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-37

修正案号: 39-8115

一. 标题: 检查尾旋翼驱动法兰

二. 适用范围:

本指令适用于已执行空客直升机0763B64改装的所有序列号的SA 365 C、SA 365 C1、SA 365 C2、SA 365 C3、SA 365 N、SA 365 N1、AS 365 N2、AS 365 N3、SA 366 G1、EC 155 B、EC 155 B1直升机。

三. 参考文件:

- 1、EASA AD 2014-0165, 2014年7月14日颁发;
- 2、空客直升机(ASB) AS365-63.00.18, 原版, 2014年7月9日颁发:
 - 3、空客直升机(ASB) SA365-65.50, 原版, 2014年7月9日颁发;
 - 4、空客直升机(ASB) SA366-63.09, 原版, 2014年7月9日颁发;
- 5、空客直升机(ASB) EC155-63A012, 原版, 2014 年 7 月 9 日颁发;

及以后经批准的修订版本。

四. 原因、措施和规定

几起Shur-Lok螺母拧紧扭矩损失的事件报告给空客直升机。该Shur-Lok螺母的作用是固定主齿轮箱(MGB)尾旋翼驱动法兰。

随后调查显示,Shur-Lok螺母拧紧扭矩损失是由于Shur-Lok螺母锁定功能失效造成的。此锁定功能通常通过两片防旋转垫片进入MGB输出轴齿轮末端的两个狭槽来保证。

这种现象如不加以发现并纠正,可导致Shur-Lok螺母发生松动,最终螺母完全松脱,可能使得尾旋翼驱动减少,后传动装置产生有害振动,并导致直升机的控制性下降。

为了纠正这个不安全情况,空客直升机颁发紧急服务通告(ASB) AS365-63.00.18、SA365-65.50、SA366-63.09、EC155-63A012,根据直升机型号适用性,提供检查指南。

鉴于上述原因,本指令要求对尾旋翼驱动凸缘内的径向间隙和 Shur-Lok螺母情况进行一次性检查,根据发现的情况,完成纠正措施。 自本指令生效之日起,要求完成以下工作,除非已事先完成:

- 1、自本指令生效之日起的110飞行小时内,根据空客直升机(ASB) AS365-63.00.18或SA365-65.50或SA366-63.09或EC155-63A012(按直升机型号适用性)的第3.A和第3.B段的要求,检查MGB尾旋翼驱动凸缘的Shur-Lok螺母。
- 2、如果在按照本指令第四.1段要求进行检查时发现任何不符合项的,根据空客直升机(ASB)AS365-63.00.18或SA365-65.50或SA366-63.09或EC155-63A012(按直升机型号适用性)的详细说明,在下次飞行前,根据空客直升机(ASB)AS365-63.00.18或SA365-65.50或SA366-63.09或EC155-63A012(按直升机型号适用性)的要求完成纠正措施。

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7月28日

六. 颁发日期: 2014年7月28日

七. 联系人: 朱江 民航西南地区管理局适航审定处 020-86130011