

- 127 Gäller: Flygplan typ **Piper PA-25-235** med serienummer 25-2000 t o m 25-2519 (Normal- och special-flygning).
 Tid för åtgärd: Punkt A före flygning och punkt B senast 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum.
 Referens: FAA Airworthiness Directive 63-17-5.
 Åtgärd: För att förhindra att landningsställsstötdämparen Piper P/N 486604 lossnar från sin infästning i landställsstötten genom separation i mellanliggande svetssskarv skall nedanstående åtgärder vidtagas.
- A. I samband med daglig tillsyn skall ovannämnda svetssskarv kontrolleras medelst lämplig sprickindikeringsmetod (Sim el dyl) till dess ändring enligt punkt B nedan vidtagits. Spruckna detaljer utbytas före flygning.
 - B. Senast 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum, såvida ej motsvarande åtgärd vidtagits tidigare, byt ut båda landställsbenens stötdämparenheter P/N 486604 mot ny stötdämparenhet med samma partnummer men som igenkännes på att de äro målade med röd oxidprimer.
- (Piper Service Bulletin No 217 av den 11 juli 1963 avhandlar ovanstående åtgärder.)
- 131 Gäller: Flygplan typ **Piper PA-23 och PA-23-160**.
 Tid för åtgärd: Snarast dock senast 50 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum och var 100:de flygtimme därefter. Om nedan angivna åtgärder redan vidtagits inom de närmast föregående 50 flygtimmarna behöver förnyad kontroll ej ske förrän efter ytterligare 100 flygtimmar och skall därefter upprepas var 100:de flygtimme.
 Referens: FAA Airworthiness Directive 63-24-3.
 Åtgärd: Flera fel på sidtrimrodrets stötstång Piper P/N 17271-00 och lossnad saxpinne har resulterat i ett fritt svängande trimroder, som i sin tur förorsakat roderfladder. Med anledning därav skall nedanstående åtgärder vidtagas.
- A. Demontera sidtrimrodrets stötstångsenhet.
 - B. Okulärbesiktiga, med hjälp av ett förstoringsglas med minst 10 ggr förstoring, området vid stötstångens krökta ände beträffande sprickförekomst.
 - C. Kontrollera stötstångens krökta ände beträffande nötning överstigande 1 mm (0.040") vid anslutningen till trimrodrets omställningsskruv.
 - D. Stötstångsenhet som är behäftad med fel enligt punkt B eller C ovan skall utbytas före nästa flygning.
 - E. Borra upp hålet för saxpinnen i stötstångens krökta del till $\varnothing$ 2 mm (0.081") och återmontera sidtrimrodrets stötstångsenhet med användande av cylindrisk pinne Piper P/N 480728 och rostfri låstråd $\varnothing$ 0,8 mm (0.032") i stället för saxpinne.
- (Piper Service Letter No 407 av den 4 oktober 1963 avhandlar ovanstående ändring.)
- 134 Gäller: Flygplan typ **Piper PA-24 och PA-24-250** som äro utrustade med 25 ampere automatsäkring i landställsmotorns el system.
 Tid för åtgärd: Snarast dock senast 100 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum.
 Referens: FAA Airworthiness Directive 63-27-3.
 Åtgärd: Därest rubricerade 25 ampere säkring löses ut under pågående utfällningsmanöver kan landstället stanna i annat läge än fullt utfällt. För att förhindra att detta inträffar, skall ovannämnda automatsäkring på 25 ampere utbytas mot motsvarande 30 ampere säkring Piper P/N 454661.
- (Piper Service Letter No 356 av den 31 mars 1961 avhandlar ovanstående ändring.)
- 143 Gäller: Flygplan typ **Piper PA-22, PA-22-108, PA-22-135, PA-22-150 och PA-22-160** med serienummer 22-1 t o m 22-9848.
 Tid för åtgärd: Åtgärd enligt nedan ej vidtagits inom de senast föregående 475 flygtimmarna skall åtgärd snarast vidtagas dock senast 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum och var 500:de flygtimme därefter.
 Referens: FAA Airworthiness Directive 64-5-4.
 Åtgärd: Demontera oljestötdämparen och rengör det övre lagret Piper P/N 452333 samt kontrollera att lagret har sitt kulinföringsspår på översidan. Lager med ovannämnt spår vänt nedåt skall demonteras.

forts.

143 (forts)

- B. Besiktiga demonterade lager P/N 452333 för fastställande av att lagret är försett med 59 st lagerkulor och att ej kärvning eller skärningstendens förekommer samt att lagret ej är så nöjt att lagerkulorna kan ramla ut genom kulinföringsspåret. Om några felaktigheter enligt ovan konstateras skall ifrågavarande lager utbytas före nästa flygning.
- C. Närhelst ett lager demonteras, rengör och kontrollera lagrets anliggningsytor å landstället för fastställande av att ytorna äro fria från ojämnheter, grader, nötskador eller andra felaktigheter som kan förorsaka felaktig anliggning mellan lager och landställ. Rätta till ev felaktigheter före återmontering av lagret.
- D. Packa in ovannämnt lager med föreskrivet smörjfett, (MIL-G-3278 eller motsvarande).
- E. Återmontera lagret med kulinföringsspåret vänt uppåt.
- F. Då både den nya typen av kapslat lager Piper P/N 452419 och läderskydd Piper P/N 14087-00 blivit monterade på flygplanet erfordras ej längre åtgärderna enligt punkterna A, B, D och E ovan.

(Piper Service Letter No 405 av den 1 oktober 1963 och Piper Service Memo No 73 avhandlar ovanstående åtgärder.)

145

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Flygplan typ **Piper PA-28** med serienummer 28-1 tom 28-868 försedda med skev- och höjdroderrattenhet P/N 62818.

Snarast dock senast vid de tidpunkter som anges i punkterna A, B, C, D och F nedan.

FAA Airworthiness Directive 64-6-6.

För att förhindra att skev- och höjdroderratten lossnar skall nedanstående åtgärder vidtagas.

- A. Senast 50 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum:
 1. Demontera Piperemblemet som sitter på rattens framsida.
 2. Undersök ratten beträffande sprickförekomst i navets fram- och baksida och i området för låspinnen med användande av ett sprickindikeringsmedel och ett förstöringsglas med minst 5 ggr förstoring.
 3. Polera alla misstänkta områden med krokustyg eller motsvarande för borttagande av alla gjutmärken och utför därefter förnyad kontroll enligt punkt 2. ovan.
- B. Om inga sprickor påträffas eller om alla sprickors sammanlagda längd ej överstiger 4,8 mm (3/16") upprepas åtgärderna i enlighet med punkt A ovan minst var 100:de gångtimme.
- C. Om alla sprickors sammanlagda längd överstiger 4,8 mm men ej 9,5 mm skall skev- och höjdroderratten utbytas mot en ny ratt P/N 62824 eller P/N 62818 senast inom 50 flygtimmar efter senaste besiktning.
- D. Om alla sprickors sammanlagda längd överstiger 9,5 mm skall skev- och höjdroderratten utbytas mot ratt P/N 62824 eller P/N 62818 senast inom 10 flygtimmar efter inspektion enligt denna LVA.
- E. När en ny skev- och höjdroderrattenhet P/N 62824 blivit monterad är denna luftvärdighetsanvisning ej längre aktuell.
- F. När en ny skev- och höjdroderrattenhet P/N 62818 blivit monterad skall åtgärder i enlighet med punkt A ovan vidtagas vid var 100:de flygtimme.

(Piper Service Letter No 396 för Piper PA-28 avhandlar ovanstående åtgärder.)

146

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Flygplan typ **Piper PA-24-250** med serienummer 24 1477 till 24-3646.

Snarast, dock senast 50 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum.

FAA Airworthiness Directive 64-10-4.

För att förhindra att delar av luftledarplåtarna lossna från förgasarens luftbox och fastna i förgasarens lufttratt skall dessa avlägsnas från luftboxen P/N 21943-03 i enlighet med Piper Service Letter No 420. Efter demontering av luftledarplåtarna erhåller luftboxen P/N 21943-05.

(Piper Service Letter No 420 av den 5 mars 1964 avhandlar ovanstående åtgärder.)

153

Gäller:

Tid för åtgärd:

Referens:

Åtgärd:

Flygplan typ **Piper PA-30** med serienummer 30-41, 30-82, 30-83, 30-104 och 30-123.

Snarast, dock senast inom 25 flygtimmar efter denna luftvärdighetsanvisnings utgivningsdatum

FAA Airworthiness Directive 64-16-6.

På grund av risk för ofullständigt genomgående svetsar på stötta för nosställets infällning (retraction tube) skall denna stötta utbytas mot en modifierad sådan med Piper P/N 21109-05. Den nya stötten kan identifieras på de två sömsvetsade spåren vid stöttans båda ändar.

Piper Service Letter No. 409 av den 9 oktober 1963 innehåller metodinstruktion för införande av ovanstående ändring.