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: CAD2012-MULT-57R2

修正案号: 39-8907

一. 标题: 发动机燃油与控制—主喷嘴半燃油总管和优先喷嘴—更换

二. 适用范围:

本指令适用于 ARRIUS 2B1 所有序列号发动机。已知这些发动机装于但不限于空客直升机德国(原欧直德国) EC135 双发直升机。

三. 参考文件:

- 1.EASA AD 2016-0003R1, 2016年11月29日发布;
- 2.EASA AD 2016-0003, 2016年1月5日发布:
- 3. EASA AD 2012-0249, 2012 年 11 月 21 日发布:
- 4. DGAC AD 1999-217(A), 1999年5月19日发布;
- 5. TURBOMECA 强制服务通告 MSB A319 73 2012 (2012 年 11 月 12 日发布) 或后续经批准的版本:
- 6. 赛峰直升机发动机 ARRIUS 2B1 MM X 319 L5 301 2 的 ALS 章节,或后续经批准的版本。

四. 原因、措施和规定

本指令替代 CAD2012-MULT-57R1 39-8579

在修理车间实施的检查中发现,一些主燃油喷嘴被完全或部分的 堵塞。

如果不纠正这种状况,将引起发动机在急速减速过程中突然熄火

第1页共3页

或者无法使用2分30秒一台发动机不工作(OEI)功率,可能导致发动机非指令性空停。

为了应对这种不安全状况, DGAC发布AD 1999-217(A)要求定期更换燃油总管。

自从该指令发布后,进一步调查结果证实:

- 按照TURBOMECA MSB A319 73 2012的说明完成的定期流速 检查(水技术)和清洁措施没有达到期望的效果(错误的指示和不充 分的清洁);并且
- 更换燃油喷射总管和优先喷嘴,一旦发动机急速减速时燃油总管堵塞,或者在使用2分30秒一台发动机不工作(OEI)功率的情况下,能确保发动机的适航性。

因此,本指令的初版要求在超过TURBOMECA MSB A139 73 2012 规定的运行小时限制前,更换燃油总管和优先喷嘴。

自本指令的初版发布以来,TURBOMECA公司将TURBOMECA MSB A319 73 2012中的更换说明引入到适用的维修手册(MM)的适用的适航性限制章节中。此外,根据发动机的不同构型(见表1),定期更换右侧(RH)和左侧(LH)主喷嘴半燃油总管的周期从200延长到了500运行小时。

因此,本指令的第1次修订版要求通过重复更换RH和LH主喷嘴半燃油总管和优先喷嘴以执行这些新的限制。

自从本指令的第1次修订版颁发后,确定了可使用的主喷嘴半燃油 总管和优先喷嘴的定义是不完整的。

鉴于上述原因,本指令进行了修订以更改可用的主喷嘴半燃油总管和优先喷嘴的定义和更新近期更改过的设计批准持有人的姓名。

按要求完成以下措施,除非事先已经完成:

(1) 自2016年1月19日(本指令第1次修订版生效之日)起, 在超过本指令表1中规定的符合性时间(自首次安装在发动机 上起积累的时间)之前,按适用性,根据经批准的维修指南, 以可用的主喷嘴半燃油总管和优先喷嘴更换每个主喷嘴半燃油总管和优先喷嘴;

部件	符合性时间
完成mod TU117的主喷嘴半燃油总管	500运行小时(见注2)
未完成mod TU117的主喷嘴半燃油总	200运行小时

表1-定期更换

未完成/完成mod TU117的优先喷嘴

200运行小时

注1: 根据本指令的目的,可用的主喷嘴半燃油总管或优先喷嘴是指自首次安装在一台发动机上起,或自最后的燃油流量试验起,或自按照适用的组件MM X-73-15-01-2的指南进行最后的热解清洁起,不超过本指令表1中规定的适用限制的件;注2: 对于完成mod TU117的主喷嘴半燃油总管,100运行小时的非累积容限可适用于本指令第(1)部分中规定的符合性时间。

(2) 自2016年1月19日(本指令第1次修订版生效之日)起,如果确定用于更换的主喷嘴半燃油总管或优先喷嘴是本指令注1中定义的可用的主喷嘴半燃油总管和优先喷嘴,允许将其安装上发动机,或将发动机安装上直升机。

如需调整完成本指令的时间或采取等效符合性方法,须得到适航 审定部门的批准。

五. 生效日期: 2016 年 12 月 06 日

六. 颁发日期: 2016 年 12 月 06 日

七. 联系人: 范仁钰

民航华东地区管理局适航审定处

021-22321202