

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-AS35-01

修正案号: 39-8481

一. 标题: 旋翼机飞行手册—正常程序章节—发动机启动前检查 / 启动检查 / 发动机和旋翼关车—修订

二. 适用范围:

本适航指令适用于空客直升机公司(前欧直公司及法宇航公司)生产的型号为AS 350 B3且装有双液压系统(产品更改编号为mod OP 3082或mod OP 3346)的所有序列号的直升机。

三. 参考文件:

1. EASA AD 2015-0178, 2015 年 08 月 26 日颁布;
2. Airbus Helicopters SB AS350-67.00.66 原版, 2015 年 08 月 26 日发布;
3. Airbus Helicopters SIN No. 2944-S-29 原版, 2015 年 08 月 26 日发布;

使用上述文件的后续批准版次以符合本适航指令的要求也是可接受的。

四. 原因、措施和规定

如果没有按照相应的检查单正确地执行尾桨液压启动检查, 在起飞过程中可能会感受到尾桨的操纵权丧失, 就像是发生了卡滞。这些检查目前是旋翼机飞行手册(RFM)中飞行前检查和启动检查的一部

分，按照顺序内容如下：

- (1) 启动总距杆上的偏航伺服液压开关，切断尾桨传动装置的液压压力；
- (2) 检查方向舵脚蹬的操纵载荷（期望结果是低载荷）；
- (3) 启动“ACCU TST”按钮，脱开偏航载荷补偿器；
- (4) 重新检查方向舵脚蹬的操纵载荷（期望结果是高载荷）；
- (5) 重新启动液压开关，恢复尾桨传动装置的液压压力，重新接入偏航载荷补偿器。

上述操作如果执行的不恰当，会降低尾桨液压系统的功能性，使为起飞提供的足够尾桨推力的尾桨操纵载荷显著增加。

这种情况如果不被纠正，会造成飞行员在没有察觉到遗漏的情况下实施起飞，妨碍机动的安全完成，可能会导致直升机损毁和乘员受伤。

按照上述结论，空客直升机公司通过编号为AS350-67.00.66的服务通告引入了对偏航载荷补偿器进行功能检查的新程序。新程序的优点在于液压启动检查的过程中不再需要启动偏航伺服液压开关。

基于上述原因，本适航指令要求在受影响的AS350 B3直升机的RFM的正常程序章节中加入Airbus Helicopters SB AS350-67.00.66中的适用程序。

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：

自本适航指令生效之日起，在7个日历日内完成本适航指令4.1和4.2节中规定的措施，并在以后据此要求操作直升机。

4.1按照Airbus Helicopters SB AS350-67.00.66中的说明修改适用的RFM，在“Chapter 4 NORMAL PROCEDURES”和“SUP.23 Dual Hydraulic System”两个章节中加入指定的操作程序。

4.2将RFM的此项更改告知所有飞行人员。

注：编号为No. 2944-S-29的Airbus Helicopters安全信息通知（SIN）中提供了本适航指令所解决问题的一些附加信息。

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：2015 年 8 月 31 日

六. 颁发日期：2015 年 8 月 31 日

七. 联系人： 张仁浩
民航东北地区管理局适航审定处
024-88293936