

35A/60 (forts)

- C. (1) Kontrollera på flygplan med tillsatstank, att huvud- och tillsatstankkrantar (main shutoff and auxiliary valves) är av rätt typdetaljnummer 492051 eller 4240-3.
 (2) Kontrollera på flygplan utan tillsatstank, att huvud- och tvärledningskrantar (main shutoff and crossfeed valves) är av rätt typdetaljnummer 492050 eller 4240-2.
 (3) Krantar av fel typ skall utbytas, så att krantyperna i bränslesystemen överensstämmer med de krantyper angivna i pkt (1) och (2) ovan före nästa flygning.
 Piper Service Letters Nr 322A och 286 samt Piper Service Manual stycke 9-17 och 9-18 behandlar ovanstående åtgärder.

40/60

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Flygplan av typ Piper PA-22 "150" och PA-22 "160" med tillverkningsnummer 22-3218, 22-3387, 22-3388 till och med 22-7049 samt 22-7054.

Snarast, dock senast den 1 mars 1961.

FAA Airworthiness Directive 60-23 (REVISION).

Med anledning av att risk finnes för att skador kan uppstå på främre säkerhetsbältet, förorsakade av bakre varmluftutsläppet, skall skydd detaljnummer 14920-02 installeras på främre säkerhetsbältet.

Det nya skyddet detaljnummer 14920-02 har centrumavståndet 89 mm mellan bulthålen, men är i övrigt lika med det tidigare skyddet med detaljnummer 14920-2, som är omnämnt i LVA 22/1960.

Piper Service Bulletin nr 184 behandlar denna modifiering.

Ersätter LVA 22/1960.

42/60

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Alla flygplan typ Piper PA-24 och PA-24 "250" med tillverkningsnummer 24-1 till 24-2161.

Snarast, dock senast 10 flygtimmar efter denna luftvärdighet sanvisnings utgivningsdatum.

FAA Airworthiness Directive 60-24-3.

För att förhindra avbrott i bränsletillförseln till följd av blockerade ventilationsledningar skall nedanstående ändring införas. Borra ett hål ϕ 2,5 mm på baksidan av varje under vardera vingen befintliga, ventilationsledning på 19 mm avstånd från mynningen.

Piper Service Bulletin No 193 avhandlar denna modifiering.

51/61

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Alla flygplan typ Piper PA-22.

Vid varje daglig tillsyn.

BiSS besiktningssrapport 807/61.

Det har i flera fall konstaterats sprickor i rör till motorfundament på ovannämnd flygplantyp. I ett av dessa fall var fundamentsröret helt av.

Skadorna har i samtliga fall lokaliserats till de övre fundamentsrören.

Med anledning härav skall besiktning av motorfundamenten på dessa flygplan utföras.

I de fall en spricka misstänkes, men någon tillförlitlig sprickundersökning ej kan utföras med enbart optiska hjälpmedel, skall sprickindikering med indikeringsvätska utföras.

I de fall sprickor påträffas skall skadad detalj utbytas, enär reparationssvetsning visat sig mycket vanskelig att utföra.

52/61

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Alla flygplan av typ Piper Cub J3C-65 (L-4) tillverkade under åren 1942-45 samt Piper PA-18 tillverkade före 1958 och som använts i jordbruksflyg.

Snarast, dock senast den 1/3 1962.

Kunngöring fra Luftfartsdirektoratet Nr 1/Tekn/61.

Då det har konstaterats flera fall av kraftig invändig korrosion i stålror ingående i kropps-konstruktionen på ovannämnda flygplantyper, skall kontroll av kroppsroren med avseende på sådana skador utföras på ovan sagda flygplantyper vid av luftfartsstyrelsen godkänd verkstad. Om skadade rör påträffas skall förutom reparation, åtgärder vidtagas för att i möjligaste mån förhindra nya korrosionsangrepp.

Ägare till flygplan, som genomgått liknande kontroll efter den 1/3 1959, kan erhålla dispens från utförande av denna kontroll, därest vidtagna åtgärder kan verifieras motsvara i denna luftvärdighetsanvisning föreskrivna åtgärder.

56/61

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Piper PA-22.

Innan flygning med installerade skidor får utföras.

Federal Aircraft Works Dwg. No. 11 R 951 change E.

Med anledning av rapporterade skador uppkomna vid flygplanets användning på skidor skall vissa ändringar på landställsbenen och sidororderpedalernas torsionsrör utföras vid av luftfartsstyrelsen godkänd verkstad efter anvisningar från flygplantillverkarens representant.

Sammanställningsritning No. 14298 anger följande nödvändiga åtgärder:

"1.

Landing gear vees 13124-3 (right) and 13124-4 (left) replace standard landing gear vees up to ser. No. 22-4142 and 22-4144 to ser. No. 22-4459 incl.

forts.

56/61 (forts)

2. Landing gear vees 13124-6 (right) and 13124-4 (left) replace standard landing gear vees on ser. No. 22-4143 and 22-4460 and up.
3. Rudder pedal torque tube assys. 13064-2 and 13066-2 replace standard torque tube assys. up to ser. No. 22-3217 incl. and 22-3219 up to 22-3386 incl.
4. Rudder pedal torque tube assys. 14691-2 and 13066-2 replace standard torque tube assys. on ser. No. 22-3218 and 22-3387 and up."

Landställsbenen och sidoroderpedalerna med torsionsrör kan endera utbytas i enlighet med ovanstående punkt 1 - 4 eller förstärkas enligt härför uppgjorda modifieringsritningar.

59/61

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Flygplan typ **Piper PA-24 och PA-24 "250"** som äro försedda med vingspetstankar typ Brittain (Supplemental Type Certificates No. SA4-1235 och SA4-1351).

Snarast dock senast 150 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum eller vid utbyte eller isärtagning av tankväljarventil.

FAA Airworthiness directive 61-16-6.

På grund av att tankväljarventiler på ovannämnd flygplantyp kan monteras fel efter en eventuell demontering med felindikerande väljarlägen som följd kan detta föranleda stopp i bränsletillförseln. Ett haveri av denna orsak har rapporterats varför i förebyggande syfte följande kontroll skall utföras.

- A. Demontera alla ventilskaft med fyrkantsanslutning för ventilhandtaget och byt ut dessa mot nya sådana med reservdelsnummer Brittain P/N 4018-15 eller motsvarande. Ventilskaft Brittain P/N 4018-15 skiljer sig från tidigare typ genom att ytan på en av de fyra sidorna vid anslutningen till ventilhandtaget gjorts konvex.
- B. Efter sammansättning och inmontering av tankväljarventilen kontrollera att ventilens lägesmarkering överensstämmer med önskat tankläge.

(Brittain Aircraft Enterprises Service Letter No. 4000-1 daterad 26 April 1961 avhandlar ovanstående ändring.)

66/61

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Flygplan typ **Piper PA-24 "250"** med serienummer 24-103 till och med 24-1629, som ej har förstärkningsplåt påsvetsad där avgasstudsens för den bakre cylindern är svetsad till det övriga avgassystemet.

Se under åtgärd.

FAA Airworthiness Directive 61-20-2.

På grund av inträffade fall av sprickbildning i höger sidas avgassystem, reservdelsnummer 21664-03 skall följande besiktning och förstärkning vidtagas:

- (a) Demontera snarast, dock senast 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum, förgasarförvärmningens uppvärmningsmuff och besiktiga avgassystemet, reservdelsnummer 21664-03, beträffande förekomst av sprickor eller annan skada, särskilt i det område där avgasstudsens för den bakre cylindern är svetsad till det övriga avgassystemet. Om sprickor eller annan skada konstateras skall avgassystemet utbytas mot ett nytt sådant före nästa flygning. Kontroll enligt punkt (a) skall med intervall om 50 flygtimmar upprepas tills åtgärd enligt punkt (b) nedan vidtagits.
- (b) Senast 100 flygtimmar efter första kontroll enligt punkt (a) ovan, skall förstärkningshylsa Piper Kit No. 754396 eller motsvarande monteras på ovannämnt avgassystem, reservdelsnummer 21664-03. Efter införandet av denna förstärkning är kontroll enligt punkt (a) ej längre erforderlig.

(Piper Service Bulletin 202 av den 22 maj 1961, behandlar denna åtgärd).

71A

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Flygplan typ **PA-18 och PA-18A** med serienummer 18-1 t o m 18-7768.

Snarast, dock senast 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum om kontrollen ej utförts tidigare.

FAA Airworthiness Directive 62-2-5 och revision 62-14.

På grund av rapporterade fall av sprickor i svets på fästöra P/N 40831 till roderlina på sidoroderpedaler P/N's 40842-04 och 40842-05 skall nedanstående åtgärder vidtagas. Kontrollera genom okulärbesiktning att svetsen, som förenar sidoroderlinans fästöra P/N 40831 med pedalerna ej har släppt, är sprucken eller onormalt avnött. Svetsen skall omfatta minst den övre halvan av rörets omkrets.

Om svetsen har släppt, är sprucken, avnött eller av otillräcklig längd skall pedalen utbytas före nästa flygning.

(Piper Service Bulletin No 207A, av den 10 maj 1962 avhandlar ovanstående ändring.)