

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：CAD2015-269D-02

修正案号：39-8566

一. 标题： 尾桨传动轴花键-检查-更换

二. 适用范围：

本适航指令适用于任意审定型别的西科斯基飞机公司269A, 269A-1, 269B, 269C, 269C-1, 269D和TH-55A型直升机

三. 参考文件：

1. FAA AD 2015-23-01;

四. 原因、措施和规定

1. 本指令的发布是由于尾桨传动轴花键 (driveshaft splined) 接头处润滑不足处于不安全状态。这种情况可能导致尾桨传动轴花键过度磨损，并导致尾桨传动轴失效随后直升机失控。

2. 除非已经完成，应在规定时间内采取以下措施：

2.1运行时间 (TIS) 100小时内：

2.1.1对于269A, 269A-1, 269B, 269C和TH-55A型直升机，使用Sikorsky 269 Alert Service Bulletin (ASB) B-299.1中的3. B. (1) 节 到3. B. (2) 节；对于269C-1型直升机使用269C-1 ASB C1B-036.1；对于269D型直升机使用269D ASB DB-041.1（以上文件均为R1版，2012年2月24日发布）中的完成措施对每一个尾桨传动轴花键接头处进行裂纹，破损，磨损过度，擦伤，层裂，碎裂，腐蚀，感温变色和扭曲等方面检查。如果发现上述任意问题，在下一次飞行前，对受影响的花键接头和尾

桨传动轴进行更换。

2.1.2 如果安装了以下适用部件，检查每一个尾桨传动轴黄油嘴（grease fitting）的松动情况，是否在每一个接头中是否存在回止球（check ball）并检查其是否处于正常的工作位置中。如果出现任何黄油嘴变松或回止球丢失，无法正常工作或回止球无法正常落回的情况，在下一次飞行前，更换黄油嘴。

2.1.3 对于269A, 269A-1, 269B, 269C和TH-55A型直升机，使用Sikorsky 269 Alert Service Bulletin (ASB) B-299.1中的3.B. (6) 节；对于269C-1型直升机使用269C-1 ASB C1B-036.1；对于269D型直升机使用269D ASB DB-041.1（以上文件均为R1版，2012年2月24日发布）中的完成措施对每一个传动轴接头进行润滑。

2.2 完成本指令2.1段所要求的检查后，100小时运行时间内，并且此后每次以不多于100小时运行时间的间隔内，完成以下工作：

2.2.1 从变速箱上拆下传动轴并清理每一个末端接头处的油脂。

2.2.2 检查传动轴的平直度、扭曲度和损伤情况。如果传动轴存在任何弯曲、扭曲或划痕，在下一次飞行前，更换传动轴。

2.2.3 检查每一个前向和后向接头处的内部花键和磨损内部挡块（internal stop for wear）。如果发现任何磨损，在下一次飞行前，更换接头。

2.2.4 检查每一个花键传动接头的传动花键上的磨损。如果发现任何磨损，在下一次飞行前，更换这个花键传动接头。

2.2.5 松开前向框架夹（frame clamp），对每一个主传动装置上的后向齿轮螺母施加750至1000英尺磅（inch-pounds）的扭矩。

3. 等效符合性方法：完成本适航指令可采用等效的符合性方法和调整完成时间，但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2015 年 12 月 15 日

六. 颁发日期：2015 年 12 月 15 日

七. 联系人： 徐敬人
民航西南地区管理局适航审定处
028-85710154