

LUFTFARTSDIREKTORATET
Avd. for Luftfartsinspeksjon
FOURNEBU-OSLO/Dep.

Telefon (02) 12 13 40
AFTN: ENFSBYA
Tilg: CIVILAIR OSLO
Telefax: 132 Oslo



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

(LDP)

GIPSY

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 22. mars 1964, fastsetter Luftfartsdirektoratet følgende forskrift.

9/58 SYLINDERHODER PÅ GIPSY MOTORER

En del eldre eksemplar av motorer av typene Gipsy III, Gipsy Major og Gipsy Six har sylinderhoder av aluminiumbronse. Disse hoder er beregnet for å brukes sammen med blyfri 73 oktan bensin. Denne bensinkvalitet er imidlertid gått ut av fabrikasjon, og det er bare rent unntagelsesvis at man kan få tak i den. All flybensin nå er tilsatt blytetraetyl, og den vanligste kvalitet er 80 oktan. Blyet ødelegger imidlertid sylinderhoder av aluminiumbronse, og de flyeiere som bruker blybensin til motorer med aluminiumbronsenhoder må regne med mange vanskeligheter med ødelagte ventiler og liknende.

Flyeiere tilrådes å skifte ut aluminiumbronsenhoder så snart som mulig, og i mellomtiden må motorer med disse hoder holdes under meget skarp observasjon. I Sverige foreskrives kompresjonsprøver hver 25. time. I Norge forekommer de omtalte sylinderhoder vesentlig på fly av typen Tiger Moth.

23/58 VEIVAKSLER PÅ GIPSY MOTORER

Det har vist seg at det har inntruffet tretthetsbrudd i propellerakslene på motorer av typen Gipsy Major I og Gipsy Major 10. Disse veivaksler har en konus for feste av propelleren. Det har hendt et par ganger at veivakselen er brukket, så propelleren er falt av i luften.

Av denne grunn fastsetter Luftfartsdirektoratet at alle veivaksler av denne type skal kontrolleres før 1. november 1958, og deretter ved hver 100 flygetimer. Akslene skal også kontrolleres ved heloverhaling av motoren.

Kontrollen skjer ved å ta av propelleren, fjerne kilen og ta av låsemutteren for forreste lager på veivakslen. Deretter kontrolleres kilen for riper eller ujevnheter og kilens pasning i kilesporet. Akselen kontrolleres omhyggelig for sprekker med forstørrelsesglass og "dye-check". Magnaflux kan også brukes, men er ikke praktisk, unntagen når akselen er tatt ut for overhaling. Fremgangsmåten ved kontrollen er beskrevet i detalj i De Havilland "Technical News Sheet" G nr. 8, datert 21. oktober 1957 og GM 10 nr. 11, datert 21. oktober 1957.