

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn
Telefon: Oslo (02) 12 13 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldal n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

AUSTER-a
SAMMENDRAG
Erstatter
AUSTER

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

9/49 AUSTER V J 1

1. Utskiifting av haleflatestag

Haleflatestag med 3/16" diameter skal byttes ut med 1/4". Utskiiftingen skal være foretatt innen neste halvårlige besiktelse av flyet Jfr. Auster Service Bulletin Issue nr. 10.

2. Kontroll av bremsewire

Bremsewirene skal kontrolleres for slitasje, spesielt ved understell leggenes øvre del. Kontrollen skal gjøres ved hvert 100 timers ett syn. Kontrollen skal gjøres på så vel wiren som på røret wiren går gjennom. I tilfelle røret gnisser mot wiren skal rørets stilling forandres så gnissing unngås. Jfr. Auster Service Bulletin Issue nr. 10.

3. Kontroll av understell etter hard landing

Etter enhver uforholdsmessig hard landing skal understellet kontrolleres nøye for skade. Hvis boltene i nedre feste av profilstøttene ikke kan vris forholdsvis lett, er det sannsynlig at understellet er skadet. Samtidig må undersøkes om det er oppstått sprekker i sveisen på profilrøret ved bufferen.

4. Modifisering av bolter for feste av haleflaten til kroppen

I henhold til Auster Service Bulletin Issue nr. 7, skal haleflatens feste til kroppen modifiseres slik at nåværende feste blir lengre, og boltediameteren øker fra 3/16" til 1/4".

Frengangsmåten ved utførelsen av modifikasjonen, samt unødvendige tegninger fremgår av Service Bulletin Issue nr. 7.

Nødvendige anvisninger kan også fås ved henvendelse til Ostermanns Aero A.B., Stockholm, som har utarbeidet "Modifiseringsmeddelande" MM-29 av 17.11.1948 vedrørende denne modifikasjon. Modifiseringen skal være utført innen neste halvårlige besiktelse.

5. Kontroll av overføringen fra gasshåndtak til forgasser

På grunn av havari inntruffet som følge av feilfunksjonering i overføringer med kuleledd av type EA 767/3 mellom gasshåndtak og forgasser, skal følgende forholdsregler tas:

- Kontroller samtlige kuleledd og påse at det er minst 1,5 mm (1/16") klaring mellom kulehylsen og reguleringsarmen.
- Kontroller at overføringsstengene går fri nærliggende deler.
- Kontroller at den gjengede del av overføringsstangen er tilstrekkelig skrudd inn i kulehylsen, men dog ikke så langt at overføringsstangen kommer i berøring med kuleleddet.
- Kontroller at fjæren i kulehylsens indre skål er i orden.

28.1.1980

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn

Telefon: Oslo (02) 121340
AFTN : ENFBYE
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldal n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Auster 2a
erstatter
Auster 2

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

- e) Ved justering skal skruen først trekkes til så kuleleddet fastklemmes. Deretter løsnes justerskruen så meget at nærmeste splintehull i kulehylsen flukter med sporet i justerskruen. Justerskruen må dog ikke løsnes mer enn 1/4 omdreining. Justerskruen sikres med 1/16" splint.
- f) Kontrøller med varmkjørt motor at samtlige overføringer virker tilfredsstillende.

Tid for gjentatt utførelse av pkt. 5:

Innen 50 timers gangtid etter 28-1-1980.

Referanser:

CAA Mandatory Aircraft Modifications and Inspections Summary October 1979.

25/49

MODIFIKASJON PÅ AUSTER

Luftfartsdirektoratet har bestemt at følgende modifikasjoner skal utføres på Auster fly:

1. Auster serie J/1 Autocrat

Motorbukken, del nr. JA 6662 (venstre side) og JA 6663 (høyre side) skal byttes ut med en forsterket motorbukk eller forsterkning i samsvar med tegning nr. EJ.F. 106, Issue K, som fås kjøpt ved henvendelse til Auster Aircraft Ltd. Modifikasjonen skal utføres før neste besiktelse for fornyelse av luftdyktighetsbeviset. Inntil modifikasjonen er utført, skal motorbukken kontrolleres ved hver daglig inspeksjon. (Jfr. Auster Modifikation 1670.)

2. Auster model D, Mark 5 J/1 Autocrat, J/2 Arrow, J/4 og JO2 Autocrat

Bolten for halehjulsgaffel skal byttes ut med en modifisert bolt som har hulkile på undersiden av kraven.

For fly som er eller skal tas i bruk, må bolten bestilles snarest og skiftes inn med en gang den er mottatt. Bolten skal i alle tilfelle være skiftet innen 1. mai 1980. Inntil bolten er skiftet, skal den nøye kontrolleres ved hver daglig inspeksjon. (Jfr. Auster Modification 1683, Modified Tail Wheel Pivot Bolt.)

3/52

REDUKSJON AV TOPPHASTIGHET FOR FLY AV TYPEN AUSTER V J.1

I henhold til meddelelse fra de engelske luftfartsmyndigheter er maksimum tillatt hastighet for fly av typen Auster V J.1 redusert til 255 km/time (160 miles/h).

Luftfartsverket pålegger eiere av ovennevnte flytype å underrette sine flygere om forandringen.

MERK!

For en angjeldende flytype er luftdyktighetspåbudet ved 28.1.1980 endret på følgende måte: ...

2/54 HALEFLATEFESTE TIL KROPPEN PÅ AUSTER FLY

1. Da det i den senere tid er innrapportert sprekker i haleflatens feste til kroppen, har direktoratet bestemt at fabrikkens modifikasjon, nr. 2555, skal utføres ved neste overhaling, men i alle tilfelle innen 31. desember 1954. Inntil modifikasjonen er utført skal samtlige Auster fly inspiseres for sprekkdannelse i haleflatefestet hver 250 timer. Oppdages sprekker skal modifikasjonen utføres omgående.
2. På haleflater hvor man har benyttet slaglodding istedenfor sveising, er det oppdaget sprekker ved roten av fremre haleflaterør, i særdeleshet på rør hvor "rørvortene" (saddle washers) er slagloddet til over og undersiden av røret.

Ved utførelse av modifikasjon nr. 2555 skal det undersøkes om "vortene" er slagloddet eller sveiset fast til røret. I tilfelle de på omhandlede sted er slagloddet, skal arealet rundt "vortene" inspiseres for sprekkdannelse. Inspeksjonen skal foretas i forbindelse med enten vanlig krittprøve, magnafluxprøve, "Dye-check" eller "Zyglowprøve". Inspeksjonen skal utføres senest innen 31. desember 1954 og deretter gjentas hver 250 timer.

3. Auster Aircraft Ltd. ber om at ethvert tilfelle av sprekkdannelse blir meddelt fabrikkens sjefskonstruktør.

4/55 AUSTER FLY - HASTIGHETSBEGRENSING VED BRUK AV FLAPS

Hastighetsbegrensningene for bruk av flaps har vært forandret flere ganger, og en del eldre verdier finnes fremdeles i luftdyktighetsbevisene eller i oppslag i flyene. Det skal derfor slås fast at for typene Auster 3, 4, 5, 5J1, J5B, 5J5 og J5B er største hastighet for utsetting av flaps eller flyging med flaps ute, 70 miles i timen (61 knop).

Flyeiere som ikke har denne verdi på oppslag eller i luftdyktighetsbevisene bør få disse rettet. Som regel er de verdier som er oppgitt for lave og rettelsen kan da foretas når det passer. Hvis det imidlertid skulle stå høyere verdier enn 61 knop, må rettelsen gjøres straks.

Flyeiere bes være oppmerksom på ajourføringen av fartsbegrensningen for flaps når luftdyktighetsbevisene fornyes. Dette er som regel det mest bekvemme tidspunkt å få luftdyktighetsbeviset rettet.

5/55 RUSTDANNELSE PÅ AUSTERFLY

Det har vist seg at kroppsrørene på Austerfly forholdsvis lett ruster fordi det kan legges vann mellom duken og rørene på steder som er temmelig vanskelige å kontrollere. Flyteknisk kontroll har nylig kommet over et tilfelle hvor langdragerne i kroppen var sterkt rustet fra bakkant av førerretene og til bakerste del av kabinen. De 3 tilsvarende tverrør var også sterkt rustet.

Eiere av Austerfly må være oppmerksom på dette forhold, og passe på at undre kroppsrør blir omhyggelig kontrollert, da steder som er nevnt foran er forholdsvis vanskelig å kontrollere unntagen hvis man tar ut dørken.

5/57 FORANDRINGER PÅ AUSTER FLY

1. Dårlig materiale i pianotråd til trim tab

Det har vist seg at det er en del overføringer til trimtabben på høyderoret som er utført av pianotråd med fabrikkasjonsfeil. Feilene er fine sprekker som er oppstått da tråden ble trukket og som kan resultere i at tråden plutselig ryker av. Det dårlige parti pianotråd ble brukt i årene 1950, 1951 og 1952.

Alle eiere av Auster fly må derfor sørge for å få undersøkt om de har overføringer til trimtabben som er fabrikkert i 1950, 1951 eller 1952, og i så tilfelle få pianotråden byttet snarest mulig. (Ref. Auster Service Bulletin No. 41.)

2. Avrunding av endestykket for overføring til trim tab

Endestykket på den ytre hylse for pianotrådoverføringen skal avrundes slik at den ikke filer mot tråden. Forandringen er nærmere beskrevet i Auster modification No. 3285, og skal være utført innen 1. juli 1957.

Auster firmaet gjør i samme forbindelse oppmerksom på at brudd på overføringen til trim tabben kan ha alvorlige følger, og at den derfor må kontrolleres og smøres med korte mellomrom.

3. Forsterkning av bakre stender

Auster firmaet melder at bakre stender ofte finnes bøyd, antakelig på grunn av klosset eller hardhendt behandling på bakken. Firmaet gjør oppmerksom på at den største tillatte utbøyning mellom hjelpestenderen og kroppen er $0,3'' = 7,6 \text{ mm}$, og at det er innført en forandring for å forsterke stenderen. Denne går ut på å anbringe en stålfosterkning inne i stenderen.

Da denne type feil opptrer sjelden i Norge, vil Luftfartsdirektoratet ikke påby forsterkningen, men gjør eierne oppmerksom på den. Auster Service Department, adresse Rearsby, Leichester, England, kan gi nærmere opplysninger.

9/60 FORSTERKNING AV FLAPSMEKANISME PÅ FØLGENDE TYPER AV AUSTER

Mk. 4, Mk 5-C-D, J 1-B-N-U, J 5-F-K-L-B-G-H-P-Q-R og J5V.

Det er innrapportert til fabrikkene flere tilfeller av slark i festet mellom manøverakselen for flaps som ligger i taket og vinkelarmene som er festet til endene av denne med koniske pinner. Slarken har oppstått ved at hullene blir slitt ovale.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at Auster Modification No. 3663 skal innføres på alle ovennevnte flytyper før 1. april 1961.

Denne mod. går ut på at de nevnte vinkelarmer enten skal skiftes ut med nye mod. eller forsterkes ved å sette inn ett innvendig rør som sveises fast i begge ender.

Det er ikke tillatt bare å sette i overdimensjonerte koniske pinner eller å forsøke å slå de nåværende lenger inn.

Utskiftede vinkelarmer må tilintetgjøres eller forsvarlig merkes så de ikke ved vanvare blir montert igjen.

Auster Service Bulletin Issue No. 48, May/June 1960, omhandler samme sak.

9/63 KONTROLL ELLER UTSKIFTING AV SIDERORSWIRE PÅ AUSTER FLY

Gjelder typene:

Auster Mk. 3, 4, 5 (V), 5/D, D4/108, D5/160, D5/180, D6/160, D6/180, 5J1, J1B, J1N, J1u, J2, J4, J5, J5B, J5F, J5G, J5H, J5K, J5L, J5P, J5Q, J5R, J5V, 6A og A61.

På grunn av at det har forekommet brudd på siderorswire av typen P/N JA2393X og P/N JA2394X for Auster fly, uten at det på forhånd var oppdaget noen tegn til dårlig tilstand, bestemmer Luftfartsdirektoratet at siderorswire på Auster av ovenfor nevnte typer skal kontrolleres før neste flyging, og kontrollen skal siden gjentas ved hvert 50 timers ettersyn. Har wiren 200 timers gangtid eller mer skal den skiftes ut. Faren for brudd er størst der hvor wiren går over de små trinser (Ø45 m/m) nær festet til siderorspedalene. For å få kontrollert wirene ordentlig på disse steder må de løsnes fra siderorspedalene, trekkes ut bakover og rengjøres. Kontrollen foregår så ved å bøye wiren fram og tilbake for å få eventuelle brekte tråder til å bli synlige.

Utsifting av wire kan foregå på to måter:

1. Wiren skiftes ut med ny av samme type (samme P/N). Kontroll av wiren skal da fortsette ved hvert 50 timers ettersyn inntil max. gangtid 200 timer er oppnådd, da skal wiren skiftes ut igjen.
2. Wiren skiftes ut med ny av amerikansk type MIL-W-1511A. I dette tilfelle må også trinsene skiftes ut med nye.
 - a) Trinser med samme diameter men med bredere spor fordi den amerikanske wire er litt tykkere (Auster Mod. 3952).
 - b) Trinser med større diameter (Ø 76 m/m) Auster Mod. 3859. På de fleste Austere av eldre typer lar dette seg ikke gjøre uten et større sveisearbeid. På noen modeller kan bare den venstre skiftes ut med en større uten videre (se Auster Mod. 3864).

Etter at wiren er skiftet ut med amerikansk type skal kontrollen fortsatt foretas ved hvert 50 timers ettersyn hvis de små trinser er beholdt, men ved hvert 100 timers ettersyn hvis trinsene er skiftet ut til den større diameter. Det er ikke fastsatt noen maksimal gangtid for den amerikanske wire fordi denne gir en bedre varslings ved slitasje. Etter kontroll skal wiren settes inn med et tynt lag olje.

Meddelelse fra Beagle Aircraft Ltd. av 24. august 1962 og Luftvårdihetsanvisning LVA 117/63 fra Kungl. Luftfartsstyrelsen omhandler samme sak.

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn
Telefon: Oslo (02) 121340
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldat n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Auster - 1

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res. av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

51/81 KONTROLL AV SERVICE BULLETINS

Påbudet gjelder:

Samtlige Austermodeller.

Påbudet omfatter:

Følgende tabell viser hvilke Service Bulletins som gjelder i tillegg til tidligere utgitte LDP:

Modell	Beagle/Auster Service Bulletins												
	42	44	49	52	53	54	55	56	57	59	A7	A.15	A.18
MK5	X	X		X	X	X				X			
6A					X		X		X	X	X		
D6/180			X	X	X		X	X	X	X			X

Anmerk: Service Bulletins kan bestilles fra:

R.F. Saywell (Sales) LTD
Shoreham Airport
Shoreham-by-Sea
Sussex, BN4 5 FP
U.K.

Tid for utførelse:

Innen 1. januar 1982.

Referanser:

LV/Normkontoret

R. Ulltang

28-9-81

R. Jacobs