

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

(LDP)

GENERELT
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.

8/56 GASSHÅNDTAK MED BØYELIG OVERFØRING

En del flytyper, blant annet Auster og Luscombe, har gasshåndtak av den type som trekkes ut og inn av instrumentbrettet, og overføringen av bevegelsen skjer ved Bowdenkabel. Det viser seg at den indre kabel i Bowdenkabelen etter lang tids bruk kan svekkes og briste slik at flygeren mister kontrollen over motoren. De konstruksjoner hvor håndtaket ikke er hindret fra å vri seg, slik at den indre kabel kan tvinnes, er mest utsatt.

Flyeiere må være oppmerksom på dette under bruk og daglig ettersyn. Hvis kabelen er svekket, merkes dette på at overføringen blir bløt, når man beveger håndtaket. I så tilfelle bør overføringen kontrolleres eller skiftes. På de konstruksjoner hvor det er mulig å kontrollere den indre kabel, bør dette gjøres minst ved heloverhaling av flyet.

12/56 VEDLIKEHOLD AV TREFLY

Erfaring har vist at gamle trefly ofte får skader fordi treverket ødelegges av fuktighet og limingen blir dårlig. Fly som står meget ute er særlig utsatt. Slike skader er meget vanskelig å oppdage ved den vanlige besiktelse for forlengelse av luftdyktighetsbevisets gyldighetstid.

For fremtiden skal derfor alle fly med trekonstruksjon i vinger eller kropp, som er mer enn 5 år gamle, gis et grundig ettersyn av autorisert mekaniker eller autorisert verksted med ikke over et års mellomrom. Vedkommende mekaniker eller verksted må avgjøre på skjønn i hvert enkelt tilfelle hvor langt man skal gå i retning av å fjerne finerkledning osv., men han skal overbevise seg om at styrken av konstruksjonen ikke er blitt svekket i den grad at det går ut over luftdyktigheten.

Eieren kan selv velge tidspunkt for ettersynet, men Luftfartsdirektoratets avdeling for flyteknisk kontroll skal varsles i så god tid at det er mulig å sende en offentlig kontrollør til å følge ettersynet.

Etter 1. januar 1957 vil fly som ikke har fått ettersyn som omtalt foran, ikke få sine luftdyktighetsbevis fornyet.

Fly med vinger med trebjelker, men trukket med duk, slik som blant annet Piper Cub, kommer ikke inn under denne bestemmelse.

20/57 SPREKKER I GAFFELFORMEDE BESLAG

Det har vist seg at ikke alle er klar over at gaffelformede beslag undertiden kan påkjennes slik at det oppstår sprekker ved at den skrue som går gjennom dem trekkes for hardt til. Luftfartsdirektoratet vil derfor gjøre oppmerksom på følgende:

Gaffelformede beslag faller i 3 typer. Den første er beslag hvor det ikke skal være noen bevegelse, og hvor den del som går inn i gaffelen fyller denne helt ut, eventuelt ved at det er anbrakt mellomlagsskiver. Beslag av denne type kan den bolt som går gjennom beslaget trekkes til uten noen fare, idet kraften overføres direkte fra gaffelen til den del som går inn i gaffelen.

Andre beslag er beregnet på at det skal være en viss bevegelse, men det er satt inn en avstandshylse i gaffelen, slik at den indre del dreier seg om hylsen. Slike beslag kan også trekkes til, idet kraften overføres gjennom avstandshylsen.

Den tredje type har bevegelse, og det er en viss klaring mellom den del som går inn i gaffelen og innsiden av gaffelen. Slike beslag er oftest forsynt med splintebolter, men det hender at de er utstyrt med skrue med mutter. Disse beslag er farlige hvis skruen trekkes til for hardt, fordi gaffelen kommer i spenn som gradvis kan føre til sprekkdannelse eller tretthetsbrudd. De må derfor trekkes til meget forsiktig.

Beslag av denne type bør ikke forsynes med "elastic stop"-mutter, men med kronemutter og splint. Hvis det brukes "elastic stop"-muttere, må man passe på at det blir satt på nye og hele muttere, fordi sikringen av en "elastic stop"-mutter blir mindre effektiv når mutteren ikke kan trekkes ordentlig til.

2/58 FESTE AV STREKKFISKER

På en rekke mindre fly, deriblant Piper Cub, er overføringen av bevegelsen til rorene gjort på den måten at styreledningen ender i en strekkfisk, og så er gaffelen på strekkfisken skjøvet over flyndren på roret og festet med en bolt. Hvis boltene trekkes for hardt til, kan gaffelen klemme mot flyndren, slik at strekkfisken ikke kan dreie seg fritt om boltene. Følgen er at når man beveger roret, så bøyes endestykket om gaffelen på strekkfisken fram og tilbake, og man risikerer tretthetsbrudd i gjengene.

Samtlige flyeiere bes være oppmerksom på dette, og passe på at strekkfisker som er festet direkte til rorflyndrene har fri bevegelse.

24/58 LAGRING AV FLY

Luftfartsdirektoratets besiktelsesmenn legger ofte merke til at fly og flydeler som ikke er i bruk, ikke blir tatt vare på. Flyene står ute i delvis demontert tilstand, vinger ligger på bakken i lang tid i sol og regn, og forskjellige deler ligger slengt omkring.

En spesiell ting som er funnet i det siste er at stendere med innskrudde endestykker er blitt liggende ute etter at endestykkene er skrudd ut. Resultatet er at det kommer vann inn i stenderne, og at de ruster innenfra.

Flyeierne bes være oppmerksom på at dårlig lagring ikke bare kan påføre dem betydelige utlegg på grunn av direkte skader, men at de også kan risikere at Luftfartsdirektoratet påbyr at fly eller deler som ikke har vært forsvarlig lagret, skal overhales ved et verksted for at man skal være sikker på at de ikke har tatt skade.

1/59 VARMEAPPARATER

De fleste varmeapparater er basert på at frisk luft oppvarmes med ekshaustgass, enten fra motoren eller fra et særskilt forbrenningskammer. I alle tilfelle ledes varmen gjennom en metallvegg fra ekshausten til friskluften. Myndighetene forlanger at trykket på friskluftsiden skal være høyere enn på ekshaustsiden, slik at hvis det blir sprekker lekker det frisk luft inn i ekshaustsystemet og ikke omvendt. Tilliten til denne sikkerhetsforanstaltningen er så stor at man hittil har ansett ekshaustforgiftninger for utelukket med denne type apparater.

Et inntruffet tilfelle har imidlertid vist at slike varmeapparater er betydelig farligere enn antatt. Under visse forhold kan materialet bli så svekket at hele stykker faller ut, da forsvinner trykkforskjellen og ekshaust og luft blandes. Derved kommer det ekshaust inn i frisklufts-systemet og derfra inn i kabinen.

Luftfartsdirektoratet pålegger derfor flyeierne å være spesielt oppmerksomme på farene for ekshaustforgiftning fra varmeapparater som tar varme fra ekshausten fra motorene ("exhaust heaters") eller som forbrenner bensin ("combustion heaters"). Det er så mange typer av disse at det er umulig å gi detaljerte forskrifter for hver type, men følgende alminnelige regler må følges:

1. Fabrikkens forskrifter for vedlikehold, kontroll og overhaling må anskaffes og følges.
2. Materialet må kontrolleres, ikke bare for tæring og sprekker, men også for tegn på interkrystallinsk korrosjon. Slik korrosjon kan ofte være vanskelig å oppdage.
3. Det viser seg at interkrystallinsk korrosjon ødelegger materialet meget hurtigere ved høyere temperatur enn ved lavere. Vær derfor nøye med justering av de organer som regulerer eller begrenser temperaturen. Hvis man vet at et varmeapparat har vært sterkt overhett, bør det kontrolleres.

4. Flygerne må advares mot farene ved ekshaustforgiftning, og få beskjed om å slå av varmeapparater og luftte hvis de merker lukt av ekshaust, hodepine eller tegn på dødsighet. Ekshaustforgiftning er lumsk, fordi symptomene er svake i begynnelsen, slik at man ikke skjønner at man blir forgiftet. Når man oppdager det, kan det være for sent.

4/59

RUSTDANNELSE I STÅLRØRSKROPPER SOM HAR VÆRT I VANN

Erfaring viser at stålrørskropper ofte ruster innenfra, særlig hvis kroppen har vært i saltvann. Rusten er meget farlig, fordi den er så vanskelig å se. Man risikerer derfor at en flykropp kan bli så svekket at den kan få brudd i luften, før rusten blir oppdaget. Rustdannelsen har også stor økonomisk betydning, fordi reparasjoner av en rustet kropp pleier å bli dyre.

Flyeiere må derfor være oppmerksom på følgende:

1. Stålrørskropper må beskyttes omhyggelig mot rust, særlig må man passe godt på at vann ikke kan trenge inn i rørene. Av den grunn må det aldri borres huller i stålrørskropper som opprinnelig er tette. Hvis kroppene ikke er tette, bør rørene beskyttes innvendig. Det har vist seg at vann kan trenge inn gjennom porøse steder i sveisene på kropper som ellers skulle være tette, derfor lønner det seg å lakkere kroppene utvendig etter sveisingen.
2. Stålrørskropper må absolutt hindres fra å komme i vann, spesielt saltvann. Man skal være oppmerksom på at det ofte er lett å dyppe halen i vannet når man trekker et flottørfly opp på en bratt slipp.
3. Hvis en stålrørskropp har vært i vann, må flyet kontrolleres av et autorisert verksted. Ved å kontrollere og ta forebyggende forholdsregler straks, kan man ofte spare omfattende reparasjoner senere.

11/62

STYRELEDNINGER I SEILFLY

I sommer inntraff et tilfelle hvor siderørsledningen på en Bergfalke røk under flyging ved den gjennomføring som sitter i forkant av baksetet under vanlig skoleflyging. I dette tilfelle fikk instruktøren tak i enden av styreledningen med hånden og greide å lande seilflyet, men tilfellet var utvilsomt meget farlig.

Undersøkelse viste at det var brukt 2,5 mm kabel, 5 x 7 med hampekjerne, og at wiren var en del slitt i føringene. Strekkprøver viste at wiren vanlig holder ca. 360 kg, men på et sted hvor den hadde gått gjennom en føring holdt den bare 90 kg. På det svake sted var det ikke brukne tråder som kunne påvises på den vanlige måten ved å stryke en tvistdott langs wiren, men en del tråder var blitt flate, og det så ut til at trådene var blitt sprø.

Denne type wire brukes en del i tyske glidere, og Luftfartsdirektoratet kommer til å ta saken opp med den tyske luftfartsmyndighet. I mellomtiden vil Luftfartsdirektoratet gjøre oppmerksom på at denne type wire meget lett kan bli svekket der den går over føringer og at svekkelsen ikke som vanlig ses av brukne tråder. Luftfartsdirektoratet påbyr at denne type wire holdes under nøye observasjon og henstiller at den skiftes ut med 3/32", 7 x 19 "extra flexible" styreledningswire for fly.

13/64 LIMFORBINDELSE I ELDRE SEILFLY

Det har vist seg at visse typer lim ødelegges ved lagring og det har vært en del brudd på fly i luften. I de siste par år har det vært 2 tilfelle av vingebrydd med svenskbygde fly - 1 Weihe og 1 Kranich, i begge tilfelle kom flygerne ned i fallskjerm - og svenskene har nå kassert alle seilfly bygget før 1946, mens de som er bygget mellom 1946 og 1950 bare skal få gå 5 år fra nå.

Eldre seilfly er limt med flere typer lim. De eldste er limt med kasein lim, dette råtner hvis det står lenge fuktig, men det er lett å konstatere om limingen er dårlig. Fly bygget mellom 1940 og 1950 er limt med forskjellige typer harpiks lim, og det viser seg at disse undertiden smuldrer til pulver, slik at limingen mister styrken. Tapet av styrke varierer meget med lim-sorten, og med hvordan arbeidet er utført, visse limtyper er bare tilfredsstillende når delene er passet godt sammen, slik at limlaget er tynt. Det er meget vanskelig å forutsi hvor meget styrken av limfuger svekkes etter en viss tid med en bestemt limsort, men man skal være forsiktig med alt harpikslim fra den tiden. I Norge har man hatt smuldring med Kaurit W. et urea formaldehyd-lim som var meget brukt en tid, særlig i Sverige, det er blankt og helt sort. Etter 1950 er man gått over til andre limtyper, hvorav Aerolite er mest kjent, de ser ut til å holde bra.

De eldre seilfly i Norge er vesentlig av typen Gronau Baby, som er temmelig robust bygget, og Luftfartsdirektoratet vil derfor ikke nedlegge forbud basert bare på bestemte år. Foreløpig blir alle brukere varslet om at de må være meget på vakt mot dårlige limforbindelser. Hvor man kan komme til skal man kontrollere fugen ved å trykke forsiktig med fingrene, man skal også se inn i vingene etter dårlige ribber, og kjenne om forkantfireren sitter fast til ribbene. Hvis man hører noe som skrangler i forkanten, må den skjæres opp, det er et tegn på at ribbene er gått opp i limingen.

Inntil videre er det altså brukerne selv som må avgjøre om det er forsvarlig å bruke de gamle seilfly, Luftfartsdirektoratet kommer til å se nøyer på saken når de enkelte fly skal besiktes. Det vil neppe lønne seg å overhale slike seilfly eller utføre store reparasjoner, da man aldri kan vite hvor lenge det blir tillatt å fly med dem.

4/65 REPARASJON AV METALLPROPELLER

En propell med blader av lettmetall kan repareres hvis bladene er blitt bøyd, men dette er et arbeid for spesialister, og fabrikantene gir meget strenge regler for hva som er tillatt. Metallpropeller som er blitt bøyd, må derfor sendes til en autorisert propellmekaniker eller et autorisert verksted for reparasjon.

Det er kommet Luftfartsdirektoratet for øre at enkelte flyeiere har rettet propeller delvis før de sender dem til verkstedene. Dette er meget farlig, da det gir verkstedet et misvisende inntrykk av hvor stor skaden opprinnelig var, og er derfor strengt forbudt. Verkstedene bør, for ikke å risikere selv å bli trukket til ansvar, nekte å reparere propeller når det er usikkert hvor stor skaden opprinnelig har vært.

16/70 FLYRADIOINSTALLASJONENS ANTENNFTILKOBLING

Teledirektoratet har anmodet Luftfartsdirektoratet om å utgi følgende meddelelse:

"Konsesjonærer for flyradiostasjoner for både kommunikasjon og navigasjon gjøres oppmerksom på at det kan oppstå alvorlige feilfunksjoner om radiostasjonens kommunikasjonssett skulle bli tilkoblet installasjonens navigasjonsantenne.

Selv om det er ulike kontaktplugger som benyttes ved tilkobling av antenner til radiostasjonens forskjellige funksjonsheter, har det forekommet tilfelle av feilkobling, og konsesjonærene pålegges derfor å sørge for at mulighetene for gal tilkobling ytterligere reduseres, f.eks. ved at antennekablene om bord tydelig merkes, og at det bendsles fast slik at antennekabelen bare når fram til sin riktige tilkobling.

Det presiseres at operasjoner på radioinstallasjonen ikke må foretas av ukyndig personell, og at Teledirektoratets konsesjonsutstedelse er betinget av at stasjonens vedlikehold ivaretas på en kompetent måte."

23/70 MERKING AV BENSINKRANER

På småfly er det to typer bensinkranvelgere, som ser nokså like ut. På den ene typen tjener armen som beveger kranen samtidig som viser, ref. fig. 1 nedenfor, og på den andre typen er det en spesiell viser, motsatt rettet av betjeningsarmen, ref. fig. 2.

Det viser seg at flygere som er vant med den ene typen kranvelger og kommer over i et luftfartøy med den andre typen, lett tar feil og stiller kranen 180° galt.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at kranvelgere av typen i fig. 1 skal merkes med en pil i tydelig kontrastfarge, som vist på figuren.

Kranvelgere som har et totalt bevegelsesområde på 90° og stoppes mekanisk i ytterstillingene, behøver ingen ekstra merking.

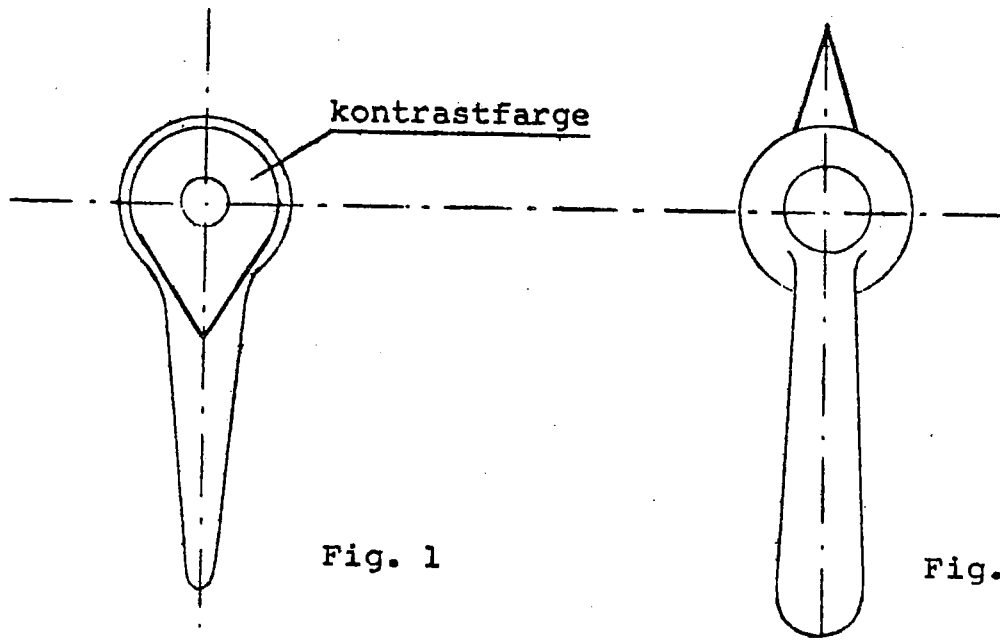
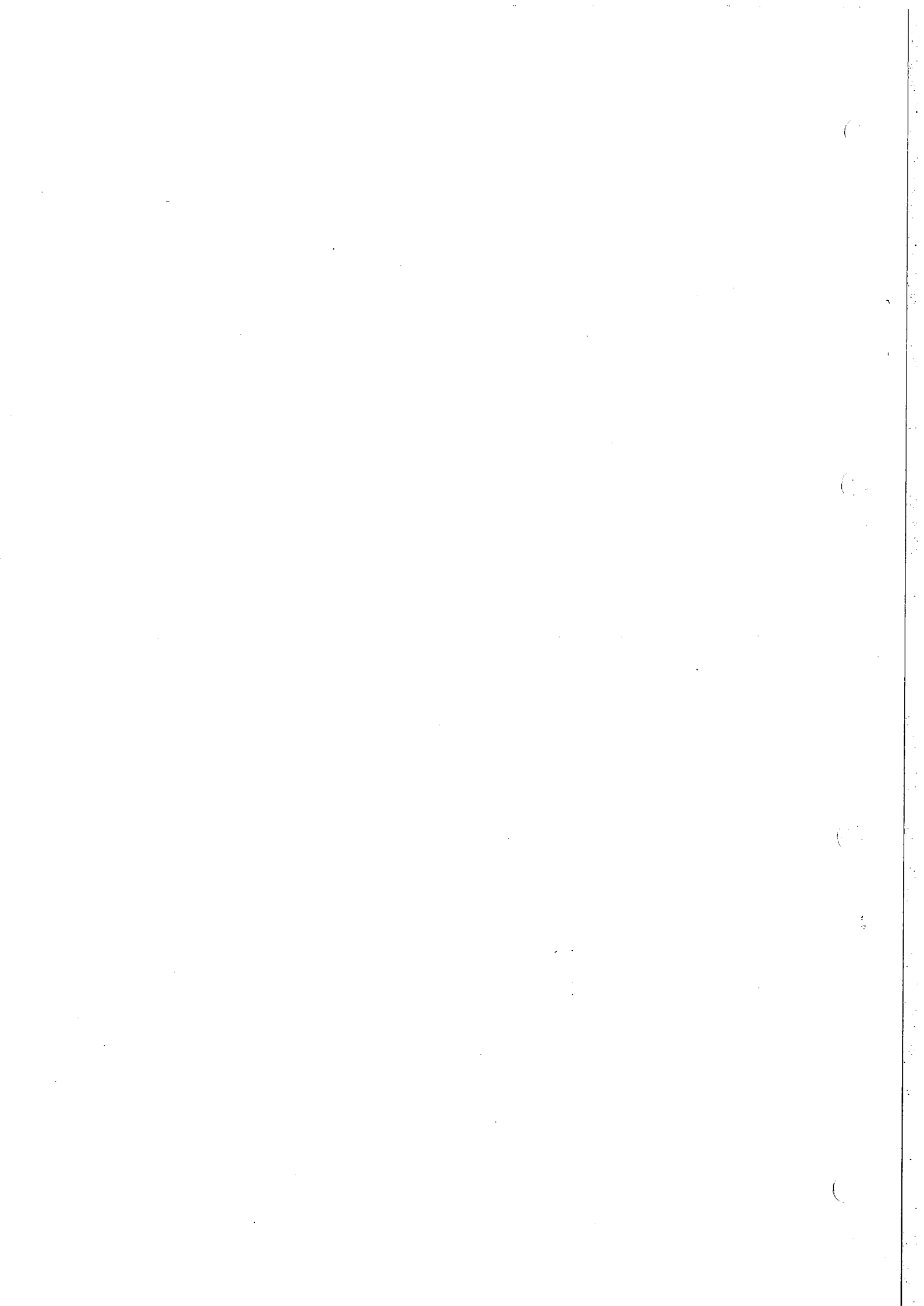


Fig. 1

Fig. 2

Merkingen skal være utført innen 1. mars 1971.





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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt-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.

59/72 INSPEKSJON OG MODIFISERING AV NIKKEL-KADMIUM BATTERIER

Påbudet gjelder:

Alle luftfartøyer hvis primære strømkrets inkluderer et nikkel-kadmium batteri, som kan brukes til start av fartøyets motor(er) eller A.P.U.

Følgende luftfartøyer er unntatt:

- a. Learjet, modellene 23, 24 og 25.
- b. Luftfartøyer hvor ladestrømmen automatisk er regulert som en funksjon av batteriets temperatur.
- c. Luftfartøyer hvor strømkretsen inkluderer batteritemperaturmåler, varslingsystem og bryter, og hvor operasjonsprosedyren påbyr utkopling av ladestrømmen i tilfelle overtemperaturvarsel.

Påbudet omfatter:

Nikkel-kadmium batteriene er meget temperaturfølsomme og kan ved høye temperaturer bli termisk ustabile. Dette skjer ved at batteriets indre motstand minker når temperaturen øker slik at batteriet trekker mer og mer ladestrøm jo varmere det blir under opplading.

For å forhindre batteribrann under opplading, såvel i fartøyet som på bakken, skal følgende utføres:

1. Batterier med en kapasitet på under 50 ampere-timer som inneholder polystyrene-celler, skal skiftes ut med et tilsvarende godkjent batteri som bare inneholder nylon-celler. Dette kan eventuelt utføres ved å skifte ut individuelle polystyrene-celler med tilsvarende godkjente nylon-celler.

NB! Polystyrene-celler kan identifiseres ved at de er klare eller lyse gule og plastikkliknende. Nylon-celler er derimot melkehvite eller blålige av utseende.

Marathon (Sonotone) batterier fabrikerte før 1969 (typene CA 20, CA 20 H og CA 21 H) inneholder polystyrene-celler.

Marathon batterier fabrikert i 1969 eller senere, samt batterier fra andre produsenter, inneholder nylon-celler.

Batterier som er gjenoppbygdé siden nye, kan inneholde en blanding av nylon- og polystyrene-celler.

forts.

Tilbehør
Zenith-1

31/73
forts.

Referanser:

Bureau Veritas C.D.N. No. 73-20 og Zenith Aviation Bulletin
Service No. 10, datert 3. november 1972 omhandler samme sak.

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartsinspeksjonen
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tlgr. : CIVILAIR
Telex : 71032 enfb n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

GENERELT - 2

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.

24B/74 FORBUD MOT RØKING PÅ TOALETTER OM BORD I LUFTFARTØYER

Påbudet gjelder:

Alle typer luftfartøyer med et eller flere toaletter.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 74-08-09 R2.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 74-08-09 R2, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 74-08-09 R2.

Gyldighetsdato:

01.08.96.

REVISED AIRWORTHINESS DIRECTIVE

REGULATORY SUPPORT DIVISION
P.O. BOX 26460
OKLAHOMA CITY, OKLAHOMA 73125-0460



Bilag til LDP 24B/74

U.S. Department
of Transportation
**Federal Aviation
Administration**

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Federal Aviation Regulations, Part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference FAR Subpart 39.3).

Revision issued June 1996.

74-08-09 R2 TRANSPORT CATEGORY AIRCRAFT: Amendment 39-9680. Docket 95-NM-233-AD. Revises AD 74-08-09 R1, Amendment 39-9214.

Applicability: All transport category airplanes, certificated in any category, that have one or more lavatories equipped with paper or linen waste receptacles.

NOTE 1: The following is a partial list of aircraft, some or all models of which are type certificated in the transport category and have lavatories equipped with paper or linen waste receptacles:

Aerospatiale Models ATR42 and ATR72 series airplanes;
Airbus Models A300, A310, A300-600, A320, A330, and A340 series airplanes;
Boeing Models 707, 720, 727, 737, 747, 757, and 767 series airplanes;
Boeing Model B-377 airplanes;
British Aircraft Models BAC 1-11 series, BAe-146 series, and ATP airplanes;
CASA Model C-212 series airplanes;
Convair Models CV-580, 600, 640, 880, and 990 series airplanes;
Convair Models 240, 340, and 440 series airplanes;
Curtiss-Wright Model CW 46;
de Havilland Models DHC-7 and DHC-8 series airplanes;
Fairchild Models F-27 and C-82 series airplanes;
Fairchild-Hiller Model FH-227 series airplanes;
Fokker Models F27 and F28 series airplanes;
Grumman Model G-159 series airplanes;
Gulfstream Model 1159 series airplanes;
Hawker Siddeley Model HS-748;
Jetstream Model 4101 airplanes;
Lockheed Models L-1011, L-188, L-1049, and 382 series airplanes;
Martin Model M-404 airplanes;
McDonnell Douglas Models DC-3, -4, -6, -7, -8, -9, and -10 series airplanes;
Model MD-88 airplanes; and Model MD-11 series airplanes;
Nihon Model YS-11;
Saab Models SF340A and SAAB 340B series airplanes;
Short Brothers and Harlin Model SC-7 series airplanes;
Short Brothers Models SD3-30 and SD3-60 series airplanes.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent possible fires that could result from smoking materials being dropped into lavatory paper or linen waste receptacles, accomplish the following:

(a) Within 60 days after August 6, 1974 (the effective date of AD 74-08-09, amendment 39-1917), or before the accumulation of any time in service on a new production aircraft after delivery, whichever occurs later, except that new production aircraft may be flown in accordance with sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to a base where compliance may be accomplished, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

(1) Install a placard either on each side of each lavatory door over the door knob, or on each side of each lavatory door, or adjacent to each side of each lavatory door. The placards must either contain the legible words, "No Smoking in Lavatory" or "No Smoking;" or contain "No Smoking" symbology in lieu of words; or contain both wording and symbology; to indicate that smoking is prohibited in the lavatory. The placards must be of sufficient size and contrast and be located so as to be conspicuous to lavatory users. And

(2) Install a placard on or near each lavatory paper or linen waste disposal receptacle door, containing the legible words or symbology indicating "No Cigarette Disposal."

(b) Within 30 days after August 6, 1974, establish a procedure that requires that no later than a time immediately after the "No Smoking" sign is extinguished following takeoff, an announcement be made by a crewmember to inform all aircraft occupants that smoking is prohibited in the aircraft lavatories; except that, if the aircraft is not equipped with a "No Smoking" sign, the required procedure must provide that the announcement be made prior to each takeoff.

(c) Except as provided by paragraph (d) of this AD: Within 180 days after August 6, 1974, or before the accumulation of any time in service on a new production aircraft, whichever occurs later, except that new production aircraft may be flown in accordance with sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to a base where compliance may be accomplished, install a self-contained, removable ashtray on or near the entry side of each lavatory door. One ashtray may serve more than one lavatory door if the ashtray can be seen readily from the cabin side of each lavatory door served.

(d) The airplane may be operated for a period of 10 days with a lavatory door ashtray missing, provided that no more than one such ashtray is missing. For airplanes on which only one lavatory door ashtray is installed, the airplane may be operated for a period of 3 days if the lavatory door ashtray is missing.

NOTE 2: This AD permits a lavatory door ashtray to be missing, although the FAA-approved Master Minimum Equipment List (M MEL) may not allow such provision. In any case, the provisions of this AD prevail.

(e) Within 30 days after August 6, 1974, and thereafter at intervals not to exceed 1,000 hours time-in-service from the last inspections, accomplish the following:

(1) Inspect all lavatory paper and linen waste receptacle enclosure access doors and disposal doors for proper operation, fit, sealing, and latching for the containment of possible trash fires.

(2) Correct all defects found during the inspections required by paragraph (e)(1) of this AD.

(f) Upon the request of an operator, the FAA Principal Maintenance Inspector may adjust the 1,000-hour repetitive inspection interval specified in paragraph (e) of this AD to permit compliance at an established inspection period of the operator if the request contains data to justify the requested change in the inspection interval.

(g) Special flight permits may be issued in accordance with sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate the airplane to a location where the requirements of this AD can be accomplished.

(h) This amendment becomes effective on July 29, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Norman Martenson, Manager, Standardization Branch, ANM-113, FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW., Renton, Washington 98055-4056; telephone (206) 227-2113; fax (206) 227-1149.

BLANK



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)

Generelt-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.

71/74 KONTROLL OG EVENTUELL UTSKIFTING AV RORKABLER I SEILFLY OG MOTOR-GLIDERE

Påbudet gjelder:

Alle seilfly og motorglidere.

Påbudet omfatter:

Rorkabler oppbygd av wire i DIN-norm i kombinasjon med forskjellige typer wireklemmer kan få kraftig reduserte styreegenskaper i områdene ved wireklemmene. Ved en havariundersøkelse i utlandet er det konstatert at en feilmontert Taluritklemme på en wire i DIN-norm delvis hadde kuttet wiren. Da muligheten finnes for liknende feil på norskregistrerte fly og for å unngå gjentakelse, skal følgende utføres:

1. Kontroller om flyets styresystem
 - a. har rorkabler av wire i DIN-spesifikasjon eller LN-spesifikasjon (flykvalitet) og
 - b. at wireklemmer av typen "Talurit" har dimensjonene som angitt i tillegg nr. 1.
2. Styresystem, som har rorkabler med "Talurit" wireklemmer og som ikke tilfredsstiller kravene gitt i tillegg nr. 1, skal skiftes ut med nye rorkabler i samsvar med pkt. 3 innen videre flyging.
3. Rorkabler skal være oppbygd av wire etter spesifikasjon LN9374 eller LN9389.

Wire i DIN-norm med $\varnothing 2,5$ mm skal skiftes ut med wire i LN-spesifikasjon som har $\varnothing 2,4$ mm respektive $\varnothing 3,2$ mm. $\varnothing 3,2$ mm er å foretrekke.

Wire i DIN-norm med $\varnothing 3,0$ mm og $\varnothing 3,5$ mm skal skiftes ut med wire i LN-spesifikasjon, som har $\varnothing 3,2$ mm.

Merk: Flyfabrikantens anvisninger skal følges ved montering av wireklemmer.

Tid for utførelse:

Pkt. 1. Innen 7 dager regnet fra 30. desember 1974.

Pkt. 3 Ved første større overhaling.

forts.

71/74
forts.

Referanse:

LTA No. 74-323 omhandler samme sak.

Tillegg nr. 1

Inspection Directives (Attachment to LTA-No. 74-323 Rev. 2)

1. Determination of cable type

Note:

Cable according to aviation specification LN 9374 or LN 9389 have a steel core.

Cable according to DIN-specification DIN L9 resp. DIN 655 have a hemp core.

2. Details regarding cable sleeves

a. Cable with "Talurit" cable sleeves should be checked as follows:

Cable according to DIN 19 resp. DIN 655 with swaged Alu-cable sleeves

Cable Ø mm	2,5	3,0	3,5
Sleeve Ø mm	5,4	6,0	7,0
Sleeve length mm	11,5	13,5	16,0

Cable according to LN 9374 with swaged Alu-cable sleeves

Cable Ø mm (required	2,4	2,4	3,2
(effective	2,4-2,6	2,7	3,2-3,5
Sleeve Ø mm	6,0	7,0	8,0
Sleeve length mm	13,5	15,0	16,5

Cable according to LN 9374 and LN 9389 with swaged MS- og CU-cable sleeves

Cable Ø mm (required	2,4	2,4	3,2
(effective	2,4-2,6	2,7	3,2-3,5
Sleeve Ø mm	6,0	7,0	8,0
Sleeve length mm	14,5	15,0	19,0

Tolerated limits for all combinations

For sleeve diameter: + 0,2 and - 0,1 mm

For sleeve length: + (without given limit) and - 1,0

Diversing from the above Talurit-sleeves as manufactured by Messrs. Alexander Schleicher and considered as approved have the following dimensions:

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn
Telefon: Oslo (02) 12 13 40
AFTN : ENFBYE
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldat n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt-4a
Erstatter
Generelt-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.

71/74
forts.

Cable according to DIN 655 with swaged Alu-cable sleeves

Cable Ø mm 3,0
Sleeve Ø mm 6,5
Sleeve length mm 13,5

Tolerated limits

Sleeve Ø: $\begin{matrix} + \\ - \end{matrix}$ 0,2 mm
Sleeve length: + (without given limit) and - 1,0 mm

- b. The swaged or strucked sleeve should not touch the timble end.
- c. The cable end should protrude out of the sleeve a little.
- d. Visually check cable sleeves for cracks using at least a 5 x powered magnifying glass.
- e. The sleeves diameter at half length should measure as mentioned above.
- f. Generally only one cable sleeve per timble is required, however in cases where two sleeves in tandem have been used both sleeves should have the a.m. dimensions.

65/78

INSTALLASJON AV SKULDERSELER ELLER DIAGONAL SKULDERSTROPP FOR FØRERSETE OG SETER VED SIDEN AV DETTE

Påbudet gjelder:

Alle typeer luftfartøy med unntak av ballonger.

Påbudet omfatter:

For å øke havarisikkerheten skal alle luftfartøyer være utstyrt med skulderseler eller diagonal skulderstropp av godkjent type for fører-sete og sete ved siden av dette.

1. Monteringen skal følge anvisning fra luftfartøyets fabrikant. For luftfartøyer hvor slik anvisning ikke er gitt skal installasjonen godkjennes av Luftfartsverket i hvert enkelt tilfelle.
2. Kontroller at installasjonen er i.h.t. AC 43.13-2A, chapter 9 med hensyn til stroppenes/selenes vinkler og innfestning.

Installasjonen skal utføres av autorisert flyverksted

11.1.82

forts.

MERK! For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen fastslå vedligeholdelsestidspunktet for neste kontroll. (Sjå vedlegg 1 og 2 til forskrift om luftdyktighet)

Generelt-4a
Erstatter
Generelt-4

65/78 I de tilfelle hvor en slik installasjon ikke lar seg gjennomføre kan det
forts. søkes Luftfartsverket om dispensasjon fra dette påbud.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 1. januar 1979

Pkt. 2: Innen 15. februar 1982.

R. Ulltang

11.1.82

[Handwritten signature]

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt-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.

39C/80 KORROSIJONSKONTROLL AV STEPELMOTORER

Påbudet gjelder:

Alle stempelmotorer i norskregistrerte luftfartøy.

Påbudet omfatter:

For å unngå motorsvikt som følge av korrosjonsskader, skal følgende utføres av luftfartsforetagende eller flyverksted med de nødvendige rettigheter:

1. Avmontert et tilstrekkelig antall sylindere for å kunne kontrollere motoren innvendig for korrosjon, særlig oppmerksomhet vies ventil-løftere og kamaksel.

Dersom det ved undersøkelsen oppdages korrosjonsskader skal også de øvrige sylindere avmonteres.

2. Kontroller sylindrene innvendig for korrosjon ved hjelp av boroskoper eller lys og speil.
3. Propelltappen kontrolleres for korrosjon mellom flens og motorblokk.
4. Dersom det under utførelse av punktene 1, 2 eller 3 oppdages korrosjonsskader som krever ytterligere demontering av motoren, skal et autorisert/godkjent verksted med overhalingsrettigheter kontaktes for utarbeidelse av en tilstandsrapport for motoren.
5. For motorer med to magneter (enkeltmagneter) skal disse avmonteres og kontrolleres for tilstand i sin alminnelighet og for slark og smøring av lagre i særdeleshet.

Dobbelmagneter skal kontrolleres av autorisert/godkjent verksted med overhalingskompetanse.

6. Utført LDP dokumenteres i reisedagbok, motorjournal og komponentkort, eller tilsvarende teknisk bokføringssystem godkjent av Luftfartsverket.

Tid for utførelse:

Motorer hvor 5-årskontroll er utført

Utfør pkt 2 og 3 innen 15.4.83 dersom ikke allerede utført. Deretter skal LDP 39C/80 utføres med 10 års mellomrom etter siste 5-årskontroll.

Motorer med en kalendertid mindre enn 5 år siden ny eller overhalt.

Innen en gangtid på 10 år siden ny eller overhalt og deretter med 10 års mellomrom inntil motoren blir overhalt.

Referanser: LF2N

R. Ulltang

R. Jacobsen
22.4.83

CANCELLED

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt-6a
Erstatter
Generelt-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.

76/80 GJENNOMFØRING AV KRAV TIL FORBEDRET FREKVENSSSTABILITET FOR SENDERE I VHF KOMMUNIKASJONSUTSTYR FOR LUFTFARTØY

Påbudet gjelder:

VHF radiokommunikasjonsutstyr installert i norsk-registrerte luftfartøy før 1. januar 1975.

Påbudet omfatter:

Det vises til AIC 24/78, hvor det refereres en overgangsordning for innføring av halv kanalavstand for VHF radiokommunikasjons- og navigasjonsutstyr for luftfartøy.

Overgangen til halv kanalavstand medfører bl.a. strengere krav til frekvensstabiliteten for sendere i VHF kommunikasjonsutstyr. Dette kravet iverksettes i to etapper. Første etappe, som omfatter sendere som skal nyinstalleres, ble satt i verk 1. januar 1975.

Fra 1. januar 1981 vil kravet også bli gjort gjeldende for sendere som ble installert før 1. januar 1975. Dette medfører at etter 1. januar 1981 må alle sendere i VHF kommunikasjonsutstyr i norsk-registrerte luftfartøy ha en frekvensstabilitet på pluss/minus 0,003 % eller bedre.

Følgende VHF kommunikasjonsutstyr vil fortsatt kunne benyttes etter 1. januar 1981:

ARC:	131B, 328D, 328T, 428A, 831A, RT-1038A, RT-485A, RT.385A
AVIONIC:	FV-2010, FV-2720
AVIONIC DITTEL:	ATR720
BECKER:	AR 2008/25, AR 2009/25, AR 2010/25, AR2011/25, AR 2808/25, AR 2809/25
BENDIX:	RT-241B, RTA-42A, CN-2011A, CN 2012A, CN-2013A
COLLINS:	VHF 20A, VHF-250, VHF-250E, VHF-251, VHF-251E, 618M-2B, 618M-2D, 618M-3
DITTEL:	FSG-15, FSG-16, FSG-18, FSG-40A, FSG-40M, FSG-40S
EDO-AIRE:	RT-551A. RT-661A
KING:	KX 175B, KY92-01, KY 195B, KY 196, KY 197, KTR 900A, KTR905, KTR 9000, KTR 9100A
NARCO:	COM 11B, COM 111B, COM 120, COM 120/20
RCA:	AVC 110A
WULFSBERG:	WT-200, WT-2000

forts.
26.11.80

76/80
Forts.

Følgende VHF kommunikasjonsutstyr vil også kunne benyttes etter 1. januar 1981, men ikke etter 1. januar 1983:

ARC: 528A, 528E-1
BECKER: AR 7, AR2009, AR2010, AR2011
BENDIX: RT-241A
COLLINS: VHF 250S
EDO-AIRE: RT-551; RT-553, RT-563, RT-661
NARCO: COM 10A, COM 11A, COM III.
RAIDAIR: RAIDAIR 360

Kombinerte kommunikasjons/navigasjonsutstyr

Navigasjonsenheten i kombinerte komm/nav-utstyr hvor kommunikasjonsenheten ikke tilfredsstillers kravet til frekvensstabilitet, dvs ikke er nevnt ovenfor, vil fortsatt kunne benyttes etter 1. januar 1981, under følgende forutsetning:

Kommunikasjonsenheten må settes ut av funksjon, enten ved at den, der hvor det er mulig, utmonteres, eller ved at enheten gjøres funksjonsudyktig ved å fjerne kretskort eller komponenter. Betjeningspanelet må merkes med informasjon om at kommunikasjonsenheten er satt ut av funksjon.

Inngrepet i utstyret må utføres av godkjent flyradioverksted, og ny konsesjonssøknad må sendes Teledirektoratet, vedlagt en erklæring fra verkstedet om at endringen er utført og en beskrivelse av hvordan den er utført.

Alt annet VHF radiokommunikasjonsutstyr i norsk-registrerte luftfartøy er ikke tillatt brukt etter 1. januar 1981, og må derfor utmonteres.

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter 1. januar 1981.

Referanser:

ICAO Annex 10, Amendment 52, Volume 1, § 4.7.1.1, AIC B 24/78

R. Ulltang

R. Jacobsen
26.11.80

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, kap. XV § 15-4 jf. kap. IV § 4-1 og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 25. mars 1994, fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

19C/82 KONTROLL OG OVERHALING AV SEILFLY MED STÅL- OG TREKONSTRUKSJON

Påbudet gjelder:

Seil- og motorseilfly med stål- og trekonstruksjon.

Påbudet omfatter:

Luftfartsverket har mottatt rapporter om seilfly hvor særlig limforbindelser i vinger, skrog og ror har vært i dårlig forfatning. Årsaken til dette er at de fleste seilfly av trekonstruksjon er av eldre dato og limt med et lim som ikke tilfredsstiller dagens krav til holdbarhet. Av vesentlig betydning er lagrings- og bruksforholdene. Fly som oppbevares eller står i hangar under riktige temperatur- og fuktighetsforhold er langt mindre utsatt for skader enn fly som står ute.

Limsvakheter vil vanligvis først opptre etter 10 år, forutsatt normalt vedlikehold og bruk. For å forhindre at seilfly under varierende forhold og bruk skal forfalle slik at dette går utover luftdyktigheten, skal de gjennomgå tidfestede kontroller og overhalinger.

Ut over årlig kontroll skal det utføres en kontroll av konstruksjon med 5 års mellomrom (5-års kontroll). Limets styrke kontrolleres ved at duk og/eller finør fjernes i nødvendige utstrekning. Limets styrke skal være slik at bruddet ligger i trevirket/finøren og ikke i limflaten når man prøver å splitte finørlasker og lignende.

Heloverhaling skal utføres med 10 års mellomrom dersom det ikke i forbindelse med havari eller større reparasjoner er utført arbeide som har tilsvarende omfang.

Ved heloverhaling og 5-års kontroll skal det føres eget rapportskjema for flyets og delers tilstand.

Kontroll og arbeide tillates bare utført av byggeleder med godkjenning i kategori tre-rør-duk eller godkjent verksted. Luftfartsverket, avdeling for luftfartsinspeksjonen, LFL, kontaktes før åpninger lukkes eller eventuelle reparasjoner dekkes.

Tid for utførelse:

ALLE FLY SOM HAR EN KALENDERTID PÅ MINDRE ENN 5 ÅR SIDEN NY ELLER HELOVERHALT:

