

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-B212-02

修正案号: 39-7584

一. 标题: 检查和更换主旋翼轭架(yoke)

二. 适用范围:

本适航指令适用于在中华人民共和国注册的,安装有件号(P/N)为AAI-4011-102(所有零件编号)、ASI-4011-102(所有零件编号)或204-011-102(所有零件编号)轭架(yoke)的贝尔212型直升机。

注1: 本适航指令适用于上述所有型号的直升机,无论本适航指令要求所涉及的区域是否经过改装、更换或修理。对那些经过改装、更换或修理的直升机,如果所做的改装、更换或修理影响到本适航指令要求的实施,直升机所有人/营运人采用的等效方法必须按照本适航指令C段要求获得批准。其方法中应包含所做的改装、更换或修理对本适航指令所阐述的不安全状态影响的评估;而且,如果该不安全状态没有被消除,其要求中应包含针对这种不安全状态的具体的建议措施。

三. 参考文件:

1.FAA AD 2012-17-08

修正案号: 39-17171

四. 原因、措施和规定

主旋翼轭架出现裂纹可能导致其失效,进而使直升机失去控制。故要求在本指令规定时间内完成下述工作,已完成者除外:

A. 要求措施

(1) 对于安装有件号为P/N AAI-4011-102(所有零件编号)和

ASI-4011-102（所有零件编号）的扼架，且其使用时间(TIS)在100小时内的直升机：

- (i)为每个扼架建立一份部件履历卡或等效的记录。
- (ii)确认每架直升机已安装了使用时间(TIS)从零起始的扼架。
- (iii)按照下列表1所示小时率种类，根据运行类型和外部负载吊装小时率来确认每个扼架累积的TIS小时数，以便将每个扼架累积的“修正TIS小时数”加以分类。1次外部负载吊装对应直升机吊起和放下外部负载一次。为确定外部负载运行下适当的小时率，直升机在进行任何外部负载吊装时，若吊起和放下点之间垂直高度差大于200英尺指示高度，外部负载吊装计作2次。

表1 扼架的修正TIS小时数
(修正TIS小时数和未修正TIS小时数的举例说明)

型号	运行类型	外部负载 吊装和起 飞小时率	未修正 TIS小 时数	TIS小时 数系数	修正TIS小时数 (未修正TIS小 时数×TIS小时 数系数)
安装在 212型直 升机上 扼架	外部负载 运行	1至5	105	1	105
		5.1至8		1.5	
		8.1至12		2	
		12.1至18		3	
		18.1至32	170	5	850
		32.1至48		7	
		48以上		9	
		未知	50	7	350
	内部负载 运行	所有起飞	2025	1	2025
扼架的修正TIS总小时数 (修正TIS小时数之和)					3330

- (iv)参考本指令中表1，输入本指令A（1）(iii)段中确定的每种的“未修正TIS小时数”。“未修正TIS小时数”乘以“TIS小时数系数”计算得到“修

正TIS小时数”。对于每一运行类型，确定每个构架累积的“修正TIS总小时数”是把修正TIS小时数加在一起。监控修正TIS总小时数，仅为建立报废寿命，而不是为了监控检查间隔。

(v)将每个构架累积的修正TIS总小时数记录在部件履历卡或等效的记录中。

(vi)依据本指令A (1) (ii) 段至A (1) (iv)段要求持续修正每个构架的TIS小时数，并在部件履历卡或等效的记录中记录附加的修正TIS小时数。

(2) 对于安装有件号为204-011-102（所有零件编号）构架的直升机，在下次飞行之前：

(i) 对于本指令生效前累积的TIS小时数，计算和记录修正TIS总小时数：1个TIS小时数的载客或内部载货等同于1个修正TIS小时数；1个TIS小时数的4次以上外部负载吊装等同于5个修正TIS小时数。

(ii) 对于本指令生效后累积的TIS小时数，依据本指令A (1) (i) 段至A (1) (vi)段要求计算和记录构架的修正TIS小时数。

(3) 通过手写修改或插入本适航指令复印件的方式，修订适用的维修手册或持续适航文件（ICAs）中适航限制章节，建立件号AAI-4011-102（所有零件编号）、ASI-4011-102（所有零件编号）、或204-011-102（所有零件编号）构架新报废寿命的修正TIS总小时数为3600。

(4) 在部件履历卡或等效记录中，记录件号AAI-4011-102（所有零件编号）、ASI-4011-102（所有零件编号）、或204-011-102（所有零件编号）构架寿命限制的修正TIS总小时数为3600。

(5) 对于安装有任何构架的直升机，在100 TIS小时数内或自最近一次构架磁粉探伤检查（MPI）起在600 TIS小时数内，以后到为准，其后以不超过600 TIS小时数时间间隔：

(i) 从主旋翼桨毂装置中拆下构架，用5倍或更高倍数放大镜，目视检查每个枕块的衬套孔、心轴圆角和中央腹板是否有腐蚀或机械损伤。

(ii) 对每个构架进行MPI检查以确定是否有裂纹。

(6) 在下次飞行之前，若有以下任意一种情况发生，则用适航的构架进行更换：

(i) 构架的修正TIS总小时数达到或超过3600；或

(ii) 构架的修正TIS总小时数未知并无法确定；或

(iii) 构架有超过最大修理损伤限制的任何腐蚀或机械损伤；或

(iv) 构架有裂纹。

B. 特许飞行

依据CCAR 21规定,特许飞行证仅发给为执行本指令A(5)段要求需调机到指定地方进行MPI检查的直升机。

C. 替代方法

(1) 完成本适航指令可采取能保证安全的替代方法或调整完成的时间,但必须得到适航审定部门的批准。

(2) 在使用任何经批准的等效替代方法(AMOC)前,通知飞行标准部门的主管监察员。

五. 生效日期: 2013 年 2 月 27 日

六. 颁发日期: 2013 年 2 月 26 日

七. 联系人: 李梦蛟
民航华北地区管理局适航审定处
010-64596921