



aerospatiale
DIVISION AVIONS
A/DET/S
31060 TOULOUSE CEDEX 03-FRANCE
Tél. : (61) 93.55.55
Télex : ASTOR 530398 F

STAMPE SV4

Service Bulletin

CLASSIFICATION : Impératif.

OBJET : CONTROLE DE L'ETAT DES VIS ET BOULONS DE FIXATION DES FERRURES AU NOEUD C
DU FUSELAGE.

I. BUT

Une détérioration par corrosion de la plupart des vis \varnothing 5 de fixation des ferrures du noeud C a été constatée sur un Stampe SV 4 C immatriculé en Grande Bretagne. Les ruptures se sont produites au niveau des filetages et ont été mises en évidence au cours d'une révision générale de l'avion. Les ferrures du noeud C sont identifiées dans les annexes jointes. La corrosion au niveau de ces vis a été rencontrée par d'autres utilisateurs en entretien mais sans découverte de conséquences aussi importantes.

Le présent bulletin service a pour but de prescrire un contrôle de l'état de la visserie au noeud C et de fixer un pas d'inspection ultérieure.

II. APPLICABILITE

Stampe SV 4 tous types.

III. - CONTROLE AVANT PROCHAIN VOL

Dès réception des consignes de vérification :

- Contrôler au tournevis et de l'intérieur de l'habitacle que les vis horizontales \varnothing 5 ne sont pas rompues. Exercer un effort raisonnable. Un léger resserrage des vis peut éventuellement être obtenu du fait du tassement possible de l'assemblage depuis le dernier serrage. Toutefois les têtes de vis ne peuvent pas, sauf rupture des vis, tourner librement de façon continue.

- S'assurer également que les deux fixations verticales des ferrures par boulons \varnothing 4 sont intactes.

DATE : 5 Mars 1988

S.B.N° 4

Printed in France

Page : 1



STAMPE SERVICE BULLETIN

- En cas de rupture de l'une des fixations examinées, procéder aussitôt à la dépose de la visserie pour examen détaillé et à la réparation de la visserie en mauvais état
- En cas d'absence de rupture constatée au contrôle, procéder dans les quatre mois à l'examen des vis par dépose. Cette opération n'est pas impérative si l'utilisateur peut justifier qu'un tel examen a été réalisé dans le cadre d'un entretien depuis moins de quatre ans.
- Si au cours du contrôle du présent paragraphe, un resserrage d'une vis ϕ 5 a pu être obtenu sans constat de rupture de la vis, freiner la tête par un coup de poinçon.

IV.- CONTROLE DE L'ETAT DE LA VISSERIE APRES DEPOSE

Afin d'éviter de mettre en cause les réglages avion, il est préconisé de :

- Déposer les vis l'une après l'autre c.a.d après remise en place de la précédente.
- Après dépose d'une vis, s'assurer de son état (absence de corrosion, filetage en état, protection existante, en principe cadmiage y compris sur vis d'origine).
- Ne remonter la visserie déposée que si saine.
- Au cas où une rupture est constatée ou survient à la dépose sur les vis ϕ 5, mettre en place une vis à cote réparation, après retaraudage, sans toucher au revêtement côté gauche, à priori. Côté droit, la toile qui recouvre la ferrure, pourra être ouverte si nécessaire. Côté gauche, l'annexe 3 donne, à titre indicatif, un extrait des plans de liasse concernant le revêtement avion et l'encadrement de porte de visite suivant les versions SV 4.

Le constructeur recommande pour la réparation éventuelle : :: "

- Le passage à une vis à cote américaine ϕ 6,35mm (28 filets au pouce). On perce la contreplaque et le longeron supérieur (ou le montant C/D) à 6,4mm. Les ferrures noed C proprement dites seront percées à 5,4mm avant retaraudage.
- L'emploi d'une vis à tête hexagonale d'un standard courant par exemple références NAS1304H18 ou NAS1304H19 ou analogues. Il n'est pas nécessaire d'interposer une rondelle sous tête pour tenir compte de la fraisure existante sur la contreplaque de ferrure au noed C (annexe 2) si celle ci est conforme à la définition de base (vis fraisée bombée à 90° ϕ 5). Si tel n'est pas le cas, interposer sous tête une cale (0,8mm par exemple), avec protection (prévoir une vis NAS 1304H20).
- Dans tous les cas, freiner les vis au remontage avec de la loctite (bleue) déposée sur le filetage.

Classification urgent
 Object: Control condition of screws & bolts fixing fittings to frame 'C' of fuselage.

I Reason

A deterioration by corrosion for the most part of the 5/16 dia screws fixing the fittings to frame 'C' was found on a Stampe SV4C British register. The ruptures were found in the region of the threaded portions and were found in evidence during a general overhaul of the aircraft. The fittings at frame 'C' are identified in the attached annexes. The corrosion at the level of these screws have been found by other overhaulers but not to such an extent.

The present service bulletin is to prescribe a control of condition of the screws in frame 'C' and to fix a step of inspection ultimately

II Applicability

Stampe SV4 all types

III

Control before further flight

On receipt of this notice for checking: check with a screwdriver that the horizontal screws 5/16 dia are not broken. Apply reasonable effort, a light tightening of the screws may eventually be obtained to take up any play caused by shrinkage since the last time they were tightened. However the heads of the screws cannot, except if broken, turn freely. Ensure that the two vertical fittings held by bolts of 4/16 dia are intact.

In the case of one of the fittings being examined is broken, proceed forthwith to remove all the bolts to examine in detail and to the repair of any bolts in bad condition.

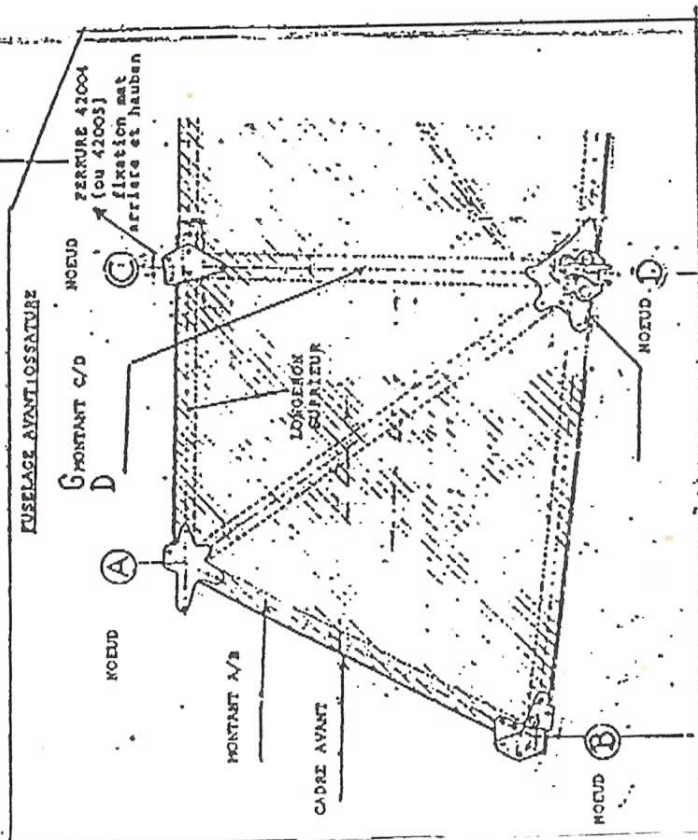
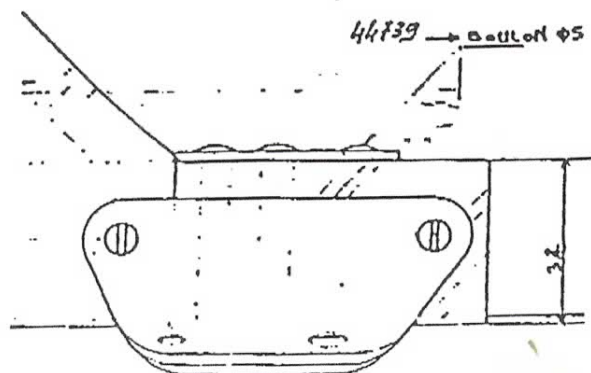
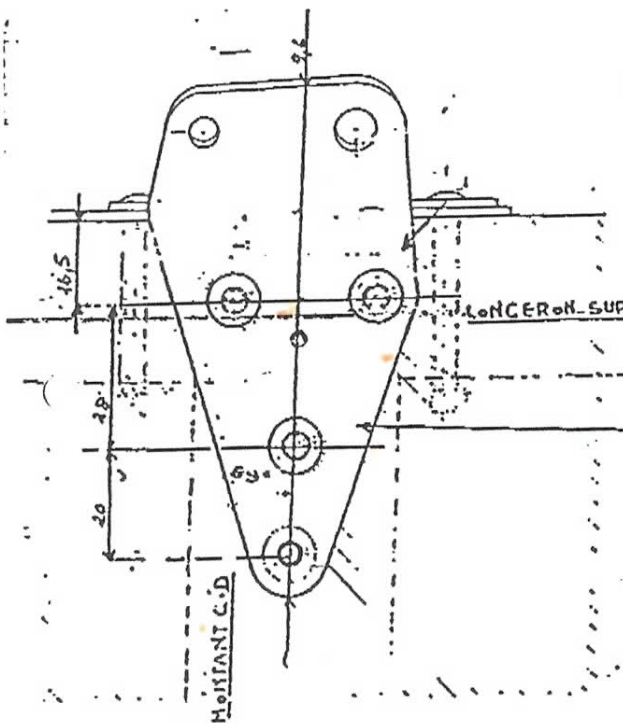
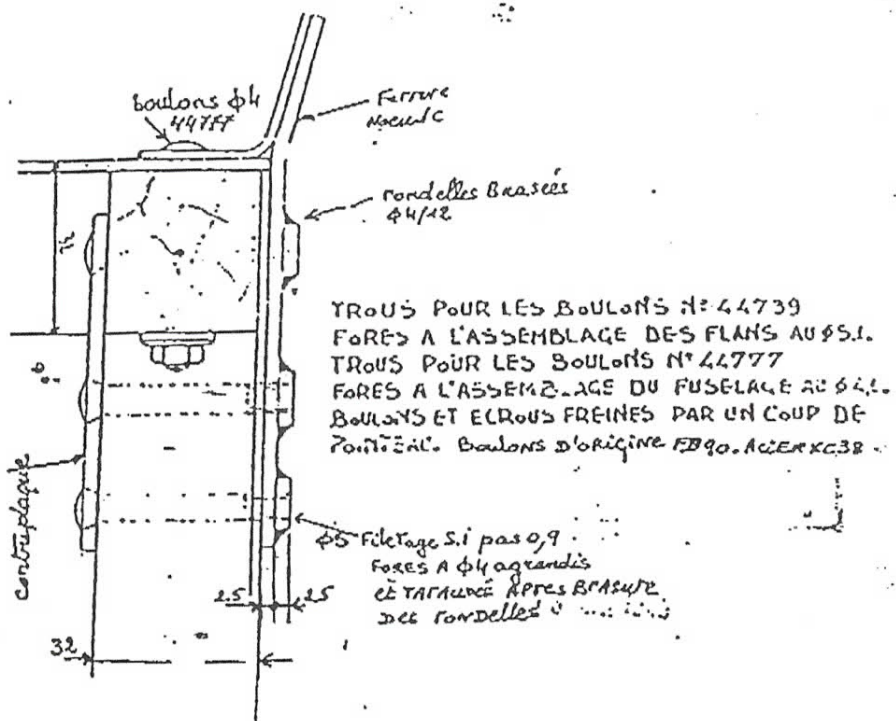
In the event of any absence of breakage found at this check, proceed in the next four months to examine the screws by removal. This operation is not imperative if the overhaul can justify that such an examination had been carried out during maintenance of less than four years.

If during the check of the present paragraphs a tightening of the 5/16 dia screws had been obtained without breaking the screw, centre pop the head to lock.

IV Inspection of the condition of bolts after removal

- In order to avoid upsetting the rigging of the aircraft, it is recommended that:
 - Remove the bolts one after the other after replacing the preceding one.
 - After removal of a bolt check its condition (absence of corrosion, threads for condition, existing protection, in principle radium coating, to be found on original bolts.
 - Do not refit any bolts that are not perfect.
 - In the case where a broken bolt is found or condition of bolt calls for replacement, dispose bolts of 5/16 dia put in its place bolts of 1/8" oversize after tapping out threaded inserts, without touching the fabric covering on the left hand side. On the right hand side the fabric that covers the fitting can be opened if necessary. Left hand side, sketch N° 3 gives as its title indicates, an extract of the plans concerning the covering of the aircraft and the location of the inspection panel following the SV4 versions.
 - The constructor recommends for the eventual repairs:

inserting of an American size bolt 6.35mm dia ($\frac{1}{4}$ "
(28 threads to the inch) Drill out backplate and the
top longeron (at point C-D to 6.4mm Dia. The fitting at frame
C proper are drilled to 5.4mm dia before tapping.
- Use a bolt with hexagonal head to the current standard
for example NAS 1304 H18 or NAS 1304 H19 or similar. It is not
necessary to put a washer under the head, remember that
the drilled hole exists in the plywood of the fitting at frame C
(Sketch 2) if this conforms to the original (across countersunk
raised head at 90° 5mm dia) If this is not the case place
under the head a wedge (0.8mm for example) with protection
(D Envisage NAS 1304 H20 bolt)
- In all cases lock the bolts when reassembling
with (blue) Loctite on the threads.



ANNEXE 1

