

LUFFARTSDIREKTORATET
Avd. for Luftfartsinspeksjon
FORNEBU-OSLO/Dep.
Tlf. : Oslo (02) 12 13 40
AFTN: ENFBYA
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 1032 Oslo



LUFFDYKTIGHETSPÅBUD
(LDP)

SOCATA

MORANE SAULNIER
SAMMENDRAG
1946 - 1970

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 § 47, 2. ledd og § 214, Kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets brev datert 23. mars 1964, fastsetter Luftfartsdirektoratet følgende forskrift.

8/62 BENSINSYSTEM PÅ MORANE SAULNIER "RALLYE"

- A. Installering av ny type slange mellom venstre vingetank og fødetank i kroppen på MS 880B og MS 885, serie nr. 1 til 100.
- B. Forbedring av bensinmålerens stabilitet på MS 880B og MS 885, serie nr. 1 til 107.

Ad A. Det viser seg at bensintilførselen fra venstre vingetank til tanken i flykroppen kan stoppe på grunn av sammenpressing av bensinledningen på det sted der bensinledningen går gjennom flykroppen.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at følgende undersøkelser skal foretas før neste flyging.

1. Påse at slangen er montert slik at den ikke er vridd eller sammenklemt i kroppsgjennomføringen.
2. Flyet plasseres i horisontal stilling og følgende utføres:
 - a) Begge bensintanker tømmes.
 - b) Tappepluggene skrues i igjen, venstre vingetank fylles, og tankklokken på høyre tank tas av.
 - c) Påse at det renner bensin over i høyre vingetank. Bensinstanden i tankene skal være lik i fly med 100 hk motor etter 25 minutter (påfylt 51 liter).

For fly med 145 hk motor skal man ikke kunne se mer bensin i venstre tank gjennom fylleråpningen etter 28 minutter (påfylt 93 liter).

Hvis gjennomstrømningen foregår som beskrevet ovenfor, kan man regne med at alt er normalt, og flygingen kan fortsette inntil 1. august 1962. Resultatet av undersøkelsen skal føres inn i fartøyjournalen.

Hvis gjennomstrømningen ikke foregår normalt, skal bensinledningen skiftes ut med en ny type som leveres av fabrikken. Den nye ledningen er merket med to langsående grønne band. Denne ledning skal i ethvert tilfelle erstatte den gamle innen 1. august 1962. Morane Saulnier Service Rallye No. 9 inneholder detaljerte instruksjoner for den nevnte undersøkelse samt bytting av bensinledningen.

Ad B. Innen 15. juli 1962 skal det monteres en 150 mm lang gummislange på uttaket for bensinluftings-systemet under flykroppen. Slangen har en skillevegg med et 6 mm hull, og skal dempe svingninger i viseren på bensinmåleren. Slangen leveres av flyfabrikken.

Morane Saulnier Service Rallye No. 9 og Consigne de Navigabilité 62-11-3 omhandler de modifikasjoner som er nevnt under A og B.

18/62 HALEFLATEBESLAG FOR MORANE SAULNIER RALLYE

På fly av typene Morane Saulnier "Rallye Club" og "Super Rallye" - MS 880B og MS 885 - er fremre bjelke i haleflaten festet til bakre bjelke i finnen med to beslag, et på høyre og et på venstre side. Hvert beslag er dannet av to plater bøyd i rett vinkel, den ene er skrudd til forsiden av bjelken, den andre er klinket til undersiden av haleflaten. Det er to utførelser av beslaget, en eldre av 2,5 mm plate, og en nyere - brukt fra fly nummer 224 og oppover - av 3 mm flate.

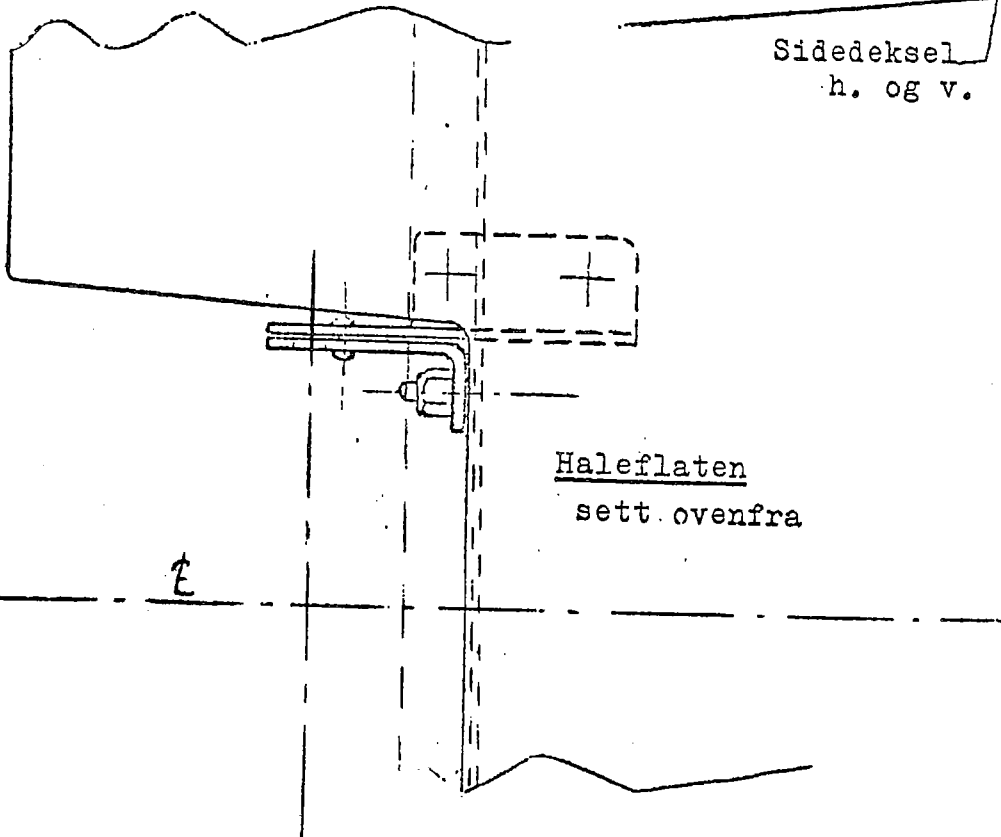
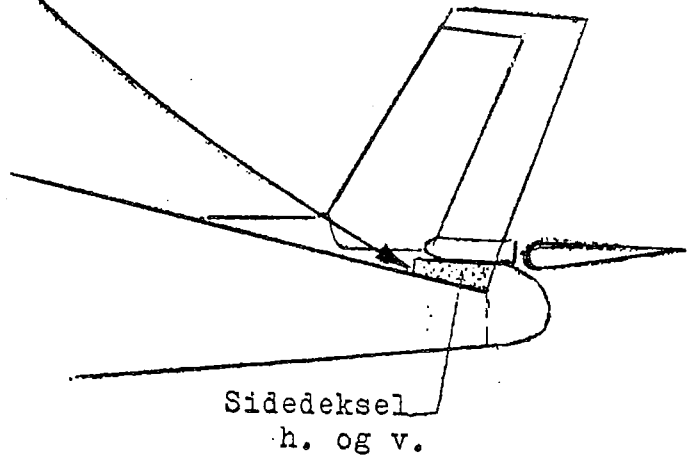
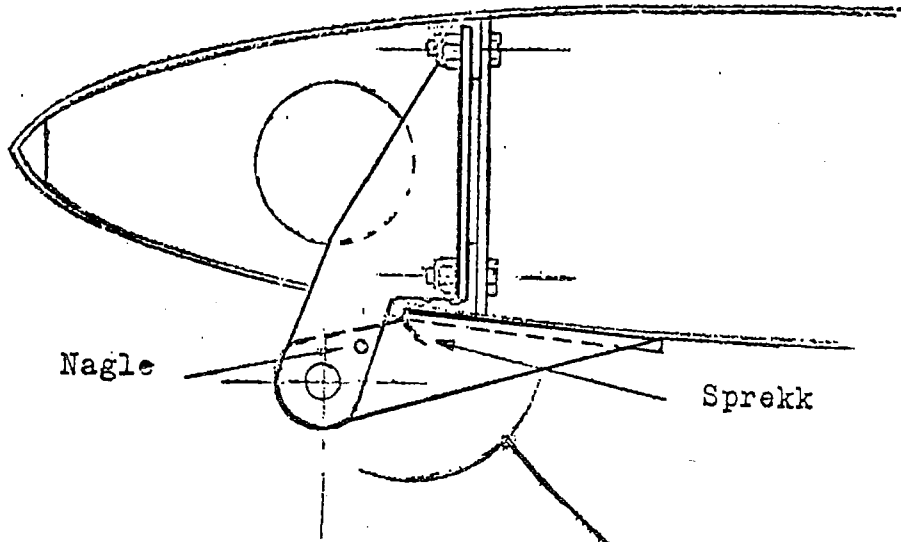
Det viser seg at den eldste type har lett for å sprekke, særlig der skissen viser. Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at de omtalte beslag skal kontrolleres snarest mulig, og senere med 25 timers mellomrom, inntil beslaget er byttet ut med den nye type. Kontrollen bør tas med i 25 timers ettersynet for å sikre at den ikke blir glemt. Den foregår ved å ta av halekonen og de to sidedeksler og se nøye på beslagene, eventuelt med lupe. Samtidig skal man se etter at ikke kanten på de gaffelformede beslag på finnen, som haleflatebeslagene går inn i, gnager mot haleflatebeslaget i bøyen på yttersiden. Hvis de gjør det, skal man ta litt av gaffelen.

Hvis det finnes sprekker, må flyet ikke brukes før beslaget er skiftet. Det er dog lov å fly flyet inn til et verksted, forutsatt at sprekken er mindre enn 15 mm lang, at turen tar mindre enn 5 timer, at været er godt og flygingen utføres forsiktig.

Luftfartsdirektoratet bestemmer videre at beslag av den gamle type skal skiftes med nye av 3 mm tykk plate, modification MS No. 25, Pieces 880-33-0-091, innen 1. mars 1963.

Morane Rally Service No. 12 og Consigne de Navigabilité 62-19-4 handler om samme sak.

Skisse på neste side.



Erstattet av LDP 24/73

5/63

SLATS PÅ MORANE SAULNIER

Det har vist seg at deformasjoner eller dårlig regulering lett kan føre til at slat'en (den bevegelige del på vingeforkanten) åpner og lukker på andre hastigheter enn den skal, slik at flyegenskapene blir dårlige og det kan oppstå farlige situasjoner ved liten fart.

Av den grunn bestemmer Luftfartsdirektoratet:

1. Minst hver 100 timer gangtid - helst i forbindelse med 100 timers ettersyn - skal slat'en prøves i luften for å se om den åpner og lukker ved de hastigheter som er angitt i tabellen nedenfor. Det er nok å foreta prøven ved en T.O.-vekt, når det i tabellen er oppført flere vekter, er det fordi man skal kunne velge den mest passende. Forsøket må utføres et par ganger for å få sikre avlesninger.

Fly	Vekt i kg	Slat ut (m.p.h.)		Slat inn (m.p.h.)	
		Begynner	Helt ute	Begynner	Helt inne
880 B	600	65	58	72	82
	700	72	62	78	89
	770	75	65	81	93
885	600	67	59	73	84
	700	73	64	79	90
	800	78	68	84	96

2. Slat'ene skal kontrolleres på bakken etter anvisninger i Morane-Saulnier-Service No. 14 i følgende tilfeller:
 - a) Hvis man ikke oppnår riktig funksjonering i luften etter tabellen
 - b) Ved hvert 100 timers ettersyn
 - c) Hver gang flyet klargjøres for fornyelse av luftdyktighetsbeviset
3. Hvis flyet må flys til verksted med dårlig regulerte slats for å få dem justert eller skiftet, så må flygingen bare foretas av en veltrenet flyger på typen. Han må vise stor forsiktighet og foreta landing med full flaps, slats inne, og med en fart på minst 78 m.p.h. for å unngå steiling ved at slat'ene forblir inne.

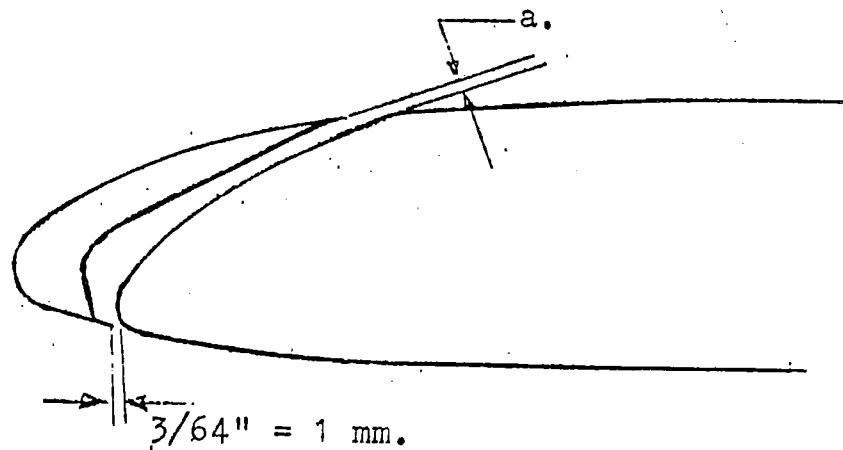
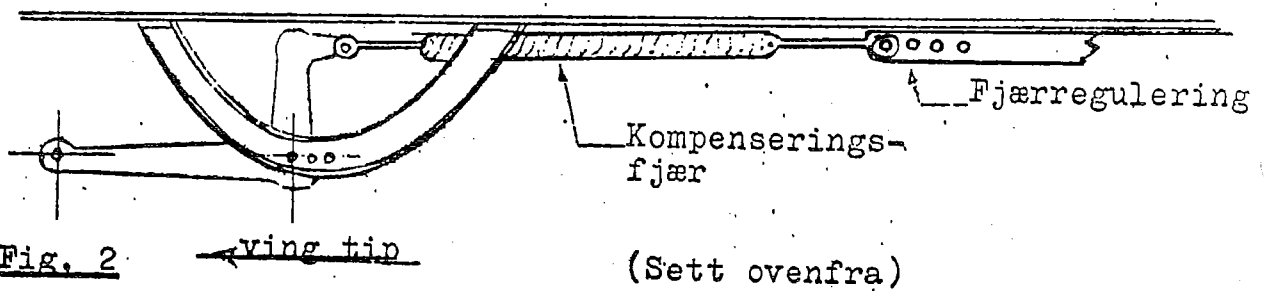
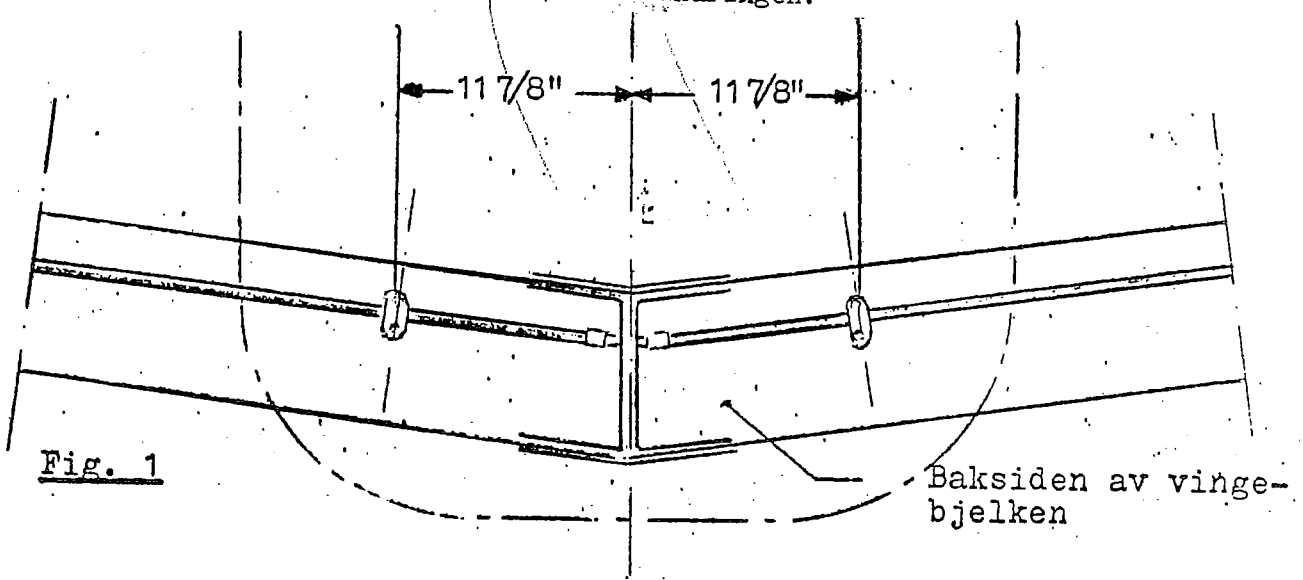
Morane-Saulnier-Service No. 14 går ut på følgende:

- I Prøveflyging minst hver 100 timer for å kontrollere at slat'ene virker som de skal etter tabellen foran.

- II Hvis man ikke oppnår de hastigheter som er angitt i tabellen er det nødvendig å undersøke slats-mekanismen etter følgende fremgangsmåte:
- II.1 Først av alt kontrolleres virkemåten av alle forbindelsesledd mellom slat'ene slik:
- a) Se etter at ikke glidearmene er skadd og at de går lett på rullene, kontroller forbindelsesakslene mellom slat-armene og styremekanismen og stoppakslene for slat'en i utfelt stilling.
 - b) Kontroller oljen i dempesylindrerne
 - c) Kontroller riktig montering av klammere for styringen av forbindelseswire mellom høyre og venstre slat. Disse klammere er plassert på vingebjelken bak flygerens sete $11 \frac{7}{8}$ " på hver side av flyets senterlinje og kan, hvis de er feilaktig montert, være årsak til treghet i overføringen (se fig. 1).
- II.2 Kontroller slat'ens stilling i forhold til vingeforkanten i innfelt stilling.
- a) Kople av kompenseringfjærene (fig. 2) og kjør inn flaps.
 - b) Mål avstanden mellom bakkanten av slat og vingehuden (a på fig. 3) etter å ha sett etter at ikke slat'ens undre plate noe sted ligger an mot vingeforkanten (klaring $\frac{3}{64}$ " = 1 m/m). Hvis avstanden mellom slat'ens bakkant og vingen i hele lengden er mindre enn 0,32" så skulle slat'en virke riktig under flyging.
- Hvis ikke slat'en begynner å gå ut ved de hastigheter som er angitt i tabellen, så må fjærstramningen justeres (se fig. 2).
- Hvis derimot avstanden er mer enn 0,32" noen steder, f.eks. utover mot vingetippen, så kommer dette av at slat'en har blitt vridd og den må da skiftes ut. Dette er en meget viktig kontroll, da en vridning av slat, større enn den angitte limit, vil bevirke en forsinket start ut som igjen kan føre til steiling med slat inne fulgt av en plutselig utkjøring ved en meget liten fart.
- II.3 Slat går ikke helt inn før ved alt for stor fart.
- Slakk av kompenseringfjærene ved å skifte over til et annet festehull i vinkelen, utover mot vingetippen (se fig. 2).
- Hvis fjærene fremdeles er for stramme etter å være festet i det ytre hullet, så må de byttes ut med noen slakkere som kan bestilles fra fabrikk (P/N 880 - 16.0.110).

III Overføringsflyging (som foran pkt. 3).

IV En modifisering er under utvikling for å oppnå en mer stabil bevegelse av slat. Service Bulletin vil bli sendt ut for å gjennomføre forandringen.



11/67 KOPLING PÅ OLJETRYKKSØRET PÅ MORANE SAULNIER M 880/886/892/893

Angår flyene MS 880-886 opp til og med 838
MS 892-893 " " " " 656

Snarest etter mottakelsen av denne kunngjøring og senest før 15. januar 1968 skal koplingen for feste av oljetrykksledningen til motoren skiftes. Bytt ut den nåværende kopling AN-914-ID (lettmetall) med kopling AN-914-1 (stål).

Kfr. Socata Service Rallye No. 49.

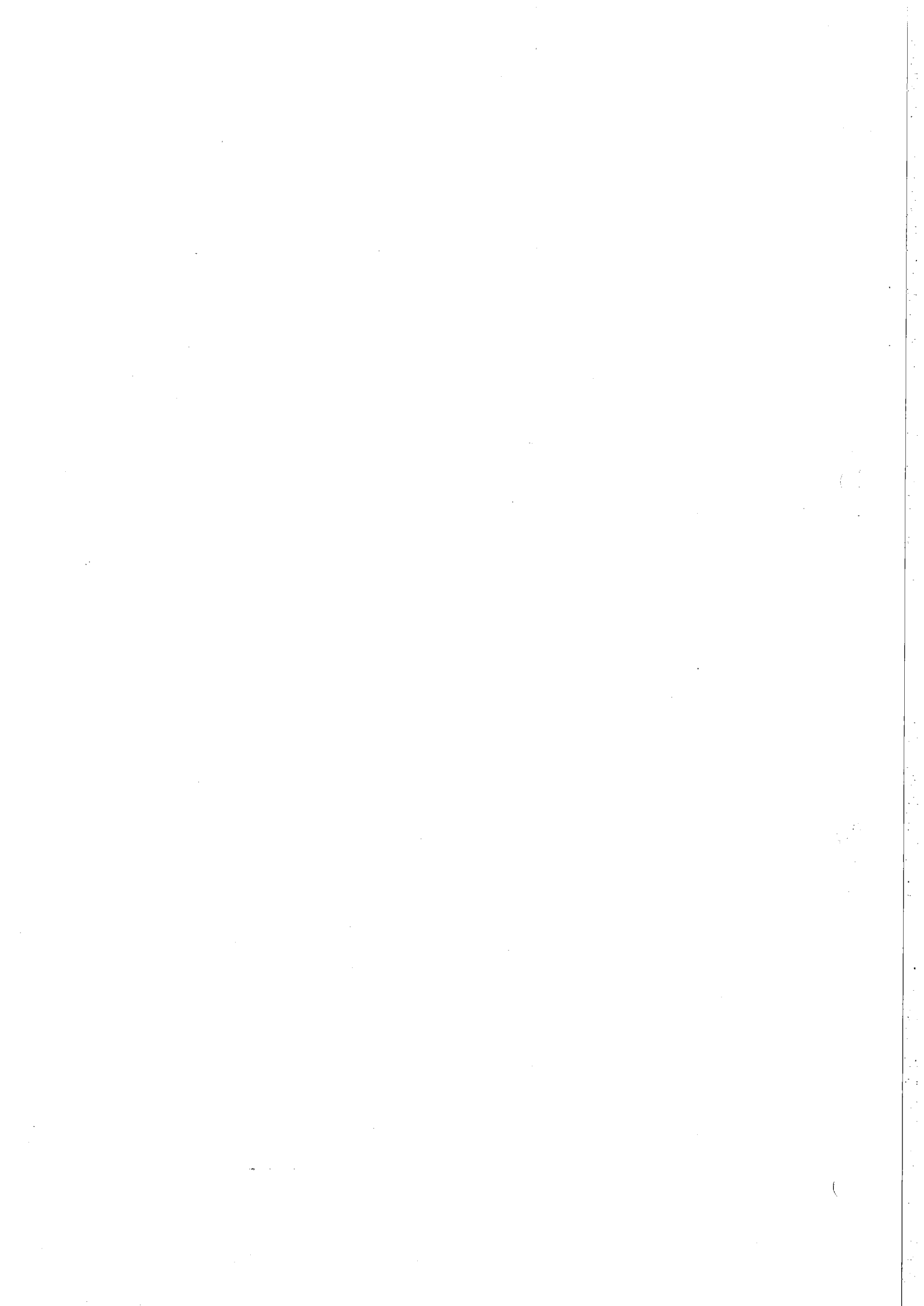
6/68 KONTROLL AV NESEUNDERSTELL PÅ MORANE SAULNIER M.S. 880 B, 885 OG 892

Det er rapportert flere tilfelle av alvorlige sprekkdannelser i neseleggen på fly av ovenfor nevnte typer.

Luftfartsdirektoratet bestemmer herved at fly av disse typer skal så snart som mulig og senest ved første 25 timers ettersyn undersøkes nøye for sprekker i nesehjulsgaffel fra opphengningsakselen og til støtdemperens befestigelse til det faste ben. Ved inspeksjonen må nesehjulsskjermen tas av og det skal brukes "dye check". Hvis det finnes sprekkdannelser så må neseleggen skiftes før neste flyging.

Kontroll skal utføres ved hver 50. gangtime.

Ref: Dansk MFL 20/68.





SOCATA

Motordrevne luft-
fartøy

Morane Saulnier-1

LUFTFARTSVERKET
 Medlemsadministrasjonen
 Avd. for Luftfartsinspeksjon
 Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
 Telefon: Oslo 02: 121340
 ENF8YA
 CIVILAIR OSLO
 17011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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.

62/72 KAPASITET PÅ BENSINTANKER I MORANE SAULNIER 880- OG 890 VARIANTER

Påbudet gjelder:

Alle varianter av Morane Saulnier 880 og 890.

Påbudet omfatter:

For å gi korrekt opplysning om anvendbar bensinmengde skal følgende utføres:

1. Etterse at opplysninger om total og anvendbar bensinmengde i luftdyktighetsbeviset og flygehåndboken er i overensstemmelse med de kvanta som er gitt i denne LDP.

Hvis dette ikke er tilfelle, skal luftdyktighetsbeviset sendes til Luftfartsverket, Avd. for luftfartsinspeksjon for korrigering, og flygehåndboken rettes med ny side fra flyfabrikken. (Flygehåndbok utstedt av Luftfartsverket sendes dit for korrigering.)

2. Etterse at plakaten(e) om anvendbar bensinmengde i flyet (på kvantums-målerene eller ved bensinkranen) er i overensstemmelse med de kvanta som er gitt i denne LDP.

Hvis dette ikke er tilfelle, skal plakaten(e) erstattes med ny(e) fra fabrikken eller med plakat(er) godkjent av Luftfartsverket.

Total og anvendbar bensinmengde er som følger:

Flytype	Målertype	Total bensinmengde	Anvendbar bensinm.
MS 880 B	Nivårør	(2 x 52 l 2 x 90 l	2 x 51 l 2 x 89 l
	Elektrisk	(2 x 52,5 l 2 x 92 l	2 x 48 l 2 x 85 l
MS 881/885/886	Nivårør	2 x 90 l	2 x 89 l
	Elektrisk	2 x 92 l	2 x 85 l
MS 883	Elektrisk	2 x 92 l	2 x 85 l
MS 887	Elektrisk	(2 x 52,5 l	2 x 48 l
		2 x 92 l	2 x 85 l
MS 890/892/893/894	Nivårør	2 x 90 l	2 x 89 l
	Elektrisk	(2 x 92 l 2 x 117,5 l	2 x 85 l 2 x 110 l

Forts.

Motordrevne luftfartøy
Morane Saulnier-1

62/72
forts.

Tid for utførelse:

Innen 1. april 1973.

Referanse:

Bureau Veritas Consigne de Navigabilité No. 72-123, omhandler samme sak.

18/73

UTSKIFTING OG KONTROLL AV LÅSENE PÅ ØVRE MOTORDEKSEL

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier MS 880B med serienr. fra og med 831 til og med 1604, og alle varianter av Ms 880 med serienr. høyere enn 1604.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at øvre motordeksel løsner under flyging, skal følgende utføres:

- A. (Gjelder MS 880B, serienr. 831 - 1604 som har "Dialatch" låser.)
1. Skift ut "Dialatch" motordeksellåsene med tilsvarende låser laget av Socata, som omtalt i Socata Service No. 77/1.
 2. Kontroller de nyinstallerte motordeksellåsene som omtalt i Socata Service No. 107.
- B. (Gjelder MS 880B, serienr. 831 - 1604 hvor låsene tidligere er skiftet eller som har Socata låser fra fabrikken, samt alle MS 880 varianter med serienr. høyere enn 1604, da Socata låser er standard på disse fly.)

Kontroller motordeksellåsene som omtalt i Socata Service No. 107.

Tid for utførelse:

Gruppe A: Innen 1. juli 1973.

Gruppe B: Innen 1. mai 1973.

Referanser:

Bureau Veritas Consigne de Navigabilité no. 73-10, samt Socata Service No. 77/1 og 107 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon. Oslo 02: 1213 40
AFTN : ENF8YA
Tlgr : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

SOCATA

Motordrevne luft-
fartøy
Morane Saulnier-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.

24/73 SLATS PÅ MORANE SAULNIER

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier Rallye MS880B, MS881, MS883, MS884, MS885, MS886, MS887, MS890, MS892A150, MS892E150, MS893A, MS893E, MS894A, MS894C, MS894E.

Påbudet omfatter:

Det har vist seg at deformasjoner eller dårlig justering lett kan føre til at slats (de bevegelige deler på vingeforkantene) åpner og lukker på andre hastigheter enn de skal, slik at flyegegenskapene blir dårlige og det kan oppstå farlige situasjoner ved liten fart.

Følgende skal derfor utføres i samsvar med anvisninger gitt i Socata Service Rallye No. 14-1:

1. Prøveflyging

Kontroller pilot-static systemet før prøven.

Slats skal prøves under flyging for å kontrollere om de åpner og lukker ved de hastigheter som er angitt i ref. Socata Service. Det er nok å foreta prøven ved en vekt (hastighetene må da korrigeres for annen vekt enn de angitte), men forsøket må utføres et par ganger for å få sikre avlesninger.

Dersom slats ikke opererer ved de korrekte hastigheter, må pkt. 2 utføres før videre flyging.

2. Bakkekontroll av slats.

Slats-mekanismen kontrolleres for eventuell feiljustering.
Ref. Socata Service gir anvisninger for kontroll og justering av slats.

Merk! Om slats er feiljustert er det meget viktig at feil rettes. Dette på grunn av ved lave flygehastigheter kan feil føre til "buffeting" med treg åpning av slats eller til steiling med slats inne.

Prøvefly som omtalt i pkt. 1.

Tid for utførelse:

Ved første 100 timers ettersyn regnet fra 10. mai 1973, deretter ved hvert 100 timers ettersyn, samt hver gang flyet fremstilles for fornyelse av luftdyktighetsbevis.

Referanse:

Socata Service Rallye No. 14-1, datert september 1972 omhandler samme sak.

10/74 KONTROLL AV BALANSERORSOPPHENGET PÅ MORANE SAULNIER MS880

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier MS880B-100S, MS881, MS883, MS885, MS886, MS887, MS890, MS892A-150, MS892E-150, MS893A, MS893E, MS894A, MS894C, MS894E alle serienr.

Påbudet omfatter:

Det skal kontrolleres at det finnes tilstrekkelig frigang mellom flaps og balanseror og at balanserorene er korrekt montert (plassering av en tykk skive på innsiden av støttearmen, se fig. 1). Kontrollen skal utføres i samsvar med Socata Service Rallye No. 108.

Dersom en finner at skiven er feil plassert må dette rettes før videre flyging.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 7. februar 1974.

Referanser:

Bureau Veritas Consigne de Navigabilité No. 74-5 og Socata Service Rallye No. 108 omhandler samme sak.

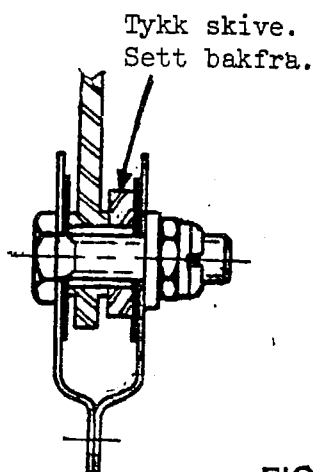
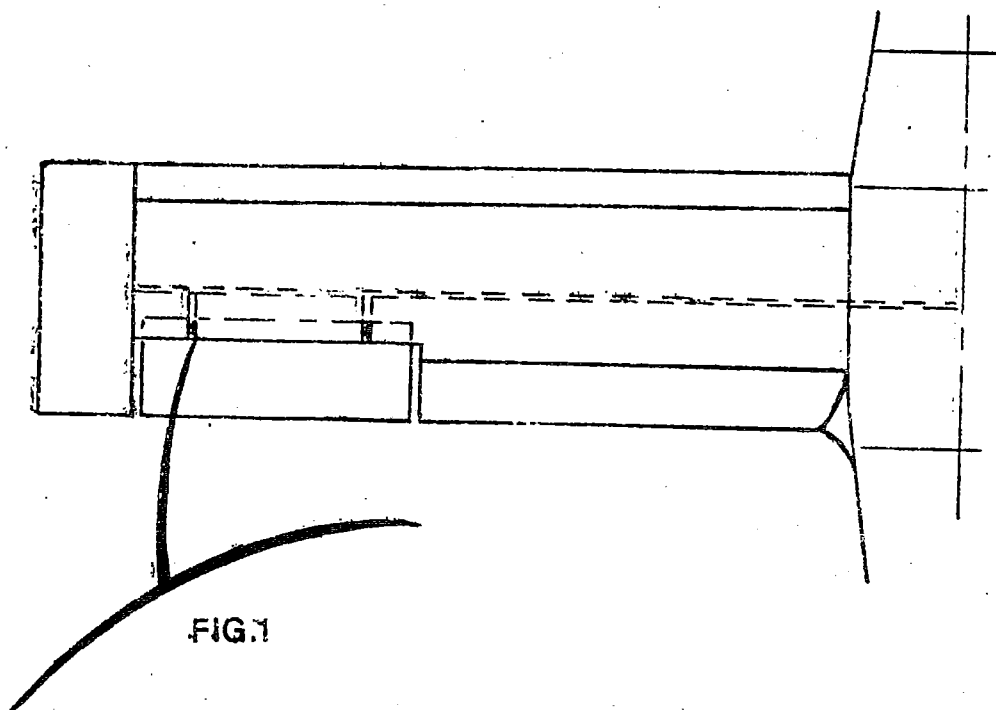


FIG. 1



SOCATA

Motordrevne luft-
fartøy

Morane Saulnier-3

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 02 121340
AFFIN : ENFBYA
Tlgr : CIVILAIR OSLO
Telex : 170111 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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.

20/75 MODIFIKASJON AV ØVRE MOTORDEKSEL PÅ MS 880B

Påbudet gjelder:

Alle Morane Saulnier modell MS 880B.

Påbudet omfatter:

For å unngå muligheten av for dårlig fastmontering av øvre motordeksel etter kontroll av motorens oljenivå, skal modifikasjon som beskrevet i Socata Service Rallye No. 116 utføres. Modifikasjonen består i montering av en atkomstluke til oljepåfyllingen, i øvre motordeksel.

Tid for utførelse:

Innen 1. mai 1975.

Referanser:

Bureau Veritas C.d.N. no. 74-163 og Socata Service Rallye No. 116 omhandler samme sak.

63/75 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HALEFLATENS FREMRE FESTEBSLAG

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier modell MS 880B og MS 885, med serienr. 1 til og med 395, og som er utstyrt med haleflatebeslag av aluminium.

Påbudet omfatter:

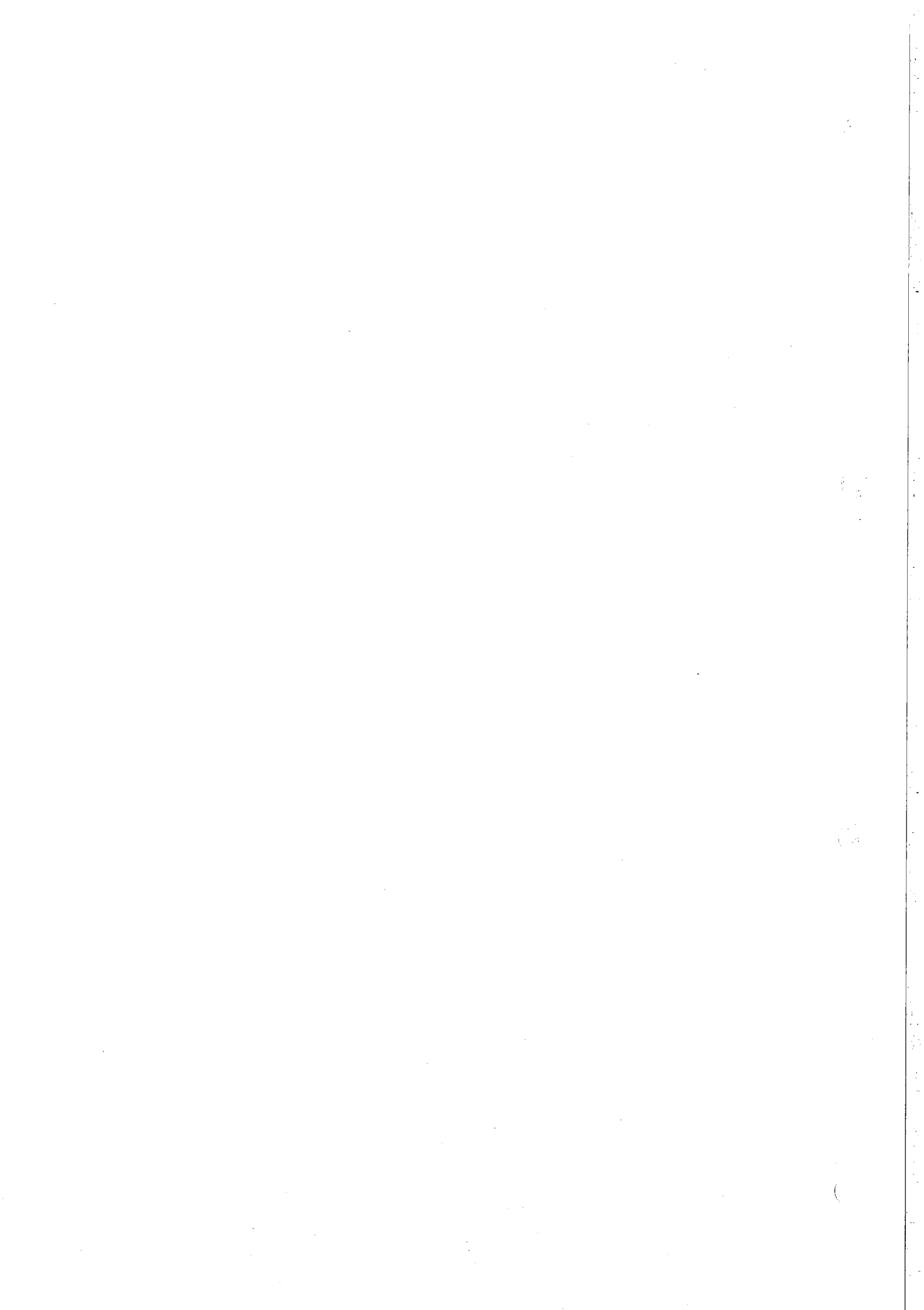
1. For å hindre materialbrudd i haleflatens fremre festebslag, skal disse kontrolleres for sprekker i samsvar med anvisning gitt i Socata Service Rallye No. 12/1, Gr. 57.01.
Dersom en finner sprekker skal modifikasjon ifølge pkt. 2 utføres innen videre flyging.
2. Innen angitt tidsfrist skal flyet modifiseres ved å skifte ut haleflatens fremre festebslag med nye av stål, som har P/N 880.33.0.106.1 og 880.33.0.106.2.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 10 flytimer regnet fra 22. september 1975.
Pkt. 2: Innen 100 flytimer regnet fra 22. september 1975.

Referanser:

Bureau Veritas C.d.N. 72-14 og Socata Service Rallye 12/1 omhandler samme sak.





LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon: Oslo 02 121340
AFTN : ENFYA
Tigr : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

SOCATA

Motordrevne luft-
fartøy
Morane Saulnier-4

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.

40/76 KONTROLL FOR GNAGSÅR PÅ VIPPEHUSETS RETUROLJERØR

Påbudet gjelder:

Rallye MS 892A150, MS 892E150 og MS 893A alle serienr.
Rallye 150 ST serienr. 1 til og med 2692.
Rallye MS 893E og 235E serienr. 1 til og med 12674.
Påbudet gjelder kun fly med AVCO-Lycoming motorer.

Påbudet omfatter:

På grunn av at fjæren mellom fremre og bakre kjøleplater på undersiden av sylindrene høyre og venstre side, kan komme i berøring med returoiljelerøret fra vippehuset skal følgende utføres:

1. Kontroller returoiljelerørene for gnagsår på grunn av berøring av fjær som vist i Socata Service Bulletin nr. 124 datert januar 1976 eller senere revisjoner.
2. Skift rør som har gnagsår.
3. Bensle fjæren med 1 mm rustfri ståltråd som vist på figur 1.

Tid for utførelse:

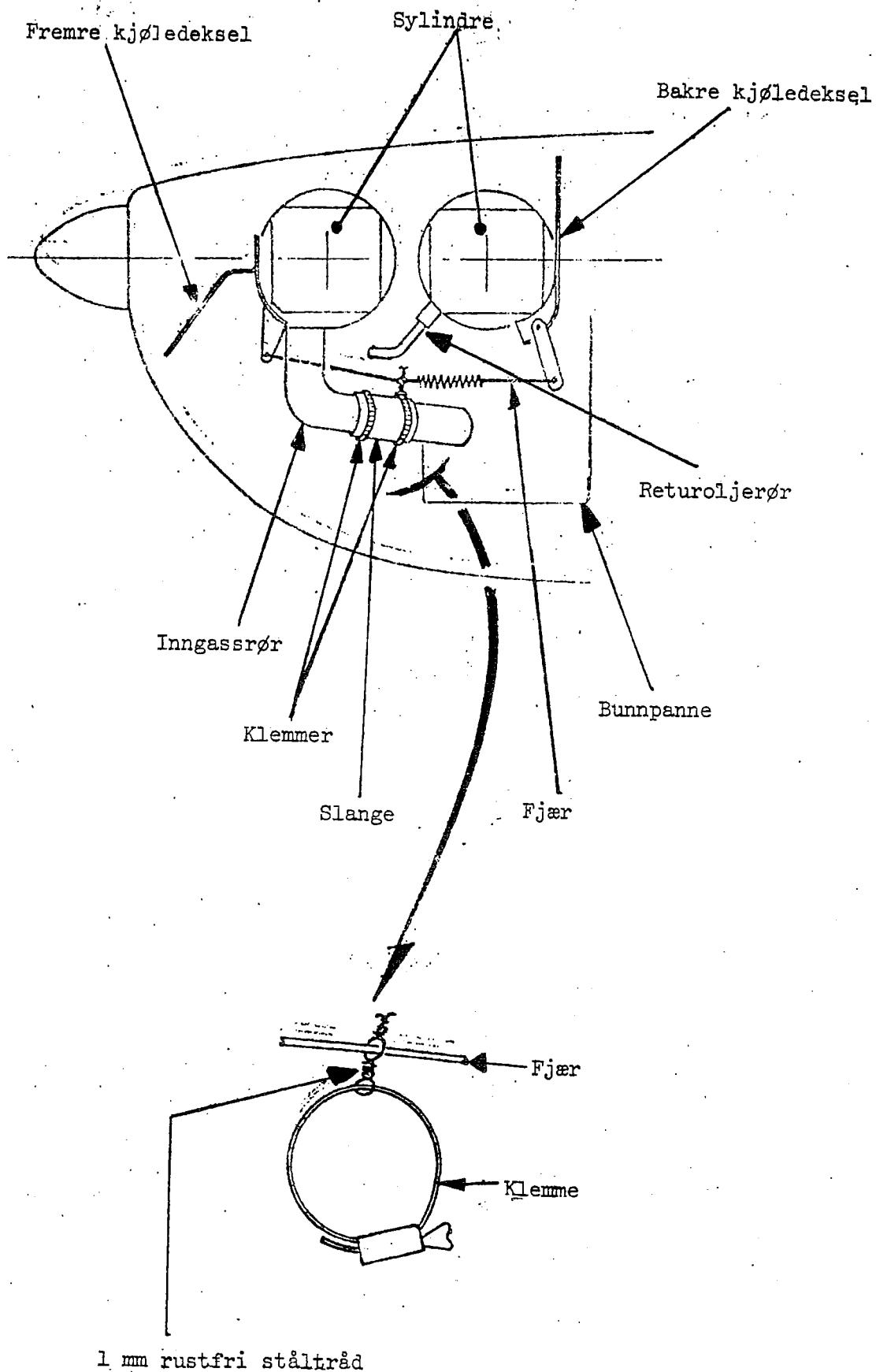
Innen 50 timers gangtid fra 11. august 1976.

Referanser:

Bureau Veritas AD 76-62 og Socata Service Bulletin nr. 124 datert januar 1976.

forts.

Figur 1.





SOCATA

Motordrevne
luftfartøyerMorane Saulnier-5A
Erstatter
Morane Saulnier-5LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon: Oslo (02) 121340
AFTN : ENFBYA
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldal nLUFFDYKTIGHETSPÅBUD
(LDP)

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.

59/76 KONTROLL AV SPJEDET PÅ FORGASSERENS VARMLUFTSBOKS

Påbudet gjelder:

Alle Morane Saulnier modeller MS 883, 886, 887, 892, 893, 894, Rallye 150T, 150ST og Rallye 235.

Påbudet omfatter:

For å unngå at spjeldet på forgasserens varmluftsboks løsner fra akselen skal følgende utføres:

1. Kontroller innfestingen av varmluftspjeldet som vist i Socata Service Bulletin no. 125.
2. Skift skruer og muttere på varmluftspjeldet som vist i Socata Service Bulletin no. 125.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Før hver flyging etter 27. oktober 1976.

Pkt. 2: Så snart som mulig, men ikke senere enn 31. november 1976.

Referanser:

Bureau Veritas Consigne de Navigabilité 76.180(A) datert 29. september 1976.

74/76 SPREKKONTROLL AV MOTORBUKKEN

Påbudet gjelder:

- MS 892 alle typer til og med nr. 12983
- MS 893 alle typer til og med nr. 13103
- RALLYE 150 alle typer til og med nr. 3100
- RALLYE 180 alle typer til og med nr. 3092

Denne LDP gjelder ikke for fly med motorbukk med delnr. 892-51-0-035-0.

Påbudet omfatter:

Kontroller motorbukkens labber for sprekker som vist i Socata Service no. 98/3, datert oktober 1977 og Socata Information no. 39, datert februar 1978 eller

forts.

15. desember 1978

Motordrevne luftfartøyer

Morane Saulnier-5A

Erstatter Morane Saulnier-5

74/76 senere revisjoner. Dersom sprekkenes lengde er større enn 6 mm (1/4"), skal forts. motorbukken skiftes ut før neste flyging.

For fly som benyttes til sleping, skal denne kontroll utføres innen 50 timers gangtid etter 15. desember 1978 og deretter med 50 timers mellomrom.

Tid for utførelse:

Snarest mulig og senest ved neste 100 timers ettersyn etter 15. desember 1978 og deretter med 100 timers mellomrom dersom ikke tidligere utført i henhold til tidligere utgave av denne LDP.

Referanse:

Bureau Veritas Consigne de Navigabilité 78-149 (A).

44/78 KONTROLL AV VINGEFESTEBESLAG

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier modeller:

M.S. 880B, M.S. 880B.D., M.S. 881, M.S. 883, M.S. 885, M.S. 886, M.S. 887, Rallye 100S, Rallye 100S.D., Rallye 100ST, Rallye 100ST.D., Rallye 150ST, Rallye 150ST.D til og med serienr. 2962 og serienr. 5050 til og med 5750 likeledes M.S. 880B no. 3000 (untatt 150ST no. 2859 til og med 2861, 2928, 2930 til og med 2932 og 100ST no. 2942, 2952 til og med 2957).

Påbudet omfatter:

Under et ettersyn ble det på et lettere type luftfartøy funnet et vingefestebeslag av grovere dimensjon som benyttes på tyngre flytyper (M.S. 890 og videre). Da disse typer beslag har forskjellige hulldiameter, må beslagene kontrolleres som vist i SOCATA SERVICE No. 129 datert januar 1978 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 15. juni 1978.

Referanser:

Fransk BV 78-85.

R. Ulltang



15. desember 1978



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 12. 1330 Oslo lufthavn
Telefon Oslo (02) 121340
AFTN ENFBYE
Tigr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 ldat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

SOCATA
Motordrevne
luftfartøyer
Morane Saulnier-6a
Erstatter Morane-
Saulnier-6

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.

83/78 UTSKIFTING AV SPJELDAKSEL PÅ FORGASSERENS VARMLUFTSBOKS

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier modellene:

- MS 883, MS 886, MS 887, Rallye 150 T, 150 TD, 150 ST, 150 ST-D, 180 T, 180 TD fra nr. 1 til og med 3072.
- MS 892 A 150, MS 892 E 150, MS 892 E 150 D, MS 893 A, MS 893 E, MS 893 ED, MS 894 A, MS 894 C, MS 894 E, Rallye 235 E, 235 ED fra nr. 1 til og med 13072.

Påbudet omfatter:

For å forhindre brudd på spjeldakselen på forgasserens varmluftsboks skal Rallye Service Bulletin no. 137 datert mars 1978, eller senere revisjoner, utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 15. desember 1978 dersom ikke allerede utført.

Referanser:

Bureau Veritas Consigne de Navigabilité No. 78-147 (A).

Denne LDP erstatter LDP nr. 59/76.

78/78 UTSKIFTING AV MOTORBUKK

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier MS 892 A 150
MS 893
Rallye 150 T og 150 ST
Rallye 180 T

påmontert motorbukk med delnr. 892-51-0-035-0. Denne motorbukk ble første gang montert på fly levert etter 1. april 1978 eller kan være skiftet ut før utførelse av "Bulletin d'Information" SOCATA no. 39 og/eller Consigne de Navigabilité no. 78-149 (A).

forts.

12.6.1980

Motordrevne luftfartøy

Morane Saulnier-6a

Erstatter Morane-Saulnier-6

88/78
forts.

Påbudet omfatter:

For å unngå brudd på motorbukken, delnr. 892-51-0-035-0, skal følgende utføres:

1. Skift ut med motorbukke av eldre type (som berøres av Service Bulletin nr. 98/3 eller senere revisjoner).
2. Skift ut med ny motorbukke med delnr. 892-51-0-053-0.

Tid for utførelse:

Før neste flyging etter mottakelsen av denne LDF.

Referanser:

Fransk AD 78-205-(A).

37/80

MONTERING AV DRENERINGSRØR FRA BRENNSTOFFYLLEÅPNINGEN.

Påbudet gjelder:

SOCATA TB 9/TB10 modeller med serienr. 1 til og med 57 og 59 til og med 63.

Påbudet omfatter:

For å unngå at vann trenger inn i brennstofftankene skal et dreneringsrør monteres mellom bunnen av fyllåpningene og undersiden av vingene som vist i Rallye TB Service Bulletin No. 6 datert januar 1980 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 12-6-1980 eller senest innen 1. oktober 1980.

Referanser:

Bureau Veritas Contigne de Navigabilite 80-59A

12.6.1980

R. Ulltang

P. Jacobsen

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
SOCATA-7

Med hjemmel i lov om luftfart av 15. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res. av 8. desember 1961, ltra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

9/81 BEGRENSNING AV FREMRE TYNGDEPUNKT

Påbudet gjelder:

Alle SOCATA modeller TB9 og TB10 med serienr. 1 til og med 239.

Påbudet omfatter:

For å tilfredsstille kravet til luftdyktighet ble SOCATA S.B. TB9/TB10 no. 7 utført, som en midlertidig løsning. SOCATA har nå utgitt Service Bulletin no. 13 som skal utføres på TB9 og no. 10 som skal utføres på TB10.

Tid for utførelse:

Innen 30.9.1982.

Referanser:

Fransk AD 81-202-(A) datert 2.12.81 og SOCATA S.B. no. 10 og 13 omhandler samme sak.

SOCATA SB no. 7 gjelder til SB no. 10 og 13 er utført.

21/81 SPREKKONTROLL AV SPINNER

Påbudet gjelder:

SOCATA TB9 og TB10 modeller.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at spinneren faller av under flyging skal den kontrolleres for sprekker rundt hullene for festeskruene hvor spinneren er festet til bakplaten og i området ved utskjæringene for bladrøttene. Dersom sprekker blir funnet skal spinneren skiftes ut før flyging.

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter 25-5-81 og deretter med 10 timers mellomrom inntil spinneren er skiftet ut med en metallspinner fra SOCATA.

Referanser:

BV 81-57 (A) datert 11-3-81

forts.

31-3-1982

Motordrevne luft-
fartøy
SOCATA-7

35/81 KONTROLL AV NAGLER I HALEPARTIET

Påbudet gjelder:

SOCATA modeller TB9 og TB10 med serienr. til og med 171.

Påbudet omfatter:

1. Kontroller for løse nagler i halepartiet som angitt i SOCATA Service Bulletin no. 8 datert januar 1981 eller senere revisjoner.
2. Utfør modifikasjon som angitt i ovennevnte Service Bulletin.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Før første flyging etter 8.10.81 og deretter med 100 timers mellomrom inntil pkt. 2 er utført.

pkt. 2: Innen første hovedettersyn

Referanser:

Bureau Veritas AD 81-82 (A) og SOCATA Service Bulletin no. 8 datert januar 1981 omhandler samme sak.

15/82 SPREKKKONTROLL AV STABILATOREN

Påbudet gjelder:

SOCATA modeller TB 9 og TB/10 med serienr 1 til og med 274.

Påbudet omfatter:

For å forsikre seg om at luftfartøyet er luftdyktig skal sprekkkontroll av stabilatoren utføres som angitt i SOCATA Service Bulletin TB no 14 og til de tider angitt i denne.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 31.3.82

Referanser:

Bureau Veritas AD 82-21-(A)

R. Ulltang

31.3.82

Jacob

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

SOCATA - 8

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.

55/82 KONTROLL FOR- OG UTBEDRING AV KORROSJONSANGREP

Påbudet gjelder:

Morane Saulnier MS 880 B og MS 892 modeller.

Påbudet omfatter:

For å ta vare på luftfartøyenes luftdyktighet skal Rallye Service Bulletin No 133/2 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid eller 4 mndr etter 8.11.1982, det som kommer først.

Deretter skal S.B. utføres med 100 timers/4 mndr mellomrom for luftfartøy som oppholder seg i fuktig klima eller med 100 timers/6 mndr mellomrom for andre luftfartøy, det som kommer først.

Referanser:

Bureau Veritas CN 82-89(A).

61A/82 SPREKKONTROLL, MODIFIKASJON ELLER UTSKIFTING AV MOTORBUKK

Påbudet gjelder:

Socata TB 9 og TB 10; med serienr. 1 t.o.m. 299, samt alle motorbukker med delnr. 10.51.000.000.

Anm.: Denne LDP gjelder ikke fly som har motorbukk med delnr. 10.51.001.000.

Påbudet omfatter:

For å hindre sprekkdannelser i motorbukken skal Socata Service Bulletin nr. 16/1, eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 15.11.88; og deretter gjentatte kontroller med 50 timers gangtid.

Referanse:

Fransk AD 82-128(A)R1

15.11.88

MERK! For at angjeldende flymateriell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i vedkommende journal med henvisning til denne LDP's nummer.

1/83 SPREKKONTROLL OG MODIFIKASJON AV HALEPARTI

Påbudet gjelder:

Alle SOCATA TB9 og TB10 med serienr 1 til og med 274.

Påbudet omfatter:

Pga sprekker oppdaget i bakre bjelke ved hengselbrakettene for høyderoret skal følgende utføres:

Utfør sprekkekontroll som vist i Service Bulletin No 14 eller senere revisjoner.

Dersom sprekker blir funnet skal haleflaten og bakkroppen modifiseres som vist i S.B. No 15 og modifikasjon no 21 eller senere revisjoner utføres før første flyging.

Anmerkning: Kontrollen bortfaller når SB No 15 og modifikasjon no 21 er utført.

Tid for utførelse:

Luftfartøy med en total gangtid på 300 timer eller mer

Innen første flyging etter 31.3.82 (LDP 15/82) og deretter med 50 timers mellomrom eller 50 landinger, det som oppnås først.

Luftfartøy med en total gangtid mindre enn 300 timer

Innen en total gangtid på 300 timer er oppnådd og deretter med 50 timers mellomrom eller 50 landinger, det som oppnås først.

Referanser:

Bureau Veritas CN 82-94 (A).

Denne LDP erstatter og annullerer LDP 15/82 og 54/82.

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

Telefon: Oslo (02) 59 33 40
AFN ENFDYE
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 77011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

SOCATA - 9

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.

59/86 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HØYDERORSTRIM

Påbudet gjelder:

Socata TB9, TB10 og TB20; til og med serienr 479

Påbudet omfatter:

Utfør kontroll og modifikasjon av trimrorets støtstanginnfestning i henhold til Socata Service Bulletin nr. 24, eller senere revisjoner.

Dersom kontrollen avdekker glippe i støtstangens øyebolt skal modifikasjon (Kit nr. 9014) utføres før første flyging.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Kontroll: Før første flyging etter 30.6.86.

Modifikasjon: Innen 100 timers gangtid etter 30.6.86.

Referanse:

Fransk AD 85-43(A) (Svensk LVD 2009)

60/86 UTSKIFTING AV BALANSEVEKT I STABILISATOR

Påbudet gjelder:

Socata TB9 og TB10; til og med serienr 474

Påbudet omfatter:

Skift ut balansevekt (delnr. TB 10.34.015.001) med ny (delnr. TB 10.34.019.001) i henhold til Socata Service Bulletin nr. 25, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 31.8.86

Referanse:

Fransk AD 85-90-(A)

30.6.86

MERK! For at angjeldende flymateriell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i ved-

61/86 KONTROLL AV BATTERIHOLDER OG NÆRLIGGENDE STRUKTUR

Påbudet gjelder:

Socata TB9, TB10 og TB20, til og med serienr 441; unntatt serienr. 343, 382, 414, 423, 425, 429, 434 og 438

Påbudet omfatter:

Kontroller om batteriholderen har dreneringshull eller ikke.

For batteriholdere med dreneringshull skal følgende utføres:

1. Ta ut batteriet
2. Undersøk strukturen under batteriholderen for syreangrep og reparer eventuelle skader.
3. Fjern bunnbelegget fra batteriholderen og rengjør bunnen. Kontroll samtidig att ingen syreskader har oppstått.
4. Lim fast en plate i rustfritt stål (40x50x0,4 mm) over batteriholderens dreneringshull.
5. Beskytt batteriholderen mot korrosjon med preparat godkjent av Socata.
6. Lim på et gummibelegg i bunnen av holderen og installer batteriet.

Anm.: Socata Service Letter nr. 18 omhandler samme sak.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid eller innen 31.8.86; det som kommer først.

Referanse:

Fransk AD 85-130(A)

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 Idai n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

SOCATA - 10

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

100A/86 SPREKKONTROLL AV HALEFLATEINNFESTNING

Påbudet gjelder:

Følgende Socata modeller (Morane Saulnier og Rallye), alle serienr.:

MS 880B MS 880B-D
MS 885 MS 881
MS 883 MS 886
MS 884 MS 887

RALLYE 100S, 100S-D, 100ST, 100ST-D
RALLYE 150ST, 150ST-D, 150T, 150T-D
RALLYE 180T, 180TS
RALLYE 180T-D
RALLYE 150 SV, 150SVS
RALLYE 110ST

MS 890A, MS 890B
MS 892A-150, MS 892B-150
MS 892E-150, MS 892E-D-150
MS 893A, MS 893B, MS 893E, MS 893E-D
MS 894A, MS 894C, MS 894E

RALLYE 235E, 235E-D, 235A,
RALLYE 235F, 235C

Påbudet omfatter:

For å sikre den strukturelle integritet i haleflateinnfestningen, skal fremre festebeslag og haleflatebjelken kontrolleres for sprekker, i henhold til følgende:

1. Foreta sprekundersøkelse i henhold til del 1 av "Description" i SOCATA Service Bulletin nr. 145/1, eller senere revisjoner. Skift ut alle enheter hvor sprekker konstateres, i samsvar med godkjent prosedyre.
2. Foreta først kontrollen beskrevet i pkt. 1 av denne LDP for å fastslå at de berørte deler er luftdyktige. Utfør deretter "attachment fittings squeeze" som beskrevet i del 2 av "Description" i SOCATA Service Bulletin nr. 145/1, eller senere revisjoner.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 63/75.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 100 timers gangtid etter 9.12.86; og deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom.

forts; 15.11.88

MERK! For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i vedkommende journal med henvisning til denne LDP's nummer.

