### 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: CAD2010-E135-02R1

修正案号: 39-6971

一. 标题: 仪表 - 仪表控制面板 - 飞行限制/改装

#### 二. 适用范围:

型号为EC 135 P1(CDS), EC 135 P1(CPDS), EC 135 P2(CPDS), EC 135 P2+, EC 135 T1(CDS), EC 135 T1(CPDS), EC 135 T2(CPDS), EC 135 T2+ 装有件号为C19269AA仪表控制面板的所有序列号直升机。

#### 三. 参考文件:

1.EASA AD: 2010-0207R1, 2011 年 5 月 25 日颁布:

2.欧直紧急服务通告 (ASB) EC135-31A-053, 修订 2 版, 2011 年 5 月 23 日颁布以及后续经批准的版本。

## 四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2010-E135-02, 39-6780

最近的飞行测试显示,在某些仪表控制面板(ICP),转动某些BARO 旋钮的要求力量过小以至于可能会意外转动这些旋钮。

这个情形如果不被发现和纠正,将产生错误的高度信息,飞行员需要核对备份仪表而增加工作量,并在仪表飞行规则(IFR)飞行时,可能导致失去高度,增加坠地的风险。

CAAC颁发紧急指令CAD2010-E135-02来解决和纠正不安全的情形。近来,ICP制造商通知欧直ICP装置自序列号(s/n) E3000起已经

在生产时根据修订(Amdt.)C进行了纠正。如果返回Thales进行改装的话,这个改装同样对现存装置可用。

基于上述描述原因,修订本指令明确用一个已经执行改装标准 "Amdt.C"的ICP安装到受影响的ICP来满足本指令改装的要求是可接受的方法。

本指令要求鉴别受到影响的ICPs,对安装了这些ICPs的直升机实施 飞行限制,并改装每个受到影响的ICP以纠正BARO旋钮的摩擦。改装 后,这个飞行限制就不再适用,并可以从直升机上去除。

完成下述要求的措施,除非事先已经完成:

- (1) 在2010年10月12日[本指令初版的生效日期]后的10天内,鉴别 安装在直升机上件号为P/N C19269AA的ICP的序列号。
- (2) 如果本指令(1) 中要求鉴别出的ICP序列号列在本指令的表1中,在下次飞行前,根据欧直紧急服务通告(ASB) EC135-31A-053的说明在ICP显著位置安装一个铭牌"Single Pilot IFR operation is prohibited (禁止单人仪表飞行规则运行)",并告知所有相应的飞行机组。
- (3) 在2010年10月12日[本指令初版的生效日期]后的2个月内,根据欧直紧急服务通告(ASB)EC135-31A-053的说明改装该ICP,或用已经执行过改装标准"Admt.C"(或更高版本)的装置更换IPC。
- (4)根据本指令(3)节中要求对直升机改装后,本指令(2)节中要求的铭牌可以从直升机上拆除。
- (5)自2010年10月12日[本指令初版的生效日期]起,不得安装任何序列号列在本指令表1中件号为P/N C19269AA的ICP到任何直升机上,除非该ICP已经根据欧直紧急服务通告(ASB)EC135-31A-053的说明完成改装,或如果该ICP已经执行过改装标准"Admt.C"(或更高版本)

	表1:	件号为P/N C19269AA仪表控制面板
--	-----	-----------------------

序列号		
E0034	E1271	E1972
E0055	E1391	E2041
E0066	E1434	E2117
E0081	E1462	E2156 至 E2400 (含)
E0097	E1486	
	E1490	
E0252	E1529	

E0456	E1582	
E0467	E1730	
E1029	E1849	
E1117	E1874	
E1179	E1891	

注:在安装在直升机上之前,或在作为更换件交付之前,序列号自E2401至E2999件号(P/N)为C19269AA的ICP,欧直公司已经按本指令的要求进行了改装。

完成本指令可采用安全的等效替代方法或调整完成时间,但必须得到适航审定部门的批准。

五. 生效日期: 2011年5月25日

六. 颁发日期: 2011年5月27日

七. 联系人: 郭勇刚

民航华东地区管理局适航审定处

021-22326112