

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：CAD2018-E155-02

修正案号：39-9364

一. 标题： 导航-空/地逻辑-改装

二. 适用范围：

本适航指令适用于 Airbus Helicopters (AH) (原 Eurocopter、Eurocopter) 公司所有序号的 EC 155 B 和 EC 155 B1 型直升机。(定义 Group 1 为已执行过 0722B51 改装的直升机，Group 2 为未执行过 0722B51 改装的直升机)

三. 参考文件：

1. CAD2017-E155-01 ， 修正案 39-9208 (2017 年 10 月 24 日颁发)
2. EASA AD 2018-0069 (2018 年 3 月 26 日颁发)
3. AH ASB EC155-34A033 初版 (2017 年 7 月 19 日发布)， R1 版 (2017 年 10 月 9 日发布)， R2 版 (2018 年 1 月 30 日发布)
4. AH ASB EC155-34A037 初版 (2018 年 2 月 19 日发布)

使用上述文件 “3.” 和 “4.” 的后续批准版本用来符合本指令的要求也可接受。

四. 原因、措施和规定

本指令替代 CAD2017-E155-01

39-9208

1.原因

AH 确认安装在 EC155 型直升机的两部姿态航向基准系统

((Attitude Heading and Reference Systems) 下文统称 AHRS1 和 AHRS2) 使用了相同的空/地信号, 不符合已批准的设计规范。设计规范指出, 应提供独立信号给 AHRS1 和 AHRS2, 确保系统的冗余度。如果因单一失效使两部 AHRS1 和 AHRS2 在飞行中接收到相同的错误地面状态信号, 那么在直升机机动时, 会在计算姿态和升降速度时产生相同的错误, 结果在两部主显示器上给机组显示错误的信息。

若不纠正此状况, 可能会导致飞机姿态和升降速度显示错误, 使机组在自动飞行控制系统增强模式未接通状态下的工作负荷增加, 仪表气象条件下飞行的直升机操纵性可能降低。

为纠正此种潜在不安全状况, AH 为 Group 1 直升机发布了紧急服务通告 (ASB) EC155-34A033 提供改装说明, 确保提供独立的空/地信号到每部 AHRS。随后 CAAC 颁发了适航指令 CAD2017-E155-01 (对应 EASA AD 2017-0201), 要求执行此改装。

该指令发布后, AH 发布了 ASB EC155-34A037 为 Group 2 直升机提供相似的改装说明。

鉴于上述原因, 本指令保留了被替代指令 CAD2017-E155-01 的要求, 并要求对 Group 1 和 Group2 直升机 11 ALPHA 插头的连接和/或线路执行改装。

2. 措施和符合性时间

按照 EASA AD 2018-0069 中 “Definitions” 和 “Required Action (s) and Compliance Time (s)” 章的内容执行。

3. 其他规定

无。

4. 等效替代

(1) 完成本适航指令可采取能保证安全的等效替代方法或调整完成的时间, 但必须得到适航审定部门的批准。

(2) 在使用任何经批准的等效替代方法之前, 通知有关飞行标准部门的主管监察员。

五. 生效日期: 2018 年 03 月 31 日

六. 颁发日期: 2018 年 03 月 30 日

七. 联系人: 陈彦合
中国民用航空沈阳航空器适航审定中心
024-88295072