

ILMAILULAITOS
CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

PL 50
FIN - 01531 VANTAA, FINLAND
Puhelin/Telephone 09 - 82 771
International + 358 9 82 771
Telefax 09 - 82 772499

LENTOTURVALLISUUSHALLINTO
FLIGHT SAFETY AUTHORITY

LENTOKELPOISUUSMÄÄRÄYS
AIRWORTHINESS DIRECTIVE



M 2649/99

6.4.1999

Lentokelpoisuusmääräyksen noudattaminen on ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden edellytyksenä. Määräyksen mukaisen toimenpiteen saa tehdä ja kuitata, ellei määräyksessä toisin mainita, se jolla ilmailumääräyksen AIR M2-1, AIR M4-1, AIR M5-3, AIR M5-10, AIR M6-1, OPS M2-10, JAR-OPS 1 tai JAR OPS 3 mukaisesti on oikeus tehdä kyseisen ilma-aluksen tai -välineen määrääi kaishuoltoja. Tehty toimenpide on merkittävä ilma-aluksen teknilliseen päiväkirjaan tai purjelentokoneen matkapäiväkirjaan. Lentokelpoisuusmääräys on annettu ilmailulain (281/95) 17§:n perusteella.

Robinson. Lisäys lentokäsikirjaan.

Koskee: Kaikkia Robinson R44-helikoptereita.

Viite: FAA AD 99-07-18.

Voimaantulo: 10.4.1999

Voimassaoloaika: Tämä määräys on voimassa toistaiseksi.

Toimenpiteet:

- A.** Tarkasta ennen seuraavaa lentoa helikopterin sarjanumero sekä vapaakytkimen osa- ja sarjanumero. Jos helikopterin sarjanumero on 0001 – 0541, 0543, 0556 tai 0565 ja vapaakytkimen osanumero on C188-3 ja sarjanumero 0003 – 0452, niin tee kohdan **B** mukaiset toimenpiteet. Muussa tapauksessa tämä määräys ei anna aihetta lisätoimiin, ja se voidaan kuitata täysin tehdyksi.
- B.** Laita ennen seuraavaa lentoa helikopterin lentokäsikirjan normaalitoimintaosaan sivun 4-8 ja 4-9 väliin joko Robinson Helicopter Company R44 Service Bulletinissa SB-32 oleva, helikopterin ohjaajalle tarkoitettu varoitusteksti tai alla oleva teksti.

”SPECIAL PILOT CAUTION

Some sprags in overrunning clutches have been found cracked in service. A broken sprag could conceivably prevent the clutch from overrunning when entering autorotation. Until the clutch in this aircraft has been replaced, do not enter practice autorotations by rapidly closing or 'chopping' the throttle. 'Chopping' the throttle could result in a sudden loss of rotor RPM if the clutch failed to disengage.

Enter autorotation by first lowering collective and then rolling off just enough throttle to produce a small visible split between the rotor and engine tachometer needles. If the clutch fails to disengage, immediately complete a power recovery. Perform hovering autos only after checking the function of the overrunning sprag clutch prior to lift-off, then smoothly rolling off the throttle from a low hover with the skids no more than two feet above the ground.

Be sure to perform the sprag clutch check (split tach needles) before every flight, not just the first flight of the day.”