# 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: CAD2008-S365-01R2

修正案号: 39-8064

一. 标题: 水平安定面极限速度和下降率的限制

#### 二. 适用范围:

本指令适用于所有序列号的SA 365 N, SA 365 N1, AS 365 N2和 AS 365 N3直升机,已执行了空客直升机改装 (mod) 07 55B28的除外。

## 三. 参考文件:

- 1、EASA AD 2008-0204R1, 2014年5月21日颁发:
- 2、欧直紧急服务通告 ASB 01.00.60, 原版, 2008 年 6 月 6 日颁发, 修订版 1, 2008 年 12 月 2 日颁发;

及以后经批准的修订版本。

## 四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2008-S365-01R1, 39-6173

欧直接到几起AS 365 N3直升机水平安定面失效的报告。这些失效 发生在接收试飞和机组训练过程中进行极限速度演示时,导致故障部 分在飞行中分离和丢失。在每个案例中,直升机都能成功返航。

为保证飞行和地面人员的安全,曾经颁发了紧急指令 CAD2008-S365-01(对应EASA AD 2008-0110-E),限制了装有某些

件号水平安定面的直升机的极限速度。

自从CAD2008-S365-01颁布以后,实验结果表明,所报告的事件可能是由高速下降阶段产生的振动现象引起的,与水平安定面安装的件号(P/N)无关。

在进一步研究未制定出最终解决方案前,颁发了CAD2008-S365-01R1,替代并保留了CAD2008-S365-01的要求,扩展了VNE限制至全部SA 365 N和AS 365 N直升机,无论安装了哪个件号的水平安定面,另外,要求执行在指示空速超过140节时的-1500英尺/分钟下降率限制。

考虑到SA 366 G1直升机水平安定面的装配程序中,改变了安定面的气动性,因此认为CAD2008-S365-01R1所述的不安全情况不存在于此机型,从CAD2008-S365-01R1适用范围中删除SA 366 G1机型。

CAD2008-S365-01要求的极限速度限制可以从这些直升机中删除。

自从CAD2008-S365-01R1颁布以来,空客直升机开发了提高水平安定面气动性能的改装(mod)07 55B28。

本指令进行修订,从适用范围排除了已完成改装(mod)07 55B28的直升机

自2014年5月21日起,要求完成以下工作,除非已事先完成:

- 1、自2008年6月7日(CAD2008-S365-01生效日)起,按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60指南完成以下工作:
- -修订旋翼机飞行手册RFM,增加150节(指示空速)极限速度限制。可以把本指令复印件插入RFM来完成修订。
- -按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60第2B段,图1条款1的说明,在驾驶舱仪表板上安装一个或多个标签(标牌),使得机长和副驾驶能充分看到。
- 2、自2008年12月8日 (CAD2008-S365-01R1生效日)起下次飞行前,按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60 (修订版1)指南完成以下工作:
- -修订旋翼飞行手册RFM,增加指示空速超过140节时的-1500英尺/分钟下降率限制。可把本指令复印件插入RFM来完成修订。
- -按照欧直紧急服务通告ASB 01.00.60(修订版1)第2B段,图1条款2的说明,在驾驶舱仪表板上安装一个或多个标签(标牌),使得机长和副驾驶能充分看到。

完成本指令可采取能保证安全的等效替代方法或调整时间完成, 但必须得到适航当局的批准。 五. 生效日期: 2014年5月29日

六. 颁发日期: 2014年5月29日

七. 联系人: 朱江

民航中南地区管理局适航审定处

020-86130011