
Sektion 2. Utlandstillverkad flygmateriel

TITEL: Byte av temperaturindikering.

GÄLLER: Bell Helicopter Textron Inc. och Agusta Bell modeller 206A, 206B, 206L-1 206L-3, AB 206A och AB 206B.

ÅTGÄRD: Utför åtgärd enligt TCA AD CF 95-19 och RAI AD 1996-115

TID FÖR ÅTGÄRD: Enligt TC AD CF-95-19 och RAI AD 1996-115.

UNDERLAG: BHTI Alert Service Bulletin 206-93-76 revision B och Alert Service Bulletin revision B eller senare utgåvor. Bolletino Technico 206-219.

REFERENS: TCA AD CF-95-19, RAI AD 1996-115

BESLUTSDATUM: 14 januari 2002

LFS 2002:11

Åtgärder enligt LVD utgör nödvändig förutsättning för ifrågavarande flygmateriels luftvärdighet. Referens BCL M 1.11.
Anteckning om åtgärd, som vidtagits i enlighet med LVD, skall införas i teknisk journal för berörd flygmateriel med hänvisning till ifrågavarande LVD-nummer. Angivet underlag refererar till senast gällande revision/utgåva. LVD utges i luftfartsverkets författningssamlingar LFS.

Postadress	Gatuadress	Telefonnummer	Faxnummer	Telegram	Telex
601 79 NORRKÖPING	Vikobplan 11	011-19 20 00	011-19 25 75	Civilair Norrköping	62450

CF-95-19 BELL

Applies to all Bell Helicopter Textron Inc. (BHTI) Model 206A, 206B, 206L, 206L-1 and 206L-3 helicopters.

Compliance is required within the next 100 hours time-in-service after the effective date of this directive, if not already accomplished.

An analysis conducted by the Engineering Branch of the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has confirmed that the change in colour of the zinc chromate type primers applied to couplings is unreliable as an overtemperature indicator. This situation, if not corrected, can lead to misjudgement of an overheated condition of the parts affected.

To ensure that any overheated condition is reliably detected during the pre-flight exterior check as per the approved Flight Manual, replace the zinc chromate type stripes with TEMP-PLATES in accordance with Part 1 of the applicable BHTI Alert Service Bulletin, dated 7 December 1993 or later revision, listed in the accompanying table.

Helicopter Model	Applicable Alert Service Bulletin
206A, 206B	206-93-76Revision B
206L, 206L-1, 206L-3	206L-93-91Revision B

This directive affects the accomplishment of FAA Airworthiness Directive 81-04-08. Read the TEMPPLATE overheat indicator instead of the zinc chromate primer.

Pilots are to be briefed on the TEMP-PLATES interpretation table included in these service bulletins.

Alternative means of compliance with the requirements of this directive may be used only if approved by the Director, Airworthiness Branch, Transport Canada, Ottawa. Any application should be made to the appropriate regional office.

This directive becomes effective 31 January 1996.



REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

SOGGETTO - OGGETTO:

Elicotteri BHTI e Agusta Bell della famiglia 206-
Albero motore-trasmissione p/n 206-040-100-13.

**N. 1996-115
del 24-05-
1996**

RIFERIMENTI:
-Documentazione della Ditta Costruttrice:

BHTI	Alert S.B. 206-79-5
BHTI	Alert S.B. 206-93-91
BHTI	Alert S.B. 206-93-76
AGUSTA	Boll. Tec. 206-219

Rev. 2
della P.A.
1981-185

- Prescrizioni Estere:

FAA USA	AD 81-04-08 Amdt.39-4037
TCA Canada	AD CF-95-19

P.A. Ripetitiva
SI

DATA DI ENTRATA IN VIGORE: 1 luglio 1996

SCADENZA:

Sottoindicata, se non già eseguito.

APPLICABILITA' :

Elicotteri Bell Helicopter Textron Inc. serie 206 A, 206 B, 206L-1 e 206L-3 e
Agusta Bell serie A.B.206 A e A.B.206 B.

DESCRIZIONE :

! (1) Reiterazione dei requisiti prescritti dalla PA 81-185, datata 6 ottobre 1981:

Al fine di prevenire l'avaria dell'assieme albero motore-trasmissione
si prescrive l'esecuzione di quanto appresso specificato:

(a) A partire dalla data del 30 maggio 1981 (vedi NOTA 2), prima
del primo volo di ogni giorno, ispezionare l'assieme albero motore-
trasmissione
p/n 206-040-100-13, per perdite di grasso e, dopo l'esecuzione di quan-
to previsto in (1)(c), ispezionare anche per evidenza di surriscaldamento.
L'albero deve essere ispezionato anche per danni visibili e sicurezza
delle fascette e/o bulloni usati nel montaggio dell'albero sui giunti
della trasmissione e del motore.
Se viene rilevata qualsiasi evidenza di perdita di grasso, di surriscal-
damento, oppure di qualsiasi altra discrepanza, smontare l'albero, ispe-
zionarlo e correggere l'anomalia prima di ulteriore impiego dell'elicot-
tero.

(b) Entro 50 ore di impiego dalla data del 30 maggio 1981 (vedi NOTA 2),
per gli elicotteri che a tale data abbiano totalizzato 250 o più ore di im-
piego e successivamente ad intervalli non superiori a 300 ore di impie-
go o sei mesi, quale delle due scadenze si verifica prima, oppure, pro-
ma che vengano totalizzate 300 ore di impiego, per gli elicotteri che
alla data del 30 maggio 1981 (vedi NOTA 2), abbiano totalizzato meno di
250 ore di impiego e successivamente ad intervalli non superiori a 300
ore di impiego o sei mesi quale delle due scadenze si verifica prima,
eseguire quanto segue:

(i) Rimuovere, smontare ed ispezionare l'assieme albero motore-tra-
smmissione p/n 206-040-100-13 ed i giunti p/n 206-040-108-005 e
p/n 206-040-117-001 in accordo con l'appropriato Maintenance

e/o Overhaul Manual. Sostituire le parti che a seguito dell'ispezione risultino difettose, prima di ulteriore impiego dell'elicottero.

Durante lo smontaggio porre particolare attenzione alla quantità e condizione del lubrificante presente nei giunti.

I giunti con fondo al cromato di zinco scolorito possono essere riammessi all'impiego se, a seguito dell'ispezione di cui sopra, non presentano anomalie.

Le superfici cadmate non devono mostrare evidenza di generale scolorimento o rigonfiamenti.

(ii) Rimuovere la vernice scolorita e riapplicare un nuovo strato di fondo prima del rimontaggio.

(iii) Rimontare e lubrificare in accordo con l'appropriato manuale di manutenzione.

(c) Alla prossima ispezione dell'albero, da effettuare secondo il paragrafo (1)(b) della presente P.A., eseguire quanto segue:

Spruzzare il rivelatore visivo di surriscaldamento (fondo al cromato di zinco TT-P-1757, MIL-P-8585) sulla superficie esterna di entrambi i giunti p/n 206-040-108-005, da flangia a flangia, in modo da formare due strisce larghe 25 mm., diametralmente opposte e parallele all'asse dell'assieme albero.

Al fine di prevenire una falsa indicazione di scolorimento prima della verniciatura, assicurarsi che la superficie del giunto sia esente da olio e grasso pulendo con metil etil chetone ed asciugando subito dopo.

ATTENZIONE: Evitare che il metil etil chetone venga a contatto con guarnizioni o parapolvere.

(d) Può essere autorizzato un volo di trasferimento presso una base dove possa essere eseguito quanto prescritto dalla presente P.A.

NOTA 1:

Prove di laboratorio hanno dimostrato che il fondo al cromato di zinco diventa color marrone ad una temperatura di circa 190 gradi C (375 gradi F). Questo scolorimento deve essere usato come avviso per eseguire immediatamente l'ispezione per surriscaldamento dell'assieme albero.

NOTA 2:

La PA 81-185 estende l'applicabilità agli elicotteri Agusta Bell AB 206 A e AB 206 B, per i quali i termini di scadenza decorrono dalla data del 6 ottobre 1981.

! (2) Nuovi requisiti prescritti dalla PA 96-115, derivanti dalla AD CF-95-19,

! datata 21 dicembre 1995:

! Una analisi eseguita da "Engineering Branch of the Transportation Safety Board"

! canadese (TSB) ha confermato che la variazione di colorazione dei fondi al cromato

! di zinco applicati ai giunti non è affidabile come indicazione di sovratemperatura

! ratura. Tale situazione se non corretta può portare a giudicare erroneamente

! una condizione di surriscaldamento della parte interessata.

! Al fine di assicurare l'individuazione affidabile di qualsiasi condizione di

! surriscaldamento sostituire, entro 100 ore di impiego dalla data di entrata in

! vigore della presente PA 96-115, le strisce al cromato di zinco con gli indica-

! tori di temperatura autoadesivi in accordo con il Bollettino a riferimento applicabile. Dopo la sostituzione riprendere il programma di ispezioni ripetitive

- ! tive prescritto al par. (1) (a) della presente PA 96-115.
! Interpretare le indicazioni e sostituire successivamente gli indicatori
! "TEMP-PLATE", se necessario, come previsto nello stesso bollettino applli-
! cabile a riferimento.

! La presente PA annulla e sostituisce la PA 81-185, datata 6 ottobre 1981.

English Translation

In case of any difficulty reference should be made to Italian original text.

- ! Airworthiness Directive 96-11, issued 24 May, 1996, Revision 2 of AD 81-090.

! EFFECTIVE DATE: 1 July, 1996

APPLICABILITY: Bell Helicopter Textron Inc. (BHTI) Model 206 A, 206 B, 206L-1, 206L-3 and Agusta Bell A.B.206 A, A.B.206 B series helicopters.

SUBJECT : Main input driveshaft assembly p/n 206-040-100-13.

REFERENCE: F.A.A. - AD 81-04-08 Bell Amdt. 39-4037
! Transport Canada AD CF-95-19, dated 21 December 1995.
BHTI Alert S.B. 206-79-5, dated October 24, 1979.
BHTI Alert S.B. 206-93-76, rev. B.
BHTI Alert S.B. 206L-93-91, rev. B.
Agusta Bollettino Tecnico 206-219.

COMPLIANCE : As indicated below.

DESCRIPTION:

- ! (1) Restatement of requirements of RAI AD 81-185:

To prevent failure of the main input driveshaft assembly, accomplish the following:

(a) Before the first flight of each day after May 30, 1981 (see NOTE 2), check the transmission input driveshaft assembly, P/N 206-040-100-13, for grease leakage and after compliance with paragraph (1) (c) of this AD, also check the inspection visual aid for signs of overheating. The driveshaft should also be inspected for visual damage and security of the clamps and/or bolts used in assembly of the driveshaft to transmission and engine couplings. If any signs of grease leakage, overheat condition, or other discrepancy exist, the driveshaft must be disassembled, inspected, and the discrepancy corrected before any further flight operations.

(b) Within the next 50 hour's time in service for helicopters with 250 or more hours' time in service on May 30, 1981 (see NOTE 2), and at intervals not to exceed 300 hours' time in service or six months, whichever comes first, thereafter, or prior to attaining 300 hours' time in service for helicopters with less than 250 hours' time in service on May 30, 1981 (see NOTE 2), and at intervals not exceed 300 hours' time in service or six months, whichever comes first, thereafter carry out the following:

(i) Remove, disassemble and inspect the main driveshaft assembly p/n 206-040-100-13 and driveshaft complings p/n 206-040-108-005 and p/n 206-040-117-001 in accordance with the appropriate Maintenance and/or Overhaul Manual.

Defective parts found during this inspection must be replaced prior to further flight.

Special attention should be given to the amount of lubricant present at teardown and the condition of the lubricant.

Outer couplings with discolored zinc chromate primer may be returned to service if no physical defects are found when

inspected per the manual. The cadmium plated surfaces must also show no signs of general discoloration or blistering.

(ii) Strip discolored paint and reapply new primer prior to reassembly.

(iii) Reassemble and lubrication pack in accordance with appropriate Maintenance Manual.

(c) At next shaft inspection to be performed in accordance with par. (1)(b) of this A.D., carry out the following:
Spray paint a "visual aid" (Zinc Chromate Primer, TT-P-1757, MIL-P-8585) to the outside diameter of both couplings P/N 206-040-108-005. Apply to the O.D. two (2) one inch wide zinc chromate paint strips from flange to flange, one hundred eighty degrees apart, parallel with the driveshaft assembly. To prevent false discoloration, insure coupling surface is free of oil/grease by first cleaning with M.E.K. and wiping surfaces dry before applying zinc chromate primer.

CAUTION: Do not allow MEK to come in contact with packings or boots.

(d) Special flight permits may be issued to fly the helicopter to a base where this AD can be accomplished.

NOTE 1:

Laboratory tests have confirmed that zinc chromate primer will turn brown at approximately 375 degrees Fahrenheit. The discoloration will serve as warning to immediately inspect the driveshaft assembly for cause of overheating.

NOTE 2:

For Agusta Bell AB 206 A and AB 206 B helicopters which are now included in the applicability of this AD, the effective date is October 6, 1981.

! (2) New requirements mandated by this AD:

! Compliance is required within the next 100 hours time-in-service, after the effective date of this AD 96-115.

! An analysis conducted by the Engineering Branch of the Transportation Safety

! Board of Canada (TSB) has confirmed that the change in colour of the zinc chromate type primers applied to couplings is unreliable as an overtemperature

! indicator. This situation, if not corrected, can lead to misjudgment of an overheated condition of the part affected.

! To ensure that any overheated condition is reliably detected during the check required in para. (1)(a) of this AD 96-115, replace the zinc chromate type stripes with "TEMP-PLATES" in accordance with Part 1 of the applicable referenced BHTI or Agusta Service Bulletin.

! After the accomplishment of the installation of the "TEMP-PLATE" read these overheat indicators instead of the zinc chromate primer and replace them, if necessary, as required in the applicable referenced Service Bulletin.

! This A.D. cancels and substitutes AD 81-185, dated 6 October 1981.

-----FINE/END-----

Il Certificato di Navigabilità dell'aeromobile sulle cui strutture od impianti deve essere applicata la Prescrizione di Aeronavigabilità in oggetto, scade di validità qualora essa non venga attuata nei termini prefissati. La effettuazione della Prescrizione di Aeronavigabilità deve essere annotata, a cura dell'Esercente, sui libretti dell'aeromobile, del motore o dell'elica.