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: CAD2008-E120-02

修正案号: 39-6139

一. 标题: 检查发动机控制-扭转把手驱动管

二. 适用范围:

在中华人民共和国注册的、装备有下列扭转把手组件的EC120B系列直升机,其件号(P/N)和序列号(S/N)如下:

- 右侧扭转把手组件件号为C761A2024101(序列号: 336到 338(含)、342到353(含)、356到364(含)以及367到401并且手柄底部未标 有字母"V")、C761A2024102、C761A2024103或者C761A2024104(序 列号在418以下的并且手柄底部未标有字母"V")。
- 左侧扭转把手组件件号为C761A2025102、C761A2025103以及C761A2025104(序列号在382以下的并且手柄底部未标有字母"V")。

注1:本适航指令适用于上述所有型号的直升机,无论本适航指令要求所涉及的区域是否经过改装、更换或修理。对那些经过改装、更换或修理的直升机,如果所做的改装、更换或修理影响到本适航指令要求的实施,直升机所有人/营运人采用的等效方法必须按照本适航指令D段要求获得批准。其方法中应包含所做的改装、更换或修理对本适航指令所阐述的不安全状态影响的评估;而且,如果该不安全状态没有被消除,其要求中应包含针对这种不安全状态的具体的建议措施。

三. 参考文件:

1, EASA AD No 2008-0185

2 CAD2006-E120-03

2008年10月08日颁发

修正案号: 39-5400

- 3、欧直 EC120 紧急服务通告 (ASB) No 76A005R1 或之后批准的改版
- 4、欧直 EC120 紧急服务通告 (ASB) No 76A006R2 或之后批准的改版

四. 原因、措施和规定 本适航指令替代 CAD2006-E120-03, 39-5400

在自转训练过程中发现虽然扭转把手已经转到飞行位置,但发动机还保持在慢车位。分析表明上述原因是因为扭转把手驱动管和控制小齿轮啮合连接由于两个部件接合面吻合不好而失效,继而导致飞行中发动机燃油流量控制功能丧失。

在本指令生效后,下列措施强制执行,事先已完成者除外。

A、对于已经完成了欧直EC120服务通告76-005R0的直升机:

在本指令生效后的9个月内,按照欧直EC120紧急服务通告76A005R1第2.B.3段要求标识总矩杆。

B、对于尚未完成欧直EC120服务通告76-005R0的直升机:

在本指令生效后的110个飞行小时或者9个月内,以先到为准,按 照欧直EC120服务通告76-005R1第2.B段要求,更换下列扭转把手组件 驱动管:

- -右侧扭转把手组件件号为C761A2024101、C761A2024103或者 C761A2024104(序列号: 336到338(含)、342到353(含)、356到364(含) 以及367到401(含)并且手柄底部未标有字母"V")
- -左侧扭转把手组件件号为C761A2025103或者C761A2025104(序列号371到381(含)并且手柄底部未标有字母"V")
 - (1)尚未按照本指令B段更换扭转把手驱动管:

在自转训练时,直升机降落前必须完成并保持完全自转。

- (2)本指令生效后,任何人不得往直升机上安装本指令B段中的扭转把手,除非其驱动管已被更换并且总矩杆已经按照欧直EC120紧急服务通告76A005R1第2.B.2段和2.B.3段进行了标识。
- C、在本指令生效后,任何人不得往直升机上安装尚未完成欧直 EC120服务通告76-005R1的下列件号的扭转把手组件,除非已经按照欧 直EC120紧急服务通告No 76A006R2第2.B.4段对驾驶员和副驾驶员总 矩杆驱动管上的控制齿轮正确搭接强度进行了检查确认:
- C761A2024102和C761A2024103和C761A2024104,序列号在418 以下

- C761A2025102和C761A2025103和C761A2025104,系列号在382 以下

替代方法

- D、(1)完成本适航指令可采取能保证安全的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替代方法前,通知有关飞行标准部门的主管监察员。
- 五. 生效日期: 2008年10月22日
- 六. 颁发日期: 2008年10月17日
- 七. 联系人: 崔玉亮 民航华北地区管理局适航审定处

010-64596921