



**REGISTRO AERONAUTICO
ITALIANO**

PRESCRIZIONE DI AERONAVIGABILITA'

Prescrizione
84 - 164

Hughes-73

SOGGETTO - DITTA COSTRUTTRICE - TIPO

Elicotteri Hughes 369D e 369E e Breda Nardi NH-^H500D

Spazio riservato al protocollo in arrivo

SCADENZA

Immediata

HUGHE 336
BREDA 550

R = NO

1

RIFERIMENTI:

DOCUMENTAZIONI DELLA DITTA COSTRUTTRICE:

Hughes Service Information Letter n° DL-57 e EL-5 del 10+2+1984

PRESCRIZIONI ESTERE (eventuali)

FAA AD 84-12-01 R. 1 Amdt. 39-4937

2

TIPO DELLA PRESCRIZIONE: ISPEZIONE

OGGETTO: Pale rotore principale

APPLICABILITA': Tutti gli elicotteri dei tipi sopraindicati sui quali siano installate pale acquisite da qualsiasi fonte.

DESCRIZIONE:

Al fine di individuare pale non approvate e prevenire la possibile rottura di pale rotore principale in volo, eseguire quanto segue:

Per gli elicotteri sopraindicati sui quali siano installate pale rotore principale approvvigionate da una qualsiasi fonte.

a) Verificare che le pale rotore principale corrispondano alla corretta configurazione interna del legittimo part number 369D21100, usando la seguente procedura:

- 1) Dando leggeri colpi con una moneta, oppure usando un metodo equivalente, identificare il numero di centine in ogni pala. Eseguire tale operazione, con cautela, in direzione della lunghezza della pala, posteriormente al longherone, iniziando dall'estremità esterna della pala, usando una moneta pesante (ad esempio quella delle 100 o 500 lire). Contare il numero delle centine nella pala facendo attenzione alla differenza di sonorità. La legittima pala part number 369D21100 ha 20 centine, distanziate di 1,5 pollici a partire da 1,5 pollici dall'estremità della pala.

./..

Le pale della serie non approvata p/n 369A1100 hanno soltanto 4 centine, la prima delle quali si trova a 3 pollici dall'estremità della pala.

- 2) Le pale non approvate presentano inoltre un tappo verniciato, a filo con la superficie della pala, che chiude un foro avente diametro da 0,218 a 0,224 pollici e che è richiesto nel bordo di uscita della estremità interna di tutte le pale della serie 369A1100.

Tale foro non è presente nelle legittime pale p/n 369D21100.

Ispezionare pertanto le pale per presenza di un foro tappato nella estremità interna del bordo di uscita della pala.

- b) Se la pala ha quattro centine ed un foro tappato sostituirla con una pala del legittimo p/n 369D21100 efficiente prima di ulteriore impiego dell'elicottero.
- c) Possono essere usati, purchè approvati dal RAI, metodi alternativi, per il soddisfacimento della presente P.A., che forniscano un equivalente livello di sicurezza. La procedura specificata nella Hughes Service Information Letter DL-57 oppure EL-5, del 10 febbraio 1984 costituisce un metodo alternativo approvato per il soddisfacimento della presente P.A..

La precedente P.A., in ordine di tempo, riguardante lo stesso soggetto è la P.A. 84-152/Hughes-72.

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 5 dicembre 1984

Rev. n° del