



**REGISTRO AERONAUTICO
ITALIANO**

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

Prescrizione
82 - 118
Hughes-66

SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO
Elicotteri Hughes 369D e Breda Nardi NH 500D

(H)

Spazio riservato al protocollo in arrivo

SCADENZA

Sottoindicata

HUGHE 336

R-SI

¹
RIFERIMENTI:

BREDA 550

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:

Hughes Engineering Order n° 140076 e n° 140077 del 27.3.1981

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

²
TIPO DELLA PRESCRIZIONE: ISPEZIONE / MODIFICA

OGGETTO: CARRELLI DI ATTERRAGGIO

APPLICABILITA':

Parte I e II : - Elicotteri Breda Nardi NH500D aventi S/N da BH-01 a BH-03
(della presente e S/N BH-08.
P.A.) - Elicotteri Hughes tutti i S/N

Parte III : - Tutti gli elicotteri Breda Nardi NH500D e Hughes 369D
(della presente P.A.)

DESCRIZIONE :

Allo scopo di evitare cedimenti del carrello di atterraggio, per crinature del collegamento gamba-piede dovute a tensiocorrosione, eseguire quanto segue :

Parte I - Entro tre mesi dalla data della presente P.A. e successivamente ad intervalli non superiori a tre mesi, fino a quando venga eseguito quanto previsto nella parte II della presente P.A., ispezionare a vista per cricche, previa rimozione delle carenature, il collegamento gamba-piede del carrello, ponendo particolare attenzione alle aree circostanti i bulloni di collegamento p/n ABC 5244. Sostituire, prima di ulteriore impiego dell'elicottero, i particolari che risultassero crinati.

Parte II- Alla prossima ispezione delle 300 ore o annuale, eseguire quanto segue :

1. Sbarcare la parte inferiore del carrello scollegando i bulloni ad espansione



Sigillare con PR1436G,
Classe B-2

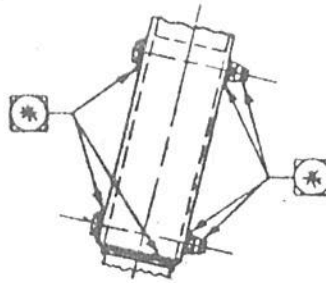


Figura 1. Sigillatura del collegamento gamba-piede
del carrello d'atterraggio.

P/N ABC 5244 (Riferirsi alla documentazione di manutenzione applicabile).

2. Ispezionare a vista per cricche, con l'ausilio di una lente a 5 ingrandimenti, l'area circostante e l'interno dei fori di passaggio dei bulloni ad espansione, sia sulle gambe che sui piedi.
Sostituire, prima di ulteriore impiego dell'elicottero, i particolari che risultassero criccati.
3. Al rimontaggio installare i bulloni ad espansione con il gambo bagnato di primer al cromato di zinco rispondente alla MIL-P-8585 e serrarli ad una coppia di 46 ± 69 Kg cm (40 ± 60 in lbs).
4. Sigillare in corrispondenza dei bulloni ad espansione e dell'estremità del collegamento gamba-piede, come illustrato in fig.1, usando sigillante PR 1436G classe B-2, rispondente alla MIL-S-81733.

NOTA : La nuova procedura di fissaggio e sigillatura annulla e sostituisce la precedente procedura e deve essere applicata ad ogni smontaggio successivo.

Parte III - Dopo l'esecuzione di quanto previsto nella Parte II, ispezionare in accordo con la Parte I ad ogni ispezione periodica delle 300 ore o annuale.
Sostituire, prima di ulteriore impiego, le parti che risultassero crinate.

Nel caso che, a seguito delle ispezioni prescritte dalla presente P.A., vengano rilevati particolari crinati, informare al più presto il R.A.I.

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 82-47/Hughes-65 rev.1.

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^a emissione ... 30 giugno 1982

Rev. n° del