

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-MULT-12R1

修正案号：39-9341

一. 标题： 窗-抛放装置-安装

二. 适用范围：

本适航指令适用于 Airbus Helicopters (原 Eurocopter、Eurocopter France、Aerospatiale) 公司所有序号的 AS 332 C、AS 332 C1、AS 332 L、AS 332 L1、AS 332 L2 和 EC 225 LP 型直升机。

三. 参考文件：

1. CAD2018-MULT-12, 修正案 39-9321 (2018 年 2 月 13 日颁发)
2. EASA AD 2018-0039-C1 (2018 年 3 月 7 日颁发)
3. EASA AD 2018-0039 (2018 年 2 月 9 日颁发)
4. Airbus Helicopters ASB EC225-05A046 初版 (2016 年 3 月 8 日发布), 或 R1 版 (2018 年 2 月 8 日发布)
5. Airbus Helicopters ASB AS332-05.01.05 初版 (2016 年 3 月 8 日发布), 或 R1 版 (2018 年 2 月 8 日发布)
6. Airbus Helicopters ASB EC225-56C012 初版 (2018 年 2 月 8 日发布)
7. Airbus Helicopters ASB AS332-56.90.13 初版 (2018 年 2 月 8 日发布)

使用上述参考文件“4”、“5”、“6”、“7”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

本适航指令修订 CAD2018-MULT-12，修正案 39-9321（2018 年 2 月 13 日颁发）

1.原因

有报告称，在抛放机窗的过程中出现困难，需要使用很大的推力。随后调查确定，相关的机窗密封状态良好，且没有喷漆污染或硬化现象。因此确认机窗密封条和直升机机身之间过大的摩擦是产生该状况的根本原因。

若不纠正此状况，可能会阻碍机窗的抛放，在紧急情况下可能影响直升机乘员的撤离。

为纠正此潜在不安全状况，AH 发布了 ASB EC225-05A046 和 ASB AS332-05.01.05，为减少窗框和抛放窗之间的摩擦提供改装说明。

为此，CAAC 颁发了 CAD2016-MULT-14（对应 EASA AD 2016-0049），要求在窗框上安装聚四氟乙烯（PTFE）车削薄膜。

该指令颁发之后，对装有聚四氟乙烯（PTFE）车削薄膜的 VIP 客舱机窗进行了检查，发现与标准的装有聚四氟乙烯（PTFE）车削薄膜的可抛放机窗相比，该厚度的机窗需要更大的力量来抛放。

为了将推力降至可接受的水平，AH 发布了 ASB EC225-56C012 和 ASB AS332-56.90.13，提供了对 VIP 客舱机窗安装硅胶密封条的说明，以替代聚四氟乙烯（PTFE）车削薄膜和仍在使用的氯丁橡胶密封条。

鉴于上述原因，CAAC 颁发了 CAD2018-MULT-12，替代了 CAD2016-MULT-14，保留了 CAD2016-MULT-14（对应 EASA AD 2016-0049）的要求，并要求拆除 VIP 客舱机窗的聚四氟乙烯（PTFE）车削薄膜，安装硅胶密封条替代氯丁橡胶密封条。

本指令仅对 CAD2018-MULT-12 的定义（Definitions）中引用的 ASB 对应的直升机型号进行了修正。

2.措施和符合性时间

按照 EASA AD 2018-0039-C1（2018 年 3 月 7 日颁发）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 09 日

六. 颁发日期：2018 年 03 月 09 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