



REGISTRO AERONAUTICO
ITALIANO

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

Prescrizione

64 - 26

P.166-23

Rev. 1

SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO

Aa/mm Piaggio P.166 e P.166B

Spazio riservato al protocollo in arrivo

SCADENZA

Sottoindicata

¹ RIFERIMENTI:

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:

Bollettino Tecnico Piaggio N° 166-38 in data 21 febbraio 1964.

Istruzioni per l'Esercizio Piaggio N°166-9 in data 10 ottobre 1963.

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

² TIPO DELLA PRESCRIZIONE: ISPEZIONE E MODIFICA

OGGETTO: RINFORZO DEL FALSO LONGHERONE ALA IN CORRISPONDENZA DELL'ATTACCO SULLA CENTINA 13 RELATIVO AL SUPPORTO DEL II TRONCO FLAP.

APPLICABILITA': Velivoli P.166 e P.166B come specificato nelle Parti I e II.

DESCRIZIONE :

Parte I - Ispezione

Su tutti i velivoli che hanno superato le 1000 ore di volo, ad eccezione dei n.c. 342, 356 e 358, l'ispezione di cui alle "Istruzioni per l'Esercizio" a riferimento deve essere effettuata entro una settimana dalla ricezione della presente P.A. Se vengono riscontrate crinature sui particolari interessati dall'ispezione in questione, è necessario eseguire subito la modifica di cui alla Parte II della presente P.A.

Parte II-Modifica

La modifica descritta nel Bollettino Tecnico a riferimento deve effettuarsi :

- Immediatamente, per i velivoli sui quali l'ispezione di cui alla precedente Parte I ha avuto esito non favorevole.
- Al primo check 4 (1200 ore o 36 mesi quale dei due scade prima) per i velivoli P.166 e P.166B (n.c. 409) che non hanno superato le 1200 ore di volo.
- Al primo check 3 o 4 (quale dei due scade prima) per i velivoli P.166 e P.166B n.c. 409 che hanno superato le 1200 ore di volo.

La modifica in questione ha lo scopo di irrobustire la struttura di collegamento tra la centina 13 ed il falso longherone di ogni semiala, in corrispondenza dell'attacco relativo al supporto del II tronco flap.

Essa consiste essenzialmente nella sostituzione dei rinforzi interni all'attacco di cui sopra (P/N 2011.4 e 2011.5) con i nuovi particolari P/N S 1722.1 e S 1722.3 di migliorata progettazione.

La presente P.A. annulla e sostituisce la P.A. 64-18/P.166-23 del 13 febbraio 1964.

La precedente P.A. riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 64-18/P.166-23 del 13 febbraio 1964.

T R A N S L A T I O N

PIAGGIO P.166 and P.166B AIRCRAFT

COMPLIANCE : As required

REFERENCE : Piaggio Service Bulletin N° 166-38 dated February 21st 1964
Piaggio Service Letter N° 166-9 dated October 10th 1963

SUBJECT : Modification of the attachment of the flap bracket to the dummy spar in correspondence of N° 13 rib.

APPLICABILITY : P.166 and P.166B aircraft as required by Part I and Part II of this A.D.

DESCRIPTION :

Part one - Inspection

On all aircraft, except S/N 342, 356 and 358, having 1000 hours of flight it is mandatory to perform the inspection called for in the reference Service Letter within a week from the reception of the present A.D.

If crackings are found in the parts affected by the inspection it is mandatory to comply with the modification called for in Part two of the present A.D.

Part two - Modification

The Modification called for in the Reference Bulletin is to be complied with as follows :

- Immediately for aircraft on which the inspection required by Part one of this A.D. has been unsatisfactory.
- At the next check 4 (within the limit of 1200 hours or 36 months) for P.166 and P.166B S/N 409 aircraft that have less than 1200 hours.

- At the next check 3 or 4 (whichever occurs first) for P.166 and P.166B S/N 409 that have accumulated more than 1200 hours.

This modification refers to the strengthening of the wing structure between No.13 rib and dummy spar in each wing in the area of attachment of the flap bracket.

It consists essentially in the replacement of the structural reinforcements in the area of attachment of the flap bracket, P/N's 2011.4 and 2011.5 with new items P/N's S.1722.1 and S.1722.3 of improved design.

This present A.D. supersedes A.D. 64-18/P.166-23 dated February 13th, 1964.

The preceding A.D. which refers to the same subject is 64-18/P.166-23 dated February 13th, 1964.

3

Il CERTIFICATO DI NAVIGABILITA' dell'aeromobile sulle cui strutture od impianti deve essere applicata la *PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'* in oggetto, scade di validità qualora essa non venga attuata nei termini prefissati.

La effettuazione della *PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'* deve essere annotata - a cura dell'Esercente - sui libretti dell'aeromobile, del motore o dell'elica.

La presente prescrizione viene inviata al Proprietario dell'aeromobile, che dovrà trasmetterla all'eventuale diverso Esercente. A richiesta del Proprietario potrà invece essere inviata direttamente all'Esercente.

DIREZIONE CENTRALE
Servizio Tecnico

Il Capo del Servizio Tecnico
(Dott. Ing. R. ROVERI)

Il Direttore Centrale
(Dott. Ing. G. SIMONE)

Data 18 marzo 1964