

# PŘÍKAZ K ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

CAA-AD-032/2001

Datum vydání: 17. dubna 2001

## VRTULNÍK – SENZOR SNÍMÁNÍ OTÁČEK MOTORU

**Týká se:** vrtulníků 206B, 206L vyrobených firmou Bell Helicopter Textron Canada, vybavených motory Allison 250-C20R s varovnými senzory „Soloy“ snímání otáček motoru katalogových čísel 206-075-545-001, v souladu se Supplemental Type Certificate (STC) SH 95-46 (FAA STC SH4179NM, pro typ 206B) a SH 95-45 (FAA STC SH4169NM, pro typ 206L).

**Důvod vydání:** úpravou v letové příručce upozornit pilota na možnost chybného varování „Soloy“ senzorů při provádění autorotace.

**Datum účinnosti:** 27. dubna 2001.

**Provést v termínech:** Jak je popsáno v TC AD CF-2001-13 od data účinnosti tohoto PZZ.

**Postup provedení prací:** Dle pokynů v TC AD CF-2001-13 (příloha tohoto PZZ).

*Poznámky: Provedení tohoto PZZ musí být zapsáno do letadlové knihy. Případné dotazy týkající se tohoto PZZ adresujte na ÚCL technický inspektorát – Ing. B. Fiala. Pokud to vyžaduje povaha tohoto PZZ, musí být zpracováno do příslušné části dokumentace pro obsluhu, údržbu a opravy letadla. Tento PZZ byl vypracován na základě TC AD CF-2001-13, který nahrazuje FAA AD 91-23-15.*

**Ing. Pavel MATOUŠEK**  
**Ředitel technického inspektorátu**  
**Úřad pro civilní letectví**

**No.: TC AD CF-2001-13**

**Subject:** Bell 206B and 206L-Soloy Engine RPM Sensor

**Effective:** 27 April 2001.

**Replacement:** Supersedes FAA Airworthiness Directive (AD) 91-23-15.

**Applicability:** Bell Helicopter Textron Canada Model 206B and Series 206L helicopters, equipped with Allison 250-C20R engine and Soloy engine power-out warning sensors, part number 206-075-545-001, in accordance with Supplemental Type Certificate (STC) SH 95-46 (FAA STC SH4179 NM, applicable to Model 206B) and SH 95-45 (FAA STC SH4169NM, applicable to Model 206L).

**Compliance:** Within 15 days after the effective date of this AD, unless already accomplished.

**Background:** FAA AD 95-24-06, which superseded FAA AD 91-23-15, mandated the addition of a warning and a note to the Rotorcraft Flight Manual to alert the pilot of a potential false engine-out warning from the above-noted Soloy sensor when practicing autorotations. Because AD 95-24-06 was issued after the date of transfer of Bell 206 design responsibility to Canada, it was not applicable outside the US. The present Transport Canada AD mandates the same requirements as FAA AD 95-24-06. The improved sensor P/N 680-2551-1 replaces the original sensor P/N 206-075-545-001.

**Corrective Actions:** Revise the Limitations section of the applicable approved STC Rotorcraft Flight Manual Supplement by adding the following Warning statement and Note:

**WARNING: For aircraft with an engine-out sensor other than P/N 680-2551-1 only. To prevent false engine-out signals, the following procedure must be followed during practice auto-rotations. When entering a practice auto-rotation, avoid a pausing or creeping movement of any throttle decrease or increase between full open and idle. If movement is not made at a firm and continuous rate, N, RPM undershoot and/or oscillation may occur causing a momentary false engine-out warning light and audio indication.**

**NOTE: Ensure N1, RPM idle speed is set at 62-64%.”**

**Authorization:**

For Minister of Transport

B Goyaniuk

Chief, Continuing Airworthiness

Contact: Mr. Luc Deniger, Continuing Airworthiness, Ottawa telephone (613) 952-5385, facsimile (613) 996-9178 or e-mail [denigel@tc.gc.ca](mailto:denigel@tc.gc.ca) or any Transport Canada Centre.