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: CAD2009-MULT-24R1

修正案号: 39-6477

一. 标题: ARRIEL 1 系列涡轴发动机

二. 适用范围:

本指令适用于经过TU332改装,并且安装了Turboméca强制服务通告(MSB) A292 72 0825修订版B的图1中标出的M05模块(减速齿轮箱)的Arriel 1A1, 1A2, 1B, 1C, 1C1, 1C2, 1D, 1D1, 1E2, 1K, 1K1, 1S和1S1涡轴发动机,所有序列号。这些发动机装于但不限于下列直升机:

欧 直 的 AS350B/BA/BB/B1/B2 , EC145/MBB-BK117-C1 和 AS365N; Agusta的A109K2; Sikorsky的S-76A+和S-76A++。

三. 参考文件:

- 1. EASA AD No. 2009-0245-E:
- 2. Turboméca 强制服务通告(MSB) A292 72 0825, 修订版 B, 2009 年 10 月 6 日, 及经批准的后续版本。

四. 原因、措施和规定 本适航指令替代 CAD2009-MULT-24, 39-6341

在生产和修理过程中,M05模块(减速齿轮箱)前机匣内有可能安装了不具备符合性的滑油管路。强制服务通告A292 72 0825修订版B所列出的M05模块就有可能存在不具备符合性的滑油管路。

这种不符合性可能导致滑油管路堵头松脱,继而出现滑油箱快速 泄漏,而驾驶舱内不会出现低滑油压力警告,最终可能造成非指令性 空中停车。对于单发直升机来讲,其结果可能是紧急自旋着陆。

另外,滑油管路堵头松脱造成的滑油泄漏还有可能导致发动机着 火。

自从指令CAD2009-MULT-24(EASA AD No. 2009-0117-E)颁发以来,又得到了以下新的信息:

- 发现另外6个M05模块受不具备符合性的滑油管路影响;
- 研制出钢质堵头作为可供选择的修理方案。

本指令替代CAD2009-MULT-24是参考了Turboméca强制服务通告 (MSB) A292 72 0825修订版B,该服务通过增加了6个受影响的模块,并允许使用备选的修理方案作为最终行动。

除非事先已经完成,否则在本指令生效后完成以下要求:

1.在下次飞行之前,按照Turboméca MSB A292 72 0825 修订版B的1.C.(1)(a) 段、2.A段和图2的指示,检查M05滑油管路是否存在滑油渗漏。

注: 安照Turboméca MSB A292 72 0825修订版A进行检查是可接受的。

如果发现有渗漏:

- (1.1) 应用下列修理程序中的一个:
- 使用Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的2.B.(1)(a)段和 图3、4确定的人造橡胶修理;或者
- 安装Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的2.B.(1)(b)段和 图5确定的钢质堵头。

这都是本指令的最终行动。

如果没有发现渗漏:

- (1.2) 在下一个75飞行小时内,每4小时或当天最后一次飞行后(先到为准)重复检查。
- (1.3) 75飞行小时过后,在当天最后一次飞行后,按照适用的Arriel 1发动机维修手册05-20章进行例行滑油渗漏检查,特别注意Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的图2所示的M05滑油管路。
- 2. 本指令(1.1)段确定的修理程序是本指令的最终行动,必须在 本指令生效后3个月内完成其中的一个。

注:受本指令影响的M05模块的序列号在Turboméca MSB A292 72 0825修订版B的图1中列出,发动机序列号也同时给出,如果二者之间有冲突,联系Turboméca解决。

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: 2009年11月12日

六. 颁发日期: 2009年11月11日

七. 联系人: 金奕山

中国民用航空总局航空器适航审定司

010-64473269