

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：CAD2014-MULT-06R2

修正案号：39-8049

一. 标题： 修订航空器飞行手册-坠落位置指示设备

二. 适用范围：

本适航指令适用于HR Smith（技术发展）公司的15-503-134和15-503-134-1系列坠落位置指示器（CPI）系统，该系统与件号（P/N）为503-22-()的控制面板、件号（P/N）为503-21的信标释放单元、以及件号（P/N）为503-24-()（包括503-24）或者503-42-()（包括503-42）的系统界面单元安装在一起。但是，与件号（P/N）为503-24-A、503-24-()-A、503-24-G、503-24-()-G、503-42-A、503-42-()-A、503-42-G或者503-42-()-G的系统界面单元安装在一起的CPI除外。

据知，该CPI系统安装在但不限于安装在下述航空器上：

- 空客直升机（之前的欧直）的EC 155 B、EC 155 B1、SA 365 N、AS 365 N3、AS 332 L1、AS 332 L2和EC 225 LP直升机；
- 空客直升机德国（之前的欧直德国）的EC 135系列、MBB-BK117-C2直升机；
- 阿古斯塔（Agusta Westland）的A109系列、AB139和AW139直升机；
- 西科斯基（Sikorsky）的S-61N、S-76系列和S-92A直升机；以及
- MD直升机公司的MD900直升机。

三. 参考文件：

- 1、EASA AD 2014-0095R1，2014 年 5 月 12 日；

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2014-MULT-06R1, 39-8043

在直升机事故调查中发现, 一旦将可部署的CPI手动选择在 TRANSMIT位置, CPI将不能通过重力开关或者着水激活开关自动部署, 除非通过在驾驶舱控制面板上按TEST/RESET按钮来重置系统。

如果不纠正, 该状况可能延误对幸存人员的定位和援救。

为解决该潜在的不安全状况, 颁发了适航指令CAD2014-MULT-06 (39-7942), 要求临时修订航空器飞行手册 (AFM) 并安装标牌。该适航指令还要求用改进的零件更换系统界面单元, 作为临时AFM修订和安装标牌的终止措施。

自该适航指令颁发起, 发现受可能的不安全状况影响的航空器的范围大于原先确定的范围, 并且安装标牌的要求不仅适用于安装自动固定 (AF) 紧急定位发射机 (ELT) 的航空器, 还适用于安装自动便携 (AP) ELT的航空器, 只要其带有受影响的CPI。并且, 该适航指令的适用性也需要进一步澄清。为此, CAD2014-MULT-06R1(39-8043) 取代适航指令CAD2014-MULT-06(39-7942), 保留CAD2014-MULT-06的要求, 同时还规定了符合AFM修订的替代方法。

本适航指令是为了澄清适航指令中要求的标牌和安装规定, 仅适用于安装了在驾驶舱可以激活的自动便携 (AP) ELT。

除非事先已经完成, 否则在规定的时间内完成以下工作:

(1) 在本适航指令表1规定的符合性时间之内, 根据航空器构型, 同时完成本适航指令(1.1)段和(1.2)段的规定。

(1.1) 在靠近CPI控制面板处安装标牌“在水上不得选取TRANSMIT位置 (DO NOT USE TRANSMIT OVER WATER) ”。

(1.2) 将本适航指令复印件插入到AFM的应急程序章节 (Emergency Procedures Section) 来修订受影响的航空器的AFM, 编入在紧急情况下手动激活CPI系统的更新程序, 并且相应操纵飞行:

当在水面上飞行时:

- 不得使用信标发送开关 (Beacon Transmit Switch) 来人工打开CPI, 并且
- 在紧急情况下仅使用部署信标开关 (Deploy Beacon Switch) 来打开CPI。

表1-标牌安装和修订AFM的符合性时间

航空器构型	符合性时间
装有CPI并且还装有AF ELT的航空器	在2014年1月31日后30天内
装有CPI并且还装有AP ELT的航空器	在2014年5月7日后30天内

注1：选择合适的位置安装标牌，确保标牌的指令被正确地解读，仅适用于CPI控制面板的操作。AF ELT和/或AP ELT的操作不受本适航指令的影响。

注2：仅装有CPI、没有安装驾驶舱可以激活的AF ELT和/或AP ELT的航空器不受本适航指令第(1)段要求的影响。

(2) 将本适航指令附录A纳入航空器AFM应急程序章节是本适航指令(1.2)段要求的可接受符合性方法。

注3：“纳入”指将本适航指令附录A的复印件插入AFM中，或者将附录A的内容放到AFM中。

(3) 在2013年1月31日后的24个月之内，根据经批准的航空器维修指令，用件号（P/N）为503-24-A、503-24-() -A、503-24-G、503-24-() -G、503-42-A、503-42-() -A、503-42-G或者503-42-() -G(在手动激活后自动CPI部署)的改进零件更换件号（P/N）为503-24-() (包含503-24)或者503-42-() (包含503-42)的系统界面单元。

(4) 除非符合本适航指令的要求，自本适航指令表2规定之日起，禁止在航空器上安装HR Smith（技术发展）公司的15-503-134和15-503-134-1系列坠落位置指示器（CPI）系统，该系统与件号（P/N）为503-22-() 的控制面板、件号（P/N）为503-21的信标释放单元、以及件号（P/N）为503-24-() (包含503-24)或者503-42-() (包含503-42)的系统界面单元安装在一起。但是，与件号（P/N）为503-24-A、503-24-() -A、503-24-G、503-24-() -G、503-42-A、503-42-() -A、503-42-G或者503-42-() -G的系统界面单元安装在一起的CPI除外。

表2

装有CPI并且还装有AF ELT的航空器	自2014年1月31日
装有CPI并且还装有AP ELT的航空器	自2014年5月7日

(5) 对于安装了CPI以及在驾驶舱可以激活的AF ELT或AP ELT的所有航空器，按照本适航指令第(3)段的规定进行了改装的航空器，则

取消本适航指令第(1)段要求的对AFM的修订和标牌安装的要求。

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。

Appendix A

AFM Emergency Procedures amendment

When flying over water:

- Do not use the Beacon Transmit Switch for manual activation of the CPI, and
- Use only the Deploy Beacon Switch to activate the CPI in emergency.

NOTE THIS AFM PAGE MUST NOT BE REMOVED FROM THE FLIGHT MANUAL UNTIL MODIFICATION OF THE AIRCRAFT, AS REQUIRED BY PARAGRAPH (3) OF EASA AD 2014-0095, IS ACCOMPLISHED.

五. 生效日期：2014 年 5 月 16 日

六. 颁发日期：2014 年 5 月 16 日

七. 联系人： 路遥
中国民用航空总局航空器适航审定司
010-64481186