## 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: CAD2017-MULT-07R1

修正案号: 39-8525

一. 标题: 更换放油活门

### 二. 适用范围:

本适航指令适用于ARRIEL 1A1、1A2、1B、1C、1C1、1C2、1D、1D1、1E2、1K、1K1、1S和1S1发动机,所有序列号。

这些发动机装于但不限于空客直升机(以前的欧直、欧直法国、Aerospatiale 公司)的 AS 350 B、BA、BB、B1 和 B2, AS 365 和 SA 365 (除 AS 365 N3 以外的所有型号), 空客直升机德国(以前的欧直德国、Messerschmitt-B ölkow-Blohm)的 MBB-BK117-C1 和-C2, Leonardo(以前的 AgustaWestland、Agusta 公司)的 A 109 K2, 以及 Sikorsky的 S-76A 直升机。

# 三. 参考文件:

- 1. EASA AD No.: 2017-0019R1, 2017年2月22日;
- 2. SAFRAN 直升机发动机公司的 MSB 292 73 0851, 版本 A, 2017 年 1 月 31 日,或者版本 B, 2017 年 2 月 14 日。

使用上述 MSB 的后续经批准的版本符合本指令的要求,是可接受的。

#### 四. 原因、措施和规定

本指令替代 CAD2017-MULT-07

39-8925

有报告称某些ARRIEL 1发动机上安装的放油活门有燃油渗漏。调

第1页共4页

查结果表明,燃油的渗漏是由不合格的隔膜造成的。

这一状况如果不被发现和纠正,就有可能导致燃油喷射到发动机的热端而起火,造成单发直升机空中指令性停车,继而紧急自转着陆。

为了解决这一潜在的不安全状况,SAFRAN直升机发动机公司发布了强制性服务通告(MSB)292730851,给出了识别受影响的放油活门、临时性措施(包扎)和重复检查的指令,并要求拆除受影响的放油活门。

因此,指令CAD2017-MULT-07(EASA AD 2017-0019-E)要求更换受影响的放油活门,或在更换之前对放油活门进行包扎和重复检查。

该指令颁发后,SAFRAN直升机发动机公司开发了更换放油活门的替代方案,并发布了MSB 292 73 0851版本B。

基于以上原因,本指令提出用热缩性管材包扎受影响的放油活门,作为更换放油活门的一种新的替代方法。

除非事先已经完成,否则应在规定期限内完成以下工作:

注1: SAFRAN直升机发动机公司发布的MSB 292 73 0851 (任一版本) 在本指令中简称为MSB。

注2:本指令中,受影响的放油活门的件号(P/N)和序列号(S/N)在MSB中列出。

注3:本指令中,可用的放油活门是除受影响的放油活门(见注2)之外的放油活门,或者是已经按照MSB的指令更换了隔膜的受影响的放油活门。

### 更换

(1) 在2017年2月7日(指令CAD2017-MULT-07(EASA AD 2017-0019-E)的生效日期)之后10个飞行小时(FH),或7天(见注4)之内,以先到为准,按照MSB的指令,用可用的放油活门更换受影响的放油活门。

注4: 对于在符合性时间内不能达到能够完成本指令段(1)要求的地点的直升机,允许其不载乘客的单次调机飞行(不超过5 FH)。

#### 检查

(2) 作为本指令段(1)的备选方案,在2017年2月7日(指令CAD2017-MULT-07(EASA AD 2017-0019-E)的生效日期)之后10 FH,或7天(见注4)之内,以先到为准,按照MSB的指令对受影响的放油活门进行目视检查,确定是否有燃油渗漏。

#### 纠正措施

- (3) 如果在本指令段(2)规定的检查过程中发现有燃油渗漏,则在下次飞行前,按照MSB的指令,用可用的放油活门更换受影响的放油活门。
- (4) 如果在本指令段(2)规定的检查过程中没有发现燃油渗漏,则在下次飞行前,按照适用的MSB的指令,用自汞齐化的胶带(self-amalgamate tape)或者热缩性管材将放油活门包扎起来。
- (5) 根据本指令段(4)的规定包扎受影响的放油活门之后,在下次飞行前,要按照MSB的指令检查放油活门。此后每天的首次飞行前都要检查放油活门。
- (6) 如果在本指令段(5)要求的检查中发现燃油渗漏,则在下次飞行前,按照MSB的指令,用可用的放油活门更换受影响的放油活门。
- (7) 如果在本指令段(5)要求的检查中发现包扎有问题,则在下次 飞行前,按照MSB的指令,重新包扎放油活门。

#### 更换

(8) 对于已经包扎的受影响的放油活门,自按本指令段(4)的规定首次包扎起180天之内,按照MSB的指令,用可用的放油活门更换受影响的放油活门,除非已经完成了本指令段(6)的要求。

#### 终止行动

(9) 按本指令段(6)或段(8)的要求更换放油活门,构成本指令段(5) 要求的重复检查的终止行动。

# 零件安装

(10) 自2017年2月7日(指令CAD2017-MULT-07(EASA AD 2017-0019-E)的生效日期)之日起,不得再将受影响的放油活门(见注2)装到任何发动机上,除非其隔膜已经按照MSB的指令更换过。

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

五. 生效日期: 2017 年 02 月 27 日

六. 颁发日期: 2017 年 02 月 27 日

七. 联系人: 金奕山 中国民用航空局航空器适航审定司 010-64481185

第3页共4页