



1995-03-31

STM

SEGELFLYGETS TEKNISKA MEDDELANDE
LUFTVÄRDIGHETSDIREKTIV

L-007C

tillv L'hotellier
typ kulkopplingar

Sid 1 (2)

Införande av säkerhetspinne och kontroll

- 1 Berörda typer Samtliga motorsegelflygplan och segelflygplan som har kulkopplingar av typ L'Hotellier med :
 - killåsning gäller åtgärd 1-4
 - excenterlåsning gäller åtgärd 1-2

- 2 Tidsfrist 1,2 95-04-30
 - 3 Var 500:e flygtimme. För flygplan med mer än 500 h flygtid gäller kontroll 95-04-30. Därefter var 500:e flygtimme.
 - 4 Vid 3000 flygtimmar. För flygplan med mer än 3000h flygtid gäller utbyte 94-04-30. Om defekter hittas vid utförande av åtgärd 3.

- 3 Orsak Det har hänt att kopplingar gått upp under flygning.

- 4 Åtgärder
 - 1 Säkerhetspinne typ L'H 140-31 eller Ford No. 1473 931 skall införas på samtliga kopplingar. I vissa fall måste hålet borras upp till 1,2 mm för att få i pinnen.

Annat av flygplantillverkaren godkänd säkring får användas istället för ovan beskriven säkerhetspinne.
 - 2 extra sida i flyghandboken enligt bilaga skall införas vid kapitlet "montering och demontering". Extra sidan skall noteras under revisioner i början av boken.
 - 3 Kontrollera att:
 - 3.1 kopplingen har full rörlighet och att inga "friktionspunkter" finns.
 - 3.2 kulan är rund genom att utföra flera mätningar (se fig 2) skillnaden mellan två mätningar får högst vara 0.1 mm.
 - 3.3 kulan inte har några sprickor, särskilt vid halsen och att den sitter perfekt i sitt fäste.
 - 3.4 inget är deformerat i "kulhandsken" eller mekanismen.
 - 3.5 låskilen går ut mer än 2 mm på undersidan (se fig 1).
 - 3.6 låsmuttern och fästet är stumt och korrekt monterat om det är en justerbar koppling.
 - 3.7 låsmekanismen fungerar utan glapp eller tröghet.
 - 4 Utbyte.



1995-03-31

STM

SEGELFLYGETS TEKNISKA MEDDELANDE
LUFTVÄRDIGHETSDIREKTIV

L-007C
tillv L'hotellier
typ kulkopplingar

Sid 2 (2)

- | | |
|-----------------|---|
| 5 Dokumentation | Införes i Modifierings- och reparationsjournal samt flygplanjournal av segelflygtekniker. |
| 6 Material | Beställes hos Kopplingstillverkaren eller flygplantillverkaren. |
| 7 Referenser | Instructions for the maintenance E08-A
LBA LTA 93-001 och LTA 94-001 |
| 8 Bilagor | Flyghandbokssida distribuerad med STM L-007 kan användas. |
| 9 Övrigt | Denna STM ersätter STM L-007 B. |

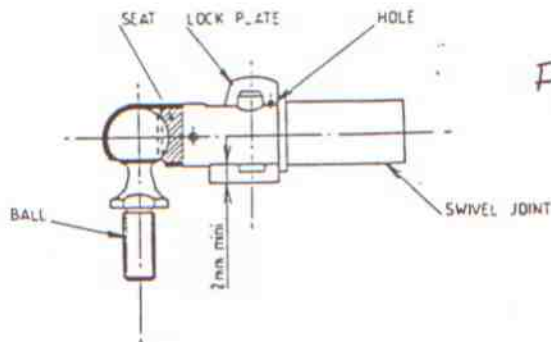


Fig 1

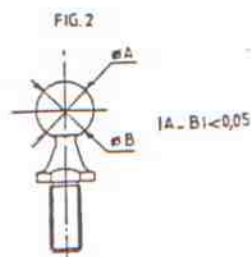


Fig 2

LTA-Nr.: 93-004

1- PREVENTIVE AND SAFETY MAINTENANCE

The action of the ball within the swivel should be a drag load, due to minimum friction. To this end, the ball and swivel joint should be lubricated. Lubricant shall be applied after cleaning the parts, before their assembly, using non cold-setting grease.

e.g. : ESSO GENERAL PURPOSE SPRAI CONTAINING SILICONE ENRICHED OILS (recommended for units exposed to sand and grit).

After each installation make sure that the ball is safely engaged into the swivel. A pilot hole is provided in the lock plate to this end. When the connection is true, the hole can be seen and pin "B", part reference L'h 140-31, or other items (integral only with the lock plate), may be fitted.

2- SCHEDULED INSPECTION

During yearly overhaul, or once every 500 flight hours, whichever comes first, check the balls and swivels. Proceed as follows :

- 2-1 Determine ball concentricity. (See fig. 1)
- 2-2 Determine ball sphericity. (See fig. 2)
- 2-3 Check condition of threaded parts of ball
- 2-4 Visual inspection of swivel joint
- 2-5 Projection of lock plate bottom after fitting ball into swivel joint (refer to drawing)
- 2-6 Check attachment of drive rod and swivel joint
- 2-7 Check the operation of swivel after assembly

No thread should show any damage. On assembly, the collar should safely rest on its base. The ball shall be secured by an adequate locking device.

The swivel should show no sign of distortion or peening in the recess where the ball fits, or at the seat and locking system. The aim of such inspection is identical to that of § 2-1

The projection shall exceed 2mm. The aim of this requirement is identical to that of § 2-2.

When the swivel is adjustable, check that the attachment of drive rod and swivel is tight and secured by an adequate locking device.

There should be no binding of seat or lock plate due to oxidation or to any other reason.

LTA-Nr.: 93-001

In case any of the above 7 checks is not within allowance, the ball and swivel joint shall be removed and replaced with a new unit. It is anyway recommended to replace ball and swivel joints once in 10 years, or after 3000 hours of flight.

IMPORTANT NOTE

Defective parts may be returned for TECHNICAL INVESTIGATION TO
Ets Louis L'HOTELLIER

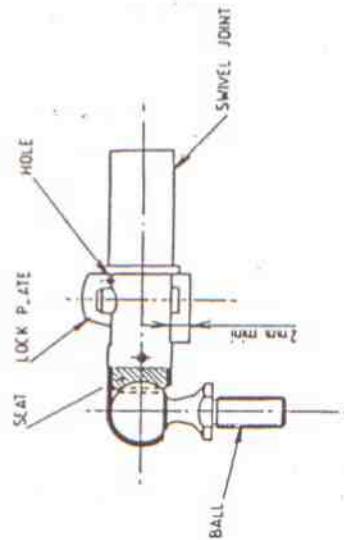


FIG. 1

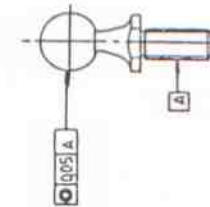
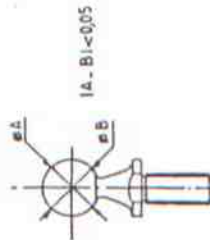


FIG. 2



Date

Supplement till Flyghandbok för

SE-_____ S/N_____Typ_____

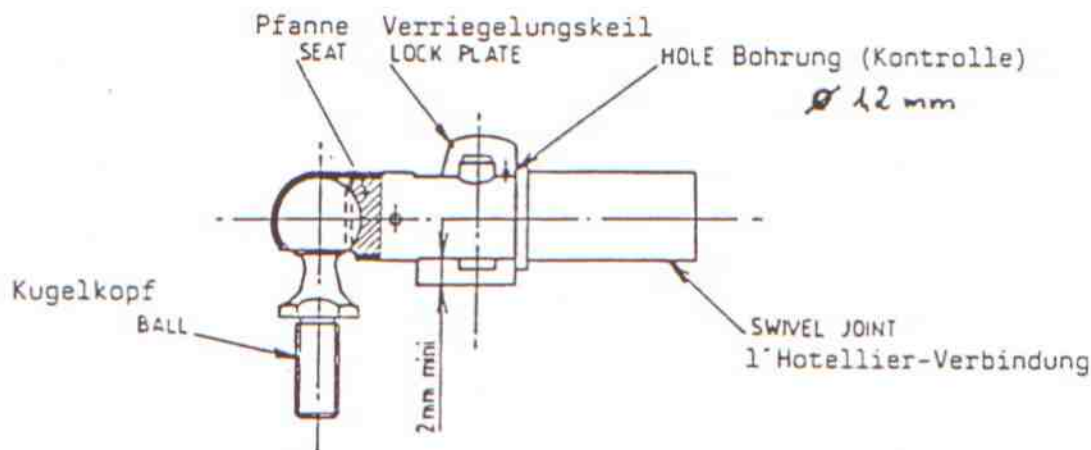
Godkänd av KSAK 93-04-30. Del av STM L-007.

Hotellier Ball and Swivel Joints

Prior to installation everyone should familiarize with the functioning of Hotellier ball and swivel joints.

The swivel is to be slid completely over the ball with the lock plate pressed down. During locking the lock plate moves back slightly so that in a correct joint the hole on the narrow edge of the lock plate becomes visible.

The safety pin is to be inserted in this hole thus securing the ball and swivel joint.



Warning:

Unsecured ball and swivel joints may open automatically in flight.