

## Kister Tanja

---

**From:** LINDT Dieter  
**Sent:** 22 April 2015 12:43  
**To:** airworthiness directives  
**Subject:** RE: Revision 1 ASB MBB-BK117 C-2-88A-010 "WIRING HARNESS - Inspection of Collective Lever (Pilot) wiring"

**Categories:** Purple Category

Dear Tanja,  
the proposed revision is fine with me. I'm also convinced that the remaining consultation period (until 14 May) is sufficient. Please go ahead and publish the revised PAD.  
Thanks for your efforts  
Best regards,

**Dieter Lindt, M.A.**  
Project Certification Manager (Rotorcraft)  
European Aviation Safety Agency



**EASA**

**Tel.:** +49 221 89990-4353  
**Postal:** Postfach 10 12 53, 50452 Cologne, Germany  
An agency of the European Union 

---

**From:** Kister Tanja **On Behalf Of** airworthiness directives  
**Sent:** 22 April 2015 10:11  
**To:** LINDT Dieter  
**Subject:** RE: Revision 1 ASB MBB-BK117 C-2-88A-010 "WIRING HARNESS - Inspection of Collective Lever (Pilot) wiring"

Dieter,

The proposed Revision is attached.  
Please let me know if this version can be published and if the remaining consultation period (until 14 May) is sufficient.

Thanks, Tanja

---

**From:** LINDT Dieter  
**Sent:** 22 April 2015 09:40  
**To:** airworthiness directives  
**Subject:** RE: Revision 1 ASB MBB-BK117 C-2-88A-010 "WIRING HARNESS - Inspection of Collective Lever (Pilot) wiring"

Dear Tanja,

I also guess it is better to inform the community about this change now, so we should go ahead with a revised PAD.

Best regards,

**Dieter Lindt, M.A.**



---

**From:** Kister Tanja **On Behalf Of** airworthiness directives  
**Sent:** 22 April 2015 09:38  
**To:** LINDT Dieter  
**Subject:** RE: Revision 1 ASB MBB-BK117 C-2-88A-010 "WIRING HARNESS - Inspection of Collective Lever (Pilot) wiring"

Dear Dieter,

I agree that we need to refer to ASB Revision 01 in order to mandate the correct instructions.  
The AD text itself remains valid and does not require any changes from my point of view.

We can publish a revised PAD for consultation, referring to Revision 1 and giving a short explanation in the Reason section. Consultation could end on the foreseen date (14 May) or also later.  
Alternatively, we could introduce and explain Revision 1 with the final AD. However, if operators are likely to comment/have issues with the changed instructions, I would recommend revising the PAD.

Let me know if you prefer to revise the PAD, I will then send a draft later today.

Regards, Tanja

---

**From:** LINDT Dieter  
**Sent:** 22 April 2015 09:25  
**To:** airworthiness directives  
**Subject:** FW: Revision 1 ASB MBB-BK117 C-2-88A-010 "WIRING HARNESS - Inspection of Collective Lever (Pilot) wiring"

Dear Tanja,

I got additional information –see below- and I wonder if we need to update the PAD. With Rev.1 it is no longer possible to perform the inspection with collective lever installed.

Best regards,

**Dieter Lindt, M.A.**  
Project Certification Manager (Rotorcraft)  
European Aviation Safety Agency



---

**From:** Weiss, Frederik (Fa. Ferchau) [<mailto:frederik.weiss@airbus.com>]  
**Sent:** 20 April 2015 15:17  
**To:** LINDT Dieter

Cc: Lamour, Oliver

**Subject:** Revision 1 ASB MBB-BK117 C-2-88A-010 "WIRING HARNESS - Inspection of Collective Lever (Pilot) wiring"

Sehr geehrter Herr Lindt,

anbei übersende ich Ihnen Revision 1 des ASB MBB-BK117 C-2-88A-010, welches letzte Woche Donnerstag auf T.I.P.I. veröffentlicht wurde.

Zum Hintergrund der Revision:

AHD wurde von einem Operator über einen beschädigten transparenten Schrumpfschlauch informiert, der bei der Durchführung des ASBs gefunden wurde. Eine Beschädigung der Verkabelung wurde nicht festgestellt. Das Ende des schwarzen Schrumpfschlauches war nach deren Aussage über dem Ende des transparenten Schrumpfschlauches installiert und außerhalb der Engine Control Box sichtbar.

Durch die Revision 0 des ASBs war dieses Szenario leider nicht vollständig abgedeckt. Unter 3.B.2.1 wurde der Zustand des transparenten Schrumpfschlauches nicht überprüft, wenn das Ende des schwarzen Schrumpfschlauches außerhalb der Engine Control Box sichtbar ist. Diese Lücke wurde durch Revision 1 geschlossen.

Die Revision 1 sieht neben der Inspektion des schwarzen Schrumpfschlauches auch die Inspektion des transparenten Schrumpfschlauches vor, wodurch die Inspektion nur noch bei ausgebautem Collective Lever durchgeführt werden darf.

In Bezug auf Ihre PAD sollte meiner Meinung nach unter „Ref. Publications“ explizit die ASB Revision 1 (oder nachfolgend) genannt werden, sodass wir sicher gehen können, dass sowohl der transparente als auch schwarze Schrumpfschlauch überprüft werden.

Ich habe die Information des Weiteren in unsere CAW-Excel Liste ergänzt.

Mit freundlichen Grüßen

Frederik Weiss



**Frederik WEISS**

Flight Safety Engineer – EC145

Research & Development – Airbus Helicopters Deutschland GmbH

ETYA – Continuing Airworthiness

Phone: +49 906 71 6802

E-mail: [frederik.weiss@airbus.com](mailto:frederik.weiss@airbus.com)

**AIRBUS HELICOPTERS DEUTSCHLAND GmbH**

**Sitz der Gesellschaft / Registered Office: Donauwörth**

**Registergericht / Registration Court: Amtsgericht Augsburg HRB 16508**

**Vorsitzender des Aufsichtsrates / Chairman of the Supervisory Board: Guillaume Faury**

**Geschäftsführung / Board of Management:**

**Dr. Wolfgang Schoder, Vorsitzender / CEO; Ralf Barnscheidt; Johannes Kleidorfer; Oliver Schenzle**

---

#### CONFIDENTIALITY NOTICE

This communication and the information it contains is intended for the addressee ( s ) named above and for no other persons or organizations.

It is confidential and may be legally privileged and protected by law. The unauthorized use, copying or disclosure of this communication or any part of it is prohibited and may be unlawful.

If you have received this communication in error, kindly notify us by return e-mail and discard and/or delete the communication.

Thank you very much.

It is possible for e-mails to be intercepted or affected by viruses. Whilst we maintain virus checks on our e-mails, we accept no liability for viruses or other material which might be introduced with this message.

