

LUFTFARTSDIREKTORATET  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
FORNEBU-OSLO/Dep.  
Tlf. : Oslo (02) 12 13 40  
AFTN: ENFBYA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 11032 Oslo



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD  
(LDP)

SEABEE

SAMMENDPAG

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.

11/48 INSPEKSJON AV HEVARM FOR BEVEGELSE AV UNDERSTELL PÅ SEABEE

Ved Luftfartsdirektoratets besiktelse av en Seabee viste det seg at hevarmen som overfører bevegelsen fra den hydrauliske pumpe til akselen for understellsbevegelsen (Part nr. 1110) var løsnet i sveisen.

Luftfartsdirektoratet bestemmer i den anledning at omhandlede sveisepunkt skal gis en grundig utvendig inspeksjon ved første daglige ettersyn, og senere ved hvert 50 timers ettersyn.

Rapport sendes omgående inn til Luftfartsdirektoratet hvis det ved inspeksjon viser seg å være feil ved sveisen.

12/48 INSPEKSJON AV STYRELEDNINGENE PÅ SEABEE

Erfaringen viser at styreledningen på Seabee er sterkt utsatt for slitasje og at ledningene på fly med over 600 timers gangtid har vært i meget dårlig forfatning ved Luftfartsdirektoratets besiktelser.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at styreledningene skal tas ut hver 600 timer for en grundig inspeksjon. For øvrig innskjerpes at ettersynet av styreledningen gjøres hver 25 timer i samsvar med ettersynsbestemmelsen i "Owners Manual", side 55, som lyder:

"Check cables for tensions and for fraying, Replace frayed cables".

1/49 MODIFIKASJONER PÅ SEABEE RC-3

Luftfartsdirektoratet viser til Seabee Service Bulletin nr. 17/47, Supplement No. 2, som så vidt vites er sendt ut av Thor Solberg Aviation Comp. til samtlige Seabee eiere.

I den anledning bestemmes at den anførte modifikasjon skal utføres på samtlige Seabee fly med styrbart halehjul ved første 25 timers ettersyn.

## 2/49 MODIFIKASJONER PÅ SEABEE RC-3

Det har forekommet tilfeller hvor cabingulvet har sunket på grunn av for svakt feste ved stasjon 52 1/2.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at forbindelsen mellom gulvet og spantet forsterkes i samsvar med vedlagte skisse så snart gulvet viser tegn til svikt og synkning.

## 3/49 SPREKKDANNELSE PÅ FREMRE UNDERSTØTTELSESKANAL FOR MOTOR PÅ SEABEE RC-3

På grunn av inntruffet sprekkdannelse på fremre understøttelseskanal for motor i Seabee, (Channel Assembly, Right Hand and Left Hand Engine Mount Forward, Part Number 1305 i Seabee Part Catalog), bestemmer Luftfartsdirektoratet at understøttelseskanalen skal inspiseres for sprekkdannelse på samtlige Seabee fly ved første 25 timers etter-syn.

Bristdannelsen opptrer ved boltehullene nærmest hulkilene for den oppknekte kant. Ved undersøkelsen må boltene være tatt ut. Materialet rundt boltehullene må undersøkes med forstørrelsesglass.

Årsaken til sprekkdannelsen antas å være at hullene er borret for nær hulkilen, slik at boltehodet rir på hulkilen med den ene kanten. Viser det seg ved undersøkelsen at materialet er i orden, men at boltehodet på grunn av hulkilen ikke ligger tilfredsstillende an mot underlaget, må det forarbeides en solid underlagsskive som legges under hodet, og som tilpasses slik at boltehodet får et plant anlegg.

Eventuell sprekkdannelse må omgående meldes inn til Luftfartsdirektoratet og flyet må ikke brukes før skaden er utbedret.

## 4/49 UTSKIFTING AV BENSINPUMPER PÅ FRANKLIN MOTOR 6A8-215-B8F OG B9F

For å hindre skade på membranene i de to AC-bensinpumpene på Franklin motor modell 6A8-215-B8F og B9F, samt for å muliggjøre drenering av bensin fra motoranlegget i tilfelle punktering av membranene, skal de nåværende bensinpumper skiftes ut med nye pumper av type "AMI Part Nos 15438 og 15439" samtidig som dreneringsrør skal påmonteres.

Aircooled Motors Inc. leverer fullt sett med instruksjoner for omhandlede modifikasjon. (Kit Part No. 15464.) Franklin Service Bulletin nr. 71 omhandler samme modifikasjon.

Det nødvendige utstyr må bestilles omgående og påmonteres så snart det er mottatt.

22/49 SEABEE RC-3

Propellerregulering

Luftfartsdirektoratet har fra Kungl. Luftfartsstyrelsen, Luftfartsinspektionen, Sverige, mottatt meddelelse om modifikasjon på Republic RC-3 Seabee.

Modifikasjonen er utarbeidet ved Ostermans Aero AB og gjelder samtlige Seabee fly. Den primære årsak til modifikasjonen er at splintebolten som forbinder reguleringsarmen for propellerreguleringen til propellerreguleringens sleideventil i et tilfelle har falt ut, hvorved flyet havarerte. Kungl. Luftfartsstyrelsen anfører i den anledning:

"For å bedre sikkerheten i propellerreguleringsmekanismen skal splintebolten som forbinder reguleringsarmen til sleideventilen skiftes ut med en splintebolt med større diameter og låses med splint.

Braketten som holder reguleringswirene, forsterkes med 2 stk. stålplater sveiset på braketten.

Modifikasjonens utførelse:

1. Den nåværende splintebolt tas ut.
2. Boltehullet i reguleringsarm og sleideventilen brotsjes opp til 5 m/m diameter.  
Splintebolten forarbeides av en AN-394-17 bolt.
3. Splintebolt 5 x 14 m/m med underlagsskive 5 x 1 m/m settes inn og låses med splint.
4. Løs reguleringen.
5. Braketten som sitter festet til bakre øel av propellerakselens lagringshus, tas av og forsterkes etter tegning MM-21. Sveisingen skal utføres av godkjent flysveiser, og monteringen skal utføres av en mekaniker med sertifikat på flytypen.
6. Sett fast den forsterkede brakett og lås skruene.
7. Monter reguleringen og sett på fjæren til braketten.
8. Kontroller at reguleringen funksjonerer riktig, og at det er fullt utslag begge veier.

Nødvendige materialer

- 1 stk. splintebolt 5 x 14 m/m As 211601
- 2 " forsterkningsplater Ms 23/1 eller Crom Molybden x 4130
- 1 " skive 5 x 1 As 215101 stål 1140-0"

Luftfartsdirektoratet anbefaler at modifikasjonen av braketten blir utført på alle Seabee ved neste 25 timers ettersyn.

Under forutsetning av at bolt og splint kontrolleres daglig når flyet er i bruk, kan innsetting av ny 5 m/m splintebolt med skive utstå inntil slitasjen gjør det påkrevet å brotsje opp boltehullet til 5 m/m. Det må påses at bolten er satt inn med hodet opp.

6/50 VINGESTENDERBESLAG PÅ REPUBLIC RC-3, SEABEE

Det har forekommet tilfeller av ondartet korrosjon på vingestendernes øvre og nedre beslag, samt motsvarende beslag i skrog og vinger på RC-3, Seabee.

Luftfartsdirektoratet har bestemt at vingestendernes beslag samt beslagene i skrog og vinger skal kontrolleres omhyggelig for eventuell forekomst av korrosjon ved hjelp av et spisst verktøy. Ved kontrollen av beslagene i vingene, del nr. 17 W 22004, kontrolleres bare den del som er utenfor vingehuden, men finnes det korrosjon her, skal hele beslaget kontrolleres.

En må være oppmerksom på at beslagene utvendig kan se helt feilfrie ut, men allikevel være korrodert innvendig (interkrystalinsk korrosjon). Interkrystalinsk korrosjon kan medføre større nedsettelse av beslagets styrke enn utvendig korrosjon.

Hvis det ved kontrollen bare finnes lett overflatekorrosjon, kan denne fjernes og beslaget beskyttes med maling på vanlig måte mot videre korrosjon. Deler med større skade enn lett overflatekorrosjon skal utbyttes.

Denne kontroll skal utføres snarest og senest 25. august 1950, samt deretter etter hver 25 timers flyging.

Jfr. FAA Airworthiness Directive 50-30-1, datert 24. juli 1950, og Republic Aviation Corp. S.B. No. 25.

5/51 BRUK AV PEILESTAV PÅ SEABEE

Det har vist seg at bensinmåleren på Seabee fly ikke alltid er pålitelig, og det tilrådes derfor å bruke peilestav. På grunn av tankens form, må denne være av en spesiell konstruksjon, men det finnes utførelser som passer.

Måling med peilerstav kan imidlertid også gi anledning til feil hvis man peiler før bensinen er ordentlig i ro. Av denne grunn må flyet stå stille i 5 minutter etter at motoren er stoppet, før man bruker peilerstaven. Ved den vanlige utførelse må staven også settes inn på en bestemt måte.

De Seabee fly som utstyres med peilerstav skal ha et skilt med angivelse av spesielle forholdsregler som må tas ved bruken, anbrakt på et lett synlig sted.

## 1/54 VINGESTENDERBESLAG PÅ REPUBLIC RC-3 SEABEE

Det har forekommet alvorlige tilfelle av korrosjon på vingestendernes øvre og nedre beslag, samt motsvarende beslag på skrog og vinger på RC-3 Seabee.

De beslag det gjelder er beslag 17W22002 på øvre del og beslag 17W22003 på nedre del av vingestenderen. Beslag 17F11013 sitter på kroppen og festes til beslag 17W22003. Beslag 17W22004 sitter på vingen og festes til beslag 17W22002.

Da styrken av disse beslag er av avgjørende betydning for flyets sikkerhet, har Luftfartsdirektoratet bestemt at inspeksjonen foreskrevet i LDP 6/50 skal gjøres mer omfattende, og det skal bores to 1 1/4" diameter inspeksjonshull, et på oversiden og et på undersiden av vingen. Derved blir den del av beslag 17W22004 som ligger inne i vingen lett tilgjengelig. Inspeksjonshullene skal utføres i samsvar med Republic Aviation Service Bulletin No. 25, Supplement 2. Hullene skal enten tildekkes med United Carr Fastners Corporation Plug Buttion No. 51021, Seabee Spare Parts Item No. 1379 eller tilsvarende.

Under inspeksjonen må det benyttes lys så vel som et spisst verktøy.

De ovennevnte inspeksjonshull må bores og inspeksjonen utføres så snart som mulig og senest innen 1. mars 1954. Inspeksjonen skal deretter utføres ved hvert 25 timers ettersyn.

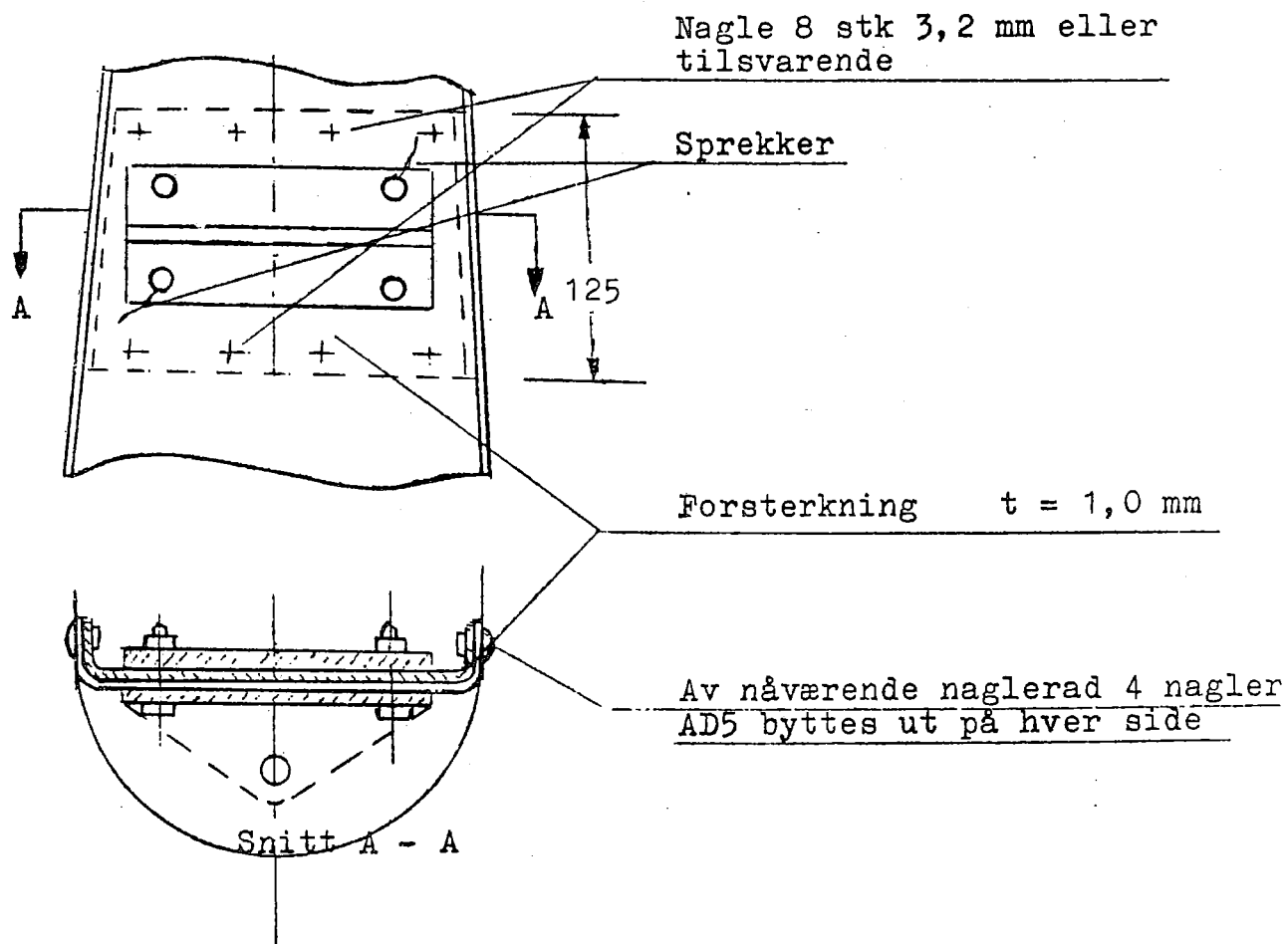
## 3/58 FORSTERKNING AV SIDERORET

Det har vist seg at det danner seg sprekker i sideroret der hvor midtre og øvre hengselbeslag er skrudd til bjelken. Sprekkene kan danne seg under beslagene.

Luftfartsdirektoratet bestemmer herved at for fremtiden skal midtre og øvre hengselbeslag på sideroret tas av ved hvert 100 timers ettersyn og bjelken kontrolleres for sprekker.

Ved første anledning skal bjelken forsterkes slik som nedenstående skisse viser. Forsterkningen består i at en lettmetallplate av 1 mm tykkelse eller nærmeste ekvivalent i tommer er lagt inn i bjelken og festet til denne med de samme nagler som holder huden til bjelken. Når denne forsterkning er innført, kan inspeksjonen hver 100 time, som omtalt ovenfor, bortfalle.

Forsterkningen skal utføres av en autorisert mekaniker eller et autorisert verksted.



## 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.

### |075/90 KONTROLL AV FJÆRER I PROPELLENS REVERSERINGSSYSTEM

Anm.: Øvrige Seabee LDP'er kan finnes i "Luftdyktighetspåbud - Sammendrag 1946 - 1970", utgitt av Luftfartsdirektoratet 12. november 1972.

#### Påbudet gjelder:

Republic RC-3 "Seabee" modifisert i henhold til FAA STC SA282NW med Lycoming motor og Hartzell propell.

#### Påbudet omfatter:

Propellens reverseringshendel påvirker via kabeloverføring en hevarm på motoren, som i sin andre ende er leddet i reverseringsventilens stempel og på midten i en grafittblokk som ligger i en slepering på propellen.

Firmaet SIMUFLIGHT i Seattle har etter at FAA har signert ovenstående STC, utgitt en modifikasjonsinstruksjon der flyeierne anbefales å demontere trykkfjæren som er montert på reverseringsventilen og i stedet montere en spiralfjær på hevarmen slik at sideveis belastning på grafittblokken blir redusert. Hensikten er å minske slitasje på grafittblokken.

Dersom et brudd i reverseringshendelens overføringssystem inntreffer, vil den nye fjæren føre propellen uønsket over i reverseringsstilling.

For at dette skal unngås, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller om fjærsystemet er modifisert. Dersom det er tilfelle skal spiralfjæren demonteres og den originale trykkfjæren på reverseringsventilen monteres.
2. Daglig og periodisk ettersyn av reverseringshendel og overførings-system, samt kontroll av slitasje på grafittblokken skal innføres i flyets vedlikeholdsprogram.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Før første flyging etter 28.2.91.

#### Referanse:

Svensk LVD nr. 2323

28.2.91

BILAG TIL LDP 075/90

