



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-E135-03R2

修正案号: 39-9028

一. 标题: 旋翼飞行控制-尾旋翼, 周期和总距控制杆-检查/修理

二. 适用范围:

本指令适用于所有序列号的 EC135 P1 (CDS)、EC135 P1 (CPDS)、EC135 P2 (CPDS)、EC135 P2+、EC135 T1 (CDS)、EC135 T1 (CPDS)、EC135 T2 (CPDS)、EC135 T2+、EC635 P2+和 EC635 T2+直升机,和所有序列号的 MBB-BK117 C-2 直升机。

三. 参考文件:

1. EASA AD: 2010-0058R1, 2017 年 4 月 7 日发布;
2. 欧直公司紧急服务通告 EC135-67A-019, 修订 3, 2009 年 12 月 16 日, 及后续经批准的版本, 或空客直升机紧急服务通告 EC135-67A-019, 修订 4, 2017 年 4 月 3 日, 及后续经批准的版本;
3. 欧直公司紧急服务通告 MBB-BK117 C-2-67A-010, 修订 3, 2010 年 2 月 8 日, 及后续经批准的版本, 或空客直升机紧急服务通告 MBB-BK117 C-2-67A-010, 修订 4, 2017 年 4 月 3 日, 及后续经批准的版本。

四. 原因、措施和规定

在对一架 MBB-BK 117 C-2 完成检查时发现, 轴承没有被正确的固定。这一情况, 如果没有被发现并纠正, 会引起相应的控制杆沿轴

向方向移动，并与直升机结构相碰，很可能导致降低对直升机的控制。由于 EC135 和 MBB-BK117 C-2 直升机的一些轴承都按相同的程序进行固定，它们都受到了此潜在不安全状况的影响。

为了应对和纠正此不安全状况，LBA 德国颁发了 D-2008-178（对于 EC135/EC635）和 D-2008-179（对于 MBB-BK117 C-2）要求重复检查受影响的轴承，并根据检查结果进行更换或修理。在这些指令发布后，欧直（ECD）公司开发了一项改装，从而使得允许延长检查间隔。因此，CAAC 发布了 CAD2008-E135-03R1（EASA AD 2010-0058），替代了 LBA 指令并保留了其要求，同时要求执行所引入的新垫圈和衬套的改装，并延长了改装后的检查间隔。

最近根据运营中的直升机数据和反馈的评估，确定受影响的控制杆改装后，不再需要重复检查以应对此不安全状况。重复检查的要求现在包含在维修手册的第 5 章中。

鉴于上述原因，本指令此次修订以删除重复检查的要求。

检查：

4.1 [删除]；

4.2 [删除]；

4.3 [删除]；

改装：

4.4 对于序列号不超过 0829（含）的 EC135 和 EC635 直升机和序列号不超过 9310（含）的 MBB-BK117 C-2 直升机：在 2010 年 4 月 13 日（CAD2008-E135-03R1 生效之日）后的 12 个月内，根据 ECD ASB EC135-67A-019（修订 3）或 ASB MBB BK117 C-2-67A-010（修订 3），按适用性，通过翻新垫圈和衬套改装受影响的控制杆；

4.5 [删除]；

4.6 [删除]；

部件安装：

4.7 安装在直升机上的控制杆或控制杆组件备件是在 2009 年 12 月 16 日之前交付的：在安装后的 50 飞行小时（FH）内，但不在安装后累计 10FH 之前，按照 ECD ASB EC135-67A-019（修订 3）或 ASB MBB BK117 C-2-67A-010（修订 3），按适用性，完成一项单次检查。

4.8 如果在本指令 4.7 节所要求的检查期间，检查到不合适的粘连

(bonding), 在下次飞行前, 按照 ECD ASB EC135-67A-019 (修订 3) 或 ASB MBB BK117 C-2-67A-010 (修订 3), 按适用性, 更换受影响的部件或完成一项粘连修理。

4.9 [删除]。

如需调整完成本指令的时间或采取等效符合性方法, 须得到适航审定部门的批准。

五. 生效日期: 2017 年 04 月 07 日

六. 颁发日期: 2017 年 04 月 19 日

七. 联系人: 范仁钰
民航华东地区管理局适航审定处
021-22321202