

35A/60 (forts)

- C. (1) Kontrollera på flygplan med tillsatstank, att huvud- och tillsatstankkranar (main shutoff and auxiliary valves) är av rätt typdetaljnummer 492051 eller 4240-3.
 (2) Kontrollera på flygplan utan tillsatstank, att huvud- och tvärledningskranar (main shutoff and crossfeed valves) är av rätt typdetaljnummer 492050 eller 4240-2.
 (3) Kranar 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 luftvärdighetsanvisnings 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 $\varnothing$ 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 besiktningsrapport 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.

Kunngjöring fra Luftfartsdirektoratet Nr 1/Tekn/61.

Då det har konstaterats flera fall av kraftig invändig korrosion i stålrör ingående i kropps-konstruktionen på ovannämnda flygplantyper, skall kontroll av kroppsrören 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 sidoroderpedalernas 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.

X 17/60

Gäller:
Tid för åtgärd:
Referens:
Åtgärd:

Flygplan typ **Piper PA-23** med tillverkningsnummer 23-747 t o m 23-1534.

Snarast, dock senast den 1 maj 1960.

FAA Airworthiness Directive No 60-3-7.

För att förhindra upprepade kortslutningar i manöverkretsen för startmotorns solenoid, skall kretsens kablar utbytas mot grövre och en 15 ampères automatsäkring installeras vid kabel P2B:s anslutning till det elektriska systemet. En skylt skall monteras intill den nya säkringen så att denna lätt kan identifieras.

Piper Immediate Action Service Bulletin No 175 av den 9 juni 1959 behandlar denna modifiering. (Enligt Bulletinen erhålles modifieringssatsen nr 754220 utan kostnad till flygplan med tillverkningsnummer enligt ovan.)

23/60

Gäller:
Tid för åtgärd:

Alla flygplan typ **Piper PA-22, PA-20 och PA-18** försedda med två vingtankar.

Första kontroll: Snarast, dock senast den 15 sept 1960.

Efterföljande periodisk kontroll: Var 100:e flygtimme.

Referens:

FAA Airworthiness Directive No 60-10-8.

Åtgärd:

Flera olyckor har inträffat, beroende på att tankväljarkranen (detaljnummer 11383) inställts på "mellanlägen", vilket orsakat motorstopp till följd av att bränsletillförseln således oavsiktligt avstängts.

Om lägesmekanismens stift i kranaxeln är felaktigt centrerad eller om mekanismens fjäderbricka är monterad upp och ner, kommer stiftet inte i ingrepp med mekanismens spårlåsbricka. Av denna anledning skall ovan nämnda typ av tankväljarkran provas enligt följande:

- ställ om kranen i dess fyra lägen ett efter ett och kontrollera anhalten (låsningen) för varje läge. Dessa skall kännas tydligt markerade och vara bestämt fixerade. Uppfyller inte ställda fordringar skall kranen utbytas före nästa flygning.
- kontrollera samtidigt med tankväljarkranen i ovan angivna fixerade lägen att överensstämmelse erhålles med manöverhandtagets lägesmarkeringar. Justera om erforderligt.

Piper Service Bulletin nr 141 behandlar denna åtgärd.

35A/60

Gäller:
Referens:

Flygplan typ **Piper PA-23 och PA-23 "160"** med tillverkningsnummer 23-1 och uppåt.

FAA Airworthiness Directive 60-3-8 samt revision av den 29 oktober 1960 och revision av den 10 mars 1961.

Tid för åtgärd:

A. I. Första kontroll: Snarast, dock senast den 15 april 1960.

II. Efterföljande periodisk kontroll på flygplan med tillverkningsnummer 23-1 till och med 23-1695 (se vidare under grupp A III nedan):

Var 50:e flygtimme.

III. Efterföljande periodisk kontroll på flygplan med tillverkningsnummer 23-1696 och uppåt samt på flygplan upptagna i grupp A II ovan, vilka försetts med förbättrade bränslekrantar (detaljnummer 492050 - huvud- och tvärlädningskran samt 492051 - tillsatstankkran):

Var 100:e flygtimme.

Obs! Huvud- och tvärlädningskranen kan även ha beteckningen Scott P/N 4240-2 och tillsatstankkranen P/N Scott 4240-3.

B. I. Första kontroll: Snarast, dock senast den 1 april 1960.

II. Efterföljande periodisk kontroll på flygplan med tillverkningsnummer 23-1 till och med 23-289 (se vidare under grupp B III nedan):

Var 50:e flygtimme.

III. Efterföljande periodisk kontroll på flygplan med tillverkningsnummer 23-290 och uppåt samt på flygplan upptagna i grupp B II ovan, vilka försetts med följande förbättrade detaljer (detaljnummer 18815 manöverkabel - huvudtanksystem; detaljnummer 18816 manöverkabel - tillsatstanksystem samt detaljnummer 18782 styrhävare):

Var 100:e flygtimme.

C. I. Kontroll på flygplan med tillverkningsnummer 23-1 till och med 23-1695 försedda med förbättrade bränslekrantar (detaljnummer 492050 och 492051): snarast dock senast inom 25 timmars flygtid räknat från den 19 oktober 1960.

Åtgärd:

Med anledning av flera inträffade fall av läckande bränslekrantar och felaktigheter i kranarnas manöverorgan skall följande åtgärder vidtagas.

A. (1) Kontrollera att det finns bränsle i flygplanets bränsletankar.

(2) Ställ huvudströmställaren i läge TILL (ON).

(3) Starta de elektriska bränslepumparna.

(4) Manövrera väljarkranen (fuel selector valve) och tvärlädningskranen (crossfeed valve) upprepade gånger. Iakttag under tiden genom respektive åtkomstlucka huvudkranen (main valve) - detaljnummer 18598, tillsatstankkranen (auxiliary valve) - detaljnummer 17920 och tvärlädningskranen (crossfeed valve) - detaljnummer 492044. (Tillsatstankkranen är inte alltid monterad beroende på bränslesystemets utformning.)

Om läckage förefinnes skall reparation utföras (se Piper Service Manual stycke 9-17 och 9-18).

B. (1) Kontrollera riggningen och fastsättningen av manöverlinor och kablar ingående i bränslesystemets manöverorgan.

(2) Kontrollera bränslekrantararnas länksystem.

(3) Kontrollera att kranarnas olika lägen motsvaras av respektive reglage inställningsmarkering.

forts.