

中国民用航空总局



CIVIL AVIATION
ADMINISTRATION OF CHINA

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：CAD1994-B214-01

修正案号：39-1250

一. 标题： 建立主减上行星齿轮支座(CARRIER)履历

二. 适用范围：

所有214B, 214B-1和214ST型直升机

三. 参考文件：

FAA AD 94-02-05 39-8803

四. 原因、措施和规定

为防止频繁起飞(大功率状态)引起主减上行星齿轮支座，PN:214-040-077-007和214-040-077-101, 疲劳故障，导致主减失效使直升机失去控制的情况发生，除以前已完成外，完成以下工作：

1. 在本指令生效后25飞行小时(TIS)内完成以下工作：

1). 给受影响的支座设立一个履历卡或等效的记录；

2). 如可能的话，从维护记录确定支座的实际飞行小时。若不能确定，则以每年900TIS算，不满一年的按比例折算；

3) 对214S型直升机支座大功率状态次数累计的确定和记录方法如下：

a) 如大功率状态的次数不能确定，则以1.2)段获得的飞行小时，按每小时11次计算；

b) 如果大功率状态次数已知，则记录其次数作为大功率状态总累积次数。

4) 对214B和214B-1型直升机支座大功率状态次数累计的确定和记录方法如下:

a) 如大功率状态的次数不能确定, 则以1. 2) 段获得的飞行小时, 按每小时12次计算

b) 如果大功率状态次数已知, 则把其次数除以2, 所得的结果作为大功率状态的总累积次数.

2. 自本指令生效起, 继续记录大功率状态, 对214B和214B-1型直升机, 把大功率状态发生的次数除以2后, 再添加到以前的记录总数上. 对214ST型直升机, 直接把发生的大功率状态次数添加到以前的记录总数上.

3. 按下面要求拆下支座:

1) 对在本指令生效之日已累积59400或更多的大功率状态次数的支座, 在其再累积600次大功率状态或之前, 拆下支座;

2) 对在本指令生效之日累大功率次数不到59400次的支座, 在其累积次数到达60000次时或之前, 拆下支座.

4. 本指令通过对支座建立一个新的退役寿命, 60000次大功率状态, 来修订维修手册的适航限制部分. 然而, 对在本指令生效之日已累积59400次或更多的支座, 在再累积600次大功率状态或之前, 不需拆下.

5. 执行本指令可采取安全的等效措施, 但必须经适航部门的批准.

五. 生效日期: 1994 年 7 月 28 日

六. 颁发日期: 1994 年 7 月 28 日

七. 联系人: 祝海鹰
民航中南管理局适航处
6678901-2536