

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD
(LDP)

DE HAVILLAND
SAMMENDRAG
1946 - 1970

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

4/56 FORSTERKNING AV OTTER FLY

De Havilland har sendt ut en "Engineering Bulletin", serie "0" nr. 6, datert 5. juli 1955, og med tittel Mod. 3/385, som går ut på at halen på Otter skal forsterkes.

Luftfartsdirektoratet har bestemt at denne forsterkning skal innføres snarest på samtlige Otter fly som har luftdyktighetsbevis som landfly. Forandringen skal innføres før 1. mars 1956 på fly som har luftdyktighetsbevis med vektorer over 7 900 lbs, men eieren kan ta spørsmålet om tidspunktet opp med Luftfartsdirektoratet når det gjelder fly som har lavere vektorer.

For en detaljert beskrivelse av forandringen, henvises til den førnevnte "Engineering Bulletin".

7/56 FORANDRINGER PÅ DHC-3 OTTER

Det er kommet 2 meddelelser om forandringer fra De Havilland Aircraft Company of Canada, som Luftfartsdirektoratet har bestemt skal innføres på norskregistrerte fly av denne type.

Den første er Engineering Bulletin "0" nr. 18, datert 2. februar 1956 angående en forandring i det hydrauliske system. Denne forandring skal være innført innen 1. april 1956, men nyinnkjøpte fly vil ikke bli gitt luftdyktighetsbevis uten at den er innført.

Technical News Sheet nr. 48, datert 20. februar 1956 om forsterkning på en brakett for høyderorsforstillingen skal innføres innen 1. mai 1956.

9/56 DHC-3 OTTER. EKSHAUSTRØR OG HØYDEROR

Befestigelse av ekshaustrør

De Havilland Aircraft of Canada Ltd. har i Engineering Bulletin nr. 19 av 21. mars 1956 foreskrevet at det på DHC-3 Otter med følgende fabrikkasjonsnummer 2 til 15, 17 til 24, 26, 28 til 33, 35 til 42, 44 til 46, 52 til 59, 61, 63 til 65, 67 til 75, 80, 81, 89 og 90 skal påmonteres et ekstra klammer på ekshaustrørene C3-EE-6/B, for derved å hindre sprekkdannelse i arealet umiddelbart under det nåværende klammer.

Luftfartsdirektoratet har bestemt at omhandlede forandringer skal være utført senest innen 15. juni 1956. Inntil så skjer skal ekshaustrørene inspiseres for sprekkdannelse før hver flyging.

Ved utførelsen av forandringen skal forskriftene i ovennevnte Engineering Bulletin følges. Når forandringen er utført skal dette føres inn i motorjournalen.

Lås for høyderor

De Havilland Aircraft of Canada har opplyst at det er inntruffet at høyderorskvadranten er blitt beskadiget av sterk vind når flyet stod ute, enda låsene var på.

Selskapet har derfor foreskrevet i Engineering Bulletin nr. 20 av 21. mars 1956 at på Otter fly med følgende fabriksjonsnummer 1 til 24, 26, 28 til 33, 35 til 42, 44 til 46, 52 til 54, skal "Elevator Quadrant" byttes ut med en ny av forandret konstruksjon, part no. C3-CF-126/B.

Inntil utskiftningen er foretatt, skal den nåværende "Elevator Quadrant" par no. C3-CF-126 inspiseres for hver flyging. Inspeksjonen skjer gjennom en luke, og det som særlig skal kontrolleres er området i nærheten av toppen for støtstangen for høyderoret. Hvis kvadranten er skadet - buklet plate eller punktsveisen som har sviktet - må den skiftes ut.

Utskifting av "Elevator Quadrant" C3-CF-126 med den nye C3-CF-126B skal i alle tilfelle være utført før 15. juni 1956.

22/56 FORANDRINGER PÅ DE HAVILLAND "OTTER"

Fra De Havilland Aircraft of Canada er mottatt meddelelser om en del forandringer som for fremtiden blir obligatoriske for norsk registrerte fly av typen DHC-3 Otter. Forandringene er:

1. Modifikasjon nr. 3/713

Denne forandring omhandler halehjulet, og går ut på å sette en lås slik at det låses når flyet brukes med ski.

2. Modifikasjon nr. 3/704

Denne omhandler halehjulet, og går ut på at man skal undersøke om 2 underlagsskiver er anbrakt ved siden av støtdemperen, og ta dem vekk hvis de er der.

3. Engineering Bulletin "0" nr. 25

Denne går ut på at det skal anbringes en plakett i cockpit som inneholder restriksjonene på flapinnstilling for de forskjellige hastigheter.

4. Technical News Sheet "0" nr. 54

Dette er en rekke inspeksjoner som skal utføres ved første og samtlige dernest følgende 50 timers ettersyn.

Det henvises for øvrig til de enkelte publikasjoner fra firmaet.

Tidsfristen blir den samme som angitt av firmaet. I de fleste

4/57 FORANDRING AV HYDRAULSYSTEMET FOR FLAPS OG PÅMONTERING AV FLAP
OPERERT HØYDERORSTRIM PÅ OTTER

Fra The De Havilland Aircraft of Canada er mottatt "Engineering Bulletin", serie "0" nr. 34, som angår Otter fly med lavere serienummer enn 201, og som gir anvisning på forandringer som må utføres for å slippe restriksjoner ved flap innstilling. Luftfartsdirektoratet har bestemt at disse forandringer skal innføres på norsk registrerte fly med serienummer som ovenfor innen den 15. juni 1957.

De påbudte forandringer er:

1. Mod. No. 3/731

Som angår hydraulsystemet for flap, hvor der skal innmonteres ny arbeidssylinder for flap og nytt filter. Hensikten er å forhindre at flappen kan gå brått opp.

2. Mod. No. 3/744

Denne går ut på at det skal installeres en ny trimtab i venstre høyderor, som skal kobles sammen med flap-mekanismen, slik at man ikke får så stor trim-forandring når flappen kjøres inn.

3. Mod. No. 3/745

Denne forandring må utføres samtidig med 3/744 og angår påmontering av en ferdigpresset fiberglassdel på haleflatens forkant.

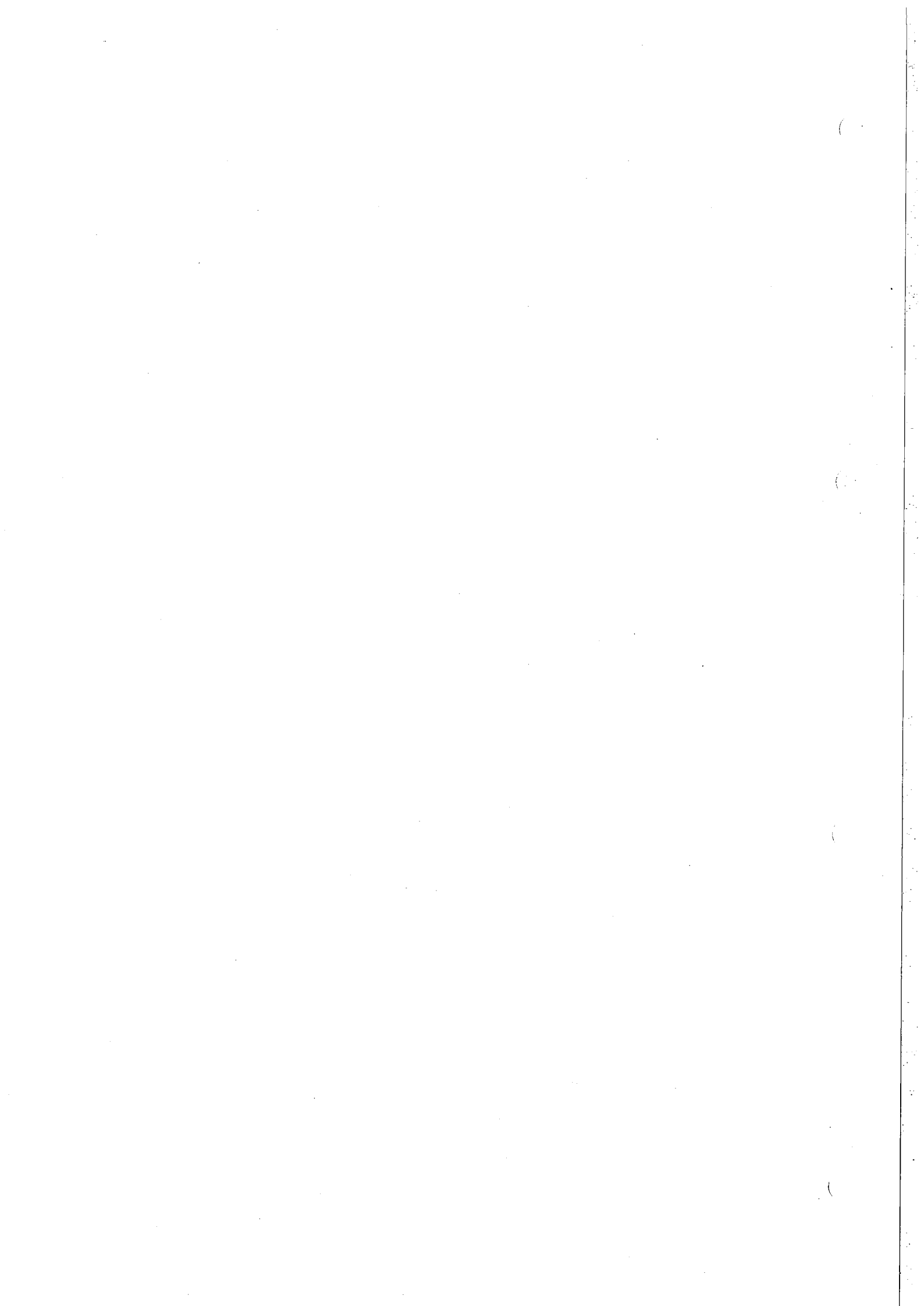
Etter at disse forandringer er utført, kan den plakat i cockpit som ble påbudt i LDP 22/56, pkt. 3, fjernes.

Detaljtegninger og deler fås fra fabrikken.

8/57 NY AKSEL FOR KONTRAVEKTENE I PROPELLEREN

For å hindre tretthetsbrudd i akselen for kontravektene, Part No. 53546 på Hamilton Standard propeller, type 3 D40-277 på Otter fly, skal denne aksel skiftes. Skiftingen er obligatorisk ved neste overhaling, men det anbefales at den gjøres snarest, unntagen hvis akselen ble skiftet ved siste overhaling.

Engineering Bulletin No. 39, serie "0", datert 22. mai 1957 fra De Havilland Aircraft of Canada, gir nøyaktige opplysninger om arbeidet. Department of Transport - Airworthiness Directive 56-13 DHC-3 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : (02) 94 20 00
Telefax : (02) 94 23 91
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY
DeHAVILLAND - 1A

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.

7D/73 KONTROLL AV FLYETS STYREORGANER

Påbudet gjelder:

Boeing Canada (De Havilland Canada): DHC-6 "Twin Otter"; alle serienummer.

Påbudet omfatter:

På grunn av kastevind under bakkeopphold har det i enkelte tilfeller oppstått skader på flyets styreorganer. Sprekkdannelse på den nedre del av rattstammen, og sprekker og bukler i en brakett for trinse til høyde/siderorskabler. I den bakre del av skroget har høyderorets kvadrant blitt deformert slik at braketten for høyderorets kvadrant har blitt utsatt for unormal belastning og blitt skadet.

For å kunne oppdage skader i disse områder skal følgende utføres:

1. Rattstamme:

- 1.1 Kontroller rattstammen for sprekker og annen skade. Kontroller visuelt den horisontale "Torque Tube" som utgjør nedre ende av rattstammen (P/N C3CF39-17) v.hj. av speil og en kraftig lykt. Vær spesielt oppmerksom på sveiser og området der balanserorets kjeder går ut.

Blir det under kontrollen funnet sprekker, skal rattstammen enten repareres eller skiftes ut med luftdyktig del i henhold til følgende retningslinjer:

- Er sprekkens lengde under 25 mm kan videre flyging inntil 150 flytimer tillates såfremt gjentatte kontroller med intervaller ikke overstigende 25 flytimer utføres.
- Er sprekkens lengde mellom 25 mm og 50 mm kan en flyging til nærmeste vedlikeholdsbase tillates.
- Er sprekkens lengde over 50 mm skal rattstammen repareres eller skiftes ut med luftdyktig del før neste flyging.

Anm: Et av følgende punkt oppfylder kravet til luftdyktig del:

- Ny, komplett, rattstamme (P/N C6CF1225-51).
- Den eksisterende rattstamme med ny nedre "Welded Assembly", P/N C3CF39-17, innstallert.
- Den eksisterende del reparert i henhold til fremgangsmåte spesifisert i De Havilland Service Bulletin (SB) No. 6/180, Revisjon B, datert 17.08.72.

01.07.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

- 1.2 Bytt ut nedre del av rattstammen med P/N C3CF39-19 i samsvar med de Havilland Modification No. 6/1433.
- 1.3 Kontrollen påkrevd i punkt 1.1 i denne LDP kan man se bort i fra dersom punkt 1.2 er utført.
2. Høyde-/siderors trinse brakett:
 - 2.1 Utfør kontroll og tiltak som beskrevet i DeHavilland SB No. A6/181 på brakettene, P/N C6FS 1263-27 og C6FS1263-29.
 - 2.2 Utfør DeHavilland Modification No. 6/1262 som beskrevet i De Havilland SB No. A6/181.
 - 2.3 Kontroll og tiltak som kreves utført under punkt 2.1 i denne LDP, kan man se bort i fra dersom punkt 2.2 er utført.
3. Høyderør kvadrant og brakett:
 - 3.1 Kontroller høyderorets kvadrant, P/N C6CFM1138-27, C6CFM1450-27 eller C6CFM1450-29, som i DeHavilland Illustrated Parts Catalogue 27-30-00, Fig. 1 side 0, datert 13.06.81, er identifisert som enhet P/N C6CF1137-1, -3, -5 eller -7, visuelt for indikasjoner på deformasjon.
 - 3.2 Demonter kvadrantens støtte brakett P/N C6CFM1142-1 og kontroller for sprekker ved hjelp av "Dye-penetrant" metoden. Kritiske områder er indre og ytre flater av de to festeørene på braketten.
 - 3.3 Dersom det under kontrollen blir funnet at høyderorets kvadrant er deformert, skal denne skiftes ut med luftdyktig del og brakett (P/N C6CFM1142-1) kontrolleres ved hjelp av "Dye penetrant" metoden, i samsvar med punkt 3.2 ovenfor, før neste flyging.
 - 3.4 Dersom det under kontrollen blir funnet at braketten for høyderorets kvadrant er skadet, skal denne skiftes ut med luftdyktig del før neste flyging.

Rapporter, eventuelt funn av skader, til Luftfartsverket, Hovedadministrasjonen, Avd. for luftfartsinspeksjon, Postboks 8124 Dep., 0032 OSLO.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

- Pkt. 1.1: Før neste flyging etter 20.05.92, dersom ikke utført i løpet av de siste 100 flytimer. Deretter med intervaller ikke overstigende 100 flytimer.
- Pkt. 1.2: Innen 1. juni 1993.
- Pkt. 2.1: Før neste flyging etter 20.05.92, og deretter daglig.
- Pkt. 2.2: Innen 1. juni 1992.
- Pkt. 3.1: Før neste flyging etter 20.05.92, dersom ikke allerede utført de foregående 400 flytimer og deretter med intervaller ikke overstigende 400 flytimer.

Anm.: *Inspeksjonsintervallet på 400 flytimer kan etter søknad til Luftfartsverket utvides med 20 flytimer (5%).*

01.07.93

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : (02) 94 20 00
Telefax : (02) 94 23 81
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTØRDREVNE LUFT-
FARTØY

DeHAVILLAND - 1B

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.

7D/73 Pkt. 3.2: Innen 400 flytimer eller fire kalendermåneder etter 20.05.92; det som kommer først, dersom ikke allerede utført de foregående 12 kalendermåneder.

Pkt. 1 Dersom flyet under bakkeopphold blir utsatt for en gjennomsnittlig
og 2: vindstyrke på 30 knop eller mer; før neste flyging.

Referanse:

Kanadisk AD CF-72-06R4.

01.07.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

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 LDPs nummer.



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
DeHavilland-2

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.

8/73 KONTROLL AV BAKRE VINGEBJELKE PÅ TWIN OTTER.

Kansellert av LDP 20/91

Påbudet gjelder:

DHC-6 Twin Otter, S/N 1 til og med 330. Påbudet gjelder ikke for fly der DeHavilland Modification No. 6/1301 er utført.

Påbudet omfatter:

1. Kontroller de øvre flensene på bakre vingebjelke, (top flange of wing rear spar attachment caps, P/N C6WML032) som omtalt under paragraf A i DeHavilland Service Bulletin No. 6/295, Revision B.
2. Kontroller skjøte-platene på bakre "spar fittings" vertikale og horisontale ben mellom vingestasjon 87 og 91 for sprekker eller ovale naglehull.

Deler med sprekk eller ovale naglehull må skiftes ut med kontrollerte og godkjente deler før neste flyging.

Hvis kontrollen under pkt. 1 av denne LDP avslører sprekker, deles disse inn i følgende grupper med hensyn til krav om utskifting, reparasjon og videre kontroll:

- Gruppe A: Langsgående sprekk innenfor tredje nagle, tverrgående sprekk i flensen, eller flere langsgående sprekker slik at det skadete området er mer enn 50 tommer langt.
- Gruppe B: Sprekker som faller i kategori (b) av "Compliance Instructions" i DeHavilland Service Bulletin No. 6/295, Revision B.
- Gruppe C: Sprekker som faller i kategori (c) av "Compliance Instructions" i samme Bulletin.
- Gruppe D: Sprekker hvis omfang er større enn gruppene B og C, men som ikke strekker seg innenfor nagle 10 og hvor det skadete området er mindre enn 30 tommer langt.

Gruppe E: Sprekker i området mellom nagle 3 og nagle 10.

Gruppe F: Sprekker i et område som er fra 30 til 50 tommer langt.

Hvis kontrollen under pkt. 1 av denne LDP avslører sprekker i gruppe A, må den skadete bjelkeflens skiftes før videre flyging. Bjelkeflens som innmonteres, må ha vært kontrollert for sprekker som omtalt under pkt. 1, og omfattes også av kravene til gjentatt kontroll.

Hvis kontrollen avslører sprekker i gruppe B eller C, kan flyet brukes til neste inspeksjon uten reparasjon.

forts.

8/73
forts.

Hvis kontrollen avslører sprekker i gruppe D, må bjelkeflensen repareres som omtalt under paragraf B i DeHavilland Service Bulletin No. 6/295, Revision B før videre flyging.

NB! "Dye penetrant" inspeksjonen referert til i figur II, skal utføres ved hjelp av et 10 gangers forstørrelsesglass.

Hvis kontrollen avslører sprekker i gruppene E eller F, må bjelkeflensen repareres som ovenfor før videre flyging.

I tillegg må den skadete bjelkeflensen skiftes ut innen 1200 flytimer eller 6 måneder regnet fra inspeksjonsdatoen, det som kommer først.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Førstegangskontroll ble påbudt utført innen 12. mars 1973 i utgave 1 av denne LDP.

Dersom det ikke oppdages sprekker, skal kontrollen gjentas med et intervall på 1200 flytimer eller 6 måneder, det som kommer først.

Hvis det oppdages sprekker, skal kontrollen gjentas med følgende intervaller:

Gruppe B; 600 flytimer eller 3 måneder, det som kommer først.

Gruppe C; 100 flytimer eller 14 dager, det som kommer først.

Gruppe D; (Kontroll av reparasjonen) 1200 flytimer eller 6 måneder, det som kommer først.

Gruppe E; (Kontroll av reparasjonen) 100 flytimer eller 14 dager, det som kommer først.

Gruppe F; Ingen gjentatt kontroll da flensen skal skiftes før ny kontroll er påkrevet.

Pkt. 2: Innen 100 flytimer eller 14 dager, det som kommer først, regnet fra 26. mars 1973. Deretter med et intervall på 1200 flytimer eller 6 måneder, det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 73-5-3 og DeHavilland Service Bulletin No. 6/295, Revision B, datert 16. november 1972 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
 Hovedadministrasjonen
 Avd. for Luftfartsinspeksjon
 Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
 Telefon Oslo 02 1213 40
 AFTN ENFA
 Tlgr CVAIP OSLO
 Telex 17511 Idaln

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD
(LDP)

Motordrevne luft-
 fartøy
 DeHavilland-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.

26/73 INSPEKSJON AV VINGESTAG PÅ DHC-2

Påbudet gjelder:

Alle DeHavilland DHC-2 Beaver.

KANSELLERT

Påbudet omfatter:

For å forhindre materialbrudd i vingestenderens innfestning til vingen, skal følgende utføres:

1. På fly med vingestendere C2W-545A eller C2W-546A:

Løsgjør vingestenderne fra vingefestet. Stenderens øvre festebeslag skal undersøkes i overgangen mellom øre og beslag. Overgangen skal være jevn, uten sprang, med en radius på 1/8" og være fri fra skrammer eller andre skader.

Om en finner skader eller at radius ikke er den korrekte, skal vingestenderen byttes ut mot vingestender C2W-1103A/1104A eller C2W-1115-1/-2, innen 100 timers gangtid etter denne inspeksjon.

Kontroller festebeslaget for sprekker, spesielt i området ved overgangen mellom øre og beslag, ved å bruke "dye penetrant" metoden og lupe med minst 10 ggr. forstørrelse.

Om en finner sprekker skal vingestenderne byttes ut mot vingestendere C2W-1103A/1104A eller C2W-1115-1/-2 før videre flyging.

Sprekker som er funnet skal rapporteres til Luftfartsverket, avd. for Luftfartsinspeksjon.

2. På fly (maksimum vekt 5100 lbs.) med vingestendere C2W-469A/470A, C2W-473A/474A, C2W-545A/546A, C2W-685A/686A, C2W-1103A/1104A, C2W-1115-1/-2 og C2W-573/574 (bare på flyet med serienr. 80):

Vingestendere skal byttes ut til de gangtider som er angitt nedenfor. Unntak fra dette er vingestender C2W-1115-1/-2.

Ved utbytte av vingestender skal nye bolter brukes for feste av stender. Godkjente bolter er følgende:

- AN 180-26 - Bolt-Strut, Lower Attachment
- C2W-497 - Bolt-Strut, Upper Attachment

3. Vingestendere, som er modifisert eller reparert ifølge nedenstående, skal byttes ut til tider som angitt i DeHavilland Service Bulletin

forts.

26/73
forts.

No. 2/3, Series DHC-2 Beaver, datert 20. november 1971.

Vingestendere, type C2W-545A/546A, modifisert etter Modification S.O.O. 2040 og Kit C2W-1113 til:

RU C2W-545A/546A
RL C2W-545A/546A
RUL C2W-545A/546A

Vingestendere, type C2W-1103A/1104A, reparert etter Modification S.O.O. 2040 og Kit C2W-1113 til:

RU C2W-1103A/1104A
RL C2W-1103A/1104A
RUL C2W-1103A/1104A

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 100 timers gangtid regnet fra 20. juni 1973, om ikke allerede utført i løpet av de siste 400 timers gangtid. Deretter ved gangtidsintervall som ikke overstiger 500 timer.

Pkt. 2: a) Vingestendere C2W-545A/546A og C2W-573/574 (bare på fly med serienr. 80):

Stenderne skal byttes ut før de har oppnådd en total gangtid på 2600 timer.

b) Vingestendere C2W-496A/470, C2W-473A/474A og C2W-685A/686A:

Stenderne skal byttes ut før de har oppnådd en total gangtid på 5000 timer.

c) Vingestendere C2W-1103A/1104A:

Stenderne skal byttes ut før de har oppnådd en total gangtid på 10000 timer.

Referanser:

Canadian Air Transportation Administration, N-AME-AO No. 11/72, datert 18. februar 1972, DeHavilland Service Bulletin No. 2/3, Series DHC-2 Beaver, datert 20. desember 1967, ny utgave datert 20. november 1971 og DeHavilland Engineering Bulletin Series B, No. 32, datert 10. august 1964, 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 ldal n

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-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.

34/73

KONTROLL AV WIRE-SEGMENTENE FOR MOTOR- OG FLAPS KONTROLLSYSTEMET I
TAKKONSOLEN PÅ DHC-6/TWIN-OTTER

Påbudet gjelder:

Karrellest av LDP 20/91 91-020

DeHavilland DHC-6 Twin-Otter, med serienr. 1 til og med 420.

Påbudet omfatter:

Sprekker i wire-segmentene ("control cable quadrants") P/N C6-CE-1010-27 og 29, montert i takkonsolen ("overhead control console"), har forekommet. Segmentene inngår i motor- og flaps kontrollsystemet, og da et eventuelt brudd i et wire-segment kan føre til fastlåsing av kontrollene i denne konsolen, skal følgende utføres:

Undersøk wire-segmentene ("control cable quadrants") P/N C6-CE-1010-27 og 29 som angitt i DeHavilland Service Bulletin 6/298, Revision B, datert 30. november 1973 eller senere revisjon godkjent av det kanadiske Ministry of Transport.

Dersom en finner sprekker skal segmentene byttes ut som angitt i ref. Service Bulletin.

Merk! Kravet om gjentatt inspeksjon bortfaller dersom DeHavilland modifikasjon No. 6/1467 innføres (utskifting av wire-segmentene med nye, P/N C6-CE-1421-27).

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid regnet fra 1. juli 1973 dersom ikke allerede utført, og deretter med 200 timers gangtidsintervall.

Dessuten hver gang nevnte konsol er gjenstand for reparasjon, overhaling eller vedlikeholdsarbeid.

Referanser:

N-AME-AO No. 27/73 og DeHavilland Service Bulletin No. 6/298, Revision B, datert 30. november 1973 omhandler samme sak.

49/74

KONTROLL AV EKSHAUST VARMEANLEGGET PÅ DEHAVILLAND DHC-2 BEAVER

Påbudet gjelder:

DeHavilland DHC-2 (mkI) "Beaver".

Påbudet omfatter:

For å forhindre kulloksyd - CO - fra å lekke inn i flyet, med derav følgende

forts.

49/74
forts.

fare for forgiftning av fører og passasjerer, skal følgende kontroll utføres:

Ekshaustvarmeanlegget skal demonteres og kontrolleres visuelt for sprekker eller hull som kan medføre lekkasje av kulloksyd til varmluften. Både ekshaustrørst og varmevekslerørret skal kontrolleres på fly utstyrt med "intensifier tube cabin heater". Spesielt nøye skal sveisete områder kontrolleres med hensyn til sprekker og varmeanleggets tilstand må vurderes med hensyn til avflaking av gods og derav reduksjon i godstykkelser.

Deler som har feil eller mangler skal skiftes ut med nye eller repareres innen videre flyging.

Reparasjoner med sveising skal utføres i samsvar med FAA Advisory Circular 43.13-1 av autorisert flysveiser.

Tid for utførelse:

Innen 110 flytimer regnet fra første inspeksjon av varmluftanlegget etter 28. oktober 1974 og deretter med et inspeksjonsintervall på maksimum 110 flytimer.

Referanse:

FAA AD 74-17-03 omhandler samme sak.



LUFFARTSVERKET
Hovedkontor
Avd. for Luftfartstilsyn
Postboks 18 4030 Oslo Lufthavn
Telefon: 02 22 11340
AFIN: ENFEKA
Tlgr: 02 24 0510
Telex: 1511 211

LUFDDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-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.

3/76 KONTROLL AV TILBAKESTRØMSRELÉ

Påbudet gjelder:

Alle serier DeHavilland Aircraft og Canada Ltd., DHC-6, Twin Otter som har Hartman tilbakestrømsrelé P/N A700-AAP eller A700-AP montert.

Påbudet omfatter:

For å forhindre delvis eller fullstendig elektrisk sammenbrudd på grunn av sammensveising av kontaktflatene på tilbakestrømsreléer på DHC-6, skal følgende utføres:

1. For fly med tilbakestrømsreléer med en gangtid mellom 1000 og 2400 timer siden ny eller overhalt, eller fly med reléer med mindre enn 1000 timers gangtid siden ny eller overhalt og som er blitt benyttet til "cross generator motor starts", skal følgende utføres:

- a) Ta ut tilbakestrømsreléene fra flyet.
- b) Kontroller kontaktflatene for sår, korrosjon eller andre uregelmessigheter ved hjelp av et forstørrelsesglass med 10 ganger forstørrelse.
- c) Kontroller reléet for tegn til overoppheting.

Hvis noen av de ovenstående feil blir funnet, skal reléet skiftes med et nytt eller et som er reparert og kjørt i benk i henhold til fabrikkens forskrifter.

2. For fly med tilbakestrømsreléer med mer enn 2400 timers gangtid siden ny eller overhalt, skal følgende utføres:
 - a. Hvis ikke allerede utført skal reléet kontrolleres som foreskrevet i pkt. l innen de neste 25 timers gangtid.
 - b. Hvis reléet ikke er blitt kjørt i benk iflg. PSM 1-6-2, Part 7 eller PSM 1-63-2, kapittel 24-30-00 i løpet av de foregående 2400 timers gangtid, må dette foretas innen 100 timers gangtid.
3. For de serier DHC-6 som er berørt av ovenstående skal følgende advarsel føres inn i Flight Manual, Normal Operating Procedures Section:

CAUTION

"Cross generator starting is detrimental to generator brushes and to reverse current cut-out operation (may cause eventual contact welding). Therefore, except in an emergency, cross generator starting is prohibited".

forts.

3/76
forts.

4. Etter en oppstart hvor "cross-generator" motor start har vært utført, skal pkt. 1 utføres innen de neste 25 timers gangtid.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 25 timers gangtid.
- Pkt. 2a: Innen 25 timers gangtid.
- Pkt. 2b: Innen 100 timers gangtid.
- Pkt. 3: Innen 10 timers gangtid.
- Pkt. 4: Innen 25 timers gangtid.

Referanser:

Kanadisk Airworthiness Directive CF-75-11 og DeHavilland Aircraft of Canada Service Bulletin No. 6/338.

11/76 KONTROLL AV SIKRINGER I VEKSELSTRØMSKRETSEN

Påbudet gjelder:

DeHavilland og Canada, type DHC-6 med "Flitetronic" inverter.

Påbudet omfatter:

For å unngå fullstendig tap av vekselstrøm i flyet som følge av eventuelle feil i vekselstrømskretsen, skal alle trege sikringer skiftes ut ifølge DHC Service Bulletin No. 6/263, Revision D, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 9. juni 1976.

Referanser:

Kanadisk AD CF-75-6 datert August 12, 1975. DeHavilland of Canada DHC Service Bulletin No. 6/263, Revision D, datert 30. september 1974 eller senere revisjoner.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon: Oslo (02) 1213 40
AFTN : ENF3YA
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy

De Havilland-6A
Erstatter
De Havilland-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.

71/76 SPREKKKONTROLL AV STRUKTUR FOR FESTE AV HØYDERORETS KONTROLLORGANER UNDER DØRKEN I FØREKABINEN

Påbudet gjelder:

kansellert av LDP 21/9/91 91-021

DeHavilland Aircraft of Canada Ltd., DHC-6 Twin Otter fly med serienr. 2 til og med 494 og 497 til og med 503, 505 og 507.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig tap av høyderorskontrollen skal monteringsstrukturen, "Housing Assembly - Lower" delnr. C6CFM 1268-1, kanal delnr. C6FS 1229-37 og forsterkning delnr. C6FS 1229-31 kontrolleres for sprekker, som vist i DeHavilland Service Bulletin 6/348 revisjon A datert 30. august 1976 eller senere revisjoner.

Kontrollen gjelder ikke fly som er modifisert i henhold til DeHavilland Modification No. 6/1594.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 24. mai 1977 og deretter med intervall på 200 timer eller etter st flyet har stått parkert med "gustlock" på i vindstyrke over 35 m.p.h.

Referanser:

Kanadisk AD CF-77-05 og DeHavilland Service Bulletin 6/348 revisjon A datert 30. august 1976 omhandler samme sak.

99/77 FORANDRING AV TILBAKESTRØMSRELÉET

Påbudet gjelder:

DeHavilland of Canada Ltd. modell DHC-6 med serienr. 1 til og med 530.

Påbudet omfatter:

For å unngå total strømsvikt på grunn av at kontaktene på Hartman tilbakestrømsrelé A700AP eller A700AAP sveiser seg sammen med påfølgende gjennom-brenning av relédekselet og nærliggende ledninger, skal DeHavilland Modification No. 6/1598 utføres i henhold til DeHavilland Service Bulletin No. 6/353.

Tid for utførelse:

Innen 800 timers gangtid eller senest et år etter 1. november 1977, det som kommer først dersom ikke DeHavilland Modification No. 6/1591 er utført.

1.11.1977

forts.

Motordrevne luftfartøy
De Havilland-6A
Erstatter De Havilland-6

99/77

forts. Referanser:

Kanadisk AD CF-77-08 datert 10. august 1977.

85/78

Kansellert av LDP 21/91 91-022
KONTROLL, REPARASJON ELLER UTSKIFTING AV HUDPLATER I SKROGET

Påbudet gjelder:

The DeHavilland of Canada Ltd modell DHC-6 til og med serienr. 411 som ikke er modifisert i henhold til "Modifications" 6/1461 (eller 6/1553) og 6/1462.

Påbudet omfatter:

P.g.a. sprekkdannelse i flensen på hudplater i skroget, stasjonsområde 218.125 og 219.525, skal deHavilland Service Bulletin 6/371 datert 2.juni 1978 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen de tidsfrister som er angitt i gjeldende Service Bulletin.

Referanse:

Kanadisk AD CF-78-17

R. Ulltang

R. Jacobs

15. desember 1978



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordr. luftfartøy
De Havilland-7a
Erstatter De Havilland
-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.

12/79

KONTROLL OG REPARASJON AV HØYDERORSKONTROLLSYSTEMET

Påbudet gjelder:

De Havilland Aircraft of Canada Ltd. modell DHC-6 Twin Otter med serienr. 331 til og med 563, 565 til og med 587, 589 til og med 598, 600, 601, 603 og 604.

Påbudet omfatter:

For å være sikker på at høyderorskrollsystemet virker tilfredsstillende, skal kontroll og reparasjon utføres som vist i de Havilland Service Bulletin No. 6/379 datert 11. desember 1978 eller senere revisjoner:

1. Kontroller bolter for feste og reparer om nødvendig som vist i Service Bulletin 6/379.
2. Utfør modifikasjon 6/1679 iflg. Service Bulletin 6/379.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 100 timers gangtid etter 5. mars 1979.

Pkt. 2: Innen 800 timers gangtid eller innen 6 mndr. etter 5. mars, det som kommer først.

Referanser:

Kanadiske AD CF-79-02

Erstattet av 9/79

32/79

SPREKKONTROLL AV STØTSTENGER I VINGEKLAFFSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Alle DeHavilland Aircraft of Canada Ltd. DHC-6 Twin Otter modeller med en total gangtid på mer enn 800 timer.

Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig asymetri i vingeklaffsystemet under flyging

CANCELLED

forts.

1. juni 1979

Motordrevne
luftfartøyer

DeHavilland-7a
Erstatter DeHavilland-7

32/79
forts.

forårsaket av brudd på støtstenger skal følgende utføres:

1. Inntil pkt. 2 og 3 er utført skal bruk av vingeklaffer begrenses til maksimum 15 grader. Farten må ikke overstige 1.3 ganger steilehastighet med vingeklaffer utfelt (ref. steilehastighetsdiagram i AFM Performance Section).
2. Foreta sprekkkontroll av støtstengenes endestykker visuelt og etter "dye penetrant" metode. Særlig oppmerksomhet vies området hvor krymping ("swaging") forekommer og hvor vingeribbenes ruller er i kontakt med støtstengene. Delnr. involverte er C6CW 1029-1 eller -3 C6CW 1051-1 eller -3 eller C6W 1024-1, C6Cf 1085-1 eller -3 eller -5. Lakken må fjernes der hvor "dye penetrant" metoden benyttes. Lakker på nytt etter utført kontroll.
3. Dersom sprekker blir funnet innen 6 tommer på enden av støtstangen, må den skiftes ut med en som er luftdyktig eller ny innen luftfartøyet tas i bruk.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Før første flyging etter mottakelsen av denne LDP.
- Pkt. 2: Innen 20 timers flyging eller innen 30 dager etter 1. juni 1979, det som kommer først.

Referanser:

Kanadaisk AD CF-79-04 datert 20. mars 1979.

R. Ulltang

R. Jacobsen

1. juni 1979

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Med hjemmel om lov om luftfart av 11. juni 1993 kap. IV § 4-1 og kap. XV § 15-4, fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

6A/80 KONTROLL/UTSKIFTING AV STØTSTENGER I VINGEKLAFFSYSTEMET

Påbudet gjelder:

De Havilland Inc. DHC-6 "Twin Otter".

Påbudet omfatter:

For å gjøre vingeklaffsystemets støtstenger "fail-safe" og mer motstandsdyktige mot korrosjon, skal følgende tiltak utføres:

1. Luftfartøy hvor Post-Mod 6/1487, Mod 6/1710 og 6/1714, eller Post-Mod 6/1710 eller 6/1714 er utført i henhold til SB 6/388, rev C, datert 29.10.82:

Kontroller vingeklaffsystemets støtstenger i henhold til SB 6/388 og Figure 1.

2. Luftfartøy hvor Mod 6/1781 er utført:

Kontroller vingeklaffsystemets støtstenger som er montert i henhold til SB 6/502, datert 24.03.89. Utfør kontrollen i henhold til fabrikantens vedlikeholdsunderlag.

3. Dersom det blir funnet defekte støtstenger ved utførelse av pkt. 1 eller pkt. 2 i denne LDP, skal disse erstattes med luftdyktige støtstenger som er listet i SB 6/502.

Tid for utførelse:

1. Intervaller ikke overstigende 800 flytimer, eller 1 kalenderår; det som kommer først.

Anm.: Inspeksjonsintervallet på 800 flytimer kan om nødvendig, for å kunne utføre kontrollen samtidig med det planlagte vedlikehold, justeres opp med inntil 40 flytimer (5%).

2. Intervaller ikke overstigende 2400 flytimer, eller 2 kalenderår; det som kommer først.
3. Før videre flyging.

01.04.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Referanse:

CF-79-22R2.

7/80

MODIFIKASJON AV "BETA RANGE THROTTLE ARMING SWITCH"

Påbudet gjelder:

DeHavilland of Canada Limited modell DHC-6 med serienr. 1 til og med 450.

Påbudet omfatter:

For å være sikker på at "beta range throttle arming switch" virker korrekt skal modifikasjon 6/1492 som vist i DeHavilland Aircraft of Canada Ltd Service Bulletin No. 6/309 revisjon C datert 1. oktober 1976 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 1000 timers gangtid eller innen 6 mndr. etter 28.januar 1980 det som kommer først.

Referanser:

Transport Canada AD CF-79-24

28.1.80

