

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: CAD2017-MULT-42

修正案号: 39-9149

一. 标题: 旋翼飞行控制-尾桨控制-改装

二. 适用范围:

本指令适用于空客直升机德国公司(AHD,原欧直公司(ECD))生产的所有序列号的EC135 P1、EC135 P2、EC135 P2+、EC135 P3、EC135 T1、EC135 T2、EC135 T2+、EC135 T3、EC635 P2+、EC635 P3、EC635 T1、EC635 T2+和EC635 T3直升机。

三. 参考文件:

1. EASA AD No.: 2017-0147, 2017年8月10日;
2. 欧直紧急服务通告 ASB EC135-67A-031, 初版, 2017年3月30日, 或后续经批准的修订版。

四. 原因、措施和规定

在生产线上对直升机进行检查时发现多起特定尾桨控制轴承连接件和直升机结构之间间隙不够的情况。分析表明在服役中的直升机上同样的情况也可能存在或进一步发展。

该情形如未纠正,在轴承分离的情况下可能导致控制尾桨推力的脚蹬卡滞,随后失去对尾桨的控制,很可能导致直升机迫降并造成损伤,以及使乘员受伤。

为了解决该不安全情况,空客直升机公司(AH)设计了改装 4682,

引入了铁氟龙垫圈，在受影响的连接上轴承产生滑移时以减小其自由度，并颁发紧急服务通告 ASB EC135-67A-031 提供改装指南。

鉴于上述原因，本指令要求改装尾桨控制安装。

按要求完成以下措施，除非事先已经完成：

注1：本指令中，AH ASB EC135-67A-031后文称为“ASB”。

注2：本指令中，组1为序列号至1254的直升机（1235除外），组2为序列号1235或大于1255（含）的直升机。

改装：

- (1) 对组1直升机：自本指令生效之日起12个月内，按照ASB 3.B.2章和3.B.3章的指南改装尾桨控制安装。

功能测试：

- (2) 按本指令第(1)节要求改装后下一次飞行前，按ASB 3.B.4章的指南完成一次功能测试。

纠正措施：

- (3) 如果在本指令第(2)节要求的功能测试期间，在上桁条上发现小于1.5mm的间隙，下一次飞行前，按照ASB 3.B.4章的指南完成适用的纠正措施。
- (4) 如果在本指令第(2)节要求的功能测试期间，在下桁条上发现小于1.0mm的间隙，下一次飞行前，联系AHD公司获得经批准的指南并完成相应的工作。

尾桨控制连接：

- (5) 直升机上每次断开尾桨控制连接后，按照ASB 3.B.3章的指南，按本指令第(5.1)或(5.2)节（按适用性）的要求，完成后续在该直升机上的尾桨控制连接。
 - (5.1) 对于组1直升机：在本指令第(1)节所要求的直升机改装之后。
 - (5.2) 对于组2直升机：自本指令生效之日起。
- (6) 按照包含ASB的3.B.3章技术内容的飞机维修指南完成在直升机上的尾桨控制连接，也是满足本指令第(5)节的一种符合性方法。

航空器维修大纲（AMP）修订：

- (7) 基于运营人或所有人确保每架运营直升机的持续适航性，修订经批准的AMP，根据按本指令第(7.1)节或第(7.2)节（按适用性）的要求，按适用性，将本指令第(5)节的要求或本指令第(6)节中确定的指南合并。

(7.1) 对于组1直升机：在本指令第(1)节所要求的改装之后12个月内。

(7.2) 对于组2直升机：自本指令生效之日起12个月内。

记录指令的符合性

- (8) 当按本指令第(7)节要求修订了直升机AMP，该措施确保了持续完成本指令第(5)节对该直升机所要求的任务。因此，在按本指令第(7)节的要求修订AMP后，不需要为证明对指令的符合性再记录完成的单项措施。

如需调整完成本指令的时间或采取等效符合性方法，须得到适航审定部门的批准。

五. 生效日期：2017 年 08 月 24 日

六. 颁发日期：2017 年 08 月 22 日

七. 联系人： 范仁钰
民航华东地区管理局适航审定处
021-22321202