

- 21/59 Gäller: Flygplan av typ **Piper PA-24 och PA-24 "250"** med tillverkningsnummer 24-1 t o m 24-764, 24-766 t o m 24-779, 24-781 t o m 24-820, 24-822 t o m 24-842, 24-844 t o m 24-849, 24-851 t o m 24-856, 24-858, 24-860 t o m 24-865, 24-867 t o m 24-871, 24-875, 24-878, 24-880, 24-881 och 24-885.
- Tid för åtgärd: Snarast, dock senast den 15 september 1959.
- Referens: FAA Airworthiness Directive 59-12-9.
- Åtgärd: Beroende på en nyligen inträffad händelse under flygning, där kugghjulets bult, detaljnummer 20913-00, i spaken bakom instrumentbrädan brustit, skall kontroll av denna bult utföras på alla flygplan, som har eller haft automatisk styrning införd. Kontrollera att bulten icke är sprucken, vriden (böjd) eller att hålet ej är upplappat. Delar som äro skadade skall utbytas före nästa flygning.
Piper Service Bulletin nr 172 behandlar denna kontroll.
- 22/59 Gäller: Flygplan av typ **Piper PA-24 och PA-24 "250"** med tillverkningsnummer 24-1 t o m 24-978 samt 24-980.
- Tid för åtgärd: Inom närmaste 100-timmars flygning, dock senast den 1 oktober 1959.
- Referens: FAA Airworthiness Directive 59-13-2.
- Åtgärd: Driftserfarenhet har visat att sprickor ha bildats vid skevroderbalansernas infästningsbeslag (nossprygel). Dessa infästningsbeslag äro nitade till skevroderens främre balk och utgör infästning för balansvikternas armar. För att reducera möjligheterna till skador på skevroderbalansernas infästning skall förstärkta beslag införas på båda skevrodern.
Piper Service Bulletin nr 173 behandlar denna modifiering.
- 42/59 Gäller: Alla flygplan av typ **Piper PA-16, PA-20 och PA-22.**
- Tid för åtgärd: I första hand enligt nedan angivna tider och därefter var 100-de gångtimma.
- Referens: CAA Airworthiness Directive 57-22-1 och FAA rev 59-20.
- Åtgärd: För att undanröja brandrisk under flygning är det nödvändigt att eliminera brännbart material och möjliga antändningskällor från utrymmet bakom brandskottet och under det främre kabin-golvet. Tillträde till detta utrymme kan ske genom att borttaga plåtarna under och på sidan av kroppen. Hur detta tillgär framgår av Piper Service Bulletin nr 161 A. Den relativa svårigheten att vinna tillträde till detta utrymme har troligen förorsakat ett mindre gott underhåll.
1. På alla PA-16, PA-20 och PA-22 med tillverkningsnummer 22-1 t o m 22-2699 skall följande kontroll och underhållsarbete utföras före 1 februari 1958. Avlägsna och kassera all ljudisoleringsmaterial, som blivit indränkt i olja. Där det plastiska skiktet skilts från glasullen eller visar tecken till att torka eller spricka, skall det borttagas helt och hållet från filtmaterial. Glasull, som ej är nedsmutsat och från vilken den plastiska massan är avlägsnad kan fortfarande användas. Kontrollera elektriska ledningar vad beträffar skador på isolering och ersätt skadade ledningar. Kontrollera att det är lämpligt spelrum mellan hydraulledningar, el-ledningar, roder- och reglagelinor samt bränsleledningar och justera om så erfordras. Tätningarna i brandskottet på nedsmutsade flygplan skall kontrolleras i enlighet med Piper Service Bulletin nr 161 A och där den befunnits bristfällig skall den tätas i enlighet med tillverkarens Service Bulletin eller annan accepterad flygteknisk praxis.
 2. På PA-22 med tillverkningsnummer 22-2700 t o m 22-6194 skall åtgärder enligt punkt 1 vidtagas inom de närmaste 100 gångtimmarna.
 3. I enlighet med Piper Service Bulletin nr 161 A skall daglig tillsyn på avgassystemet utföras vad beträffar packningar, avgasstudsar, avgassamlare och avgasrör, speciellt skall kontrolleras att några läckor ej förefinnas.
 4. Kravet på inspektion vid var 100:de gångtimma på alla PA-22, tillverkningsnummer 22-1 t o m 22-6194, må utgå i den mån modifiering med Piper Kit P/N 754237 eller därmed jämförbar modifiering införs.
- Piper Service Bulletin nr 161 A behandlar dessa åtgärder.
Ersätter LVA 49/1957 och 31/1959.
- 43A/59 Gäller: Alla flygplan av typ **Piper J4, J5, PA-12, PA-14, PA-15, PA-16, PA-17, PA-20 samt PA-22** med serienummer f o m 22-1 t o m 22-7999.
- Tid för åtgärd: Inom 25 tim gångtid, dock senast den 31 januari 1960, och därefter vid varje föreskriven periodisk-tillsyn.
- Referens: FAA Airworthiness Directive 61-6-6 med revision 62-4.
- Anledning till åtgärd: Dukskadorna har förekommit där duken är infäst till kroppen under vindrutans övre del och/eller direkt över bakre kanten på vindrutans övre infästningsprofil. Med anledning därav skall nedanstående åtgärder vidtagas.
- Åtgärd: 1. Undersök om dukskadorna enligt ovan förefinnas. Om så är fallet demonteras vindrutan och påsättes ett ca 6 cm (2 1/2") brett förstärkningsband av flygplanduk vilket klistras över den gamla duken. Denna förstärkning skall utsträckas från bakkanten av profilen, framåt och runt kanten av spåret för vindrutans fastsättning samt täcka så långt som möjligt intill kroppsprofilen. Se figur.
(Piper Service Bulletin No 174 B och Piper Service Letter No 362, båda daterade den 30 november 1961, avhandlar denna modifiering.)
2. När modifiering beskriven i Piper Service Letter No 362 av den 30 november 1961 är införd på PA-20 och PA-22 behöver den ovan anbefallda kontrollen vid varje periodisk tillsyn ej längre utföras för dessa flygplan.