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: CAD2014-MULT--37R1

修正案号: 39-8130

一. 标题: 123

二. 适用范围:

本指令适用于所有序列号的SA 365 C、SA 365 C1、SA 365 C2、SA 365 C3、SA 365 N、SA 365 N1、AS 365 N2、AS 365 N3、SA 366 G1、EC 155 B和EC 155 B1直升机。

三. 参考文件:

- 1、EASA AD 2014-0179, 2014 年 7 月 25 日颁发;
- 2、空客直升机(ASB)AS365-63.00.18, 原版, 2014年7月9日 颁发;
- 3、空客直升机(ASB) SA365-65.50, 原版, 2014 年 7 月 9 日颁发;
- 4、空客直升机(ASB)SA366-63.09, 原版, 2014 年 7 月 9 日颁发:
- 5、空客直升机(ASB)EC155-63A012,原版,2014年7月9日 颁发:

及以后经批准的修订版本。

四. 原因、措施和规定 本适航指令替代 CAD2014-MULT-37, 39-8115 几起Shur-Lok螺母拧紧扭矩损失的事件报告给空客直升机。该 Shur-Lok螺母的作用是固定主齿轮箱(MGB)尾旋翼驱动法兰。

随后调查显示,Shur-Lok螺母拧紧扭矩损失是由于Shur-Lok螺母锁定功能失效造成的。此锁定功能通常通过两片防旋转垫片进入MGB输出轴齿轮末端的两个狭槽来保证。

这种现象如不加以发现并纠正,可导致Shur-Lok螺母发生松动,最终螺母完全松脱,可能使得尾旋翼驱动减少,后传动装置产生有害振动,并导致直升机的控制性下降。

为了纠正这种不安全情况,空客直升机颁发了紧急服务通告(ASB) AS365-63.00.18、SA365-65.50、SA366-63.09、EC155-63A012,按直升机型号适用性提供检查指南,CAAC颁发了CAD2014-MULT-37 (39-8115,对应EASA AD2014-0165),要求对尾旋翼驱动法兰内的径向间隙和Shur-Lok螺母的状况进行一次性检查,并根据检查结果完成相应纠正措施。

本指令保留被替代指令CAD2014-MULT-37要求的同时,删除参考空客直升机改装0763B64的要求,并拓展适用性至所有的EC 155直升机。

自本指令生效之日起,要求完成以下工作,除非已事先完成:

- 1、自本指令生效之日起的110飞行小时内,根据空客直升机(ASB) AS365-63.00.18或SA365-65.50或SA366-63.09或EC155-63A012(按直升机型号适用性)的第3.A和第3.B段的要求,检查MGB尾旋翼驱动法兰的Shur-Lok螺母。
- 2、如果在按照本指令第四.1段要求进行检查时发现任何不符合项的,根据空客直升机(ASB)AS365-63.00.18或SA365-65.50或SA366-63.09或EC155-63A012(按直升机型号适用性)的详细说明,在下次飞行前,按照空客直升机(ASB)AS365-63.00.18或SA365-65.50或SA366-63.09或EC155-63A012(按直升机型号适用性)的要求完成纠正措施。

完成本指令可采取能保证安全的等效替代方法或调整时间完成,但必须得到适航当局的批准。

五. 生效日期: 2014年8月1日

六. 颁发日期: 2014年8月1日

七. 联系人: 陶娟

民航中南地区管理局适航审定处

020-86130276