

KULKULAITOSTEN JA YLEISTEN TÖIDEN MINISTERIÖ
MINISTRY FOR COMMUNICATIONS AND PUBLIC WORKS OF FINLAND
ILMAILUTOIMISTO
OFFICE OF CIVIL AVIATION
Mariankatu 9 — HELSINKI
Puh. 5 9 8 1 1 Telephone
Sähkeos. CIVILAIR Telegrams

ILMAILUTOIMISTON TIEDOTUKSIA
INFORMATION FROM THE OFFICE OF CIVIL AVIATION
LENTOKELPOISUUS-
TIEDOTUS
AIRWORTHINESS DIRECTIVE

M 126/58-2
5.2.1962



M-määräyksen mukainen toimenpide on lentokoneen jatkuvan lentokelpoisuuden edellytyksenä. Suoritettu toimenpide on merkittävä lentokone-, moottori- tai potkurikirjaan toimenpiteen laadun mukaan.

M-määräys No. 126/58-2: Gipsy Major, Cirrus Minor ja Cirrus Major moottoreiden kampaakselit.

Koskee: Niitä Gipsy Major 1, Gipsy Major 8, Gipsy Major 10, Cirrus Minor ja Cirrus Major moottoreita, joiden kampaakselin pää on kartiokas potkurin kiinnityksen kohdalta.

Suoritettava: Heti tai viimeistään ennen seuraavaa katsastusta.

Viite: Luftvärdighetsanvisningar 23/1958 sekä ARB:n Notices to licenced aircraft engineers and to owners of civil aircraft No. 57.

Syy: Useat tapaukset, joissa potkuri on lennon aikana irronnut. Yksi tällainen tapaus on muun muassa sattunut Ruotsissa.

Toimenpide:

1. Irroitetaan potkuri, potkurinnapa, kartio-osassa oleva kiila urastaan ja painelaakerin kiinnitysmutteri. Puhdistetaan kiertteet ja akselin pää sekä tarkastetaan, että kiilaurassa ei ole rosoja eikä epätasaisuutta ja että kiila sopii hyvin uraansa.
2. Mikäli Gipsy Major moottorissa ei ole suoritettu de Havilland'in modifikaatioiden G.2094 tai G.2495 mukaisia muutoksia, on lisäksi suoritettava seuraavat toimenpiteet, jotka koskevat myös Cirrus Minor ja Cirrus Major moottoreita:
 - Tarkastetaan huolellisesti suurennuslasin avulla, ettei akselinpään kartiokkaassa osassa ole murtumia eikä hiushalkeamia. Tarkastettava alue käsittää koko kartion ja ainakin kolme ensimmäistä kierrettä.
 - On kiinnitettävä erikoista huomiota kiilauraan, kiilauran moottorin puoleista päätä ympäröivään alueeseen ja kierreosan alkupäähän.
3. Jos Gipsy Major moottorissa on suoritettu de Havilland'in modifikaatiot G.2094 tai G.2495, menetellään sen suhteen seuraavasti:

- Tarkastetaan huolellisesti suurenuslasin avulla, ettei akselinpään kartiokkaassa osassa ole murtumia eikä hiushalkeamia. Tarkastettava alue käsittää koko kartion.
 - On kiinnitettävä erikoista huomiota kiilauraan, pidätinhylsyn siihen päähän, joka on kiinni kampiakselissa sekä kiilauran moottorin puoleista päätä ympäröivään alueeseen.
4. Kohdissa 2 ja 3 esitety alueet on lisäksi tarkastettava jollakin vianetsintämenetelmällä, joka perustuu öljyn kapillaariseen tunkeutumiseen hiushalkeamiin (esim. SIM tai DY-CHECK).

Huom. Mikäli on mahdollista suorittaa magnaflux- tai röntgentutkimus on syytä suorittaa sellainen kohdassa 4 mainittujen toimenpiteiden sijasta.

Kokoonpano

Painelaakerin lukkomutterille ei ole annettu kiristysmomentin arvoa. Kiristäminen on suoritettava hyvällä lenkkiavaimella, jonka vetovarsi on noin 30 cm pitkä. On tärkeätä, että sisempi laakerikehä ja lukkolevy vedetään mutterilla tiukasti kiinni kampiakselin laippaan. Jotta voitaisiin olla varmoja siitä, että lukkomutteri on vedetty riittävän tiukalle, on esim. lyötävä muutama navakka lyönti 1.5 kg:n vasaralla lenkkiavaimen varteen. Asennus on muuten suoritettava Gipsy Major 1-7, Gipsy Major 10, Cirrus Minor tai Cirrus Major moottoriohjekirjojen mukaan.

Peruskorjauksen yhteydessä on Gipsy Major moottorille suoritettava ne toimenpiteet, jotka esitetään allamainituissa de Havilland'in muutosmääräyksissä: De Havilland Technical News Sheet G. No. 8 ja News Sheet GM 10 No. 11.

Helsingissä 5 päivänä helmikuuta 1962

Ilmailutarkastaja



C-E Caläs,

Tämä lentokelpoisuustiedotus kumoaa tiedotuksen M 126/58, mikä on hävitettävä.