



REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO

Prescrizione di Aeronavigabilità

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
Rev. 2 della P.A. 1981-090
P.A. Ripetitiva: SI

RIFERIMENTI:

Documentazione della Ditta Costruttrice:

AgustaWestland
BHTI
BHTI
BHTI

Prescrizioni Estere:

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

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'ispe-
zione risultino difettose, prima di ulteriore impiego dell'eli-

cottero.

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. 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 indicatori di temperatura autoadesivi in accordo con il Bollettino a riferimento applicabile. Dopo la sostituzione riprendere il programma di ispezioni ripetitive 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 applicabile 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 hours' 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 couplings 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 Navigabilit  dell'aeromobile sulle cui strutture od impianti deve essere applicata la Prescrizione di Aeronavigabilit  in oggetto, scade di validit  qualora essa non venga attuata nei termini prefissati.
La effettuazione della Prescrizione di Aeronavigabilit  deve essere annotata, a cura dell'Esercente, sui libretti dell'aeromobile, del motore o dell'elica.