

# SENSENICH

- 17/ 54 Gäller: Propeller av typ **Sensenich M76AM-2** installerad på motor typ **Lycoming 0-290-D och -D2**.
- Tid för åtgärd: Snarast, dock ej senare än den **15 april 1954** och därefter vid varje **25 timmars** tillsyn.
- Referens: **CAA Airworthiness Directive No. 54-5-2** den **1 mars 1954**.
- Åtgärd: För att förhindra möjligheterna för brott av propellerbladspetsarna skola alla hack och repor inom **8" (200 mm)** från bladspetsen borttagas. Viktigt är att alla spår av eventuella skador elimineras. Mindre skador kunna avlägsnas medelst grov smärgelduk och polering med fin smärgelduk.  
Balansering av propeller, som reparerats för mindre skada, är icke nödvändig.
- 27A/60 Gäller: Propeller typ **Sensenich M74 DM** monterade på motorer typ **Lycoming 0-320-B**. Undantagna är propellrar av nämnd typ, vars tillverkningsnummer föregås av ett **A** eller **K** (således **A el. K00000**.)
- Tid för åtgärd: Första kontroll: Snarast dock inom hundra timmars flygtid räknat från **1 juli 1960** eller senast den **1 september 1960**.
- Referens: **FAA Airworthiness Directive 60-11-8** med revision **61-23**.
- Åtgärd: Efterföljande fortlöpande kontroll: Vid varje **100 timmars** tillsyn.  
Tre fall av spruckna propellernav föranleder följande åtgärder:
- Tag av propellern från motorns propelleraxel.
  - Kontrollera visuellt propellernavet beträffande sprickbildning. Ägna speciell uppmärksamhet åt propellernavets centrumhål.
  - Råder tveksamhet om sprickbildning föreligger eller icke, skall propellernavet undersökas med hjälp av godkänt sprickindikeringsmedel.
  - Föreligger sprickbildning skall propellern omedelbart tagas ur tjänst. Propellern skall därvid varaktigt märkas, så att propellern inte av misstag åter kommer till användning. Propeller med spricka är icke luftvärdig.
  - Föreligger ingen sprickbildning skall alla repor (skarpkantade verktygsspår och dylikt) i centrumhålet poleras bort. Polera även centrumhållets falsade in- och utgång.
  - Montera åter felfri propeller varvid fästbultarna skall åtdragas med ett moment = **345 kpcm (300 inch-pounds)**.
- (Sensenich Service Bulletin No R-8-1 behandlar denna åtgärd).
- 129 Gäller: Propellrar omställbara och "constant speed" av typ **Sensenich C-2FM, CS-2FM, C-3FR4, CS-3FR5 och CS-3FM4**. Berörda flygplantyper äro bl a Piper PA-12, -14, -16, -20, -22, Monocoupe 90AL-115, Stinson 108-2 och -3, Bellanca 14-13 och Goodyear GA-2B.
- Tid för åtgärd: Snarast dock senast vid de tidpunkter som anges i punkterna A to E nedan.
- Referens: **FAA Airworthiness Directive 63-19-4**.
- Åtgärd:
- A. På flygplan försedda med motor typ **Lycoming O-235C** eller **O-290-D** eller **Franklin 6A4-165-B3** skall propeller med en gångtid av **90 flygtimmar** eller mer vid denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum kontrolleras resp åtgärdas i enlighet med punkt E nedan senast **10 flygtimmar** efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum och därefter vid var **100-de** gångtimme.
  - B. På flygplan försedda med motor typ **Lycoming O-235C** eller **O-290-D** eller **Franklin 6A4-165-B3** skall propeller med mindre gångtid än **90 flygtimmar** vid denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum kontrolleras resp åtgärdas i enlighet med punkt E nedan senast vid uppnådda **100 gångtimmar** och därefter vid var **100-de** gångtimme.
  - C. På flygplan försedda med motorer, som ej upptagits i punkt A och B ovan, skall propeller med **290 gångtimmar** eller mer vid denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum kontrolleras resp åtgärdas i enlighet med punkt E nedan senast **10 flygtimmar** efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum och därefter vid var **300-de** gångtimme.
  - D. På flygplan försedda med motorer, som ej upptagits i punkt A och B ovan skall propeller med mindre gångtid än **290 timmar** vid denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum kontrolleras resp åtgärdas i enlighet med punkt E nedan senast vid uppnåendet av **300 flygtimmar** och därefter vid var **300-de** gångtimme.

forts.

129 (forts)

- E. Demontera propellerbladen från navet och kontrollera noggrant träbladets bladrot samt tudelade bladrotsringar med flänsar beträffande sprickor. Magnafluxundersök fästfläns och sprickförhindrande hålkäl i bladets metallskoning beträffande sprickförekomst och alla ståldetaljer i navet. Kontrollera och efterdrag spännskruven (lag screws) till ett moment av 184 kpcm. Utför magnetisk partikelindikering (Magna-Flux) på bladets metallskoning och alla navets ståldelar. Särskild uppmärksamhet skall ägnas sökande av sprickor utgående från navets låsringsspår. Propellerblad med brusten spännskruv (lag screws) eller med spricka i fästfläns eller metallskoning skall utbytas före flygning.

(Sensenich Service Bulletins Nos 133, revision 1 av den 29 januari 1960 och revision 9 av den 7 december 1962 avhandlar ovanstående åtgärder.)

X220 A Gäller:

Propeller, typ **SENENICH**

Anm. Gäller endast ej omställbara metallpropellrar. Propellrar M76EMM och M76EMMS som tidigare åtgärdats enligt LVA 220 (Piper Service Letter 473) berörs icke.

Tid för åtgärd:

I samband med nästkommande 50-timmars tillsyn, dock icke senare än 50 flygtimmar efter ikraftträdandet av denna LVA.

Åtgärd:

#### **INSPEKTION BETRÄFFANDE EVENTUELL KORROSION**

Under den dekalk, som är fastklustrad på mitten av bladen kan korrosion uppstå. Om korrosionen inte avlägsnas, kan den orsaka att sprickor uppstår i bladen, vilket kan medföra att bladen bryts av. Med anledning av detta skall följande åtgärder vidtas:

- A. Ta bort dekalken med hjälp av ett färgborttagningsmedel e dyl. Inga skarpa verktyg får användas och inte heller får dekalken slipas eller skrapas bort.
- B. Undersök området där dekalken suttit med avseende på sprickor eller korrosionsangrepp. Undersökningen skall utföras med användande av sprickindikeringsmedlet SIM eller liknande samt ett förstöringsglas som ger minst 3 ggr förstoring.
- C. Om sprickor upptäcks eller om det förekommer korrosionsangrepp, som är djupare än 0,4 mm (0,015"), får flygning inte företas förrän propellern bytts ut.
- D. Om det endast förekommer korrosionsangrepp och dessa är högst 0,4 mm (0,015") djupa, får propellern fortfarande användas under förutsättning att korrosionen kan putsas bort fullständigt. Härvid skall våtslip-papper nr 220 användas för bortslipningen och våtslip-papper nr 320 eller finare för poleringen efteråt.
- E. Undersök ånyo det pustade området enligt punkt B. ovan för kontroll av att all korrosion är bortputsad samt måla därefter över den putsade ytan med en för ändamålet lämpad klarlack.

forts.