

- Para a regulagem da manete de combustível, braço de comando do UCP com deverá estar coincidindo com o rasgo enquanto a manete estiver em LENTA.
- A marcha LENTA BAIXA do motor PT6 é de 52%
- Para a regulagem da RPM da hélice, PARA AUMENTAR o RPM máximo devemos girar o parafuso do batente máximo de RPM no sentido ANTI-HORÁRIO.
- Para AUMENTAR o NG MÁXIMO do motor, devemos girar o parafuso de batente máximo no sentido ANTI-HORÁRIO em incrementos de 1/8 de volta.
- Para o teste de aceleração rápida, a manete de potência deve ser avançada rapidamente para 97,5% NG e disparado o cronômetro simultaneamente.

- O GOVERNADOR de Hélices possui DOIS BATENTES – um de Nh máximo e um de Bandeira
- Para aumentar o NG da marcha lenta ALTA, devemos AUMENTAR o comprimento da HASTE telescópica da unidade de controle de Partida (UCP)
- Para diminuir o NG da marcha lenta ALTA, devemos DIMINUIR o comprimento da HASTE telescópica da unidade de controle de Partida (UCP)
- Para início da regulagem de Nh das Hélices, o braço de comando do Governador deverá ser colocado na posição 60° com o eixo do motor.
- Marcha lenta ALTA do motor PT6 é 65% de NG

- Para a regulagem de aceleração rápida no motor PT6, podemos regular girando o dome do FCU com no máximo 3 clicks.
- Para aumentar o NG da marcha lenta ALTA, devemos AUMENTAR o comprimento da HASTE telescópica da unidade de controle de Partida (UCP)
- Para DIMINUIR o Nh do motor PT6 de 101% para 100%, devemos girar o parafuso de RPM máximo na cabeça do governador no sentido HORÁRIO.
- Se, em um giro do motor PT6 percebemos que em um dos motores estão em 48% com as manetes em lento, então esses parâmetros são da marcha lenta BAIXA.
- Se, em um giro do motor PT6 percebemos que em um dos motores estão em 70% com as manetes em alto, então esses parâmetros são da marcha lenta ALTA.

- Quando atuamos na manete de combustível de lento para alto, estamos atuando em um componente apenas do motor que é o UCP
- Para o H.S.I. (Hot Section Inspection) abrimos o Flange “C”.
- Para abrir o Flange “C” do motor PT6 é preciso retirar 60 parafusos que seguram o flange.
- O máximo de folga no TIP CLEARANCE (espaço entre a ponta da palheta da turbina do compressor e os segmentos SHROUDS) aceitável é até 0,022” (0,022 polegadas).
- O mínimo de folga no TIP CLEARANCE (espaço entre a ponta da palheta da turbina do compressor e os segmentos SHROUDS) aceitável é de 0,008” (0,008 polegadas).

- A pressão de combustível do equipamento nos testes dos bicos injetores, que ao cortar, o leque de pulverização forma uma “cebolinha” é de 20 PSI.
- Para o H.S.I. (Hot Section Inspection) abrimos o Flange “C”.
- Motivos para abrir o Flange G:
 1. Vazamento de óleo para o interior da caixa de acessórios
 2. Desgastes das estrias do eixo de acionamento do arranque-gerador
 3. Vazamento de óleo no 1º estágio do compressor
- Quando acontece um vazamento pela gaxeta MENOR do “center tube”, o óleo vaza para dentro da caixa de acessórios.
- Quando acontece um vazamento pela gaxeta MAIOR do “center tube”, o óleo vaza para a ENTRADA DE AR DO COMPRESSOR.

- A medida da ferramenta especial para medir a estria do eixo de acionamento do arranque gerador é de 0,660” (comprimento máximo medido entre estrias) e deve ser realizada a cada **150 h**



ALTERADO

- Para o H.S.I. (Hot Section Inspection) abrimos o Flange “C”.
- Em caso indícios de óleo no chão e ausência deste no tanque de óleo do motor PT6 durante uma verificação de pré-voo, então, provavelmente, óleo vazou da CAIXA DE ACESSÓRIOS
- O diafragma rígido da caixa de acessórios é preso por 4 parafusos
- O “TIP CLEARANCE” ou as folgas nos segmentos SHROUDS são medido em 8 pontos, radiais.

- Após o fechamento do flange G devemos aguardar 72 horas para liberar para o voo.
- Se há indícios que o óleo vazou pela entrada de ar do compressor do motor PT6, então devemos abrir o Flange “G”.
- O Motor não dará partida caso em que as estrias do eixo do arranque gerador estiverem muito desgastadas.
- No motor PT6, a chaveta estando na posição 3 horas quer dizer que a esfera trava do eixo (BILHA) está na posição 12 horas.
- No motor PT6, as folgas nos segmentos SHROUDS são medidas das posições: 12, 6, 3, 9, 10, 4, 2 e 8 horas.

- Aumentar a vida do serviço das peças da seção quente do motor PT6, melhorar o desempenho do motor e evitar corrosão nas palhetas do motor são definições relacionadas à LAVAGEM DO COMPRESSOR.
- O serviço de lavagem do compressor está relacionado aos níveis orgânico, base e parque.
- Para ambientes ocasionalmente salinos são recomendados lavagem do compressor SEMANALMENTE.
- Para ambientes continuadamente salinos são recomendados lavagem do compressor DIARIAMENTE.
- Para cada motor PT6, é utilizado 10 litros de água para a lavagem a dessalinização do compressor

- Na lavagem do compressor devemos acoplar a magueira de pressão de ar no reservatório e regular a pressão para 50 PSI
- Ao utilizar água potável para a lavagem do compressor devemos esperar o motor esfriar completamente
- No procedimento de lavagem do compressor devemos colocar a ignição em desafoar para não haver centelhamento das velas
- Após as lavagens de compressor devemos secar o motor funcionando a 80% de Ng.
- Após a lavagem do compressor devemos girar o motor por 1 minuto

- Aconsejado a lavagem do compressor diariamente para motores sediados até a 50 km da costa
- Na hora da lavagem do compresor devemos injetar água quando o motor PT6 estiver com 5% de Ng
- Em pesquisa de pane, quando o motor não gira na partida (Ng zero), uma causa provável pode ser: arranque gerador alimentado com voltagem insuficiente.
- Em pesquisa de pane, quando o motor não gira na partida (Ng zero), podemos ter como investigação a verificação da bateria (ou fonte externa), cablagens e conexões elétricas.
- Em pesquisa de pane, quando há rotação excessiva do motor PT6, uma causa provável pode ser o desacoplamento da caixa de acessórios.

- Em pesquisa de pane, quando há rotação excessiva do motor PT6 temos como correção o envio do motor à uma oficina autorizada.
- Em pesquisa de pane, quando temos uma partida lenta, uma causa provável pode ser o procedimento de partida inadequado
- Em pesquisa de pane, quando o motor apresenta um Nh excessivo, uma causa provável pode ser o desguste do governador de hélices
- Em pesquisa de pane, quando há rotação excessiva do motor PT6 temos como uma causa provável um defeito no F.C.U.
- Em pesquisa de pane, quando não há aceleração normalmente do motor, temos como causa provável um vazamento ou restrição no F.C.U.

- Em pesquisa de pane, quando o T.I.T. está alto e que consta nas irregularidades de verificação de desempenho do motor tem como uma das causas prováveis o compressor sujo ou defeito na válvula de sangria de ar (blleed valve).
- Em pesquisa de pane, quando temos flutuações nas indicações dos instrumentos de torque, fluxo de combustível, T.I.T. e Ng temos como uma das prováveis causas a seção pneumática do governador de hélices desajustado
- Em pesquisa de pane, no sistema de lubrificação do motor com a pressão de óleo baixa, temos como uma das causas prováveis a válvula de alívio do sistema de lubrificação do motor defeituoso.
- Em pesquisa de pane, quando não há aceleração normalmente do motor, temos como causa provável um vazamento ou restrição no F.C.U.