# 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: CAD2014-MULT-06R1

修正案号: 39-8043

一. 标题: 修订航空器飞行手册-坠落位置指示设备

## 二. 适用范围:

本适航指令适用于HR Smith(技术发展)公司的15-503-134和15-503-134-1系列坠落位置指示器(CPI)系统,该系统与件号(P/N)为503-22-()的控制面板、件号(P/N)为503-21的信标释放单元、以及件号(P/N)为503-24-()(包括503-24)或者503-42-()(包括503-42)的系统界面单元安装在一起。但是,与件号(P/N)为503-24-A、503-24-()-A、503-24-G、503-24-()-G、503-42-A、503-42-()-A、503-42-G或者503-42-()-G的系统界面单元安装在一起的CPI除外。

据知,该CPI系统安装在但不限于安装在下述航空器上:

- 欧直 (Eurocopter) 的EC 155 B、EC 155 B1、AS 365 N、AS 365 N3、AS 365 N3、AS 332 L1、AS 332 L2和EC 225 LP直升机;
- 欧直德国(Eurocopter Deutschland)的EC 135系列、BK117-C2 直升机;
- 阿古斯塔(Agusta Westland)的A109系列、AB139和AW139直 升机;
- 西科斯基(Sikorsky)的S-61N、S-76系列和S-92A直升机;以及 MD直升机公司的MD900直升机。

# 三. 参考文件:

1、EASA AD 2014-0095, 2014年4月23日

四. 原因、措施和规定 本适航指令替代 CAD2014-MULT-06, 39-7942

在直升机事故调查中发现,一旦将可部署的CPI手动选择在 TRANSMIT位置,CPI将不能通过重力开关或者着水激活开关自动部 署,除非通过在驾驶舱控制面板上按TEST/RESET按钮来重置系统。 如果不纠正,该状况可能延误对幸存人员的定位和援救。

为解决该潜在的不安全状况,颁发了适航指令CAD2014-MULT-06(39-7942),要求临时修订航空器飞行手册(AFM)并安装标牌。该适航指令还要求用改进的零件更换系统界面单元,作为临时AFM修订和安装标牌的终止措施。

自该适航指令颁发起,发现受可能的不安全状况影响的航空器的范围大于原先确定的范围,并且安装标牌的要求不仅适用于安装自动固定(AF)紧急定位发射机(ELT)的航空器,还适用于安装自动便携(AP)ELT的航空器,只要其带有受影响的CPI。并且,该适航指令的适用性也需要进一步澄清。为此,本适航指令取代适航指令CAD2014-MULT-06(39-7942),保留原指令的要求。本适航指令还规定了符合AFM修订的替代方法。

除非事先已经完成,否则在规定的时间之内完成以下工作:

- (1) 在本适航指令表1规定的符合性时间之内,根据航空器构型,同时完成本适航指令(1.1)段和(1.2)段的规定。
- (1.1) 在靠近CPI控制面板处安装标牌"在水上不得选取TRNSMIT 位置(DO NOT USE TRANSMIT OVER WATER)"。
- (1.2) 将本适航指令复印件插入到AFM的应急程序章节 (Emergency Procedures Section)来修订受影响的航空器的AFM,并且相应操纵飞行:

当在水面上飞行时:

- 不得使用信标发送开关(Beacon Transmit Switch)来人工打开 CPI,并且
- 在紧急情况下仅使用部署信标开关(Deploy Beacon Switch)来打开CPI。

| 表1-安装标牌和修订 | 「AFM的符合性时间  |
|------------|-------------|
|            | <b>/ } </b> |

| 航空器构型              | 符合性时间            |
|--------------------|------------------|
| 装有CPI并且还装有AF ELT的航 | 在2014年1月31日后30天内 |
| 空器                 |                  |
| 装有CPI并且还装有AP ELT的航 | 在本适航指令生效之日后30天内  |
| 空器                 |                  |

- 注1:选择合适的位置安装标牌,确保标牌的指令被正确地解读, 仅适用于CPI控制面板的操作。AF ELT和/或AP ELT的操作不受本适航 指令的影响。
- 注2: 仅装有CPI、没有AF ELT和/或没有AP ELT的航空器不受本适航指令第(1)段要求的影响。
- (2) 将本适航指令附录A纳入航空器AFM应急程序章节是本适航指令(1.2)段要求的可接受符合性方法。
- 注3: "纳入"指将本适航指令附录A的复印件插入AFM中,或者将附录A的内容放到AFM中。
- (3) 在2013年1月31日后的24个月之内,根据经批准的航空器维修指令,用件号(P/N)为503-24-A、503-24-()-A、503-24-G、503-24-()-G、503-42-A、503-42-()-A、503-42-G或者503-42-()-G的改进零件更换件号(P/N)为503-24-()或者503-42-()的系统界面单元(在手动激活之后自动部署CPI)。
- (4) 除非符合本适航指令的要求,自本适航指令表2规定之日起,禁止在航空器上安装HR Smith(技术发展)公司的15-503-134和15-503-134-1系列坠落位置指示器(CPI)系统,该系统与件号(P/N)为503-22-()的控制面板、件号(P/N)为503-21的信标释放单元、以及件号(P/N)为503-24-()或者503-42-()的系统界面单元安装在一起。但是,与件号(P/N)为503-24-A、503-24-()-A、503-24-G、503-24-()-G、503-42-A、503-42-()-A、503-42-G或者503-42-()-G的系统界面单元安装在一起的CPI除外。

表2

| 装有CPI并且还装有AF ELT的航空器 | 自2014年1月31日 |
|----------------------|-------------|
| 装有CPI并且还装有AP ELT的航空器 | 自2014年5月7日  |

(5) 对于安装了CPI以及AF ELT或AP ELT的所有航空器,按照本适 航指令第(3)段的规定进行了改装的航空器,则取消本适航指令第(1)段 要求的对AFM的修订和标牌。

完成本适航指令可采取保证安全的替代方法或调整完成时间,但 必须得到适航部门的批准。

# 附录A AFM应急程序修订 Appendix A

### **AFM Emergency Procedures amendment**

#### When flying over water:

- Do not use the Beacon Transmit Switch for manual activation of the CPI, and
- Use only the Deploy Beacon Switch to activate the CPI in emergency.

#### **NOTE**

THIS AFM PAGE MUST NOT BE REMOVED FROM THE FLIGHT MANUAL UNTIL MODIFICATION OF THE AIRCRAFT, AS REQUIRED BY PARAGRAPH (3) OF EASA AD 2014-0095, IS ACCOMPLISHED.

五. 生效日期: 2014年5月7日

六. 颁发日期: 2014年5月7日

七. 联系人: 路遥

中国民用航空总局航空器适航审定司

010-64481186