



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

8/71 FLYGING I SNØVÆR MED BELL HELIKOPTER

### Påbudet gjelder:

Bell og Agusta-Bell 206A-1, serie nr. 39998 til og med 40994. Alle Bell og Agusta-Bell 206A utstyrt med "Particle Seperator Kit, Self Purgig", P/N 206-706-201-1 eller P/N 206-706-200-1 sertifisert i alle kategorier.

### Påbudet omfatter:

1. For å unngå motorforstyrrelser som følge av at snø og is, som har bygget seg opp i luftinntaket, plutselig løsner og suges inn i motoren, innføres forbud mot flyging i snøvær eller snøfokk.

En permanent plakat skal installeres godt synlig for flygeren, og så nær de andre begrensingsplakatene som mulig.

Den skal ha følgende tekst:

FLIGHT INTO FALLING OR  
BLOWING SNOW IS NOT  
PERMITTED

Dersom original plakat ikke kan skaffes, kan flyeieren lage denne selv. Bokstavene må være minst 1/8" høye.

2. Plakaten som forlanges under pkt. 1 kan fjernes, og flyging i snøvær og snøfokk med flysikt på minst 800 m kan tillates for perioder inntil 90 minutter, dersom følgende utføres:

For 206A-1, S/N 39998 til og med 40994, skal "Particle Seperator Assembly" P/N 206-062-819-5 installeres ifølge Bell Helicopter Company Drawing 206-062-800-5. Samtidig skal flygehåndboken for 206A-1, som er godkjent 5. mai 1969, revideres med følgende nye sider: A, 7, 13, 15 og 20. Disse er datert 26. oktober 1971. 206A som har "Particle Seperator Kit, Self Purgig", P/N 206-706-201-1 eller P/N 206-706-200-1 installert, skal ha dette modifisert og/eller byttet ifølge Bell Service Instruction No. 206-89, siste revisjon 25. oktober 1971.

Reviderte sider A, B og D, datert 18. oktober 1971, skal settes inn i flygehåndboken for 206A, godkjent 20. oktober 1966.

Reviderte sider 1, 2 og 5, datert 18. oktober 1971, skal settes inn i tillegget til flygehåndboken: "Snow Particle Seperator - Engine Air Induction System" godkjent 23. juli 1970.

### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Før neste flyging i snøvær, og senest innen 25 timers flygetid, regnet fra 2. november 1971.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Bell/Agusta-Bell-1

8/71  
forts.

Referanse:

FAA AD-note 71-8-3 med revisjon i 71-23 omhandler samme sak.



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

7/72 INSPEKSJON AV HOVEDROTOR PÅ 206A og 206B

### Påbudet gjelder:

Bell/Agusta-Bell 206A og 206B med hovedrotorblad P/N 206/010-200-29, som har vært i bruk 6 måneder eller mer, eller som har over 600 timer total flygetid.

### Påbudet omfatter:

For å kunne oppdage og forhindre korrosjon og sprekker på grunn av material-tretthet på hovedrotorbladene, skal følgende utføres:

Foreta en visuell inspeksjon av undersiden av bladet mellom stasjon 170" og 180" (mellom 30" og 40" fra bladtuppen) i området rundt skruene som fester balansevekten i bladet, se fig. 1.

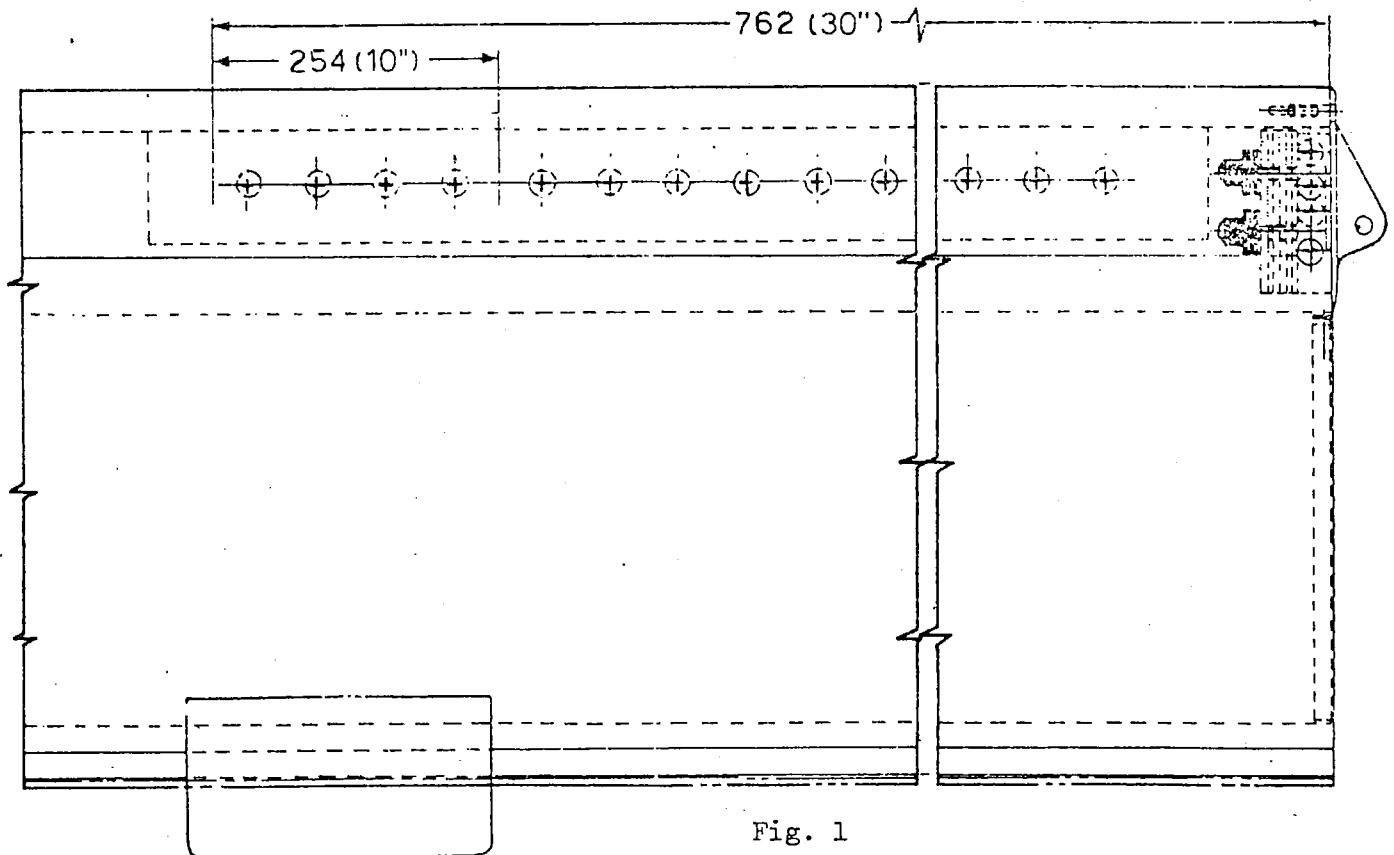


Fig. 1

forts.

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

7/72  
forts.

Se spesielt etter lakkblærer, forhøyninger, sprekker i lakken og avdekket metall.

1. Dersom det oppdages lakkblærer, forhøyninger eller sprekker, skal lakken fjernes ifølge pkt. 3 C i Bell Helicopter Service Bulletin No. 206A-19, Rev. C, eller Bollettino Tecnico No. BT-206-49, Rev. B, og området rundt skruhodene inspiseres ved hjelp av "dye penetrant"-metoden.

På grunnlag av denne inspeksjonen skal følgende alternative tiltak gjennomføres:

- a) Dersom sprekker oppdages, skal bladet skiftes før neste flyging.
  - b) Dersom korrosjon oppdages, skal instruksjoner for reparasjon og begrensninger side 2-18A, pkt. 2-16, underpunkt e (3) i Maintenance and Overhaul Manual følges.
  - c) Dersom verken korrosjon eller sprekker finnes, skal det rengjorte området prepareres og lakkeres ifølge pkt. 4 b i refererte Service Bulletins.
2. Dersom det bare finnes områder med umalt eller avdekket metall og ingen lakkblærer, forhøyninger eller sprekker i lakken, skal de avdekkede områder prepareres og lakkeres ifølge pkt. 4 b i refererte Service Bulletins.

Merk! Daglig visuell inspeksjon og voksning av rotorbladene tillates utført av helikopterets flyger.

Tid for utførelse:

Ved første daglige ettersyn etter mottagelse av denne LDP og deretter ved hvert daglig ettersyn.

Referanse:

RAI AD-note 74-23, Bell Helicopter Service Bulletin No. 206A-19 Revision C, datert 11. desember 1973 og Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. BT 206-49 Revision B. datert 10. januar 1974 omhandler samme sak.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

### 24/72 KONTROLL AV JORDINGSFORBINDELSE PÅ AGUSTA-BELL HELIKOPTER

#### Påbudet gjelder:

Agusta-Bell 206 A, S/N 8002 til og med S/N 8247, unntatt S/N 8197, 8223, 8225, 8232, 8236, 8243, 8244, 8245.

#### Påbudet omfatter:

For å sikre jording av stigespaken ("Collective stick"), skal følgende utføres:

1. Kontroller at jordingskabelen P/N 206-075-357-13 er montert.
2. Dersom jordingskabelen mangler, skal denne monteres ifølge Agusta-Bell Technical Bulletin No. BT 206-50, datert 6. februar 1971.

#### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Før neste flyging.

Pkt. 2: Innen 50 timers flygetid regnet fra 15. april 1972.

#### Referanse:

RAI AD No. 71-42/AB.206A-36 og Agusta-Bell Technical Bulletin No. BT 206-50 datert 6. februar 1971 omhandler samme sak.

### 26/72 INSPEKSJON AV KONTROLLSTAG PÅ BELL 47 HELIKOPTER

#### Påbudet gjelder:

Bell 47G-2A, 47G-2A-1, 47G-3, 47G-3B, 47G-3B-1, 47G-3B-2, 47G-4, 47G-4A, 47G-5, 47J-2, 47J-2A, alle serie nr. Bell 47J fra og med serie nr. 1777. Bell 47G, 47G-2 og 47J, serie nr. 1420 til og med 1776 som har Bell Mast Controls Kit No. 47-3411-1, ifølge Service Instruction No. 333.

#### Påbudet omfatter:

For å oppdage eventuelle sprekker i røroverflaten på reguleringsstag P/N 47-150-255-1 (control rod assembly), skal følgende utføres:

1. Kontroller begge reguleringsstag P/N 47-150-255-1 for sprekker ved hjelp av "dye penetrant" eller tilsvarende metode.
2. Dersom sprekker oppdages, skal disse poleres og pusses bort ifølge pkt. 3 i Bell Service Bulletin No. 47-146, og fornyet kontroll gjennomføres ved hjelp av "Dye penetrant" eller tilsvarende metode.

forts.

26/72  
forts.

Reguleringsstag som har sprekker etter fornyet kontroll, skal byttes ut før neste flyging.

3. Reguleringsstag som ikke har sprekker skal prepareres ved hjelp av zinkkromatprimer eller tilsvarende.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid regnet fra 15. april 1972, og deretter med 1200 timers intervall.

Referanse:

FAA AD-note 72-2-5 med korreksjon i 72-3 og Bell Helicopter Service Bulletin No. 47-146, datert 26. august 1971.

31/72

KONTROLL AV LAGERE I RORSYSTEMET PÅ BELL 204B

Påbudet gjelder:

Alle Bell og Agusta-Bell 204B helikoptere.

Påbudet omfatter:

Det skal foretas en kontroll av aksialklaringen i 6 lagere i hovedrotorsystemet. Lagrene, "Rotating Control Trunnions", har part no. 204-011-451-1, og er montert med 3 stk. i den faste styreplaten, 2 stk. i den roterende styreplaten og 1 stk. i armen for kollektiv pitch kontrollenheten.

Kontrollen skal foretas i samsvar med instruksjonene som er angitt i Technical Bulletin No. 204-47 fra Agusta-Bell, for å fastslå om noen av lagrene har en aksialklaring som overstiger 0,50 mm (0,020").

Lagere med større aksialklaring enn 0,50 mm, må kasseres og erstattes med nye før neste flyging.

Agusta Co. har bedt om at kasserte lagere blir sendt dit med angivelse av serienummeret på det helikopteret det ble tatt fra, total gangtid på lageret, og gangtid siden det sist ble innmontert.

Tid for utførelse:

Kontrollen skal foretas ved første 25 timers ettersyn, regnet fra 26. juni 1972, og deretter for hvert 50 timers ettersyn.

Referanse:

RAI AD-note No. 72-38/AB.204B-37 og Technical Bulletin No. 204-47 fra Agusta-Bell, omhandler samme sak.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

53/72 INSPEKSJON OG MODIFIKASJON AV HOVEDTRANSMISJON PÅ 206A

### Påbudet gjelder:

Alle Bell/Agusta-Bell 206 A helikoptere som ikke er utstyrt med hovedtransmisjon P/N 206-040-002-15.

### Påbudet omfatter:

En dødsulykke med en Agusta-Bell 206 A i juli 1970 kunne ha vært unngått hvis spon i hovedtransmisjonen var blitt oppdaget i tide.

Følgende skal derfor utføres:

1. Montering av forbedret magnetisk dreneringsplugg eller elektrisk "chip-detector" system i hovedtransmisjonen.

Hvis den installerte magnetiske dreneringsplugg er av typen P/N B-734 skal denne skiftes med forbedret magnetisk dreneringsplugg P/N B-148 eller med det elektriske "chip-detector" systemet P/N B-3228.

2. Visuell inspeksjon av hovedtransmisjonens magnetiske dreneringsplugg, P/N B-734 eller P/N B-148.

3. Funksjonstest av elektrisk "chip-detector" system hvis dette er installert.

Frengangsmåten er forklart i Agusta Bulletin BT 206-46, side 5, under "Inspection Criteria" og i Bell Service Letter no. 206A-133.

4. Modifisering av hovedtransmisjonen til siste konfigurasjon.

Fem modifikasjoner er omtalt i Agusta Bulletin; BT-206-46 under pkt. III som "Mod. 1" til "Mod. 5".

### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 30 flytimer regnet fra 18. september 1972.

Pkt. 2: Ved daglig ettersyn inntil pkt. 4 er utført, deretter med et intervall på 25 flytimer.

Pkt. 3: Innen 25 flytimer regnet fra 18. september 1972 og deretter med 25 flytimers intervall. Når pkt. 4 er utført forandres dette inspeksjonskrav til 100 timers intervall.

Pkt. 4: Ved første overhaling av hovedtransmisjonen etter 18. september 1972.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Bell/Agusta-Bell-4

53/72  
forts.

N.B. Luftfartsverket påla alle eiere av norskregistrerte Bell/Agusta-Bell 206 A helikoptere å følge de aktuelle "Service Bulletins" da disse ble utstedt og regner derfor med at de her omtalte påbud er fullstendig eller delvis utført. Luftfartsverket har likevel funnet det mest korrekt å utstede denne LDP, blant annet med tanke på eventuelle nye eiere.

Referanser:

RAI AD-notes 70-167/AB. 206 A-31 og  
70-189/AB. 206 A-33

Agusta Technical Bulletin no. BT 206-46, datert 21. september 1970.

Civil Aircraft Accident Report no. 2/72. H.M.S.O., London, datert i februar 1972.





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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

56/72 NY GANGTID FOR HOVEDROTORENS "RETENTION STRAP FITTING" OG "RETENTION STRAP PIN" PÅ 206A, 206B, 206A-1 og 206B-1

Påbudet gjelder:

Alle Bell/Agusta-Bell 206A, 206B, 206A-1 og 206B-1 helikoptere.

Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig brudd på hovedrotorens "retention strap fitting" P/N 206-010-155-7 og hovedrotorens "retention strap pin" P/N 206-010-123-1, skal følgende utføres:

1. Hovedrotorens "retention strap fitting" P/N 206-010-155-7 demonteres og skiftes ut.
2. Hovedrotorens "retention strap pin" P/N 206-010-123-1 demonteres og skiftes ut.

Tid for utførelse:

For komponenter med mer enn 90 timers total gangtid, innen 10 flytimer regnet fra 10. oktober 1972. Deretter med 100 timers intervall.

For komponenter med mindre enn 90 timers total gangtid, innen 100 flytimers total gangtid og deretter med 100 timers intervall.

- Merk:
- a) Hvis hovedrotorens "retention strap fitting" er av typen P/N 206-010-155-11 eller -15, bortfaller kravet under pkt. 1.
  - b) Hvis hovedrotorens "retention strap pin" er av typen P/N 206-010-123-3, bortfaller kravet under pkt. 2.
  - c) Følgende kombinasjoner av "retention strap fitting" og "retention strap pin" er tillatt:

<u>Kombinasjon</u>	<u>Komponent</u>	<u>Maks. gangtid</u>
1.	Fitting 206-010-155-7	100 timer
	Pin 206-010-123-1	100 timer
	eller Pin 206-010-123-3	1200 timer
2.	Fitting 206-010-155-11	1200 timer
	Pin 206-010-123-1	100 timer
	eller Pin 206-010-123-3	1200 timer
3.	Fitting 206-010-155-15	1200 timer
	Pin 206-010-123-3	1200 timer

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Bell/Agusta-Bell-5

56/72  
forts.

Referanse:

FAA AD-note 72-19-1 og  
RAI AD-note 72-156/AB.206A-39 rev.2  
omhandler samme sak.

68/72 TETTING AV NAV PÅ HALEROTOR

Påbudet gjelder:

Alle Agusta-Bell AB.204B helikoptere med halerotor "hub assembly"  
P/N 204-011-801 eller 204-011-701.

"Hub assemblies" med serienummer 3596 og høyere omfattes ikke av  
denne LDP.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at vann trenger inn langs navet på halerotoren,  
skal berørte områder tettes som foreskrevet i Agusta Technical  
Bulletin No. 204-45, Rev. A, datert 8. august 1972.

Tid for utførelse:

Ved første demontering av halerotornavet etter 4. desember 1972.

Referanse:

RAI AD-note No. 72-158/AB.204B-35, Rev. 1 og Agusta Technical  
Bulletin No. 204-45, Rev. A omhandler samme sak.



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

1/73      INSPEKSJON AV HALEFINNEN PÅ 206 A/B

### Påbudet gjelder:

Bell modell 206 A/B helikoptere med serienummer fra og med 4 til og med 865, pluss 867 til og med 873.

Agusta-Bell AB206 helikoptere med serienummer til og med 8335, samt finner levert som reservedeler før 15. januar 1973.

### Påbudet omfatter:

Det er funnet sprekker i huden på "inboard" siden av halefinnen, P/N 206-020-113-3, -5, -7 eller -9, og følgende inspeksjon skal derfor utføres:

1. Demonter dekslene fra halen, slik at man får atkomst til innsiden av halefinnen, dvs. den siden som ligger mot halebommen.
2. Inspiser huden rundt finnens feste visuelt for sprekker.
3. Dersom en finner sprekker med større lengde enn 3,5", skal finnen byttes med ny, før videre flyging.
4. Dersom en finner sprekker med mindre lengde enn 3,5", skal finnen byttes ut med ny eller repareres, før videre flyging. Reparasjon av finnen skal utføres i samsvar med beskrivelse gitt i part II av Bell Helicopter Service Letter No. 206-203, Revision C, eller i part III av Agusta Technical Bulletin No. 206-57, Revision B, eller i senere revisjoner godkjent av FAA resp. RAI.

### Tid for utførelse:

Før neste flyging, hvis ikke allerede utført med utgave 1 eller 2 av denne LDP eller fabrikantens service bulletin om samme sak som underlag. Deretter med et intervall på 25 flytimer.

**NB!** Hvis helikopteret modifiseres i samsvar med part I eller II av Bell Service Letter No. 206-203, Revision C, eller part II av Agusta Technical Bulletin No. 206-57, Revision B, bortfaller dette inspeksjonskrav.

### Referanse:

FAA AD-note 73-12-1, RAI AD-note 73-51, Bell Service Bulletin No. 206-01-73-1 og Agusta-Bell Technical Bulletin No. 206-57, Revision B omhandler samme sak.

10/73      INSPEKSJON AV MUTTERE PÅ HOVEDROTORNAV PÅ 206

Påbudet gjelder:

Alle Bell modell 206 helikoptere og alle reservehovedrotornav som er levert fra Bell Helicopter Co. før 20. november 1972.

Alle Agusta-Bell AB206 helikoptere og alle reservehovedrotornav som er levert fra Agusta før 10. desember 1972.

**NB!** Mutterene på hovedrotornav levert fra Bell eller Agusta etter de nevnte datoer og som således ikke omfattes av denne LDP, er merket med en blå lakkstripe. Disse muttere er inspisert på fabrikken før levering.

Påbudet omfatter:

Det kan være sprekker i mutterene part no. NAS 1022A14 eller MS 21245-L14 som sitter på "Main Rotor Hub Latch Bolts" og på "Blade Retention Bolts" og følgende skal derfor utføres:

1. Inspiser disse mutterene for tegn på sprekker, som omtalt i Bell Service Bulletin No. 206-24 eller Agusta Technical Bulletin No. BT206-56.

Hvis inspeksjonen avslører uakseptable sprekker i en eller flere muttere, må disse skiftes med muttere som har vært inspisert som beskrevet i punkt 2 av denne LDP før videre flyging.

2. Demonter omtalte muttere og utfør en magnetisk partikkelinspeksjon (magnaflux) som omtalt i Bell Service Bulletin No. 206-24 eller Agusta Technical Bulletin No. BT 206-56.
3. Mal en blå stripe rundt selvlåserdelen av de muttere som er godkjent etter inspeksjonen før disse gjeninstalleres i helikopteret.

Tid for utførelse:

Pkt. 1:            Før neste flyging etter mottakelse av denne LDP og deretter ved hver daglig inspeksjon.

Pkt. 2 og 3:      Innen 25 flytimer regnet fra 5. mars 1973.

**Merk:** Når punktene 2 og 3 er utført, bortfaller inspeksjonskravet under pkt. 1.

Referanse:

RAI AD-note No. 73-4/AB206-42, Bell Service Bulletin No. 206-24 og Agusta Technical Bulletin No. BT206-56 omhandler samme sak.



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

11/73      INSPEKSJON AV HOVEDROTORMAST PÅ 206

### Påbudet gjelder:

Bell Modell 206 helikoptere med serienummer fra og med 4 til og med 857, samt reservehovedrotormaster levert fra Bell Helicopter Company før 8. september 1972.

Alle Agusta-Bell AB206 helikoptere til og med serienummer 8332, samt reservehovedrotormaster levert fra Agusta før 15. desember 1972.

### Påbudet omfatter:

For å fastslå at vinkelforholdet mellom "master spline" og "swashplate drive collar milled notch" på hovedrotormasten, P/N 206-010-332, er innenfor toleransegrensen, skal følgende utføres:

1. Kontroller at det er klaring mellom "pitch links" og "swashplate horns", som beskrevet i Part I av Bell Service Bulletin No. 206-23 eller Agusta Technical Bulletin No. BT206-55.
2. Kontroller vinkelforholdet mellom "master spline" og "swashplate drive collar milled notch" som beskrevet i Part 2 av Bell Service Bulletin No. 206-23 eller Agusta Technical Bulletin No. BT206-55.

Hvis vinkelforholdet ikke er som beskrevet i fabrikantens bulletin, må hovedrotormasten skiftes før neste flyging.

NB! Disse kontrollene kan kun utføres av mekaniker som er autorisert på helikoptertypen.

### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Før neste flyging etter mottakelse av denne LDP.

Pkt. 2: Innen 1. april 1973.

### Referanse:

RAI AD-note No. 73-5/AB206-43, Bell Service Bulletin No. 206-23 og Agusta Technical Bulletin No. BT206-55 omhandler samme sak.

12/73      KONTROLL OG UTSKIFTING AV TRANSMISJONSBÆRERE PÅ 206A, A-1, B og B-1

### Påbudet gjelder:

Alle Bell og Agusta-Bell modell 206A, A-1, B og B-1 helikoptere, med transmisjonsbærere, P/N 206-031-508-5 eller -7.

forts.

12/73  
forts.

Påbudet omfatter:

Brudd på transmisjonsbærer (pylon support link), P/N 206-031-508 har ført til havari av to Bell 206 og da man har funnet sprekke i en bærer på et annet helikopter av samme type, skal følgende utføres:

1. Kontroller transmisjonsbærerens øvre lager og utfør "Zyglo" (fluorescent inspection) av hele transmisjonsbæreren, som beskrevet i part II av Bell Helicopter Company Service Bulletin No. 206-01-73-2, revisjon A eller Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. BT206-59, revisjon A. Dersom innerste lagerringen i transmisjonsbærerens øvre lager har større ytterdiameter enn 1,255" og dersom en finner sprekke i transmisjonsbæreren, skal transmisjonsbæreren byttes ut med ny P/N 206-031-589-1, før videre flyging.

Merk! Transmisjonsbærerens foringer, P/N 206-031-564-1, skal også undersøkes for sprekker. Dersom en finner sprekker i foringene, skal disse byttes ut med nye før videre flyging.

2. Kontroller transmisjonsbæreren for sprekker (med "dye-penetrant" metoden), som beskrevet i part III av Bell Helicopter Service Bulletin No. 206-01-73-2, revisjon A eller Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. BT206-59, revisjon A.

Dersom en finner sprekker, skal transmisjonsbæreren byttes ut med ny, P/N 206-031-589-1, før videre flyging.

3. Transmisjonsbærere med P/N 206-031-508-5 eller -7 skal byttes ut med nye, som har P/N 206-031-589-1 i samsvar med anvisning som er gitt i Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. 206-68.

Merk! Transmisjonsbærere som er blitt utskiftet skal ødelegges.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 10 flytimer regnet fra 5. juli 1973, med mindre allerede utført.

Pkt. 2: Innen 5 flytimer etter kontroll som i pkt. 1 og deretter med 5 timers intervall.

Pkt. 3: Innen 1. desember 1973.

Kravene under punkt 1 og 2 bortfaller når helikopteret har fått innmontert transmisjonsbærere med P/N 206-031-589.

Referanse:

FAA AD-note 73-8-3 og Bell Service Bulletin No. 206-01-73-2, revisjon A, og No. 206-01-73-6, Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. 206-59, revisjon A, No. 206-68 og No. 206-72 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartstilsyn  
Postboks 18 1230 Oslo Lufthavn  
Telefon Oslo 02 121340  
AFTN ENBYA  
Tlgr CIVILAP OSLO  
Telex 17311 Idan

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-8

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.

### 16/73 KONTROLL OG MODIFISERING AV "IDLER ASSEMBLY"

#### Påbudet gjelder:

Bell modell 206A og B helikoptere med serienummer fra og med 498 til og med 873, pluss 875, 878, 879 og 880.

Agusta-Bell AB206 og AB206B helikoptere med serienummer fra og med 8260 til og med 8329, pluss 8331 og 8332.

NB! Påbudet gjelder ikke helikoptere i nevnte serienummergrupper som er utstyrt med "Directional hydraulic power control" part nr. 206-706-060-1.

#### Påbudet omfatter:

For å kontrollere og modifisere "Idler assembly" P/N 206-001-746-5 skal følgende utføres:

1. Kontroller at begge lagrene i "Idler assembly", P/N 206-001-746-5 er korrekt installert og i tilfredsstillende tilstand, som omtalt i Bell Service Bulletin No. 206-22 eller i Agusta Technical Bulletin No. BT206-54.
2. Installer distanserør, NAS43HT4-182 og modifiser "Idler assembly" til P/N 206-001-746-9 som omtalt i ovenfor nevnte bulletiner.

#### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 flytimer, regnet fra 26. mars 1973.

Pkt. 2: Ved første 100-timers inspeksjon etter 26. mars 1973.

#### Referanse:

RAI AD-note 73-3/AB 206-41, Bell Service Bulletin No. 206-22 og Agusta Technical Bulletin No. BT206-54 omhandler samme sak.

### 20/73 KONTROLL AV BRENNSTOFFRØR FOR VARMEAPPARAT

#### Påbudet gjelder:

Alle Bell modell 206A og B helikoptere med serienummer fra og med 4 til og med 909 pluss 912, 913 og 914 som er utstyrt med varmeapparat (heater kit) P/N 206-706-106-1, -3, -5 eller -9.

Alle Agusta-Bell AB 206A og B helikoptere med serienummer til og med 8348.

forts.

20/73  
forts.

Påbudet omfatter:

For å fastslå om det er tilstrekkelig klaring mellom brennstoffrøret til varmeapparatet (heater fuel line) P/N 206-070-705-1 og festeskruene for døren P/N 206-031-117-5, skal følgende utføres:

1. Kontroller brennstoffrøret P/N 206-070-705-1 for tegn på skade som omtalt i Bell Service Bulletin No. 206-50-73-1 eller i Agusta Technical Bulletin No. BT206-58.

Hvis brennstoffrøret er skadet må det skiftes før neste flyging.

2. Kontroller klaringen mellom brennstoffrøret og festeskruene for døren, som omtalt i samme Service Bulletiner.

Hvis klaringen er utilstrekkelig, må banjokoplingen til varmeapparatets brennstoffpumpe (heater fuel pump elbow) P/N NAS552-40, dreies nedover for å øke klaringen.

Tid for utførelse:

Ved første daglige inspeksjon etter mottakelse av denne LDP.

Referanse:

RAI AD-note No. 73-28/AB206-46, Bell Service Bulletin No. 206-50-73-1 og Agusta Technical Bulletin No. BT206-58 omhandler samme sak.





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

## LUFDDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-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.

### 36/73 INSPEKSJON AV HOVEDROTORNAVETS "GIMBAL RING"

#### Påbudet gjelder:

Alle Bell og Agusta-Bell 47 modeller som har "Gimbal Rings" P/N 47-120-014-5, -6, -7, -9, -11, -13, -15, -17, -19 og -21 montert.

#### Påbudet omfatter:

1. Rengjør "Gimbal Ring" i området omkring de fire lagrene (8 steder).

Kontroller det rengjorte området for sprekker som vist i Bell Helicopter Company Service Bulletin No. 47-04-1-73-1 datert 27. april 1973 eller senere revisjoner. Spesielt skal følgende områder kontrolleres nøye:

- a) Rundt "bearing caps" P/N 47-120-138.
- b) Rundt "seals" P/N 47-120-137.
- c) Rundt "bearing caps" P/N 47-120-140.
- d) Rundt "seals" P/N 47-120-142.

2. Dersom en finner tegn på sprekker skal en av følgende sprekkekontroller utføres:

- a) "Dye-check" av "Gimbal Ring".
- b) Zyglo-inspeksjon av "Gimbal Ring".

3. Dersom en finner sprekker skal Luftfartsverket underrettes, og "Gimbal Ring" skiftes.

4. "Gimbal Rings" P/N 47-120-014-5, -7, -9, -11, -13, -15, -17, -19 og 21 skal skiftes ut med P/N 47-120-014-23 innen 1200 timers gangtid eller 1. oktober 1976, det som kommer først. Maksimum gangtid for "Gimbal Ring" med streknummer -23 er 4800 timer.

5. Etter skifte til ny type -23 "Gimbal Ring", bortfaller kontrollen i Service Bulletin No. 47-04-1-73-1.

NB! Denne kontrollen skal utføres av mekaniker som er autorisert på helikoptertypen.

#### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Ved hvert daglige ettersyn inntil pkt. 4 er utført.

Pkt. 4: Innen 1200 timers gangtid eller 1. oktober 1976, det som kommer først.

forts.

**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 dette LDP nummer.

Motordrevne luftfartøy  
Bell/Agusta-Bell-9

36/73  
forts.

Referanse:

Bell Helicopter Company Service Bulletin No. 47-04-1-73-1 og Agusta-Bell Bollettino Tecnico Informativo no. 47-112 omhandler samme sak.

37/73      INSPEKSJON AV HOVEDROTORNAVETS "HUB CORE" PÅ AGUSTA-BELL 47

Påbudet gjelder:

Alle helikoptere av typen Agusta-Bell 47 med "main rotor hub core", P/N 47-120-117-1.

Påbudet omfatter:

Det er funnet sprekker i en gruppe av "main rotor hub core", P/N 47-120-117-1, tilvirket av smistykker av 1F typen. P/N 47-120-117-1 er fremstilt av enten - 1F eller -5F type smistykker. Denne LDP gjelder bare -1F smistykker og sprekkekontroll etter "magnetic Particle Inspection" metoden, ifølge anvisning gitt i Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. 47-113 revisjon B, skal derfor utføres.

Dersom en finner sprekker skal "hub core" skiftes ut med en ny innen videre flyging.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 20. juli 1975 dersom ikke allerede utført. Deretter gjentatt inspeksjon med et tidsintervall på 300 flytimer.

Referanse:

RAI AD-note 75-118 og Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. 47-113, revisjon B omhandler samme sak.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-10

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.

39/73      INSPEKSJON AV HYDRAULISK VENTIL I HOVEDROTORENS STYRESYSTEM PÅ  
AGUSTA-BELL AB204B

Påbudet gjelder:

Alle helikoptere av typen Agusta-Bell AB204B.

Påbudet omfatter:

Man har funnet lekkasje ved luftehullet i "irreversible valve assembly" P/N 204-076-055-1. Undersøkelser viser at lekkasjen skyldes slitte pakninger til stampelet P/N 42555 (se fig. 1, del 5 i ref. Technical Bulletin) og man har funnet korrosjon innvendig i sylindere for stampelet. For å unngå denne muligheten for lekkasje skal "irreversible valve" P/N 204-076-055-1 kontrolleres som beskrevet i Agusta-Bell Technical Bulletin No. 204-49.

Merk! Dersom man finner korrosjon i ventilens sylinder, må denne byttes ut med ny eller overhaldt.

Tid for utførelse:

Ved første 1000 timers inspeksjon.

Referanse:

RAI AD-note no. 73-71 og Agusta-Bell Technical Bulletin No. 204-49 datert 16. juni 1973 omhandler samme sak.

40/73      INSPEKSJON AV HALEBOMMEN PÅ 206A og 206B

Påbudet gjelder:

Alle Bell modell 206A og 206B helikoptere, med serienummer 1 til og med 944.

Merk! Påbudet om inspeksjon på Agusta-Bell modell 206A og 206B helikoptere er herved opphevet.

Påbudet omfatter:

På venstre side av halebommen, mellom stasjon 300 og 341, har man i flere tilfeller funnet løse nagler og sprekker i hudplaten. Følgende inspeksjon, som beskrevet i Bell Service Bulletin No. 206-01-73-4, revisjon B skal derfor utføres:

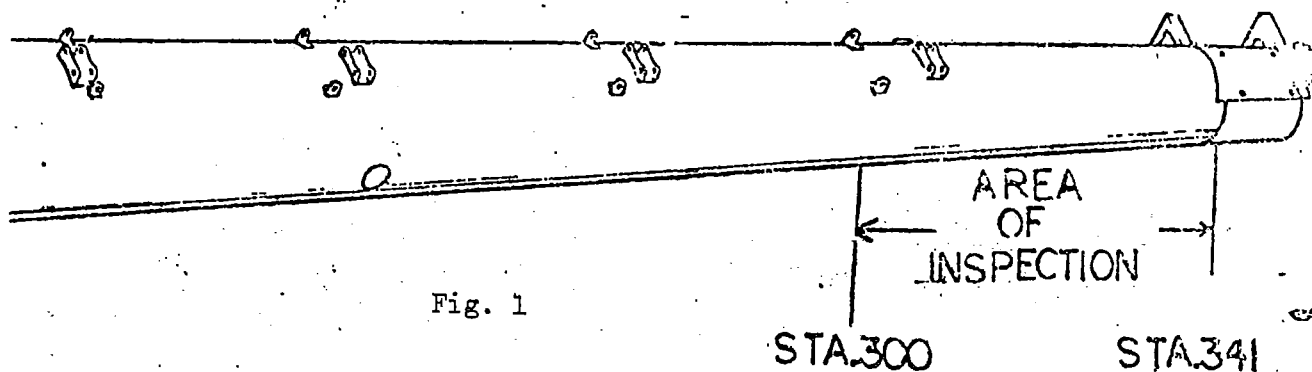
forts.

**MERK!** For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og datert om utførelsen foretas i inspektormeddelelsen med henvisning til denne LDP.

40/73  
forts.

1. Inspiser det angitte område, som vist i fig. 1, for løse nagler eller slitasje ved hudplaten overlapping. Hudplaten kontrolleres for sprekker ved hjelp av lupe som forstørrer minst 3 ganger.
2. Dersom en finner løse nagler skal disse byttes ut med nye AN470, AD5-2 eller CR2249-5-2 nagler.
3. Dersom en finner sprekker i halebommens hudplater skal Luftfartsverket underrettes om forholdet. Halebommen må skiftes ut med ny eller repareres før videre flyging.

Selskapet må kontakte Bell for reparasjonsanvisninger.



Tid for utførelse:

Innen 5 flytimer regnet fra 13. mai 1974, dersom ikke allerede utført og deretter ved hver 100 timers inspeksjon.

Referanse:

FAA AD-note 74-08-12, RAI AD-note 74-71 Bell Service Bulletin No. 206-01-73-04, revisjon B, datert 16. oktober 1973 omhandler samme sak.



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-11

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.

41/73 INSPEKSJON AV HOVEDROTORENS "PITCH LINK TUBES" PÅ 206

### Påbudet gjelder:

Alle Bell og Agusta-Bell modell 206 helikoptere.

### Påbudet omfatter:

Hovedrotorens "pitch link tubes", P/N 206-010-330 og 206-010-342, skal kontrolleres for sprekker og påføres antikorrosjonsmiddel. Anvisninger for arbeidet er gitt i Agusta Technical Bulletin No. 206-64 eller Bell Service Bulletin No. 206-04-2-73-1 og følgende skal utføres:

1. "Pitch link tubes" skal kontrolleres visuelt for forekomst av sprekker i områdene som vist i fig.1, det. B. Forstørrelsesglass med 3 ganger forstørring skal brukes.
2. "Pitch link tubes" skal påføres "corrosion preventive compound" (cosmoline) MIL-C-16173, Grade 2 antikorrosjonsmiddel (se 206 M.O. table 1-1, item 24) i følgende områder (se fig. 1, det. A):
  - a) Gjengene i øvre og nedre gaffel ("clevis").
  - b) Endestykkene av støtstengene ("tubes").
  - c) Kontaktflatene mellom muttere og låseskiver ("nuts and locks").
  - d) Overflaten av mutterne etter at disse er montert og tiltrukket.
3. Etter flyging i regnvær skal "pitch link tubes" inspiseres ved oversiden av mutterne og den synlige delen av gafflenes ("clevis") gjenger for å se om det finnes behov for å påføre antikorrosjonsmiddel.

### Tid for utførelse:

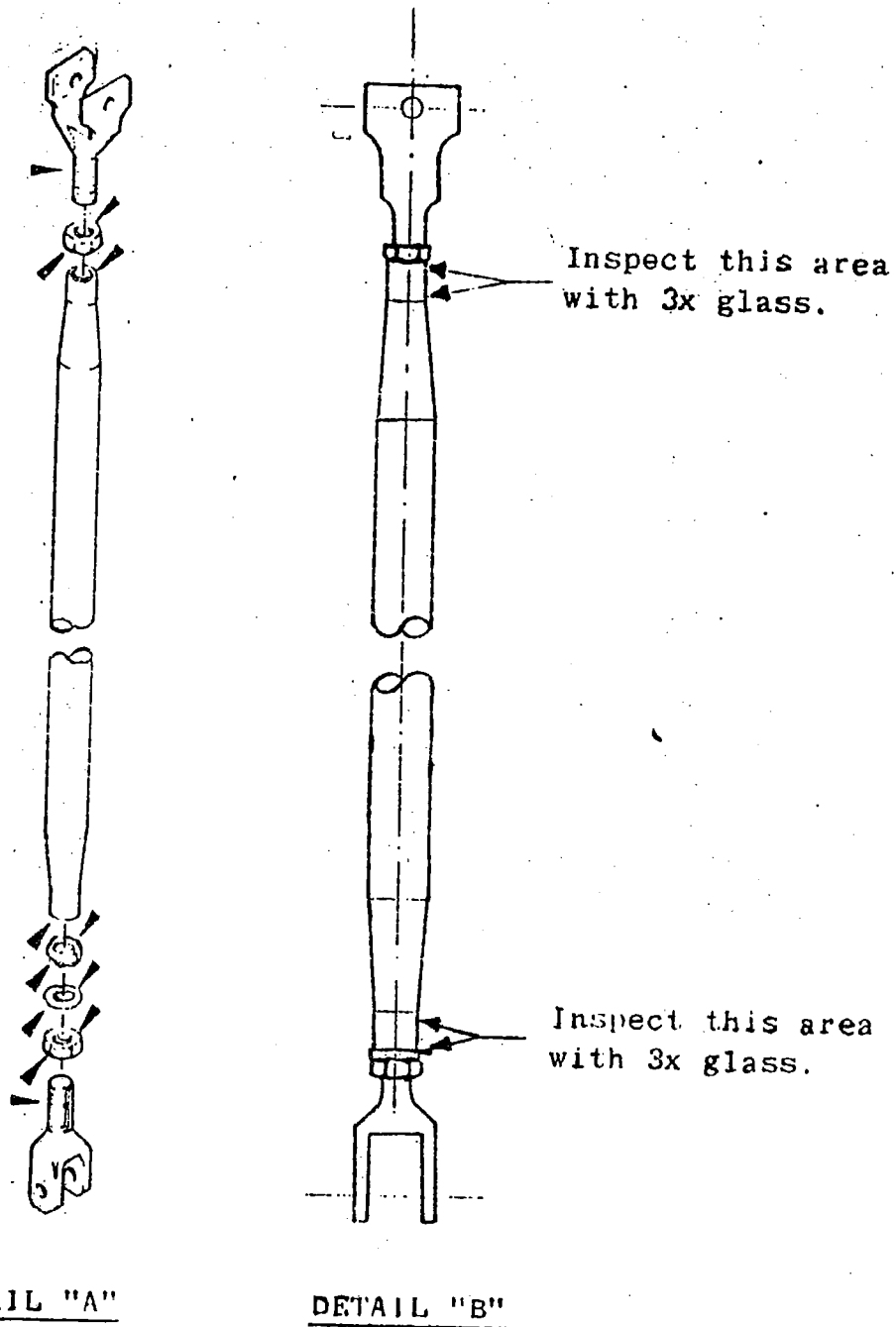
- Pkt. 1: Innen 25 flytimer eller 10 dager, det som kommer først, regnet fra 27. august 1973. Deretter ved hver 50 timers inspeksjon.
- Pkt. 2: Innen 25 flytimer eller 10 dager, det som kommer først, regnet fra 27. august 1973. Deretter hver gang "pitch link" blir justert.
- Pkt. 3: Etter flyging i regnvær.

### Referanse:

RAI AD-note 73-76, Agusta Technical Bulletin No. 206-64, datert 12. juni 1973 og Bell Service Bulletin No. 206-04-2-73-1 datert 7. mai 1973 omhandler samme sak.

forts.

41/73  
forts.



Apply corrosion preventive compound  
to the areas indicated by (▲)

FIGURE 1



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Bell/Agusta-Bell-12

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.

43/73 INSPEKSJON OG UTSKIFTING AV STEMPELENHET I DET HYDRAULISKE SERVOSYSTEMET PÅ 206A, 206B OG 206B-1

### Påbudet gjelder:

Alle Bell og Agusta-Bell modell 206A, 206B og 206B-1 helikoptere utstyrt med "hydraulic servo actuators" P/N 206-076-031-5 (H.R.M. P/N 41103730), som har serienummer fra 8383 til og med 9318 og "servo actuators" P/N 206-076-031-7 (H.R.M. P/N 641000670), som har serienummer fra 1422 til og med 1673.

### Påbudet omfatter:

Det kan forekomme sprekker i "hydraulic servo actuator piston assembly" P/N 41000005 og kontroll som beskrevet i Bell Service Bulletin No. 206-06-73-1 eller Agusta Bollettino Tecnico No. 206-63 skal derfor utføres.

Kontrollen omfatter følgende arbeider:

1. Visuell sprekkekontroll med speil og lupe (minst 3 x forstørring) av "servo actuator" som har ovenfor angitt serienummer. Kontrollen gjelder det synlige området av "piston assembly" P/N 41000005 (se fig. i ref. Service Bulletins).

Dersom en finner sprekker skal den berørte "servo actuator" byttes ut med ny eller modifiseres før videre flyging.

2. Visuell kontroll av "servo actuator", som har ovenfor angitt serienummer, for tegn på eventuell oljelekkasje.

Dersom en finner unormal oljelekkasje skal den berørte "servo actuator" byttes ut med ny eller modifiseres før videre flyging.

Merk! Luftfartsverket skal underrettes dersom en finner sprekker eller unormal oljelekkasje.

"Servo actuators" med serienummer som angitt ovenfor og som har blitt modifisert merkes med bokstaven "A" etter serienummeret.

### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Ved første daglige inspeksjon regnet fra 27. august 1973 og deretter med 100 timers intervall inntil "servo actuator", med serienummer som angitt ovenfor, er utbyttet med ny eller modifisert.

Pkt. 2: Ved hver daglig inspeksjon inntil "servo actuator", med serienummer som angitt ovenfor, er utbyttet med ny eller modifisert.

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.

Motordrevne luftfartøy  
Bell/Agusta-Bell-12

43/73  
forts.

Referanse:

RAI AD-note 73-73, Bell Service Bulletin No. 206-06-73-1, rev. A, datert 26. juni 1973 og Agusta-Bell Bollettino Tecnico No. 206-63 rev. A, datert 10. juli 1973 omhandler samme sak.



