

中国民用航空总局



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: CAD1994-B214-02

修正案号: 39-1272

一. 标题: 建立主旋翼凸耳(TRUNNION)履历

二. 适用范围:

装有件号为PN:214-010-230-101的主旋翼凸耳的214B, 214B-1和214ST型直升机

三. 参考文件:

FAA AD 94-15-14 39-8985

四. 原因、措施和规定

为防止起飞和外挂(大功率状态)引起凸耳疲劳故障, 导致主旋翼失效使直升机失去控制的情况发生, 除事先已完成外, 要求完成以下工作:

1. 在本指令生效后25飞行小时(TIS)内完成以下工作;

1) 给受影响的凸耳设立一个履历卡或等效的记录;

2) 如可能的话, 从维护记录确定凸耳的实际飞行小时. 若不能确定, 则以每年900TIS算. 不满一年的按比例折算;

3) 对214ST型直升机凸耳大功率状态次数累计的确定和记录方法如下:

a) 如大功率状态的次数不能确定, 则以1. 2) 段获得的飞行小时, 按每小时11次计算;

b) 如果大功率状态次数已知, 则记录其次数作为大功率状态总累

积次数.

4) 对214B和214B-1型直升机凸耳大功率状态次数累计的确定和记录方法如下:

a) 如大功率状态的次数不能确定, 则以1. 2) 段获得的飞行小时, 按每小时12次计算;

b) 如果大功率状态次数已知, 则把其次数除以2, 所得的结果作为大功率状态的总累积次数.

2. 自本指令生效起, 继续记录大功率状态. 对214B和214B-1型直升机, 把大功率状态发生的次数除以2后, 再加入到以前的记录总数上. 对214ST型直升机, 直接把发生的大功率状态次数加到以前的记录总数上.

3. 按下面要求拆下并换上适航的凸耳:

1) 对在本指令生效之日已累积59400或更多的大功率状态次数的凸耳, 在其再累积600次大功率状态或之前, 拆下凸耳;

2) 对在本指令生效之日累积大功率次数不到59400次的凸耳, 在其累积次数到达60000次时或之前, 拆下凸耳.

4. 本指令通过对凸耳建立一个新的退役寿命, 60000次大功率状态, 来修订维修手册的适航限制部分. 然而, 对在本指令生效之日已累积59400次或更多的凸耳, 在再累积600次大功率状态或之前, 不需拆下.

5. 执行本指令可采取安全的等效措施, 但必须经适航部门的批准.

五. 生效日期: 1994 年 9 月 1 日

六. 颁发日期: 1994 年 9 月 1 日

七. 联系人: 祝海鹰  
民航中南管理局适航处  
6678901-2536