

- 36/54 Gäller: Flygplan av typ **Piper PA-18A**, tillv.nr. t.o.m. 18-3752, försedda med växtbepudringsaggregat.
 Tid för åtgärd: Snarast, dock senast den 1 november 1954.
 Referens: CAA Airworthiness Directive No. 54-19-1.
 Åtgärd: Luftens halt av koloxid (CO) i luftfartygs förare- och passagerarutrymmen får icke överstiga 1 del koloxid på 20000 delar luft. Ett flertal fall av för hög koloxidhalt har i utlandet inträffat i flygplan av ifrågavarande typ försedda med växtbepudringsaggregat. Ett dylikt förhållande kan allvarligt påverka förarens reaktionsförmåga. För att förhindra att koloxid intränger i förarrummet skall dels en ny trimplåt samt dels en ny täckplåt för broms-
 linan installeras, där denna passerar genom flygkroppens botten. Jfr. Piper Service Letter No. 225 av den 23 augusti 1954.
- 59/55 Gäller: Flygplan av typ **Piper PA-22**.
 Tid för åtgärd: Snarast möjligt dock senast den 31.12.1955.
 Referens: CAA Airworthiness Directive No 55-22-3.
 Åtgärd: För att förhindra att regnvatten kommer in i bränsletanken skall alla flygplan av typ Piper PA-22 utrustas med en ny typ av bränsletanklock, detaljnummer 454039. Det nya tanklocket är försett med ett nytt ventileringsystem och en ny packning av gummi i stället för av fiber.
- 62/55 Gäller: Samtliga flygplan av fabrikat **Piper Aircraft Corp.**, som äro försedda med vingstöttor.
 Tid för åtgärd: Snarast, dock senast vid nästkommande 25-timmars tillsyn och därefter vid varje 100-timmars tillsyn. Föreskriven åtgärd skall jämväl vidtagas efter hårda landningar och landställshaverier (Se nedan).
 Referens: KFL 1/Tekn/55.
 Åtgärd: Spricka har upptäckts på översidan av ett fästbeslag på kroppen för anslutning av vingstöta på ett flygplan typ Piper Cub. På grund av de allvarliga följder, som ett brott på ifrågavarande beslag kan få, föreskriver luftfartsstyrelsen följande kontroll.
 Fästbeslagen (på vänster och höger sida av kroppen) rengöras från föroreningar och färg. Beslagen kontrolleras noggrant beträffande förekomst av sprickor med hjälp av ett förstöringsglas (5 å 10 ggr förstoring) i god belysning.
 Enär sprickor på nämnda beslag kan uppstå på grund av hög belastning, skall föreskriven kontroll utföras efter hårda landningar och landställshaverier. Upptäckes sprickor, skall reparation ske vid godkänd verkstad.
- 68/55 Gäller: Flygplan av typ **Piper PA-22** med undantag av flygplan med tillverkningsnummer 22-2377, 22-2379, 22-2385, 22-2388, 22-2389, 22-2391, 22-2394 och högre.
 Tid för åtgärd: 1 mars 1956.
 Referens: CAA Airworthiness Directive No 55-7-2.
 Åtgärd: Flera fall av sprickbildning ha upptäckts i framkanten av det strömlinjeformade röret till landstället. Sprickorna förekomma där röret är fogat till den inre änden av axeln. För att förhindra sprickbildning skall förbindningen förstärkas. Förstärkningen utgöres av en stälremsa som svetsas till förbindningen. (Piper Service letter No 124 av den 30 augusti 1954 behandlar denna modifiering)
- 1/57 Gäller: Alla flygplan av typ **Piper PA-23** med tillverkningsnummer 23-1 t o m 23-800 med undantag av 23-732, 23-736, 23-739, 23-740, 23-741, 23-769, 23-777, 23-784, 23-787, 23-794, 23-797 och 23-799.
 Tid för åtgärd: Snarast dock senast den 1 mars 1957.
 Referens: CAA Airworthiness Directive No 56-27-3.
 Åtgärd: För att förhindra utmattningssprickor i beslagen för skevrodens balansvikter där de sammansvetsade rören bilda en 90°-vinkel är det nödvändigt att demontera såväl det högra som det vänstra beslaget och förstärka dem med en triangelformad plåt, Piper detaljnummer 17126-07, i enlighet med instruktioner och skiss i Piper Service Bulletin No 149 daterad 10 december 1956.

6. (Piper)

- 2/57 Gäller: Flygplan typ Piper PA-23 med tillverkningsnummer 23-1 t o m 23-844.
Tid för åtgärd: Snarast, dock senast 1 mars 1957.
Referens: CAA Airworthiness Directive No 57-1-2.
Åtgärd: Följande kontroll är nödvändig för att förhindra störning eller möjlig förlust av stabilisatorn i den händelse de främre av stabilisatorns infästningsbeslag (höger och vänster, detaljnummer 17093-00) äro monterade med felaktigt antal bultar.
Kontrollera att de två främre av stabilisatorns infästningsbeslag äro monterade med 3 st bultar (2 st till stringern och 1 st till spantet). Om beslagen äro monterade med mindre antal bultar skall förhållandet omedelbart rättas till. För att kunna utföra inspektionen är det nödvändigt att demontera stabilisatorns undre formplåt och att använda en spegel.
- 8/57 Gäller: Alla flygplan typ Piper Cub J3C-65 (L-4) med tillverkningsnummer enligt nedanstående tabell.
Referens: CAA Aircraft Specification No A-691 och Piper Service Memo No 17.
Åtgärd: Om nedan i punkt 1-4 angivna modifieringar ha utförts, tillåtes en max flygvikt av 555 kg. Angivna ritningsnummer gälla Piper Aircraft ritningar.
1. Förstärkning av främre och bakre vingstöttorna i ändarna där gaffelbultarna äro monterade enligt ritning 13233 respektive 12532.
2. Montering av kraftigare bussningar (innerdiameter 3/8") i kroppsfastet för landställets lagringar enligt ritning 21642.
3. Införande av omvikta förstärkningsplåtar å fjäderstöttorna vid infästningarna enligt ritning 31423.
4. Införande av förstärkningsrör inuti hjulaxlarna enligt ritning 31472.
- | | Flygplanets
tillverkningsnr | Modifieringar erforderliga
för 555 kg max flygvikt |
|---|--|--|
| A | 7842, 7845 - 7883,
7912 och högre | Modifiering av landstället enligt ritning 31472 och 31423 |
| B | Lägre än 7912 och ej
inkluderade i A ovan | Modifiering av främre och bakre vingstöttorna enligt ritning 13233 respektive 12532. Modifiering av kroppsfastet enligt ritning 21642. Modifiering av landstället enligt ritning 31472 och 31423 |
| C | 10339 och högre samt
2356 A och högre | Ingen |
- Anm. Enbart kontroll av tillverkningsnumret är ej tillräcklig. Omodifierade detaljer kan nämligen ha monterats på tidigare modifierat flygplan vid reparation el dyl. Kontroll av verkliga modifieringsläget måste därför ske i fråga om varje flygplan.
Modifieringarna få endast utföras vid godkänd verkstad. Kontroll av att modifieringarna äro utförda skall ske vid godkänd verkstad eller av besiktningsman, i vilket senare fall den lämpligen utföres i samband med efterbesiktning. Åtgärd som vidtagits enligt denna luftvärdighetsanvisning föranleder ändring av flygplanets luftvärdighetsbevis. Detta skall därför jämte intyg om utförda modifieringar insändas till luftfartsstyrelsen för ändring. Innan ändringen införts i luftvärdighetsbeviset tillåtes icke den högre flygvikten.
- 11/57 Gäller: Flygplan typ Piper PA-23 med tillverkningsnummer 23-1 t o m 23-903.
Tid för åtgärd: Snarast eller vid nästa 100-timmars tillsyn, dock ej senare än 15 juni 1957.
Referens: CAA Airworthiness Directive No 57-5-3 och Piper Service Bulletin No 151, daterad 11 februari 1957.
Åtgärd: Följande undersökning och utbyte är nödvändig för att förhindra för stor slitning och eventuellt brott på stötstängen till höjdrodret.
1. Noggrann kontroll skall ske av slitytan på höjdroder-stötstängen vid de ställen där denna passerar fiber-rullarna. Rör som har slitits mer än 0,13 mm (.005 tum) skall utbytas.
2. Anskaffa fyra nylonblock, Piper detaljnr 19225-00, och åtta brickor AN 960-516. Montera bort de nuvarande fyra lagren, detaljnr 80012-67, och de sex brickorna, detaljnr 81342-61, från installationen av fiberrullarna. Montera åter nämnda delar, med undantag av rullarna som ej vidare skall användas.