

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD
(LDP)

CESSNA
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.

14/57 CESSNA 310

Denne LDP vedrører Cessna 310 fly med serienummer 35392 og lavere, unntatt fly med balanseror-hengsler del nr. 0824006 - 1 og 2.

AD. 57-4-1, datert 25. februar 1957, svarer til Cessna Service Bulletin No. 310-7.

Luftfartsdirektoratet har bestemt at ytre balanseror-hengsel skal inspiseres for sprekker i øvre flens, ved lageret. De hengsler som er sprukket skal skiftes med nye med del nr. 0824006-1 for venstre og 0824006-2 for høyre. Når disse er påmontert, er denne inspeksjon unødvendig.

For å lette monteringen, er det tillatt å lage en standard inspeksjonsluke under hengslet.

Inspeksjonen skal gjøres før 1. september 1957 og ved etterfølgende 100 timers ettersyn.

15/58 VARMEANLEGG PÅ CESSNA 172

Det har nylig vært en ulykke i Amerika fordi føreren og passasjerene besvimte på grunn av kullosforgiftning. Kullosen kom inn i kabytten på grunn av en lekk i "exhaust cabin air heater muffler", Cessna del 055157-32, som tillot kullos fra ekshausten å komme inn gjennom oppvarmingssystemet. Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at alle Cessna fly av type 172 fra nr. 36216 og oppover skal kontrolleres for å hindre liknende tilfelle. Kontrollen skal utføres snarest mulig og senere ved hvert 25 timers ettersyn.

Kontrollen utføres ved å ta av hele oppvarmingsanlegget og ta det fra hverandre ved å ta av "shroud", Cessna del 0550157-52. Undersøk "heater muffler" for sprekker, helst ved å holde den under vann og prøve den med trykkluft med 50 lbs pr. kvadrattomme. Man skal være spesielt nøye med den sylindriske del som inneholder de piggene som skal lette varmeovergangen. Hvis man finner sprekker her, skal "muffler" skiftes ut.

Cessna har laget en forandring på oppvarmingssystemet. Delene til denne er "Service Kit" SK-172-10. Hvis denne forandring utføres, faller kravet om kontroll hver 25. time bort.

Hvis de som sitter i flyet merker tegn til hodepine, slapphet eller illebefinnende eller merker lukt av ekshaust, skal oppvarmingen stenges av og frisk luft slippes inn i kabytten. Flygingen skal avsluttes snarest mulig og oppvarmingsanlegget og ekshaustrørene kontrolleres før

neste flyging. Dette gjelder uansett om SK-172-10 er innført eller ikke.

(FAA "Airworthiness Directive" nr. 58-8-2 og 58-12, samt Cessna Service Letter 170/172-11, datert 3. februar 1958 omhandler samme sak.)

8/60 KONTROLL AV MOTORFESTENE I KROPPEN PÅ CESSNA 180

På grunn av innrapporterte tilfeller av sprekkdannelse i feste-
beslagene for motoropphengning i kroppen på Cessna 180, bestemmer
Luftfartsdirektoratet at følgende kontroll skal utføres på fly av denne
type som har 500 timers gangtid eller mere.

Kontroller med lupe alle fire motorfestepunkter bak brannskottet i
kroppen for sprekker ved naglehullene. Kontrollen gjelder områdene
hvor selve festebraketten, forsterkningsvinkelen og strekkprofillet
er klinket sammen med huden og brannskottet.

Denne kontroll skal utføres så snart som mulig på de fly den gjelder
og senest den 1. januar 1961. Siden skal den foretas ved hvert
100 timers ettersyn.

17/62 STOLFESTER I CESSNA FLY

KANSELLERT - SE LDP 18A/88

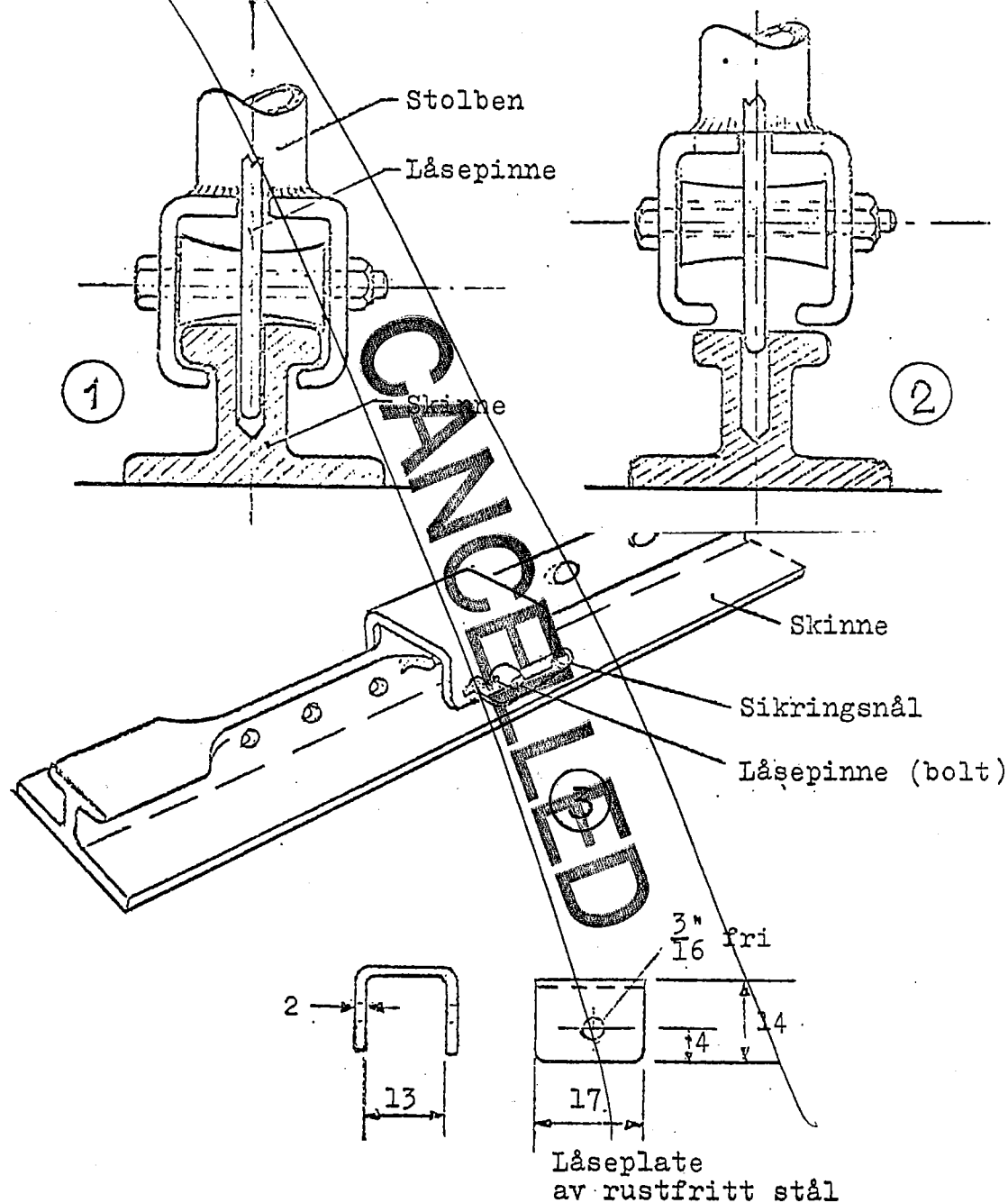
I sommer hendte det et uhell fordi setet på en Cessna 180 gled til-
bake i starten, slik at føreren mistet styringen og flyet skar ut.
Luftfartsdirektoratet vil derfor gjøre oppmerksom på følgende:

Som skisse I viser, holdes forsetene på de fleste Cessna fly fast på
skinnene av metallplater festet til stolbenene og bøyet ned på begge
sider og under den tykke del av skinnen. Samtidig holdes setet fast
i lengderetningen av to lange låsepinner, som går ned i loddrette
huller i skinnen, og holdes med et håndtak festet til stolen. For
å kunne ta ut setene, er den tykke del av skinnen frest vekk forrest
og bakerst, men setet hindres fra å komme i denne stilling ved en låse-
plate, formet som en omvendt U, som ligger over skinnen og er holdt på
plass med splintebolt "clevis pin" og saksesplint som vist på skisse 3.

Det viser seg at låseplaten ofte mangler på brukte Cessna fly, isteden
står bare splintebolten, eller bare en splint. Men dette er ikke nok,
det viser seg at føreren under innstilling av setet - som ofte går
tungt og ujevnt - kan få de forreste metallstykker fram til det sted
hvor setet kan løftes ut, og så får løftet metallstykkene opp på skin-
nen, samtidig med at han får låsepinnene inn i sine hull, se skisse 2.
Hvis han nå bøyer seg fremover og prøver setet, kjennes det helt fast,
men hvis han legger seg bakover, løftes de forreste ben fra skinnen,
låsepinnene trekkes ut av hullene og setet ruller bakover.

Eiere av Cessna fly skal snarest mulig kontrollere at låseplatene er
på plass og hvis de ikke er det, få satt de på. Platen er en Cessna
del, men kan lages av hvilken som helst autorisert mekaniker, hvis
dette er mer lettvint. Førere bør prøve setene ved å bikke den bak-
over med skulderbladene, uten å bruke stor kraft.

Etter 1. januar 1963 vil luftdyktighetsbevis for Cessna fly ikke bli fornyet hvis låseplatene mangler.



2/63 OPPVARMINGSANLEGG FOR KABINEN PÅ CESSNA 120, 140, 140A OG LUSCOMBE 8 E, 8 F og T8F

På grunn av at det har forekommet flere tilfeller av sprekkdannelse i ekshaustrørene på de ovenfor nevnte flytyper i det område som går gjennom varmluftskappen for kabinoppvarming, bestemmer Luftfartsdirektoratet at følgende kontroll skal utføres snarest mulig.

For å hindre kullosforgiftning av fører og passasjer, må varmluftskappen rundt ekshaustrøret demonteres, og selve ekshaustrøret

kontrolleres nøye for sprekker. Spesielt nøye må områdene omkring påsveisinger på ekshaustrøret kontrolleres. Hvis sprekker blir funnet, må ekshaustrøret enten sveises av godkjent sveiser eller byttes ut med nytt før neste flyging.

Kontrollen skal siden gjentas ved hver 50 timers inspeksjon. FAA AD. 62-24-3 omhandler samme kontroll.

8/66

FORANDRING AV NESEUNDERSTELL PÅ CESSNA 150 MED STORT NESEHJUL

Gjelder modell 1964, 1965 og 1966

Med Cessna 150 som har det store nesehjulet (15 x 6,00 x 6), har det hendt flere tilfeller av at neseunderstellet har låst seg fast under landing, slik at flygeren har mistet kontrollen over flyet, og dette har resultert i stort havari.

For å hindre dette har Cessna Aircraft Company sendt ut forandringsmeddelelse "Service Letter No. 66-13", datert 11. mars 1966 med to tillegg og en beskrivelse av forandringen "Service Kit - SK 150-21" datert 8. mars 1966.

Følgende forandringer må utføres på neseunderstellet:

1. Fly med serie No. 60549 - 61003 har sakslenkene "torque links" montert på baksiden av understellet, her må støtdemperen dreies 180°, slik at sakslenkene kommer på forsiden. Dette gjøres for å hindre shimmy tendens.
2. Serie No. 60549 - 61483 har opprinnelig en øvre sakslenk som må byttes ut med lenk P/No. 0543035-14, og denne igjen må forandres ved å skru fast et anslag.
3. Serie No. 60549 - 62280 har en "metering pin" inne i støtdemperen som må byttes ut med ny type.
4. Serie No. 62281 - 63344 har ingen "metering pin", og her må det monteres en sådan og det må bores ut hull "orifice" i stampelet inne i støtdemperen.
5. Lufttrykket i dekk (15 x 6,00 x 6) skal økes til 35 psi.
6. Lufttrykket i neseleggen må ikke være over 20 psi.
7. Sakslenkene skal være montert på forsiden og ha en fri bevegelse så de ikke biter seg fast i utfjæret stilling og uten slark.

Luftfartsdirektoratet bestemmer herved at de nevnte forandringer skal utføres så snart som mulig på de fly det gjelder og forandringene må være utført senest den 1. desember 1966.

Forandringene kan bare utføres av autorisert personell etter anvisning i SK 150-21 og forandring nevnt i pkt. 2 og 4, som krever spesialverktøy, må bare utføres av maskinverksted som blir godkjent for jobben av Luftfartsdirektoratet.

Referanse: Cessna S.L. 66-13 med Supplement #1 og #2 og SK 150-21.

2/67

KONTROLL AV VARMLUFTANLEGG PÅ CESSNA 150

Det har vist seg at det har vært tilfelle på Cessna 150, hvor ekshausten lekker inn i kabinen og forårsaker kullfosforgiftning. Dette er en fare ved alle varmluftsanlegg som tar varmen fra ekshausten, slik som nærmere forklart i LDP 1/59, og det har vært vanskeligheter med Cessna-fly før, se LDP 15/58 om Cessna 172.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at fly av typen Cessna 150 med serienummer fra 17001 til og med 150/61328 og med varmeveksleren på høyre side, skal kontrolleres enten på den måten som er angitt under a, eller på den som er angitt under b, ved neste og samtlige etterfølgende 100 timers ettersyn. Nærmere beskrivelse av oppvarmingsanlegget finnes i Cessna Service Letter 65-72, datert 27. juli 1965, og det ses av den at Cessna 150 opprinnelig hadde varmeveksleren for kabinen - en muffe rundt ekshaustrøret som luften går gjennom - på høyre side og varmeveksleren for forgasseren på venstre side. Det er denne type som må kontrolleres. Ved det omtalte Service Letter er det innført en ny type varmevekslere og ledningene er krysset, slik at luften til kabinen tas fra venstre varmeveksler. Hvis disse forandringer er utført, kan kontrollen etter a eller b sløyfes.

- a) Kontroller varmeveksleren ved å demontere den og prøve den i vann med 1,5 p.s. i lufttrykk, slik som angitt i paragraf 12-93 i Cessna 100-serien Service Manual fra november 1962. Hvis man har Service Manual fra 1963 er paragrafen 12-101. Hvis det er sprekker i varmeveksleren skal den skiftes ut med en som er prøvd som angitt her, og funnet i orden før neste flyging.
- b) Prøv varmeveksleren på bakken ved å stille flyet mot vinden og kjør motoren til fullt statisk turtall med kabinoppvarmingen på og mål innholdet av kulloksyd - kullos - i den oppvarmede luft, ved luftledeplaten P/N 0411824, der luften kommer inn. Til kontroll måles kulloksydinholdet i fri luft 5 meter foran propellen med motoren stoppet, og hvis innholdet i oppvarmingsluften er større, prøves varmeveksleren som angitt under a). Målingen krever et spesialinstrument til måling av kulloksyd - CO - i luften.

FAA Airworthiness Directive 67-3-1 omhandler samme sak.

10/67

STYREMEKANISME PÅ CESSNA 150G OG 150H

Det er inntruffet tilfelle i USA hvor kjeden til balanserorstyringen eller kjedehjulet har hengt seg fast i fremre, øvre kant av hanskerommet, slik at bruken av høyderoret er blitt hindret, i verste tilfelle har det satt seg helt fast. Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at hanskerommet på alle fly av typene Cessna 150G og 150H skal fjernes så snart det er mulig, og at hvis det blir fløyet før dette er gjort, så skal det kontrolleres omhyggelig at hanskerommet ikke kan huke seg fast i kjeden eller kjedehjulet. Hvis noen vil bygge om hanskerommene, må saken tas opp med Luftfartsdirektoratet.

Luftfartsdirektoratets bestemmelse er tatt på grunnlag av et brev fra FAA, Aeronautical Center Oklahoma, av 17. november 1967. FAA vil antakelig utgi en Airworthiness Directive om saken senere.

12/68 MONTERING AV FESTEKLEMMER FOR BENSINRØR BAK BRANNSKOTT PÅ CESSNA 402

Forandringen gjelder Cessna-fly av modell 401/402 med S/N opp til 0226 med unntakelse av:

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|------------------|
| 402-0171 | 401-0189 | 401-0197 | 402-0210 | 401/402-0214 til |
| 402-0172 | 402-0191 | 402-0209 | 401-0212 | 401/402-0225 |

Cessna har den 16. april 1968 sendt ut Service Letter ME68-6, som bestemmer at bensin "crossover" ledningene som ligger mellom forreste vingebjelke og brannskottene skal inspiseres for gangsår og siden klamres fast til vingebjelken. Fortegnelse over nødvendige deler og monteringsanvisning fremgår av Service Kit SK402-8 som fås ved henvendelse til en Cessna forhandler.

Luftfartsdirektoratet bestemmer at den nevnte inspeksjon og oppklaring av bensinledningene på Cessna 402 skal utføres så snart som mulig og senest ved første 25 timers ettersyn. Hvis bensinrørene har gnagsår så må de byttes ut med nye.

Ref.: Cessna S.L. ME68-6 og SK 402-8 omhandler samme sak.

24/68 FORBEDRING AV "STALL WARNING"-SYSTEMET PÅ CESSNA FLY

Forandringen gjelder fly av følgende typer:

Cessna 150, F150, 172/Skyhawk, F172, 177/Cardinal, Reims Rocket, 180 og 185/Skywagon

Luftfartsdirektoratet vil herved gjøre alle eiere av de ovenfor nevnte flytyper oppmerksom på at fly som er levert fra fabrikkene før 1. august 1968 kan ha et "stall warning"-system som er upålitelig, og at Cessna Aircraft Comp. derfor har sendt ut Service Letter No. SE 68-22 med Supplement No. 1, som omhandler forbedring og test av systemet. FAA har også sendt ut AD Notes No. 68-17-4, som omhandler samme sak.

Luftfartsdirektoratet påbyr derfor følgende tiltak:

1. Før første flyging skal systemet prøves på bakken. Dette gjøres ved å legge lommestørkle over åpningen i vingeforkanten og med munnen forsiktig suge luft gjennom systemet. Hornet skal da gi en tydelig hørbar lyd.
2. En mer nøyaktig prøve skal foretas i luften med passende mellomrom og hver gang det er gjort forandringer på systemet. Denne prøve går ut på at det i sikker høyde foretas steilleprøve, og at det kontrolleres at hornet lyder ved en fart på 5-10 mph over virkelig steiling.
3. Hvis systemet ikke virker slik som det skal, må det straks repareres eller forandres som angitt i punkt 4.
4. For å forhindre at vacuumledningen til hornet blir tilstoppet av forurensninger, slik at hornet enten blir stumt eller lyder ved feil hastighet, så har Cessna ved den nevnte S.L. innført

forandring av systemet. Den eksisterende plastikk sil foran luft-åpningen på venstre vingeforkant skal skiftes ut med finmasket metallduk, og det skal også monteres slik duk foran åpningen på warning-hornet når dette er montert i cockpit. Denne forandring bør i alle tilfelle innføres snarest mulig, spesielt hvis det må foretas reparasjoner av systemet i alle fall. Det er også mulig å justere hornet etter anvisning i Cessna Service Manual for 100 Series og for Mod. 177.

Ref.: FAA AD. 68-17-4 og Cessna Service Letter No. SE 68-22 med Supplement No. 1, omhandler samme sak.

2/69 BEGRENSNING AV FLAPSUTSLAG PÅ CESSNA 177 "CARDINAL"

Denne kunngjøring gjelder fly av typen Cessna 177 med S/N 177-00001 t.o.m. 177-01160, og som ikke er blitt forandret etter Cessna S.L.-SE68/14 (Operation No. 23).

Flytypen har ved flyging med liten fart og fullt flapsutslag tendens til å bli farlig nesetung. Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at det skal monteres en begrensningsstopp for reguleringshåndtaket i cockpit, etter anvisning i Cessna S.L. SE68/13. Stopplate med P/N 170094-1 må påmonteres så snart som mulig og senest ved første 25 timers ettersyn.

Etter forandringen blir flapsutslaget max. 15°.

Denne stopp kan fjernes, og flaps benyttes helt ut, hvis det lages gjennomgående luftspalter (slots) i haleflaten etter beskrivelse i Cessna S.L. No. 14 "Stabilator Slot Installation".

Ref.: FAA-Ad No. 68-7-9 med rev. 39-682 og Cessna Service Letter No. SE68-13 omhandler samme sak.

5/69 FORANDRING AV ELEKTRISK KOPLING TIL "BOOSTERPUMP" PÅ CESSNA 210-5 (205), 206, 210 og T210

Forandringen gjelder følgende fly av de nevnte typer:

S/N 205/0001 til U205/0577, 206/0001 til U206/1284
og P206/0001 til P206/0566
S/N 210/58221 til 210/59111 og T210/0001 til T210/0424

For å forebygge motorstopp i luften ved bruk av boosterpumpen etter å ha kjørt tom en bensintank, skal det på de ovenfor nevnte fly gjøres en forandring i den elektriske kabling til pumpen ved å montere inn to ekstra motstander i kretsen, slik som angitt i Cessna Service Letter No. SE 69-9, datert 11. april 1969. Dette vil redusere pumpetrykket og hindre overflom i forgasseren.

Forandringen som bare må utføres av godkjent verksted eller autorisert mekaniker skal gjøres snarest mulig, senest ved første 25 timers ettersyn.

Ref.: FAA AD. 69-8-11 omhandler samme sak.

8/69 GNAGSÅR PÅ CROSSFEED LEDNING I BENSINSYSTEMET CESSNA 310

Denne kunngjøring angår følgende Cessna-fly:

- 310 - S/N 35000 til 35546
- 310 A - S/N 38001 til 38161
- 310 B - S/N 607, 35547, 35548, 35549, 35551 til 35771
- 310 C - S/N 35550, 35772 til 35999
 - " 39001 til 39031
- 310 D - S/N 39032 til 39299
- 310 E - S/N 35912A, 310M0001 til 310M0036
- 310 F - S/N 310/0001 til 310/0156

For å forhindre at det kommer luft inn i bensinledningen til motorene som kan forårsake motorstopp ved at det blir gnaget hull på crossfeed-ledningen ved en avstivningslist på baksiden av brannskottet bestemmer Luftfartsdirektoratet følgende forandring utført ved første 25 timers ettersyn på fly av ovenfor nevnte typer:

Inspiser crossfeed-ledningen gjennom kontrolluken i brannskottet for begge motorer, og se etter at den ikke ligger og gnisser mot avstivningslisten på baksiden av skottet.

Hvis bensinrøret er beskadiget så må det skiftes ut med nytt. Samtidig skal det monteres støtteklammer P/N 0826031-1, som holder røret vekk fra avstivningsvinkelen med en avstand på minst 0,5". Så lenge støtteklammer ikke er påsatt må bensinrøret inspiseres hver 100 timers gangtid.

På noen av de nevnte fly, S/N - 35000 til 35138, mangler inspeksjonsluken i brannskottet og på disse fly må en slik åpning lages etter anvisning i Cessna S. Letter 310-3, datert 10. februar 1956.

Ref.: FAA AD 69-12-3 og Cessna S.L. 310-66, datert 30. juni 1961 omhandler samme sak.

9/69 LUFT I BENSINSYSTEMET PÅ CESSNA 310, 320, 401, 402, 411 og 421

Kunngjøringen gjelder følgende fly:

- I Samtlige fly av modell 310, 310 A, B, C, D, E og F.
- II Modell 310 G, H, I, J, K, L, N, P og T310P, med serie nr. fra og med 310G0001 til og med 310P0166 unntatt 310P0079, 310P0121, 310P0135, 310P0154, 310P0155. Samtlige fly av modell 320 A, B, C, D, E og F. Modell 401, 401A med serie nummer fra og med 401-0001 til og med 401A0078, unntatt 401A0073. Modell 402, 402A, med serie nummer fra og med 402-0001 til og med 402A0063 unntatt 402A0062. Samtlige fly av modell 411 og 411A. Modell 421 og 421A med serie nummer fra og med 421-0001 til og med 421A0099 unntatt 421A0041, 421A0077 og 421A0093.

Under prøver foranstaltet av Cessna og FAA med de ovenfor nevnte typer, har det vist seg at hvis man går ned i steil vinkel, kan det komme luft i bensinledningene til motorene, slik at man kan få motorstopp. Dette kan inntreffe selv om det er en god del bensin på tanken. Årsaken er at når flyet står steilt, så renner bensinen fram, slik at utløpsåpningen kommer over overflaten og motoren får anledning til å suge luft.

Fabrikken har utarbeidet en forandring som er beskrevet i Cessna Service Letter ME 69-16, datert 27. juni 1969, og som består i at det i hver hovedtank monteres en pumpe som sørger for forsyning av brennstoff til utløpet fra tanken. Inntil denne forandring er utført må man unngå at flyet inntar så steil stilling i luften, noe som lettest skjer hvis man går ned med stor fart og full flap. Risikoen er særlig stor hvis man samtidig har lite bensin i tanken.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor:

A. Cessnas forandring ifølge Service Letter ME 69-16, datert 27. juli 1969 skal innføres på alle norskregistrerte fly som denne LDP angår innen 1. januar 1970.

B. Inntil denne forandring er innført, skal det anbringes plakater i flyet med innhold som angitt nedenfor, og de påbud som er gitt i dem skal respekteres. Plakaten anbringes før første flyging etter at denne LDP er mottatt.

1. "OPERATION WITH LESS THAN FIVE (5) GALLONS IN EACH MAIN TANK IS PROHIBITED. USABLE FUEL IN EACH MAIN TANK IS 45 GALLONS."

Denne plakat skal plasseres så nær som mulig inntil bensinmåleren for hovedtanken på alle fly nevnt under I.

2. "OPERATION WITH LESS THAN TEN (10) GALLONS OF FUEL IN EACH MAIN TANK IS PROHIBITED."

Denne plakat skal plasseres godt synlig så nær som mulig inntil bensinmåleren for hovedtankene på alle fly nevnt under II.

3. "MAINTAIN POWER WITHIN GREEN ARCS DURING DESCENT."

Denne plakat skal settes så nær som mulig inntil "manifold pressure" (Boost-måleren) på fly av alle typer nevnt under I og II.

4. "MAXIMUM SPEED WITH 15 DEGREES TO FULL FLAPS SHALL NOT EXCEED 140 MPH."

Denne plakat skal settes så nær som mulig inntil fartsmåleren på fly av følgende typer: 310L, N og P, T310P, 320E og F, 401 og 401A, 402 og 402A, 411 og 411A, 421 og 421A.

5. "FLAP POSITION SHALL NOT EXCEED 35 DEGREES"

Denne plakat skal settes så nær som mulig inntil Flap indikatoren på fly av følgende typer: 310G, 310H og 320A.

Teksten på de nevnte plakater må ha bokstaver som minst er 1/8" høye.

3/70 BENSINMÅLESYSTEM I CESSNA 177 OG 177 A

Forandringen gjelder følgende typer:

Cessna 177 og 177A, S/N 177-00001 til 177-01160, 177-01165 til 177-01168, 177-01171, 177-01174 til 177-01178 og 177-01180.

Ved bensinpåfylling er det mulighet for å påføre flottørarmen i bensinmengdemålesystemet skade. Dette kan medføre unøyaktighet i målerens indikering.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at de eksisterende mengdemålerenheter skal erstattes med ny type Cessna P/N 12341-667-1 og 12341-667-2, i samsvar med Cessna Service Letter No. SE69-25, datert 9. desember 1969.

Forandringen skal utføres av godkjent verksted eller autorisert flymekaniker snarest mulig og senest ved neste 50 timers inspeksjon eller 15. mars 1970, det som faller først.

Ref.: FAA AD-No. 70-1-2 og Cessna Service Letter No. SE69-25, datert 9. desember 1969, som omhandler samme sak.

6/70 KONTROLL AV EXHAUSTTURBINHUS PÅ CESSNA 310, 320, 401 og 402

Kontrollen gjelder følgende flytyper:

Cessna T310P, T310Q, 320D, 320E og 320F med Continental TS IO-520B motorer og Cessna 401, 401A, 401B, 402, 402A og 402B med Continental TS 10-520E motorer.

For å forebygge skade på turbinhuset rundt turbosuperchargerturbinen på ovenfor nevnte flytyper, bestemmer Luftfartsdirektoratet at følgende kontroll skal foretas:

Motordekslene tas av og likeledes isolasjonsskappen rundt turbinhuset. Deretter foretas en visuell kontroll av hele turbinhuset på turbosuperchargerenheter P/N 632729, for å oppdage mulige tegn til sprekke-dannelser, avskalling eller deformasjoner. Hvis slike feil finnes, må delen skiftes ut med en som er feilfri før neste flyging. Isolasjonsskappen skal tas av og settes på i samsvar med angitt fremgangsmåte i flyets Service Manual. Kontrollen skal foretas senest ved første 25 timers ettersyn for motorer som har 400 timers gangtid eller mer. For motorer som har mindre enn 400 timers gangtid, skal kontrollen utføres senest ved 425 timer. Kontrollen skal deretter gjentas med mellomrom som ikke overstiger 100 timers gangtid.

Ref.: FAA AD 70-3-4 og Cessna Service Letter ME 70-3, datert 9. januar 1970, 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
Cessna-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.

7/71 MODIFISERING AV HÅNDTAK FOR NØDUTGANG PÅ CESSNA

Påbudet gjelder:

Cessna 401, fra og med serienr. 401-0041
" 401A, alle serienr.
" 401B, serienr. 401B0001 til og med 401B0052
" 402, fra og med serienr. 401-0041
" 402A, alle serienr.
" 402B, serienr. 402B0001 til og med 402B0030
" 411, fra og med serienr. 411-0235
" 411A, alle serienr.

Påbudet omfatter:

For å oppnå sikker funksjonering av nødutgangen, skal vinduet med nødutgang modifiseres ifølge Cessna Service Letter No. ME70-30, datert 21. juni 1970 og Cessna Service Kit SK402-23, datert 15. juni 1970.

Denne består i at det påmonteres et håndtak på innsiden av flyet like under vinduet, slik at man kan åpne vinduet ved å trekke håndtaket innover.

Merk! Det er ikke nødvendig å utløse hendelen for nødutgangen ved montering av Service Kit SK402-23.

Dersom hendelen likevel blir løst ut, kontroller at pinnene som holder det nåværende nødutgang-vinduet er på plass.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers flygetid, regnet fra 2. november 1971.

Referanser:

FAA AD-note 71-7-4 og Cessna Service Letter No. ME70-30, datert 21. juni 1971, omhandler samme sak.

9/71 KONTROLL AV ELEKTRISKE LEDNINGER I MOTORNASELL PÅ CESSNA 320

Påbudet gjelder:

Cessna 320, alle modeller.

Påbudet omfatter:

Det har i enkelte tilfeller oppstått skade på de elektriske ledningene i motornasellene på grunn av overoppheting fra eksosrørene, og derved fare for brann i motoranlegget. Følgende skal derfor utføres:

forts.

9/71
forts.

1. Kontroller om isolasjonsmaterialet på de elektriske ledningene er blitt brent eller skadet på annen måte, samt at tilstanden på ledningsklammere og gjennomføringer er i orden, i området mellom de skråstilte spantene i motorrommet og brannskottet. Kontroller også eksosvarmeskjoldet i samme område for skader eller feil montering, da feil i plassering eller festeanordning lett kan føre til overoppheting i området.
2. Dersom ledningsnettets har skader på grunn av for stor varme, eller varmeskjoldet er skadet, må feilen rettes og defekte deler skiftes før neste flyging. Kun flyging til verksted eller vedlikeholdsbase kan tillates.

Merk! Utskifting av defekte deler opphever ikke kravet om inspeksjon under pkt. 1.

3. Modifiser motornaseller ifølge Cessna Service Letter ME71-6 og Cessna Service Kit SK320-53.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2 innen 50 timers flygetid, og deretter med 100 timers intervall, regnet fra 2. november 1971.

Pkt. 3 innen 1. januar 1972.

Merk! Når pkt. 3 er utført, bortfaller kravet om inspeksjon under pkt. 1.

Referanser:

FAA AD-note 71-9-1 og Cessna Service Letter ME71-6 omhandler samme sak.

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 lkal n

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 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.

12A/71 VARMEVEKSLERKONTROLL PÅ TURBOLADEDE CESSNA I 200-SERIEN

Påbudet gjelder:

Cessna TU 206; alle versjoner og serienr.

TP 206 " " " "

T 207 " " " "

T 210 t.o.m. T210N med serienr. T210-0001 t.o.m. T210-0454
og 21059200 t.o.m. 21064879

Påbudet omfatter:

På grunn av overtrykk i eksossystemet på turboladede motorer, er faren for lekkasje og dermed eksosgass gjennom varmeveksleren til kabinen større her enn på motorer uten eksosturbin. Eksosmanifolden skal derfor kontrolleres i det området hvor varmeveksleren er plassert.

Bruk prosedyren som er beskrevet i Cessna Service Manual, Section: Turbocharged Engine, pkt. Inspection og Exhaust System, eller følgende metode:

1. Ta av ytre deksel på varmeveksleren (Shroud assembly) slik at alle eksosrør i området for varmeveksleren blir avdekket.
2. Sett trykksiden av en kraftig støvsuger til utblåsningsrøret, og sørg for god tetting ved hjelp av gummipakning eller tilsvarende.
3. Med støvsugeren i gang og overtrykk i eksossystemet skal hele området der varmeveksleren er plassert kontrolleres for sprekker. Bruk fortrinnsvis en såpevannsoppløsning som sprøytes eller pensles på, og som vil boble ved lekkasje.
4. Dersom det oppdages sprekker, skader eller lekkasje under trykktesten, skal den defekte delen skiftes før neste flyging.

Tid for utførelse:

Fly med mindre enn 25 timers flygetid: Ved 50 timers ettersyn.

Fly med mer enn 25 timers flygetid: Innen 25 flytimer regnet fra 23. desember 1971.

Deretter med 50 timers intervall for alle fly.

Referanser:

FAA AD 71-09-07 R1 og Cessna Service Letter SE 71-11, datert 16. april 1971, omhandler samme sak.

9.12.87

3/72 JUSTERING AV BAKRE MOTOR PÅ CESSNA 337

Påbudet gjelder:

Cessna 337.

Påbudet omfatter:

For å minske faren for at den bakre motoren skal stoppe under kjøring på bakken og under avgang uten at det merkes, skal følgende utføres:

1. Tomgangsturtallet for bakre motor forandres fra 575-625 til 625-675 rpm, og tomgangsblendingen reguleres tilsvarende.
2. Bruk primært bakre motor under kjøring på bakken.
3. Begynn alle avganger ved først å gi gass på den bakre motoren inntil det konstateres at denne funksjonerer normalt før fremre motor brukes.
4. Installer en permanent plakat på høyre side av turtelleren med følgende tekst:

TAXI AND TAKE-OFF

LEAD WITH REAR ENGINE POWER CHECK RPM
AND FUEL FLOW.

Inntil original Cessna plakat (P/N 1400019-43) skaffes, kan det brukes en plakat med minst 1/8" høye bokstaver.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers flygetid regnet fra 20. februar 1972.

Referanser:

FAA AD-note 71-17-8 og Cessna Service Letter ME 71-21 omhandler samme sak.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-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.

4/72 KAPASITET AV BENSINTANKER I CESSNA 172

Påbudet gjelder:

Cessna 172 med serienr. 17248735 til og med 17256512.

Påbudet omfatter:

For å gi korrekt opplysning om anvendbar bensinmengde, skal følgende utføres:

1. Fjern den nåværende plakat på bensinvelgerkranen og installer en ny plakat fra Cessna med P/N 0511167-20 på fly med serienr. fra 17248735 til og med 17251822 og Cessna plakat P/N 0500246-11 på fly med serienr. 17251823 til og med 17256512. Disse plakatene viser 18 gallons anvendbar bensin på høyre og venstre tank, og 36 gallons på begge.
2. Merkene på vingetankene skal endres til å lyde:

"FUEL 80/87 GRADE. TOTAL CAPACITY 19.5 GALLONS"

Tid for utførelse:

Innen 50 timers flygetid regnet fra 20. februar 1972.

Referanser:

FAA AD-note 71-18-1 og Cessna Service Letter SE 68-12 omhandler samme sak.

9/72 KONTROLL AV FESTEBSLAG OG FESTEHULL FOR FINNEN PÅ CESSNA I 200-SERIEN

Påbudet gjelder:

Cessna 205, 206, P206, TP206, 182 med serienr. fra 18253599 til og med 18261528, U206 og TU206 med serienr. fra U206-0276 til og med U20601905, 207 og T207 med serienr. fra 20700001 til og med 20700216, 210 med serienr. fra 21057841 til og med 21059739, T210 med serienr. fra T210-0001 til og med T210-0454 og 21059200 til og med 21059739.

Påbudet omfatter:

Rapporter viser at det i en del tilfeller har oppstått sprekker i feste-
beslagene, og ovalitet i festehullene for halefinnen. Det er også funnet
sprekker i både bakre skott og forsterkningen. Dette har i et kjent tilfelle
ført til at et fly mistet finne og sideror under flyging. Følgende skal
derfor utføres:

1. Ta av strømlinjedeksel mellom haleflate og halefinne.
2. Kontroller først bakre skott med forsterkning, vist i Cessna Service Letter
forts.

MERK! For at angjeldende flymateriel skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og i samsvar med forskriftens bestemmelser.

9/72
forts.

SE 71-29, fig.2, nr. 3 og 4. Bruk "dye-penetrant" metoden for å oppdage eventuelle sprekker rundt festehullene, vist i Cessna Service Letter SE 71-29, fig. 2, nr. 5.

Kontrollen utføres ved å ta ut en bolt av gangen. Undersøk samtidig om festehullene har fått oval form.

3. Dersom sprekker eller ovale festehull oppdages i bakre skott, skal finnen tas av, og kontrollen i pkt. 2 utføres også for fremre skott.
4. Skott som har sprekker skal byttes ut før neste flyging med ny type i samsvar med P/N angitt i Cessna Service Letter SE 71-29.
5. Dersom eneste feil er ovale festehull, kan bakre bolter AN6-7A erstattes med AN7-7A og fremre bolter AN5-6A erstattes med AN6-7A. Feste-hullene må brosjes opp tilsvarende. Brosjingen må fjerne all ovalitet. I motsatt fall må den skadete delen repareres eller byttes ut.

Følgende toleranser for festehullene kan tillates:

- a) 0,313" til 0,319" for AN5 bolter
- b) 0,375" til 0,381" for AN6 bolter
- c) 0,437" til 0,444" for AN7 bolter

Ved montering skal følgende tiltrekningsmoment brukes:

- a) AN5 bolt 140-225 pundtommer
- b) AN6 bolt 190-390 pundtommer
- c) AN7 bolt 500-840 pundtommer

6. Kontroller visuelt strukturen ved finnens fremre og bakre feste for sprekker, slitasje eller annen skade. Se spesielt etter sprekker i finnens festebeslag i området ved boltehullene. I tillegg skal sprekke-kontroll ved hjelp av "dye-penetrant" metoden utføres i følgende områder:

Nedre indre hjørne av hull for siderorskabler i bakre skott, samt område mellom hull for rorkabler og ytre flens på bakre skott.

Dersom sprekker oppdages skal finnen tas av, og tilsvarende kontroll utføres på fremre festebeslag, fra festehullene og 1" oppover.

Områder som skal kontrolleres er vist i Cessna Service Letter SE72-3, fig. 1.

Deler som har sprekker skal byttes ut før neste flyging.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 20. juli 1972 og deretter med 500 timers intervall. Området skal kontrolleres grundig visuelt ved hvert 100 timers ettersyn.

Referanser:

FAA AD-note 72-7-9, Cessna Service Letter SE71-29 og SE 72-3, SE72-29 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 ldafl n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-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.

12/72 SPREKKONTROLL AV NESEHJULSGAFFELEN PÅ CESSNA I 100-SERIEN

Påbudet gjelder:

Cessna 150, 172, 175 og 182 med den gamle type nesehjulsgaffel, vist i fig. 2. Fly som har nesehjulsgaffel med P/N 0442503-497, 0543043-497, 0543043-498, eller der det fremgår av en gyldig "Cessna Parts Catalogue" at flyet har en nyere nesehjulsgaffel, ref. fig. 1, berøres ikke av denne LDP.

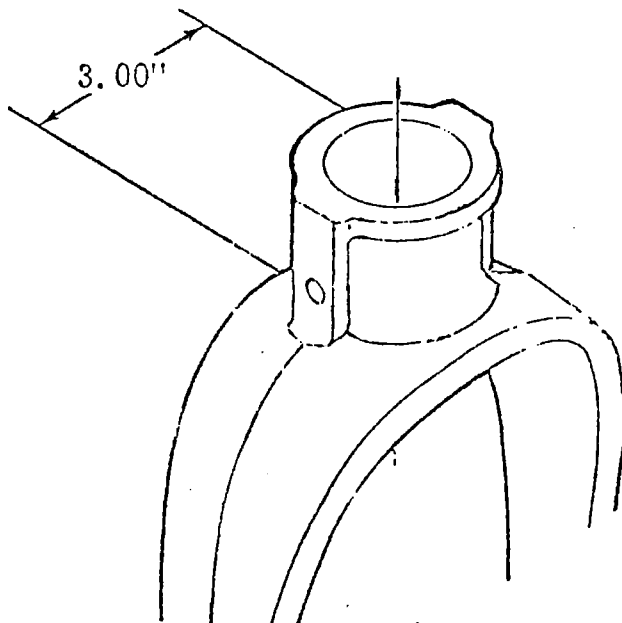


Figure 1. Later Type Nose Gear Fork.

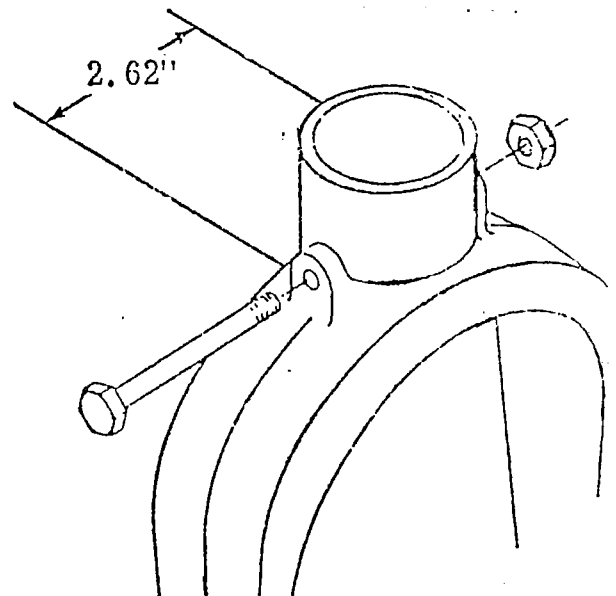


Figure 2. Early Type Nose Gear Fork.

Påbudet omfatter:

På grunn av fare for brudd eller sprekker i nesehjulsgaffelen, skal følgende utføres:

1. Kontroller om det finnes sprekker i det utfreste området på nesehjulsgaffelen rundt bolten som fester gaffelen til resten av leggen.

Dersom sprekker oppdages, skal pkt. 2 utføres.

2. Bytt ut den gamle type nesehjulsgaffel med en som har P/N 0442503-497, 0543043-497, 0543043-498 eller en nyere nesehjulsgaffel angitt i en gyldig "Cessna Parts Catalogue".

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 1. april 1972 og deretter med 100 timers intervall, og hver gang flyet har vært utsatt for hard landing eller kraftige vibra-

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
Cessna-4

12/72
forts.

sjoner i neseunderstellet.

Pkt. 2: Fly med mindre enn 1500 timer:
Innen 1800 timer.
Fly med mer enn 1500 timer:
Innen 300 flytimer regnet fra 20. mars 1972.

N.B. Når pkt. 2 er utført, bortfaller kravet om inspeksjon etter pkt. 1.

Referanser:

G

FAA AD-note 71-22-2 og Cessna Service Letter 63-31, datert 16. juli 1963, 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
Cessna-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.

18/72 INSPEKSJON AV BENSINSLANGER OG OLJESLANGER PÅ CESSNA-MODELLER

Påbudet gjelder:

Modell

Berørte serienummer:

| | |
|---------------|---|
| 177 | 661, 17700001 og 17700003 til og med 17701164 |
| 206 | 206-0001 til og med 206-0275 |
| U206 | U206-0276 til og med U206-0437 |
| P206 | P206-0002 til og med P206-0160 |
| U206A | U206-0438 til og med U206-0656 |
| P206A | P206-0161 til og med P206-0306 |
| TU206A | U206-0487 til og med U206-0656 |
| P206B | P206-0307 til og med P206-0419 |
| TU206B | U206-0657 til og med U206-0914 |
| TP206-A | P206-0191 til og med P206-0306 |
| TP206B | P206-0307 til og med P206-0419 |
| U206B | U206-0657 til og med U206-0914 |
| P206C, TP206C | P206-0420 til og med P206-0519 |
| U206C, TU206C | U206-0915 til og med U206-1234 |
| 210D | 21058221 til og med 21058510 |
| 210E | 21058511 til og med 21058715 |
| T210F | T210-0001 til og med T210-0197 |
| 210F | 21058716 til og med 21058818 |
| T210G | T210-0198 til og med T210-0307 |
| 210G | 21058819 til og med 21058936 |
| T210H | T210-0307 til og med T210-0392 |
| 210H | 21058937 til og med 21059062 |
| 336 | 633, 636, 336-001 til og med 336-0195 |
| 337 | 337-0002 til og med 337-0239 |
| 337A | 337-0240 til og med 337-0525 (unntatt 337-0306 og 337-0470) |
| 337B | 337-0001, 337-0470, 337-0526 til og med 337-0755 |
| T337B | 337-0001, 337-0526 til og med 337-0755 (unntatt 337-0569) |
| 337C, T337C | 337-0756 til og med 337-0978 |

Påbudet omfatter:

For å oppdage eventuelle lekkasjer i de bøyelige bensinslanger og oljeslanger i motorrommet, skal følgende utføres:

1. Inspeksjon av bensinslangene.

- Sett bensinslangene under trykk ved å sette bensinpumpen i "high" posisjon samtidig som blandingshåndtaket skal stå i "idle cutoff".
- Undersøk alle bøyelige slanger med trykk i bensinsystemet, og se etter tegn på utvendige fargeflekker, fuktighet eller lekkasje.

forts.

