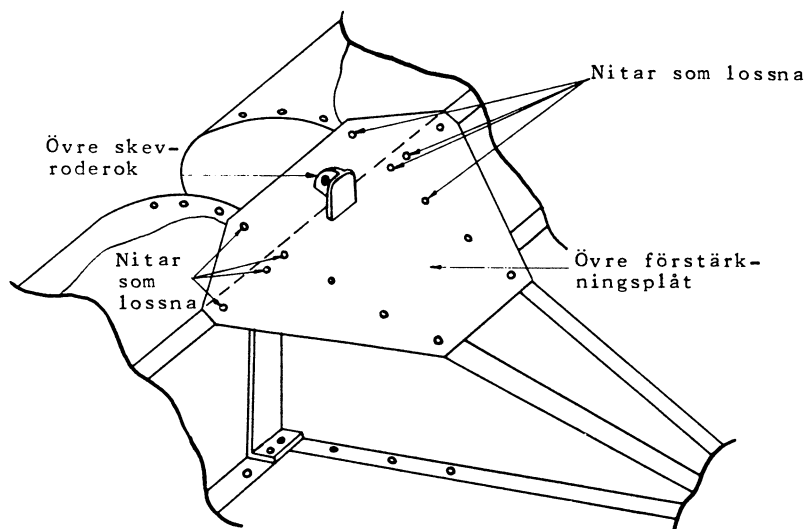


22/57 Gäller: Alla flygplan av typen Piper Pa-23 "Apache".
 Tid för åtgärd: Inspektion skall ske snarast och senast den 15 augusti. Äro ledningarna felaktiga i nedan berört avseende skola de omedelbart utbytas eller modifieras.
 Referens: CAA Airworthiness Directive No 57-10-2, den 20 maj 1957.
 Anledning: Det har inträffat att konan på ledningen till oljetryckmätaren har spruckit eller brustit i förskruvningen på bakre sidan av brandskottet, vilket resulterat i förlust av oljetryck.
 Åtgärd: Luftfartsstyrelsen föreskriver att följande åtgärder skola vidtagas på ovan angivna flygplan registrerade i Sverige, i enlighet med vad som föreskrivits i CAA Airworthiness Directive No 57-10-2:
 Kontrollera både högra och vänstra ledningarna till oljetryckmätaren, speciellt beträffande konorna i ovannämnda förskruvningar. Ledningar som befinnas vara spruckna eller brustna eller ha defekta konor skola kapas och konas på nytt. Särskild omsorg skall iakttas så att ej spänningar uppstå i ledningarna vid dessas fastdragnings i förskruvningarna och i ledningsklammorna. Om någon ledning är för kort för denna reparation skall den endera ersättas med en ny ledning eller kapas och skarvas med förskruvning och böjlig slang, Piper detaljnummer 17766-07 eller likvärdig.
 Piper Immediate Action Service Bulletin No 152 behandlar denna kontroll och modifiering.

25/57 Gäller: Flygplan Piper Pa-23 med tillverkningsnummer 23-1 t o m 23-729.
 Tid för åtgärd: Snarast, dock senast 1 september 1957.
 Referens: CAA Airworthiness Directive No 57-13-8 den 1 juli 1957.
 Åtgärd: För att förhindra oavsiktlig infällning av landningsstället vid fel på landningsställets hydraulsystem skall en säkerhetsanordning (Piper Kit No 754140 eller likvärdig) installeras. Härigenom erhålles skydd mot oavsiktlig infällning av landningsstället då flygplanet står på marken.
 Piper Service Bulletin No 145 den 31 december 1956 behandlar denna modifiering.

36/57 Gäller: Flygplan typ Piper Cub.
 Tid för åtgärd: Nästkommande 25-timmars tillsyn.
 Referens: Kungjöring fra Luftfartsdirektoratet, Norge KFL Nr 7/tekn/1955.
 Åtgärd: Kontrollera att nitarna i förstärkningsplåtarna på över- och undersidorna av skevroderen ej äro lösa. Undersök detta genom att trycka måttligt uppåt och nedåt på rodrets bakkant med rodret mot begränsningsstoppen. Om det då visar sig att glapp finnes mellan skevroderoket och duken, tyder detta på att nitarna äro lösa. Duken skall då skäras upp och de lösa nitarna borraras ur och ersättas med nya.
 I fig, där endast den övre förstärkningsplåten är utritad, visar de nitar som lossnat på undersökta flygplan.



43/57 Gäller: Flygplan Piper PA-23 med tillverkningsnummer 23-129, 23-132 t o m 23-228, 23-230 t o m 23-766, 23-768 t o m 23-850, 23-852 t o m 23-883, 23-885 t o m 23-937, 23-939 t o m 23-1017, 23-1019, 23-1020, 23-1022 t o m 23-1030, 23-1032 t o m 23-1042, 23-1044, 23-1046 t o m 23-1057, 23-1059 t o m 23-1064, 23-1066, 23-1069 t o m 23-1074, 23-1076, 23-1078 t o m 23-1082.
 Tid för åtgärd: Snarast dock senast den 15 november 1957.

8. (Piper)

43/57 (forts)

- Referens: CAA Airworthiness Directive 57-19-1.
Åtgärd: Kontrollera ändstyckets infästning i stötstängen (detaljnummer HMX-4M) belägen där den främre höjdroderstötstängen är infäst till den undre armen på spaken. Om mer än 6 gängor äro synliga på ändstycket, lossa förbindningen mellan spak och ändstycke och skruva in ändstycket så att max 6 gängor äro synliga. Kontrollen kan göras från vänstra sidan av noshjulschaktet efter det trimrodret ställts på max framtung.
Piper Service Bulletin No 156 av den 2 juli 1957 behandlar denna modifiering.
- 46/57 Gäller: Flygplan typ Piper PA-23.
Tid för åtgärd: Snarast, dock ej senare än efter ytterligare 100 timmars gångtid.
Referens: CAA Airworthiness Directive 57-21-1.
Åtgärd: Kontrollera förbindningen mellan sidtrimrodrets arm och stötstång. Om en cylindrisk pinne med flat skalle är monterad skall den ersättas med en bult AN23-10 och bricka AN960-10L, och säkras med kronmutter AN320-3 och saxpinne AN380-2-2.
Piper Service Bulletin No 159 behandlar denna modifiering.
- 50/57 Gäller: Flygplan av typ Piper PA-22, PA-20, PA-19, PA-18, PA-16, PA-14, PA-12, J-5A, J-5C, AE-1 och HE-1.
Tid för åtgärd: Kontroll var 500-de gångtimma och utbyte var 1000-de gångtimma för sjöflygplan och var 2000-de gångtimma för landflygplan.
Referens: CAA Airworthiness Directive 57-20-3.
Anledning: Vid upprepade starter och landningar på ojämna fält och i krabb sjö har i ett flertal fall utmattningsbrott inträffat på vingstöttornas gaffeländstycken, detaljnummer 14481-00.
Åtgärd: Alla vingstöttors gaffeländstycken, detaljnummer 14481-00, skall nedmonteras, rengöras och magnaflux-undersökas. Spruckna gaffeländstycken skall utbytas mot nya. Denna kontroll skall sedan utföras var 500-de gångtimma och utbyte ske var 1000-de gångtimma på sjöflygplan och var 2000-de gångtimma på landflygplan.
Alla gaffeländstycken skall skrotas efter utbyte och förstöras så att de ej åter kan monteras.
Piper Service Bulletin No 157 A behandlar denna modifiering.
- 53/58 Gäller: Alla flygplan med wiresträckare direkt förbundna med roderarmarna samt speciellt flygplan typ Piper J-3, L-4 och J-5.
Tid för åtgärd: Snarast, dock senast den 15 mars 1958.
Referens: CAA Airworthiness Directive No 58-1-7.
Anledning: På grund av för hård åtdragning av bult och mutter, som förbinder roderarm och wiresträckare, har wiresträckarens gaffelända deformerats.
Åtgärd: Kontrollera de wiresträckare på roderlinorna, som förbinda dessa med resp höjd-, sid- och skevroderarm, och utbyt sträckarna om så erfordras. Kontrollera förbindningen roderarm - sträckare, vilken skall bestå av bult AN 23-12 med kronmutter, bricka AN 960-10 (eller likvärdiga) samt vara låst med saxpinne. Kontrollera att wiresträckarens gaffelända är fritt rörlig på roderarmen.
- 4/58 Gäller: Alla flygplan av typ Piper E-2, J-2, J-3, L-4, PA-12, PA-18 och PA-20.
Tid för åtgärd: Snarast, dock senast den 15 mars 1958. Därefter kontroll:
a) med skidställ monterat vid daglig tillsyn,
b) med hjulställ vid 100-timmars tillsyn.
Referens: Lui I 169; 2103 av den 6 februari 1958.
Anledning: I ett flertal fall har konstaterats brott på främre stötten av landställsbenen. Anvisningen till brottet synes vara belägen vid svetsfogen för en förstärkning mellan nämnda stötta och hjulaxelns förlängda del (se foto nedan). Orsaken till det inträffade synes vara det vridande moment stötten utsättes för när flygplanet användes med skidställ.
Åtgärd: Avlägsna dukklädseln kring nedre knutpunkterna av landstället och utför en noggrann besiktning av de kritiska rören. Om sprickbildning upptäcks, skall reparation ske vid godkänd verkstad.
Dukklädseln bör lämpligen avslutas ovanför ifrågavarande svetsfog, så att området däromkring lätt kan inspekteras vid de angivna tidpunkterna.

forts.