承存在过大的轴向间隙。这种有缺陷的轴承也可能被安装在那些曾在位于美国北卡罗来纳州门罗市（Monroe, N/C, USA）的UTC AEROSPACE SYSTEMS公司维修站修理过的伺服控制器上。这一缺陷可能引起操纵杆或分配器过度偏离滑动活门的中心，造成分配器卡阻在衬套中。

对于装有单液压主伺服控制器和尾伺服控制器的直升机，这种情况下，如果不被发现和纠正，可能导致飞行控制中的“硬点”（摩擦点），并且会增加飞行员的工作负荷，可能会导致需要按照《旋翼机飞行手册》中第三章的相关适用程序关闭液压动力。

基于上述原因，本适航指令要求对受影响的伺服控制机构进行识别，并且在发现装有受影响的伺服控制器时，要求进行重复性飞行前检查并更换受影响的主伺服控制器和（或）尾伺服控制器。

自本适航指令生效之日起，要求完成以下工作，除非已经事先完成：

4.1 在本适航指令生效后的10个飞行小时或者是7个日历日之内，以先到为准，根据适用的直升机机型，按照Eurocopter公司的AS350 ASB No. 67.00.60 或AS355 ASB No. 67.00.41第1.E.2节的指示，确认单液压主伺服控制器和尾伺服控制器上是否装有受影响的轴承。

4.2 如果在本适航指令4.1节所要求的检查中，发现现役的旋翼机上安装的伺服控制器上装配有不符合规定的轴承，在下次飞行之前，以及此后每次按照《旋翼机飞行手册》第4章要求的航前检查中，检查每一个受影响的伺服控制器的自由行程。

4.3 如果在本适航指令4.2节所要求的飞行前对伺服控制器自由行程的检查中发现有“摩擦点”，在下次飞行之前，根据适用的直升机机

型，按照Eurocopter公司的AS350 ASB No. 67.00.60 或AS355 ASB No. 67.00.41第3节中的说明，以适用的伺服控制器进行更换。

4.4 除非已经完成本适航指令4.3节中的要求，在本适航指令生效后的50个飞行小时或者是120个日历日之内，以先到为准，根据适用的直升机机型，按照Eurocopter公司的AS350 ASB No. 67.00.60 或AS355 ASB No. 67.00.41第3节中的说明，以适用的伺服控制器对每一个受影响的伺服控制器进行更换。

4.5 自本适航指令生效之日起，不要在任何直升机上安装任何伺服控制器，除非根据适用的直升机机型，该伺服控制器通过了Eurocopter公司AS350 ASB No. 67.00.60 或AS355 ASB No. 67.00.41中1.E.1.a或1.E.1.b节中说明的相应检查。

完成本适航指令可采取保证安全的替代方法或调整完成时间，但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2013 年 4 月 18 日

六. 颁发日期：2013 年 4 月 18 日

七. 联系人： 张春宇
民航东北地区管理局适航审定处
024-88294012