

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-S365-01

修正案号：39-8113

一. 标题： 检查 9 号隔框上部区域

二. 适用范围：

本指令适用于所有序号的SA 365 N、SA 365 N1、AS 365 N2和AS 365 N3直升机和所有序号的SA 366 G1直升机。

三. 参考文件：

- 1、EASA AD 2014-0162R1，2014 年 7 月 11 日颁发；
 - 2、空客直升机 AS365 ASB 05.00.68，原版，2014 年 4 月 7 日颁发；
 - 3、空客直升机 SA366 ASB 05.43，原版，2014 年 4 月 7 日颁发；
- 及以后经批准的修订版本。

四. 原因、措施和规定

空客直升机公司收到关于在一架大检的AS 365 N2直升机的9° 隔框发现裂纹的报告。这架受影响的直升机在检查时累计使用时间达10786飞行小时(FH)。裂纹位于9号隔框右侧距离客舱地板上230mm处并已扩展至大部分区域。

为解决这潜在不安全的状况，我们曾经颁发了紧急指令CAD2009-S365-02 (39-6351,对应EASA AD 2009-0125-E)，要求对直升机9号隔框左右两侧重复进行详细目视检查以确定是否有裂纹，根据

发现情况，完成相应的纠正措施。

自从CAD2009-S365-02颁布以后，分析结果表明，根据受影响型号直升机重量和平衡数据的不同，导致裂纹在受影响区域初始发展时的飞行时间也不同。所以，我们颁发了CAD2009-S365-02R1（39-6604,对应EASA AD 2010-0064-E），保留并替换CAD2009-S365-02的要求，但根据直升机的型号更改完成时限。自从CAD2009-S365-02R1颁布以后，进一步的分析，使得检查门槛值需根据机型调整，并扩大检查区域至9号隔框上部连接处。所以我们颁发了CAD2009-S365-02R2。

虽然，没有涉及9号隔框上部区域的报告，由空客直升机进行的分析显示，裂纹也可能初始发展在该区域，从而降低9号隔框的结构完整性。

这种情况如不及时发现并纠正，可导致9号隔框结构失效并进而降低直升机的结构完整性。

为了提供位于9号隔框上部区域的检查方法，空客直升机颁布了紧急服务通告ASB 05.00.68（对应AS365型号）和ASB 05.43（对应SA366型号）。

鉴于上述原因，本指令要求对9号隔框上部区域进行检查，根据检查结果完成修理。

本指令是修订澄清受本指令要求影响的结构部分的设计。

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、自本指令生效之日起，累计飞行小时（FH）和飞行循环（FC）少于表1各机型对应的门槛值的，按适用直升机的型号：

在超过本指令表1规定的门槛值后的75FH内，以先到为准，根据直升机型号适用性，然后以不超过75FH的时间间隔，按照空客直升机ASB AS365 05.00.68或SA366 05.43第3段的要求，检查9°隔框上部区域。

表1 确定初始检查的门槛值

型号	自首飞以来的累计使用寿命(FH或FC,以先到为准)
SA 365 N	54250FC或27125FH
SA 365 N1	50650FC或25325FH
AS 365 N2	45650FC或22825FH
AS 365 N3	44150FC或22075FH
SA 366 G1	46850FC或23425FH

2、自本指令生效之日起，累计飞行小时（FH）或飞行循环（FC）等于或多于表1各机型对应的门槛值的，按适用直升机的型号：

在本指令生效之日起的75FH内，然后以不超过75FH的时间间隔，根据直升机型号适用性，按照空客直升机ASB AS365 05. 00. 68或SA366 05.43第3段的要求，检查9° 隔框上部区域。

3、如果在按本指令第四. 1或第四. 2段要求的任何检查时，发现裂纹的，在下次飞行前，联系空客直升机获取经批准的修理指引并完成指引要求的工作。

4、按本指令第四. 3段要求完成的修理，不视为本指令第四. 1段或第四. 2段要求（根据适用性）直升机的重复检查的终止措施。

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：2014 年 7 月 24 日

六. 颁发日期：2014 年 7 月 23 日

七. 联系人： 朱江
民航西南地区管理局适航审定处
020-86130011