

69/62

**Gäller:** Alla flygplan utrustade med säkerhetsbälten typ **Rusco RM23 SB 1709** tillverkade under tiden oktober 1959 till och med juni 1960 och försedda med spännen typ D-832B.

**Tid för åtgärd:** Snarast, dock senast 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum.

**Referens:** FAA Airworthiness Directive 61-20-3.

**Åtgärd:** Otillfredställande funktion hos ovannämnda säkerhetsbälten till följd av att remmarna glidit i låsen har rapporterats.

För att avgöra om säkerhetsbältenas funktion är tillfredställande skall en kraft av 45 kg anbringas på de hopsatta remmarna. Om vid detta prov remmen glider i låset skall bältet utbytas mot nytt som uppfyller fordringarna enligt bestämmelserna i Technical Standard Order TSO-C22 före nästa flygning.

(Russell Manufacturing Company Bulletin No 61-5 avhandlar ovanstående ändring.)

**Gäller:** Flygplan utrustade med säkerhetsbälten av fabrikat **Auto Crat Manufacturing Company** typ **BN 1-2001, BN 3-1501, BN 3-6001 eller BN 3-7001.**

**Tid för åtgärd:** Snarast, dock senast 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum.

**Referens:** FAA Airworthiness Directive 62-23-1

**Åtgärd:** Det har konstaterats att säkerhetsbälten av ovannämnda typer, som ej avsetts att användas i flygplan och som ej helt uppfyller fordringarna enligt Technical Standard Order C22, trots detta har blivit märkta med TSO-C22. Med anledning därav skall säkerhetsbälten typ Auto Crat med ovannämnda typbeteckningar utbytas mot säkerhetsbälten, som uppfyller fordringarna enligt TSO-C22.

101

**Gäller:** Flygplan utrustade med säkerhetsbälten av fabrikat **Mareco** typ **15-1**, vilka enligt märkning på tillverkningsetiketten äro tillverkade under tiden 1 juli 1959 - 30 juni 1960.

**Tid för åtgärd:** Snarast, dock senast 100 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum.

**Referens:** FAA Airworthiness Directive 62-24-5.

**Åtgärd:** Säkerhetsbälten av ovannämnd typ har visat sig ha otillförlitlig lås. Det har inträffat att då dragpåkänningen tillfälligt upphört i ett kopplat säkerhetsbälte spännets låskam gått ur ingrepp. Då selarna ånyo utsatts för dragpåkänning har låskammen ej låst på grund av funktionsfel hos en fjäder. Bältet har lossnat.

Med anledning därav skall bälten av ovannämnt fabrikat, typ och tillverkningsdatum utbytas eller modifieras. Modifiering som utförts med anledning av denna luftvärdighetsanvisning skall godkännas av besiktningsman, varefter spännets ram skall märkas genom instansning av bokstäverna "MOD" följt av datum för modifieringen.

Säkerhetsbälten, som modifierats med besiktningsmans godkännande före denna luftvärdighetsanvisnings utgivande och som märkts med ett "X" äro godkända utan vidare åtgärd.

168A

**Gäller:** Säkerhetsbälte typ **DAVIS AIRCRAFT**  
P/N FDC-2700,  
tillverkade före den  
1 september 1963

**Tid för åtgärd:** Inom 125 flygtimmar efter ikraftträdande av denna LVA.

**Åtgärd:** KONTROLL AV LÅSMEKANISM

Som resultat av en undersökning efter rapport om fel på låsfunktionen hos låsmekanismen på rubricerat säkerhetsbälte har konstaterats att kärvning i låsmekanismen uppkommit antingen genom att smörjmedlet borttvättats vid säkerhetsbältets rengöring eller till följd av vissa tillverknings- och monteringsfel.

forts

168A  
(forts)

1 Med anledning av ovan nämnda felaktigheter skall följande åtgärder vidtagas:

1.1 Fastställ huruvida locket P/N FD-2674 till säkerhetsbältets lås är helt stängt. Om locket, sedan det öppnats helt och därefter släppts, ej automatiskt återgår till fullständigt stängt läge kan det antagas att lockets fjäder är skadad.

1.2 Öppna långsamt locket och iakttag noggrant varje tendens till kärvning i någon av låsmekanismens delar. Locket P/N FD-2674 och lås P/N FD-2668 skall vara fria att återgå till helt stängt läge då locket öppnats och därefter släppts.

2 Om någon av de i punkt 1 ovan nämnda felaktigheterna konstateras, skall låsmekanismen demonteras och de olika delarna kontrolleras med avseende på att uppfylla nedanstående fordringar.

2.1 Måttet på den raka änden på spiralfjädern P/N FD-3007 skall vara 7,1 mm +0, -1,6 mm ( $9/32''$  +0,  $-1/16''$ ) och vara rak i hela sin längd (en krökt fjäderände kan resultera i kärvning i låsmekanismen).

2.2 Lås P/N FD-2668 skall vara borrhöjningsfritt vid den ände, där spiralfjädern P/N FD-3007 skall anbringas. Djupet på borrhöjningen skall vara 11,9 mm  $\pm$  0,8 mm ( $15/32'' \pm 1/32''$ ).

3 Byt ut de delar, som befinnes vara felaktiga vid kontroll enligt punkt 2 ovan.

4 Rengör låsmekanismens olika delar och smörj lagerbulten (med sexkanthuvud) och låsmekanismens fjäder med smörjmedel Alemite No 33 eller likvärdigt.

5 Efter ihopsättning av låsmekanismen besiktigas fjädern för fastställande av att denna passats in i sitt urtag i låsmekanismen. Spänn därefter fjädern genom att vrida lagerbulten med sexkanthuvud från sitt obelastade läge och till  $2/3 - 1/2$  varv. Säkra lagerbulten i det sexkantiga urtaget i låsmekanismens ram.

Tid för ikraftträdande:

24 oktober 1969

Referens:

FAA Airworthiness Directive No 64-10-3, rev AD 69-20.

Upphäver:

LVA 168 (ändrat avsnitt förstreckat).