

	<b>REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO</b>	<b>PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'</b>	Prescrizione <u>71 - 5</u> F.260-5
SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO		Spazio riservato al protocollo in arrivo	
AA/MM SIAI Marchetti F.260			
SCADENZA			
IMMEDIATA			
<sup>1</sup> <b>RIFERIMENTI:</b> DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE: Bollettino Tecnico n° 260-B5, approvato il 23.12.1970  PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)			
<sup>2</sup> <b>TIPO DELLA PRESCRIZIONE:</b> MODIFICA PROCEDURE EMERGENZA (Manuale di Volo) <b>OGGETTO:</b> COMANDO CARRELLO  <b>APPLICABILITA':</b> tutti i velivoli F.260			
<b>DESCRIZIONE :</b>			
<p>Allo scopo di prevenire la possibilità di mancata estensione e blocco "up" del carrello sia attraverso il normale comando elettrico che mediante il dispositivo manuale di emergenza, in conseguenza di eventuali avarie ai relè di comando del motorino attuatore, si prescrive di attenersi, con effetto immediato, alla seguente procedura (da applicare in caso di emergenza), che annulla e sostituisce quella riportata a pag. 10 del Manuale di Volo, voce "COMANDO EMERGENZA CARRELLO" :</p>			
<b>A) Comando d'emergenza del carrello</b>			
<p>Nel caso che disponendo il commutatore di comando del carrello sulla posizione "DOWN" il carrello non dovesse estendersi (emergenza elettrica) il carrello dovrà essere esteso mediante il comando a mano di emergenza, posto fra i sedili dei piloti, in accordo con la seguente procedura :</p>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disinserire l'interruttore automatico (breaker) del sistema elettrico comando carrello. (Questo automatico è situato sulla parte inferiore del pannello strumenti ed è denominato "LAND-GEAR".</li> <li>2. Togliere la cappottina centrale girando il bottone di fermo.</li> <li>3. Ribaltare in avanti la manovella del comando d'emergenza in modo che si innesti nella scanalatura dell'albero verticale.</li> <li>4. Girare la manovella a mano in senso antiorario per 25 giri completi.</li> </ol>			

ATTENZIONE

All'inizio della manovra di emergenza si potrà incontrare una forte resistenza alla rotazione della manovella, dovuta al forzamento per attrito fra la vite e la madre vite dell'attuatore. Per vincere questa resistenza applicare, nel senso antiorario, un colpo secco deciso col palmo della mano sulla manovella in modo da ottenere lo sblocco dell'attuatore.

Dopodichè, la manovra di estensione potrà essere effettuata normalmente.

5. Controllare alla fine della manovra che l'indice dell'indicatore meccanico di posizione del carrello sia nella posizione "DOWN" o leggermente oltre questa posizione (corrispondente al blocco "giù" del carrello).

ATTENZIONE

- Disinserendo il breaker, vengono escluse anche le luci di posizione carrello; pertanto occorre controllare con esattezza che l'indice dell'indicatore meccanico abbia raggiunto o leggermente superato la tacca bianca della posizione "DOWN".
- L'ultimo giro del comando d'emergenza, che è decisivo per il raggiungimento della posizione di blocco del carrello anteriore, richiede un sensibile sforzo.
- È necessario, in ogni caso d'impiego del comando d'emergenza, disinserire il breaker carrello qualora esso non sia già scattato automaticamente.

B) Avvertenza al sistema elettrico comando carrello durante il decollo

Se dopo il decollo non fosse possibile retrarre il carrello elettricamente, il comando di emergenza manuale non deve essere impiegato per la retrazione.

In questa eventualità possono presentarsi 2 casi :

1. La luce verde unica o le 3 luci spia verdi rimangono accese

In questo caso disporre il commutatore di comando del carrello su "DOWN" ed atterrare il più presto possibile.

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

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

Data 1ª emissione ..... 14 Gennaio 1971 .....

Rev. n° ..... del .....

2. La luce spia verde unica o una delle 3 luci spia verdi si spegne

In questo caso riportare il commutatore di comando del carrello su "DOWN". Se la luce o le luci spia verdi si riaccendono e rimangono accese, atterrare il più presto possibile.

Se la luce o le luci spia verdi non si riaccendono, eseguire la manovra di estensione d'emergenza del carrello prescritta al paragrafo a. e atterrare il più presto possibile.

AVVERTENZA

Dopo ogni atterraggio susseguente alla manovra di emergenza del carrello, ispezionare il cinematismo del carrello e le parti interessate del velivolo per accertare eventuali deformazioni o danneggiamenti in accordo con le voci e. 17, e. 18 ed e. 19 del paragrafo 2-34 dell'F.260 Maintenance Manual.

Controllare in modo particolare le parti seguenti per distorsioni, rotture e scollegamenti :

- Gli attacchi del martinetto alla struttura. (Vedi richiami 33 e 35 della figura 1/3 dell'F.260 Parts Catalog edizione 1968-1969 e i richiami 2 e 4, fig. 1/4, dell'F.260 Parts Catalog edizione 1970).
- Il bilanciante di comando del carrello (vedi richiamo 24 della figura 4/6 dell'F.260 Parts Catalog edizione 1968-1969 e richiamo 24, fig. 4/8, dell'F.260 Parts Catalog edizione 1970). Il relativo bullone, richiamo 22, per eventuale interferenza con la struttura del longherone.

Nota : In questo caso il numero di giri di manovella necessario perché il carrello raggiunga la posizione "giù e bloccato" potrà essere inferiore a 25; controllare quindi l'indicatore meccanico di posizione come indicato al precedente punto A.5.

In attesa di revisione al M.d.V., allegare al Manuale stesso la scheda presente P.A.

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 70-63/F.260-4 rev.2 del 10.4.1970.

Translation on the back

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.

Data 1<sup>a</sup> emissione ..... 14 Gennaio 1971 .....

Rev. n° ..... del .....

AIRWORTHINESS DIRECTIVE No. 71-5/F.260-5

COMPLIANCE : Immediately

REFERENCE : SIAI Marchetti Service Bulletin No. 260-B5, RAI approved on December 23th, 1970.

SUBJECT : Landing Gear Emergency Operation

APPLICABILITY: All serial numbers

DESCRIPTION : to avoid impossibility of electrical or manual (emergency) extension and down lock of the landing gear, due to incidental failure of the L.G. retraction control relay, it is prescribed to apply, at reception of this A.D., the following emergency procedure, which supersedes the one on page 9 of the Flight Manual, item "EMERGENCY LANDING GEAR EXTENSION".

A) Emergency landing gear extension

In case that turning the landing gear control switch to the "DOWN" position the landing gear fails to extend (electrical emergency) the landing gear must be extended by the emergency hand crank, located between the pilot seats, in accordance with the following procedure :

1. Pull out ("off" position) the circuit breaker of landing gear electrical system. (This breaker is located on the lower side of instrument panel and is placarded "LAND.GEAR").
2. Remove the center cover by turning its quick fastener.
3. Upset forward the crank to engage it in the slot of vertical shaft.
4. Turn counter-clockwise the hand crank (25 full turns).

WARNING

At beginning of the emergency maneuver, a strong resistance to rotation of hand crank may be encountered, due to friction between the screw and nut of actuator caused by the tension between them. To overcome this resistance apply, in the counter-clockwise direction, a sharp blow on the hand crank with the palm of hand, so to obtain the unlocking of actuator. After this action, the manual extension maneuver may be accomplished normally.

5. At the end of maneuver, check that the mechanical position indicator knob is just at the "DOWN" position (gear down and locked) or lightly beyond it.

WARNING

Pulling out the breaker, also the landing gear position lights will be "off"; therefore, it is necessary to check carefully that the mechanical indicator knob has reached or lightly exceeded the "DOWN" white mark.

The last turn of the emergency control, that is decisive for reaching the lock-down position of landing gear, requires a sensible effort.

In all cases of operation of the emergency control, it is necessary to pull out the landing gear breaker, if it has not popped out automatically.

B) Failure of landing gear electrical system during take-off

Should it not be possible to retract the landing gear electrically after take-off, do not use the manual emergency control to retract the landing gear.

In this event, two cases may happen :

1. The single green warning light or the three green warning lights remain "on".

In this case, turn the landing gear control switch to "DOWN" and land as soon as possible.

2. The single green warning light or one of the three green warning lights go out

In this case, return the control switch to "DOWN". If the green light, or lights, come on again and remain "on", land as soon as possible. If the green light, or lights, do not come on again, perform the emergency extension maneuver prescribed in paragraph a.

C A U T I O N

After every landing following the emergency extension maneuver of landing gear, inspect the landing gear control mechanism and the affected parts of aircraft for eventual deformation or damages, in accordance with steps e. 17, e. 18 and e. 19 of paragraph 2-34 of F.260 Maintenance Manual.

Check, particularly, the following parts for distortion, breaks and disconnections :

- Brackets attaching the actuator to structure. (See references 33 and 35 of Figure 1/3 of F.260 Parts Catalog 1968-1969 edition and references 2 and 4 of Figure 1/4 of F.260 Parts Catalog 1970 edition).
- Landing gear control bellcrank. (See reference 24 of Figure 4/6 of F.260 Parts Catalog 1968-1969 edition and reference 24 of Figure 4/8 of F.260 Parts Catalog 1970 edition).  
The relative bolt, reference 22, for eventual interference with the spar structure.

Note - In this case, a number of handle turns lesser than 25 could be necessary to put landing gear in "down and locked" position; therefore, check the mechanical position indicator as in preceding point A.5.

Waiting for a revision of the F.M., enclose a copy of this A.D. to the Flight Manual.

The preceding A.D. which refers to the same subject is A.D. 70-63/F.260-4 rev.2.