## 中国民用航空局



## 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