

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：CAD1998-B212-01

修正案号：39-2230

一. 标题： 检查并替换贝尔 212 直升机尾桨轆头

二. 适用范围：

装有尾桨轆头组件，件号(P/N) 212-010-704-所有尾号，  
P/N212-010-744-所有尾号，或者P/N212-011-702-所有尾号的贝尔212  
直升机。

三. 参考文件：

1. FAA 优先信件适航指令 98-11-15；
2. 贝尔直升机公司 ASB212-96-100，改版 A(1998 年 5 月 18 日颁发)；
3. 贝尔直升机公司 ASB212-96-101(1996 年 9 月 3 日颁发)。

四. 原因、措施和规定

为防止尾桨轆头（轆头）的失效，造成尾桨功能丧失，从而失去对直升机的控制，应完成以下工作，除非已事先完成：

(a)在下次飞行前，应对适用范围内的直升机和尾桨轆头组件(轆头组件)的所有历史记录进行检查，以确定是否有对轆头可能加上过大的弯曲载荷的静载荷或动载荷事件记载。如果有这类记载存在,在下次飞行前完成本指令的(b)节。

注：过大的弯曲载荷的例子包括暴露于大的阵风（如旋翼下洗气流或尾桨阵风）；不适当的地面操作（这种情况下尾桨桨叶被用作扶

手)；不适当的变距轴承拆除(这种情况下当压出轴承时，铥头支承不适当)；某种类型的地面撞击(如被车辆撞击)；或者因为桨叶撞击而更换损伤的尾桨桨叶的事件。在有功率或无功率突然停止事件或重着陆时可能发生动过载。

(b)在以后的150个日历日内，拆下铥头组件并用一个零服役时间的适航的铥头组件替换，或用已经按照贝尔直升机公司紧急服务通告(ASB)212-96-100，改版A(1998年5月18日颁发)，或者ASB212-96-101(1996年9月3日颁发)，选用任何一个都适用的ASB，进行X-射线衍射检查的适航的铥头组件(不用考虑服役时间)来替换。当铥头组件被替换后，对装有P/N212-011-702-所有尾号的铥头组件的直升机，安装一个适航的尾桨挥舞限制块P/N212-011-713-103，对装有P/N212-010-704-所有尾号或P/N212-010-744-所有尾号的铥头组件的直升机，安装一个适航的耳轴组件P/N212-010-738-001。如果在本指令生效后，在完成本节之前，发生任何本指令(a)节所述的事件，那么在下次飞行前完成本节所要求的工作。

(c)在完成本指令(b)节的要求后，以后在服役时间不超过25小时的间隔，或者在发生本指令(a)节描述的任何事件后的下次飞行前，按照ASB212-96-100，改版A(1998年5月18日颁发)的第三部1节，检查耳轴组件，如有必要，替换铥头组件和耳轴组件；或者按照ASB212-96-101(1996年9月3日颁发)的第三部的1, 2和3节，检查尾桨挥舞限制块，如有必要，更换铥头组件和挥舞限制块，选用任何一个适用的ASB。

(d)完成本指令可采取能保证安全的替代方法或调整完成的时间，但必须得到适航当局的批准。

五. 生效日期：1998年6月16日

六. 颁发日期：1998年6月16日

七. 联系人： 朱雪峰  
民航总局航空器适航司  
010-64091133