

LUFTFARTSDIREKTORATET  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
FORNEBU-OSLO/Dep.  
Tlf. : Oslo (02) 12 13 40  
AFTN: ENFBYA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 11032 Oslo



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD  
(LDP)

BEECH  
SAMMENDRAG  
1946 - 1970

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 § 47, 2. ledd og § 214, Kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets brev datert 23. mars 1964, fastsetter Luftfartsdirektoratet følgende forskrift.

27/68 KONTROLL OG FORANDRING AV BREMSYSTEMET - BEECH MUSKETEER

Kunngjøringen gjelder:

Beech 23, A23 og A23A med S/N. M-1 t.o.m. M-1034

Beech A23-19 med S/N. MB-1 t.o.m. MB-264

Beech A23-24 med S/N. MA-1 t.o.m. MA-233

For å forhindre at parkeringsbrems uforvarende blir satt på under flyging, skal følgende ting utføres før neste flyging:

1. Kontroller venstre bremsesyndere typebetegnelse i fly av typen Beech 23, A23 og A23A nevnt ovenfor. Hvis bremsesynderen har P/N. 169-380006 så er alt i orden, men hvis den har P/N. VHR-625 NL, må den forandres etter alternativ a eller b i punkt 2.
2. Forandring etter alternativ a eller b nedenfor skal utføres på samtlige ovenfor nevnte fly unntatt de i punkt 1 nevnte fly som bare berøres av kontrollen.
  - a) Ta bort skive P/N A117-182, fjær P/N A110-144, stålkule P/N A134-9 og O-ring P/N A106-502, på begge bremsesyndere ved venstre pedaler og kontroller etterpå at bremsene virker normalt uten parkeringsbrems. Plasser et godt synlig oppslag foran pilot: "Parkeringsbrems satt ut av funksjon."
  - b) Forandre de venstre bremsesyndere og lag hull i gulvet som beskrevet i Beechcraft Service Instruction No. 0092-220 eller monter det forbedrede bremsesystem etter Beechcraft Service Letter No. 67-12.

Ref.: FAA AD. 68-17-6 og Beechcraft Service Instruction No. 0092-220 og Beechcraft Service Letter No. 67-12 omhandler samme sak.

3/69 ANVISNINGSSKILT FOR BRUK AV BENSINSYSTEMET I BEECHCRAFT 55 OG 95 SERIENE

Denne kunngjøring angår følgende modeller av Beech:

95, B95, B95A, D95A, E95, 95-55, 95A55, 95-B55, 95-B55A,  
95-C55, 95-C55A, 95-Z55B, D55 og D55A

For å forebygge motorstopp under start og landing ved at bensin-kranen står i feil stilling, eller ved start umiddelbart etter brå sving inn på startbanen, bestemmer Luftfartsdirektoratet iverksatt følgende:

1. Det er forbudt å foreta avgang i direkte forbindelse med krapp sving inn på startbanen og start i sving.
2. Så snart som mulig og senest ved første 25 timers ettersyn, skal det lages et skilt med tydelig tekst, 1/8" høye bokstaver, som skal festes nederst på instrumentpanelet foran føreren.

Tekst:

"Take-off and land om main tanks only.  
Turning type take-offs or take-offs immediately following fast taxi turns prohibited. Refer to FAA Flight Manual for other fuel system limitations."

Flygehåndboken skal rettes i overensstemmelse med "Beech P/N. 130776 AFM-Supplement" datert 27. november 1968 med unntakelse av punkt a og b under "For Ground Operation", som skal utgå.

3. På fly som har installert brennstofftanker i begge vinger i samsvar med Beech Kit 35-9009S, kan kravene i pkt. 1 og 2 ovenfor frafalles.

Ref.: FAA AD. Notes No. 68-26-6 med revisjoner 39-702, 39-712 og 39-1040 omhandler samme sak.

15/70 FORANDRING AV BRENNSTOFFVELGEKRAN PÅ BEECH MUSKETEER

Forandringen gjelder:

Beech Model 23, A23, A23A og B23, serie nr. MI t.o.m. M-1162

Beech Model A23-24, serie nr. MA-I t.o.m. MA-333

Beech Model A23-19 og 19A, serie nr. MB-I t.o.m. MB-392

For å forhindre at brennstoffvelgekranen, P/N 169-920000-127, setter seg fast eller går for tregt, bestemmer Luftfartsdirektoratet at kranen skal modifiseres i samsvar med Beechcraft Service Instructions No. 0364-289.

Denne forandring innebærer at kranen må demonteres, og to skiver, P/N AN960C416 og AN960C446L, plasseres i bunnen av kranen under ventilsetet.

NB! Reduser først brennstoffbeholdningen i flyets tanker til et minimum.

Ved sammenstilling av kranen igjen må man passe på at låsepinnen og "Detent Washer" kommer i riktig stilling.

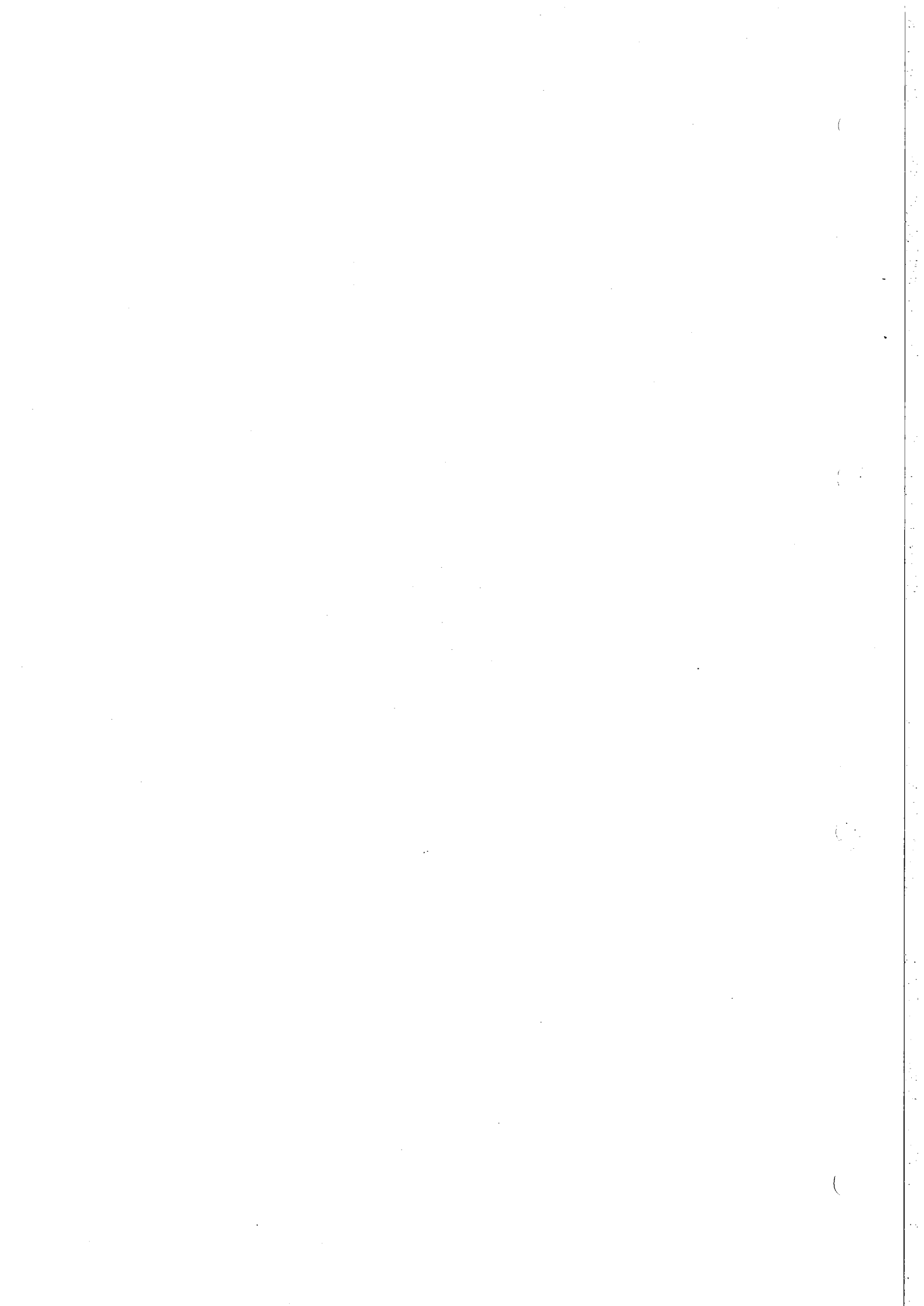
Når kranen er montert sammen igjen, skal det kontrolleres at kranen er tett i stilling OFF, i samsvar med Beechcraft Service Instructions No. 0181-289.

Denne kontroll foretas ved å starte motoren og kjøre på tomgang ca. 650 rpm, samtidig som velgekranen stilles til OFF. Fra dette tidspunkt skal motoren stanse i løpet av 3-5 minutter for fly med forgassermotorer og 15-20 sekunder for modell A23-24, som har "fuel-injection"-system.

Hvis disse tider overskrides, betyr det at tykkelsen av de innlagte skiver er for stor og har løftet ventilsetet for meget. Man kan da først forsøke med å fjerne den tynne skiven, PN AN 960C416L, som er lagt inn. Hvis dette ikke hjelper, må skivenes tykkelse tilpasses slik at tetthetskravet i stilling OFF oppfylles, samtidig som kranen kan opereres uten at den biter seg fast eller går for tregt.

Forandringen skal utføres innen 25 timers flytid.

Ref.: FAA AD-70-15-3 og Beechcraft Service Instructions No. 0364-289 og 0181-289 omhandler samme sak.





LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 1213 40  
AFTN : ENF8YA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-1

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

20/72 UTSKIFTING AV STOPP BOLTER FOR HØYDERORET PÅ BEECH

Påbudet gjelder:

Beech 99, 99A, A99, A99A, serie nr. U-1 til og med U-151.  
Beech 100, A100,, serie nr. B-1 til og med B-106.

Påbudet omfatter:

For å sikre korrekt begrenning av høyderorsbevegelsen, skal følgende utføres:

1. På 99- serien: Bytt ut stopp bolter P/N NAS428-4-7 med stoppbolter P/N 131002-11 ifølge Beech Service Instructions 0-455-152, revisjon 1.
2. På 100-serien: Bytt ut stopp bolter P/N NAS428-4-7 med stoppbolter P/N 131002-11 ifølge Beech Service Instruction 0-374-154, revisjon 1.

Tid for utførelse:

Innen 100-timers gangtid regnet fra 10. april 1972.

Referanse:

FAA Ad-note 71-26-2, Beech Service Instruction No. 0455-155, revisjon 1 og No. 0374-152, revisjon 1, omhandler samme sak.

ER STAT. ES TV  
L-NR 928 I AD-REG.

33/72 DEMONTERING AV OLJEDRENERINGSSLANGER PÅ BEECH

Påbudet gjelder:

Beech modeller

95-55:	TC-1 t.o.m. TC-190
95A55:	TC-191 t.o.m. TC-501, unntatt TC-350 og TC-371
95-B55, 95-B55A:	TC-371, TC502 t.o.m. TC-1409
95-B55B:	TF-1 t.o.m. TF-70
95-C55, 95-C55A:	TC-350, TE-1 t.o.m TE-451
D55, D55A:	TE-452 t.o.m. TE-767
E55, E55A:	TE-768 t.o.m. TE-846
58, 58A	TH-1 t.o.m. TH-173

Påbudet omfatter:

Når plastikkslangene som er montert på oljesumpens dreneringskraner blir gamle og stive, kan de føre til utilsiktet åpning av dreneringskranene.

For å forebygge skade på motoren ved at oljen renner ut, skal de omtalte plastikkslanger fjernes.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers flygetid regnet fra 26. juni 1972.

Referanser:

FAA AD-note 72-1-2 og Beechcraft Service Instructions No. 0473-241 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN : ENFYA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-2

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

### 34/72 MODIFISERING AV FORGASSERVARMESPJELD PÅ BEECH MUSKETEER

#### Påbudet gjelder:

Beech modeller:

23, B23 og C23, med serienummer M-1 t.o.m. M-554 og M-1095 t.o.m. M-1361, unntatt M-3.

Sundowner C23, med serienummer M-1362 t.o.m. M-1420, M-1423, M-1425, M-1430, M-1438, M-1439, M-1442, M-1447 og M-1453 t.o.m. M-1473.

A23-19, 19A, M19A og B19, med serienummer MB-1 t.o.m. MB-520.

Sport B19, med serienummer MB-521 t.o.m. MB-585.

#### Påbudet omfatter:

Det har vist seg at spjeldet for forgasservarmen kan løsne og komme inn i motoren, og i USA har man hatt en ulykke som antagelig har denne årsak. En forsterkning som ble påbudt ved LDP 34/72, utgave 1, har vist seg ikke å være tilstrekkelig. Det er derfor påbudt kontroll som angitt under pkt. A inntil spjeldet er forsterket som angitt under pkt. B.

- A.1. Inspiser for slitasje og evt. løs forbindelse mellom spjeld og aksel.
2. Inspiser for evt. løse nagleforbindelser mellom spjeldplatene.
3. Inspiser festeskruene som holder spjeldplatene til akselen for slitasje og evt. løs forbindelse.

Dersom feil finnes under pkt. 1., 2. eller 3., skal punkt B utføres før neste flyging.

- B. Det originale spjeldet skal byttes ut med nytt, som fås i Beech kit P/N 23-9011-1S, 23-9011-3S, eller 23-9011-5S. Montering av nytt spjeld skal utføres i samsvar med Beechcraft Service Instruction 0574-241.

#### Tid for utførelse:

- Pkt. A: Før neste flyging etter mottakelse av denne LDP, og deretter med intervaller som ikke må overskride 25 flytimer, inntil pkt. B er utført.

forts.

34/72

forts. Pkt. B: Innen 120 dager regnet fra 24. juli 1973, hvis ikke allerede utført.

Det kan gis dispensasjon for tiden for innførelsen av forsterkingen hvis flyeieren kan dokumentere at han bestilte det nødvendige "kit" like etter mottakelsen av denne LDP og at det umulig å få det omtalte "kit" levert i tide.

Referanse:

FAA Emergency AD-note, FAA AD-note 73-12-11 og Beechcraft Service Instructions No. 0574-241 omhandler samme sak.

63/72

KONTROLL AV RULLELAGERET I HOVEDUNDERSTELLET OPPLÅMEKANISME

Påbudet gjelder:

Modeller:

35-33, 35-A33, 35-B33, 35-C33, E33, F33, G33

35-C33A, E33A og F33A

E33C og F33C

35, A35, B35, C35, D35, E35, F35, G35, H35

K35, M35, N35, P35, S35, V35, V35TC, V35A,

V35A-TC, V35B og V35B-TC

36 og A36

A-45 (T-34A), B45 og D45 (T-34B)

95-55, 95-A55, 95-B55 og 95-B55A

95-C55, 95-C55A, D55, D55A, E55 og E55A

56TC og A56TC

58

95, B95, B95A, D95A og E95

Serienummer:

CD-1 t.o.m. CD-1256

CE-1 t.o.m. CE-349

CJ-1 t.o.m. CJ-30

D-1 t.o.m. D-9287

E-1 t.o.m. E-283

Alle

TC-1 t.o.m. TC-1402

TE-1 t.o.m. TE-846

TG-1 t.o.m. TG-94

TH-1 t.o.m. TH-174

TD-2 t.o.m. TD-721

Påbudet omfatter:

For å forhindre at understellet "uplock roller" setter seg fast og dermed forhindrer understellet fra å komme ut, skal følgende utføres:

1. Kontroller at samtlige "uplock rollers" er av den typen som kan smøres (dvs. at indre lagerbane har spor og gjennomgående hull).

forts.





LUFFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN : ENFBYA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFDDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-3:

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

63/72

forts. "Uplock rollers" som ikke kan smøres (dvs. at indre lagerbane er tett) skal skiftes ut med "uplock roller" som kan smøres.

NB! Denne kontrollen kan også utføres etter at den hule bolten, omtalt under pkt. 2 er installert, ved å presse fett gjennom smørenippelen og deretter sjekke at fett passerer mellom indre og ytre lagerbane.

2. Installer hul bolt, med smørenippel i enden, i begge "uplock rollers", som foreskrevet i Beech Service Instruction No 0448-211.
3. Smør mekanismen som holder understellet oppe, som foreksrevet i samme Beech Service Instruction.

### Tid for utførelse:

Punkt 1 og 2: Innen 300 flytimer regnet fra 6. november 1972

Punkt 3: Innen 300 flytimer regnet fra 6. november 1972 og deretter med et intervall på 100 flytimer.

### Referanser:

FAA AD-Note No. 72-22-1 og Beech Service Instruction No. 0448-211 omhandler samme sak.

28/73

KONTROLL OG MODIFIKASJON AV VINGEBJELKE PÅ BEECH MODEL 18

### Påbudet gjelder:

Beech Modell C-18S, AT-11, C-45, C-45A, UC-45B, UC-45F, AT-7, AT-7A, AT-7B, AT-7C, JRB-1, JRB-2, JRB-3, JRB-4, SNB-1, SNB-2, SNB-2C, D18S, D18C, C-45G, TC-45G, C-45H, TC-45H, TC-45J, (SNB-5), JRB-6, E18S, E18S-9700, C-18S, 3N, 3NM, 3TM, D18C-T og RC-45J (SNB-5P).

Beech Modell H-18 med serienummer BA-730 eller lavere.

Fly av ovenstående modeller med annen typebetegnelse ifølge FAA Supplemental Type Certificate (STC).

Unntak er fly som er forandret ifølge Supplement Type Certificate SA 1192WE, SA 1533WE, SA 823SW, SA 2000E eller SA 643CE.

forts.

**MERK!** For at angjeldende flymateriell skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i vedkommende journal med henvisning til denne LDP's nummer

28/73

forts. Påbudet omfatter:

For å forebygge vingebrydd skal vingebjelken sprekkkontrolleres og modifiseres etter anvisninger gitt i FAA AD-note No. 72-20-5, med forandringer gitt i FAA Emergency Airworthiness Directive, datert 24. april 1973. Følgende skal derfor utføres:

- a) Modifikasjon av undre vinge panel, som beskrevet i avsnitt A i ref. AD.
- b) Sprekkkontroll av fremre vingebjelkes senterseksjon, som beskrevet i avsnitt B og C i ref. AD.
- c) Spesiell sprekkkontroll ved vingestasjon 73 og 81, som beskrevet i avsnitt D punkt 1, i ref. E.A.D.
- d) Modifikasjon av vingestasjon 73 og 81, som beskrevet i avsnitt D, punkt 3, i ref. E.A.D.
- e) Modifikasjon av vingestasjon 32, 57 og 64, som beskrevet i avsnitt D, punkt 4, i ref. E.A.D.
- f) Forsendelse av resultat fra tidligere x-ray undersøkelse, som beskrevet i avsnitt D, punkt 2, i ref. E.A.D.

Hvis en finner sprekker, skal den berørte del av vingebjelken byttes ut eller repareres før videre flyging. Disse arbeider skal utføres i samsvarende med Beech Aircraft Corporation SAR 59-705 (for vingestasjon 90), 81 Kits 791 (for vingestasjon 32), 792 (for vingestasjon 81 og 73) og 18-4024 (for vingestasjon 57, 64, 73 og 81).

Rapport over funn av sprekker skal sendes til Luftfartsdirektoratet, avd. Luftfartsinspeksjon. Kopi av ref. AD-notes er oversendt registrerte eiere av flytypen, og kan for øvrig fås ved henvendelse til Luftfartsdirektoratet, avd. Luftfartsinspeksjon.

Tid for utførelse:

For fly med 1500 flytimer eller mer:

Pkt. a: Innen 50 flytimer regnet fra 20. juni 1973.

Pkt. b: Innen 50 flytimer regnet fra 20. juni 1973 og deretter med 500 timers intervall.

Pkt. c: Innen 25 flytimer regnet fra 20. juni 1973 og deretter med 100 timers intervall.

Pkt. d: Innen 600 flytimer regnet fra 20. juni 1973.

Pkt. e: Innen 2000 flytimer regnet fra 20. juni 1973, men ikke senere enn 1. mai 1975.

Pkt. f: Innen 48 timer etter mottagelse av denne LDP.

For fly med mindre enn 1500 flytimer:

Pkt. a,b: Innen 1500 flytimer.

Pkt. c: Innen 25 flytimer regnet fra 20. juni 1973 og deretter med 100 timers intervall.

forts.

LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn

Telefon: Oslo (02) 12 13 40  
AFTN : ENFBUY  
Tigr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy

Beech-4

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res. av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

28/73  
forts.

Pkt. d: Innen 600 flytimer fra 20. juni 1973

Pkt. e: Innen 2000 flytimer regnet fra 20. juni 1973, men ikke senere enn 1. mai 1975.

Pkt. f: Innen 48 timer etter 20. juni 1973.

### Referanser:

FAA AD 72-20-5, FAA Emergency Airworthiness Directive, datert 24. april 1973. Beech Aircraft Corporation's Bulletins 64-15, 65-16, 64-17 og 66-10 omhandler samme sak.

60A/73

INSPEKSJON AV FREMRE VINGEFESTE PÅ MUSKETEER

### Påbudet gjelder:

Beech modeller 23, A23, A23A, B23, C23 med serienummer M-1 til og med M-1576.

Beech modeller A23-24, A24 med serienr. MA-1 til og med MA-368.

### Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig sprekkdannelse i fremre vingefester, høyre og venstre side, skal følgende utføres:

1. Etter at seter og sidepaneler er fjernet utføres visuell inspeksjon av fremre vingefester P/N 169-400013-3 og P/N 169-400013-5 (venstre side) og P/N 169-400013-4 og P/N 169-400013-6 (høyre side) for sprekkdannelse eller annen skade i områdene rundt hull for vingebolter. Inspeksjonen skal utføres som angitt i Beech Service Instruction 0042-031 revisjon II eller senere revisjoner.
2. Dersom sprekker eller annen skade blir funnet under pkt. 1, skal vingefestene repareres som angitt i Beech Service Instruction 0042-031 før videre flyging, og Luftfartsverket skal underrettes om forholdet.

### Tid for utførelse.

Pkt. 1: Innen 25 flytimer regnet fra 5-9-1980 for fly med 100 timers gangtid eller mer. Deretter med gangtidsintervaller som ikke overstiger 100 timer eller ved årlige besiktelser, det som kommer først.

Denne LDP oppheves etter at modifikasjonen i Beechcraft Service Instructions No 0042-031 revisjon II er utført.

### Referanser:

FAA AD 73-20-07 R 2

21.10.82

MERK!

For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i vedkommende journal med henvisning til denne LDP's nummer.

74/73 KONTROLL AV FORGASSERENS LUFTINNTAKSKANAL

Påbudet gjelder:

Beechcraft modeller:

A-23-19, 19A, M19A og B19 (serienummer MB-1 t.o.m. MB-603), 23, A23, A23A, B23 og C23 (serienummer M-2 t.o.m. M-1476), A 23-24 og A-24 (serienummer MA-2 t.o.m. MA-368).

Påbudet omfatter:

Flyene kan være utstyrt med luftinntakskanaler av en type som har dobbelt veggmateriale slik at stålspiralen ligger mellom et ytre- og et indre lag. Denne typen kanaler kan forårsake motorstopp eller reduksjon i motoreffekt dersom deler av det indre veggmaterialet løsner. Følgende skal derfor utføres:

- a) Kontroller forgasserens luftinntakskanaler ("carburetor induction air flexible ducts") for å få konstatert om de er av typen med veggmateriale på innsiden av oppstivningsspiralen.

Dersom luftinntakskanalen bare har veggmateriale på utsiden av oppstivningsspiralen, kan flyet tas i bruk.

- b) Dersom luftinntakskanalene har veggmateriale på innsiden av oppstivningsspiralen må disse skiftes ut med nye innen videre flyging. Nye kanaler skal være av typen med bare et lag veggmateriale på utsiden av oppstivningsspiralen. Aktuelle partsnummere er spesifisert i Beechcraft Service Instructions No. 0566-241.

Merk! Luftinntakskanaler kan lages av BEMCO P/no. 2W2WC med samme diameter og lengde som original kanal (Fabrikant BEMCO, Post office Box 68, Centerton, Arkansas 72719).

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 31. desember 1973.

Referanser:

FAA AD-note 73-23-3 og Beechcraft Service Instructions No. 0566-241 omhandler samme sak.

R. Ulltang

R. Jacobsen  
21.10.82.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon. Oslo (02) 121340  
AFTN : ENFBYA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-5

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

### 1/74 MODIFIKASJON AV MARVEL SCHEBLER FORGASSER OG KONTROLL AV FORGASSERENS THROTTLE-WIRE

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beechcraft modeller:

A23-19, 19A, M19A og B19 (serienummer MB-1 t.o.m. MB-557)  
23, B23 og C23 (serienummer M-1 t.o.m. M-554, M-1095 t.o.m. M-1415,  
M-1419, M-1423, M-1439 og M-1447)

som er utstyrt med throttle-kontroll av vernier-typen.

#### Påbudet omfatter:

Throttlen kontrollwire skal kontrolleres for slitasje og feilaktig tilpassing, og forgasseren skal modifiseres ifølge beskrivelsen nedenfor:

- A. 1) Motordekslet fjernes og kontrollwiren ("throttle control actuating cable") frigjøres fra forgasserspeldets hevarm. Forgasseren demonteres fra motoren.
- 2) Throttlen beveges gjentatte ganger med fulle utslag for å kontrollere om kontrollwiren har tendens til å låse eller å gli ujevnt.
- 3) Throttlen låses i fremre posisjon og en skal forsøke å presse kontrollwiren tilbake i strømpen ("housing") ved å bruke en skyvekraft på ca. 50 lbs.

Under denne prøven skal kontrollwiren merkes ved kanten av strømpen.

- 4) På samme måte skal kontrollwiren merkes når denne prøves med en dragkraft på ca. 50 lbs.
- 5) Kontrollwireninstallasjonen ("throttle control assembly") skal skiftes ut med ny før videre flyging dersom en finner følgende feil:

Kontrollwiren eller strømpen er slitt og det forekommer tendens til låsing eller ujevn bevegelse (ref. prøven i pkt. 2).

Throttlen friksjonslås slipper under prøvingen i pkt. 3 og 4.

Avstanden mellom merkingen på kontrollkabelen er større enn 0,25". (Ref. pkt. 3 og 4).

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Beech-5

1/74  
forts.

- B. Dersom forgasser av typen Marvel Schebler Model MA-3-SPA eller HA-6 er montert på motoren skal følgende modifikasjon utføres:

MA-3-SPA: Forgasserens "throttle shaft and stoparm assembly and throttle lever" skal skiftes ut med enten Marvel Schebler P/N 13-1521 eller 12-B57 og mutter P/N 81-311.

HA-6: Som ovenfor, men med følgende P/N, P/N 13-1526 eller 12-B56 og mutter P/N 81-311.

Merk! Marvel Schebler modifikasjonen skal utføres i samsvar med instruksjoner gitt i Marvel Schebler Overhaul Manual.

- C. Forgasseren monteres på plass og kontrollwiren rigges til gassspjeldets hevarm med 1/16" "cushion" i posisjon for full throttle, som vist i Beechcraft models 19, 23 og 24 series Shop Manual. Bruk et tiltrekkingsmoment på 25/60 in. lbs. på mutteren P/N 81-311 og sikre denne med en splittpinne.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 10. januar 1974.

Referanse:

FAA AD-note 73-23-6 og Beechcraft Service Instructions No. 0589-159 omhandler samme sak.

11/74 KONTROLL AV MITCHELL AUTOPILOTSYSTEM I BEECH MODELL 95

Påbudet gjelder:

Beech modell 95-55, 95-A55, 95-B55 (med serienummer TC-1 t.o.m. TC-1573 unntatt TC-350) og modell 95-C55, 95-D55, 95-D55A, 95-E55, 95-E55A (med serienummer TE-1 t.o.m. TC-919 og TC-350), som er utstyrt med EDO-AIRE Mitchell AK-292 Autopilot.

Påbudet omfatter:

For ovenfor nevnte autopilot er wirene fra servoene ("bridle cables") festet til rorwirene ved hjelp av wireklemmer. Da det kan forekomme at wireklemmer slurer på rorwireren, med eventuell fastlåsing av rorkontrollen som resultat, skal følgende utføres:

1. Kontroller rorwirene til balanserors- og høyderorsstyringen ved å bruke fulle rorutslag. Rorwirene skal gli lett uten tendens til fastlåsing og wireklemmene skal gå klar av struktur og inntiliggende komponenter.

Kontroller at wirene fra servoene har samme stramming som rorwirene de er festet til.

forts.



LUFFARTSVERKET  
 Hovedadministrasjonen  
 Avd. for Luftfartsinspeksjon  
 Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
 Telefon: Oslo (02) 1213 40  
 AFTN : ENFBYA  
 Tigr. : CIVILAIR OSLO  
 Telex : 17011 Idal n

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
 fartøy  
 Beech-6

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

11/74

forts. 2. Wireklemmenes bolter skal trekkes til med et moment på 55±5 in. lbs. og gapet mellom klemmene skal minst være .005".

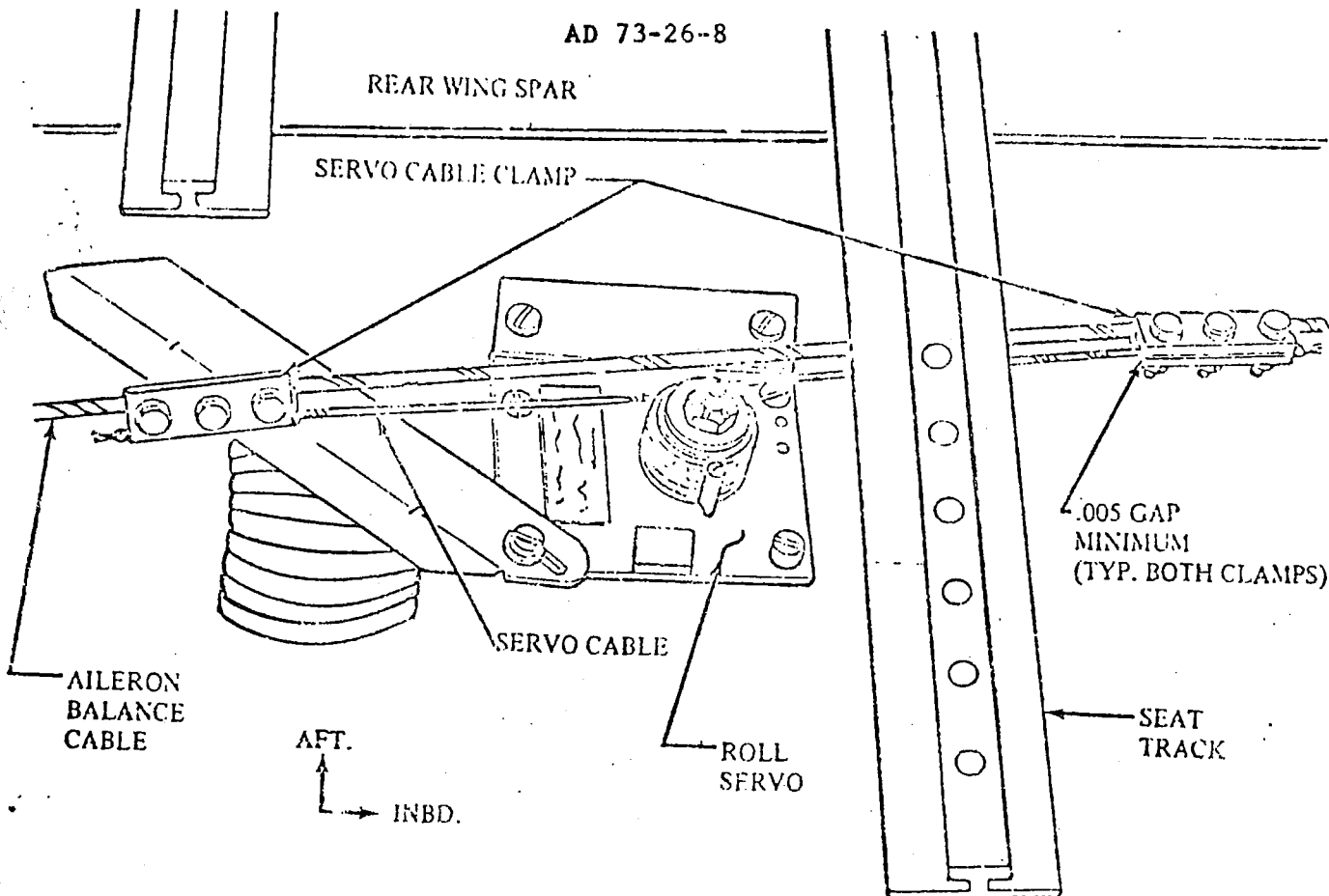
Merk! Fig. 1 viser en typisk installasjon av wireklemmer.

Tid for utførelse:

Innen 25 timer regnet fra 14. februar 1974.

Referanse:

FAA AD-note 73-26-8 omhandler samme sak.



Looking Down And Aft At Aileron Balance Cable (TYPICAL)

**MERK!** For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelse foretas i vedkommende flynotat og i luftdyktighetsrapport.

70/74 FORBUD MOT SNITTFLYGING OG SPINN

Påbudet gjelder:

Beech modell 23, A23-19, 19A, M19A, B23 med følgende serienummer, og som er godkjent for snittflyging og spinn i "Utility Category".

23: M-1, M-2, M-4 t.o.m. M-554  
A23-19: MB-1 t.o.m. MB-228  
19A: MB-289 t.o.m. MB-460  
M19A: MB-461 t.o.m. MB-480  
B23: M-1095 t.o.m. M-1284

Påbudet omfatter:

For å unngå situasjoner hvor en hurtig utgang av spinn ikke kan oppnås skal følgende utføres:

- 1) Alle spinnmanøvrer forbys.
- 2) Alle skilt i flyet som angir at spinn og snittflyging er tillatt, skal demonteres. I stedet plasseres, på instrumentpanelet og lett synlig for flygeren, et skilt med teksten:

"THIS AIRPLANE MUST BE OPERATED AS A NORMAL OR UTILITY CATEGORY AIRPLANE: INTENTIONAL SPINS ARE PROHIBITED. NO ACROBATIC MANOEUVRES APPROVED EXEPT: CHANDELLES, LAZY EIGHTS, STEEP TURNS AND STALLS (EXCEPT WHIP STALLS)"

- 3) Ønskes flyet brukt til snittflyging og spinnøvelser i "Utility Category", skal Beech Spin Kit No. 23-4007-1 eller No. 23-4007-5 installeres, hvoretter ovenfor nevnte skilt kan utskiftes.  
Kit 23-4007-1 gjelder modellene: A23-19, 19A, M19A og B23.  
Kit 23-4007-5 gjelder modell 23 med serienummer M1, M2, M4 t.o.m. M-554.

Merk! Uansett skilting i førerkabinen er kun de manøvrer som er angitt i flyets myndighetsgodkjente flygehåndbok tillatt.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Etter 23. desember 1974.

Pkt. 2: Innen 20 flytimer eller 10 dager, det som kommer først, regnet fra 23. desember 1974.

Referanse:

FAA AD-note 74-23-09 omhandler samme sak.





LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN : ENFBYA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-7

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

15/75 MODIFIKASJON AV BENSINSYSTEMETS VELGEKRAN PÅ BEECH MUSKETEER

### Påbudet gjelder:

- Beech model A23-19, 19A, M19A, B19, med serienummer MB-1 t.o.m. MB-520
- Beech model B19 Sport 150, med serienummer MB-521 t.o.m. MB-616.
- Beech model 23, A23, A23A, B23, C23, med serienummer M-1 t.o.m. M-1361.
- Beech model C23 Sundowner 180, med serienummer M-1362 t.o.m. M-1485.
- Beech model A23-24, A24, med serienummer MA-1 t.o.m. MA-368.
- Beech model A24-R, med serienummer MC-2 t.o.m. MC-95.
- Beech model A24, B24R Sierra 200, med serienummer MC-96 t.o.m. MC-180.

### Påbudet omfatter:

- a) For å redusere muligheten for feilaktig eller utilsiktet bevegelse av bensinsystemets velgekran, skal velgekranens "guard" ("fuel selector valve guard") skiftes ut med ny. Ny "guard" for velgekranen skal ha P/N 169-920001-43 eller P/N 169-920000-165, beroende på flytypen.
- b) For å forhindre at velgekranen, P/N 169-920000-61-127 eller -131, går tregt og at velgekranen ikke lukker helt i posisjon "Off", skal kontroll som beskrevet i Beechcraft Service Instruction No. 0364-289 utføres.

Dersom funksjon av velgekranen ikke er i overensstemmelse med refererte Service Instruction, skal velgekranen skiftes ut med ny, som har P/N 169-380086-1, innen videre flyging. Anvisning for utskifting av velgekran er gitt i Beechcraft Service Instruction No. 0622-289.

Når velgekran med P/N 169-380086-1 er innmontert bortfaller kravet om gjentatt inspeksjon.

### Tid for utførelse:

- a: Innen 50 flytimer regnet fra 7. april 1975
- b: Innen 50 flytimer regnet fra 7. april 1975 og deretter gjentatt kontroll ved hvert 100 timers ettersyn.

forts.

**MERK!** For at angjeldende flymateriel skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen føres inn i vedkommendes loggbok og på flyets logg.

Motordrevne luftfartøy  
Beech- 7

15/75  
forts.

Referanser:

FAA AD 75-01-04, Beechcraft Service Instruction No. 0364-289 og 0622-289 omhandler samme sak.

59/75 MODIFIKASJON AV HØYDERORTRIMMENS MANØVERMEKANISME

Påbudet gjelder:

Beech modell 95-55, 95-A55, 95-B55, 95-B55A, 95-B55B, 95-C55, 95-C55A, D55, D55A, E55, E55A, 58, 58A, 56TC, A56TC, 95, B95, B95A, D95A og E95.

Påbudet omfatter:

For å forebygge feil i høyderorets trim-system skal modifikasjon etter anvisninger gitt i Beechcraft Service Instructions No. 0610-152 Revision II utføres.

Tid for utførelse:

Innen tidsfrist som gitt i ref. Service Instruction regnet fra 14. september 1975.

Referanse:

FAA AD-note 75-16-10 og Beechcraft Service Instruction No. 0610-152 Revision II omhandler samme sak.

60/75 INSPEKSJON AV FORGASSERENS KONTROLLKABLER

Påbudet gjelder:

Beech modell:

A23-19, 19A, M19A og B19

B19 Sport 150

23, A23, A23A, B23 og C23

C23 Sundowner 180

A23-24 og A24

A24R

A24R og B24R Sierra 200

Serienummer:

MB-1 t.o.m. MB-520

MB-521 t.o.m. MB-776

M-1 t.o.m. M-1361

M-1362 t.o.m. M-1664

MA-1 t.o.m. MA-368

MC-2 t.o.m. MC-95

MC-96 t.o.m. MC-360

Påbudet omfatter:

Kontrollkablene til forgasserens blandingsregulering og varmluftspjeld skal kontrolleres visuelt for korrekt funksjon. Kontrollen skal utføres i samsvar med anvisning gitt i Beechcraft Service Instruction No. 0717-159.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN : ENFYA  
Tlgr : CIVILAF OSLO  
Telex : 17011 lca n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-8

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

60/75

forts. Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 14. september 1975.

Referanse:

FAA AD-note 75-17-37 og Beechcraft Service Instructions No. 0717-159 omhandler samme sak.

16/76

KONTROLL AV NØDUTGANG

*Konsulert LDP 27/85*

Påbudet gjelder:

Beech typer 33, 35, 36, 55, 56, 58 (unntatt 58P) og 95 med flere enn 5 seter montert.

Påbudet omfatter:

For at nødutgange i midten av kabinen skal være lett og enkel å åpne, skal følgende utføres:

1. Kontroller at et skilt med instruks for hvordan nødutgangen skal åpnes forefinnes, at Beech P/N 96-534051-61 utløserpinne eller tilsvarende pinne har et rødt håndtak og at gardinprofilene eller gardinen ikke er feste slik at den hindrer åpning av nødutgangen eller utgang gjennom denne.
2. Dersom nødutgangen ikke er i samsvar med pkt. 1 skal eventuelle mangler rettes på følgende måte:
  - a) Monter skilt Beech P/N 96-534051-61 eller tilsvarende i nedkant av vinduet med tekst: "Emergency Exit Pull Pin Push Window Out".
  - b) Mal håndtaket på utløserpinnen rødt eller monter Beech håndtak P/N 96-534051-61 eller tilsvarende som er rødmalt.
  - c) Ta enten ned gardinen og gardinprofilene, eller forandre gardininstallasjonen ved å feste gardinprofilene til nødutgangen i henhold til Beech Kit 35-681 eller Beech Drawing 35-001070 eller tilsvarende.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Beech-8

16/76  
forts.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 9. juni 1976.

Referanser:

FAA AD 76-04-07

38/76

SKILTING AV NØDUTGANG

Påbudet gjelder:

Modell Beech: 65, A65 og A65-8200 (serienr. L-1, L-2, L-3, LF-7, LF-8 og LC-1 t.o.m. LC-335).

Modell 70 (serienr. LB-1 t.o.m. LB-35)

Modell 65-80, 65-A80, 65-A80-8000 og 65-B80 (serienr. LD-1 t.o.m. LD-494).

Påbudet omfatter:

For å unngå at nødutgangen blir åpnet under flyging, skal følgende utføres:

1. På alle fly skal det under det nåværende "emergency exit operating" skilt monteres et skilt, P/N 50-535033-7 med tekst "Do Not Open In Flight".
2. For alle fly, unntatt modell 65-B80, skal "Airplane Flight Manual Supplement P/N 131330", datert 28. mars 1975 eller senere revisjoner settes inn i flyets "flight manual".
3. Kontroller at modell 65-B80 har "flight manual" P/N 50-590211-1A3, revidert 30. mai 1975 om bord.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 11. august 1976.

Referanser:

FAA AD 76-09-01.

63/76

SPREKKONTROLL AV SKROG I OMRÅDET VED STASJON 380.00

Påbudet gjelder:

Beech modeller 65, A65 og A65-8200 (serienr. L-1, L-2, L-6, LF-7, LF-8 og LC-1 t.o.m. LC-335), 70 (serienr. LB-1 t.o.m. LB-35), 65-80, 65-A80, 65-A80-8800 og 65-B80 (serienr. LD-1 og høyere serienumre), 65-88 (serienr. LP-1 t.o.m. LP-26, LP-28 og LP-30 t.o.m. LP-47), 65-90, 65-A90, B90 og C-90 (serienr. LJ-1 og høyere) og E90 (serienr. LW-1 og høyere).



LUFFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 1213 40  
AFTN : ENFYA  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Mtordrevne luft-  
fartøy  
Beech-9

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

63/76

forts.

### Påbudet omfatter:

For å være sikker på at innfestingen av haleflatens bakre bjelke til skroget er fri for sprekker skal følgende utføres:

1. Foreta en visuell kontroll for sprekker på forsiden av skott del nr. 50-440028 (stasjonsnr. 380.00), deler med del nr. 50-440028-7-8 eller henholdsvis -69, -70, avstivere med del nr. 50-440028-9, -10, eller henholdsvis -29 og -30 og forsterkning (doubler) med del nr. 50-440028-5.

Fjern halekonen. Kontroller forsiden av skottet del nr. 50-440028 (stasjonsnr. 380.00), avstivere, forsterkninger og andre deler som er festet til forsiden av skottet for sprekker ved hjelp av speil og lys. Særlig nøye må disse deler kontrolleres for sprekker i kantene samt i området rundt bolter og nagler: Ta ut festeboltene for bjelken, en ad gangen, og kontroller anleggsflatene under boltehodene og muttrene for sprekker. Dersom ingen sprekker blir oppdaget er det ikke nødvendig å foreta noen ytterligere kontroll.

2. Dersom sprekker blir oppdaget etter kontrollen som vist i pkt. 1, skal Beech Aircraft Corporation, Commercial Services Operations, Wichita, Kansas 67201 kontaktes for instruksjoner angående fremgangsmåte ved reparasjoner eller utskifting av sprukket skott del nr. 50-440028 eller noen av de andre ovennevnte deler.

### Tid for utførelse:

Pkt. 1 Innen 50 timers gangtid etter 27. november 1976 på fly med total gangtid på 600 timer eller mer, eller innen en oppnådd gangtid på 650 timer på fly med mindre gangtid enn 600 timer den 27. november 1976. Deretter skal kontrollen utføres med intervaller på 600 gangtimer.

Pkt. 2 Innen neste flyging

### Referanser:

FAA AD 76-16-04

*Kansellert  
av 2/78*

4/77 MONTERING AV "STRAPS" I BAKKANT PÅ HØYRE OG VENSTRE VING

Påbudet gjelder:

Beech modeller: A23-19, 19A, M19A og B19 (serienr. MB-1 t.o.m. MB-545 og MB-547) modeller 23, A23, A23A, B23 og C23 (serienr. M-2 t.o.m. M-1415), modeller A-23-24 og A24 (serienr. MA-1 t.o.m. MA-368) og modell A24R (serienr. MC-2 t.o.m. MC-127).

Påbudet omfatter:

For å forhindre motsatte balanserorsutslag på grunn av forveksling av høyre og venstre balanseror ved montering, skal det monteres en "strap", del nr. 169-110000-481 på bakkanten på høyre og venstre vinge som vist i Beechcraft Service Instruction 0510-032 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid fra 1. februar 1977, ved neste demontering av balanseror eller innen ett år etter datoen på denne LDP, det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 76-25-05 og Beechcraft Service Instruction 0510-032 omhandler samme sak.

19/77 SPREKKKONTROLL AV HOVEDUNDERSTELLENE

Påbudet gjelder:

Beech modeller A23-19, 19A, M19A og B19 med serienr. MB-1 t.o.m. MB-536. Modeller 23, A23, A23A, B23 og C23 med serienr. M-2 t.o.m. M-1392. Modeller A23-24 og A24 med serienr. MA-1 t.o.m. MA-368.

Påbudet omfatter:

For å unngå sammenbrudd under landing eller tap av hovedunderstell under flyging skal Beech Service Instruction No. 0465-202 Rev. I eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 150 timers gangtid fra 23. mars 1977.

Referanser:

FAA AD 77-03-05 og Beech Service Instruction No. 0465-202 Rev. I omhandler samme sak.

