



HAMILTON STANDARD

SAMMENDRAG

1946 - 1970

Med klarna i lov om luftfart av 16. desember 1961 § 47, 2. ledd og § 48, 4. ledd av 9. desember 1961 § 47 og 5. ledd av Luftfartsdepartementets brev Interi 23. mars 1964, fastsettet av Luftfartsdirektoratet følgende forskrift:

12/57 HAMILTON STANDARD PROPELLER

Følgende forandringer utgitt av FAA gjøres herved obligatorisk for norsk registrerte fly med Hamilton Standard propellerblad av aluminiumslegeringer brukt i "Hydramatic" propeller (uten motvekter), unntatt blad med sliteringer støpt i ett med godset, og blad som allerede har innfelte korrosjonsvegger, i samsvar med Hamilton Service Bulletin no. 390, 411, 414A, under forutsetning av at korrosjonsveggen er i god stand.

57-13-5, datert 1. juli 1957, vedrører blad med aluminiumslegeringer i "Hydramatic" propeller, og svarer til Hamilton Standard Service Bulletin nr. 508.

Undersøkelse av et blad som har sviktet, viste utbredt korrosjon i nærheten av pakningen på leggen. Dette bladet hadde ikke innfelte korrosjonsvegger som anbefalt av fabrikken i Service Bulletin No. 390 og 414A. For å unngå gjentakelser skal propellere av omhandlede typer demonteres og undersøkes i samsvar med Service Bulletin No. 508.

Hvis ingen korrosjon oppdages eller forutses, skal korrosjonsvegg monteres på hvert blad i samsvar til instruksjonen.

Hvis det er korrosjon, tæring, flekking eller annen kjemisk ødeleggelse på bladet, skal skaden med en gang utbedres, som foreskrevet i Service Bulletin No. 508. Alle blad med mindre leggdiameter enn den som er foreskrevet, skal settes ut av bruk.

Korrosjonsveggen skal monteres før propellerne settes sammen.

Inspeksjon skal utføres:

1. Ved neste overhaling for alle blad, med unntakelse av de som kommer under pkt. 2.
2. For 450 timers gangtid eller senest oktober 1957 for alle blad installert på Pratt & Whitney R-2800 "B" motorer i flytype C-46. (Ref. CAA Engine Listing).

51-13-4, datert 1. juli 1957 vedrører Hamilton Standard propeller av serie H417.

Det har vist seg å være en svikt i forbindelse mellom det svampaktige materiale og den innvendige overflaten på bladet, slik at massen blir slynget ut av bladtippene. Derfor skal alle blad av serier H417 ikke brukes uten godkjennelse av Luftfartsdirektoratet, eller før denne LUF blir satt ut av kraft.

4/58 REGULATOR FOR HAMILTON PROPELLER

Det er forekommet 3 tilfelle hvor man har fått ufrivillig reversering på grunn av en feil i regulatoren på Hamilton propeller. FAA har derfor sendt ut en "Airworthiness Directive" nr. 58-3-2, om en spesiell kontroll av alle regulatorer av typene 4U18 og 5U18, som ble sendt fra fabrikken før 26. september 1957. Den omtalte "Airworthiness Directive" gjøres herved obligatorisk for regulatorer i norsk registrerte fly.

Hamilton Standard Service Bulletin No. 538, 536 og 536A omhandler samme sak.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

PROPELLER

HAMILTON
STANDARD - 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.

|45A/81 KORROSJONSKONTROLL AV PROPELLER

Påbudet gjelder:

Hamilton Standard "Hydromatic" propeller (uten motvekter) som har aluminiumsblader og hvor motoroljen brukes til bladvridning; av følgende typer:

22D30, 22D40, 23D40, 23E50, 23E60, 24D50, 24E60, 33D50, 33E60, 34D50, 34D51, 34E60, 43D50, 43D51, 43E60 og 43H60

Anm.: Propeller med stålblader eller propeller som har integrert oljesystem for bladvridning er unntatt fra denne LDP.

Disse propelltyper er blant annet installert på følgende flytyper:

Beech D17 og D18; Boeing 377 serien; Canadair modell 4 og CL-215; Curtis Wright C-46; DeHavilland DHC-2, DHC-3 og DHC-4; General Dynamics (Convair) T-29, 240, 340 og 440 serien; Gulfstream American (Grumman) G-12A, G164, F4U, S-2F, TBM og W-2F serien; Lockheed L-10, L-12, 049, 749, 1049 og 1649 serien; Martin 202 og 404-serien; McDonnell Douglas B-26, DC-3, DC-4, DC-6, og DC-7 serien; North American AT-6, B-25, P-51, SNJ-5, T-6 og T-28.

Påbudet omfatter:

For å unngå bladbrudd p.g.a. korrosjon og materialutmatting skal følgende utføres:

1. Kontroller for korrosjon i overgangen til, og på bladhalsen; med spesiell vekt på området under det friksjonsreduserende teflonbelegget og det korrosjonshindrende resinlaget (resin corrosion barrier).

Kontrollen skal utføres i samsvar med Hamilton Standard Aluminum Blade Overhaul Manual, datert 1.3.80.

2. Hvis korrosjon blir funnet skal propellbladet skiftes ut med en luftdyktig del, eller repareres i henhold til Hamilton Standard Aluminum Blade Overhaul Manual No. 130B før første flyging.

Tid for utførelse:

Før første flyging dersom kontrollen aldri har vært utført, ellers innen 18 måneder etter siste kontroll; deretter gjentatte kontroller med 18 måneders mellomrom.

forts;

5.2.90

MERKE!

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.

|45A/81

forts;

Dersom propellen ble funnet korrosjonfri ved siste kontroll kan intervallet økes til mellom 33 og 39 måneder. Oppdages korrosjon utover grensen for reparasjon, må derimot kontrollintervallet igjen reduseres til 18 måneder.

Finnes det korrosjon innenfor de fastsatte grenser for reparasjon må kontrollintervallet ikke overstige 36 måneder.

Er det ikke tegn til korrosjon etter 33 til 39 måneder kan kontrollintervallet økes til 60 måneder. Oppdages korrosjon utover grensen for reparasjon, må derimot kontrollintervallet igjen reduseres til 18 måneder.

Finnes det korrosjon innenfor de fastsatte grenser for reparasjon kan et intervall på 60 måneder beholdes.

Anm.: Ved beregning av tid siden siste kontroll er det ikke nødvendig å medta lagringstid dersom propellen har vært korrekt preservert i samsvar med Hamilton Standard Aluminum Blade Overhaul Manual No. 130B.

Referanse:

FAA AD 81-13-06 R2