

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 sprekke dannelse 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

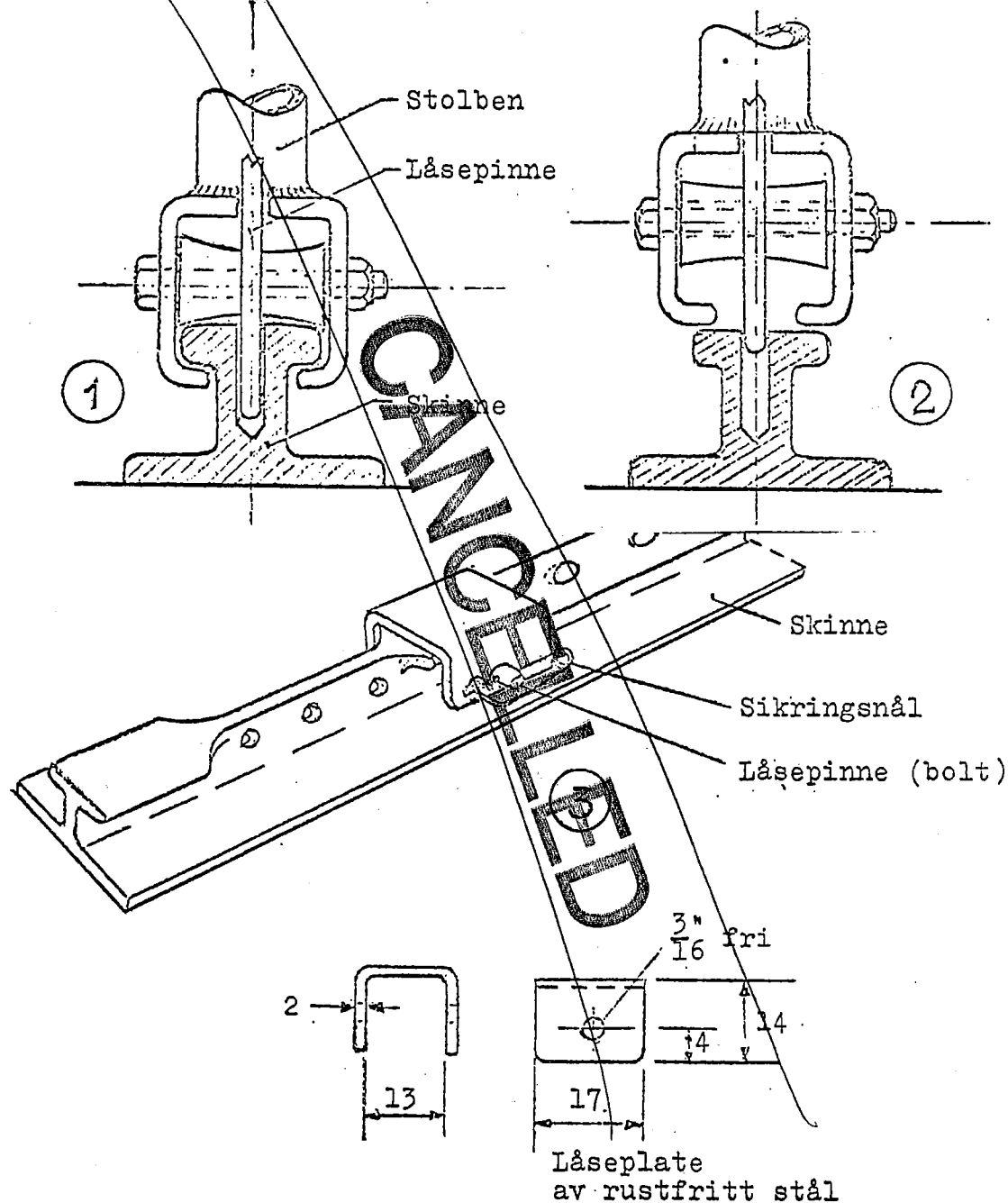
I sommer hendte det et uhell fordi setet på en Cessna 180 gled til-
bake i starten, slik at føreren mistet styringen og flyet skar ut.
Luftfartsdirektoratet vil derfor gjøre oppmerksom på følgende:

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 lettvinnt. 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 sprekke-
dannelse 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 varmluft-
skappen 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 kulloksydinnholdet 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 steileprøve, 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 kopling til pumpen ved å mon-
tere inn to ekstra motstander i kretsen, slik som angitt i Cessna
Service Letter No. SE 69-9, datert 11. april 1969. Dette vil redu-
sere 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 etter-
syn.

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 sprekkdannelser, 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.



LUFFARTSVERKET
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 utblåsingrøret, 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 plakate 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 plakate (P/N 1400019-43) skaffes, kan det brukes en plakate 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.



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

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (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.

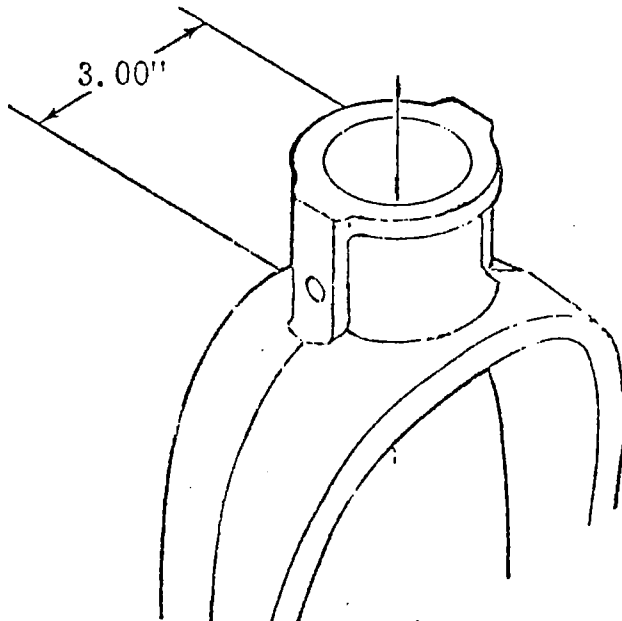


Figure 1. Later Type Nose Gear Fork.

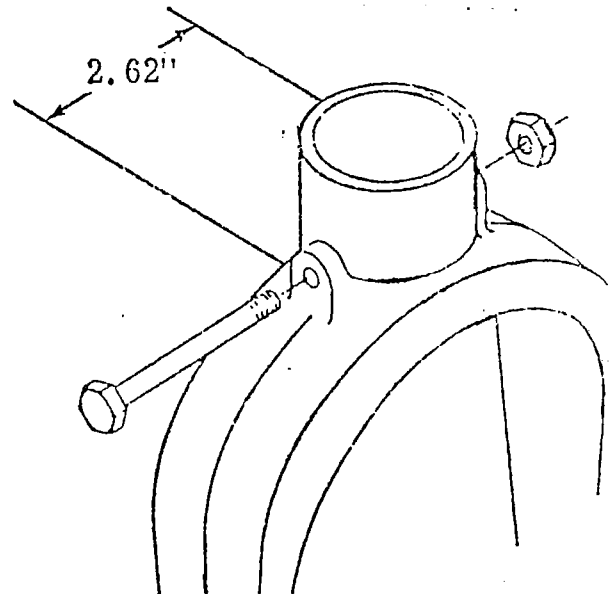


Figure 2. Early Type Nose Gear Fork.

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 Idal 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.

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

forts.

18/72
forts.

- c) Sørg for tilstrekkelig tid mellom trykkprøving og oppstartning, slik at bensin i innsugningsmanifolden dreneres før motoren startes.
2. Foreta en visuell inspeksjon av oljeslangene for utvendige fargeflekker, fuktighet eller lekkasje.
 3. Slangere med tegn til fargeflekker, fuktighet eller lekkasje, skal skiftes ut med nye før neste flyging.
 4. Når de bøyelige bensin- og oljeslangene er byttet med slanger som har Cessnas daterte metallskilt, eller med slanger som er godkjent som type C slanger ifølge TSO-C53a, bortfaller kravet om inspeksjonen under pkt. 1 og 2.

Merk! Normal inspeksjon skal fortsatt utføres.

I ovennevnte fly brukes Aeroquip 601-serien eller Stratoflex 156-serier bøyelige slanger. Disse kan skaffes under Cessna P/N S 1236-x-xxxx. Slangene kan identifiseres på stålflettingen utvendig.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid regnet fra 10. april 1972, og deretter med 100-timers intervall, inntil slangene er skiftet som angitt i pkt. 3 og 4.

Referanser:

FAA AD-note 71-24-4 og Cessna Service Letter SE 71-7, Supplement No. 1, datert 3. november 1971, omhandler samme sak.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-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.

25/72 KONTROLL AV TILTREKNINGSMOMENT FOR PROPELLBOLTER PÅ CESSNA I 400-SERIEN

Påbudet gjelder:

Cessna 411, 411A, 421, 421A og 421B, alle serienr. til og med 421B0147.

Påbudet omfatter:

Ved ujevn motorgang ("engine roughness") kan det oppstå store vibrasjoner som kan medføre at propellen løsner under flyging. Forholdet er særlig kritisk innenfor spesielle turtallsområder. Følgende kontroll og forandringer skal derfor utføres:

1. Kontroller tiltrekningsmomentet på mutterene for propellfesteboltene. Muttere som ikke beveges ved et moment på 80-85 ft. lbs., skal ikke trekkes mer til. Dersom noen av mutterene kan beveges ved et moment på 70 ft. lbs. eller mindre, skal hele den detaljerte inspeksjonen som er beskrevet i Cessna Service Letter ME 71-16 Supplement No. 2 utføres.

Denne inspeksjonen erstatter ikke noen av 100-timers inspeksjonene som skal utføres ifølge Cessna Service Instruction.

Merk! For å kontrollere tiltrekningsmomentet må det brukes et spesielt mellomstykke, Cessna P/N 5090006-5 for Hartzell propellere og P/N 5090006-9 for McCauley propellere.

2. Merk turtelleren med en gul bue mellom 2100 og 2350 rpm på Cessna 411 og 411A og mellom 1950 og 2225 rpm på Cessna 421 og 421A.
3. Monter et skilt på turtelleren med følgende tekst:
"AVOID CONTINUOUS OPERATION IN YELLOW ARC"
4. Bytt ut nåværende sider i Airplane Flight Manual med følgende, eller senere, FAA/DOA godkjente sider:
411: Revisjon nr. 12, datert 7. desember 1971
411A: Revisjon nr. 4, datert 7. desember 1971
421: Revisjon nr. 8, datert 8. desember 1971
421A: Revisjon nr. 4, datert 8. desember 1971
421B: (Serienr. til og med 421B0147) revisjon nr. 4, datert 1. desember 1971

Tid for utførelse:

Innen 50 timers flygetid regnet fra 15. april 1972.

Referanser:

FAA AD-note 72-2-1 og Cessna Service Letter ME 71-16, Supplement No. 2 datert 7. januar 1972 omhandler samme sak.

27/72 KONTROLL AV AUTOPILOT INSTALLASJON

Påbudet gjelder:

Mitchell autopilot installert i Cessna modeller i samsvar med følgende Supplemental Type Certificate (STC):

Autopilot Type	STC nummer	Flytype og modell
AK086	SA20SW	Cessna 210B og C
AK086R	SA20SW	Cessna 210B og C
AK086E	SA20SW	Cessna 210B og C
AK088	SA27SW	Cessna 182E og F
AK088R	SA27SW	Cessna 182E og F
AK088E	SA27SW	Cessna 182E og F
AK110	SA101SW	Cessna 182E, F og G
AK110E	SA101SW	Cessna 182E, F og G
AK110E-3	SA101SW	Cessna 182E, F og G
AK112	SA89SW	Cessna 210B og C
AK120	SA149SW	(Cessna 210-5, 210-5A,)
AK120E	SA149SW	(206, P206,)
AK120E-3	SA149SW	(og U206,)
AK126	SA330SW	Cessna 210D og E
AK126E	SA330SW	Cessna 210D og E
AK126E-3	SA330SW	Cessna 210D og E
AK154	SA489SW	Cessna 182H
AK154E	SA489SW	Cessna 182H
AK154E-3	SA489SW	Cessna 182H
AK155	SA491SW	Cessna 337
AK155E	SA491SW	Cessna 337
AK155E-3	SA491SW	Cessna 337

Påbudet omfatter:

For å forhindre tretthetsbrudd i rattstammen, som kan føre til at man mister høyde- og balanserørskontrollen, skal følgende utføres:

Demonter autopilotens servoenhet og kontroller rattstammen.

Nødvendige reparasjoner og innmontering skal utføres ifølge Edo-Aire Mitchell Service Bulletin No. MB-6, datert 29. oktober 1971 og Edo-Aire Mitchell Service Letter ML-32 datert 22. desember 1971.

Detter underlaget kan skaffes fra Edo-Aire Mitchell, P.O.Box 610, Mineral Wells, Texas 76067.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid regnet fra 15. april 1972.

Referanser:

FAA AD-note 72-2-6, Edo-Aire Mitchell Service Bulletin No. MB-6, datert 29. oktober 1971 og Edo-Aire Mitchell Service Letter ML-32, datert 22. desember 1971.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-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.

32/72 KONTROLL AV UNDERSTELLSLEGG PÅ CESSNA I 300- OG 400-SERIEN

Påbudet gjelder:

Cessna 310, S/N 310Q0074 til og med 310Q0425, unntatt 310Q0261, 0271, 0279, 0402, 0409, 0411, 0416, 0420 og 0424.
Cessna 340, S/N 340-0001 til og med 340-0009, unntatt 340-0005.
Cessna 401, S/N 401B0029 til og med 401B0204.
Cessna 402, S/N 402B007 til og med 402B0201.
Cessna 414, S/N 414-0052 til og med 414-0173, unntatt 414-0152, 0153, 0168 og 0172.
Cessna 421, S/N 421B0001 til og med 421B0209, unntatt 421B0144, 0201, 0205 og 0208.

Likeledes alle andre Cessna modeller i 300- og 400-serien som har byttet de originale støtdempersylindere på hovedunderstellene ("Barrel assembly") med nye eller brukte deler som er levert fra fabrikken i tidsrommet 1. januar 1970 til 15. desember 1971.

Påbudet omfatter:

På øvre del av hovedunderstellets støtdemper på Cessna 421B brukes sylindere av 4340-stål, mens tilsvarende sylindere på alle andre tomotors Cessna modeller skal være av 4130-stål.

På enkelte fly er det oppdaget at hovedunderstellet er sammensatt av forskjellige eller feil materialer. Dette kan føre til sprekker eller brudd der feil materiale er brukt.

Følgende kontroll angitt i Cessna Service Letter ME 71-28 skal derfor utføres:

1. Kontroller visuelt om det finnes sprekker eller hydraulisk lekkasje på hovedunderstellet i de områder som er vist på fig. 1. Dersom feil oppdages, skal de omtalte sylindere skiftes før neste flyging.
2. Foreta en kjemisk test ifølge Cessna Service Letter ME 71-28 på de punkter som er vist i fig. 1. Deler av feil materiale skal byttes før neste flyging.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 10 timers flygetid regnet fra 26. juni 1972.

Pkt. 2: Innen 25 timers flygetid regnet fra 26. juni 1972.

Referanser:

FAA AD-note 72-3-7, Cessna Service Letter ME 71-28 datert 24. desember 1971 og Supplement No. 1 datert 28. januar 1972 omhandler samme sak. forts.

INSPECTION DETAILS:

I. VISUAL LEAK CHECK --- BARREL ASSEMBLY OF MAIN LANDING GEAR UPPER STRUTS

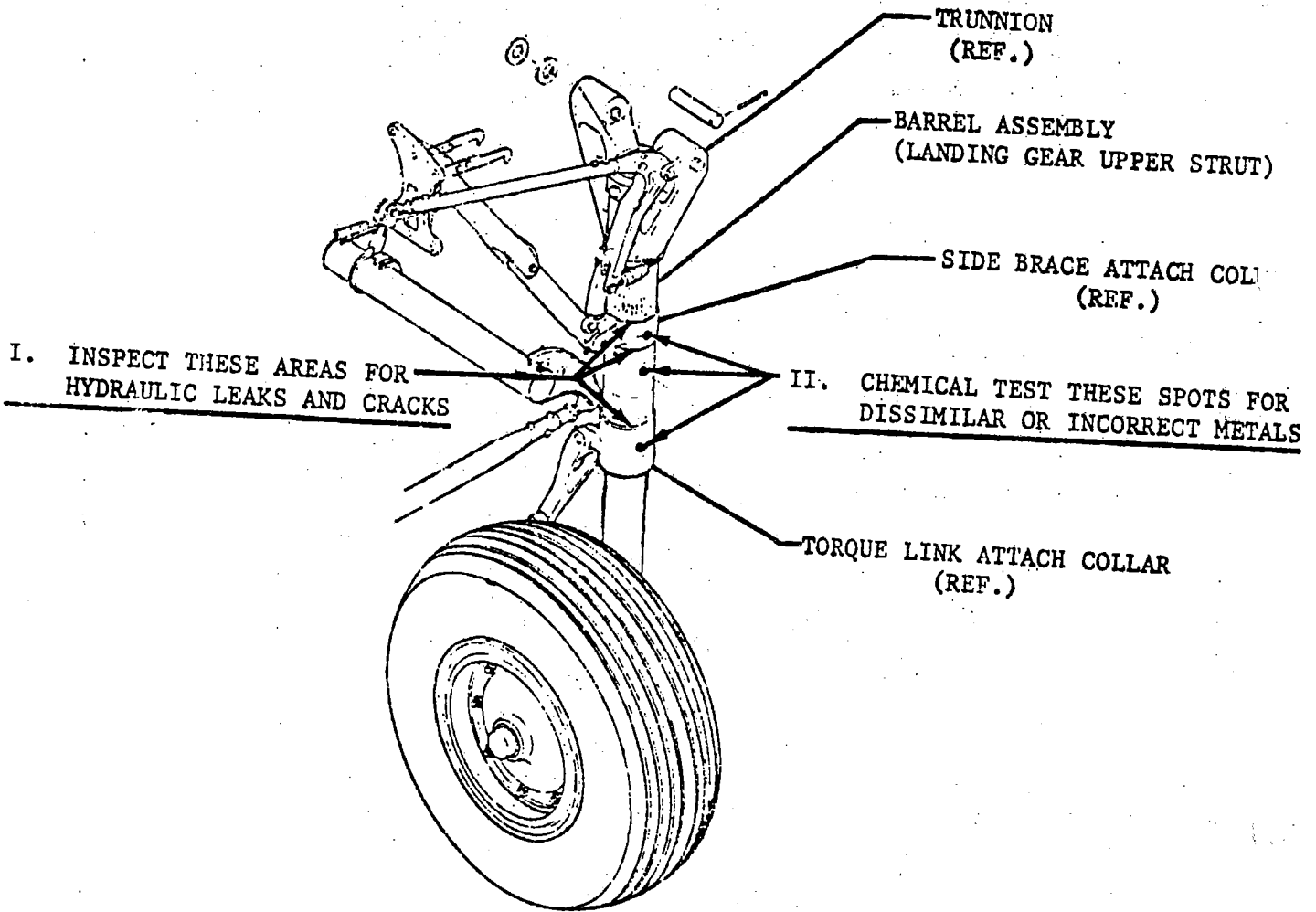


Fig. 1.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-8

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

43/72 BRUK AV BENSINSYSTEM PÅ CESSNA 172

Påbudet gjelder:

Cessna modeller:

172	S/N	28000	til og med	29999
172	S/N	36000	til og med	36999
172	S/N	46001	til og med	46754
172A	S/N	46755	til og med	47746
172B	S/N	17247747	til og med	17248734
172C	S/N	17248735	til og med	17249544
172D	S/N	17249545	til og med	17250572
172E	S/N	17250573	til og med	17251022
172F	S/N	17251823	til og med	17253392
172G	S/N	17253393	til og med	17254892
172H	S/N	17254893	til og med	17256512
172I	S/N	17256513	til og med	17257161
172K	S/N	17257162	til og med	17258855

Påbudet omfatter:

For å redusere muligheten for motorfusk ved flyging i store høyder på grunn av dannelser av bobler av luft eller damp i bensinrørene ("vapor lock"), bestemmes følgende:

1. Ved horisontalflyging i høyder over 5000 fot skal tankvelgeren settes på høyre eller venstre bensintank.
2. Monter et skilt ved bensinkranen av type Cessna P/N 0509021-1, 0509021-2, 0509021-3 eller et tilsvarende skilt med følgende tekst:

SWITCH TO SINGLE TANK OPERATION IMMEDIATELY
UPON REACHING CRUISE ALTITUDES ABOVE 5000 FEET

3. Ved montering av Cessna Kit No. SK172-31B eller SK172-32, som omfatter modifisering av bensinsystemet, nevnt i Cessna Service Letter SE72-7, bortfaller kravene under pkt. 1 og 2.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Fra 25. juli 1972.

Pkt. 2: Innen 50 flytimer regnet fra 25. juli 1972.

Referanser:

FAA AD-note 72-7-2 og Cessna Service Letter SE72-7, datert 17. mars 1972 omhandler samme sak.

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

Telefon: Oslo (02) 59 33 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUF1-
FARTBY

CESSNA - 9

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

47A/72 KONTROLL, SMØRING OG MODIFISERING AV FLAPSJEKK PÅ EN-MOTORS CESSNA FLY MED ELEKTRISK OPERERT FLAPS

Påbudet gjelder:

Modeller	Serienummer
150F, G, H, J, K, L	15061533 til og med 15072629
F150F, G, H, J, K, L	F15000001 til og med F15000738
A150K, L	A1500001 til og med A1500277
FA150K, L	FA1500001 til og med FA1500161
172F, G, H, I, K, L	17251823 til og med 17259904
F172F, G, H, K	F17200086 til og med F17200804
R172E, F, G, H	R1720001 til og med R1720494
FR172E, F, G, H	FR17200001 til og med FR17200305
177, 177A, B	17700001 til og med 17701633
177RG	177RG0001 til og med 177RG0212
F177RG	F177RG0001 til og med F177RG0042
182E, F, G, H, J, K, L, M, N	18253599 til og med 18260698
A182J, K, L, M, N	A18200001 til og med A18200136
205, 205A	205-0001 til og med 205-0577
206	2060001 til og med 2060275
P206, P206A, B, C, D, E og TP206A, B, C, D, E	P206-0001 til og med P206-0647
U206, U206A, B, C, D, E og TU206A, B, C, D, E	U206-0276 til og med U20601673
207 og T207	20700001 til og med 20700205
210D, E, F, G, H, J, K	21058221 til og med 21059470
T210F, G, H, J	T210-0001 til og med T210-0454

På Cessna fly av ovenfor nevnte typer, med elektrisk operert flaps-system, kan det forekomme utilsiktet innfelling av flapsen hvis ikke smøringen av skrujekken oppfyller bestemte krav.

Følgende skal derfor utføres:

A. Kontroll og smøring.

1. Inspeksjonsluker under vingen fjernes.
2. Flapsen kjøres helt til utfelt stilling, slik at skrujekken blir blottlagt.
3. Smurningen på skruen tørres bort på en lengde av ca. 2" ved hjelp av en ren, hvit fille. Tilstanden av det borttørkede smøremiddel kontrolleres med hensyn til konsistens og farge, for å fastlegge om det skiller seg ut fra normal ubrukt tilstand.

forts;
15.12.85

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.

47A/72
forts;

4. Gjengesporene undersøkes på det avtørrede parti ved hjelp av en lommekniv for å oppdage tegn til små mørke karbonliknende flak. (Det lønner seg å ha litt klar, syrefri vaselin på kniven, slik at eventuelle flak som skrapes løs fester seg til kniven.)

NB! Jekkskruen har en mørkegrå farge på grunn av en kjemisk overflatebehandling ved fremstilling, og dette må ikke forveksles med ovenfor nevnte belegg.

Hvis ikke noe unormalt finnes ved undersøkelsen, kan flyet tas i bruk igjen etterat det avtørrede parti er smurt og flapsen kjørt noen ganger for å fordele smøremiddelet.

Hvis det omtalte belegg derimot finnes, må jekken tas ut for rengjøring og smøring i samsvar med pkt. B.

B. Demontering, rengjøring og smøring.

1. Flapsjekken demonteres fra vingen i samsvar med instruksjoner i flyets Service Manual.
2. Eksisterende smøremiddel på jekkskruen og torsjonsrøret fjernes på følgende måte:

- a) Mutteren skrues fra gearboksen og helt mot enden av skruen.
- b) Skruen og mutteren rengjøres i et kar med en standard renevæske.

NB! Det må utvises forsiktighet slik at renevæsken ikke kommer inn i gearboksen, da gearboksens smøremiddel ikke omfattes av denne LDP.

- c) Deretter rengjøres skruen ved hjelp av en stålbørste, skylles med renevæske og blåses tørr med trykkluft. (Kulemutteren skal ikke demonteres fra skruen.)
 - d) Eventuelt resterende smøremiddel i torsjonsrøret kan fjernes ved hjelp av en ren fille.
3. Jekkskruen smøres deretter med molybdendisulfidgrease, spesifikasjon MIL-G-21164, på følgende måte:
 - a) Mutteren skrues helt mot gearboksen.
 - b) Grease smøres på jekkskruen og på gjengesiden av mutteren, og mutteren skrues mot spindelens andre ende.
 - c) Samme prosedyre gjentas, idet grease fylles i mutterens hulrom og skrues fram og tilbake noen ganger for å få smøremiddelet jevnt fordelt.
 - d) Til slutt fjernes eventuelt overskudd av grease og skrujekken installeres i flyet igjen.
 4. Følgende smøremidler tilfredsstiller kravene i MIL-G-21164:

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldel n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 10A

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.

47A/72
forts;

AEROSHELL
Grease 17

Shell Oil Company
50 West 50th. Street
New York,
New York 10020

Castrol
MSA (C)

Royal Lubricants Co.
River Road
Hanover, N. J. 07936

Chevron
Aviation
Grease 44

Standard Oil Co. of
California
225 Bush Street
San Francisco,
California, 94120

Electro-Moly/11

Electrofilm, Inc.
P.O.Box 3930
7116 Laurel Canyon Blvd.
No. Hollywood,
California, 91605

Everlube 211-G
Moly Grease

Everlube Corporation
6940 Farmdale Avenue
No. Hollywood
California, 91605

ROYCO 64C

Royal Lubricants Co.
River Road
Hanover, N. J. 07936

C. Modifisering

Modifiser flapsjekken ifølge Cessna Service Letter SE72-2, datert 21. januar 1972 og SE72-2, Supplement 1. datert 24. mars 1972; eller senere revisjoner av disse. Alternativt kan Cessna Service Letter SE72-17, datert 12.1.73, eller senere revisjoner utføres

Når modifiseringen angitt i pkt. C er utført, bortfaller kravene under pkt. A og B.

Anm.: "Snubbers" installert i fly modifisert i henhold til Service Letter SE72-2, Suppl. 1, kreves ikke dersom "actuators" spesifisert i Service Letter SE72-17, Rev. 1, installeres.

forts;
15.12.85

MERK!

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

47A/72

forts; Tid for utførelse:

Pkt. A: Fly med mer enn 100 timer: Innen 25 flytimer regnet fra 18. august 1972, med mindre dette er utført i samsvar med Kfl nr. 19/Tekn./1970, og deretter med 100 timers intervall.

Pkt. B: Fly med mer enn 500 timer: Innen 25 flytimer regnet fra 18. august 1972, med mindre dette er utført i samsvar med Kfl nr. 19/Tekn./1970, og deretter hver 12. måned eller ved hvert 1000 timers ettersyn, det som kommer først.

Pkt. C: Innen 1. mars 1973.

Referanser:

FAA AD 72-03-03 R3

Cessna Service Letter SE70-16 (inkl. Supplement 1 og 2), SE72-2 (inkl. Supplement 1) og SE72-17 Rev. 1.

55/72

INSPEKSJON AV BENSINSLANGER OG OLJESLANGER PÅ TO-MOTORS CESSNA-MODELLER

Påbudet gjelder:

Alle Cessna 310, 320, 401, 402, 411 og 421 modeller med over 200 timers gangtid. Gjelder ikke 310 R med serienr. 310R0001 og høyere, 402 C med serienr. 402C0001 og høyere og 421 C med serienr. 421C0001 og høyere eller fly med Aeroquip "AE701" slanger installert.

Påbudet omfatter:

For å oppdage eventuelle lekkasjer i de bøyelige bensinslanger og oljeslanger i motorrommene, skal disse slanger inspiseres visuelt eller på annen godkjent måte. Følgende skal derfor utføres:

1. Inspeksjon av bensinslangene.
 - a) Sett bensinslangene under trykk ved å sette bensinpumpen i "prime" posisjon mens blandingshåndtaket står i "idle cutoff".
 - b) Undersøk alle bøyelige slanger med trykk i bensinsystemet, og se etter tegn på utvendige fargeflekker, fuktighet eller annen lekkasje.

Merk! Sørg for tilstrekkelig tid mellom trykkprøving og motorstart slik at overflødig bensin i innsugningsmanifolden får tid til å drenere
2. Inspeksjon av oljeslangene.
 - a) Inspiser alle slangene utvendig for tegn på lekkasje.
 - b) Inspiser alle slangen utvendig for tegn på forringelse eller skade som sprekker, skår, hevelser, fargeskifte, hardhet, gnissing eller annen slitasje.
3. Hvis lekkasje, fuktighet eller annen skade/slitasje blir funnet under de her nevnte inspeksjoner, må angjeldende slange(r) skiftes før neste flyging.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid regnet fra 10. oktober 1972 og deretter med 60 timers intervall.

Referanser:

FAA AD 72-14-8 R1 og Cessna Service Letter No. ME68-23 datert 1. november 1968, og ME 81-17 datert 19. juli 1981 omhandler samme sak.

15.12.85



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

LUFDDYKTHGHTSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-11

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

71/72 KONTROLL, SMØRING OG MODIFISERING AV FLAPSJEKK PÅ CESSNA 336 OG 337

Påbudet gjelder:

Alle Cessna 336, serienr. 336-0001 til og med 336-0195
og Cessna 337, serienr. 337-0001 til og med 337-0239.

Påbudet omfatter:

For å forhindre feilfunksjonering av den elektriske flapsjekken som kan medføre at flapfen trekkes opp utilsiktet, skal følgende utføres:

1. a) (For fly med total gangtid mellom 100 og 500 flytimer):

Inspiser smurningen på jekken for tilstand og eventuelle forurensninger som omtalt i Cessna Service Letter SE 70-16, Supplement 1, datert 10. juli 1970.

Hvis smurningen har mistet noen av sine opprinnelige egenskaper, som omtalt i nevnte supplement, må jekken renses og smøres som omtalt i Cessna Service Letter SE 70-16, datert 12. juni 1970, før neste flyging.

b) (For fly med mer enn 500 timers total gangtid):

Demonter, rens og smør flapsjekken som omtalt i Cessna Service Letter SE 70-16, datert 12. juni 1970.

NB! Type og navn på de smøremidler (molybdendisulfidgrease) som kan brukes, er gitt i Cessna Service Letter SE 70-16, Supplement 2, datert 28. august 1970, samt i LDP nr. 47/72, som omhandler kontroll, smøring og modifisering av flapsjekk på en-motors Cessna fly.

2. Modifiser flapsjekken som omtalt i Cessna Service Letter ME 72-19, datert 6. oktober 1972.

NB! Luftfartsverket vil påpeke at vedlikeholdet av flapssystemet bør nøye følge det som er foreskrevet i de respektive Cessna Manualer.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 flytimer regnet fra 4. desember 1972.

Pkt. 2: Innen 1. april 1973.

Referanser:

FAA AD 72-23-3, Cessna Service Letter SE 70-16 med Supplements 1 og 2, samt Cessna Service Letter ME 72-19 omhandler samme sak.

4/73 MODIFISERING AV MOTORENES "ALTERNATE" LUFTINNTAK

Påbudet gjelder:

Cessna 310N med serienr. 310N0001 til og med 310N0198
Cessna 310P med serienr. 310P0001 til og med 310P0240
Cessna 310Q med serienr. 310Q0001 til og med 310Q0130

NB! Cessna T310 modeller (turbocharged) omfattes ikke av denne LDP.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at fuktighet kommer inn i "alternate" luftinntaket og fryser til is i motorens innsugningssystem ved flyging i kulde, skal følgende utføres:

1. Installer deflektorskjerm over motorens "alternate" luftinntak. Deflektorskjermene som har P/N 0851204-5 (venstre) og -6 (høyre) fås som Cessna Service Kit no. SK310-82D og fremgangsmåten er beskrevet i Cessna Service Letter ME70-43.
2. Øk størrelsen på motorens varmluftinntak som beskrevet i Cessna Service Letter ME70-43.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 22. januar 1973.

Referanser:

FAA AD 73-1-2 og Cessna Service Letter ME70-43 omhandler samme sak.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-12

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.

21/73 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BRENNSTOFFSYSTEMET PÅ FLY I CESSNA 310 OG 320 SERIEN

Påbudet gjelder:

Alle modeller og serienr. i 310 og 320 serien, med unntak av følgende:

- Cessna 310, alle serienr.
- Cessna 310A, alle serienr.
- Cessna 310B, alle serienr.
- Cessna 310Q, med serienr. fra 310Q0710 og høyere.

Påbudet omfatter:

For å høyne brennstoffsystemets sikkerhet, skal dette inspiseres og modifiseres etter de anvisninger som er gitt i Cessna Service Letter ME73-5, datert 16. mars 1973 og Cessna Service Kit SK310-90, datert 7. mars 1973.

Følgende arbeider skal utføres:

1. Inspeksjon av brennstoffledninger og elektriske ledninger i vingens fremkant. Det skal kontrolleres at disse ikke har vært utsatt for unormal slitasje, skade eller feilaktig innmontering. Dersom feil finnes skal disse rettes ifølge flyets Service Manual, før neste flyging.
2. Fremre del av vingen skal utrustes med dreneringshull i samsvar med Cessna Service Kit SK310-90, paragraf B. På anviste steder skal tettningsmiddel påføres i overganger mellom hudplate - vingebjelke og hudplate - ribbe.
3. "Fuel boost pump resistor" og "fuel boost pump relay" skal fjernes fra fremkant av vingen, med unntakelse som angitt i Pkt. 3 b. Ny plassering er i bakkant av vingen. Anvisning for utførelse av denne modifisering finnes i Cessna Service Kit SK310-90, paragraf C og D.
 - a) Fly med "fuel boost pump relay" P/N 0850404-1, skal ha denne innmontert i bakkant av vingen.
 - b) "Fuel boost pump relay" P/N FC215-136 er godkjent for installasjon i fremkant av vingen, og behøver således ikke fjernes i fly som har denne innmontert.

Merk! Som alternativ til pkt. a) kan "fuel boost pump relay" P/N 0850404-1 byttes ut mot "fuel boost pump relay" P/N FC215-136, som tillates innmontert i vingens fremkant.

4. Revisjon av checklisten, del "Aircraft Fire Procedures Checklist", skal finnes tilgjengelig i cockpit etter at denne LDP er utført.

forts.

Motordrevne luftfartøy.
Cessna-12

21/73
forts.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers flygetid regnet fra 25. april 1973.

Referanser:

FAA AD 73-7-7 Cessna og; Cessna Service Letter ME73-5, datert 16. mars 1973, omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 021 121340
AFIN ENFBYA
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17511 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-13

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.

25/73 SPREKKONTROLL AV FREMRE OG BAKRE VINGEBJELKE PÅ CESSNA 336 OG 337

Påbudet gjelder:

Cessna modell 336 (serienr. 336-0001 til og med 336-0195), 337, M337B og T337 serier (serienr. 337-0001 til og med 337-01548) modell T337G (serienr. P337-0001 til og med P337-0138).

Påbudet omfatter:

Det er blitt rapportert tilfeller av sprekkdannelse ved undre flens (Spar Cap) i fremre og bakre vingebjelker, og følgende kontroll skal derfor utføres:

Sprekkkontroll

1. Fremre vingebjelkers nedre flens. Vingebjelkens flens skal kontrolleres for sprekker i området like utenfor vingestagets innfestning. Kontrollen skal utføres ved hjelp av elektroinduksjonsmetoden ("Eddy current"). Cessna Multi-Engine Service Letter ME76-3, supplement nr. 1, datert 5. mars 1976 eller senere revisjoner som gir detaljerte anvisninger for lokalisering av det kritiske området og for utførelse av kontrollen. Kontrollen skal utføres i samsvar med nevnte Service Letter.
2. Bakre vingebjelkers nedre flens. Foreta sprekkkontroll i området 2-3tommer utenfor ribbe ved vingestasjonsnummer 66.00 etter "dye penetrant" metoden som nærmere anvist i Cessna Service Letter ME76-3, supplement nr. 1, datert 5. mars 1976 eller senere revisjoner.
3. Dersom sprekker blir funnet i en av de fremre flenser, skal begge fremre flenser skiftes. Det samme gjelder for flenser på bakre bjelker.
4. En annen måte å preparere skruhellene i fremre vingebjelkers nedre flens ved vingestasjon 64.41 for kontroll er angitt i Cessna Service Letter ME76-3, datert 9. januar 1976 eller senere revisjoner. Denne fremgangsmåten vil redusere tiden og omkostningene ved gjentatte kontroller.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Fly som har oppnådd 5000 timers gangtid eller mer (unntatt fly med trykkabin):

Innen 25 timers gangtid fra 28. september 1976 og deretter gjentatt kontroll med et gangtidsintervall på 500 timer. Kontrollen gjelder også vingebjelkeflenser som er utskiftet i henhold til nevnte Service Letter etter oppnådd gangtid på 5000 timer.

Pkt. 2: Fly med trykkabin som har oppnådd en gangtid på 10000 timer eller mer:

forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-13

25/73
forts.

Innen 25 timers gangtid fra 28. september 1976 og deretter gjentatt kontroll med et gangtidsintervall på 500 timer.

Kontrollen gjelder også vingebjelkeflenser som er utskiftet i henhold til nevnte Service Letter etter oppnådd gangtid på 10000 timer.

Pkt. 3: Innen første flyging etter mottakelsen av denne LDP.

For fly som opererer som fotofly, kontroll av kraftledninger eller annen form for lavflyging, reduseres de ovenstående gangtider til henholdsvis 3000 og 300 timer.

Sprekker som oppdages skal rapporteres til Luftfartsverket med hensyn til lokalisering og lengde av sprekker.

Referanser:

FAA AD 76-10-11 og Cessna Service Letter ME 76-3, datert 9. januar 1976 og supplement nr. 1, datert 5. mars 1976 omhandler samme sak.

42/73

OVERFØRING AV BRENNSTOFF I FLY UTSTYRT MED JAVELIN "AUXILIARY FUEL TANK"

Påbudet gjelder:

Alle Cessna av modell 170, 172, 175, 180 og 182 utstyrt med 18 gallon ekstratank ("auxiliary fuel tank") av fabrikat Javelin Aircraft Company, Wichita Kansas.

Påbudet omfatter:

For å unngå feilaktig bruk av overføringspumpen fra ekstratankens brennstoffsystem, skal en plakat med tekst som angitt nedenfor plasseres inntil overføringspumpens betjeningsbryter. Plakaten skal enten være Javelin "placard 782-14" eller plakat laget av brukeren med en bokstavhøyde av minimum 1/8" (3,2 mm).

Plakaten skal ha følgende tekst:

"AUXILIARY FUEL TRANSFER PUMP.
PULL ON. PUSH OFF. PLACE PUMP
OFF BEFORE CHANGING FROM LEFT TANK."

Merk! Dersom ikke overføringspumpen slås av når brennstoffkranen omkobles fra posisjon "venstre tank" kan luft komme inn i motorens brennstoffsystem og forårsake motorfusk.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 27. august 1973 dersom ikke allerede utført.

Referanser:

FAA AD 73-17-1 og Cessna Service Letter SE 69-24, datert 21. november 1969 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
A/d for Luftfartstilsyn
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 02 1213 40
AFTN ENFBYA
Tlgr CIVILAI OSLO
Telex 17011 Lcat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-14

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.

67/73 MODIFIKASJON AV BRENNSTOFFSYSTEM PÅ FLY I CESSNA 340 og 400 SERIEN

Påbudet gjelder:

Alle Cessna av modell og med serienummer som nedenfor:

Modell	Serienummer
340	340-0001 til og med 340-0234
401	401-0001 til og med 401-0322
401A	401A-0001 til og med 401A-0132
401B	401B-0001 til og med 401B-0300
402	402-0001 til og med 402-0322
402A	402A-0001 til og med 402A-0129
402B	402B-0001 til og med 402B-0392
411	411-0001 til og med 411-0250
411A	411-0251 til og med 411A-0300
414	414-0001 til og med 414-0407
421	421-0001 til og med 421-0200
421A	421A-0001 til og med 421A-0158
421B	421B-0001 til og med 421B-0147 og 421B-0201 til og med 421B-0422

Modell 421 (Seriernr. 421-0151) er unntatt fra kravet til Cessna Service Kit SK421-56 forutsatt at flyet er i henhold til STC SA599CE.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at brennstoff oppsamles i fremkant av vingene i området ved brennstofftankene, skal berørte fly modifiseres med Cessna Service Kit SK421-56. Modifikasjonen består i at vingenes fremkant utrustes med dreneringshull.

Videre skal flyets sjekkliste og flygehåndbok revideres, som spesifisert i Cessna Service Letter ME73-5 (Supplement 1).

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 22. november 1973, dersom ikke allerede utført.

Referanse:

FAA AD 73-22-1 og Cessna multi-engine Service Letter ME73-5 (Supplement 1), datert 7. september 1973 omhandler samme sak.

1. juli 1978



LUFTFARTSVERKET
Hovedkontor - strasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 130 Oslo Lufthavn
Telefon C 02 121340
AFTN E-FBYA
Tlgr C-ILAIR OSLO
Telex 17011 ldat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-15

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.

70/73 KONTROLL AV VINGESTENDERNES ØVRE FESTER

Påbudet gjelder:

Cessna 150, serienr. 15074635 til og med 15074799
Cessna A150, serienr. A1500415 til og med A1500427
Cessna 172, serienr. 17261664 til og med 17261808
Cessna 180, serienr. 18052335 til og med 18052349
Cessna 182, serienr. 18261960 til og med 18262101, 18262104
Cessna 185, serienr. 18502199 til og med 18502238

Påbudet omfatter:

På grunn av feilaktig fabrikasjonsmetode for fremstilling av vingestendernes øvre innfestningsbeslag (P/N 0523306, se fig. 1) kan det forekomme sprekkdannelse i disse. Luftfartsverket påbyr derfor at beslagene skal skiftes ut med nye, som fås i Cessna Service Kit SK 150-45A.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 3. desember 1973.

Referanser:

FAA AD 73-23-7 og Cessna Service Letter SE 73-20, datert 17. august 1973 omhandler samme sak.

forts.

70/73
forts.

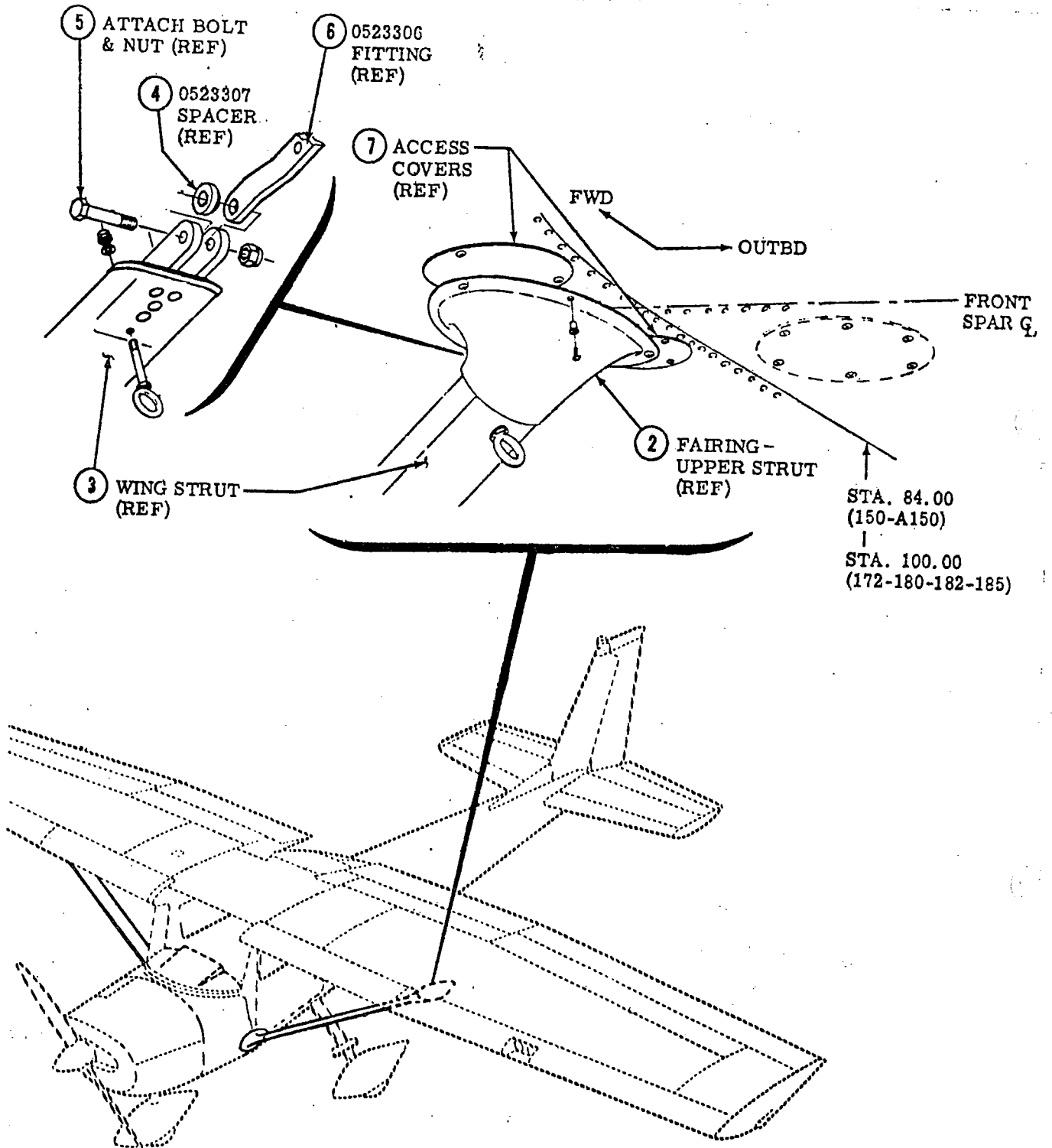


Fig. 1.



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
Cessna-16

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.

2/74 MODIFIKASJON AV BRENNSTOFFSYSTEMET PÅ CESSNA 310I

Påbudet gjelder:

Cessna modell 310I, med serienr. 310I-001 til og med 310I-0200.

Påbudet omfatter:

For å redusere eventuell eksplosjonsfare i vingenes fremkant, skal reléet for varmeapparatets bensinpumpe omplasseres til bakkant av vingen. Den nye plasseringen er på innsiden av tredje ribbe ved vingestasjon 47.83.

Modifikasjonen skal utføres i samsvar med anvisning gitt i Cessna Service Letter ME 73-5, Supplement no. 2 (Cessna Service Kit SK 310-90A).

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 10. januar 1974.

Referanse:

FAA AD 73-25-1 omhandler samme sak.

13/74 SIPREKKONTROLL AV BAKRE SPANT I CESSNA 172

Påbudet gjelder:

Cessna modell 172 med følgende serienr.:
S/N 17260759 til og med 17261495, F17200905 til og med F17201034, FR17200351 til og med FR17200440.

Påbudet omfatter:

På grunn av feilfabrikasjon kan det forekomme sprekker i spant (P/N 0512157-7) ved stasjon 205.812 i fly med ovenstående serienr. Inspeksjon av spantet skal derfor utføres som beskrevet i Cessna Service Letter SE 73-37. Fig. 1 viser området hvor mulige sprekker er lokalisert.

Dersom en finner sprekker skal spantet repareres før videre flyging. Cessna Service Kit SK172-44 vil gi underlag for en slik reparasjon.

Tid for utførelse:

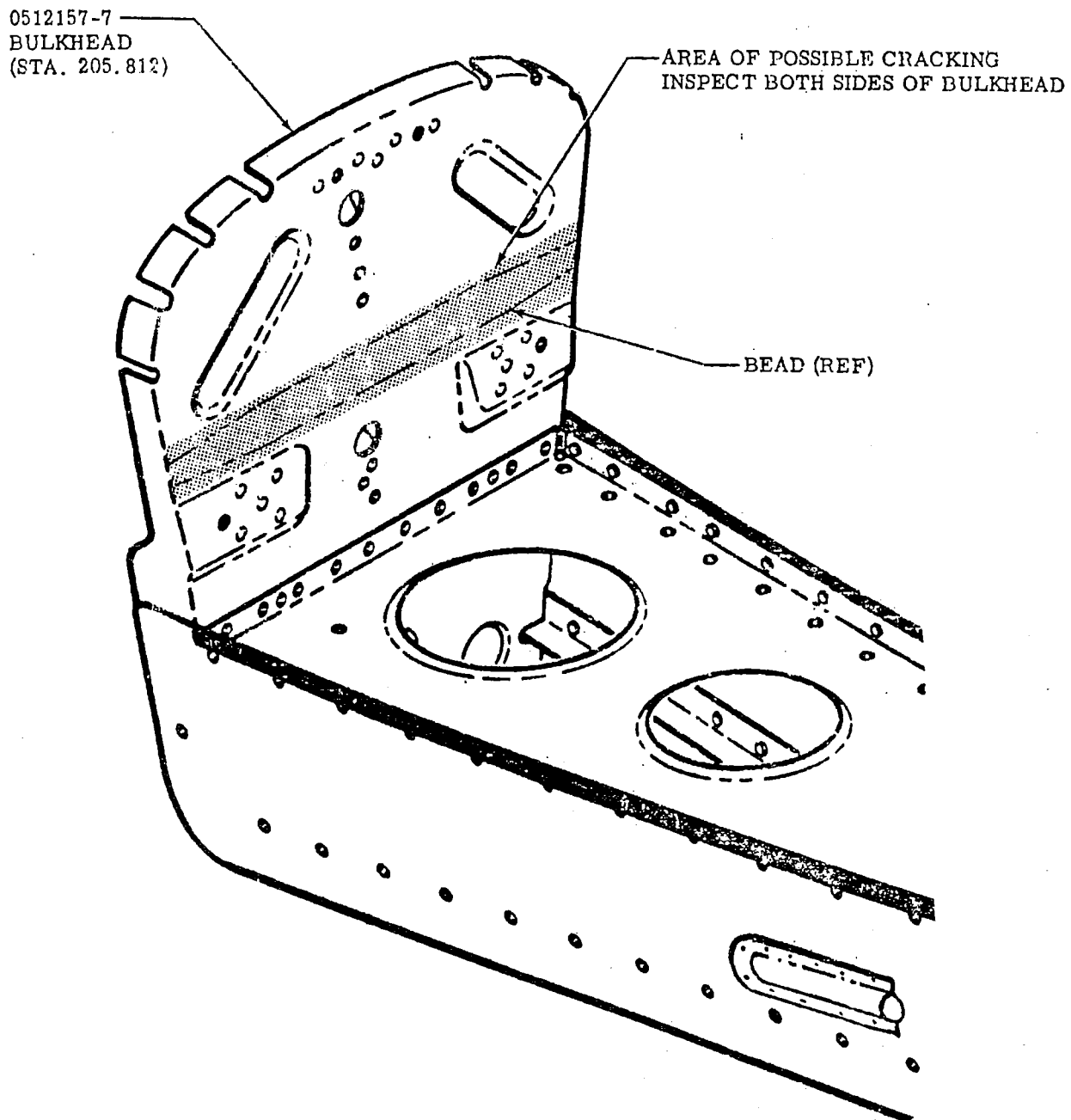
Innen 100 flytimer regnet fra 7. mars 1974, dersom ikke allerede utført.

Referanser:

FAA AD 74-4-1 og Cessna Service Letter SE 73-37 omhandler samme sak.

forts.

13/74
forts.



INSPECTION PROCEDURE.

1. REMOVE RH & LH STABILIZER FAIRING.
2. REMOVE ACCESS COVER FROM RH SIDE OF TAILCONE JUST FORWARD OF BULKHEAD STA. 205.812.
3. USING INSPECTION MIRROR AND LIGHT, CLOSELY INSPECT SHADED AREA AT AND NEAR BEAD FOR FORM CRACKS ON BOTH FORWARD AND AFT SIDES OF BULKHEAD.

Fig. 1.



LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon: Oslo 02 121345
AFTN ENFBYA
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-17

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.

42/74 FORBEDRING AV OLJETRYKKSLANGENS INNFESTNING PÅ CESSNA 177, 177RG OG F177RG

Påbudet gjelder:

Cessna 177, 177RG og F177RG med følgende serienr.:

Modell	177	serienr. fra	17700001	til og med	17702041	
"	177RG	"	"	"	"	177RG0445
"	F177RG	"	"	"	"	F177RG0092

Påbudet omfatter:

For å forebygge gnagsår på oljetrykkslangen, skal innfestningen modifiseres som beskrevet i Cessna Service Letter SE 74-2.

Modifikasjonen består av ekstra innfestningsklemmer i området mellom brannskott og instrumentpanel (for ref. se fig. 1).

Tid for utførelse:

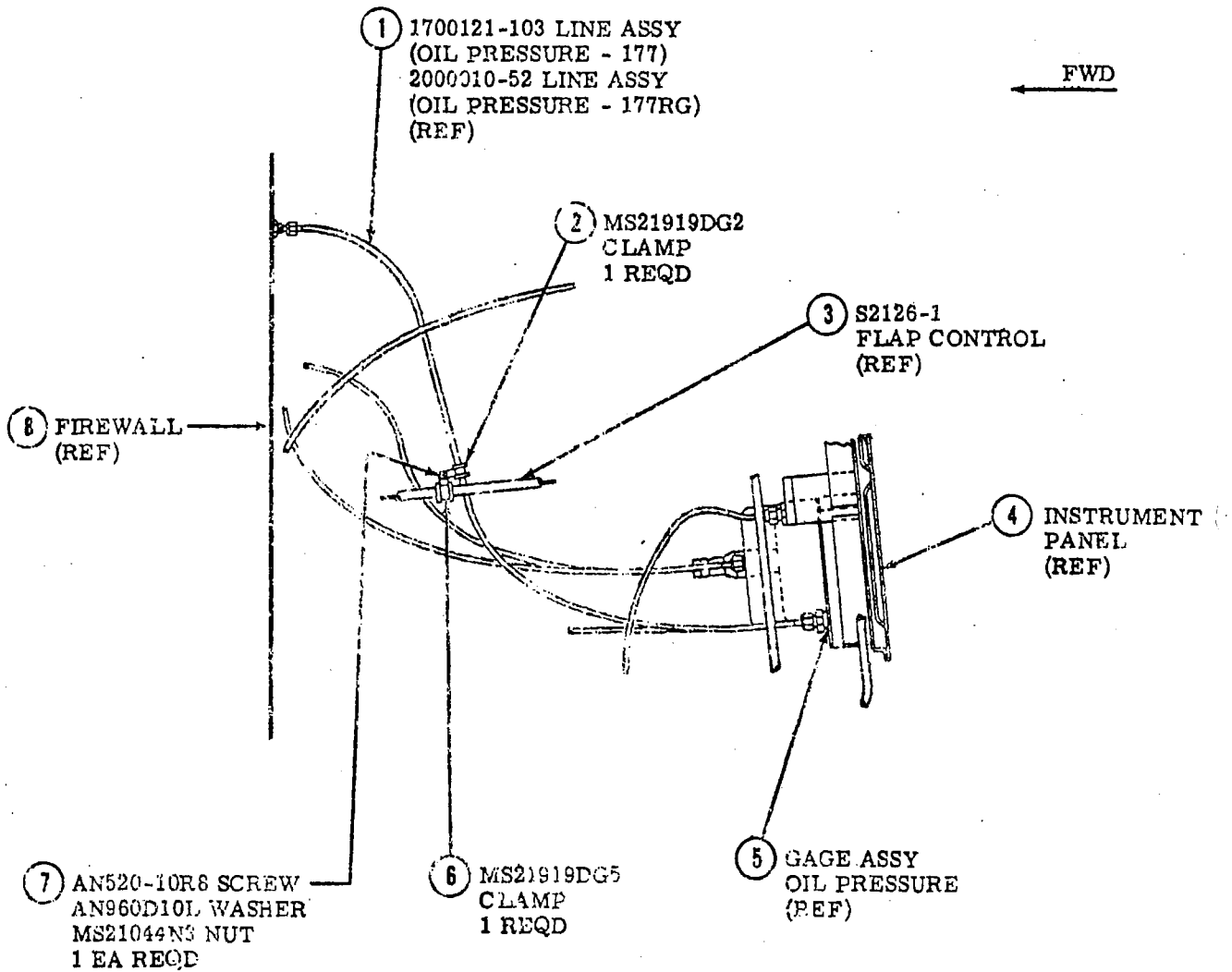
Innen 50 flytimer regnet fra 16. september 1974 dersom ikke allerede utført.

Referanser:

FAA AD 74-16-06 og Cessna Service Letter SE 74-2 omhandler samme sak.

forts.

42/74
forts.



MODIFICATION INSTRUCTIONS.

1. LOCATE OIL PRESSURE LINE ASSEMBLY (1) AND FLAP CONTROL ASSEMBLY (3) BETWEEN FIREWALL (8) AND OIL PRESSURE GAGE (5).
2. LOCATE APPROXIMATE MID-POINT OF LINE (1) AND SECURE LINE TO FLAP CONTROL HOUSING WITH CLAMPS (2 & 6) AND ATTACHING PARTS (7).

NOTE

AVOID KINKING AND EXCESS BENDING OF LINE (1).

Fig. 1.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartssinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Cessna 02, 121340
AFTN E:FEYA
Tlgr. CESSAIR OSLO
Telex 17011 Dalin

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-18

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.

59/74 "AIRCRAFT FIRE PROCEDURES CHECKLIST" FOR CESSNA 310

Påbudet gjelder:

Cessna 310, 310A og 310B.

Påbudet omfatter:

Sjekkliste, "Aircraft Fire Procedures Checklist" Cessna P/N 0811875-24 skal finnes lett tilgjengelig i flyets førerkabin.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 28. oktober 1974.

Referanser:

FAA AD 74-20-08 omhandler samme sak.

17/75 SPREKKKONTROLL AV HALEFINNENS FREMRE FESTE

Påbudet gjelder:

Cessna modell:	Serienr.:
177	17700001 til og med 17701908
177RG	177RG0001 til og med 177RG0350
F177RG	F177RG0001 til og med F177RG0083 og F177RG0091

Påbudet omfatter:

For å forhindre farlig sprekkdannelse ved halefinnens fremre feste i spant sta. 263 skal kontroll som beskrevet i Cessna Service Letter SE 73-40 utføres. Dersom en finner sprekker skal spantet skiftes ut med nytt innen videre flyging. Anvisning for utskifting av spant med ny forbedret type er gitt i refererte Service Letter.

Merk! Kravet om gjentatt kontroll bortfaller når modifikasjon som beskrevet i Service Letter SE 73-40 er utført.

Tid for utførelse:

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

Referanser:

Bureau Veritas C.D.N. 75-24 og Cessna Service Letter SE 73-40 omhandler samme sak.

Kansellert av LDP 18/83

22/75 INSPEKSJON FOR BRENNSTOFFLEKKASJE I TIPPTANKER PÅ CESSNA

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna modeller med serienr. som angitt og med "strobe lights" i "wing tip tank nose cap".

310, 310A, 310B, 310C, 310D, 310E, 310F, 310G, 310H, E310H, 310I, 310J, 310J-1, E310J, 310K, 310L, 310N, 310P, T310P: samtlige serienr.

310Q, T310Q, 310R, T310R, 320, 320-1, 320A, 320B, 320C, 320D, 320E, 320F, 340, 401, 401A, 401B, 402, 402A, 402B, 411, 411A, 414, 421, 421A, 421B: samtlige serienr.

Påbudet gjelder ikke fly som har "strobe light" av merket Symbolic Displays P/N 30-0005, 30-0199-3 og 701133-1, Whelan Engineering Company, Inc. P/N A430 og Grimes Manufacturing Company (Grimes) P/N 30-0515-5, 30-1172-1, 30-0531-1 og 30-0467-5.

Påbudet omfatter:

For å oppdage om det siver brennstoff ut i vingetipptankens neseseksjon ("nose cap area") fra tankens fremre atkomstluke ("tank forward access panel") og forhindre eksplosjon i neseseksjonen forårsaket av at brennstoff og brennstoffdamp antennes og gnister fra "strobe light", skal følgende utføres:

1. Foreta en visuell kontroll av "strobe lights" i "tip tank nose cap" for å bestemme om det er installert "strobe light" av merket Grimes P/N 30-0515-1 eller et annet merke "strobe light" som ikke er unntatt fra denne LDP ifølge ovenstående liste. Dersom det er installert "strobe lights" merket Grimes P/N 30-0515-1 skal det kontrolleres om disse er modifisert ved montasje av Grimes P/N 31-1723-5 eller 30-1171-1 deksler. Dekslene identifiseres ved "quench tubes" som stikker ut i lysarmaturen fra endedekselet.
2. På fly som har installert umodifiserte Grimes P/N 30-0515-1 "strobe lights" eller andre "strobe lights" som ikke er unntatt fra denne LDP, skal det monteres et deksel over bryteren for "strobe light" slik at denne ikke kan slås på og/eller sikringen skal dras ut og blokkere slik at denne ikke kan skyves inn igjen.
3. Umodifiserte "strobe lights" av typen Grimes P/N 30-0515-1 kan tas i bruk etter at Grimes deksel P/N 31-1723-5 eller 30-1171-1 er montert ifølge Cessna Service Letter ME 75-16, datert 11. juli 1975 eller senere revisjon.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 100 timers gangtid fra 11. august 1976.

Referanser:

FAA AD 76-08-02, Cessna Service Letter ME 75-16 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1230 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 02. 121340
AFTN ENFBYA
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 Idaln

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-19

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.

31/75 MODIFIKASJON AV LUFTFILTERET PÅ CESSNA 177

Påbudet gjelder:

Cessna modell 177, 177RG og F177RG.

Pkt. 1 nedenfor gjelder for fly med følgende serienr.:

177	serienr. 17702040	til og med 17702220
177RG	" 177RG0443	" " " 177RG0625
F177RG	" F177RG0093	" " " F177RG0122

Pkt. 2 nedenfor gjelder for fly med følgende serienr.:

177	serienr. 601 og 17700001	til og med 17702039
177RG	" 177RG0001	" " " 177RG0042
F177RG	" F177RG0001	" " " F177RG0092

Påbudet omfatter:

For å forhindre at luftfilterets skumgummipakning løsner, som resulterer i dårlig luftfiltrering og risiko for at deler av pakningen havner i motorens luftinntak, skal det som er angitt i pkt. 1 eller 2 nedenfor utføres avhengig av flyets serienr.:

1. Luftfilterets skumgummipakning ska ksiftes ut med ny av typen Pil-0766 "air filter seal". Den nye pakningen skal limes til filteret med EC 1300 LP adhesive i samsvar med anvisning gitt i Cessna Service Letter SE 75-3.
2. Kontroller fabrikasjonsdato for luftfilteret. Dersom luftfilteret har fabrikasjonsdato mellom 1. november 1973 og 1. november 1974 skal utskifting av skumgummipakninger utføres som angitt i pkt. 1.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 19. mai 1975.

Referanser:

FAA AD 75-07-02 og Cessna Service Letter SE 75-3 omhandler samme sak.

32/75 MODIFIKASJON AV LUFTINNTAKET PÅ CESSNA A185 OG A188

Påbudet gjelder:

Cessna modell A185, med serienr. 18502008 til og med 18502650.
Cessna modell A188, med serienr. 18800833 til og med 18801374.

forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-19

32/75
forts.

Påbudet omfatter:

Motorluftinntakets fleksible luftkanal skal skiftes ut og modifiseres ved å montere "induction air duct" P/N 1650044-1, "duct adapter" P/N 1652021-10 og "drain line" P/N 0700147-82. Arbeidet skal utføres i samsvar med anvisning gitt i Cessna Service Letter SE 75-5.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 19. mai 1975.

Referanser:

FAA AD 75-09-06 og Cessna Service Letter SE 75-5 omhandler samme sak.

44/75 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BENSINSYSTEMET PÅ CESSNA 320

Påbudet gjelder:

Cessna modell 320, alle serienr.

Påbudet omfatter:

På grunn av mulighet for bensinlekkasje ved motorens brannskott, skal følgende utføres:

1. Kontroller visuelt bensinledningene i området bak motorens brannskott og i fremkant av fremre vingebjelke for bensinlekkasje eller slitemerker. Kontrollen skal utføres i samsvar med Cessna Service Letter ME 70-39 Revision I eller senere revidert utgave.
2. Dersom en finner bensinlekkasje eller skadete bensinledninger, skal berørte deler skiftes ut med nye i samsvar med anvisninger gitt i Cessna Service Kit SK 402-8C, innen videre flyging.
3. I tillegg til kontrollen i pkt. 1 skal bensinsystemet modifiseres ved å montere nye klammere til bensinledningene ("crossover fuel lines") i samsvar med Cessna Service Kit SK 402-8C.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 7. juli 1975.

Referanser:

FAA AD 75-11-01 og Cessna Service Letter ME 70-39 Revision I omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo: 02) 1213 40
AFTN: E: NFBYA
Tlgr: CIVILAIR OSLO
Telex: 172111 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-20

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.

54/75 KONTROLL AV BERYL AVIATION OLJEFILTER

Påbudet gjelder:

Cessna modell 150, 150A, 150B, 150C, 150D, 150E, 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, A150K, 150L, A150L som er modifisert i samsvar med FAA supplemental type certificate STC SA2219WE.

Påbudet omfatter:

For å hindre tap av motorolje, dårlig smøring av motoren eller forurensning av motoroljen, skal følgende utføres:

1. Beryl Aviation oljefilter ("air oil separator filtrator assembly") skal fjernes fra flyet og kontrolleres som beskrevet nedenfor.
 - a) Fyll oljefilterets beholder med en "quart" (0,95 l) ren bensin og plugg igjen alle rørender.
 - b) Hold oljefilterets beholder i opprettet stilling og ryst kraftig i to minutter.
 - c) Drener oljefilteret for bensinen fra oljereturledningen med dimensjon 1/8". Bensinen skal ved dreneringen filtreres gjennom en finmastet metallduk. Kontroller for partikler av polyester urethane som har løsnet fra oljefilterets innvendige filtermateriale.
 - d) Dersom en finner partikler fra filtermaterialet skal pkt. 2 utføres.
 - e) Dersom en ikke finner partikler fra filtermaterialet skal oljefilterets innvendige senter-konus festes til oljefilterets "utvendige" beholder med 1/8" nagle. Naglen skal plasseres på toppen av og i senter av oljefilterets beholder ("top center of assembly can"). Om nødvendig skal et passende olje- og bensinbestandig tettningsstoff benyttes i nagleforbindelsen. Etter å ha forsikret at all rensesvæske har fordampet fra oljefilteret kan dette monteres i flyet.
2. Fjern modifikasjon STC SA2219WE, som er utført på flyet, og Beryl Aviation filtrator assembly P/N 1000-1.

Bring flyet tilbake til den originale umodifiserte standard og installer nytt oljefilter P/N B-1119-11, P/N B-1119-RM eller P/N 1000-1-RM.

Merk! Beryl Aviation Specialities, Route 1. Box 1270, Leesburg, Florida 32748, U.S.A., Service Bulletin B-1-1-75-1 omhandler samme sak.

forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-20

54/75
forts.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 flytimer regnet fra 11. august 1975 og deretter gjentatt kontroll med et gangtidsintervall på 25 timer.

Pkt. 2: Innen 100 flytimer regnet fra 11. august 1975.

Referanser:

FAA AD 75-15-08 og Beryl Aviation Service Bulletin B-1-1-75-1 omhandler samme sak.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-21

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.

57/75 KORREKSJON AV OPPLYSNINGER OM ANVENDBAR BENSINMENGDE

Påbudet gjelder:

Cessna modell 180, 182, 185, A185, U206, TU206, P206, TP206, T207 og 207.
Cessna modell A188 utstyrt med vingetanker. Berørte fly er av årsmodellene 1973 til og med 1975 med serienr. som angitt på neste side. Denne LDP gjelder også fly av ovenstående typer som har fått bensintanken skiftet ut med ny av fabrikasjonsdato juni 1973 eller senere.

Påbudet omfatter:

Anvendbar bensinmengde som oppgitt i flyets "Owners Manual" og på plakater ved bensinsystemets velgekran og påfyllingsrør kan vise en bensinkapasitet fra 0-2 gallons for mye. For å gi korrekt opplysning om flyets anvendbare bensinmengde skal derfor følgende utføres:

1. Flyets plakater om anvendbar bensinmengde skal skiftes ut med nye, som har delnummer ifølge listen på arknummer 22.
2. Flyets "Owners Manual" skal rettes som angitt i Cessna Service Letter SE 75-7.
3. Dersom flyets "Flygehåndbok", utstedt av Luftfartsverket, viser ukorrekt bensinmengde, skal denne sendes til Luftfartsverket for korrigerings.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers flytid regnet fra 14. september 1975.

Referanser:

FAA AD 75-16-01 og Cessna Service Letter SE 75-7 omhandler samme sak.

forts.

57/75
forts.

Berørte serienummer

18052364 thru 52489, 52491 thru 52500
52502 thru 52513, 52515 thru 52525
52527, 52529, 52531,
52533 thru 52537, 52539, 52541,
52542, 52545 thru 52547, 52551,
52553, 52554

18262251 thru 62315, 62317 thru 62359,
63361 thru 63385, 63387 thru 63399,
63401 thru 63439, 63441 thru 63443,
63445 thru 63475, 63481 thru 63484,
63486 thru 63491, 63494 thru 63500,
63502, 63503, 63506,
63508 thru 63516, 63520 thru 63525,
63527 thru 63531, 63533 thru 63537,
63540, 63541, 63543, 63545, 63546,
63548 thru 63550, 63552 thru 63560,
63562 thru 63565, 63567 thru 63569,
63572 thru 63575, 63578 thru 63581,
63583 thru 63585, 63588, 63590

18502263 thru 02299, 02301 thru 02512,
02514 thru 02554, 02556 thru 02565,
02569 thru 02572, 02574,
02576 thru 02579, 02581 thru 02584,
02586 thru 02595, 02597 thru 02603,
02605 thru 02611, 02613 thru 02616,
02618, 02619, 02621, 02622,
02624 thru 02627, 02630, 02631,
02637 thru 02642, 02645, 02646,
02651, 02653

*18801347 thru 01824, 01828 thru 01837,
01840 thru 01861, 01863 thru 01885,
01887 thru 01903, 01905 thru 01907,
01909 thru 01954, 01956 thru 01962,
01964, 01965, 01967 thru 01969,
01971 thru 01973, 01975 thru 01977,
01979 thru 01981, 01983, 01984,
01986, 01987, 01990, 01992, 01993,
01995, 01996, 01998, 02000,
02002 thru 02004, 02012, 02014,
02015, 02017, 02019, 02026, 02027

020602127 thru 02358, 02360 thru 02570,
02581 thru 02620, 02622, 02623,
02625 thru 02629, 02631 thru 02633,
02635 thru 02640, 02642 thru 02657,
02659 thru 02662, 02664 thru 02666,
02669 thru 02672, 02674, 02675,

20700226 thru 00267, 00269 thru 00277,
00279 thru 00283

*Gjelder også serienummer med bokstaven "T"

forts.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 02 121340
AFT: ENFYA
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 lda n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-22

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.

57/75
forts.

Delnummer ("part number") på plakater:

Aircraft Model (1973 thru 1975)	Fuel Configuration	Placard Part Number	
		Selector Valve	Wing Filler Opening
180 Landplane	Standard Range	S1286-6	0705023-8
	Long Range	S1286-5	0705023-9
180 w/Floatplane Option	Standard Range	S1286-6	0705023-8
	Long Range	S1286-5	0705023-9 (Otbd.) 0705023-13 (Inbd.)
182	Standard Range	0705048-23	0705023-8
	Long Range	0705048-26	0705023-9
185 Landplane & AgCarryall	*Standard Range	0705019-7 (Fuel Valve)	0705023-10
	Standard Range	0705019-5 (Fuel Valve) 0716113-3	0705023-10
	Long Range	0705019-6 (Fuel Valve) 0716113-4	0705023-12
185 w/Floatplane Option	Standard Range	0705019-5 (Fuel Valve) 0716113-3	0705023-10
	Long Range	0705019-6 (Fuel Valve) 0716113-4	0705023-11 (Inbd.) 0705023-12 (Otbd.)
188	*Wing Cell Only	1605023-5 (Fuel Valve)	0705023-14
U206 & TU206 Landplane	Standard Range	0705048-21	0705023-10
	Long Range	0705048-22	0705023-12

forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-22

57/75
forts.

U206 & TU206 w/Floatplane Option	Standard Range	0705048-21	0705023-10
	Long Range	0705048-22	0705023-11 (Inbd.) 0705023-12 (Otbd.)
207 & T207	Standard Range	0705048-23	0705023-10
	Long Range	0705048-24	0705023-12

* With ON-OFF Fuel Valve Only



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1730 Oslo Lufthavn
Telefon: C 02 121340
AFM: ENFEYA
Teg: C LAIR OSLO
Telex: 17011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-23

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.

73/75 KONTROLL AV HJULFELG PÅ HOVEDUNDERSTELL

Påbudet gjelder:

Alle Cessna modeller i 400-serien som er utstyrt med hovedhjul med Cessna P/N C 163001-0204 (Goodyear 9543162) og som har en flytid på 500 timer eller mer.

Påbudet omfatter:

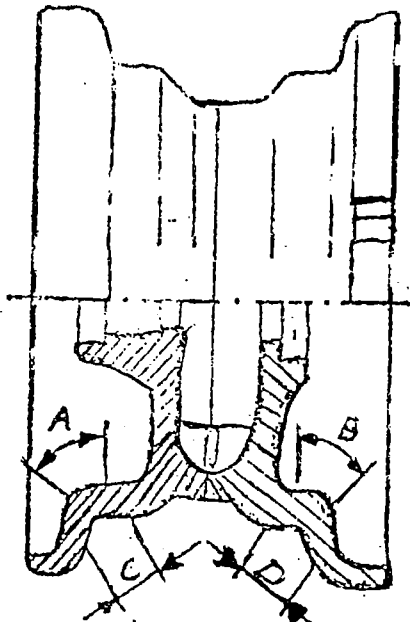
Da det er oppdaget tilfeller av sprekkdannelser i felgene for hovedhjulene skal følgende utføres:

1. Demonter hovedhjulene fra understellet. Kontroller felghalvdelenes utsider i overgangen til ytre flens langs hele omkretsen ved hjelp av en lupe med minst 5 gangers forstørrelse. A og B på figuren.

Dersom det oppdages sprekker skal felgen byttes ut før neste flyging. Videre skal funnet rapporteres til Luftfartsdirektoratet og følgende opplysninger skal gis:

Flytype, felgtype og serienummer, felgdel (ytter- eller innerdel), sprekkenes lengde, alle betegnelser som er innstøpt i felgen, felgens gangtid og antall landinger.

2. Utføre samme kontroll som i pkt. 1, men på begge sider av felghalvdelene (dekkside og utside). Områdene A, B, C og D på figuren.



forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-23

73/75 Tid for utførelse:
Forts.

Pkt. 1. Innen 10 flytimer regnet fra 10. november 1975, og deretter gjentatt kontroll med et intervall på 100 flytimer.

Pkt. 2. Ved hvert dekkskifte.

Referanser:

Svensk LVA nr. 1010 datert 22. september 1975 omhandler samme sak.



LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 021 121340
AFIN ENFBA
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 ldal n

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-24

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.

7/76 KONTROLL OG FORANDRING AV ARC PÅ-500A AKTUATORER

Påbudet gjelder:

De nedenfor listete modeller med serienr. utstyrt med ARC PA-500A aktuatorer (serienr. 6265 og lavere) som del av Cessna modell 300, 400 og 400A auto-piloter, 300, 400 eller 800 IFCS, eller i type G-830A "yaw damper systems".

Modell:

Serienummer:

172L, M	17259287	til og med	17263458
F172K, L, M	F1720780	" " "	F1721234
FR172H, J	FR1720240	" " "	FR1720530
177B	17701576	" " "	17702123
177RG	177RG0001	" " "	177RG0592
F177RG	F177RG0001	" " "	F177RG0122
180H, J	18052170	" " "	18052500
182N, P	18260460	" " "	18263475
A185E, F	18501815	" " "	18502565
P206E, TP206E	P20600626	" " "	P20603093
U206E, F, TU206E, F	U20601447	" " "	U20603093
207, T207	20700149	" " "	20700314
210K, L, T210K, L	21059200	" " "	21061040
310Q, T310Q	310Q0001	" " "	310Q1160
310R, T310R	310R0001	" " "	310R0330
337E, F, G, T337E, F	33701290	" " "	33701673
F337E, F, G	F3370020	" " "	F3370071
T337G	P3370001	" " "	P3370225
F337GP	FP3370001	" " "	FP3370015
340	3400001	" " "	3400555
401B	401B0001	" " "	401B0221
402B	402B0001	" " "	402B0935
414	4140001	" " "	4140655
421B	421B0001	" " "	421B0970

Påbudet omfatter:

For å unngå motstand i flyets kontrollorganer ved at ARC PA-500A "actuator gear train" låser seg skal følgende utføres:

1. Kontroller ARC PA-500A aktuator som vist i Cessna Service Letter AV 75-10 datert December 19, 1975 eller senere utgaver som inneholder ARC Field Engineering Service Bulletin No. 181. Dersom feil oppdages skal disse rettes på enten ved justeringer eller utskifting av deler.
2. Forandre ARC Model PA-500A aktuator som vist i Cessna Service Letter AV 75-10 datert December 19, 1975 eller senere revisjoner, som inneholder ARC Field Engineering Service Bulletin No. 181.

forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-24

7/76
forts.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 100 timers gangtid etter 24. mai 1976.

Pkt. 2: Innen 1 år fra 24. mai 1976.

Referanser:

FAA AD 76-04-03 og Cessna Service Letter AV 75-10 datert December 19, 1975 omhandler samme sak.

8/76 FORANDRING AV ELECTROL UNDERSTELLSAKTUATORER

Påbudet gjelder:

Cessna 210 til og med 210D S/N 57001 til og med 57575 og 21057576 til og med 21058510 utstyrt med Electrol aktuator Cessna P/N 1280102-1 og -2 (Electrol P/N EA 1471-1 og -2) eller Cessna P/N 1280501-1 og -2 (Electrol P/N EA 1614-1 og -2).

Unntatt fra denne LDP er fly som har Cessna P/N 1280511-3/4 og 1280100-1/2 aktuator montert.

Påbudet omfatter:

For å unngå at hovedunderstellene ikke vil la seg felle ut, skal aktuatorene forandres som vist på Cessna Service Letter SE 75-21 datert October 3, 1975 eller senere utgaver, ved montering av Cessna Kits 1209005-1 R/L.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid fra 27. oktober 1976 eller innen 1. april 1977, det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 76-04-01 og Cessna Service Letter SE 75-21 omhandler samme sak.

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

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

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 25

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.

35/76 SKIFTE AV BOLT PÅ MOTORBUKKEN

Påbudet gjelder:

Reims/Cessna modell 150 Aerobat; 1972 t.o.m. 1975, med serienr. 1500121 t.o.m. 0269, 0273 t.o.m. 0276, 0278 og 0279.

Påbudet omfatter:

For å oppnå riktig tiltrekkingsmoment på boltene som fester motoren til motorbukken skal følgende utføres:

Jordingskabelen som sitter under hodet på bolten som fester motoren til motorbukken skal flyttes ved å installere Service Kit SK 150-51.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid fra 28.7.76.

Referanser:

Fransk AD 76-60
Cessna Service Letter SE 76-2, datert 30.1.76

42A/76 KONTROLL OG FORANDRING AV EKSOSSYSTEMET PÅ CESSNA 3-400

Påbudet gjelder:

Cessna T310, 320, 340, 401 og 411 seriene, samt modell 402, 402A, 402B, 414, 421, 421A, 421B og 421C (med serienr. 421C0001 t.o.m. 421C0683)

Anm. 1: Denne LDP revideres til også å gjelde Cessna 421C.
Se bilag for oppdatering av tabellene i service-meddelelsene fra Cessna.

Påbudet omfatter:

For å oppdage begynnende feil og forbedre driftssikkerheten av eksosystemet skal følgende utføres som angitt i Cessna Service Letter ME 75-17, datert 14. juli 1975, ME 77-1 datert 24. januar 1977 med supplement 2, og Cessna Multiengine Information Letter ME 79-32 datert 17. aug. 1979 eller senere revisjoner.

1. a) Kontroller hele eksosanlegget på alle turboladete motorer som vist i avsnitt I og II i Service Letter ME-75-17.

forts;

15.7.88

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

42A/76

forts;

b) Kontroller "Slip Joint(s)" på Cessna modeller 421 med serienr.:

421B0201 til og med 421B0889
 421B0891 " " " 421B0922
 421B0924 " " " 421B0932
 421B0935

og alle reservedeler montert på eldre modeller i Cessna 421 serien som vist i tillegg nr. 1 i Cessna Service Letter ME 75-17, datert 14. juli 1975, eller senere revisjoner.

c) Kontroller "Multi-Segment "V" Band Clamp" (mellom motoren og turboladeren) som vist i Service Letter ME-75-17 datert 14. juli 1975 eller senere revisjoner pkt. IV.

d) Kontroller "One-Piece "V" Band Clamp" (mellom eksosstussen og turboladeren) som vist i ovenstående Service Letter ME-75-17 datert 14. juli 1975 eller senere revisjoner pkt. VI.

2. a) Skift ut "Multi-Segment "V" Band Clamps" mellom bakre sylindere og turboladerens inntak (unntagen klammer mellom "waste-gate" og eksosstuss på fly av 421 serien) som vist på skjema i tillegg nr. 4 i gjeldende Service Letter ME 75-17. Gangtidsbegrensninger i kapittel V skal følges.

b) Skift "Multi-Segment" klammer mellom eksosstuss og turbolader som følger:

T310 alle serienr. til og med 310Q0600
 320D " " "
 320E " " "
 320F " " "
 401 " " "
 402 " " til og med 402B0300

Nytt klammer med delnr. V57A4234 eller 41195AA423 skal benyttes. Disse klammer er ikke gangtidsbegrenset.

På modellene 340 alle serienr. til og med 3400150
 414 " " " " " 4140350
 421 " " " " " 421B0396

skal klammene skiftes ut med klammer delnummer V57A5019 eller 41195AA502. Disse klammer er ikke gangtidsbegrenset. Se tillegg nr. 2 i ovenstående Service Letter.

3. Kontroller "One-Piece "V" Band Tail Pipe Clamps" på følgende fly (hvor disse er montert):

T310 med serienr. 310P0001 til og med 310R0275
 320D alle serienr.
 320E " "
 320F " "
 340 " " til og med 3400550
 401 " "
 402 med serienr. 4020001 til og med 402B0912

forts;
 15.7.88

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 kdal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA-26

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.

42A/76

forts:

414 alle serienr. til og med 4140648
421 med serienr. 4210001 til og med 421B0927

samt eldre modeller som er modifisert. Kontrollen utføres som vist i tillegg nr. 2 i Cessna Service Letter ME 75-17 datert 14. juli 1975 eller senere revisjoner.

4. Følgende fly skal kontrolleres og eventuelt forandres som vist i tillegg nr. 3 i Cessna Service Letter ME 75-17 datert 14. juli 1975 eller senere revisjoner.

T310P0001 til og med T310R0230
T310R0232 " " " T310R0254
T310R0256

257

259 " " " T310R0263

265

266

268

272

274

275

320D0001 " " " 320F0045

3400001 " " " 3400550

4010001 " " " 401B0221

4020001 " " " 402B0630

402B0911

402B0912

4140001 " " " 4140643

4140645 " " " 4140648

4210001 " " " 421B0889

421B0891 " " " 421B0918

421B0921

421B0922

421B0924

421B0926

421B0927

5. Følgende "Kits" skal monteres som vist i avsnitt III i Cessna Service Letter ME 75-17 datert 14. juli 1975 eller senere revisjoner.

SK 402-31 på: T310P0001 til og med T310Q0600

320D0001 " " " 320F0045

4010001 " " " 401B0300

4020001 " " " 402B0300

SK 414-9 på: 3400001 " " " 3400150

4140001 " " " 41400350

SK 421-67 på: 4210001 " " " 421B0300

forts;

15.7.88

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

142A/76

forts: Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 23. mars 1977 og deretter med 50 gangtimers mellomrom.

Deler som er skiftet ut med ny type som vist i tabell II i Service Letter ME 77-1 datert 24. januar 1977 og Supplement 1 og 2 eller senere revisjoner skal kontrolleres innen 100 timers gangtid etter datoen på denne LDP og deretter med 100 timers mellomrom.

Pkt. 2a): Innen 50 flytimer regnet fra 18. april 1975 for klammer som har mer enn 350 timers gangtid den 18. april 1975 og innen 400 timers gangtid oppnås for klammer som har mindre enn 350 timers gangtid den 18. april 1975.

Deretter gjentatt utskiftning med et gangtidsintervall på maksimalt 400 gangtimer.

Pkt. 2b): Innen 200 flytimer regnet fra 18. april 1975.

Pkt. 3: Innen 25 timers gangtid fra 23. mars 1977.

Pkt. 4: Innen 50 timers gangtid fra 23. mars 1977.

Pkt. 5: Innen 25 timers gangtid fra 23. mars 1977.

Referanser:

FAA AD 75-23-08 Amendment 39-3609 Cessna Service Letter ME 75-17 datert 14. juli 1975, Cessna Service Letter ME 77-1 datert 24. januar 1977 med Supplement 1 og 2 og Cessna Multiengine Service Information ME 79-32 datert 17. august 1979 omhandler samme sak.

TABLE I
EXHAUST COUPLING APPLICABILITY CHART

Coupling Part Number	Qty Per Asst	Torque In-lbs	AIRCRAFT APPLICABILITY											Location	Life Limited		
			T310P Q, R	320	320A B, C	320D E, F	340	340A	401/402 A, B	414	421 A, B	421 C					
NH1000897-20	4	40						X					X			Collector (eye) Inlet	No
NH1000897-30	2	40												X		Wastegate Inlet	No
NH1000897-40	2	40	X				X									Turbine Outlet	No
NH1000897-50	2	40						X					X			Turbine Outlet	No
V57A4234 or 4195AA423																	
V57A5019 or 4195AA502																	
91304H250 (31134-2505 Gasket)	3	35		X												Collector Inlet	Yes
B38037 Alternates: 4309AL 4309AF	3	35			X											Collector Inlet	Yes
WT64832 Alternates: 4309AL 4309F	3	35				X				X						Collector Inlet	Yes
WT68892-250 Alternates: 43018T250	4	45						X								Collector (eye) Inlet	Yes
4256A8200 Alternate WT68892-200	2	45-50						X			X					Wastegate Inlet 340A(414) & Wastegate Exit (421)	Yes
4356AA300	2	70-90											X			Wastegate Inlet (421)	Yes

Initial installation of single piece couplings must be made in strict adherence to the specified 40 inch-pounds torque values. However, periodic retorquing is required only if coupling shows torque values below 30 inch-pounds. The 24096-300-N gasket is not required at the exhaust wastegate inlet of 421, 421A, and 421B aircraft when the NH 1000897-30 single-piece coupling is installed.

NOTES FOR TABLE II

GENERAL NOTES:

0850XXX and 5654XXX dash numbers shown in parentheses are earlier part numbers for the corresponding 9910XXX dash numbers.

Ball joint attaching parts (springs, bolts, nuts, washers and cotter pins) are subject to the 100-hour inspection instead of the 50-hour, only if installed in combination with the components listed in Table II.

1. Components incorporate formed sheet metal coupling flanges.
2. Components incorporate external safety ring.
3. Components incorporate internal safety sleeve.
4. Components require seals at coupling flange.
5. Alternate for MVT68892-250 and 4301BT250 couplings.
6. NH1000897-30 supersedes 4356AA300. Gasket P/N 24096-300-N is not required with the NH1000897-30 clamp.
7. Exhaust stack assemblies are sealed type, and the part numbers shown include risers for both cylinder banks and the crossover pipes.

TABLE II
100 HOUR INSPECTION EXHAUST SYSTEM COMPONENTS

Description & Part Number	Qty Per Eng	T310 P,O,R	326 D,E,F	340	340A	401/402 A,B	414	421 A,B	421 C	Notes
<u>Exhaust Stack Assy</u>										
9910379-1 L.H. Eng (Inconel 601)	1 (LH)							X		7
9910379-2 R.H. Eng (Inconel 601)	1 (RH)							X		7
9910295-11 L.H. (5155184-1)	1								X	
9910295-12 R.H. (5155184-2)	1								X	
<u>Att Slip Joints</u>										
9910314-1 (Inconel 601)	1							X		
<u>Att Elbows</u>										
9910299-3 L.H. (5654551-5)	1			X	X		X			1 & 4
9910299-4 R.H. (5654551-6)	1			X	X		X			1 & 4
9910301-1 (0850712-39)	1 L.H.	X	X			X				1
9910301-3 (0850712-41)	1 R.H.	X	X			X				1
9910301-5 (0850712-40)	1 L.H.	X	X			X				1
9910379-19 (Inconel 601)	1 L.H.							X		
9910379-20 (Inconel 601)	1 R.H.							X		
<u>Wye Collector Assy</u>										
9910295-8 (Inconel 601)	1				X					1,3&4
9910301-4 (0850732-3)	1 L.H.	X	X			X				1 & 2
9910301-6 (0850732-18)	1 R.H.	X	X			X				1 & 2
9910341-1 (Inconel 601)	1				X					1,3&4
9910300-6 (5155100-1)	1								X	
<u>Wastegate Inlet Elbow</u>										
9910295-5 (5654551-4)	1				X		X			
<u>Couplings (One Piece)</u>										
Wastegate Inlet WH1000897-30	1							X		6
Wye Collector Inlet WH1000897-20	2			X	X		X			5

NOTES FOR TABLE III

GENERAL NOTES:

5155XXX, 5355XXX, and 5654XXX dash numbers shown in parentheses are earlier part numbers for the corresponding 9910XXX dash numbers.

Ball joint attaching parts (springs, bolts, nuts, washers and cotter pins) are exempt from mandatory inspections only if installed in combination with the components listed in Table III.

1. Exhaust stack assemblies are seal-less type, and part numbers shown are complete bank assemblies.

2. On aircraft prior to 1979 Models, the initial replacement must include the aft elbow, wye collector assemblies and clamps since they are not interchangeable with earlier components.

3. Attach 5155156-5 Elbow to overboard stack using one each 5155157-1 Flex Joint and two each U84C200 SH Clamps.

II. Parts Replacement

A. Replacement of multi-segment "V" band clamps between aft engine cylinders and turbocharger inlet.

On all airplanes listed above within 50 hours time in service after February 11, 1975, for those clamps having more than 350 hours time in service as of that date or prior to 400 hours time in service for those clamps having less than 350 hours time in service as of that date, and at or prior to each additional 400 hours time in service thereafter, replace existing multi-segment "V" band exhaust system clamps located between aft engine cylinders and the turbocharger inlet (except for waste-gate to exhaust overboard pipe clamp on 421 airplanes) with new parts having Cessna part numbers in accordance with Attachment 4 to Cessna Service Letter ME-75-17 dated July 14, 1975, or later revisions. Use aircraft total time for clamp time in service unless aircraft maintenance records establish location and time in service on previously replaced clamps. See Figure 3 for multisegment type clamp configuration.

NOTE

The above clamp replacement was previously required by AD 75-04-01 effective February 11, 1975.

B. - Replacement of multi-segment turbocharger to overboard tail pipe clamps.

Within 200 hours time in service after August 15, 1975, replace presently installed multi-segment type turbocharger to overboard tailpipe clamps on Model T310, 320, 401, 402, 340, 414 and 421 airplanes with the clamps specified below:

Description & Part Number	Qty Per Eng	T310 P,O,R	320 D,E,F	340	340A	401/402 A,B	414	421 A,B	421 C	Notes
<u>Overboard Exhaust Stack Assembly</u>										
0850711-33 & -31	1 L.H.	X	X			X				
0850711-34,-40,-42	1 R.H.	X	X			X				
9910299-1 (5654551-7)	1 L.H.			X	X		X			
9910299-2 (5654551-8)	1 R.H.			X	X		X			
5155156-3	1 L.H.							X		
5155156-4	1 R.H.							X		
9910300-1 (5155100-7)	1 L.H.								X	
9910300-2 (5155100-8)	1 R.H.								X	
<u>Wastegate Inlet Elbow</u>										
9910299-10	1				X		X			
<u>Wastegate Overboard Pipe</u>										
0850713-1	1	X	X			X				
5355100-64	1			X						
9910299-6 (5654551-3)	1				X		X			
<u>Wastegate Outlet Elbow</u>										
5155156-5	1							X		3
9910300-3 (5155100-20)	1								X	
<u>Turbo Shield</u>										
0850902-1	1	X	X			X				
5155154-3	1							X		
5354005-1	1			X	X		X			
<u>Couplings (One Piece)</u>										
Wye Collector Inlet NH1000897-60	2 L.H. (All) 2 R.H. (340,414) 1 R.H. (T310, 320 & 401/402)	X	X	X	X	X	X			2
<u>Wastegate Inlet</u> NH1000897-70	1				X		X			2
<u>Turbine Outlet</u> NH1000897-40	1	X	X			X				
<u>Turbine Outlet</u> NH1000897-50	1			X	X		X	X	X	

3

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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.

52 A/76 SPREKKONTROLL AV OG GANGTIDSBEGRENSNING PÅ "MAIN LANDING GEAR SADDLES"

Påbudet gjelder:

Cessna modeller 210 til og med 210J (med serienr. 57001 til og med 57575, 21057576 til og med 21059199). Cessna modeller T210F til og med T210J (med serienr. T210-0001 til og med T210-04554).

Påbudet omfatter:

For å redusere faren for at hovedunderstellet ikke skal kunne felles ut skal følgende utføres:

1. På modellene 210 og 210A med serienr. 21057001 til og med 21057840 med "main landing gear saddles" delnr. 1241004-1 og 1241004-2 skal følgende utføres:
 - a) Foreta sprekkkontroll etter "dye penetrant" metoden som vist i pkt. 5 i denne LDP. Spesiell oppmerksomhet må vies de kritiske områder vist på figur 1. Dersom det blir funnet sprekker, skal "landing gear saddles" skiftes før flyet tas i bruk.
 - b) Skift "main landing gear saddles" med ny med samme delnr. og som vist i Cessna Service Letter SE 75-26 datert 5. desember 1975 eller senere revisjoner.
2. På modellene 210B til og med 210G med serienr. 21057841 til og med 21058936 og T210F og T210G med serienr. T210-0001 til og med T210-0307 med "main landing gear saddles" med delnr. 1241423-1 og 1241423-2 skal følgende utføres:
 - a) Foreta sprekkkontroll etter "dye penetrant" metoden som vist i pkt. 5 i denne LDP. Spesiell oppmerksomhet må vies det kritiske område vist på figur 3. Dersom det blir funnet sprekker, skal "main landing gear saddles" skiftes før flyet tas i bruk.
 - b) Skift "main landing gear saddles" med nye og forbedrete typer med samme delnr., og som vist i Cessna Service Letter SE 75-26 datert 5. desember 1976 eller senere revisjoner. Forbedrete "main landing gear saddles" for modellene 210B til og med 210G, T210F og T210G identifiseres som vist i figur 2 i denne LDP.
3. På fly som har påmontert forbedrete typer "landing gear saddles" som angitt i pkt. 2, samt modellene 210H og 210J med serienr. 21058937 til og med 21059199 og T210H og T210J med serienr. T210-0308 til og med T210-0454 skal det foretas sprekkkontroll av "main landing gear saddles" delnr. 1241423-1 og -2 som vist i pkt. 5. Særlig oppmerksomhet må vies kritiske områder som vist på figur 3.

forts.

31.1.8

52A/76

forts;

Skift ut alle "saddles" som viser tegn til sprekkdannelse før neste flyging.

4. På fly hvor "main landing gear saddles" er erstattet med nye i henhold til pkt. 1, 2 eller 3 kan gangtiden for disse regnes fra datoen for utskiftingen.
5. Sprekkkontrollen etter "dye penetrant"-metoden skal utføres på en av de to følgende måter:
 - a) Jekk opp flyet, koble fra understellsdørene på hovedunderstellene, trekk opp understellet og utfør sprekkkontrollen av "landing gear saddles" fra undersiden.
 - b) La flyet stå på hjulene som normalt, fjern inspeksjonsluker i dørken over hovedunderstellene og utfør sprekkkontrollen av "landing gear saddles" fra innsiden av flyet.
6. Installasjon av "main landing gear saddles" delnr. 1294151-1 og 1294151-2, istedet for delnr. 1241423-1 og -2, opphever kravene i denne LDP.

Tid for utførelse:

Pkt. 1a og 2a: På fly med en total gangtid på 1000 timer eller mer:

Innen 25 timers gangtid og deretter med et intervall på 25 timer inntil pkt. 1b eller 2b er utført.

På fly med en total gangtid på mindre enn 1000 timer:

Innen 1025 timers gangtid og deretter med et intervall på 25 timers gangtid inntil pkt. 1b eller 2b er utført.

Pkt. 1b og 2b: Innen 100 timers gangtid regnet fra 15. oktober 1976 eller innen 1. april 1977 det som kommer senest og deretter med et intervall på 1000 timer.

Pkt. 3: På fly med en total gangtid på 1200 timer eller mer:

Innen 100 timers gangtid etter 1. februar 1977 og deretter med 1 års mellomrom.

På fly med en total gangtid på mindre enn 1200 timer:

Innen en oppnådd gangtid på 1300 timer og deretter med 1 års mellomrom.

Referanse:

| FAA AD 76-14-07 R2

forts;
31.1.86

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

Telefon: Oslo (02) 59 33 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldal n

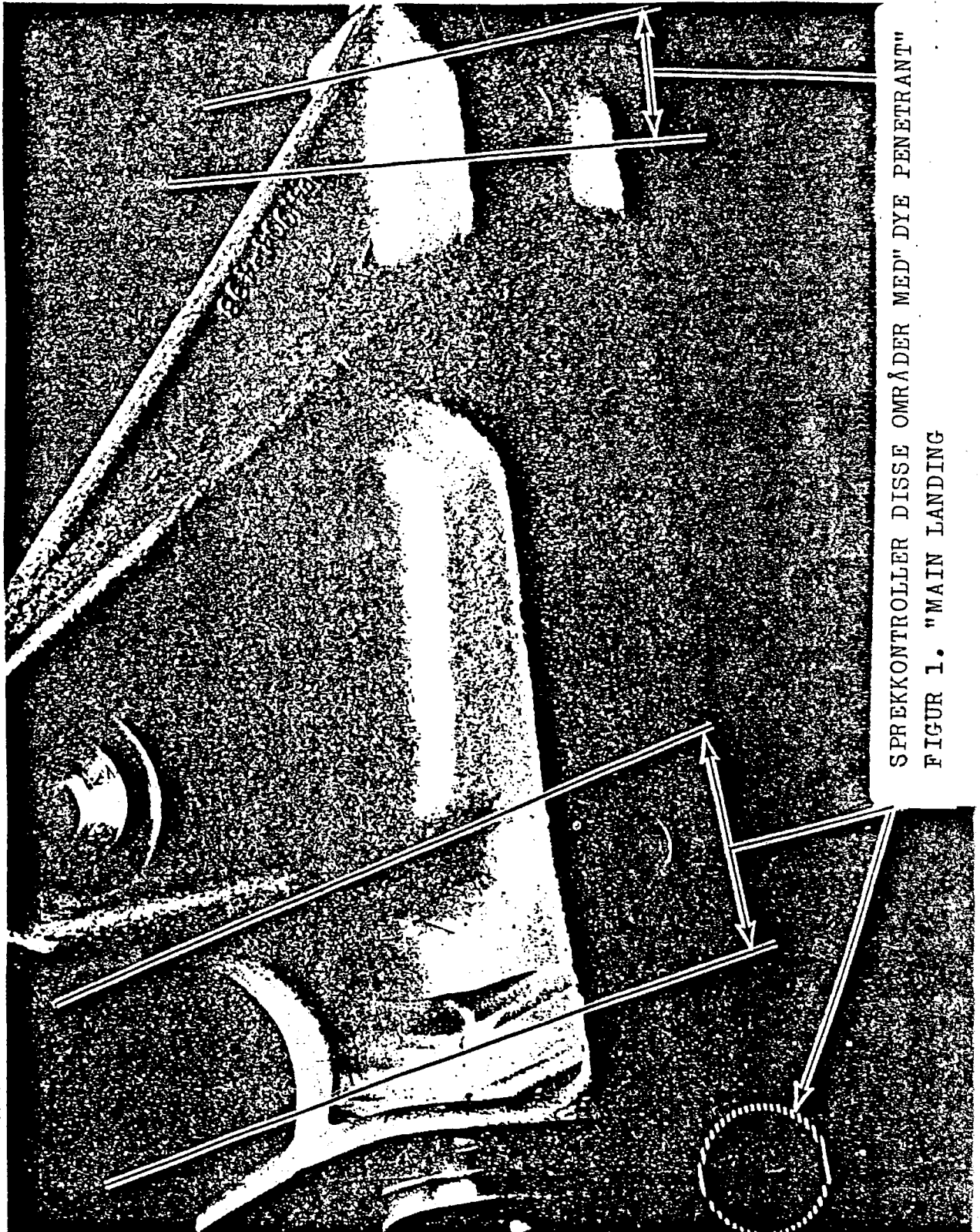
LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy

Cessna-28

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.

52A/76
forts.



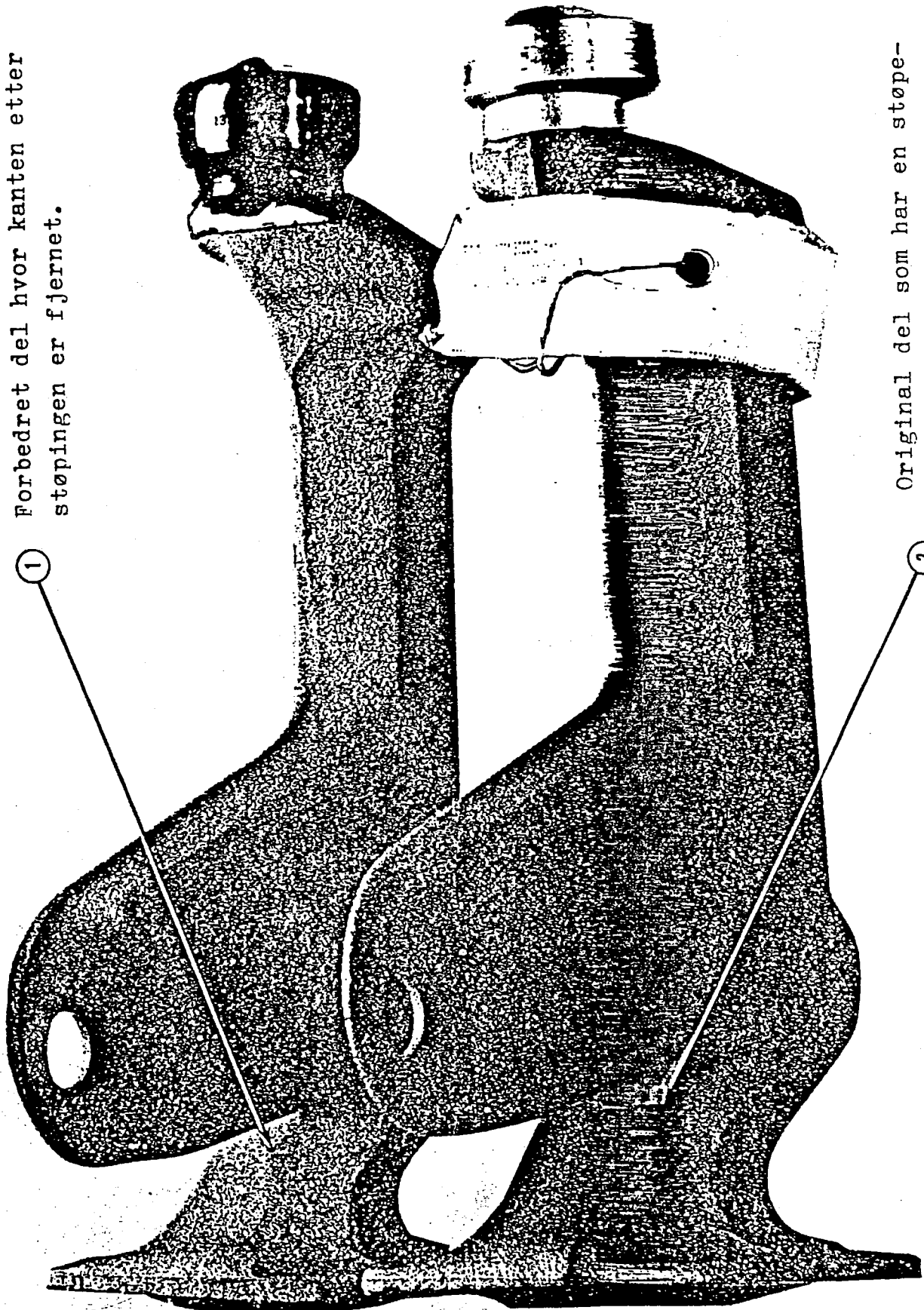
SPREKKONTROLLER DISSE OMRÅDER MED "DYE PENETRANT"
FIGUR 1. "MAIN LANDING"

forts.
31.1.86

MERK! For at engjeldende flymateriell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i ved-

52A/76
forts.

Forbedret del hvor kanten etter støpingen er fjernet.



Original del som har en støpe-
kant på ca. .10 tommer

MAIN LANDING GEAR SADDLES

FIGUR 2

forts.

31.1.86

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

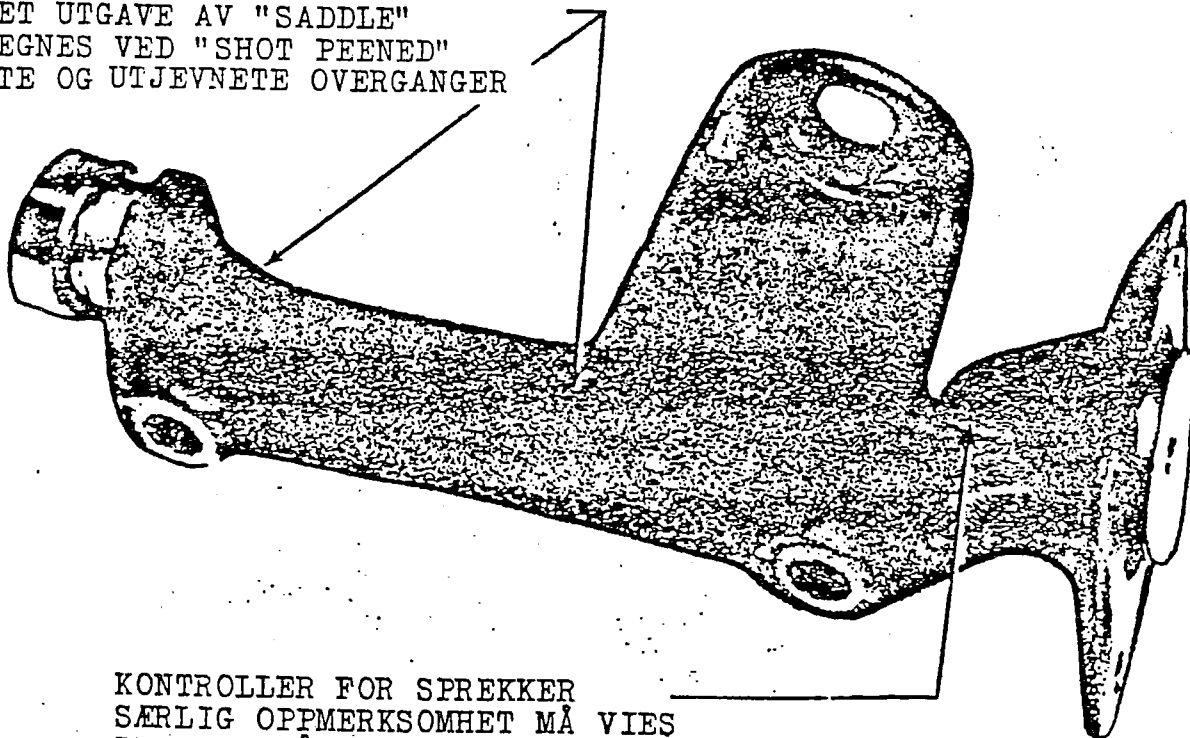
Motordrevne luft-
fartøy

Cessna-29

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.

52A/76
forts.

FORBEDRET UTGAVE AV "SADDLE"
KJENNETEGNES VED "SHOT PEENED"
OVERFLATE OG UTJEVNETE OVERGANGER



KONTROLLER FOR SPREKKER
SÆRLIG OPPMERKSOMHET MÅ VIES
DETTE OMRÅDET

Figur 3

31.1.86

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

5/76

SKIFTE AV BOLTER PÅ HOVEDUNDERSTELLET

Påbudet gjelder:

Cessna fly i 401, 402, 411, 414 og 421 seriene.

Påbudet omfatter:

For å forhindre brudd på bolten som sitter bakerst på "torque tube" på hovedunderstellets innfellingssystem og som forbinder "torque tube" til ytre støtstang, skal følgende utføres som vist i Cessna Service Letter ME 75-23 datert 19. september 1975 og Supplement no. 1, datert 2. august 1976 eller senere revisjoner.

1. Skift ut høyre og venstre 1/2" bolter delnr. 0843518-1, 0843518-2, 0843500-35, 0843500-54, 5243518-1 og 5243518-3 med ny, med delnr. 5243518-31 unntatt der hvor boltene er skiftet med delnr. 5141052-1 på følgende fly:

401 - 401-0001 til og med 401B0053
 402 - 402-0001 til og med 402B0035
 411 - alle serienr.
 414 - 414-0001 til og med 414-0098
 421 - 421-0001 til og med 421A0158

2. Skift ut høyre og venstre 5/8" gaffelbolter delnr. 5141052-1 med ny, med delnr. 5141052-1 på nedenstående fly eller på fly med lavere serienr. dersom ikke allerede skiftet:

401 - 401B0054 og høyere serienr.
 402 - 402B0036 " " "
 414 - 414-0099 " " "
 421 - 421B0001 " " "

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 200 timers gangtid etter 15. oktober 1976 på fly som har 1800 timers gangtid eller mer, eller innen en total gangtid på 2000 timer på fly som ennå ikke har oppnådd 1800 timers gangtid. Deretter skal gaffelboltene skiftes med gjentatte intervall på 2000 timer.

Pkt. 2: Innen 200 timers gangtid etter 15. oktober 1976 på fly som har 4800 timers gangtid eller mer eller innen en total gangtid på 5000 timer på fly som ennå ikke har oppnådd 4800 timers gangtid. Deretter skal gaffelboltene skiftes med gjentatte intervall på 5000 timer.

Referanser:

FAA AD 76-13-07, Cessna Service Letter ME 75-23, datert 19. september 1975 og Supplement no. 1, datert 2. august 1976 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Postboks 15, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon: Oslo 02 21340
A/IN SNEBYE
Tjfr. CIVILIAER OSLO
Telex: 17011 lga

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-30b
Erstatter Cessna-30a

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

12/77 SPREKKKONTROLL AV KRITISKE DELER I VINGESTRUKTUREN

Påbudet gjelder:

Cessna modeller 401, 401A, 401B, 402, 402A, 402B, 411 og 411A.

Påbudet omfatter:

For å oppdage mulig sprekkdannelse på kritiske deler av vingestrukturen skal Cessna Service Letter ME 79-16 revisjon 3 datert 8. februar 1980 eller senere revisjoner utføres:

1. Foreta sprekkkontroll av område A og B i figur 1 og 2 som vist i Cessna Multiengine Service Information Letter ME 79-16 revisjon 3 datert 8. februar 1980 eller senere revisjoner. Kontrollen utføres som vist i Service Information Letter del 2.
2. Foreta sprekkkontroll av område C i figur 3 i gjeldende Service Information Letter. Kontrollen utføres som vist i Service Information Letter del 3.
3. Dersom sprekker blir funnet ved kontrollen i pkt 1 og 2 skal Cessna Aircraft Corporation kontaktes før luftfartøyet tas i bruk for retningslinjer for reparasjon eller eventuelle utskiftninger.
4. Mellomrom mellom kontrollperioder i pkt 1 og 2 kan forskyves med henholdsvis 1050 og 420 timer for å falle sammen med vanlige etter-syn.

Tid for utførelse:

Pkt 1: 401, 401A, 401B, 402, 402A og 402B:

Alle luftfartøy med en total gangtid på 6400 timer eller mer:

Innen 100 timers gangtid etter 2. august 1979 og deretter med 1000 timers mellomrom.

411 og 411A

Alle luftfartøy med en total gangtid på 5400 eller mer:

Innen 100 timers gangtid etter 2. august 1979 og deretter med 1000 timers mellomrom.

12.6.1980
forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-30 b
Erstatter Cessna-30a
12/77
forts

411 og 411A

Alle luftfartøy med en total gangtid mindre enn 5400 timer:

Innen en total gangtid på 5500 timer er oppnådd og deretter med 1000 timers mellomrom.

Pkt 2: 401, 401A, 401B, 402, 402A og 402B

Alle luftfartøy med en totalgangtid på 6400 timer eller mer:

Innen 100 timers gangtid etter 12.6.1980 og deretter med 400 timers mellomrom.

Alle luftfartøy med en total gangtid på mindre enn 6400 timer:

Innen en total gangtid på 6500 timer er oppnådd og deretter med 400 timers mellomrom.

411 og 411A

Alle luftfartøy med en total gangtid på 5400 timer eller mer:

Innen 100 timers gangtid etter 12.6.1980 og deretter med 400 timers mellomrom.

Alle luftfartøy med en total gangtid på 5400 timer eller mindre:

Innen en total gangtid på 5500 timer er oppnådd og deretter med 400 timers mellomrom.

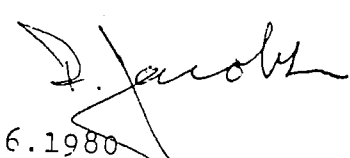
Når nedre flens på fremre vingebjelke er modifisert som vist i Cessna Service Kit Sk 402-36 eller SK 411-56 kan kontrollen i pkt. 2 sløyfes.

Kontroll som er utført i henhold til tidligere utgave av denne LDP (datert 2.8.79) er fortsatt gyldig og revisjon nr 3 i gjeldende Service Letter forandrer ikke på inspeksjonsintervallene.

Referanser:

FAA AD 79-10-15 Amendment 39-3711 og Cessna Information Service Letter ME 79-16 datert 2.4.79.

R. Ullvang


12.6.1980



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)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-30a-1
Erstatter Cessna-30

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:

18/77 SPREKKKONTROLL AV HUDPLATER PÅ HALEKONUSEN VED FREMRE FESTER FOR HALEFLATEN

Påbudet gjelder:

Cessna modeller 150, F150, A150 og FA150.
Reims/Cessna modeller F150, FA150 og FRA150.

Påbudet omfatter:

På grunn av sprekker oppdaget i området ved fremre fester for haleflaten og halekonusen på fly med høy gangtid, skal følgende utføres:

1. Kontroller for sprekker på halekonus i området vist i Cessna Service Letter SE73-23 Item 2 datert 17. august 1973 eller senere revisjoner. Dersom sprekker blir funnet, skal pkt 2 eller 3 nedenfor utføres.
2. Cessna Kit SK150-43 skal monteres på følgende modeller dersom ikke allerede utført:

Cessna 150 med serienr 17001 til og med 17999, 59001 til og med 59018 og 15059019 til og med 15072099.

Cessna 150A med serienr A1500001 til og med A1500238.

Cessna F150 med serienr. F1500001 til og med F1500698.

Cessna FA og FRA med serienr FA1500001 til og med FA1500121.

3. Cessna Kit SK150-44 skal monteres på følgende modeller dersom ikke allerede utført:

Cessna 150 med serienr 15072100 og høyere nr

" A150 " " A1500239 " " "

" F150 " " F1500699 " " "

" FA og FRA 150 med serienr FA1500122 og høyere nr.

Tid for utførelse:

Pkt 1: Ved første 1000 timers ettersyn.

Pkt 2 Innen 2000 timers gangtid for fly med en total gangtid på og mindre enn 2000 timer.

3: Innen 100 timers gangtid på fly med mer enn 2000 timers gangtid.

Referanser:

Bureau Veritas CDV nr 77-17(A) og Cessna Service Letter SE73-23 Item 2 datert 17. august 1973 omhandler samme sak.

Cessna-30 a-1
Erstatter Cessna-30
18/77
forts.

Påbudet omfatter:

På grunn av sprekker oppdaget i området ved fremre fester for hale-
flaten på halekonusen på fly med høy gangtid, skal følgende utføres:

1. Kontroller for sprekker på halekonus i området vist i Cessna
Service Letter SE73-23 Item 2 datert 17. august 1973 eller senere
revisjoner. Dersom sprekker blir funnet, skal pkt. 2 eller 3 neden-
for utføres:

2. Cessna Kit SK150-43 skal monteres på følgende modeller dersom ikke
allerede utført:

Cessna 150 med serienr. 17001 til og med 17999, 59001 til og med
59018 og 15059019 til og med 15072099.

Cessna 150A med serienr. A1500001 til og med A1500238.

Cessna F150 med serienr. F1500001 til og med F1500698.

Cessna FA og FRA med serienr. FA1500001 til og med FA1500121.

3. Cessna Kit SK150-44 skal monteres på følgende modeller dersom ikke
allerede utført:

Cessna 150 med serienr. 15072100 og høyere nr.

" A150 " " A1500239 " "

" F150 " " F1500699 " " "

" FA og FRA 150 med serienr. FA1500122 og høyere nr.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Ved første 1000/timers ettersyn.

Pkt 2 Innen 2000 timers gangtid for fly med en total gangtid på
og mindre enn 2000 timer.

3: Innen 100 timers gangtid på fly med mer enn 2000 timers gangtid.

Referanser:

Bureau Veritas CDV nr. 77-17(A) og Cessna Service Letter SE73-23
Item 2 datert 17. august 1973 omhandler samme sak.

2. august 1979



LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 12, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon: Oslo 02 121340
AFT: ENFBYA
Tilg: CIVILAIR OSLO
Tele: 17011 Idal n

LUFDDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-31

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

24/77 KONTROLL AV PAKNING PÅ FORGASSERENS "AIRBOX"

Påbudet gjelder:

Cessna modell 180	med serienr. 18050662	til og med 18052711
" "	182 " "	18251557 " " 18264790
" "	185 " "	18500001 " " 18501832

Påbudet omfatter:

For å unngå at pakningen mellom forgasserens "Airbox" og den fleksible luftinntakslangen løsner og suges inn i forgasseren, skal Cessna Service Letter SE 76-18 datert 11. oktober 1976 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 30. mars 1977.

Referanser:

FAA AD 77-04-05 og Cessna Service Letter SE 76-18 datert 11. oktober 1976 omhandler samme sak.

27/77 KONTROLL OG UTSKIFTING AV TURBOCHARGER

Påbudet gjelder:

Cessna modeller TP206, TU206, T207 og T210 som er utstyrt med Cessna delnr. C295001-0101 (Air Research delnr. 406610-5 (ny) eller Air Research delnr. 406610-9005 (overhalt)) turbocharger.

Påbudet omfatter:

På grunn av tilfeller hvor "antirotation pins" har falt ned i turbochargerens oljesugepumpe med påfølgende tap av oljetrykk, skal følgende utføres:

Foreta kontroll av turbochargerens navneplate som vist i Cessna Service Letter SE 77-3 (Supplement 2) datert 26. februar 1977 eller senere revisjoner og eventuelt skift turbochargeren.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 30. mars 1977.

Referanser:

Emergency Airworthiness Directive datert 1. mars 1977 og Cessna Service Letter SE 77-3 (Supplement 2) datert 26. februar 1977 omhandler samme sak.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-31

40/77 MONTERING AV SKILT VED TURTELLEREN

Påbudet gjelder:

Cessna modeller 337 med serienr. 337-0002 til og med 33701783.
Cessna modeller T337 med serienr. 337-0001, 337-0526 til og med
33701398 og P3370001 til og med P3370271.
Cessna modeller M337 med serienr. 337-M0001 til og med 337-M0467.

Påbudet omfatter:

For å forhindre avgang med bare en motor skal Cessna skilt delnr.
1400019-77 monteres som vist i Cessna Service Letter ME 77-8
datert 28. mars 1977 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 30. juni 1977.

Referanse:

FAA AD 77-08-05.



LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd for Luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 02 121340
AFTN ENFYBA
Tigr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 ldat n

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-32

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.

58/77

KONTROLL FOR FEILKOPLING I DET ELEKTRISKE SYSTEMET

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna modeller utstyr med "ground power" støpsel:

- 172M med serienr. 17265685 til og med 17267584
- 172N " " 17267585 " " " 17268080
- R172K med serienr. R1722000 til og med R1722109
- 177B med serienr. 17702314 til og med 17702374, 17702376 til og med 17702395, 17702397, 17702398, 17702400, 17702401, 17702403, 17702404, 17702405 og 17702407 til og med 17702409.
- 177RG med serienr. 177RG0788 til og med 177RG0822, 177RG0824 og 177RG0826
- 180J med serienr. 18052621 til og med 18052770
- 180K med serienr. 18052771 til og med 18052777
- 182P med serienr. 18264296 til og med 18265175
- 182Q med serienr. 18265176 til og med 18265220
- A185F med serienr. 18502839 til og med 18503165
- U206F/TU206F med serienr. U20603021 til og med U20603521
- U206G/TU206G med serienr. U20603522 til og med U20603547
- 207/T207 med serienr. 20700315 til og med 20700362
- 207A/T207A med serienr. 20700363 til og med 20700365
- 210L/T210L med serienr. 21061040 til og med 21061573
- 337G med serienr. 33701672 til og med 33701748
- T337G med serienr. P3370226 til og med P3370257

Påbudet omfatter:

For å unngå uønsket propellrotasjon skal følgende utføres:

Prøv starterkretsen ved å tilknytte "ground power" til "ground power" støpselet. Dersom propellen roterer skal Cessna Service Letters SE 76-11 datert 10. mai 1976, SE 77-1 datert 17. januar 1977 og SE 77-1 (Supplement 1) datert 2. mai 1977 eller senere revisjoner utføres.

forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-32

58/77
forts.

Tid for utførelse:

Innen 30. september 1977.

Referanser:

FAA AD 77-12-08 Cessna Service Letters SE 76-1 datert 10. mai 1976 og SE 77-1 datert 17. januar 1977 omhandler samme sak.

69/77 KONTROLL AV FLENSEN PÅ HALEFLATENS BAKRE BJELKE

Påbudet gjelder:

Alle Cessna Skylane 182 modeller årgang 1974 til og med 1977 med følgende serienr:

18262466 t.o.m. 18264713	18264715 t.o.m. 18265081
18265083 t.o.m. 18265175	18265177 t.o.m. 18265213
18265215 t.o.m. 18265222	18265224 t.o.m. 18265237
18265239 t.o.m. 18265305	18265307 t.o.m. 18265320
18265322 t.o.m. 18265327	

Påbudet omfatter:

For å sikre full kontroll under flyging med maksimum vekt og tyngdepunktet ved bakre grense, skal følgende utføres:

1. Forarbeid et skilt med minst 3/16" høye bokstaver med tekst "Bakre grense for tyngdepunktet må ikke overskride 46". Skiltet monteres godt synlig for flygeren, og denne begrensning skal bibeholdes inntil pkt. 2 er utført.
2. Foreta kontroll og eventuell forandring som vist i Cessna Service Letter SE 77-11 datert 25. april 1977 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 timers gangtid fra 5. september 1977
Pkt. 2: Innen 100 timers gangtid fra 5. september 1977

Referanse:

FAA AD 77-14-09 og Cessna Service Letter SE 77-11 datert 25. april 1977 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsspeksjon
Postboks 18 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo 02 121340
AFTM ENFBYA
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 Idaln

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-33

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.

81/77 KONTROLL AV BRENNSTOFFVELGERKRAN

Påbudet gjelder:

Cessna modeller U206, 207 og 210 produsert i 1976 og 1977 eller eldre fly som har skiftet brennstoffvelgerkran. Kontrollen gjelder brennstoffvelgerkraner med serienr. 1421 til og med 3269.

Påbudet omfatter:

P.g.a. at brennstoffvelgerkranens rotor kan være feil festet på velgeraksen, skal Cessna Service Letter SE 77-22 datert 27. juni 1977 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 1. oktober 1977.

Referanser:

FAA AD 77-16-05 og Cessna Service Letter SE 77-22 datert 27. juni 1977 omhandler samme sak.

Erstatter 81/77 datert 1. oktober 1977 feilplassert sammen med 73/75.

9/78 KONTROLL AV ELT INSTALLASJON

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modell 182 med serienr. 18260797 til og med 18265965 samt andre Cessna 182 modeller som har ELT montert som vist i Cessna Service Letter SE 73-41 datert 28. desember 1973 og Kits AK 150-97F eller AK 150-104A.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig brannfare under flyging på grunn av at endestykket på ELT antennens koaksialkabel løsner og kommer i kontakt med terminalene på batterireléet og kortslutter disse, skal følgende utføres:

1. Kontroller at endestykket på koaksialkabelen er korrekt festet til ELT sender og fjærbelastet i "detent". Dersom innfestningen ikke er korrekt og/eller fjærbelastet, skal det enten festes korrekt eller så skal hele antennekabelen skiftes.
2. Kontroller at plastklemmen, Cessna delnr. S 1155-3 eller tilsvarende, forts.

15. februar 1978

Motordrevne luftfartøy
Cessna-33

9/78
forts.

er riktig montert på koaksialkabelen og forsvarlig festet til strukturen over ELT senderen (gjelder serienr. 33000 til og med 18265175). Dersom koaksialkabelen ikke er forsvarlig festet, skal om nødvendig ny klemme, Cessna delnr. S 1155-3, monteres og forsvarlig festes.

3. Sørg for at overflødig koaksialkabel er bentslet forsvarlig til ELT senderen med "sta-strap" eller tilsvarende.

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter mottakelsen av denne LDP.

Referanser:

FAA AD 77-23-11 og Cessna Service Letter SE 73-41 omhandler samme sak.

24/78 . KONTROLL AV ELT ANTENNENS TILKOBLING OG MONTERING AV PLASTDEKSEL OVER BATTERIRELE

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modell 182 med serienr. 18260797 til og med 18265965 samt andre Cessna 182 serier som er utstyrt med ELT i samsvar med Cessna Service Letter SE 73-41 datert 12. desember 1973 og Kits AK-150-97 eller AK-150-104 eller AK-150-110 og AK-172-190 som ble levert fra Cessna da tilgangen på Kits AK-150-97 og 150-104 opphørte.

Påbudet omfatter:

For å utelukke muligheten for brann under flyging på grunn av at endestykket på ELT antennens koaksialkabel løsner og kommer i kontakt med terminalene på batterireléet og kortslutter disse, skal plastdeksel delnr. 0712765-1 monteres over batterirelé delnr. 51579 eller gumminippler delnr. MS25171-1S og MS25171-4S på batterireléer med andre delnr. som vist i Cessna Service Letter SE 77-41 datert 7. november 1977 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 3. mai 1978 eller innen 1. juni 1978 det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 78-01-14 og Cessna Service Letter SE 77-41 datert 7. november 1977.

3. mai 1978



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-34

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.

40/78 KONTROLL AV TURBOCHARGEREN

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller TP 206 (serienr. P206-0191 til og med P20600647), TU 206 (serienr. U206-0487 til og med U20603693), T 207 (serienr. T20700001 til og med 20700378) og T210 (serienr. T210-0001 til og med T210-0454 og serienr. 21059200 til og med 21061758).

Påbudet gjelder turbocharger som har stemplet følgende bokstaver foran serienummeret på navneplaten:

EF	EFR	FA	FAR	FH	FHR
EG	EGR	FB	FBR	FI	FIR
EH	EHR	FC	FCR	FJ	FJR
EI	EIR	FD	FDR	FK	FKR
EJ	EJR	FE	FER	FL	FLR
EK	EKR	FF	FFR	GA	GAR
EL	ELR	FG	FGR	GB	GBR

Påbudet omfatter:

For å unngå at oljepumpen svikter på grunn av forurensning fra "turbocharger thrust bearing anti-rotation pins" og svikt i "turbocharger shaft" skal følgende utføres:

1. Kontroller om "turbocharger center housing" ble skiftet av mekaniker i henhold til Cessna Service Kit SK 210-75 datert 24. februar 1977 (Ref. Cessna Service Letter SE 77-3, Supplement no. 2 datert 24. februar 1977) eller av fabrikanten av turbochargeren (AiResearch). Dette skulle ha vært utført i forbindelse med LDP 27/77 (Emergency AD datert 1. mars 1977). Turbocharger som er skiftet av AiResearch, er unntatt fra denne LDP.
2. Turbocharger som er skiftet av autorisert mekaniker eller verksted i henhold til Cessna Service Kit SK 210-75, skal kontrolleres for skader og for at kompressorhjulet er korrekt festet som vist i Cessna Service Kit SK 210-78 datert 15. november 1977 eller senere revisjoner (Ref. Cessna Service Letter SE 77-42 datert 2. desember 1977 eller senere revisjoner). Kontroller også for eventuelle skader oppstått på grunn av ufullstendig fremgangsmåte for tiltrekking av "compressor wheel lock nut" beskrevet i Cessna Service Kit SK 210-75.

Dersom det oppdages synlige tegn til skader, skal turbochargeren returneres til AiResearch i henhold til Cessna Service Kit SK 210-78.

24. mai 1978

forts.

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-34

40/78
forts.

Dersom ingen tegn til skader blir funnet men kompressorhjulinnfestingen ikke tilfredsstillende i Cessna Service Kit SK 210-78, skal en ytterligere kontroll utføres som beskrevet i samme. Dersom komponenten blir funnet luftdyktig som følge av denne kontroll, kan den tas i bruk igjen etter montering i henhold til dette Kit. Uakseptable komponenter returneres til AiResearch ifølge Cessna Service Kit SK 210-78.

Dersom ingen synlige feil blir funnet og kompressorhjulinnfestingen holder mål i henhold til ovennevnte Kit, skal den monteres og identifiseres som vist i gjeldende Kit. Dersom turbochargerens "center housing" ikke ble skiftet ut i henhold til LDP 27/77 (Emergency AD datert 1. mars 1977, Cessna Service Letter SE 77-3), skal denne skiftes ut i henhold til Cessna Service Kit SK 210-75B datert 27. oktober 1977 eller senere revisjoner som inneholder kompressorhjul festeanvisning.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 24. mai 1978.

Referanser:

FAA AD 78-07-01

Denne LDP erstatter Cessna LDP 27/77.

24. mai 1978

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-35a
Erstatter
Cessna-35

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.

42A/78 KONTROLL AV "NUTPLATES" I HALEPARTIET

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna Aircraft Co. modeller:

Anmerkning: "Through" leses som "til og med"

Modell:	Serienr.:
150F	15061533 through 15064532
150G	15064533 through 15067198
150H	15067199 through 15069308
150J	15069309 through 15071128
150K	15071129 through 15072003
150L	15072004 through 15075781
150M	15075782 through 15079405
A150K	A1500001 through A1500226
A150L	A1500227 through A1500523
A150M	A1500524 through A1500734
152	15279406 through 15284541
A152	A1520735 through A1520943
F150F	F150-0001 through F150-0067
F150G	F150-0068 through F150-0219
F150H	F150-0220 through F150-0389
F150J	F150-0390 through F150-0529
F150K	F15000530 through F15000658
F150L	F15000659 through F15001143
F150M	F15001144 through F15001428
FA150K	FA1500001 through FA1500081
FA150L	FA1500082 through FA1500120
FRA150L	FRA1500121 through FRA1500261
FRA150M	FRA1500262 through FRA1500336
F152	F15201429 through <u>F15201828</u>
FA152	FA1520337 through FA1520372

Påbudet omfatter:

For å unngå at halefinnen eller halefinnen og haleflaten skal falle av pga. at "Nutplates" NAS 1068A4 er sprukket, skal følgende utføres:

Kontroller visuelt 8 stk. "Nutplates", NAS 1068A4, montert på halefinnens bakre festbrakett delnr. 0432004-9, for sprekker i det gjengete område av "Nutplate" (Nutbody). Kontrollen skal utføres ved hjelp av lommelykt og speil og i henhold til Cessna Single Enginge Service Letter No. SE 79-49 Revisjon nr. 1 datert 28. april 1980 eller senere revisjoner. Sprukne "Nutplates" skal skiftes ut med nye muttere delnr. AN365-428, MS20365-428, MS21042L4 eller MS 21044N4.

forts.

42A/78
forts.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers etter 17.9.80 og deretter med 100 timers mellomrom inntil ny nutplate er montert.

Referanser:

FAA AD 80-11-04.

52/78 SPREKKONTROLL AV FREMRE OG BAKRE VINGEBJELKER PÅ CESSNA 336 OG 337

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft modeller:

<u>Modell</u>	<u>Serienummer</u>
336	336-0001 til og med 336-0195
337, 337A, 337B, T337B	337-0001 til og med 337-1193
337C, T337C, 337D, T337D	
337E, T337E, 337F, T337F,	33701194 til og med 33701852
337G, 337H og T337H	
T337G og T337H	P3370001 til og med P3370313
M337B	Alle serienummer

Påbudet omfatter:

For å kontrollere om det finnes sprekker i de nedre flensene (caps) på vingenes fremre og bakre bjelker, fremre bjelkers stegplater (web) og forsterking på stegplater skal kontroll utføres som angitt i denne LDP og Cessna Multi-Engine Service Letter ME78-2 datert 13. februar 1978 eller senere revisjoner.

A. Kontroll av fremre og bakre bjelkes nedre flenser

<u>Modell</u>	<u>Serienummer</u>
336	336-0001 til og med 336-0195
337, 337A, 337B, T337B	337-0001 til og med 337-1193
337C, T337C, 337D og T337D	
337E, T337E, 337F, T337F og 337G	33701194 til og med 33701548
T337G	P3370001 til og med P3370138
M337B	Alle serienummer

1. Kontroll av fremre bjelkes Nedre flens

- a. Kontroller området rundt 3 stk. festehull på venstre og høyre vingebjelke for sprekker i bjelken ved hjelp av eddy current-metoden vist i foran nevnte Letter. Figur 1 viser området dette gjelder samt de 3 festeskruene (NAS 221 ved vingestasjon 64.41 og hullet for jekkefestet ved vingestasjon 68.45).
- b. Ta ut de 2 NAS 221 skruene ved vingestasjon 64.41, en av gangen for denne kontroll og hold nedre deksel fast mot det underliggende lag av materiale for å være sikker på at eddy currentkontrollen går tilstrekkelig dypt. Et snitt av bjelken med skruene tatt ut er vist på figur 2. Figur 3 viser bjelkeinstallasjonen (uten bom og hudplater) og hvor den nedre flens sitter i forhold til de andre deler ved stenderfestet. Figur 4 viser snitt av bjelken ved jekkefestets bolthull.
- c. Dersom sprekker blir oppdaget i fremre bjelkes nedre flens i høyre eller venstre ving, skal flensene skiftes ut med nye både i høyre og venstre vingebjelke før første flyging.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-36

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.

52/78
forts.

2. Kontroll av nedre flens på bakre bjelke.

- a. Foreta sprekkekontroll etter dye-penetrantmetoden av nedre flensområde mellom 2 og 3 tommer (2. nagle utenfor ribbe ved stasjon 66.00) utenfor ribbe ved stasjon 66.00 for sprekker i flensen med utgangspunkt fra naglehullet som vist i gjeldende Cessna Service Letter. Figur 5,6 og 7 viser området på bakre bjelkes nedre flens som skal kontrolleres.
- b. Dersom sprekker blir oppdaget på noen av bjelkene skal flensene skiftes på både høyre og venstre ving før første flyging.

B. Kontroll av bjelkesteg og stegforsterkning.

Model	Serienummer
336	336-0001 til og med 336-0195
337, 337A, 337B, T337B	337-0001 til og med 337-1193
337C, T337C, 337D og T337D	
337E, T337E, 337F, T337F,	33701194 til og med 33701852
337G, 337H og T337H	
T337G og P337H	P3370001 til og med P3370313
M337B	Alle serienummer

1. Ta av inspeksjonsluken og deksler i vingeroten.
2. Foreta visuell kontroll for sprekker i radien både i bjelkesteg og forsterkningen i det skraverte, kritiske området vist på figur 8.
3. Dersom sprekker blir oppdaget i enten høyre eller venstre bjelkesteg eller forsterkning skal spukne deler skiftes ut før første flyging.

1. juli 1978

Tid for utførelse:

Flytype/bruk	Total gangtid for hver av følgende komponenter:	Kontrolltider for bjelkeflenser Kontroll forlangt i pkt.A	Kontrolltider for fremre bjelkesteg Kontroll forlangt i pkt. B
	1. Nedre flens på fremre bjelke. 2. Nedre flens på bakre bjelke 3. Fremre bjelkesteg og forsterkningsplate	Første gangs-kontroll i henhold til denne LDP Mellomrom mellom gjen-tatt kontroll	Førstegangs-kontroll Mellomrom mellom gjen-tatt kontroll *
Ikke trykkabin (Se anmerkning 1)	0-4990 5000 og høyere	Ingen Innen 25 timers gangtid etter 1. juli 1978 for fly hvor ikke LDP 25/73 utg. 2 er utført eller innen 500 timers gangtid etter siste kontroll i.h.t. LDP 25/73 utg. 2	Ingen 500 timer Ingen Innen 25 timers gangtid etter 1. juli 1978
Trykkabin (Se anmerkning 1)	0-9999 10000 og høyere	Ingen Innen 25 timers gangtid etter 1. juli 1978 for fly hvor ikke LDP 25/73 utg. 2 er utført eller innen 500 timers gangtid etter siste kontroll i hold til LDP 25/73 utg. 2	Ingen 500 timer Ingen Innen 25 timers gangtid etter 1. juli 1978

Tid utførelse
fort.

LDP 52/78

Tid for utførelse:

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



LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

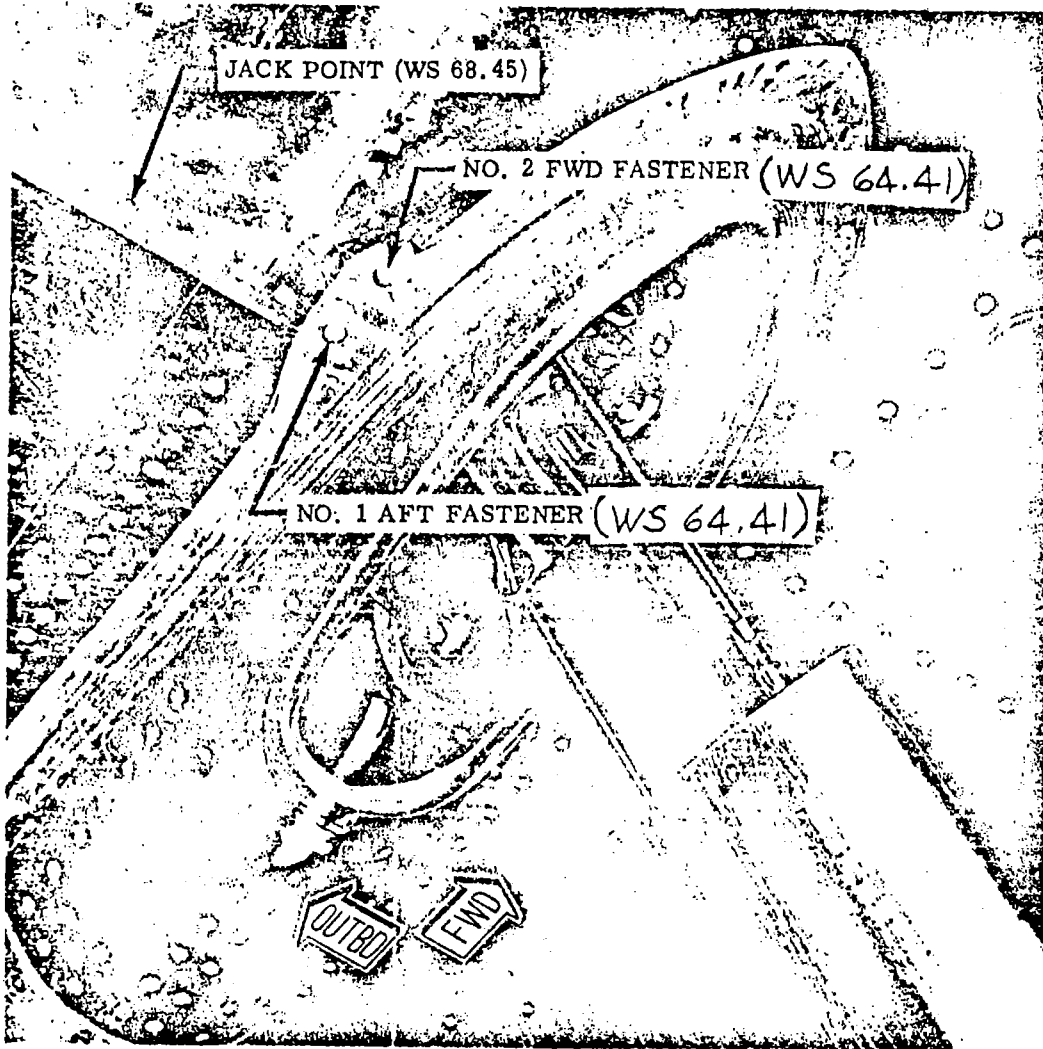
Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-37

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.

Flytype/bruk	Total gangtid for hver av følgende komponenter	Kontrolltider for bjelkeflenser Kontroll forlangt i pkt. A	Kontrolltider for fremre bjelkesteg Kontroll forlangt i pkt. B
1. Nedre flens på fremre bjelke. 2. Nedre flens på bakre bjelke. 3. Fremre bjelke-steg og forsterkningsplate	Første gangs-kontroll i henhold til denne LDP	Mellomrom mellom gjen-tatt kontroll	Mellomrom mellom gjen-tatt kontroll
0-2999 3000 og høyere	Ingen Innen 25 timers gangtid etter 1. juli 1978 for fly hvor LDP 25/73 utg. ikke er utført eller innen 300 timers gangtid etter siste kontroll i henhold til LDP 25/73 utg. 2.	Ingen Innen 25 timers gangtid etter 1. juli 1978	Ingen 300 timer
Anmerkning nr. 1: For fly som har vært brukt til flyging hvor terrenget følges i lav høyde som for eksempel kraftledning-kontroll, speiding, gjødsling, politi-patroljering osv. anbefaler Cessna og Luftfartsverket at mellomrommet i høyre kolonne følges til punkt og prikke.			* Etter første-gangs kontroll kan neste gangs-utførelse justeres slik at utførelsen faller sammen med pkt. A i denne LDP
Denne LDP annullerer LDP 25/73 utg. 2			1. juli 1978

Referanser:

WING STRUT ATTACHMENT AREA
WITH STRUT CUFF REMOVED

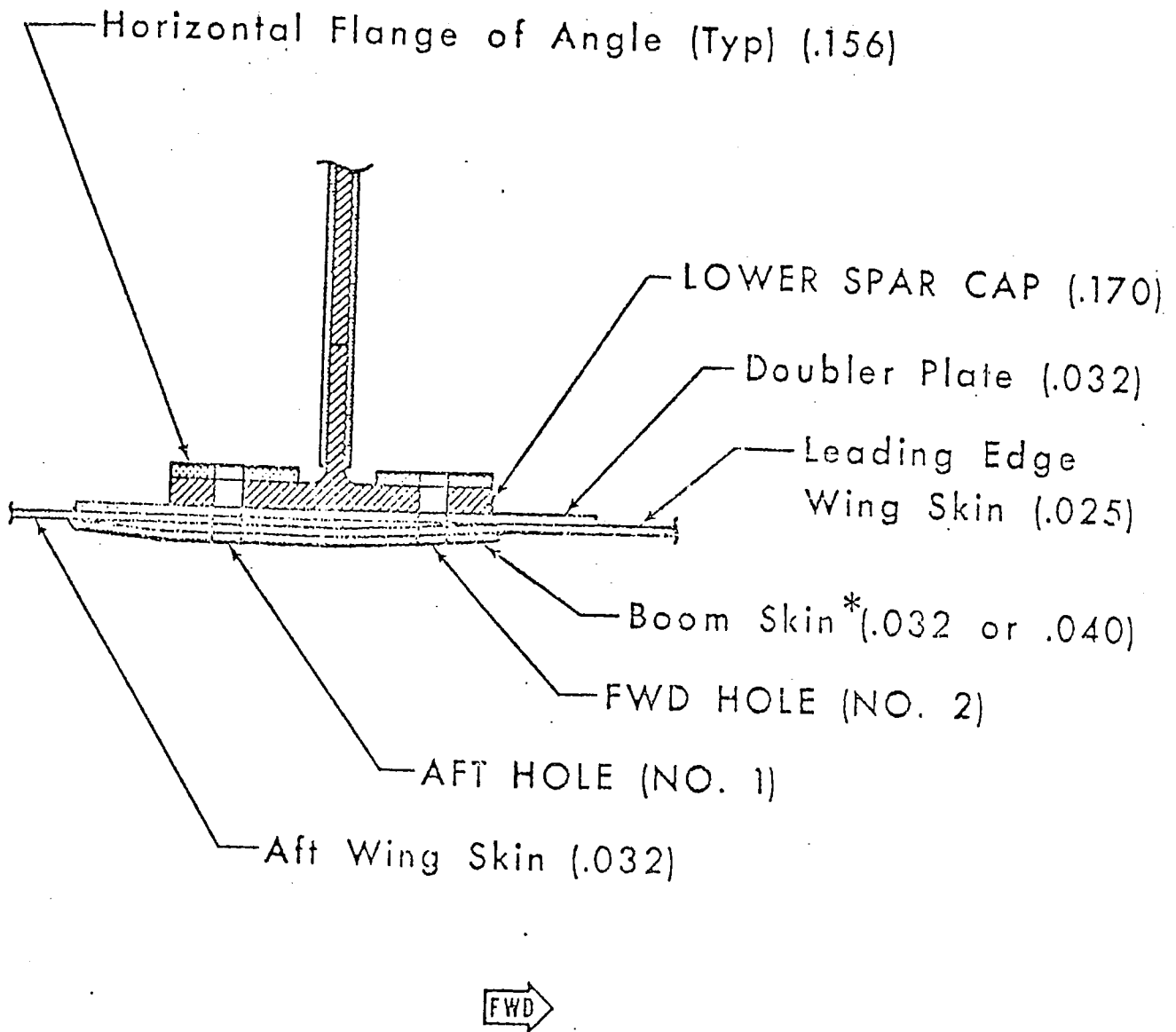


VIEW LOOKING UP AT R.H. WING - L.H. TYPICAL

FIG. 1

AD 78-09-05

LOWER SPAR CAP AT FASTENERS
Wing Station 64.41



*.032 THRU SN 337-0755
.040 SN 337-0756 AND ON

Fig. 2
AD 78-09-05

FRONT WING SPAR-BOOM & STRUT ATTACHMENT AREA
L.H. Shown - R.H. Typical

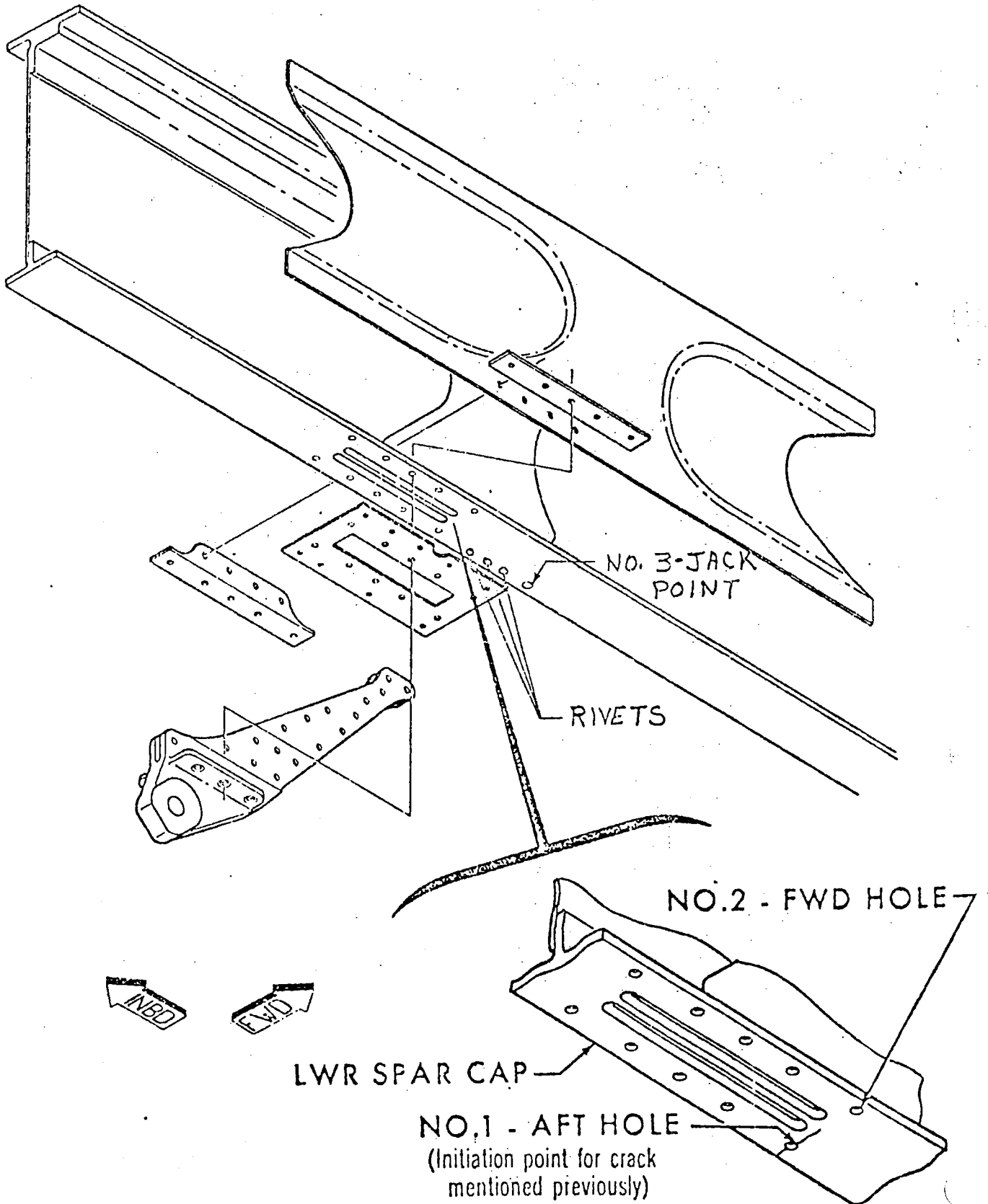
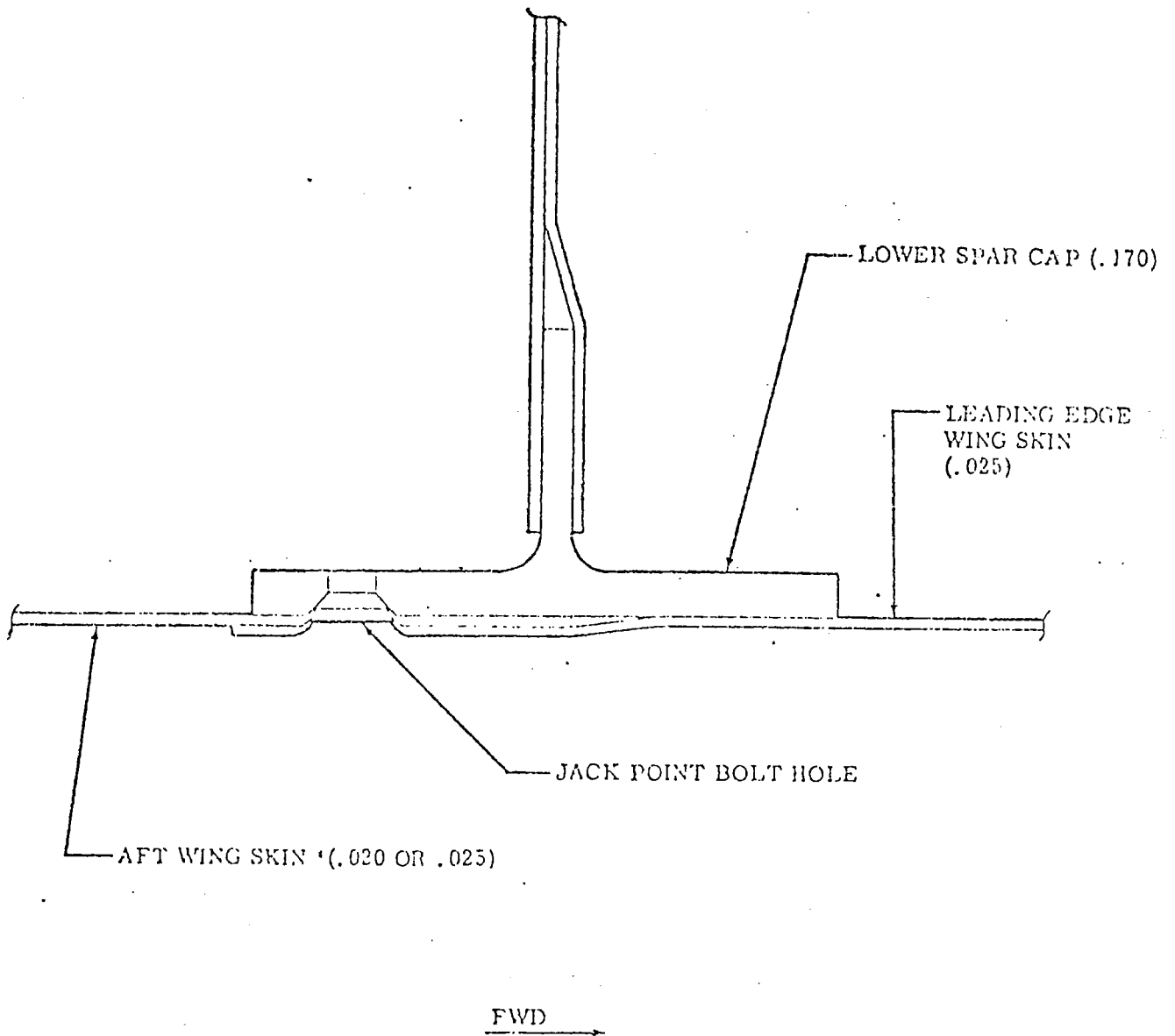


Fig. 3

LDP 52/78

LOWER SPAR CAP AT JACK POINT

WING STATION 68.45



THRU SERIAL 337-0755
025 SERIAL 337-0756 & ON

FIG. 4
AD-78-09-05

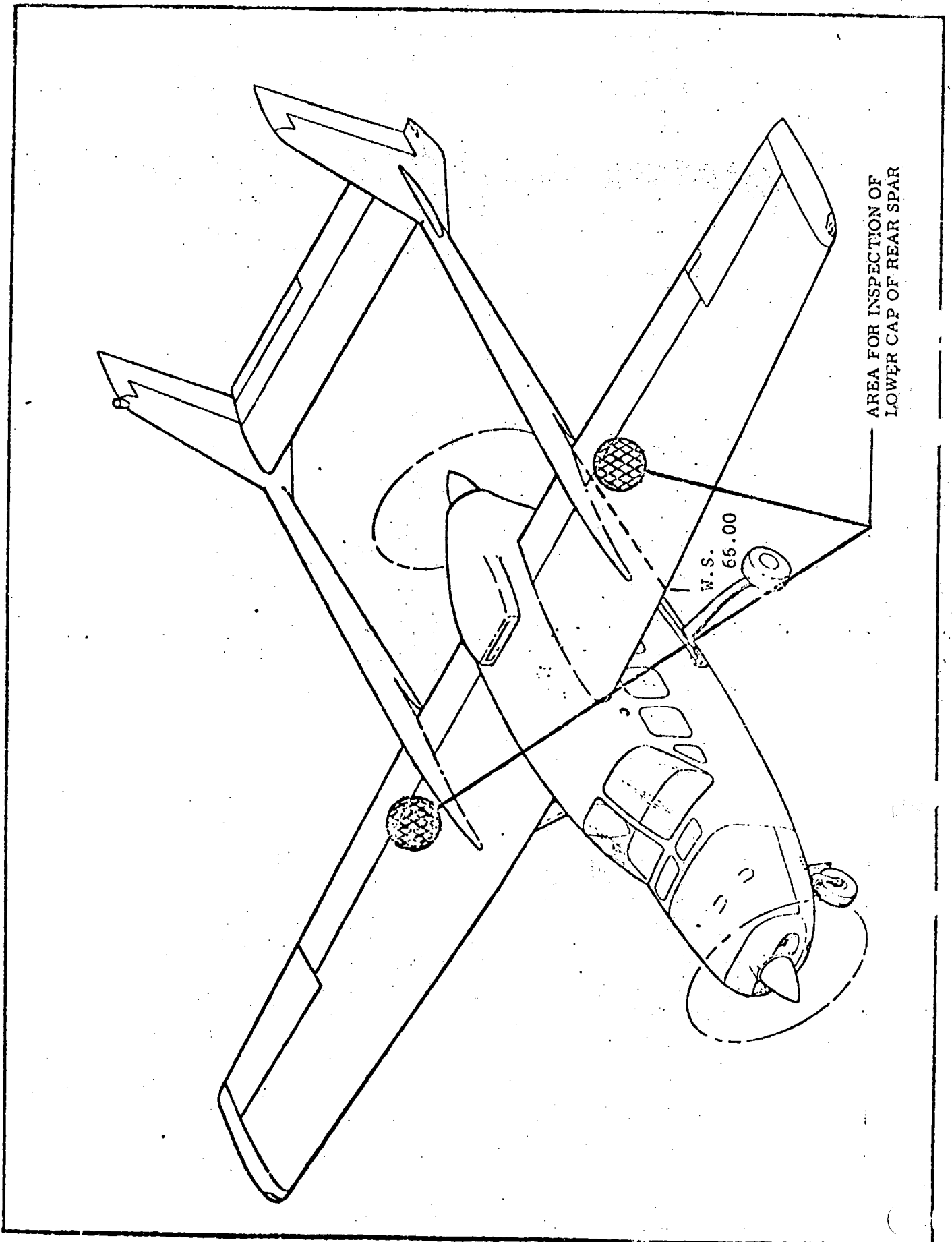


FIG. 5
AD 78-09-05

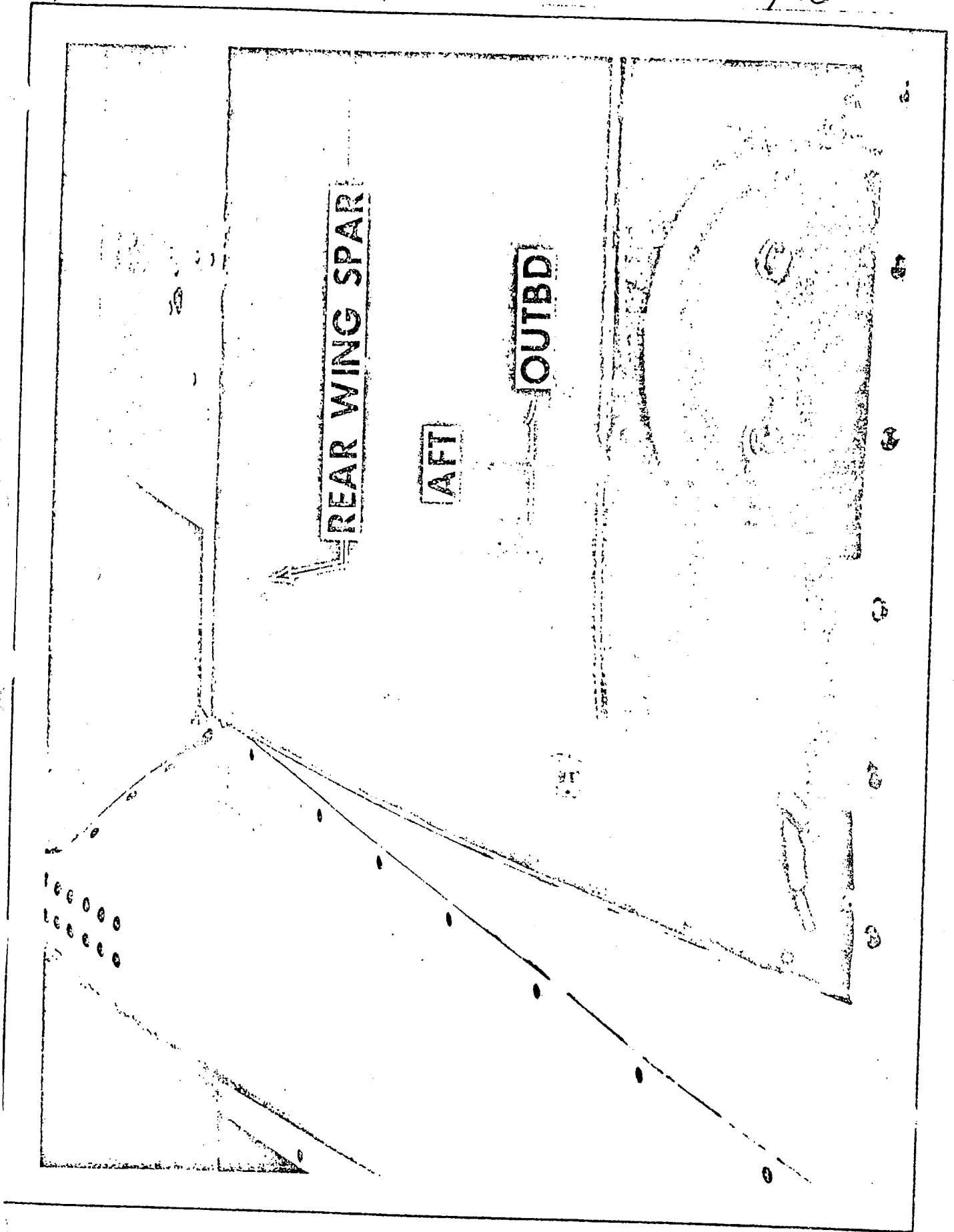


FIG. 6
TANK COVER REMOVED FROM
TOP OF WING
AD 78-09-05

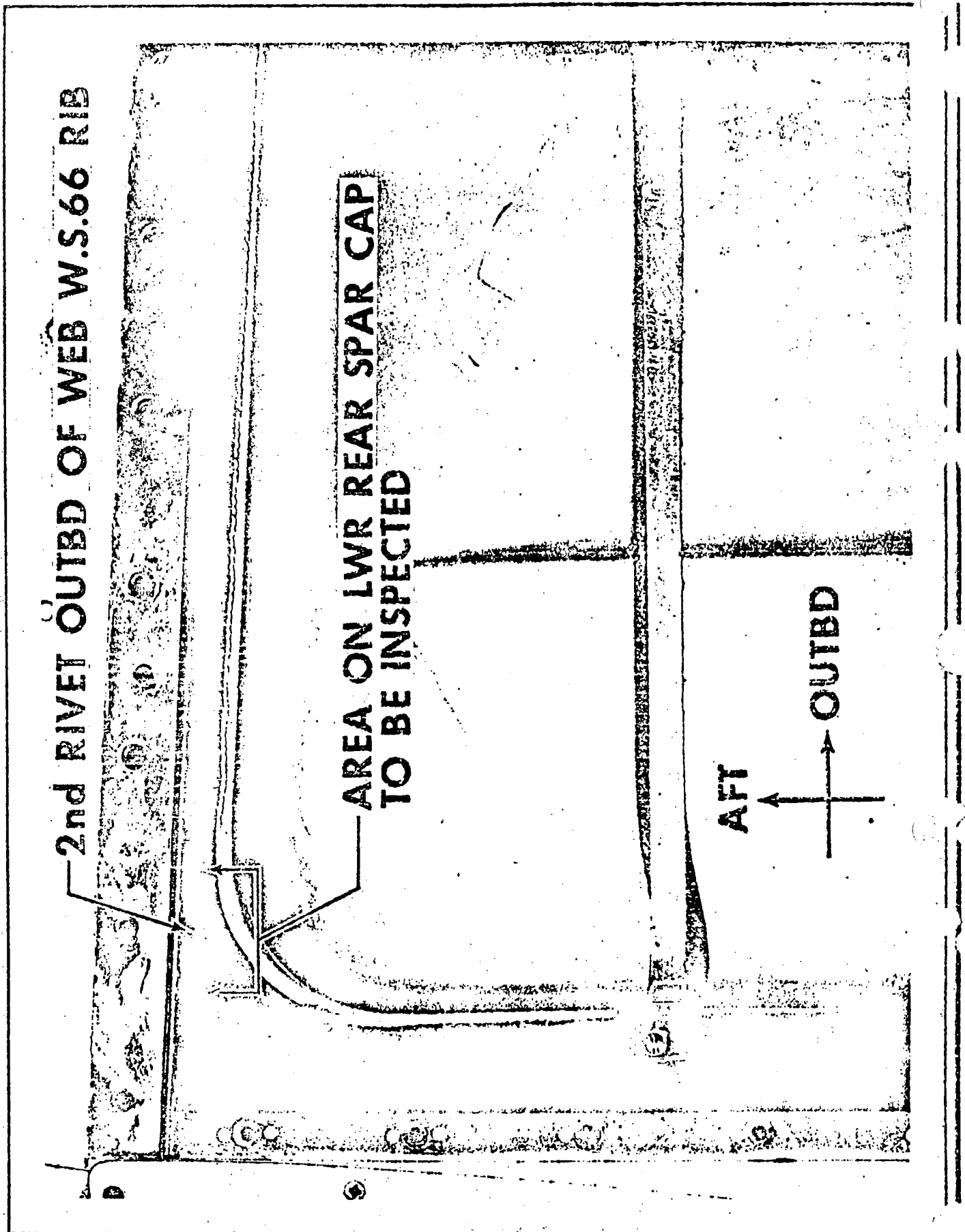


FIG. 7

AD 78-09-05

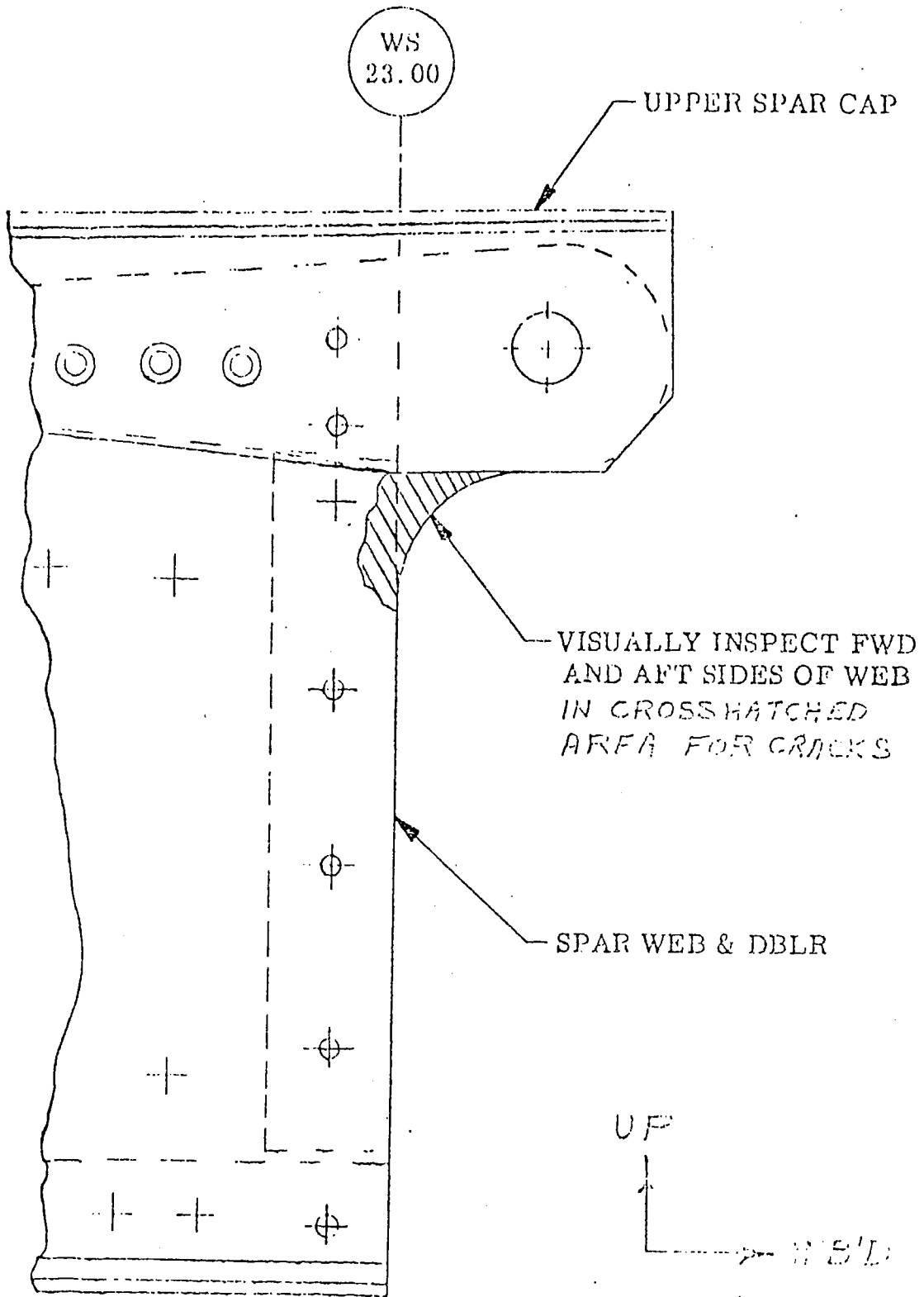


FIGURE 8

FRONT SPAR ASSY



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-38[†]

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.

54/78 MODIFISERING AV AUTOPILOT ARC MODELL 400B

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna modeller som er utstyrt med ARC modell 400B autopilot:

<u>Modell</u>	<u>Serienummer</u>
210M, T210M og P210	21061574 til og med 21062583, P2100001 " " " P2100010,
310R og T310R	310R0501 " " " 310R1302, 310R1304 " " " 310R1315, 310R1317 og 310R1318
340A	340A0001 til og med 340A0458, 340A0460 " " " 340A0466, 340A0468
402B	340A0470 " " " 340A0483, 402B1001 " " " 402B1331, 402B1333 " " " 402B1338,
404	404-0001 " " " 404-0218, 404-0220 " " " 404-0222,
414 og 414A	414-0801 " " " 414-0965, 414A0001 " " " 414A-0032, 414A0034 " " " 414A-0038, 414A0040 " " " 414A0047,
421C	421C0001 " " " 421C0479, 421C0481 " " " 421C0488,

Påbudet omfatter:

For å unngå øket motstand i kontrollorganene ved at en av aktuatorene i autopiloten ikke har utløst når autopiloten er blitt slått av, skal følgende utføres:

1. På fly som ikke er modifisert i henhold til Cessna Service Letter No. AV 78-6 datert 31. mars 1978 eller senere revisjoner, skal autopiloten frakobles på følgende måte:
 - a. På modeller i 300 og 400 serien skal sikringene for "Autopilot Computer" (COMP.) og "Actuator" (ACT) dras ut og låses.
 - b. På modeller i 200 serien skal pluggene dras ut på "roll" og "pitch" aktuatorene og bensles slik at de ikke kan komme i berøring med styreledninger.

I tillegg til pkt. a og b skal det lages et skilt med teksten AUTOPILOT INOPERATIVE som skal festes slik at den er klart synlig for flygeren.

2. Når Cessna Service Letter No. AV78-6 datert 31. mars 1978 eller senere revisjoner er utført, kan autopiloten tas i bruk igjen.

25. august 1978 forts.

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-38

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter mottakelsen av denne LDP.

Referanser:

FAA AD 78-11-05.

O. Ljølås

R. Janda

25. august 1978

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
 fartøy
 Cessna-39h
 Erstatter Cessna 39g

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.

60/78 KONTROLL AV SETEINSTALLASJON

Påbudet gjelder:

Cessna modeller:

<u>Modell</u>	<u>Serienr</u>
340	340-0001 og høyere
340A	340A0001 til og med 340A0472
402B	420B0301 " " " 402B1332
404	404-0001 " " " 404-0223
414	414-0251 og høyere
414A	414A0001 til og med 414A0042
421	421-0001 og høyere
421A	421A0001 " "
421B	421B0001 " "
421C	421C0001 til og med 421C0478

Påbudet omfatter:

For å få fastslått om setenes festebraketter til skinnene er korrekt montert og om setene vender i riktig retning, skal Cessna Multi-Engine Service Letter ME78-17 datert 15. mai 1978 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 25. august 1978.

Refereanser:

FAA AD 78-13-05 og Cessna Multi-Engine Service Letter ME 78-17 datert 15. mai 1978 omhandler samme sak.

13/79 UTSKIFTING AV TANKKLOKKENE PÅ BRENNSTOFFTANKENE

Påbudet gjelder:

Følgende Cessnamodeller (franske og amerikanske):

015 277 33/06

<u>Anm.:</u>	<u>" à " leses som til og med og "et " leses som og.</u>
<u>Modell</u>	<u>Serienr.</u>
- 140A	15200 à 15724
- 150	617, 621, 649, 17001 à 17999 et 15059001 à 15077005
- 150F	0001 à 1238
- A150	15064770, A1500001 à A1500609
- FA150	0001 à 0120
- FRA150	0121 à 0281
- 170	1099, 18730 à 27169
- 172	610, 612, 615, 622, 625, 630, 638, 28000 à 29999, 36000 à 36999 et 17246001 à 17265684
- F172	0001 à 1384
- FR172	0001 à 0559 et 0561

forts.
 28-10-81

Motordrevne luftfartøy
Cessna-39h
Erstatter Cessna-39g

13/79
forts.

<u>Modell.</u>	<u>Serienr.</u>
- 175	619, 28700A, 17555001 à 17557119
- P172	P17257120 à P17257189
- 177	661, 17700001 à 17701597
- 180	604, 624, 645, 30000 à 32999 et 18050001 à 18052202
- 182	613, 631, 634, 33000 à 34999 et 18251001 à 18260638
- 185/A185	632, 18500001 à 18501896
- 188/A188	avec réservoirs d'ailes numéros de série : 653, 18800001 à 18800762
- 205	641, 205-0001 à 205-0577
- 206	206-0001 à 206-0275
- U206/TU206	U20600276 à U20601666
- P206/TP206	P20600001 à P20600647
- 207/T207	20700001 à 20700203
- 210/T210	616, 618, 21057001 à 21059361 et T210-0001 à T-210-0454
- 336	336-0001 à 336-0195
- 337/T337	337-0001 à 337-1193 et 33701194 à 33701405
- F et FT337	0001 à 0047

Påbudet omfatter:

1. For å få en alternativ utlufting av brennstofftankene i tilfelle forurensing av og/eller sviikt i utluftingsventilen, skal skilt monteres som vist i Cessna Service Letter SE 77-6 datert 4. mars 1977 eller Cessna Service Letter ME 78-47 (Rev 1) datert 12. februar 1979 for 336 og 337/T337 eller senere revisjoner utføres.

2. Monter ny type tanklokk som vist i ovenstående Service Bulletins.

Anm:

Luftfartøy utstyrt med 2 tanklokk på hver tank trenger bare et ventilert tanklokk i hver tank og da i den ytterste påfyllingsstuss.

Tid for utførelse:

Pkt 1.: Innen første flyging etter 12.6.1980.

Pkt 2.: innen 100 timers gangtid etter 12.6.1980.

For luftfartøy som er berørt av denne rettelse er datoen i pkt.1 og 2 28-10-81.

Referanser:

FAA AD 79-10-14 og BC 79-155.

28-10-81

R. Ulltang

R. Jacobs



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
luftfartøy
Cessna-40a
Erstatter Cessna-40

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

15/79

KONTROLL OG UTSKIFTING AV BRENNSTOFFMENGDEMÅLER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller 210G, H, J (med serienr. 21058819 til og med 21059199), 210M, N (serienr. 21062274 til og med 21063025), T210G, H, J (serienr. T210-0198 til og med T210-0454 og 21058140), T210M, N (serienr. 21062274 til og med 21063025) og P210N (serienr. P21000001 til og med P21000141).

Påbudet omfatter:

- A. For å oppdage om flottørarmen på brennstoffmengdemåleren henger seg opp, skal Cessna Service Letter SE78-69 datert 15. november 1978 eller senere revisjoner utføres.
- B. Modell 210G, H, J, M og T210G, H, J samt P210N skal kontrolleres for å fastslå om mengdemålerne er blitt skiftet ut etter 7. juni 1978. Dersom disse er skiftet ut etter 7. juni 1978, skal Cessna Service Letter SE78-69 følges.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 5. mars 1979.

Referanser:

FAA AD 78-26-12 og Cessna Service Letter SE78-69 datert 15. november 1978 omhandler samme sak.

5. mars 1979

Motordrevne
luftfartøy
Cessna-40a
Erstatter Cessna-40

27/79 KONTROLL AV VARMEVEKSLER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller 152/A152 bygget i 1978 og 1979 med følgende serienr.:

15279406	til og med	15282919
A1520735	" " "	1520845
F15201429	" " "	F15201547
FA1520337	" " "	FA1520350

Påbudet omfatter:

For å forhindre at karbonmonoksyd trenger inn i kabinen gjennom varmevekslene skal Cessna Service Letter SE78-71 datert 2. desember 1978 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter mottakelsen av denne LDP. Deretter følges de tider som er angitt i gjeldende Service Bulletin.

Referanser:

FAA AD 79-02-06 og Cessna Service Bulletin SE78-71 datert 2. desember 1978 omhandler samme sak.

R. Ueland

R. Jacobsen

8. mai 1979



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

Telefon: Oslo (02) 121340
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy

Cessna-41a
Erstatter Cessna-
41

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.

35/79 FORÅNDRING AV TILKOPLING AV SIGARTENNER

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna Aircraft Co. modeller:

Anm.: "through" leses som til og med og "and" leses som og.

Modell	Serienr.
120, 140	8000 through 15075 and 15200 through 1572
150	150065062 through 15075564
F150	67 through 1143
A150	A15000001 through A15000480
FA150, FRA150	1 through 261
170	18000 through 20999 and 25000 through 271
172	28000 through 29999, 46001 through 47746, 17247747 through 17250572, and 17259224 through 17267584
F172	1 through 1514
R172	R1722000 through R1722724
FR172	1 through 620
P172	P17257120 through P17257189
175	55001 through 56777 and 17556778 through 17557119
177	17700001 through 17702314
177RG	177RG0001 through 177RG0788
180	30000 through 32999, 50000 through 50355 and 18051608 through 18052770
182	33000 through 34999, 51001 through 51556 and 18254680 through 18265965
F182	1 through 64
185	18500968 through 18503458
188	188-0001 through 188-0572 and 18800573 through 18803046
190, 195	7001 through 7999 and 16000 through 1618

forts.

8. september 197

Motordrevne
luftfartøy
Cessna-41a
Erstatter Cessna-41
35/79
forts.

Modell	Serienr.
210-5 (205) and 210-5A (205A)	205-0320 through 205-0577
206, U206, TU206, P206, TP206	206-0001 through 206-0275, U206-0276 through U206-1444, U20601445 through U20604074, P206-001 through P206-0603, and P20600604 through P20600647
207	20700001 through 20700414 unntatt de luftfartøy med 24 volt elektrisk system montert av fabrikken
210, T210	21058162 through 21061039 and T210-0001 through T210-0454

Påbudet omfatter:

For å forhindre svikt i det elektriske systemet, røkdannelse i cockpit og/eller brann i ledningsbuntene bak instrumentpanelet skal følgende utføres:

1. Koble fra ledning til sigartenneren ved ampéremeteret eller fra det elektriske systemets samleskinne (bus) avhengig av hvor den er tilkoblet. (Ledningen er enten koplet til en sikrings samleskinneside eller komponentside eller til ampéremeteret).
 - a. Ledningen koples til samleskinnen ved bruk av en eksisterende eller nyinstallert sikring som har tilstrekkelig kapasitet til å beskytte en ledning med et kvadrat for denne krets eller
 - b. fjern ledningen i motsatt ende av tenneren og ta den ut av luftfartøyet.
 - c. Beskytt ledningen ved å isolere den frakoplete enden, fold tilbake over ledningsbunten og bensele den fast.

Tid for utførelse:

Innen første ettersyn etter 1. juni 1979. for amerikanskproduserte.
Innen 100 timers gangtid etter 8.sept. 1979 for
franskproduserte modeller.

Referanser:

FAA AD 79-08-03 og BV 79-141.

8. september 1979

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne
luftfartøy
Cessna-42a
Erstatter Cessna-42

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.

37/79

FORANDRING AV LEDNINGSSOPPLEGGET I PROPELL AVISINGSSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller 441 med serienr 441-0001 til og med 441-0083 og 441-0085 med propell avisingssystem montert av Cessna.

Påbudet omfatter:

For å forhindre muligheten for røktvikling/brann bak flygernes instrumentpanel skal følgende utføres:

Ledningsopplegget på propellenes avisingssystem skal forandres som vist i Cessna Propjet Service Information Letter PJ 79-2 datert 5. mars 1979 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 1. juni 1979.

Referanser:

FAA AD 79-08-07.

38/79

BORING AV DRENERINGSHULL I BALANSEROR

Påbudet gjelder:

Cessna modell 441 med serienr 441-0001 til og med 441-0090.

Påbudet omfatter:

For å oppnå tilstrekkelig drenering av balanserorene skal hull bores som vist i Cessna Propjet Service Information Letter PJ 79-3 datert 5. mars 1979 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 2. august 1979.

Referanser:

FAA AD 79-09-02 Amendment 39-3453 datert 25. april 1979.

2. august 1979

forts.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-42 a
Erstatter Cessna-42

40/79 FORANDRING AV PILOT'S OPERATING HANDBOOK

Påbudet gjelder:

Cessna modell 441 med serienr. 441-0001 til og med 441-0097.

Påbudet omfatter:

For å unngå uhell som følge av at luftfartøyet ikke oppfyller flygehåndbokens (Flight Manual) "performance data" skal følgende utføres:

Sett inn Revision 5 datert 26. mars 1979 i Pilot's Operating Handbook og FAA-approved Airplane Flight Manual og operer flyet i henhold til dette.

Luftfartøyet kan fly til en base hvor ovenstående kan bli utført forutsatt at brennstoff "grades" 80 eller 100 LL ikke benyttes.

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter 2. august 1979.

Referanser:

FAA AD 79-10-08 Amendment 39-3470 og Cessna Propjet Customer Care Service Information Letter PJ 79-8 datert 2. april 1979 omhandler samme sak.

R. Ulltang

2. august 1979

R. Jacobsen

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordreve luft-
fartøy
Cessna - 43

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.

58/79 TILLEGGSPROSEDYRER FOR BRUK AV CESSNA 206/207/210 MODELLER:

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller som følger:

Anmerkning: "Serial Number" leses som serienr., "through" leses som til og med og "and" som og.

Model 206 (Serial Numbers 206-0001 through 206-0275) airplanes;

Model U206/TU206 Series (Serial Numbers U206-0276 through U206-1444, U20601445 through U20604287, U20604289, U20604290, U20604292 through U20604335, U20604337 through U20604389, U20604391 through U20604787, U20604789 through U20604894, U20604896 through U20604906, U20604908 through U20604911, U20604913 through U20604958, U20604960 through U20604963, U20604965 through U20604973, U20604975 through U20604977, U20604980 through U20604985, U20604987 through U20604990, U20604992, U20604993, U20604995 through U20604998, U20605000 through U20605018, U20605020 through U20605058, U20605060, U20605061, U20605063, U20605066, U20605069, U20605071 through U20605073, U20605075, U20605077, U20605078, U20605083, U20605085, U20605086, U20605088, U20605095, U20605097, U20605100, U20605102, U20605105, U20605107 and U20605110) airplanes;

Model P206/TP206 Series (Serial Numbers P206-0001 through P206-0603, P20600604 through P20600647) airplanes;

Model 207/T207 Series (Serial Numbers 20700001 through 20700530) airplanes;

Model T210 Series (Serial Numbers T210-0001 through T210-0454) airplanes;

Model 210/T210 Series (Serial Numbers 21057841 through 21063013, 21063015 through 21063086, 21063088 through 21063228, 21063230 through 21063287, 21063289 through 21063298, 21063300 through 21063324, 21063326 through 21063389, 21063391 through 21063393, 21063396 through 21063399, 21063401, 21063403 through 21063407, 21063412, 21063413, 21063419, 21063424 and 21063426) airplanes;

Model P210 Series (Serial Numbers P21000001 through P21000255, P21000257 through P21000273, P21000275 through P21000279, P21000281 through P21000283, P21000287, P21000290 and P21000292) airplanes.

Forts.

8. september 1979

MERK! For at angjeldende flymater. all ska være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelse foretas ved utgangen av den angjeldende periode.

Motordrevne luftfartøy

Cessna - 43

forts.

58/79

Påbudet omfatter:

Instruksjon i hvordan gasslås (vapor blockage) i brennstoffsystemet gjenkjennes og hvordan normal gjennomstrømning skal gjenopprettes.

1. Modell:	Serienr.:
206	206-0001 til og med 206-0137
210	21057841 " " " 21058351

Kontroller om Cessna Service Kit SK 206-2 er utført. Dersom denne ikke er utført gjelder ikke denne LDP. I motsatt fall skal pkt. 2 utføres.

2. Modell:	Serienr.:
206	206-0138 til og med 206-0275
U206/TU206	U206-0276 " " " U206-1444 og
	U20601445 " " " U20604649
P206/TP206	P206-0001 " " " P206-0603 og
	P20600604 " " " P20600647
207/T207	20700001 " " " 20700482
210/T210	21058352 " " " 21062954
T210	T210-0001 " " " T210-0454
P210	P21000001 " " " P21000150

- a. Monter Cessna skilt med delnr. 1205252-2 ved siden av "fuel flow" instrumentet med følgende tekst:

"MAJOR FUEL FLOW FLUCTUATIONS/POWER SURGES
1. AUX FUEL PUMP - ON, ADJUST MIXTURE.
2. SELECT OPPOSITE TANK.
3. WHEN FUEL FLOW STEADY, RESUME NORMAL OPERATIONS.
SEE PROCEDURE CARD D1189-13 FOR EXPANDED INSTRUCTIONS."

- b. Fest Cessna special procedure card delnr. D1189-13 i cockpit slik at det alltid er synlig for piloten. Før opp kortet på Equipment list.

R. Ulltang

R. Jacobsen
forts.

8. september 1979

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne
 luftfartøy
 Cessna-44a
 Erstatter Cessna
 -44

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.

forts.

58/79	3. Modell:	Serienr.:
	U206/TU206	U20604650 til og med U20605110
	207/T207	20700483 " " " 20700530
	210/T210	21062955 " " " 21063426
	P210	P21000151 " " " P21000292

Fest Cessna skilt, delnr. 1205252-1 ved siden av "fuel flow" instrumentet med følgende tekst:

"MAJOR FUEL FLOW FLUCTUATIONS/POWER SURGES
 1. AUX FUEL PUMP - ON, ADJUST MIXTURE.
 2. SELECT OPPOSITE TANK.
 3. WHEN FUEL FLOW STEADY, RESUME NORMAL OPERATION.
 SEE P.O.H. FOR EXPANDED INSTRUCTIONS."

Revider Pilot's Operating Handbook for følgende luftfartøy ved å sette inn revisjoner spesifisert nedenfor:

MODELL:	REVISJON:	CESSNA DELNR:
U206G	Rev 1 22 May 1979	D1147R1-13PH
TU206G	Rev 2 22 May 1979	D1148R2-13PH
207A	Rev 1 22 May 1979	D1149R1-13PH
T207A	Rev 2 22 May 1979	D1150R2-13PH
210N	Rev 3 22 May 1979	D1151R3-13PH
T210N	Rev 3 22 May 1979	D1152R3-13PH
P210N	Rev 3 22 May 1979	D1153R3-13PH

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gantid etter 8.9.1979.

Referanser:

FAA AD 79-15-01 Amendment 39-3517

Motordrevne-

luftfartøy

Cessna - 44 a

65/79

FORANDRING AV ELEKTRISK OPPLÈGG OG REVISJON AV FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Cessna modell 441 med serienr. 441-0001 til og med 441-0109.

Påbudet omfatter:

1. For å unngå motorstopp skal det elektriske systemet i forbindelse med motorene forandres som angitt i Cessna Propjet Service Information Letter PJ 79-27 datert 30. juli 1979 eller senere revisjone.
2. Sett inn revisjon 7 datert 7. august 1979 i Pilot's Operating Handbook and FAA Approved Airplane Flight Manual (vedlegg til Cessna Propjet Service Information Letter PJ 79-24 datert 7 august 1979).

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 12. oktober 1979.

Referanser:

FAA AD 79-19-12 Amendment 39-3574.

R. Ulltang

R. Jacobsen

12. oktober 1979



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjon
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo (02) 121349
AFTN ENFBYE
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17911 Lda

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna - 45 c
Erstatter
Cessna - 45 b

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

66/79

UTSKIFTING AV KOMPONENTER I HALEPARTIET

Påbudet gjelder:

Cessna modell 441 med serienr. 441-0001 til og med 441-0109.

Påbudet omfatter:

1. Skift ut haleflaten, høyre og venstre høyderor, høyderorets trimrørsystem, kontroller og forandre eller om nødvendig skift ut "the tailcone shelf assembly" som vist i Cessna Propjet Service Information Letter Number PJ 79-15 revisjon 1 og Cessna Service Kit Instructions Number SK 441-27 datert 18. september 1979 eller senere revisjoner.
2. Ny vektrapport utarbeides.
3. Før luftfartøyet tas i bruk til transport av passasjerer skal det prøvflys med kun besetning ombord og som vist i FAR 91.167 og Cessna Propjet Service Information Letter Number PJ 79-15 revisjon 1 eller senere revisjoner.
4. Returner til Cessna eller tilintetgjør utskiftete komponenter som angitt i Cessna Propjet Service Information Letter PJ 79-15 revisjon 1 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 12. oktober 1979.

Referanser:

FAA AD 79-19-13 Amendment 39-3578.

74/79

KONTROLL FOR LEKKASJE FRA SLANGER I HYDRAULSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna Modell 177 RG med serienr. 1 til og med 282 påmontert hydraulslange
Cessna delnr. S 123604-0134 og Cessna delnr. S 12360.

Cessna Modell 210 med byggeår senere enn 1969 påmontert hydraulslanger
delnr. S 2178-4-0095 og -0126.

Disse slanger er plastbelagte.

forts.
23-10-80

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna - 45 c
Erstatter
Cessna - 45 b

forts.
74/79

Påbudet omfatter:

For å unngå tap av hydraultrykk skal ovennevnte slanger i hydraulsystemet for understellet kontrolleres for lekkasje og for at endefittingene sitter fast på slangene. Dersom lekkasje oppdages skal slangene skiftes ut med luftdyktige før første flyging.

Tid for utførelse:

Cessna 177 RG

Innen 10 timers gangtid etter 6.12.79 og deretter med 100 timers mellomrom.

Cessna 210

Innen 10 timers gangtid etter 23.10.80 og deretter med 100 timers mellomrom.

Referanse:

Flyteknisk Feilrapport datert juni 1979 og 19. mars 1980.

5/80

KONTROLL AV LØSE BOLTER PÅ MOTORENS FESTEBRAKKETTER

Påbudet gjelder:

Alle Avco Lycoming-motorer modell O-320-H2AD med serienr.: L-101-76 til og med L-5707-76 montert i Cessna F172N.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at motoren løsner fra motorbukken ved at boltene, delnr. LW38-2,75, som fester brakettene til motoren har løsnet, skal disse kontrolleres for korrekt tiltrekkingsmoment. Bolter som har et moment mindre enn 200 tommepond skal skiftes ut med nye som trekkes til med 360 tommepond. Bolter med et moment som ligger mellom 200 og 360 tommepond skal trekkes til med 360 tommepond.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 14. desember 1979.

Referanser:

Telex fra Cessna Aircraft Company og Lycoming Service Instruction No. 1380.

R. Ulltang

23.10.80

R. Jacobsen



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 12, 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo (02) 121340
AFTN ENFBYE
Tlgr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 Idat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne
luftfartøyer
Cessna-46

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

11/80 MODIFISERING AV JORDINGSFORBINDELSE OG FESTEBRACKETT TIL VEKSELSTRØMSGENERATOREN

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller:

<u>Modell</u>	<u>Serienr.</u>
180	18051762 til og med 18052981 unntatt 18052975
182	18257446 " " " 18266590
185	18501096 " " " 18503619
P 206	P 20600280 " " " 20600647
U 206 og TU 206	20600634 " " " 20604649
207	20700001 " " " 20700451
210 og T 210	21058783 " " " 21062649

Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig skade på elektriske eller elektroniske komponenter eller brann under flyging pga. kortslutning mellom vekselstrømsgeneratoren og rør som inneholder brennbar væske skal Cessna Single Engine Service Information Letter SE 79-59 eller Cessna Service Kit SK 210-84 (som angitt i SE 79-5 datert 26. februar 1979) eller for 182 serien, Kit SK 182-55A som angitt i SE 79-58) utføres. Arbeidet skal i tillegg tilfredsstillende kravet til montering angitt i FAA Advisory Circular 43.13-1A.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 12-2-1980.

Referanser:

FAA AD 79-25-07. Amendment 39-3633.

16/80 MODIFISERING AV VINGEKLAFFSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. Model FA 152 med serienr. FA 15200337 til og med FA 15200372.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at vingeklaffjekkene skrur seg ut for langt med påfølgende svikt i vingeklaffsystemet skal en ny mekanisk stopp monteres som vist i Cessna Single Engine Service Information Letter SE 79-57 datert 3. desember 1979 eller senere revisjoner eller ny jekk, delnr. C 301002-0110, monteres i.h.t. gjeldende instruksjoner når tilgjengelig.

forts.

12-2-1980

Motordrevne
luftfartøy
Cessna-46

forts.
16/80

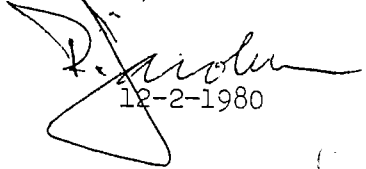
Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 11.2.80.

Referanser:

FAA AD 80-01-06 Amendment 39-3649.

R. Uetang


12-2-1980



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy

Cessna - 47

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.

27/80 KONTROLL AV KARTLYSBRYTER OG BRENNSTOFFRØR

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller som følger:

Anmerk: "Serial Number" leses som serienr., "thru" som til og med, "except" som unntatt og "and" som og.

Model 172N (Serial Numbers 17267585 thru 17273278 except 17269319, 17271634, 17271639, 17272091, 17272097, 17272104, 17272105, 17272109, 17272113, 17272121, 17272125, 17272127, 17272130, 17272143, 17272165, 17272166, 17272179 thru 17272181, 17272192, 17272208, 17272211, 17272225, 17272229, 17272233, 17272235, 17272237, 17272240, 17272244 thru 17272246, 17272250, 17272255, 17272258, 17272259, 17272263, 17272264, 17272268, 17272274, 17272276, 17272277, 17272287, 17272292, 17272293, 17272306, 17272308, 17272309, 17272314, 17272335, 17272337, 17272347, 17272348, 17272351, 17272352, 17272369, 17272370, 17272375, 17272378, 17272389, 17272390, 17272395, 17272396, 17272401, 17272408, 17272409, 17272412, 17272414, 17272421, 17272422, 17272428, 17272430, 17272436, 17272441, 17272442, 17272450, 17272459, 17272462, 17272463, 17272472, 17272477, 17272478, 17272490, 17272491, 17272494, 17272500, 17272506, 17272511, 17272513, 17272514, 17272538, 17272540, 17272547, 17272551, 17272556, 17272567, 17272571, 17272573, 17272574, 17272577, 17272578, 17272583, 17272584, 17272592, 17272601, 17272602, 17272608, 17272609, 17272615, 17272620, 17272626, 17272627, 17272630, 17272631, 17272635 thru 17272637, 17272639, 17272640, 17272644 thru 17272646, 17272650 thru 17272661, 17272663, 17272664, 17272666 thru 17272669, 17272671 and 17272673 thru 17272714) airplanes and;

Model F172N (Serial Numbers F17201515 thru F17202029) airplanes; and

Påbudet omfatter:

For å forhindre muligheten for brennstofflekkasje eller brann under flyging p.g.a. kontakt mellom en kartlysbryter og et nærliggende brennstoffrør skal følgende utføres.

forts.

24. mars 1980

Motordrevne luft-
fartøy

Cessna - 47

forts.
27/80

- CANCELLED**
1. Foreta en visuell kontroll av brennstoffrøret og kartlys-
bryteren på venstre dørstolpe og påse at de ikke gnisser
mot hverandre og at gnistdannelse ikke kan forekomme.
Skadede deler skiftes ut som vist i FAA Advisory Circular
43.13-1A. Påse at avstanden mellom delene er minst 0,50
tommer.
 2. Monter et deksel (isolator), Cessna delnr. 0511080-1, over
kartlysbryteren som vist i Cessna Single Engine Service
Information Letter SE 80-3 og supplement no 3 eller begge
datert 21. januar 1980 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 24. mars 1980.

Referanser:

FAA AD 80-04-08 Amendment 39-3696.

R. Ulltang

R. Jacobs
24. mars 1980

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjon
Avd for luftfartsinspeksjon
Postboks 19, 1330 Oslo lufthavn
Telefon Oslo (02) 12 13 4
AFTN ENFBYE
Tigr CIVILAIR OSLO
Telex 17011 Idal n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-48a
Erstatter
Cessna-48

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.

29/80 KONTROLL OG UTSKIFTING AV EKSOSTURBIN

Påbudet gjelder:

Følgende Cessnamodeller:

Anm.: "through" leses som til og med og "and" leses som og.

TU206 series	(Serial Numbers U206-0487 through U206-1444, U20601445 through U20605619) airplanes;
TP206 series	(Serial Numbers P206-0001, P206-0191 through P206-0603, P20600604 through P20600647) airplanes;
T207 series	(Serial Numbers 20700001 through 20700603) airplanes;
T210 series	(Serial Numbers T210-0001 through T210-0454, 21058140, 21059200 through 21063954) airplanes.

Påbudet omfatter:

For å unngå brudd på oljetrykks- og returpumpens drivaksel med påfølgende tap av oljetrykk ved at eksosturbinens returpumpe blir ødelagt av eksosturbinens "thrust bearing anti-rotation pins" skal følgende utføres:

1. Kontroller Cessna delnr C29500L-0101 (AiResearch delnr.406610-5) eksosturbins skilt for å fastslå om serienummeret er HI0101 til og med HI0175.
2. Dersom serienr ikke er noen av de oppgitte i pkt 1, skal det føres inn i fartøyjournalen at denne LDP ikke gjelder.
3. Dersom eksosturbinen har serienr som angitt i pkt 1, skal turbinens returoilslange og endestykke frakoples. Kontroller slange, envæisventil og oljereturpumpe for å undersøke at ikke "thrust bearing anti-rotation pin" sitter fast på noen av disse steder.
4. Skift ut eksosturbinen med en som har annet serienr enn de som er angitt i pkt 1. Arbeidet utføres som vist i Cessna Service Manual.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 12.6.1980.

Referanser:

FAA AD 80-07-01 Amendment 39-3719.

Motordrevne luftfartøy
Cessna-48 a
Erstatter Cessna-48

forts

32/80 UTSKIFTING AV VINGEKLAFFENES "FOLLOW UP" WIREKLEMME

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna/Reims Cessnamodeller

<u>CESSNA</u>		<u>REIMS</u>	
Modell:	Serienr:	Modell:	Serienr:
150M	15078506 til og med	F150	F15001339 til og med
A150M	A1500685 " " " A1500734	FRA150	FRA1500312 " " " FRA1500336
152	15279406 " " " 15283354	F152	F15201429 " " " F15201683
A152	A1500433 " " " A1520735,	FA152	FA1520337 " " " FA1520351
	A1520867	F172	F17201515 " " " F17201909
172N	17261445, 17267585 til og med	FR172	FR1720591 " " " FR1720655
	17272447		
R172K	R1722000 til og med R1723127		

Påbudet omfatter:

For å forhindre uventet innfelling av venstre vingeklaff ved at direktewiren svikter, skal en ny "follow-up" wireklemme med tilbehør, Cessna delnr 0560037-1, monteres som vist i Cessna Single Engine Customer Care Service Information Letters SE79-16 og SE 79-16 Supplement 1 og Cessna Service Kit SK 172-60A datert 3. mai 1979 eller senere reivsjoner og Reims Aviation no. 21 datert 18. august 1979 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen en total gangtid på 1000 timer er oppnådd.

Innen 100 timers gangtid etter 12.6.1980 for Cessnamodeller med en total gangtid på mer enn 900 timer.

Innen 100 timers gangtid etter 31-3-81 for Reims/Cessnamodeller med total gangtid på mer enn 900 timer.

Referanser:

FAA AD 80-06-03 Amendment 39-3713. Bureau Veritas AD 81-46-IMP(A).

R. Ulltang

31-3-81

R. Jacobsen



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn

Telefon Oslo (02) 121340
AFTN ENFBYE
Tigr. CIVILAIR OSLO
Telex 17011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna - 49

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.

41/80

KONTROLL AV HØYDERORETS TRIMRORSYSTEM OG UTSKIFTING AV JEKKER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co modell 404 med serienr 404-0001 til og med 404-0637.

Påbudet omfatter:

For å kunne opprettholde den strukturelle sikkerhet i høyderorets trimsystem skal Cessna Multi-engine Customer Care Service Information Letter, ME80-2, revisjon 2 datert 14. mars 1980 og revisjon 3 datert 20. juni 1980 eller senere revisjoner utføres:

1.a Luftfartøy med serienr 404-0001 til og med 404-0637

Skift ut høyre og venstre trimjekk med nye.

- b Monter skilt og revider Airplane Flight Manual for å angi midlertidig begrensning.

2. Luftfartøy med serienr 404-0001 til og med 404-0613

Foreta kontroll som angitt i del I i gjeldende Service Information Letter.

3. Monter Cessna Service Kit SK404-31 i.h.t. Cessna Service Information Letter ME80-2 revisjon 3 datert 20. juni 1980 eller senere revisjoner. Montering av nevnte "Kit" opphever denne LDP.

Tid for utførelse:

Pkt. 1. a: Luftfartøy med en total gangtid på 150 timer eller mer:
Innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980 og deretter med 150 timers mellomrom. Luftfartøy med en total gangtid på mindre enn 150 timer:
Innen en gangtid på 150 timer er oppnådd eller innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980 og deretter med 150 timers mellomrom.

Pkt. 1.b og 2: Innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980

Pkt. 3: Innen 1. april 1981.

Referanser:

FAA AD 80-15-06.

5-9-1980

Motordrevne luft-
fartøyer
Cessna - 49

50/80 BEGRENSNINGER VED BRUK AV AIRGLAS SKI

Påbudet gjelder:

Ski av typen Airglas LW-3600-180 og LW-3600-180A installert på Cessna modeller 180-180J, 185-185E, A185E og A185F.

Påbudet omfatter:

For å utelukke muligheten for at skiene vrenses under normal flyging, skal følgende utføres:

1. Med øyeblikkelig virkning settes forbud mot flyging over 160 KTS IAS for fly med LW-3600-180 eller LW-3600-18A ski.
2. En plakat skal installeres på instrumentpanelet ved fartsmåleren, godt synlig for flygeren, og med følgende tekst:

DO NOT EXCEED 160 KTS IAS
WITH AIRGLAS LW3600-180
SKIS INSTALLED

eller

DO NOT EXCEED 160 KTS IAS
WITH AIRGLAS LW3600-180A
SKIS INSTALLED

3. Rigg og modifiser justeringskablene ifølge Airglas Service Bulletin No. LW3600-3 datert 21. september 1979 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers flygetid regnet fra 5-9-1980 og deretter ved hver skiinstallasjon.

Referanser:

FAA AD 80-10-01 Amendment 39-3762.

Denne LDP erstatter Airglas LDP 13/71.

5-9-1980

R. Ulltang

R. Jarvén

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-50a
Erstatter Cessna-
50

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.

95/80

KONTROLL AV PIANOWIRENS FESTE PÅ FORGASSERENS BLANDINGSARM

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modell 172 RG med serienr. 172 RG 0001 til og med 172 RG 0573.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at pianowiren på blandingskontrollen glir i festet til forgasserens kontrollarm med påfølgende tap av motoreffekt skal følgende utføres:

1. Kontroller at blandingskontrollen på høyre side av forgasseren er korrekt montert. Kontroller at kontrollkabelen, delnr. 9862010-9, er sikkert festet i klemme, delnr. S.2323-11, på forgasserens blandingsarm med en AN960-10 skive (ca. .063" tykk) montert mellom pianotråden og mutteren, MS20365-1032C, og med skive, AN 960-10L (ca. .032" tykk) montert mellom pianotråden og blandingskontrollarmen.
2. Dersom installasjonen er i overenstemmelse med pkt. 1, skal det kontrolleres at mutter, MS 20365-1032C er tildratt til minst 15 pundtømmer og at klemme, S 2323-11, beveger seg fritt på blandingskontrollarmen.
3. Dersom installasjonen ikke er i overenstemmelse med pkt. 1 skal mutter, skiver og klemme skiftes ut med nye.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 26.11.80

Referanser:

FAA AD 80-19-08 Amendment 39-3902

|12/81

FORANDRING AV FLOTTØRINSTALLASJON PÅ CESSNA

Påbudet gjelder:

Luftfartøy påmontert flottører med krysstag.

Påbudet omfatter:

Pga flere tilfeller av brudd på gaffelendestykker på krysstagene mellom flottører og skrog skal alle clevispinner erstattes av clevisbolter med kronemutter AN-320 og splint. Standard AN-bolt og kronemutter AN-310 kan også benyttes dersom plassen tillater det.

Forts.
25-5-81

Motodreven luft-
fartøy
Cessna - 50 a
Erstatter Cessna-50

12/81

Forts. Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 25-5-81.

Referanse:

Luftfartsverket
Avd. for luftfartsinspeksjon
LF2N

R. Ulltang

R. Jacobsen

25-5-81

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-51a
Erstatter
Cessna-51.

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.

14/81 KONTROLL AV HØYDERORSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller som følger:

<u>Modell</u>	<u>Serienr.</u>
172N	17271035 til og med 17274523
RI72K	R1722930 " R1723425
172RG	172RG0001 " 172RG0789
F172	F17201750 " F17202134
FR172	FR1720631 " FR1720675

Påbudet omfatter:

For å forvise seg om at høyderorskontrollsystemet er forskriftmessig montert skal følgende utføres:

1. Fjern seter, bakvegg og luker nødvendig for å gjøre bakkroppen tilgjengelig.
2. Slakk etter strekkfisker for høyderorets opp-kabel.
3. Ta av splinter, delnr. MS 24665-134, muttere, delnr. AN 310-3 og clevisbolt, delnr. AN 23-12, som fester høyderorskablene til høyderorsflyndren.
4. Rengjør flyndren og høyderorskablernes clevisendestykker.
5. Kontroller at det er klaring mellom clevisendestykkene og flyndren.
6. Monter clevisboltene, med hodet på den øvre til høyre og hodet til den nedre til venstre. Monter muttrene og nye splinter. Kontroller at clevisendestykkene kan svinge fritt.
7. Stram høyderorskablene til 30 ± 10 lbs og lås strekkfiskene.
8. Kontroller hele høyderorssystemet.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 28.9.81.

Referanser:

FAA AD 81-04-04 Amendment 39-4042.

28.9.81

Motordrevne luft-
fartøy

Cessna 51

17/81 KONTROLL AV BRENNSTOFFSYSTEMETS SKILTING

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller 152, A152, 172N, 172P, R172K og 172RG som angitt nedenfor.

Modell:	Serienummer:
152	15283592 thru 15284627
A152	A1520979 thru A1520952
172N	17272885 thru 17274009
172P	17274010 thru 17274357
R172K	R1723200 thru R1723403
172RG	172RG0001 thru 172RG0698

Anmerk.: "thru" leses som til og med.

Påbudet omfatter:

For å redusere muligheten for å gå tom for brennstoff pga feilmerking av mengdemålere, skilting ved påfyllingsstussene og velgerkranen skal følgende utføres:

1. Avles brennstoffmengden på dekslet over påfyllingsstussene. Kontroller at merkingen ved siden av dekslet stemmer med avleste brennstoffmengde.
2. Kontroller at skilter ved velgerkranen og mengdemålerne stemmer med de innstilte brennstofftanker med hensyn til utilgjengelig brennstoff (unusable fuel).
3. Dersom merkingen ikke stemmer skal skiltene skiftes ut. Denne kontroll kan utføres av luftfartøyets eier/bruker.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 25-5-81

Referanser:

FAA AD 81-05-01 Amendment 39-4049.

R. Utting

28-9-81

J. Jacobs

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna - 52

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.

18A/81 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV EKSOSPOTTEN

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modell 172RG med serienr. 172RG0001 til og med 172RG0789.

Påbudet omfatter:

For å unngå at eksosgas trenger inn i kabinen skal følgende utføres:

1. Kontroller at eksospottens ytre deksel (cabin heater shroud) ikke er glidd av flensene. Dersom dekslet ikke er glidd av skal pkt 3 utføres.
2. Dersom dekslet er glidd av flensene skal det kontrolleres for slitemerker og eksospotten skiftes hvis slike forefinnes.
3. På eksospotter hvor dekslet sitter løst skal dekslet tas av, potten kontrolleres og flensene på dekslet trimmes som vist på skissen. Deretter skal dekslet monteres og ett hull (.109) bores i hver ende av deksel- og eksospotteflensene og Barkerskruer settes i som vist på skissen. Vis forsiktighet når hullene bores slik at eksospotten ikke skades.

Tid for utførelse:

Pkt 1 og 2: Innen første flyging etter 25.5.81.

Pkt 3: Innen 10 timers gangtid etter 25.5.81.

Referanser:

FAA AD 81-05-05. RI og Cessna Service Information Letter SE 82-4 datert 25. januar 1982 omhandler samme sak.

Etablert av 56/83

R. Ulftang

R. Jacobs
25.5.1982

LDP 18A/81
AD 81-05-05

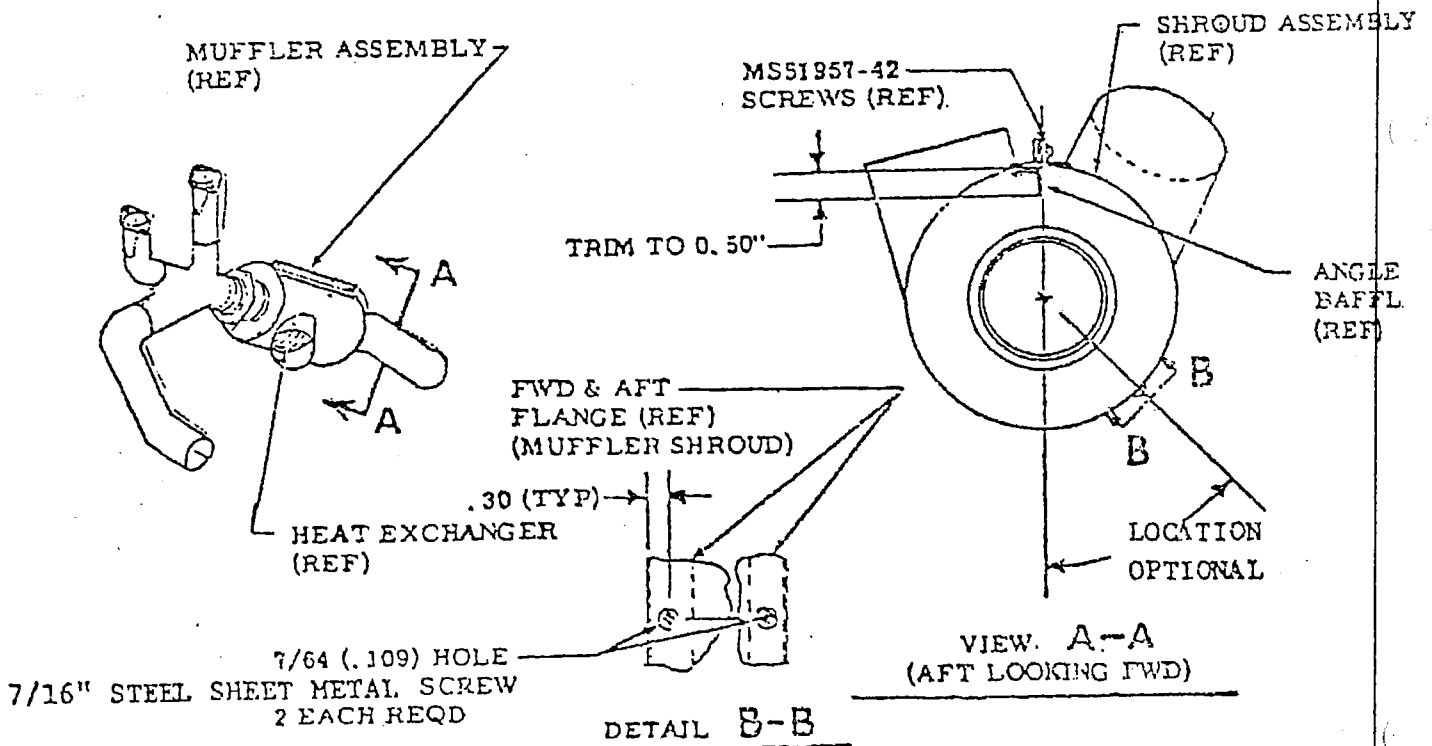
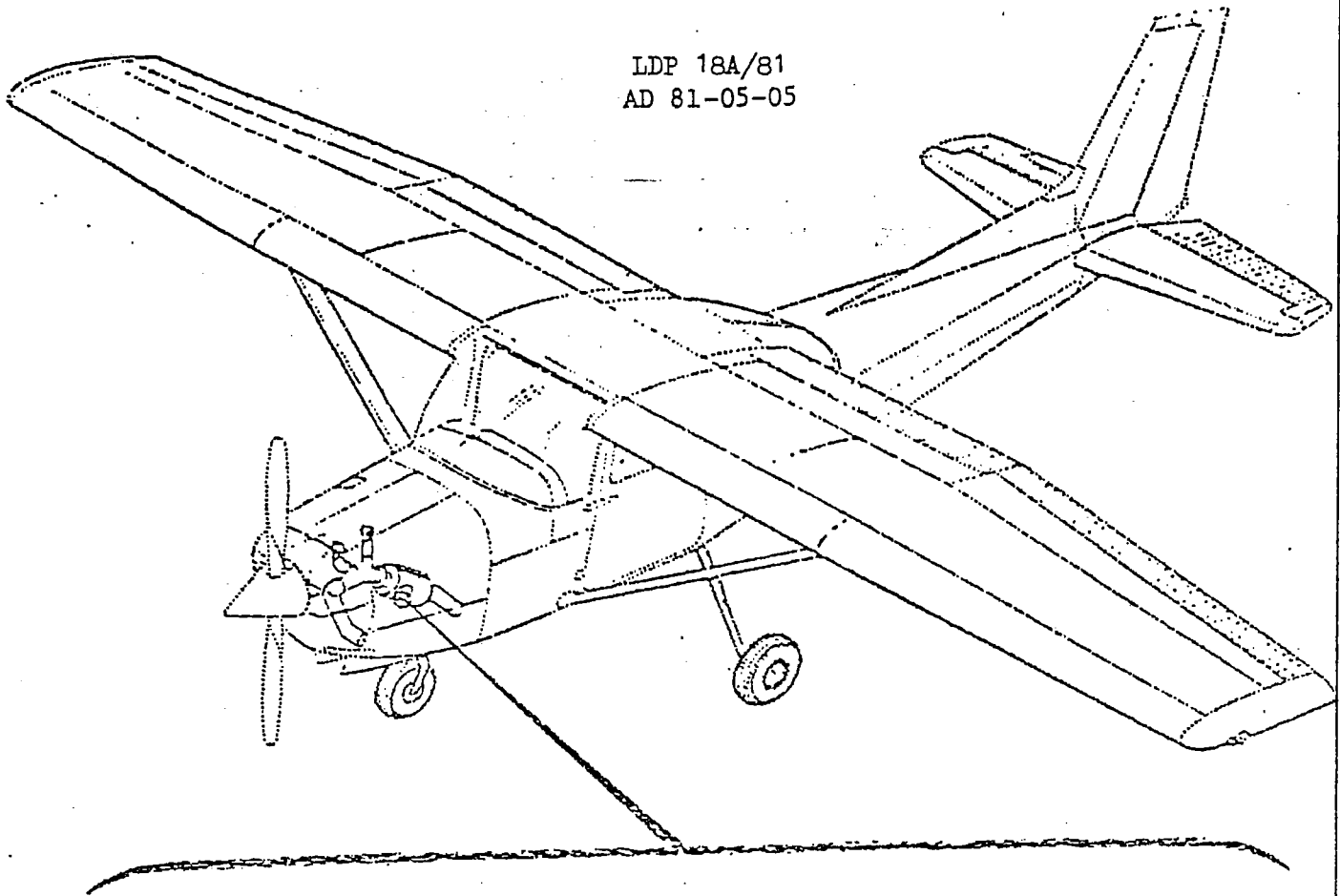


Figure 1. 172RG Muffler Shroud Modification.

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-53a
Erstatter
Cessna-53

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.

25/81 KONTROLL OG UTSKIFTNING AV HALEFLATE OG HØYDEROR

Påbudet gjelder:

Cessna modeller:

<u>Modell</u>	<u>Serienr.</u>
335	335-0001 til og med 335-0065
340	340-0001 til og med 340-0555
340A	340A-0001 til og med 340A1203

Påbudet omfatter:

1. For å kontrollere at høyderorenes balansevekter er forsvarlig festet og at haleflaten, ytre ribber og hengsler er fri for sprekker, slite-merker eller løse nagler skal Cessna Multiengine Customer Care Information Letter ME-79-44, Revisjon 5 datert 29. september 1980 eller senere revisjoner utføres.
2. Skift ut haleflate.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen første flyging etter 6-7-81 og deretter
med 10 timers mellomrom.

Pkt. 2: Innen 15. desember 1981.

Referanser:

FAA AD 81-07-11 RI amendment 39-4078 og Cessna Multiengine Customer Care Service Information Letter ME 79-44, Revisjon 5.

48/81 UTSKIFTING AV TRIM/FJÆRMEKANISMEN I SIDERORS-/ NESEHJULSSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modell 172 RG med serienr. 172RG0001 til og med 172RG0769.

Påbudet omfatter:

1. For å ivareta luftdyktigheten av siderorstrim-/nesehjulstyringens trim/fjærmekanisme (bungee) skal følgende skilt, med bokstaver som er minst 3/32 tomme høye, anbringes på et sted hvor det er klart synlig for flygeren:

forts.

28.9.81

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-53
Erstatter
Cessna-53

forts.
48/81

"ELEVATOR MOVEMENT MAY BE LIMITED WHEN RIGHT RUDDER IS APPLIED, IF THIS
CONDITION IS ENCOUNTERED, CENTER THE RUDDERPEDALS, LAND AS SOON AS PRACTICAL
AND COMPLY WITH LDP 48/81 PRIOR TO FURTHER FLIGHT"

2. Skift ut trim/fjærmekanisme (bungee), delnr. 2467003-1 med delnr.
2467003-6, som vist i Cessna Service Letter SE80-99 rev. 1 datert
8. juni 1981 eller senere revisjoner. Fjern skilt.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen første flyging etter mottakelsen av denne LDP

Pkt. 2: Luftfartøy med en total gangtid på mindre enn 150 timer.

Innen 200 timers gangtid er oppnådd.

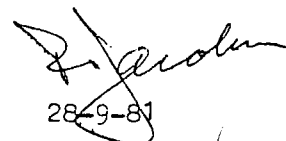
Luftfartøy med en total gangtid på 150 timer eller mer.

Innen 50 timers gangtid etter 28.9.81.

Referanser:

FAA AD 81-14-06 Amendment 39-4158 og Cessna Service Letter SE 80-99 omhandler
samme sak.

R. Ulltang


28-9-81

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

Telefon: Oslo (02) 12 13 40
AFTN : ENF8YE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 dal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Cessna-54

Med hjemmel i lov om luftfart av 16. desember 1960 §§ 214 og 43 f. f. og, res. av 3. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

21 /82 OVERATIVE BEGRENSNINGER AV 210L OG 210M.

Påbudet gjelder:

Cessna Modeller 210L (serienr. 21059810, 21059819 til og med 21061573), 210M (serienr. 21061574 til og med 21062954) påmontert Airborne Model 442CW-8 (Cessna delnr. C431004-0102) vakuumpumpe "Pneumatic deicer boots og vakuumdrevet "Attitude" indikator.

Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av vakuu til vakuumdrevne "Attitude" instrumenter pga sviktende vakuumpumpe skal følgende utføres:

- A. Forarbeide et skilt med minst 1/8" høye bokstaver og med følgende tekst: "APPROVED FOR DAY-NIGHT-VFR OPERATIONS" og plasser det på instrumentpanelet lett synlig for flygeren.
- B. Tape over "IFR" på "Type of Operation Placard" og eksempler på skilt i Airplane Manual, Pilot's Operating Handbook eller Information Manual eller tilsvarende.
- C. Det er ikke nødvendig å utføre pkt A og B dersom følgende utføres:
 1. Et "Attitude" instrument med uavhengig kraftkilde er montert.
 2. Cessna Service Information Letter SE 82-13 er utført.
 3. Pumpen er skiftet ut med pumpe med delnr. C 431003-0102 (Airborne, eller C 431001-0302 (Eic-Aire, delnr. 10128-001 eller -003) som utføres som følger:
 - a. Monter pumpen på samme sted som den som er tatt av.
 - b. Ta av rørkoplinger fra pumpe delnr. C431004-0102 og monter på pumpe delnr. C431003-0102 eller -0302
 - c. Monter vakuumslangen på pumpens sugeside.
 - d. Fjern trykkslangen (som fører til "deicer" trykkventil på brannskottet) fra pumpen og tett igjen ventilens inntaksidie for å forhindre forurensning.
 - e. For fly godkjent for flyging under isingsforhold (Known icing conditions) skal følgende tekst på "Types of operation placard" og tilsvarende kopi i Airplane Flight Manual, Pilot's Operating Handbook eller Information Manual tildekkes: "This airplane is approved for flight into icing conditions if the proper optional equipment is installed and operational".
 4. Monter et midlertidig skilt på instrumentpanelet i nærheten av De-Ice Pressure bryteren, godt synlig for flygeren, med følgende tekst og med bokstaver minst 1/8" høye: "WING/TAIL ECOTS INOP".

Forts. 2. 8. 1982.

1 /82

forts. Tid for utførelse:

Pkt. A og B: Innen første flyging etter 25.5.1982.

Referanser:

FAA AD 82-06-10 og Emergency AD datert 12. mars 1982.

14/82

KONTROLL OG MODIFIKASJON AV MOTORENS UTLUFTINGSRØR

Påbudet gjelder:

Cessna modeller 170A, 170B, 172, 172A til og med 172P, 175, 175A, 175B, 175C, P172D og R172E som er modifisert i.h.t. STC SA3-13, SA3-126, SA3-571, SA3-672, SA3-674, SA135CE, SA420CE, SA421CE, SA424CE, SA610SW, SA647CE, SA777CE, SA806CE, SA807CE eller SA1324CE.

Påbudet omfatter:

For å redusere muligheten for hurtig tap av motoroljen pga isdannelse i motorens utluftingsrør, skal følgende utføres:

1. Foreta visuell kontroll av utluftingsrøret for å fastslå om det er boret eller skåret ut et ekstra luftehull i røret som vist i figure 1. Dersom et slikt luftehull ikke finnes skal simmerringen rundt propelliaksen foran på motoren kontrolleres for å se om den er jevn med flensen på veivkassen (og ikke presset ut). Dersom simmerringen ikke er jevn med flensen, skal denne settes på plass eller skiftes ut.
2. Dersom hullet i pkt 1 mangler, skal hull forarbeides som vist på figuren.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 9.8.1982.

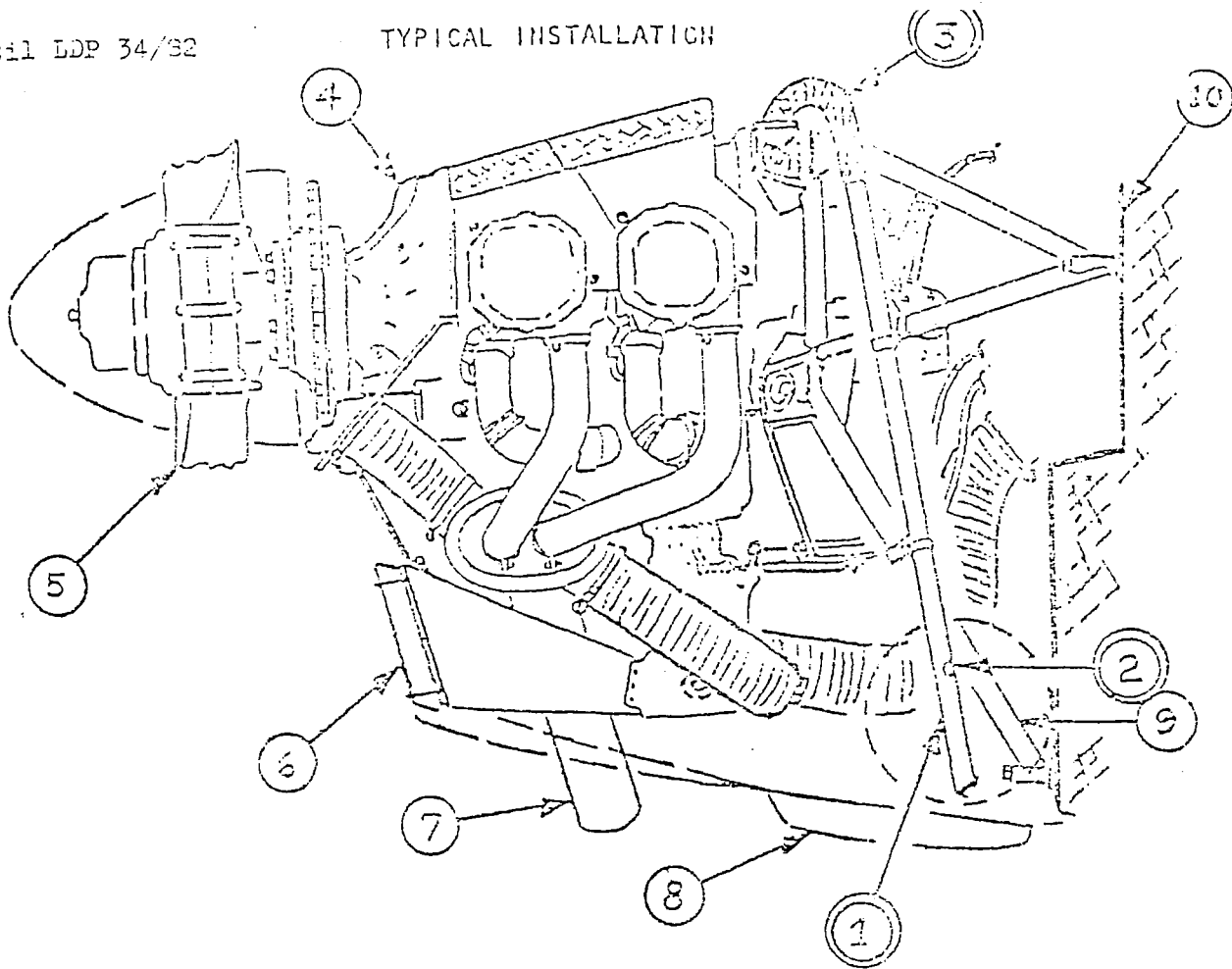
Referanser:

FAA AD 82-07-02 Amendment 39-4353.

P. Utang

[Signature]
9.8.1982.

TYPICAL INSTALLATION



1. BREATHER TUBE
2. ICE HOLE
3. HOSE (TO ENGINE)
4. LYCOMING ENGINE
5. PROPELLER
6. AIR FILTER
7. EXHAUST PIPE
8. LOWER COWL LIP
9. ENGINE MOUNT
10. FIREWALL

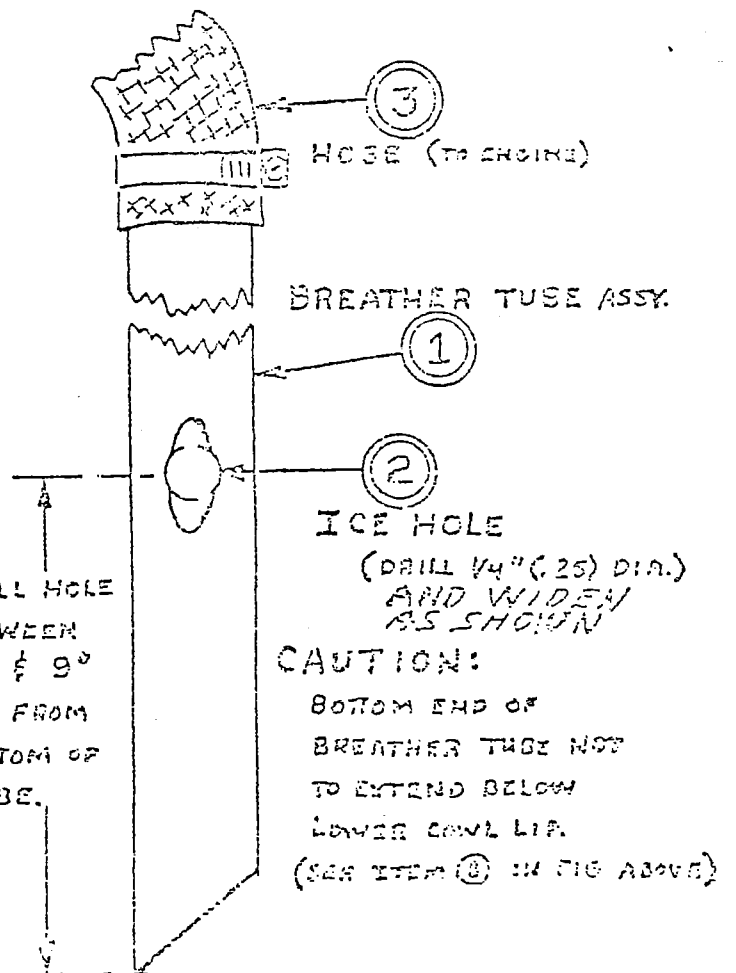
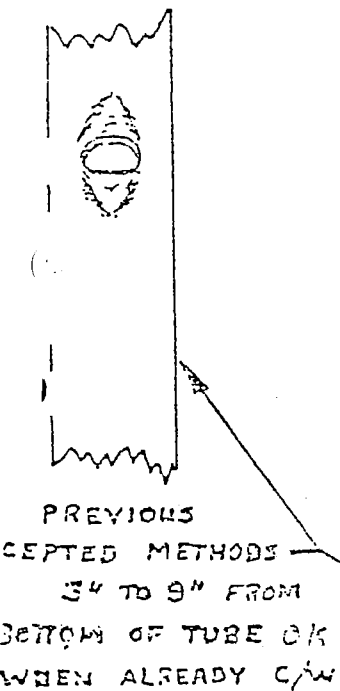
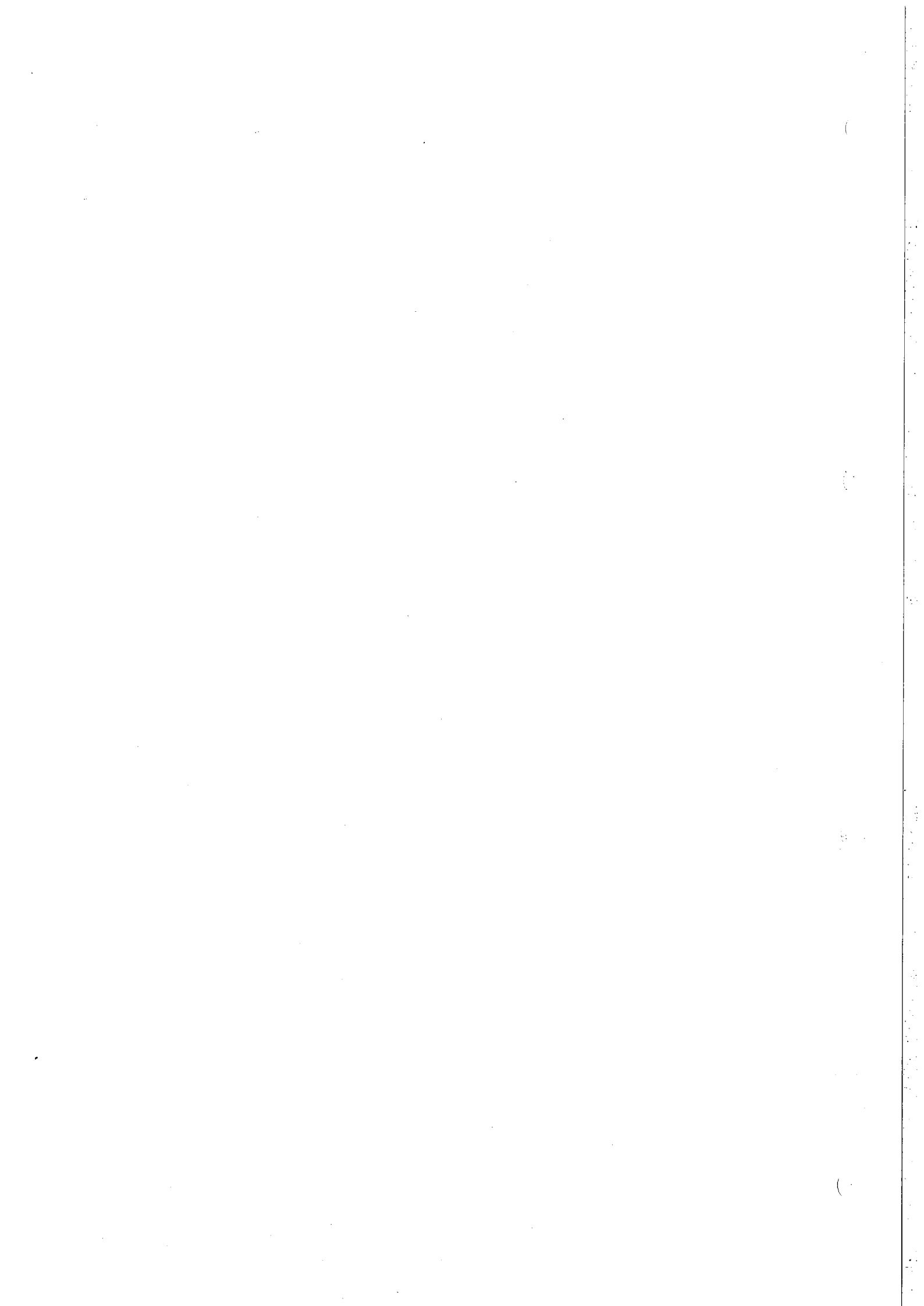


FIGURE 1

AD 82-97-82



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

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

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy -
Cessna -55

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.

18/83 KONTROLL OG MODIFISERING AV "STROBE LIGHT" INSTALLASJON

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Co. modeller 310, 310A, B, C, D, E, F, G, H, E310H, 310I, J, J-1, E310J, 310K, L, N, P, T310P, 310Q, T310Q, 310R, T310R; 320, 320-1, 320A, B, C, D, E, F; 340; 401, 401A, B; 402, 402A, B; 411, 411A; 414; 421, 421A, 421B. dersom disse er utstyrt med "Strobe light" montert i forkant av vingetipptanker (tip tanks). Unntatt er de fly som har "strobe light" av typen Symbolic Display med delnr. 30-0005, 30-0199-1, 30-0199-2, 30-0199-3, 30-0329, 31-0725-1 og 701133-1 eller Wheelen Engineering Company Inc, med delnr A 430 eller Grimes Manufacturing Company (Grimes) med delnr. 30-0515-5, 30-1172-1, 30-1172-5, 30-0531-1 og 30-0467-5.

Påbudet omfatter:

For å forhindre eksplosjon i vingetipptankens neseseksjon skal følgende utføres:

1. Kontroller om Grimes "Strobe light" med delnr. 30-0515-1 eller andre, som ikke er angitt ovenfor, er montert. Kontroller om Grimes "Strobe light" er modifisert med dekkplate med delnr. 31-1723-5 eller 30-1171-1. Dette kan sees ved at to "Quench tubes" stikker fram i lysarmaturen fra endeplatene.
2. Fly som ikke har Grimes "Strobe light" som modifisert i pkt 1 eller ikke godkjente "Strobe light", skal installere deksel over bryteren eller blokkere sikringen slik at lyset ikke kan benyttes.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 22.4.83.

Referanser:

FAA AD 76-08-02 R2 og Cessna Service Letter ME 75-16 datert 11.7.1975 omhandler samme sak.

22.4.83.

MERK!

For at angjeldende flymateriell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i ved-

37/83. KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BATTERIBRYTER

Påbudet gjelder:

Cessna 441 med serienr. 441-0173 til og med 441-0311, samt 441-0001 til og med 441-0172 hvor Service Kit SK441-37 er inkludert. Fly hvor SK441-37 revisjon A eller senere revisjoner er inkludert unntas fra dette LDP.

Påbudet omfatter:

For å finne og utbedre mulig feil i batteribryteren skal bryterinstallasjonen kontrolleres og om nødvendig modifiseres som vist i Cessna Service Information Letter PJ83-9 datert 22. april 1983. Revisjon 1 datert 3. juni 1983, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 30.9.1983.

Referanser:

FAA AD 83-12-03 Amendment 39-4669 Cessna Service Information Letter PJ83-9 Revisjon 1 datert 3. juni 1983.

R. Ulltang

[Handwritten signature]

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne
luftfartøy
Cessna-56

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.

38/83 LEKKASJE I TANKLOKK

Påbudet gjelder:

Cessna 182, 182A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, P.
Cessna 182Q opp til serienr. 66590.
Cessna R182 med serienr. R18200002 til og med R18200583.

Påbudet omfatter:

1. Installer skilt med følgende tekst i nærheten av tankmålerne:

"CAUTION

Leaking fuel caps can cause loss of fuel and erroneously high fuel quantity indications".

Skiltet kan lages av eier/bruker som fører dette inn i fartøyjournalen med henvisning til pkt. 1 i dette LDP.

- 2a) Undersøk visuelt om vingen bak tanklokkene viser tegn til drivstofflekkasje. Se også etter om tanklokkets gummipakning er intakt og at overflaten pakningen ligger an mot er fri for riper, korrosjon eller andre forhold som kan føre til dårlig tetning.

Dersom antydning til lekkasje eller dårlig tetning blir funnet må drivstofftankens innfestning kontrolleres. Undersøk samtidig om det finnes rynker i bunnen av tanken.

Før første flyging skal alle slike utilfredsstillende forhold rettes på i samsvar med fabrikantens "maintenance manual" eller "service information" som inkluderer kontroll av tankinstallasjonen i henhold til Cessna Service Letter SE 82-34A eller senere revisjoner. Reparasjon av tanklokk skal skje i henhold til Cessna Service Letter SE 80-59 Supplement 1 eller senere revisjoner.

- b) Påse at "Fuel Cap Alignment Placard", delnr. 1205253-1 er på plass og klart leselig på fly med plastlokk, delnr. C 156001-0106.
- c) Kontroller at spenningen i tanklokkets låsemekanisme er riktig og juster om nødvendig i henhold til "Service Manuals/Information" slik at det blir tilstrekkelig tetning mellom tanklokk og fyllestuss.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 30.sept. 1984

Pkt. 2: Innen 30.sept. 1984 og deretter med ett års mellomrom.

forts.

30.9.83

MERK! For at angjeldende flymateriell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen ført inn i ved-

38/83
forts.

Referanser:

FAA AD 83-13-01. Amendment 39-4672
Cessna Service Information Letter SE 79-45
" " " " SE 80-59 Supplement 1
" " " " SE-82-34A
Owner Avisory SE-80-59A
" " " " SE 82-34A

41/83 MODIFIKASJON AV STYRESPAK

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna Aircraft Co. modeller:

Anm.: "thru" leses som "til og med"
"and" leses som "og"

Modell:	Serienr.:
172M	17266940 thru 17267584
172N	17267585 thru 17274009
172P	17274010 thru 17275762, 17275764, 17275765, 17275769, 17275770, 17275788, 17275792, 17275793, 17275796, 17275798, 17275800 thru 17275803, 17275806, and 17275818
R172K	R1722000 thru R1723454
F172	F17201445 thru F17202194
FRI72	FR 17200591 thru FRI17200675

Påbudet omfatter:

For å forhindre at høyderorskontrollen låser seg skal høyre "control wheel yoke guide" modifiseres som vist i Cessna Single-Engine Customer Care Service Information Letter SE 82-38 datert 13 august, 1982, SE 82-38 revisjon 1 datert 29. oktober 1983 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 30.9.83.

Referanser:

FAA AD 83-10-03 Amendment 39-4655 Cessna Single-Eng. Customer Care Service Information Letter SE 82-38 datert 13. august 1982 og SE 82-38 revisjon 1 datert 29. oktober 1983.

R. Ulltang

[Handwritten signature]

30.9.83

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

Telefon: Oslo (02) 43-43-40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne
luftfartøy
Cessna - 57

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

56/83 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV EKSOSPOTTEN

Påbudet gjelder:

Cessna 172 RG, alle serienr.

Påbudet omfatter:

For å unngå at eksosgass trenger inn i kabinen skal følgende utføres:

1. Modifiser og kontroller eksospotten i henhold til Cessna Service Letter SE 83-13 datert 27.5.83, eller senere revisjoner.
2. Dersom pkt. 1 ikke ønskes utført kan følgende alternativ brukes:

Koble ut kabinvarmesystemet ved å fjerne kabelen fra styrearmen på kabinvarmeventilen. Kabinvarmeventilen sitter på brannskottet til høyre i øvre del av motorrommet. Kontroller at ventilfjæren er i orden slik at ventilen holdes stengt. Dersom fjærtrykket ikke besørger at ventilen er helt stengt må den i tillegg sikres med låsetråd.

Dette LDP erstatter LDP nr. 18A/81 (AD 81-05-05)

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 9.12.83 for pkt. 1 og 2
og deretter gjentatte kontroller med 50 timers intervall for pkt. 1.

Referanser:

FAA AD 83-14-04

Cessna Service Information Letter SE 83-13, datert 27. mai 1983.

9.12.83

11/84

BALANSERORSVEKTER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Corp. modell:

150D til og med 150L modifisert i.h.t. Robertson STC SA 2191WE eller SA 2192WE

172, 172A til og med 172P modifisert i.h.t. Robertson STC SA 1689WE.

180 til og med 180H, samt 180J og 180K modifisert i.h.t. Robertson STC SA1435WE.

182 til og med 182R, samt R 182, T 182 og TR 182 modifisert i.h.t. Robertson STC SA 1382WE.

185, 185A til og med 185E, samt A 185E og A 185F modifisert i.h.t. Robertson STC SA 1441WE.

Anm: Påbudet gjelder kun fly modifisert ved Robertson Aircraft Corporations verksted nr. 415-23 før 1. august 1983.

Påbudet omfatter:

For å unngå ødeleggende vibrasjoner (flutter) i balanserorene skal balanserorsvektene kontrolleres og korrigeres som følger:

Mål høyden på alle balansevektene. Dersom målte høyder er ca 20mm (3/4 tomme), er vektene riktig montert og videre tiltak ikke nødvendig. Dersom målte høyder er ca. 13mm (1/2 tomme) skal nye balansevekter med delnummer i henhold til gjeldende STC eller Robertson Service Bulletin nr. 20 monteres, og balanserorene på ny avbalanseres innenfor de oppgitte grenser i Cessna Aircraft Company Service Manual.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 10.11.84.

Referanse:

FAA AD 83-17-06.

10.11.84

LUFTFARTSVÆRKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn
59 33 40
Telefon: Oslo (02) 222222
AFTN : ENFBYE
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 idal n

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 58

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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.

21/84 KONTROLL AV BALANSERORETS HENGSELPINNER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Corp. modell:

- 152 15282032 t.o.m 15284659, 15284661 t.o.m 15284684
15284686 t.o.m 15284851, 15284853 t.o.m 15285417
15285419 t.o.m 15285621, 15285623 t.o.m 15285625
15285627 t.o.m 15285651, 15285653 t.o.m 15285681
15285683, 15285685 t.o.m 15285693, 15285695 t.o.m
15285700, 15285702 t.o.m 15285713, 15285716 t.o.m
15285719, 15285722 t.o.m 15285724, 15285726 t.o.m
15285728, 15285730 t.o.m 15285731, 15285733 t.o.m
15285744, 15285748, 15285750, 15285751, 15285753,
15285756, 15285757, 15285759, 15285760, 15285764,
15285765, 15285767, 15285769, 15285772, 15285773,
15285778, 15285779, 15285781, 15285783.
- A152 A1520809 t.o.m A1520990, A1520992 t.o.m A1520997
A1520999 t.o.m A1521020, A1521022.
- 172N 17271035 t.o.m 17274009.
- 172P 17274010 t.o.m 17275806, 17275809, 17275817 t.o.m
17275854, 17275857, 17275861 t.o.m 17275881,
17275883 t.o.m 17275910, 17275912 t.o.m 17275947,
17275949 t.o.m 17275953, 17275955 t.o.m 17275958
17275960 t.o.m 17275971, 17275973, 17275974,
17275976, 17275978, 17275980 t.o.m 17275982,
17275984, 17275986 t.o.m 17275992, 17275994,
17275995, 17275997, 17275999 t.o.m 17276002,
17276005, 17276010, 17276012, 17276014.
- 172Q 17275869 t.o.m 17275881, 17275883 t.o.m 17275910,
17275912 t.o.m 17275947, 17275949 t.o.m 17275953,
17275955 t.o.m 17275958, 17275960 t.o.m 17275971,
17275973, 17275974, 17275976, 17275978, 17275980
t.o.m 17275982, 17275984, 17278586 t.o.m 17275992,
17275994, 17275995, 17275997, 17275999 t.o.m
17276002, 17276005, 17276010, 17276012, 17276014.
- 172RG 172RG0001 t.o.m 172RG1134, 172RG1137.
- R172K R1722930 t.o.m R1723454.
- 180K 18053001 t.o.m 18053203.

forts;
10.11.84

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

21/84
forts;

1820 18266591 t.o.m 18267715.

182R og T182 18267716 t.o.m 18268103, 18268105 t.o.m 18268107,
18268109 t.o.m 18268129, 18268131 t.o.m 18268142,
18268143, 18268144, 18268146 t.o.m 18268293,
18268295, 18268310, 18268312 t.o.m 18268322,
18268324 t.o.m 18268327, 18268330 t.o.m 18268332,
18268335, 18268336, 18268339, 18268343, 18268345,
18268348, 18268350.

R182 og TR182 R18200584 t.o.m R18201912, R18201914 t.o.m R18201933
R18201935 t.o.m R18201938, R18201940, R18201942,
R18201943, R18201945, R18201946, R18201949,
R18201950, R18201953, R18201954.

A185F 18503648 t.o.m 18504334, 18504336, 18504337,
18504339 t.o.m 18504395, 18504397, 18504398, 18504400.

F152 F15201529 t.o.m F15201883, F15201885 t.o.m F15201896,
F15201898 t.o.m F15201931, F15201933, F15201935, F15201936.

FA152 FA1520348 t.o.m FA1520382.

F172N F17201750 t.o.m F17202039.

F172P F17202040 t.o.m F17202146, F17202148 t.o.m F17202175,
F17202177 t.o.m F17202181, F17202183 t.o.m F17202186,
F17202189 t.o.m F17202194, F17202197, F17202200, F17202202.

FR172K FR17200631 t.o.m FR17200675.

F182Q F18200095 t.o.m F18200169.

FR182 FR18200021 t.o.m FR18200070.

Påbudet omfatter:

For å unngå at en eller flere av hvert balanserors seks hengselpinner
løsner skal kontroll av korrekt plassering av låsesplinter utføres i
henhold til Cessna Service Information Letter SE 83-18 datert 29 juli
1983 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 10.11.84.

Referanser:

FAA AD 83-22-06.

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 59

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

15A/85 MONTERING AV "QUICK DRAINS", SAMT KONTROLL AV GUMMITANKER

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna modeller:

MODELL	SERIENR.
180	30000 t.o.m. 50911; 18050912 t.o.m. 18053000 (1953 t.o.m. 1978) 18053001 t.o.m. 18053203 (1979 t.o.m. 1981) (kun ekstratanker)
182	33000 t.o.m. 53007; 18253008 t.o.m. 18266590 (1956 t.o.m. 1978)
R 182	R18200001 t.o.m. R18200583 (1978)
185	185-0001 t.o.m. 18503683 (1961 t.o.m. 1978) 18503684 t.o.m. 18504414 (1979 t.o.m. 1983) (kun ekstratanker)
188	188-0446 t.o.m. 18803856 (1972 t.o.m. 1981) (kun vingetanker) 18800967T t.o.m. 18803966T (1972 t.o.m. 1983)
T 188	T18803307T t.o.m. T18803966T (1979 t.o.m. 1983)
190/195	7001 t.o.m. 7999; 16000 t.o.m. 16183
210-5 (205)	205-0001 t.o.m. 205-0577 (1963 og 1964)
206, U 206, TU 206	206-0001 t.o.m. U20604649 (1964 t.o.m. 1978)
P 206, TP 206	P206-0001 t.o.m. P20600647 (1965 t.o.m. 1970)
207, T 207	20700001 t.o.m. 20700771 (1969 t.o.m. 1984)
210	57001 t.o.m. 57575; 21057576 t.o.m. 21058818 (1960 t.o.m. 1966)
T 210	T210-0001 t.o.m. T210-0197 (1966)
A 182	A182-0001 t.o.m. A182-0146 (1966 t.o.m. 1974)
F 182	F18200001 t.o.m. F18200094 (1976 t.o.m. 1978)
FR 182	FR18200001 t.o.m. FR18200020 (1978)

forts; 22.10.88

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:

115A/85

forts: Påbudet omfatter:

For å unngå effekttap eller motorsvikt som følge av vann i drivstoffsystemet skal følgende utføres:

1. Monter "Quick Drains" i drivstofftankene som spesifisert i Cessna Service Letter SE 79-45 og SE 84-8 eller senere revisjoner av disse.
2. a) Foreta følgende visuelle kontroll:
 1. Se etter om vingeverflaten bak påfyllingsrørene viser tegn som tyder på drivstofflekkasje.
 2. Kontroller tanklokkenes låsemekanismer og pakninger med tanke på sprekker, vridning eller andre uregelmessigheter som kan tenkes å forårsake lekkasje.
 3. Demonter tanklokkene og kontroller pakningssetet i påfyllingsstussen for skjevhet, riper eller andre uregelmessigheter som kan tenkes å forårsake lekkasje.
- b) I tillegg skal følgende utføres på alle aktuelle fly, unntatt 190/195 modellene:
 1. Kontroller visuelt at festet er solid og tett i overgangen mellom plate og flens i påfyllingsstussen med spesiell vekt på limfugen (dersom forbindelsen er limt).
 2. Prøv tettheten av tanklokket ved å konstatere at det er tilstrekkelig trykk mellom lokk, pakning og flens når lokket er låst.eller
Utfør "fuel cap seal test" i.h.t. Cessna Single Engine Service Information Letter SE82-34, eller senere revisjoner.
- c) Før flyet erklæres luftdyktig må feilretting utføres og defekte deler være utskiftet.
3. Utfør følgende kontroll, med henblikk på ujevnheter i tankene, på alle aktuelle fly, unntatt 190/195 modellene:
 - a) Drener tankene.
 - b) Observer eventuelle folder som holder igjen væske etter tømmingen. Fjern diagonale folder over bakre hjørne av tanken mot vingeroten ved å installere det Cessna "drain kit" som beskrives i Service Letter SE84-9, eller senere revisjoner. (Tanken kan alternativt utskiftes)

Det må ikke forekomme folder eller andre ujevnheter i området ved sumpens dreneringshull.

forts;

22.10.88

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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.

15A/85

forts:

Anm.: Enkelte nye gummitanker kan fordre installasjon av en spesiell type "adapter" dersom ovennevnte folder skal unngås. Denne inngår ved levering av slike tanker. Bruk av denne eller "drain kit" kan være nødvendig for å eliminere foldene.

c) Dersom det finnes ujevnheter i tanken andre steder enn tidligere nevnt, skal følgende tiltak iverksettes:

1. Parker flyet på horisontalt underlag.
2. Fyll drivstoff til hele bunnen av tanken(e) er dekket. Drener tanken og observer områder hvor drivstoff blir liggende igjen p.g.a. folder eller rynker.
3. Hold et målebeger under dreneringsåpningen. Bruk et ikke-absorberende, dertil egnet redskap til å føre det resterende drivstoff ut dreneringshullet. Mål restene i begge tanker.
4. Dersom totalt oppsamlet rest ikke overstiger 85 gram (3 ounces) er ytterligere tiltak ikke påkrevet.
5. Dersom totalt oppsamlet rest overstiger 85 gram (3 ounces) kontrolleres at tankens snaplåser og fester er i orden. Om nødvendig utjevnes og slettes tankbunnen og innvendig beskyttelsestape utskiftes.

OBS! Vis varsomhet ved dette arbeidet da det lett kan oppstå hull og sprekker i tanken.

6. Viser det seg at tankene ved drenering; selv etter utførelse av tiltakene beskrevet i punkt 5. ovenfor, fortsatt inneholder en rest på mer enn 85 gram (3 ounces), skal enten tiltak (A) eller (B) nedenfor utføres:

(A) Monter et skilt med følgende tekst (bokstavhøyde min. 2,5mm) lett synlig i cockpit:

"Før flyging etter at flyet har stått ute i nedbør eller dersom drivstoff fra en ufiltrert kilde er blitt benyttet skal følgende utføres:

1. Samle innholdet fra "gascolator", sumpene i vingetanker og evt. reservetanker. Se etter om det er vann i drivstoffet.
2. Flyet plasseres på horisontalt underlag med halen fastgjort 10 - 15cm over bakken (vannet). (Gjelder ikke halehjulsfly.)

forts:

22.10.88

15A/85
forts;

3. Beveg vingene 25 - 30cm (hver vei) opp og ned minst 12 ganger.
4. Gjenta anvisningen i punkt 1. ovenfor.
5. Dersom drivstoffet fortsatt inneholder vann gjentas tiltakene i punkt 3. og 4. til det ikke er mere vann i systemet. Om nødvendig dreneres hele drivstoffsystemet fullstendig."

eller

"Prior to flight following exposure to rain, sleet, snow, or after fueling from an unfiltered fuel source:

1. Drain and catch the contents of the fuel gascolator, wing, and (if equipped) reservoir tank sumps and check water contamination.
2. Place the airplane on a level surface and lower the tail to within 5 inches of the ground (on nose gear airplanes).
3. Rock the wings 10 inches up and 10 inches down at least 12 times.
4. Drain and catch the contents of the fuel gascolator, wing, and (if equipped) reservoir tank sumps and check for water contamination.
5. If water is found in step 4. above, repeat steps 3. and 4. until no additional water is detected, or drain the entire fuel system."

Anm.: Flyets eier/bruker kan selv lage og installere dette skiltet.

(B) Installer nye tankklokk (med redusert diameter og hevet fyllestu. i alle tankåpninger i samsvar med Cessna Service Kit SK182-85, datert 10.9.85.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 22.10.88, dersom ikke allerede utført.

For fly hvor skilt er installert i.h.t. pkt. 3. c) 6., alternativ (A), gjentas tiltakene beskrevet i hovedpunkt 2. i denne LDP med 12 måneders mellomrom.

Referanse:

FAA AD 84-10-01 R1

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

Telefon: Oslo (02) 59 33 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 17011 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 61

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

16/85 KONTROLL OG UTSKIFTING AV "WINDSHIELD"

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna Aircraft Corp. modeller utstyrt med originale frontruter:

<u>414A</u>	med	serienr.	414A0001 t.o.m.	414A0833
"	"	"	414A0835 "	414A0851
"	"	"	414A0853 "	414A0856
"	"	"	414A0858	
<u>421C</u>	"	"	421C0273 t.o.m.	421C1257
<u>425</u>	"	"	425-0002 "	425-0177

Påbudet omfatter:

For å unngå sprekkdannelse i frontruten skal følgende utføres:

1. Monter et midlertidig skilt ved siden av trykkabinens reguleringsbryter med følgende tekst (5mm hvite bokstaver på rød bunn):

"LIMIT PRESSURIZATION TO 3.0 PSI MAXIMUM"

Anm.: Skiltet kan lages og installeres av flyets eier/bruker.

2. Kontroller og skift ut eller reparerer begge frontruter i henhold til Cessna Service Information Letter ME 83-33 datert 30. september 1983 og ME 83-33 Rev. 1 datert 2. desember 1983, eller PJ 83-18 datert 30. september 1983 og PJ 83-18 Rev. 1 datert 23. november 1983; eller senere revisjoner av disse.

Anm.: Det midlertidige skiltet nevnt i punkt 1. fjernes etter at punkt 2. er utført.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 25 timers gangtid etter 8.2.85.
Pkt. 2: Innen 100 timers gangtid etter 8.2.85.

Referanse:

FAA AD 84-03-04

8.2.85

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.

17/85 UTSKIFTING AV NESELEGGENS "ACTUATOR ROD END"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Corp:

<u>402C</u>	med serienr.	402C0001	t.o.m.	402C0802
<u>404</u>	"	"	404-0001	" 404-0859
<u>414A</u>	"	"	414A0001	" 414A1003
<u>421C</u>	"	"	421C0001	" 421C1402
<u>425</u>	"	"	425-0002	" 425-0190
<u>441</u>	"	"	441-0001	" 441-0333

Påbudet omfatter:

For å unngå at neseunderstelet bryter sammen, skal "nose landing gear actuator rod end" skiftes ut i henhold til Cessna Service Information Letter PJ84-10 datert 2. mars 1984 eller senere revisjoner, for 425 og 441 modellene; og i henhold til Cessna Service Information Letter ME-84-10 datert 9. mars 1984 eller senere revisjoner, for 402C, 404, 414A og 421C modellene.

Tid for utførelse:

Innen 200 timers gangtid etter 8.2.85.

Referanser:

FAA AD 84-20-02.

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 62

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

1/86 KONTROLL AV VINGENS BAKRE BJELKE

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Corp:

U206F/TU206F S/N U20601071⁷⁰¹ til og med U20603521
U206G/TU206G S/N U20603522 til og med U20604649
207/T207 S/N 20700001 til og med 20700315
207A/T207A S/N 20700316³⁶³ til og med 20700767

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i vingens bakre hovedbjelke på de fly som har fått hele bjelken eller deres indre del skiftet ut, skal kontroll og evt. reparasjon utføres i henhold til Cessna Single Engine Service Bulletin SEB 85-9, datert 3.5.85, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 15.1.86.

Referanser:

FAA AD 85-17-07

16/86 KONTROLL AV DRIVSTOFFVELGEKRANEN

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Corp:

~~205, 205A~~ (S/N ~~205-0001 t.o.m. 205-0577~~); 206, U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F, U206G, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D, TU206E, TU206F og TU206G (S/N 206-0001 t.o.m. U20606827); P206, P206A, P206B, P206C, P206D, P206E, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D og TP206E (S/N P206-0001 t.o.m. P20600647); 207, 207A, T207, og T207A (S/N 20700001 t.o.m. 20700773); 210G, 210H, 210J, 210K, T210K, 210L, T210L, 210M, T210M, 210N og T210N (S/N 21058819 t.o.m. 21064535); T210G, T210H, T210J, (S/N T210-0198 t.o.m. T210-0454) og P210N (S/N P21000001 t.o.m. P21000760).

Påbudet omfatter:

For å unngå at drivstoffvelgerens låsepinne (rollpin) løsner skal følgende utføres:

forts:
15.1.86

| 16/86

forts;

1. Kontroller drivstoffvelgerens dødgang. Dersom denne er større enn 15 grader, skal løse eller slitte deler skiftes ut.
2. Festet av drivstoffvelgerens aksel til drivstoffkranen sikres ved montering av låsetråd gjennom låsepinnen i henhold til Cessna Single Engine Customer Care Service Information Letter SE 84-5, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 15.1.86.

Referanse:

FAA AD 85-02-07

| 19/86

UTSKIFTNING AV "THROTTLE" OG "MIXTURE" KONTROLLENEPåbudet gjelder:

Cessna Aircraft Corp:

205 (S/N 205-0001 t.o.m. 205-0479); 206, U206, U206A, U206B, U206C, U206D, TU206A, TU206B, TU206C og TU206D (S/N 206-0001 t.o.m. U206-1444); P206, P206A, P206B, P206C, P206D, TP206A, TP206B, TP206C, og TP206D (S/N P206-0001 t.o.m. P206-0603); 207 og T207 (S/N 20700001 t.o.m. 20700148); 210B, 210C, 210D, 210E, 210F, 210G, 210H og 210J (S/N 21057841 t.o.m. 21059199); T210F, T210G, T210H og T210J (S/N T210-0001 t.o.m. T210-0454).

Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av motorkontrollen skal endestykkene i kablene til gass- og blandingshåndtak undersøkes for å se om hylsen er sikret med en stoppskrue. I så fall kontroller, modifier og/eller skift ut "Throttle" og "Mixture" kontrollene i henhold til Cessna Single-Engine Service Letter SE-69-16, datert 22.7.69.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 15.1.86.

Referanse:

FAA AD 85-03-01

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

Telefon: Oslo (02) 59 33 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldel n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 63

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.

124/86 UTSKIFTNING AV MUTRE I HALEFLATEINNFESTNINGEN

Påbudet gjelder:

Cessna 425 med serienr. 425-0002 t.o.m. 425-0236
441 med serienr. 441-0001 t.o.m. 441-0354

Påbudet omfatter:

Det er funnet tilfeller av brudd i mutre p.g.a. hydrogenskjørhet. Følgende skal derfor utføres:

Skift ut alle "horizontal stabilizer front spar attach bolt retaining nuts" (delnr. NAS1291-8) i henhold til Cessna Service Bulletin nr. CQB85-25 Revisjon 1, datert 16.12.85, eller senere revisjoner.

De nye mutre må ha delnr. NAS1291-8 og være levert fra Cessna Supply Division etter 22.11.85.

Anm.: Kasserte mutre returneres til Cessna i samsvar med instruksjonene gitt i ovennevnte Service Bulletin.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført; innen 10 timers gangtid etter mottakelse av FAA Emergency AD 85-25-11, som var vedlagt brev (datert 6.1.86) til norske flyeiere.

Referanse:

FAA EAD 85-25-11

134/86 KONTROLL AV MOTORENS LUFTINNSUGINGSKANAL

Påbudet gjelder:

Følgende typer Cessna, utstyrt med Continental ^{10-520-(C)} ~~1-0-520-(C)~~ motorer:

206, U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F og U206G (serienr. 206-0001 til og med U20606065)

P206, P206A, P206B, P206C, P206D og P206E (serienr. P206-0001 til og med P20600647)

207 og 207A (serienr. 20700001 til og med 20700681)

210D, 210E, 210F, 210G, 210H, 210J, 210K, 210L, 210M og 210N (serienr. 21058221 til og med 21064226)

forts;
31 1 86

MERK!

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

134/86

forts;

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig reduksjon i motoreffekten som følge av at deler av motorens luftinnsugingskanal suges inn i motoren skal følgende utføres:

Nedre kanalvegg i motorens luftinnsugingskanal kontrolleres for sprekke-dannelse. Dersom sprekker oppdages erstattes kanalen med en ny (delnr. 1250705-8), eller kanalveggen repareres i samsvar med FAA Advisory Circulars AC 43.13-1A og AC 43.13-2A. Det må brukes materialer av minst 0,04 tommers tykkelse.

Cessna Single Engine Customer Care Service Information Letter SE84-20, datert 2.11.84, omhandler samme emne.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 31.1.86; deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom, inntil ovenstående modifikasjon utføres.

Referanser:

FAA AD 85-10-02

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 64

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.

96/86 BEREGNING AV TYNGDEPUNKT OG INSTALLASJON AV BALLAST

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna modeller:

MODELL	SERIENR.
150	17001 t.o.m 17999 59001 t.o.m 59018
150A	15059019 t.o.m 15059350
150B	15059351 t.o.m 15059700
150C	15059701 t.o.m 15060087

som er blitt modifisert gjennom installasjon av motor med større vekt og/eller effekt enn Continental O-200-A.

Påbudet omfatter:

For å sikre at flyging skjer med flyet lastet innenfor det tillatte tyngdepunktsområde, skal følgende utføres:

1. Vei flyet for å fastslå tomvekt (m_1) og beregn tomvektstyngdepunktet (TP_1). Flyet skal veies med full oljeholdning og ikke anvendbart drivstoff i tankene (9,53 kg ved F.S. 40.0)
2. Legg flygerens vekt (77 kg ved F.S. 39.0) til tomvekten ($77 + m_1 = m_2$) og beregn nytt tyngdepunkt (TP_2). Dersom TP_2 viser seg å ligge foran F.S. 32.2, skal ballast legges mellom F.S. 70.69 og 76.44. (Dette var batteriplasseringen før modifikasjon av motor)
3. Regn ut vekten av nødvendig ballast etter følgende formel:

$$m_b = \frac{s \times m_2}{41,36} ; \text{ hvor,}$$

m_b = vekten av nødvendig ballast (kg)

s = avstanden TP_2 må flyttes bakover ($s = 32,2 - TP_2$) (Angitt i tommer)

m_2 = tomvekt m/flyger (kg)

41,36 = avstanden mellom ballast og F.S 32.2 (Angitt i tommer)

forts:
9.12.86

196/86

forts;

Anm.: Beregningene i pkt. 1, 2, og 3 skal dokumenteres på eget ark. Alle vekter skal regnes om i kg, mens avstander regnes i tommer.

4. Lag en ballastbrakett etter tegningen i Vedl. 1. Monter braketten mellom F.S. 70.69 og 76.44 ved hjelp av de eksisterende braketter (041328-3). Bruk nagler av type MS20470-AD4.
5. Dersom tomvekten (TP₁) pluss installert ballast (TP₁ + mb) overskrider 518,5 kg, skal et skilt med følgende tekst installeres på instrumentpanelet, før første flyging:

"WARNING: THIS AIRPLANE IS LIMITED TO SINGLE OCCUPANT"

eller

"ADVARSEL: DETTE FLY ER BEGRENSET TIL FLYGING MED BARE EN PERSON OMBORD"

Dersom ovennevnte vekt overstiger 542.5 kg, må i tillegg utstyr fjernes fra flyet slik at denne vekten ikke overskrides.

6. Dersom tidligere beregninger ved motorskifte har vist at TP₂ ligger bak F.S. 32.2, gjelder ikke pkt. 1 t.o.m 4 i denne LDP.

Anm.: Med "F.S." menes i denne LDP; stasjon på kroppen (Fuselage Station)

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 9.12.86; eller ved installasjon av større motor for fly som ennå ikke er modifisert.

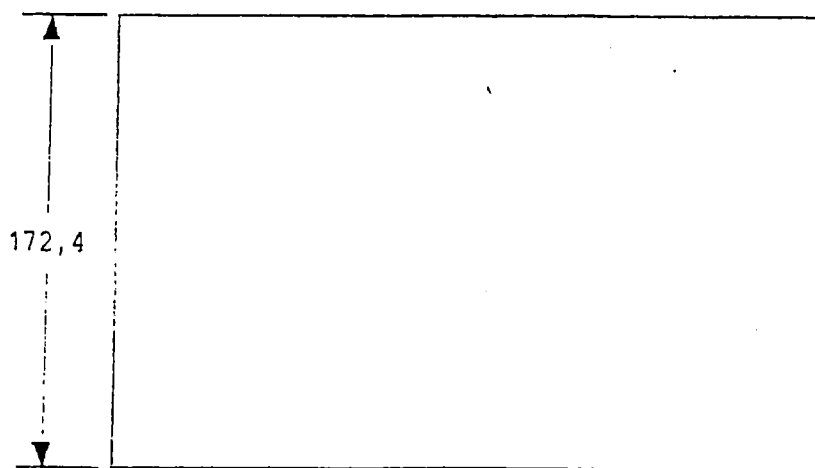
Referanse:

FAA AD 86-15-07

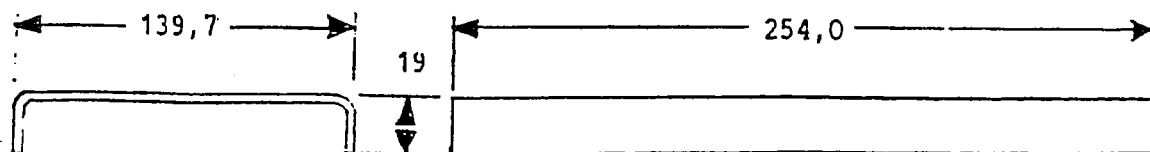
MATERIALE: 2024-T4
TYKKELSE: .040 tommer
BØYERADIUS: 3,2 mm
SKALA: 1/2
DIMENSJONER PÅ TEGNING: Millimeter (mm)

Anm.:

Bly brukt til ballastmateriale kan være plater, støpt, eller staver.
Fest platebly med minimum 4 AN-4 bolter, eller tilsvarende.
Fest støpt bly eller staver med minimum 2 AN-4 bolter, eller tilsvarende pr. blyenhet. Bruk skiver med stor diameter (f.eks AN-970-4) både under boltehode og mutter. Bruk enten selvlåsende mutter eller kronemutter og låsepinne.



GRUNNRISSETT DVENFRA.



BRAKETT

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 65

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.

197/86 INSTALLASJON AV "QUICK DRAINS" OG ENDRING AV "PREFLIGHT CHECK"

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna modeller:

Pkt. 1: MODELL

R172, R172E t.o.m. R172H
FR172E t.o.m. FR172J
177 t.o.m. 177A
177RG
F177RG
210G og T210G t.o.m. 210L
og T210L

Pkt. 2: MODELL

R172, R172E, F, G, H, J,
og K
FR172E, F, G, H, J og K
177, 177A og 177B
177RG
F177RG
185, 185A, B, C, D, E,
A185E, A185F
A188
A188A
A188E
T188C
205, 205A
206, U206, U206A, B, C, D,
E, F, G; TU206A, B, C, D, E,
F og G
P206, P206A, B, C, D, E,
TP206A, B, C, D og E
207, 207A, T207 og T207A
210B, C, D, E, F, G, H, J,
K, L, M, N, R, T210F, G, H,
J, K, L, M, N og R
P210N, P210R

SERIENR.

R172-0001 t.o.m. R1720625
FR17200001 t.o.m. FR17200530
17700001 t.o.m. 17702123
177RG0001 t.o.m. 177RG0592
F177RG0001 t.o.m. F177RG0122

21058819 t.o.m. 21060539 og
T210-0198 t.o.m. T21000454

SERIENR.

R172-0001 t.o.m. R172-0409 og
R1720410 og oppover
FR17200001 t.o.m. FR17200675
17700001 og oppover
177RG0001 og oppover
F177RG0001 t.o.m. F177RG0177

632, 185-0001 t.o.m. 185-1599
653, 188-0001 t.o.m. 188-0001
18800573 t.o.m. 18800832
678T, 18800833 og oppover
T18803307I, T18803308T,
T18803325T og oppover
205-0001 og oppover

206-0001 t.o.m. 206-0275,
U206-0276 og oppover

P206-0001 t.o.m. P20600647
20700001 og oppover

21057641 og oppover
P21000001 og oppover

forts;
9.12.86

|97/86

forts; Påbudet omfatter:

For å unngå motorsvikt forårsaket av drivstofforurensing, skal følgende utføres:

1. Installer Quick Drains i oppsamlings- og vingetanker på aktuelle fly som angitt i pkt. 1 i "Påbudet gjelder", i henhold til Cessna Single Engine Service Information Letter nr. SE79-45 og SE84-8; henholdsvis datert 10.9.79 og 16.3.84; eller senere revisjoner av disse.

Anm.: Quick Drains av andre typer, men med kvalitet tilsvarende den som er oppgitt i ovennevnte SIL, kan også benyttes.

2. Før inn Bilag 1 (Kontroll av drivstoffsystem før flyging) i flyets dokumenter på de fly som er angitt i pkt. 2 i "Påbudet gjelder".

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 100 timers gangtid etter 9.12.86, eller ved første årlige ettersyn; det som kommer først

Pkt. 2: Innen 31.12.86

Referanse:

FAA AD 86-19-11

KONTROLL AV DRIVSTOFFSYSTEM FØR FLYGING

Prøvetaking: Dreneringskraner i drivstoffilter, vingetanker og oppsamlingstanker.

1. Plasser en egnet beholder under dreneringskranen for drivstoffilteret og drener i minst 4 sekunder. Påse at dreneringskranen er helt stengt etter prøvetaking.
2. Kontroller drivstoffprøven fra drivstoffilteret og hver av vingetankenes dreneringskraner. Se etter at det ikke finnes tegn til vann, rust, grums, is, eller andre fremmedelementer i drivstoffet. Kontroller samtidig at flyet er fylt med riktig type drivstoff. Utfør dette punkt før første flyging hver dag, og etter hver tanking.
Dersom forurensning oppdages i drivstoffet skal pkt. 4 nedenfor utføres.
3. Gjenta pkt. 1 og 2 ovenfor på hver dreneringskran i vingene.
4. Dersom flyet har vært utsatt for regn, sludd eller snø; eller dersom vann oppdages i drivstoffet fra vingetankene, må oppsamlings-tanken(e) dreneres for kontroll av vanninnhold. Flyets drivstoffsystem må gjennomspyles i den grad det er nødvendig for å sikre at det ikke finnes vann, is eller andre forurensninger i drivstoffet.

Anm.: Oppsamlingstankene er plassert under kroppen, mellom brannskottet og framre dørstolpe på alle berørte flytyper. Se i Pilots Operating Handbook eller Owners Manual for å fastslå om det finnes en eller to oppsamlingstanker.

PILOT OPERATING PROCEDURES-PREFLIGHT FUEL SYSTEM CHECK

Fuel sampling: Fuel strainer, wing tank and reservoir quick drains.

1. Place a suitable container under the fuel strainer drain outlet prior to operating the strainer drain control for at least 4 seconds. Check strainer drain closed.
2. Inspect the fluid drained from the fuel strainer and each wing tank quick drain for evidence of fuel contamination in the form of water, rust, sludge, ice or any other substance not compatible with fuel. Also check for proper fuel grade before the first flight of each day and after each refueling. If any contamination is detected, comply with 4 below.
3. Repeat Steps 1 and 2 on each wing tank quick drain.
4. If the airplane has been exposed to rain, sleet or snow, or if the wing fuel tanks or fuel strainer drains produce water, the fuel reservoir(s) must be checked for the presence of water by operating the fuel reservoir quick drains. The airplane fuel system must be purged to the extent necessary to insure that there is no water, ice or other fuel contamination.

NOTE: The fuel reservoir(s) are located under the fuselage between the firewall and forward door post on all airplane models. Consult the Pilots Operating Handbook or Owners Manual in order to determine if one or two reservoir(s) are installed.

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldal n

MOTORDREVNE LUF
FARTØY

CESSNA - 66

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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.

12/87 REVISJON AV "POH" OG "AFM"

Påbudet gjelder:

Cessna 441, alle serinumre.

Påbudet omfatter:

For å unngå motorsvikt ved flyging i eller ut av isingsforhold, skal følgende utføres:

1. Revider Pilot's Operating Handbook og Airplane Flight Manual (POH/AFM) ved å sette Bilag 1 til denne LDP inn i "LIMITATIONS" delen av begge håndbøker. Bilag 1 erstatter og opphever alle prosedyrer i POH/AFM som ikke er i samsvar med prosedyrene beskrevet i bilaget.

Tid for utførelse:

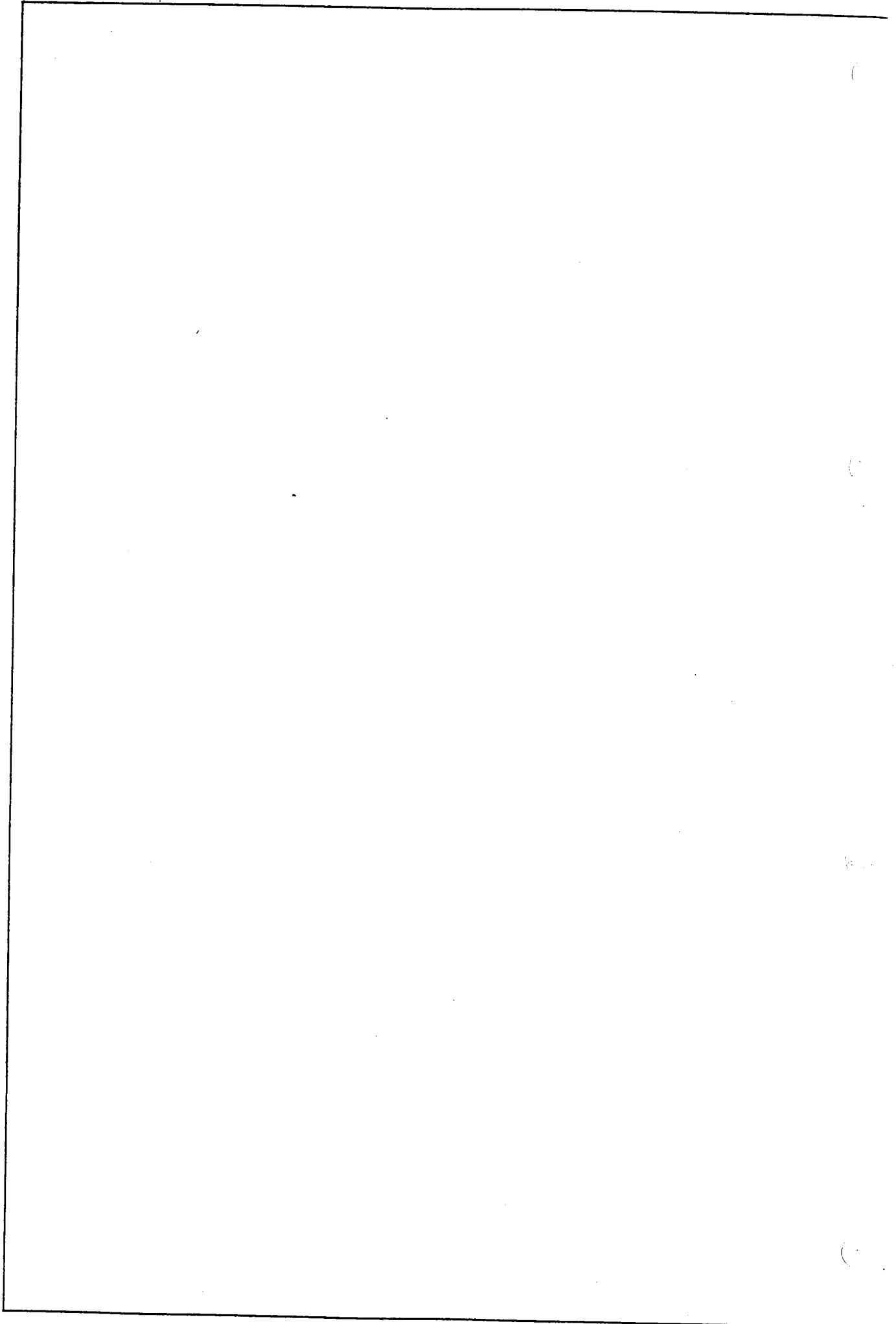
Innen 10 timers gangtid, etter 20.6.87.

Referanse:

FAA AD 86-24-13

20.6.87

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.



Supplement to the POH/AFM
Cessna Model 441 Airplanes

The ENGINE IGNITION OVERRIDE switches shall be selected to ON during all operations in actual or potential icing conditions described herein:

- (1) During takeoff and climb out in actual or potential icing conditions.
- * (2) When ice is visible on, or shedding from propeller(s), spinner(s), or leading edge(s).
- * (3) Before selecting ANTI-ICE, when ice has accumulated.
- (4) Immediately, any time engine flameout occurs as a possible result of ice ingestion.
- (5) During approach and landing while in or shortly following flight in actual or potential icing conditions.

*Note: If icing conditions are entered in flight without the engine anti-icing system having been selected, switch one ENGINE system to the ANTI-ICE ON position. If the engine runs satisfactorily, switch the second ENGINE system to the ANTI-ICE ON position and check that the second engine continues to run satisfactorily.

CAUTION

Flight in actual or potential icing conditions will be limited by duty cycle of the ignition system. Ignition system time limits must be observed to prevent exceeding duty cycle times. Operator should verify these limits for his particular installation.

For the purpose of this supplement, the following definition applies:

"Potential icing conditions in precipitation or visible moisture meteorological conditions:

- (1) Begin when the OAT is $+5^{\circ}\text{C}$ ($+41^{\circ}\text{F}$) or colder, and
- (2) End when the OAT is $+10^{\circ}\text{C}$ ($+50^{\circ}\text{F}$) or warmer."

The procedures and conditions described in this appendix supersede any other POH/AFM procedures and conditions which may be contradictory.

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 Idal n

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 67

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.

13/88 MODIFIKASJON AV MOTORKONTROLLER

Påbudet gjelder:

MODELL	SERIENR.	
150C t.o.m. 150M	15059701	t.o.m. 15079405
A150K t.o.m. A150M	A1500001	t.o.m. A1500734
152	15279406	t.o.m. 15282031
A152	A1520735	t.o.m. A1520808
172D t.o.m. 172N	17249545	t.o.m. 17271034
R172K	R1722000	t.o.m. R1722929
P172	P17257120	t.o.m. P17257188
177 t.o.m. 177B	17700001	t.o.m. 17702752
177RG	177RG0001	t.o.m. 177RG1366
180F t.o.m. 180K	18051184	t.o.m. 18053000
182F t.o.m. 182Q	18254424	t.o.m. 18266590
R182	R18200001	t.o.m. R18200583
185B t.o.m. 185E	185-0513	t.o.m. 185-1599
A185E, A185F	18501600	t.o.m. 18503683
188, A188	188-0001	t.o.m. 188-0572
A188A, 188B	18800573	t.o.m. 18803296
A188B	18800967T	t.o.m. 18803296T
205, 205A	205-0001	t.o.m. 205-0577
206, U206	206-0001	t.o.m. 206-0275
U206A t.o.m. U206G	U206-0276	t.o.m. U206-1444
TU206A t.o.m. TU206G	U20601445	t.o.m. U20604649
P206, P206A t.o.m. P206E	P206-0001	t.o.m. P206-0603
TP206A t.o.m. TP206E	P20600604	t.o.m. P20600647
207, 207A, T207, T207A	20700001	t.o.m. 20700482
210C t.o.m. 210M og		
T210K t.o.m. T210M	21058086	t.o.m. 21062954
T210F t.o.m. T210J	T210-0001	t.o.m. T210-0454
P210N	P21000001	t.o.m. P21000150
F150F t.o.m. F150M	F150-0001	t.o.m. F150-0529
	F15000530	t.o.m. F15001428
FA150K, FA150L	FA1500001	t.o.m. FA1500120
FRA150L, FRA150M	FRA1500121	t.o.m. FRA1500336
F152	F15201429	t.o.m. F15201528
FA152	FA1520337	t.o.m. FA1520347
FP172	FP172-0001	t.o.m. FP172-0003
F172D t.o.m. F172N	F172-0001	t.o.m. F172-0654
	F17200655	t.o.m. F17201749
FR172E t.o.m. FR172K	FR17200001	t.o.m. FR17200630
F177RG	F177RG0001	t.o.m. F177RG0177
F182P, F182Q	F18200001	t.o.m. F18200094
FR182	FR18200001	t.o.m. FR18200020
R172E t.o.m. R172H	R172-0001	t.o.m. R172-0409
	R1720410	t.o.m. R1720625

forts;
15.7.88

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.

13/88

forts: Påbudet omfatter:

For å sikre innfestningen av motor kontrollene skal Cessna Single-Engine Customer Care Service Information Letter SE 79-6, eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid eller ved neste årlige ettersyn; det som kommer først.

Referanse:

FAA AD 86-24-07
BV AD 87-044-IMP(A)

15.7.88

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldaIn

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 68

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

17/88 KONTROLL AV SKULDERSELE

Påbudet gjelder:

MODELL	SERIENR.
120, 140	Alle
140A	Alle
150	7001 t.o.m. 17,999; 59001 t.o.m. 59018
150A, 150B, 150C, 150D, 150E, 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L	15059019 t.o.m. 15072003
F150F, F150G, F150H	F150-0001 t.o.m. F150-0529
F150K	F15000530 t.o.m. F15000658
170, 170A, 170B	Alle
172, 172A	28,000 t.o.m. 29,999
	36,000 t.o.m. 36,999
	46,001 t.o.m. 46,746
172B, 172C, 172D, 172E, 172F, 172G, 172H, 172I, 172J, 172K	17247747 t.o.m. 17259223
F172D, F172E, F172F, F172G	F172-0001 t.o.m. F172-0654
F172H, F172K	F17200655 t.o.m. F17200754
FR172E, FR172F, FR172G	FR17200001 t.o.m. FR17200225
P172	Alle
175, 175A, 175B, 175C	Alle
177, 177A, 177B	17700001 t.o.m. 17701530
180, 180A	30000 t.o.m. 32999
180A, 180B, 180C	50,000 t.o.m. 50911
180D, 180E, 180F	
180G, 180H	18050912 t.o.m. 18052175
182, 182A, 182B	33,000 t.o.m. 34999
182C	51,001 t.o.m. 53,007
182D, 182E, 182F, 182G, 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N	18253008 t.o.m. 18260445
185, 185A, 185B, 185C, 185D, 185E, A185E	185-0001 t.o.m. 185-1599
A185E	18501600 t.o.m. 18501832
190, 195, 195A, 195B	Alle
205, 205A	Alle
206	Alle
U206, U206A, U206B, U206C, U206D, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D	206-0276 t.o.m. 206-1444
U206E, TU206E	20601445 t.o.m. 20601587
P206, P206A, P206B, P206C, P206D, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D	P206-0001 t.o.m. P206-0603
P206E, TP206E	P20600604 t.o.m. P20600647

forts;
15.7.88

MERK! For at angjeidende 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.

17/88

forts; MODELL	SERIENR.
207, T207	2070001 t.o.m. 2070190
210	57001 t.o.m. 57575
210A, 210B, 210C, 210D,	
210E, 210F, 210G, 210H,	
210J, 210K, T210K	21057576 t.o.m. 21059351
T210G, T210H, T210J	Alle
336	Alle
337, 337A, 337B, 337C,	
337D, 337E, T337B, T337C,	
T337, T337E	33700001 t.o.m. 33701316
F337E t.o.m. F337H	
FT337E t.o.m. FT337H	
FA337E t.o.m. FA337H	
FTA337E t.o.m. FTA337H	F3370001 t.o.m. F3370086
FT337GP, FTA337GP	
FT337HP, FTA337HP	FP3370001 t.o.m. FP3370067
FTB337G, FTB337GA	FTB3370001 t.o.m. FTB3370067

Påbudet omfatter:

For å unngå at skulderelementene i forsetene glipper ved belastning, skal Cessna Single Engine Service Bulletin SEB86-8, Cessna Multi Engine Service Bulletin MEB86-22 eller Reims Service Bulletin nr. 127; eller senere revisjoner av disse utføres.

Anm.: For fly som ikke har luftdyktighetsbevis i kategori "Ervervsmessig" kan ovennevnte Service Bulletiner utføres av eier/bruker, som kvitterer for dette i flyets journaler.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 15.7.88, dersom ikke allerede utført.

Referanse:

FAA AD 86-26-04

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 69

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

15/88 KONTROLL AV EKSOSTURBINHUS

Påbudet gjelder:

MODELL	SERIENUMMER
T310P	T310P0001 t.o.m. T310P0240
T310Q	T310Q0001 t.o.m. T310Q0291
320D	320D0001 t.o.m. 320D0130
320E	320E0001 t.o.m. 320E0110
320F	320F0001 t.o.m. 320F0045
401	4010001 t.o.m. 4010322
401A	401A0001 t.o.m. 401A0132
401B	401B0001 t.o.m. 401B0121
402	4020001 t.o.m. 4020322
402A	402A0001 t.o.m. 402A0129
402B	402B0001 t.o.m. 402B0122

utstyrt med Teledyne Continental Motors (TCM) TSIO-520B og TSIO-520E.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i turbinhuset til "turbosupercharger" skal følgende utføres:

1. Fjern nasellens toppdeksel og Turbosupercharger Turbine Insulation Blanket og kontroller visuelt hele overflaten av TCM Turbocharger Assembly delnr. 632729 (AID delnr. 406610) for sprekker, bulker og brente områder. Ved fjerning og montering av isjolasjonslaget skal instruksjonene Cessna Service Manual følges.
2. Dersom sprekker, bulker eller brente områder oppdages skal enheten skiftes ut med en luftdyktig del før første flyging.
3. Cessna Service Letter ME72-4, datert 24.3.72, introduserer installasjon av varmebeskyttelse av rustfritt stål i stedet for Turbosupercharger Turbine Insulation Blanket. Utførelse av ME72-4 innebærer at kontroll og evt. utbedring foreskrevet i pkt. 1 og 2 av denne LDP kun behøves utført i forbindelse denne installasjon, og at de gjentatte kontroller i.h.t. pkt. 1 dermed ikke lenger er påkrevet.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 6/70.

forts;
30.8.88

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.

15/88

forts: Tid for utførelse:

Enheter med 400 timers gangtid eller mer:

Innen 25 timers gangtid etter 30.8.88; og deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom.

Enheter med mindre enn 400 timers gangtid:

Innen 425 timers gangtid oppnås; deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom.

Anm.: Gangtiden (Time In Service) for Turbosupercharger Turbine Housings kan fastslås ved gransking av motorenes journaler.

Referanser:

FAA AD 70-03-04 R1

Cessna Multi-Engine Service Letter nr. ME70-3 (9.1.70)
ME70-3 Supplement I (9.2.70)
ME72-4 (24.3.72)

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 70

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.

16/88 INSTALLASJON AV "QUICK DRAINS"

Påbudet gjelder:

Cessna 185, 185A, 185B, 185C, 185D, A185E og A185F
med serienr. 185-0001 t.o.m. 18503153.

Anm.: Påbudet gjelder ikke fly hvor "quick drains" allerede er installert i henhold til LDP 15A/85.

Påbudet omfatter:

For å unngå motorstopp p.g.a. vanninnhold i drivstoffet, skal flyets drivstoffsystem modifiseres i samsvar med ett av de tre følgende alternativer:

1. Installer Fuel Reservoir (Accumulator) Quick Drains i henhold til STC SA2272CE.

Denne STC innehas av: Mike Kelley Aircraft, Inc.
P.O. Box 541, Wellington
Kansas 67152
U.S.A.
(Tlf.: 095 1 316 326-8581)

Gjelder: Cessna 185, 185A t.o.m. 185E, A185E og A185F med serienr. 185-0001 t.o.m. 18503153.

2. Installer Fuel Reservoir (Accumulator) Quick Drains i henhold til STC SA2245CE.

Denne STC innehas av: Safe Air Repair, Inc.
3325 Bridge Avenue
Albert Lea
Minnesota 56007
U.S.A.
(Tlf.: 095 1 507 373-5408)

Gjelder: Cessna 185A t.o.m. 185E, A185E og A185F med serienr. 185-0414 t.o.m. 18503153.

3. Installer "quick drains" i drivstoffumpens (accumulator) utløpsrør ved bruk av tilsvarende materialer i flykvalitet.

Anm.: Ved installasjonen må en engangskontroll av drivstoffledningen (Cessna P/N 0500106-329) utføres. Denne ledning er brukt på serienr. 185-0001 t.o.m. 185-0413. Det må legges spesiell vekt på at ledningen er lagt slik at den har tiltrekkelig klaring mot de bevegelige deler i flyets kontrollorganer, som befinner seg i den umiddelbare nærhet.

forts: 30.8.88

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.

16/88

forts: Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 30.8.88, eller ved første årlige ettersyn, det som kommer først.

Referanse:

FAA AD 87-20-04

17A/88 FEILTANKING AV DRIVSTOFF

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna-modeller:

MODELL	SERIENR.
T303	T30300001 t.o.m. T30300301
310D	39032 t.o.m. 39299
310E	310M0001 t.o.m. 310M0030
310F	310-0001 t.o.m. 310-0156
310G t.o.m. 310R (Inkludert T310P, T310Q og T310R)	310G0001 t.o.m. 310R2140
320 t.o.m. 320F	320-0001 t.o.m. 320F0045
335	335-0001 t.o.m. 335-0065
340 t.o.m. 340A	340-0001 t.o.m. 340A1543
401 t.o.m. 401B	401-0001 t.o.m. 401B0221
402 t.o.m. 402C	402-0001 t.o.m. 402C0653
404	404-0001 t.o.m. 404-0859
411 t.o.m. 411A	411-0001 t.o.m. 411A0300
414 t.o.m. 414A	414-0001 t.o.m. 414A0858
421 t.o.m. 421C	421-0001 t.o.m. 421C1257

Påbudet omfatter:

For å unngå motorsvikt som følge av tanking med feil type drivstoff (Jet Fuel), skal påfyllingsåpningene modifiseres i henhold til Cessna Information Service Letter ME84-31, datert 20.7.84, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 12 kalendermåneder etter 30.6.89.

Referanse:

FAA AD 87-21-02

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

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

LUFDDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 71

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.

|18B/88 SIKRING AV SETEFESTER

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna og Reims modeller:

MODELL	SERIENR.
150A, 150B, 150C, 150D, 150E, 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L, 150M A150K, A150L, A150M 152, A152 170, 170A, 170B 172, 172A, 172B, 172C, 172D, 172E, 172F, 172G, 172H, 172I, 172K, 172L, 172M, 172N, 172P, 172Q P172D	15059019 t.o.m. 15079405 A1500001 t.o.m. A1500734 Alle 18000 t.o.m. 27169 Alle P17257120 t.o.m. P17257188 Alle R1722000 t.o.m. R1723454 172RG0001 t.o.m. 172RG1191 55001 t.o.m. 56777 17556778 t.o.m. 17557119 Alle 30000 t.o.m. 32999 50000 t.o.m. 50911 18050912 t.o.m. 18053203
R172E, R172F, R172G, R172H, R172J R172K 172RG	Alle
175, 175A 175B, 175C 177, 177A, 177B, 177RG 180, 180A 180A, 180B, 180C 180D, 180E, 180F, 180G, 180H, 180J, 180K 182, 182A, 182B, 182C, 182D, 182E, 182F, 182G, 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N, 182P, 182Q, 182R, T182, R182, TR182	Alle Alle 30000 t.o.m. 32999 50000 t.o.m. 50911 18050912 t.o.m. 18053203
185, 185A, 185B, 185C, 185D, 185E, A185E, A185F 188, 188A, A188, A188A, 188B, A185B, T188C 190, 195, 195A, 195B	Alle Alle 7001 t.o.m. 7999; 16000 t.o.m. 16183 Alle
206, U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F, U206G, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D, TU206E, TU206F, TU206G	Alle
P206, P206A, P206B, P206C, P206D, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D P206E, TP206E	P206-0001 t.o.m. P206-0603 P20600604 t.o.m. P20600647

forts;
28.2.91

MERKI! 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.

|18B/88

forts;	207, T207, 207A, T207A	Alle
	210, 210A, 210B, 210C, 210D, 210E, 210F, 210G, 210H, 210J, 210K, 210L, 210M, 210N, P210N, T210F, T210G, T210H, T210J, T210K, T210L, T210M, T210N, 210R, T210R, P210R	Alle
	210-5 (205), 210-5A (205A)	205-0001 t.o.m. 205-0577
	336	336-0001 t.o.m. 336-0195
	337, 337A, 337B, 337C, 337D, 337E, 337F, 337G, 337H, T337B, T337C, T337D, T337E, T337F, T337G, T337H, P337H, T337H-SP	Alle
	T303	Alle
	F150F, F150G, F150H, F150J, F150K, F150L, F150M, FA150K, FA150L, FA150M FRA150L, FRA150M, FRA150N	Alle
	FA152, F152	Alle
	FP172D	172-0001 t.o.m. 172-0003
	F172D, F172E, F172F, F172G, F172H F172K, F172L, F172M, F172N, F172P FR172E, FR172F, FR172G, FR172H, FR172J, FR172K	Alle
	FRA172G, FRA172H, FRB172J, FRB172K	
	F177RG	Alle
	F182P, F182Q, F182G	Alle
	FR182	Alle
	F337E, F337F, F337G, F337H, F337GD	Alle
	FA337E, FA337F, FA337G, FA337G, FA337H	Alle
	FT337E, FT337F, FT337GP, FT337HP	Alle
	FTA337E, FTA337F, FTA337GP, FTA337HP	Alle
	FTB337G, FTB337GA	Alle

Påbudet omfatter:

For å sikre låseinngrepet på de fremre seter skal følgende utføres på seter og tilhørende gulvskinner:

1. Mål slitasjen i hvert hull i gulvskinnene. Målene må ikke tas lenger ned enn 0.020" (0,5 mm) under kanten av den normale overflate.
 - a) Dersom slitasjen tvers over et eller flere hull medfører at hull-dimensjonen er over 0.36" (9 mm), men mindre enn 0.42" (10,6 mm), se bilag 1; fig. 1a, skal skinnene kontrolleres med intervall som ikke overstiger 100 timers gangtid.
 - b) Dersom dimensjonen tvers over et eller flere hull er overskrider 0.42" (10,6 mm), skal gulvskinnen(e) skiftes ut før første flyging.
2. Kontroller hvert av hullene i gulvskinnene for smuss eller fragmenter som kan hindre at låsepinnene får korrekt inngrep skinnen. Fjern eventuelle slike før første flyging.
3. Unngå vertikal bevegelse av setet ved å løfte det opp i framkant. Mål i denne stilling hvor dypt hver låsepinne går i skinnehullene. Dersom en eller flere av pinnene ikke går mer enn 0.15" (3,8 mm), se bilag 1; fig. 1b, skal nødvendige komponenter skiftes før første flyging, slik at inngrepet blir 0.15" (3,8 mm) eller dypere. Dersom skinnen er nedslitt skal målet tas direkte herfra, uten tillegg for den opprinnelige høyde på skinnen.

forts; 28.2.91

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

Telefon: Oslo (02) 59 33 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 72

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.

|18B/88

forts; 4. Kontroller hver seterulle for flatslitte partier. Påse at alle ruller og skiver, beregnet for rotasjon, roterer fritt på akselboltene (eller foringene, dersom slike er installert). Skift ut flatslitte ruller og nedslitte skiver før første flyging. Dersom noen av rullene ikke roterer fritt, må disse demonteres og de berørte komponenter renses og installeres påny.

Anm.: Ikke smør ovennevnte komponenter, da dette vil kunne tiltrekke støv og partikler som kan hemme rotasjonen.

5. Mål godstykkelsen i rullebraketten og skinneinngrepet (se fig. 1b). dersom godset i inngrepet er mindre enn halvparten så tykt som brakettgodset, skal enheten skiftes ut før første flyging.
6. Kontroller at fjærene til låsepinnene har tilstrekkelig spenn til å holde pinnen i inngrep med hullet i skinnen. Skift ut defekte fjærer før første flyging.
7. Kontroller gulvskinnene for sprekker i henhold til Cessna Single Engine Service Information Letter SE83-6, datert 11.3.83, eller senere revisjoner. Skift ut skinner hvor sprekkdannelsen overskrider de gitte kriterier i SE83-6, med luftdyktige enheter.
8. Dersom reservedeler er bestilt, men ennå ikke er tilgjengelige, godkjenner ikke lenger Luftfartsverket at de tre alternative løsningene beskrevet i FAA AD 87-20-03 R1 benyttes. Hvis derimot en av disse alternativene allerede er utført godkjenner Luftfartsverket at disse beholdes dersom ønskelig.

Anm.: Det henvises til General Aviation Airworthiness Alert, Special Issue AC No. 43-16 (Bilag 2) som beskriver utskifting av gulvskinner.

9. Deler som er skiftet ut i henhold til denne LDP er unntatt fra kontrollene beskrevet ovenfor; inntil 1000 timers gangtid oppnås.

Tid for utførelse:

FOR FLY I ERVERVSMESSIG DRIFT:

Fly med 1000 timers gangtid eller mindre pr. 28.2.91:

Innen 1100 timers gangtid oppnås; deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom.

forts;

MERK!

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

|18B/88 Fly med mer enn 1000 timers gangtid pr. 28.2.91:
forts;

Innen 100 timers gangtid etter 28.2.91, deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom.

FOR FLY MED BRUKSOMRÅDE KLUBB ELLER PRIVAT:

Fly med 1000 timers gangtid eller mindre pr. 28.2.91:

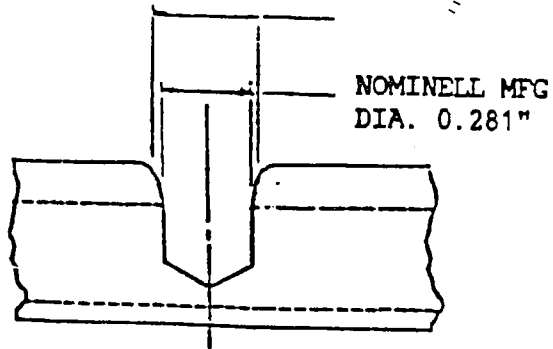
Ved første årlige ettersyn etter at 1000 timers gangtid er oppnådd; deretter gjentatte kontroller ved hvert årlige ettersyn.

Fly med mer enn 1000 timers gangtid pr. 28.2.91:

Ved første årlige ettersyn etter 28.2.91, deretter gjentatte kontroller ved hvert årlige ettersyn.

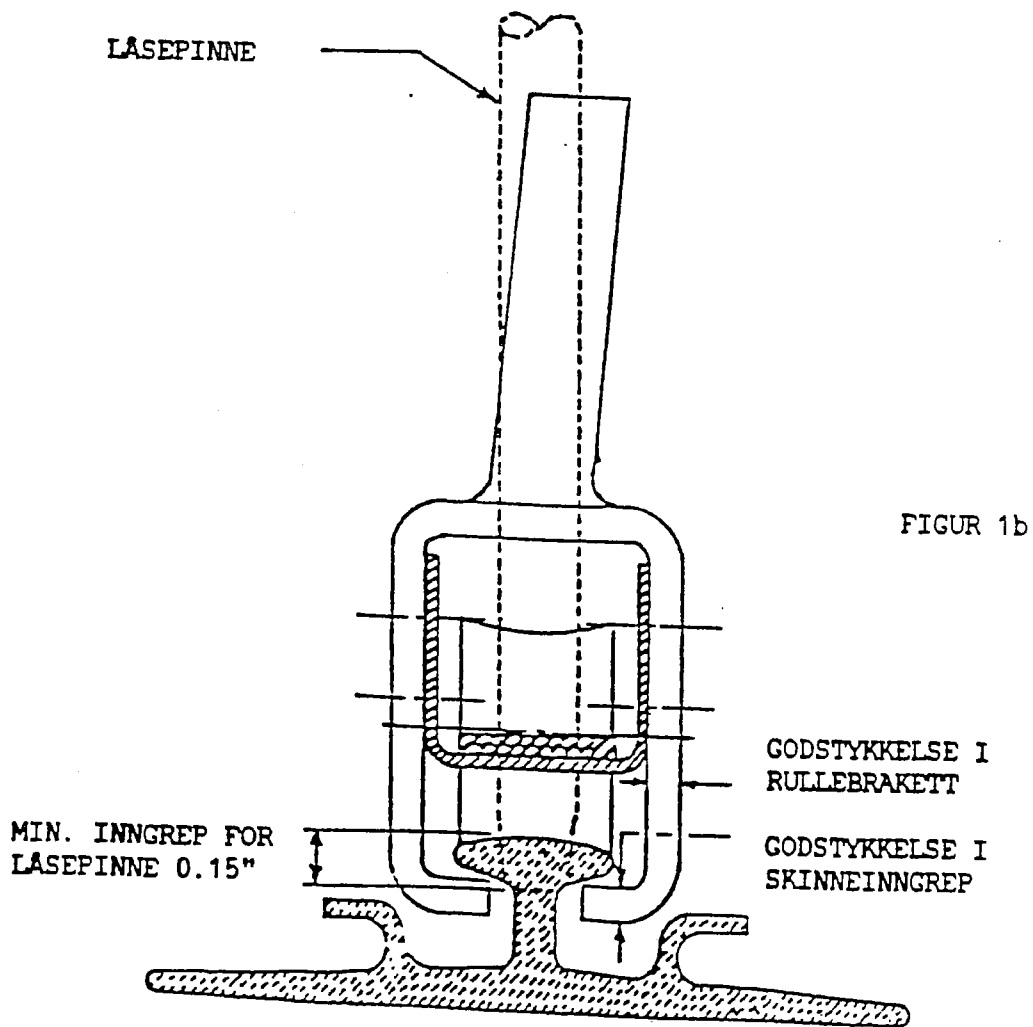
Referanse:

FAA AD 87-20-03 R2 og BV AD 88-123(A)



FIGUR 1a

TVERRSNITT AV GULVSKINNE
MED SLITASJE



FIGUR 1b

FIGUR 1

January 16, 1991

ACE-90-3

Special Engineering Issue, General Aviation Airworthiness Alert

Airplane Effectivity:

CESSNA MODELS 150, 152, 170, 172, 172RG, 175, 177, 177RG, 180, 182, R185, T182, 185, 188, 190, 195, 205, P206, 210, P210, 210-5, T303, 336, and 337 Series airplanes. Specific serial number applicability is listed in Airworthiness Directive (AD) 87-20-03R2.

Seat Rail Replacement.

Introduction:

This special alert is to advise all owners and operators of the necessity to install all required fasteners when seat rails are being replaced.

Background:

There are various seat rails, identified by part number, that are required to be installed in airplanes affected by AD 87-20-03R2. Many of these rails are manufactured with pilot holes only and do not contain all the holes required for installation of the seat rail in the airplane. It is, therefore, necessary for the installer to assure that there are sufficient holes to accommodate all required fasteners.

Recommendations:

- a. When replacing a seat rail, note the number and location of all fastener holes on the seat rail being removed.
- b. Match these holes against the holes in the replacement seat rail. If the replacement seat rail does not have all of the same holes at the same locations, they should be drilled.
- c. Since it is difficult to install many of the rivets required to attach the seat rail, it is permissible to substitute Number 6 structural screws with lock nuts provided the holes are ream fit and spotfaced.

For Further Information Contact:

Mr. Douglas W. Haig, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209, telephone (316) 946-4409.

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 73

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.

19/88 TYNGDEPUNKTSBEGRENSNINGER

Påbudet gjelder:

Fly som er blitt modifisert i henhold til FAA
Supplemental Type Certificate (STC) SA 4795SW:

MODELL	SERIENR.
150	17001 t.o.m. 17999 59001 t.o.m. 59018
150A	15059019 t.o.m. 15059350
150B	15059351 t.o.m. 15059700
150C	15059701 t.o.m. 15060087
150D	15060088 t.o.m. 15060772
150E	15060773 t.o.m. 15061532
150F	15061533 t.o.m. 15064532
150G	15064533 t.o.m. 15067189 (unntatt 15064970)
150H	649, 15067199 t.o.m. 15069308
150J	15069309 t.o.m. 15071128
150K	15071129 t.o.m. 15072003
150L	15072004 t.o.m. 15075781
150M	15075782 t.o.m. 15079405
A150K	A1500001 t.o.m. A1500226
A150L	A1500227 t.o.m. A1500523
A150M	15064970, A1500524 t.o.m. A1500734
152	15279406 t.o.m. 15285595 og videre
A152	A1500433, A1520735 t.o.m. A1520808 681, A1520809 t.o.m. A1521015 og videre

Påbudet omfatter:

For å sikre at flyet opereres innenfor det tillatte tyngdepunkts- og operasjonsområde, skal følgende utføres:

1. For modell 150, 150 A/B/C :
 - a) Fjern plakaten med kategori og vektbegrensninger som STC SA4795SW påkrever. Plakaten begynner med ordene; "THIS AIRPLANE MAY BE OPERATED . . ." Plakaten er sannsynligvis plassert på høyre dørstolpe.
 - b) Lag en ny plakat med min. 3 mm (1/8") høye bokstaver og følgende tekst: "NOT APPROVED FOR SPINS". Installer denne på instrumentpanelet slik at den er lett synlig for flygeren.

forts;
30.8.88

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.

19/88

forts:

- c) Når flyet opereres i "Utility Category" er ikke spinn lenger tillat og de samme grensene for vekt- og balanse som for et ikke modifisert fly skal gjelde.

Ann.: Utførelse av LDP 96/86 fritar ikke fra kravene i denne LDP.

2. For modell A150 K/L/M :

- a) Fjern plakaten med kategori og vektbegrensninger som STC SA4795SW påkrever. Plakaten begynner med ordene; "THIS AIRPLANE MAY BE OPERATED . . ." Plakaten er sannsynligvis plassert på høyre dørstolpe.
- b) Lag en ny midlertidig plakat som vist i figur 1. Installer denne på instrumentpanelet, over den eksisterende "maneuver placard" slik at der lett synlig for flygeren.
- c) Når flyet opereres i "Utility Category" skal dette skje i samsvar med det nye skiltet, og de samme grensene for vekt- og balanse som for et ikke modifisert fly skal gjelde.

3. For modell A152:

- a) Fjern plakaten med kategori og vektbegrensninger som STC SA4795SW påkrever. Plakaten begynner med ordene; "THIS AIRPLANE MAY BE OPERATED . . ." Plakaten er sannsynligvis plassert på høyre dørstolpe.
- b) Lag en ny midlertidig plakat som vist i figur 2. Installer denne på instrumentpanelet, over den eksisterende "maneuver placard" slik at lett synlig for flygeren.
- c) Når flyet opereres i "Utility Category" skal dette skje i samsvar med det nye skiltet, og de samme grensene for vekt- og balanse som for et ikke modifisert fly skal gjelde.

3. For modell 150D t.o.m. M, og 152 :

- a) Fjern plakaten med kategori og vektbegrensninger som STC SA4795SW påkrever. Plakaten begynner med ordene; "THIS AIRPLANE MAY BE OPERATED . . ." Plakaten er sannsynligvis plassert på høyre dørstolpe.
- b) Lag en ny permanent plakat som vist i figur 3. Installer denne på instrumentpanelet, over den eksisterende "maneuver placard" slik at lett synlig for flygeren.
Plakaten kan også bestilles fra: Aircraft Conversion Technologies, Inc., 1410 Flight Line Drive Lincoln, California 95648 U.S.A.
- c) Operer flyet i samsvar med plakaten.

4. For fly i bruksområde KLUBB eller PRIVAT, kan denne LDP utføres av eier/bruker. Kvitter for utførelse i flyets journaler.

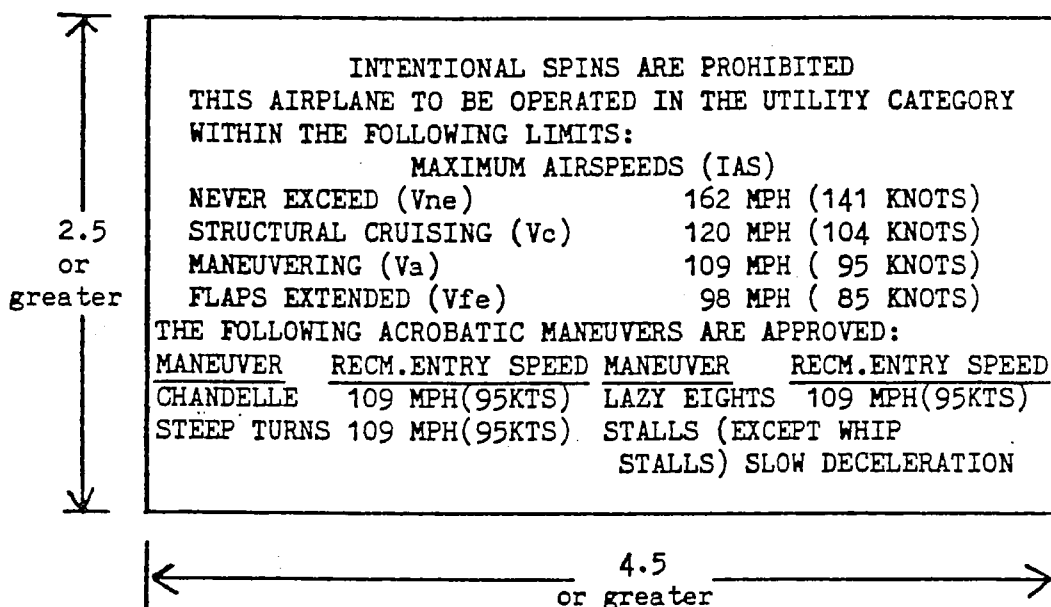
Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 30.8.88, dersom ikke allerede utført.

Referanse: FAA AD 87-21-05

30.8.88

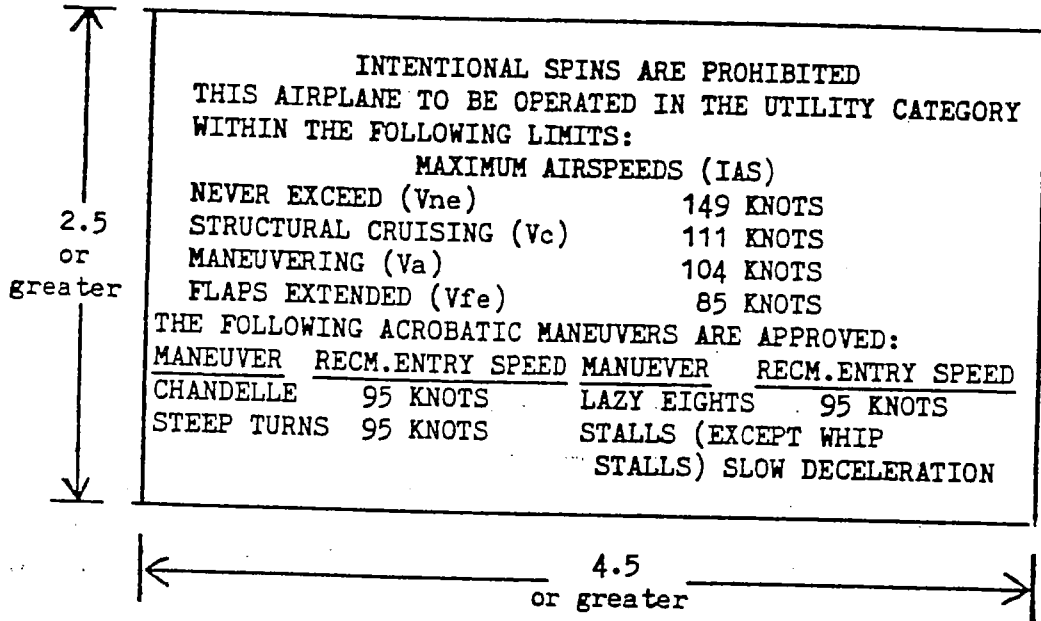
MATERIAL: Index card laminated in plastic
SCALE: Full
DIMENSIONS: Inches
LETTERING: 1/8 in. or greater typewritten



PLACARD

FIGURE 1

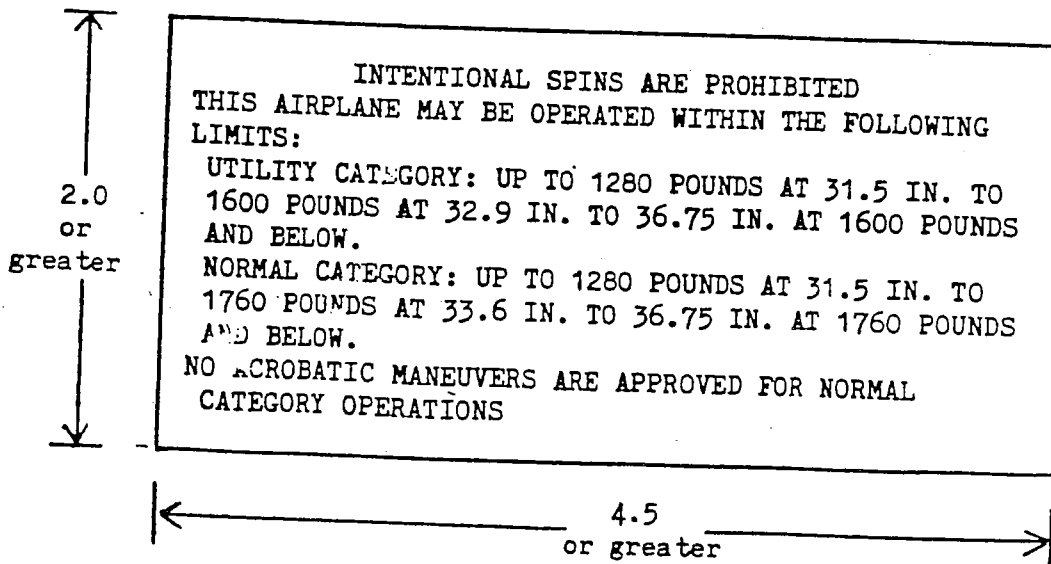
MATERIAL: Index card laminated in plastic
 SCALE: Full
 DIMENSIONS: Inches
 LETTERING: 1/8 in. or greater typewritten



PLACARD

FIGURE 2

MATERIAL: sheet aluminum
 THICKNESS: .020
 SCALE: Full
 DIMENSIONS: Inches
 LETTERING: 1/8 in. or greater, silver on black



PLACARD

FIGURE 3

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldu n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 74

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.

133/88 UTSKIFTING AV TANKLOKK

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna modeller:

MODELL	SERIENUMMER
140A	15200 t.o.m. 15724
150	617, 628, 649, 17001 t.o.m. 17999, 59001 t.o.m. 59018; 15059019 t.o.m. 15077005
A150	15064970, A1500001 t.o.m. A1500609
170	609, 18729 t.o.m. 27169
172	610, 612, 615, 622, 625, 630, 638, 28000 t.o.m. 29999, 36000 t.o.m. 36999, 46001 t.o.m. 47746, 17247747 t.o.m. 17265684
175	619, 28700A, 55001 t.o.m. 56777, 17556778 t.o.m. 17557119
P172	P17257120 t.o.m. P17257188
R172	P17257189, R1720001 t.o.m. R1720617
177	661, 17700001 t.o.m. 17701471, 17701473 t.o.m. 17701597
180	604, 624, 645, 30000 t.o.m. 32999, 50001 t.o.m. 50911, 18050912 t.o.m. 18052202
182	613, 631, 634, 33000 t.o.m. 34999, 51001 t.o.m. 53007, 18253008 t.o.m. 18260638
185/A185	632, 185-0001 t.o.m. 185-1599, 18501600 t.o.m. 18501896
188/A188	Med vingetanker; S/N: 653, 188-0446 t.o.m. 188-0572, 18800573 t.o.m. 18800762
205	641, 205-0001 t.o.m. 205-0577
206	206-0001 t.o.m. 206-0275
U206/TU206	U206-0276 t.o.m. U206-1444, U20601445 t.o.m. U20601666
P206/TP206	P206-0001 t.o.m. P206-0603, P20600604 t.o.m. P20600647
207/T207	20700001 t.o.m. 20700203
210/T210	616, 618, 57001 t.o.m. 57575, 21057576 t.o.m. 21059361, T210-0001 t.o.m. T210-0454
336	336-0001 t.o.m. 336-0195
337/T337	337-0001 t.o.m. 337-1193, 33701194 t.o.m. 33701405
M337B	337-0001 og opp

REIMS

FA150 0001 t.o.m. 0120

forts:
22.10.88

MERK! For at angeldende 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

133/88

forts: FRA150 0121 t.o.m. 0281
F172 0001 t.o.m. 1384
FR172 0001 t.o.m. 0559 og 0561
F og FT337 0001 t.o.m. 0047

Anm.: De alternative modifikasjoner angitt i denne LDP gjelder fly produsert av Reims, bare dersom disse modeller også er angitt i STC'ene.

Påbudet omfatter:

For å få en alternativ ventilasjon av drivstofftankene skal følgende utføres:

1. Kontroller om LDP 13/79 er utført. Kvitter i så fall for utførelse av LDP 33/88 med henvisning til LDP 13/79. Videre tiltak er deretter ikke påkrevet.
2. Installer ventilerte påfyllingslokk med tilhørende adaptere og skilt med påfyllingsinstruksjoner i henhold til Cessna Service Letter SE77-6, datert 4.3.77, eller som et alternativ for fly med gummitanker; Cessna Service Kit SK182-85, datert 21.9.84,

eller,

modifiser eksisterende påfyllingslokk i henhold til FAA STC SA728NW, SA3318NW eller SA2967SW; og i henhold til Cessna Service Letter ME78-47 rev. 1, datert 12.2.79, for 336 og 337/T337 modeller.

Anm.1: Adresser til STC-innehaverne kan fås ved henvendelse til Luftfartsinspeksjonen, Normkontoret.

Anm.2: Dersom det er to en påfyllingsåpninger på samme tank er det kun påkrevet med ett ventilert tanklokk. Det skal i så fall være ved ytterste påfyllingsåpning.

3. For fly med bruksområde "PRIVAT" eller "KLUBB" kan denne LDP utføres av eier/bruker, som kvitterer for utførelse i flyets journaler. Dette gjelder bare dersom ikke annet enn skifte av tanklokk er påkrevet.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 13/79

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 22.10.88; dersom ikke allerede utført.

Referanse:

FAA AD 79-10-14 R1

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 75

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.

136/88 INSTALLASJON AV HURTIGDRENERING

Påbudet gjelder:

Cessna 177RG og F177RG; alle serienr.

Påbudet omfatter:

For å redusere muligheten for vanninnhold i drivstoffet skal følgende utføres:

1. Modifiser flyet ved å utføre ett av følgende alternativer:

- a) Installer "Fuel Strainer Quick Drain Control" i henhold til FAA STC SA2344CE eller SA2345CE.
- b) Installer "Fuel Strainer Quick Drain Control" i henhold til FAA STC SA2335CE eller SA2336CE.

Anm.: Adresser til innehaverne av ovennevnte STC'er kan fås ved henvendelse til Luftfartinspeksjonen; Normkontoret.

- c) Installer "Fuel Strainer Quick Drain Control" ved bruk av alternative materialer i flykvalitet.

Anm.: Utførelse av alternativ 1 c) i denne LDP kan bare skje etter Luftfartsverkets særskilte godkjennelse av installasjonen.

2. Kontroller "Fuel Strainer Bowl" for korrosjon ved installasjon av hurtigdreneringen.

Tid for utførelse:

Innen 75 timers gangtid etter 22.10.88

Referanse:

FAA AD 88-12-12

22.10.88

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

137/88 BATTERIINSTALLASJON

Påbudet gjelder:

Cessna 150D, 150E, 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L, 150M,
A150K, A150L, A150M,
F150G, F150H, F150J, F150K, F150L, F150M,
FA150K, FA150L,
FRA150L og FRA150M; alle serienr. som er modifisert slik
at batteriet er blitt flyttet fra brannveggen i motorrommet
til bakre del av kroppen.

I tillegg gjelder påbudet alle Cessna 150, 150A og 150B hvor
batteriet er blitt flyttet fra sin posisjon rett bak baggasje-
rommets bakre skott til annen plassering i bakkroppen.

Påbudet omfatter:

For å hindre brudd i kontrollkabelen til høyderoret skal følgende
utføres:

1. Fest kabelen fra batteriet til batterirelêet til låsepinnen som
holder lokket på batteriboksen. Bruk enten MIL-C-5649 bånd, eller
MS17821 evt. MS3367 festebånd (Tiedown Strap) til å feste batteri-
kabelen slik at avstanden mellom denne og opprorskabelen er minst
en tomme (25,4 mm).
2. Kontroller visuelt om batteri- eller høyderorskabler har fått
skade. Reparer eventuelle skader før første flyging.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 22.10.88

Referanse:

FAA AD 88-15-06

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORØRE/NE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 76

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.

59/88 FORSTERKING AV SETER

Påbudet gjelder:

Cessna, følgende modeller og serienummer:

MODELL	SERIENUMMER
402	402B1047 t.o.m. 402C1020.
404	404-0001 t.o.m. 404-0859.
F406	F406-0001 t.o.m. F406-0021.
421	421C0055 t.o.m. 421C1807.
441	441-0001 t.o.m. 441-0362.

Påbudet omfatter:

For å sikre strukturell integritet i sammenføyingen mellom seter/seteryggen (øvre del) og seteunderstellet (nedre del) på Enviroform passasjer seter skal følgende tiltak utføres:

Installér den strukturelle forsterkingen i Cessna Service Kit SK 421-135, datert 04.12.87, på hvert Enviroform passasjer sete i samsvar med Cessna Service Bulletin CAB87-16 eller CQB87-5, begge datert 04.12.87, eller MEB87-9, Rev. 1, datert 19.02.88, eller senere revisjoner av disse.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 15.11.88.

Referanse:

FAA AD 88-19-02

15.11.88.

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.

2/89 INSPEKSJON AV SLICK MAGNETER

Påbudet gjelder:

Cessna modell T210L, T210M, T210N, P210N og T303; alle serienummer, utstyrt med Slick trykksatte magneter modell 6220 eller 6224.

Påbudet omfatter:

For å hindre at fuktighet skal trenge inn i magnetene og forårsake skader, skal følgende tiltak utføres:

1 a): Revidér "Normal Procedures" delen av "Airplane Flight Manual" (AFM) eller "Pilots Operating Handbook" (POH) ved å sette inn AFM/POH Supplement, datert 1.4.88, som er Vedlegg 1 til denne LDP.

b): Fremstill et skilt med følgende tekst i min. 2,5 mm høye bokstaver:

"PRIOR TO EACH FLIGHT, CONDUCT MAGNETO CHECKS IN ACCORDANCE WITH AFM/POH SUPPLEMENT DATED APRIL 1, 1988",

som installeres på instrumentpanelet godt synlig for piloten.

Anm.: Tiltak 1 a og 1 b kan utføres og føres inn i flyets loggbøker av eier/bruker.

2. : Inspiser flyene i samsvar med instruksjoner gitt i Paragraph III i Slick Service Bulletin (SSB) SB 1-88, datert 10.4.88, eller senere revisjoner av denne. Samt gjenta inspeksjonene av modell 6220 resp. 6224 trykksatte magneter i samsvar med Paragraph III i SSB SB 1-88.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 a og b : Innen 50 flytimer etter 15.3.89.

Pkt. 2 : For fly i erhvervsmessig kategori:

Innen 50 flytimer etter 15.3.89, og deretter med intervaller ikke overstigende 100 flytimer.

For fly i privat og klubb kategori:

Innen 50 flytimer etter 15.3.89, og deretter ved hvert årlige ettersyn.

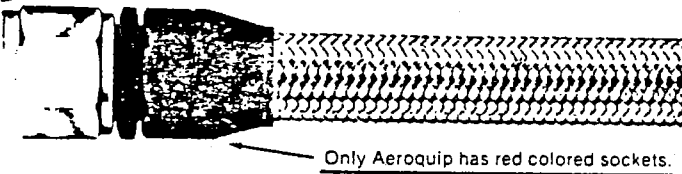
Referanse:

FAA AD 88-25-04



GENERAL AVIATION ALERT NOTICE RECALL ON AEROQUIP 601 HOSE

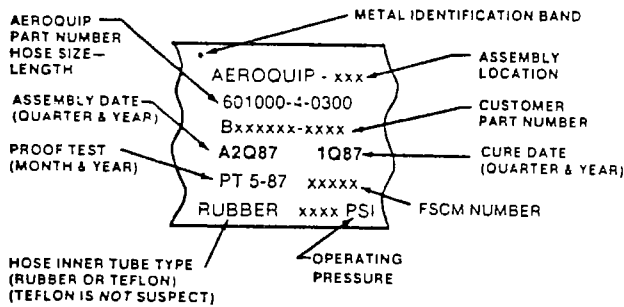
Aeroquip is presently recalling certain specified 601 hose assemblies. The suspect hose assemblies consist of Aeroquip 601 hose with rubber cure dates from 1Q84 through 3Q87. This hose could have been installed on any General Aviation or experimental aircraft from April 1984 through May 1988.



Only Aeroquip has red colored sockets.

Aeroquip requests that any aircraft owners/operators who have installed hoses during the above-identified time period do the following:

- Immediately inspect the aircraft for any Aeroquip hoses. Aeroquip-produced hose assemblies are identified with a metal identification band.



- The Aeroquip 601 type hose assemblies could be identified in the following ways:

- "AE" prefix (except AE701xxx)
Examples: AE1010188, AE705609-1
- 601xxx or 620xxx
Examples:

601000-x-xxxx	601126-x-xxxx	620111-x-xxxx
601001-x-xxxx	601173-x-xxxx	620112-x-xxxx
601002-x-xxxx	601180-x-xxxx	620113-x-xxxx
601003-x-xxxx	601181-x-xxxx	620115-x-xxxx
601005-x-xxxx	601378-x-xxxx	620116-x-xxxx
601017-x-xxxx	601490-x-xxxx	620117-x-xxxx
601019-x-xxxx	601497-x-xxxx	620118-x-xxxx
601032-x-xxxx	620100-x-xxxx	620119-x-xxxx
601040-x-xxxx	620102-x-xxxx	620120-x-xxxx
601051-x-xxxx	620103-x-xxxx	620121-x-xxxx
601053-x-xxxx	620104-x-xxxx	620122-x-xxxx
601054-x-xxxx	620105-x-xxxx	620123-x-xxxx
601055-x-xxxx	620106-x-xxxx	620124-x-xxxx
601056-x-xxxx	620107-x-xxxx	620125-x-xxxx
601057-x-xxxx	620108-x-xxxx	620126-x-xxxx
601065-x-xxxx	620109-x-xxxx	620144-x-xxxx
601086-x-xxxx	620110-x-xxxx	

- Aeroquip 601 type bulk hose could be identified by a white label with FSCM "50556" in red print. Labels with black print and FSCM "06827" are not suspect regardless of cure date. If there is no label or it is illegible, the hose is to be considered suspect.

- All hose assemblies identified with an AE701xxxx;)xxxx part number are *not* suspect and should *not* be removed unless, upon inspection and/or performance of routine maintenance, a problem with the hose is identified.

- If the hose assembly has no band or it is illegible and can be identified as an Aeroquip hose, the hose assembly should be removed and replaced if it was installed from April 1984 through May 1988.

- This notice *does not* apply to Gulfstream Aircraft, Bell Helicopter or McDonnell Douglas Helicopter Model 500. A separate service bulletin will be issued for operators of Gulfstream Aircraft, Bell Helicopter and McDonnell Douglas Helicopter Model 500.

When the suspect hose assemblies have been identified, contact one of the authorized Aeroquip distributors identified on the reverse side of this Alert Notice, and provide that Aeroquip distributor with the following information:

Owner's Name:
Address:
Phone Number:
Aircraft Registration Number:
Hose Assembly, Part Number or Description:

Continued

- Any Aeroquip 601 type hose assemblies that are identified with 1Q84 through 3Q87 hose cure date are suspect and should be removed. The cure dates may be shown CD1Q84 through CD3Q87.
- If the hose cure dates are not shown, then Aeroquip 601 type hose assemblies identified with an assembly date of A2Q84 through A2Q88 should be removed. If assembly date is shown in month and year, remove all assemblies with assembly date April 1984 through May 1988.
- The Aeroquip 601-3 hose is *not* suspect.

The authorized Aeroquip distributor will send you replacement hose assemblies. Complete instructions informing you how to return the suspect hose assemblies to the Aeroquip distributor will be included with the replacement hose assemblies. You will be billed by the distributor for the replacement hose assemblies and subsequently credited for the full amount when the distributor receives the removed suspect hose assemblies.

If there are any questions or if you are unable to contact one of the authorized Aeroquip distributors, then contact Aeroquip at 1-800-541-1696. (U.S. only - Non U.S. locations use TELFX No. 223412)

This offer for no-charge replacement hose assemblies expires July 31, 1989.

AEROQUIP HOSE SHOPS

Aero Hardware & Supply, Inc.
4301 N.W. 36th Street
Miami Springs, FL 33166
Phone: 305-888-2414

Herber Aircraft Service, Inc.
124 Center Street
El Segundo, CA 90245
Phone: 213-322-9575

Varga Enterprises, Inc.
2350 South Airport Blvd.
Chandler, AZ 85249
Phone: 602-963-6936

Airparts
5801 West Harry
P.O. Box 12370
Wichita, KS 67277
Phone: 316-943-2377

Hoses Unlimited, Inc.
618 Doolittle Drive
San Leandro, CA 94577
Phone: 415-632-4477

Nelson-Dunn, Inc.
940 South Vail Avenue
Montebello, CA 90640
Phone: 213-724-3705

Fournier Rubber & Supply Company
1341 Norton Avenue
P.O. Box 265
Columbus, OH 43216
Phone: 614-294-6453

Piedmont Aviation Supply
3820 North Liberty Street
Winston-Salem, NC 27102
Phone: 919-767-5993

Alamo Accessories, Inc.
10843 Vandale
San Antonio, TX 78216
Phone: 512-349-9721

Superior Air Parts, Inc.
15800 Midway Road
Dallas, TX 75244
Phone: 214-991-8364

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

Telefon Oslo (02) 59 33 40
AFTN ENFBYE
Tigr CIVILAIR OSLO
Telex 77011 Idal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 77

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.

1020/90 HOVEDUNDERSTELL

Påbudet gjelder:

Cessna:	MODELL	SERIENUMMER
	310 ;	310L0001 t.o.m 310R1690.
	320 ;	320E0001 t.o.m 320F0045.
	340 ;	340-0001 t.o.m 340A0801.
	401 ;	401-0001 t.o.m 401B0221.
	402 ;	402-0001 t.o.m 402C0125.
	411 ;	411-0001 t.o.m 411A0300.
	414 ;	414-0001 t.o.m 414A0340.
	421 ;	421-0001 t.o.m 421C0715.

Påbudet omfatter.

For å sikre strukturell integritet i hovedunderstellet "Barrel Inner Bearing" og forhindre fastkiling av de indre og ytre "Barrels", skal følgende utføres:

1. Kontroller venstre og høyre hovedunderstell "Strut Barrel Inner Bearings", delnr. 5041108-1 og 5041108-2, på følgende måte:
 - 1.1 Benytt aktuell Service Manual (SM) eller Maintenance Manual (MM) og fjern undre "Barrel" og akselenheten i samsvar med fremgangsmåten beskrevet i kapitlet som omhandler understell.
 - 1.2 Fjern all olje og grease fra de ytre låseringer, "Inner Ring Bearings" og "Extended Stop Spacers".
 - 1.3 Kontroller visuelt ytre låseringer, "Inner Bearings" og "Extended Stop Spacers" for sprekker.
 - 1.4 Dersom sprekker blir funnet på de ytre låseringer eller "Extended Stop Spacers" skal disse skiftes ut med luftdyktig del før neste flyging.
 - 1.5 Dersom sprekker blir funnet på "Inner Bearings" skal disse skiftes ut med nytt lager, delnr. 5141109-1, før neste flyging.
 - 1.6 Dersom ingen sprekker blir funnet, skal "Inner Bearings" kontrolleres med magnetpulvermetode som beskrevet i Cessna Service Bulletin (SB) MEB88-7, datert 2.12.88, Part B; "MAGNETIC PARTICLE NON-DESTRUCTIVE INSPECTION PROCEDURES". Blir det under denne kontrollen funnet sprekker, skal de sprukne deler erstattes med nytt lager, delnr. 5141109-1, før neste flyging.

forts;
10.05.90

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.

|020/90

forts; Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 1300 timers gangtid, eller innen 300 flytimer etter 10.05.90, det som kommer sist. Deretter med intervaller ikke overstigende 1000 flytimer.

Anm.: Den gjentatte kontroll er ikke lenger nødvendig når delnr. 5141109-1 er installert i begge hovedunderstell.

Referanse:

FAA AD 90-02-13

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tigr : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 lda ln

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 78

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.

|025A/90 KONTROLL AV EKSOSANLEGG

Påbudet gjelder:

Cessna 172; serienr. 36216 t.o.m 36769.

Gjelder fly som ikke er modifisert med Cessna Service Kit SK-172-10 eller SK-172-10A.

Påbudet omfatter:

For å hindre at CO gass trenger inn i kabinen, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller eksos varmeveksler/lyddemper enhet for sprekker i samsvarende med instruksjoner beskrevet i de respektive "Cessna Service Manuals", eller i henhold til følgende:
 - 1.1 Fjern og demonter eksos varmeveksler/lyddemper enheten ved å fjerne (shroud) enheten.
 - 1.2 Kontroller eksos varmeveksler/lyddemper enheten, Cessna delnr. 0550157-32, visuelt for sprekker, eller senk enheten ned i et kar med vann og trykksett enheten med et trykk på 5 p.s.i.

Anm.: Spesiell oppmerksomhet vies den sylindriske overflaten som inneholder varmeoverføringspinnene.

- 1.3 Dersom sprekker eller lignende blir funnet i varmeveksler/lyddemper enheten, skal denne skiftes ut med luftdyktig del før første flyging.
2. Modifiser flyet ved å installere Cessna Service Kit SK-172-10A.

Anm.: Cessna Service Letters 170/172-11, datert 3.2.1958, og 170/172-13, datert 7.4.58, omhandler denne sak.

Tid for utførelse:

| Innen 25 flytimer etter 05.07.91, dersom ikke allerede utført.

Referanse:

| FAA AD 90-06-03 R1

05.07.91

026A/90 KONTROLL AV KRYSSSTAG FOR FLOTTØRER

Påbudet gjelder:

Cessna 206 serie utstyrt med flottører.

Påbudet omfatter:

Grunnet tilfeller av at øyebolter og gaffelformede endestykker (gaffelstykker) for innfesting av krysstag på fly med flottører har røket skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller øyebolter og gaffelstykker for generell tilstand, korrosjon og ovalitet i hullene.
2. Kontroller øyebolter og gaffelstykker for sprekker med magnaflux eller "Dye Penetrant" metode. Øyebolter og gaffelstykker med sprekker eller andre defekter skal skiftes ut før første flyging.
3. Skift ut øyebolter og gaffelstykker.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Påbudet trer i kraft 10.05.90, og tiltakene skal utføres til følgende tider:

Fly med fast monterte flottører:

Pkt. 1: Når stramming av stagene er nødvendig.

Pkt. 2: Med 500 timer mellomrom.

Pkt. 3: Med 1000 timers mellomrom.

Fly der flottører monteres av og på (sesongbetont):

Pkt. 1: Ved hver montering av flottører, samt når stramming av stagene er nødvendig.

Pkt. 2: Når 500 flytimer på flottører er loggført.

Pkt. 3: Når 1000 flytimer på flottører er loggført.

Dersom utskifting av øyebolter og gaffelstykker i samsvar med pkt. 3 ovenfor er nødvendig, skal disse skiftes ut ved første tilgang på deler, eller innen 100 flytimer etter 10.05.90, det som kommer først.

Anm.: LDP 12/81 omhandler delvis samme sak.

Referanse:

Luftfartsverket, avd. for luftfartsinspeksjon, LF2N.

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

Telefon: Oslo (02) 59 33 40
AFTN : ENFBYE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 79

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.

029A/90 KONTROLL AV KONTROLLKABLER

Påbudet gjelder:

Cessna : modell 500, 501, 550, 551 og S551 utstyrt med Freon Air Conditioners (STC SA2698SW) som er installert i bakre del av bagasjerommet.

Påbudet omfatter:

For å unngå at høyde- eller siderorets kontrollkabler svikter, skal følgende tiltak utføres:

1. Deaktiver luftkondisjoneringsenheten ved å trekke ut hovedtilførselssikringene i "Main Junction Box" og sikre disse mot utilsiktet aktivering.
2. Utfør en visuell kontroll av høyde- og siderorskabler under, og i området nær bakre bagasjeromsgulv for spor etter skader forårsaket av elektisk overslag ("Arcing") og andre skader. Skadde kabler skal skiftes ut før første flyging. Dersom festematerialet som er benyttet for å feste kompressorens monterings Skinner til bagasjeromsgulvet berører rorkablene, skal festematerialet skiftes ut i samsvar med Keith Service Bulletin (SB) No. 108, datert 26.3.90, før første flyging.
3. Før luftkondisjoneringsenheten aktiviseres igjen, skal festematerialet som er benyttet til å feste indre monterings skinne og eksisterende jordingslisse skiftes ut i samsvar med Keith SB No. 108.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Pkt. 1: Før første flyging etter 08.10.90.

Pkt. 2: Innen 10 flytimer etter 08.10.90.

Referanse:

| FAA EAD 90-07-10 R1

08.10.90

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.

1074/90 MODIFIKASJON AV DRIVSTOFFTANK

Påbudet gjelder:

Cessna: modell 180; serienr. 30000 t.o.m. 32487.

Påbudet omfatter:

For å unngå upåaktet drivstofftap på fly med tankventilasjon plassert over vingen (over kabintaket), skal følgende tiltak utføres:

1. Fremstill og installér et skilt godt synlig for piloten med minimum 3 mm (1/8") høye bokstaver og følgende tekst:

"CAUTION, UNDETECTED FUEL LOSS AND ERRONEUS FUEL GAUGING
MAY OCCUR AFTER AN INADVERTENT ICING ENCOUNTER."

2. Demonter venstre drivstofftank ("Bladder"), modifiser eller installer en drivstofftank identisk med Cessna delnr. P/N 0726000-1 (drivstoffventilasjon i den ytre enden av drivstofftank-containeren), og flytt "Primary Fuel Vent Opening" til en posisjon bak venstre vingestag i samsvar med Cessna Service Kit SK 180-6. "Primary Fuel Vents" plassert under vingen bak både venstre og høyre vingestag er akseptabelt.
3. Skiltet, ref. pkt. 1, kan fjernes når modifikasjonen i pkt. 2 er utført.

Anm.: Drivstofftanker og modifikasjoner kan skaffes tilveie fra, men ikke begrenset til, følgende firmaer:

Aero Tire and Tank, Inc.
11219 Shady Trail
Dallas, TX 75229, U.S.A.

Aviation Fuel Cells International
5680 Shelby Drive
Memphis, TN 38115, U.S.A.

Floats and Fuel Cells
4010 Pilot Drive
Suite 3
Memphis, TN 38118, U.S.A.

Aviation Materials
4300 Swinnea Road
Memphis, TN 38118, U.S.A.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 100 flytimer etter 28.2.91.

Pkt. 2: Første gang tanken av noen årsak demonteres fra flyet etter 28.2.91.

Referanse:

FAA AD 90-21-08

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

Telefon : Oslo (02) 59 33 40
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 77011 ldal n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

CESSNA - 80

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.

92-008 KONTROLL AV DRIVSTOFFLEDNINGER

Påbudet gjelder:

Cessna: 210, med serienummer S/N 21059062 til og med 21064535,
S/N T210-0393 til og med T210-0454,
S/N P21000001 til og med P21000760.

Påbudet omfatter:

For å hindre drivstofflekkasje som skyldes ødelagte drivstoffledninger skal følgende tiltak utføres:

1. Foreta inspeksjon av de elektriske ledningene i nesehjulbrønnen og drivstoffledningene til den motordrevne drivstoffpumpen for sprekker og slitasje.
2. Dersom sprukne eller slitte elektriske ledninger og/eller drivstoffledninger blir funnet, skal disse byttes ut med nye før første flyging. Kontroller at de elektriske ledningene er buntet sammen. Diriger eller fest ledningsbuntene slik at det blir en klarering på 0.25" mellom de elektriske ledningene og drivstoffledningene som går til den motordrevne drivstoffpumpen.
3. Dersom ingen sprukne eller slitte elektriske ledninger og/eller drivstoffledninger blir funnet, skal det kontrolleres at de elektriske ledningene er buntet sammen og at de er dirigert eller festet slik at det er en klarering på 0.25" mellom de elektriske ledningene og drivstoffledningene som går til den motordrevne drivstoffpumpen.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

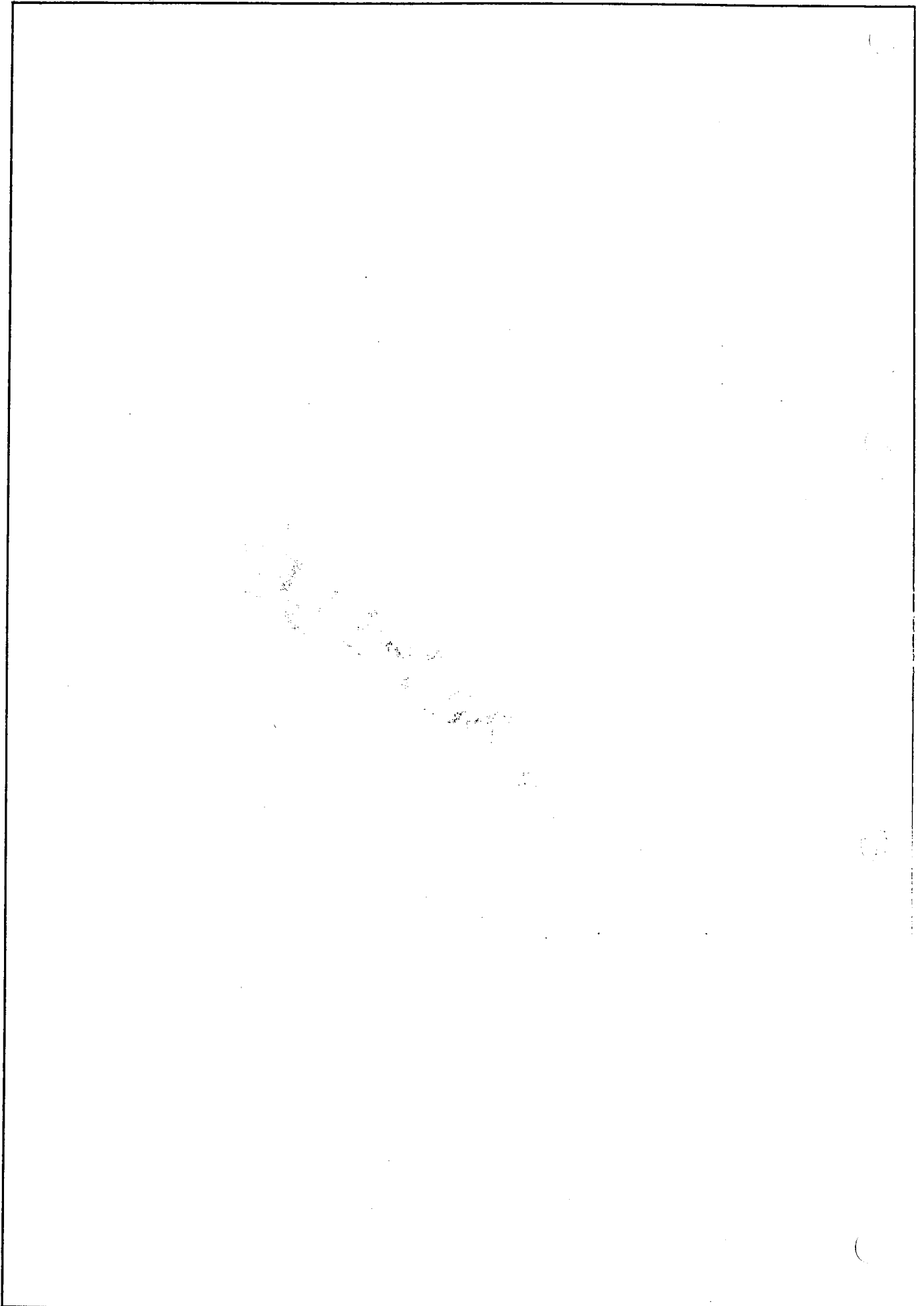
Innen 50 driftstimer etter 03.03.92:

Referanse:

FAA AD 91-22-01

03.03.92

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.



LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartstilsynet
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enf n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 81

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.

93-026 BRENNSTOFFSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna:	Modell:	Serienummer:
	210/T210	21058819 t.o.m. 21065009
	T210	T210-0198 t.o.m. T210-0454
	P210	P21000001 t.o.m. P21000874

Påbudet omfatter:

For å hindre tap av motoreffekt som følge av tap av brennstoff eller utilstrekkelig tilførsel av brennstof, skal følgende tiltak utføres:

1. Følgende operative prosedyrer skal føres inn i luftfartøyets Flight Manual eller annen relevant teknisk dokumentasjon:

PILOT OPERATING PROCEDURES - PREFLIGHT FUEL SYSTEM QUANTITY CHECK

1. Verify that the airplane is level laterally and is approximately 4.5 degrees nose up (normal nose strut on a level surface).

Note: The airplane turn and bank instrument may be used to check lateral leveling.

2. Visually inspect each fuel tank for fuel level with the upper wing surface when full fuel capacity is intended to be in each tank.
3. Check each fuel cap and seal for security and wing surface for a lack of fuel stains aft of each fuel cap.

Note: It is highly recommended that the tips and flap trailing edges are checked during flight for evidence of fuel syphoning.

2. Innføringen av de operative prosedyrer, som beskrevet i denne LDP, i luftfartøyets Flight Manual eller annen relevant teknisk dokumentasjon, kan utføres av luftfartøyets eier/bruker dersom denne minst er innehaver av et gyldig A-sertifikat.
3. Kalibrer brennstoffmengde-indikatorsystemet ved å benytte de kalibreringsprosedyrene som er beskrevet i luftfartøyets vedlikeholdshåndbok. Før videre flyging skal enhver mangel funnet ved kalibreringsprosedyrene korrigeres.

01.04.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

4. Dersom noen av kriteriene nevnt nedfor er gjeldende, skal endrede brennstoffdeksler installeres i samsvar med Cessna Service Kit SK210-136. Det refereres til SK210-136 i Cessna Service Bulletin SEM91-10, datert 25.10.91, og FAA Supplemental Type Certificate (STC) SA2456CE.
- 4.1 Alle luftfartøy med S/N 21058819 t.o.m. 21064897, T210-0198 t.o.m. T210-0454, eller P21000001 t.o.m. P21000834.
- 4.2 Alle luftfartøy med S/N 21064898 t.o.m. 21065009, eller P21000835 t.o.m. P21000874, som er installert med standardrekkevidde brennstoftanker, hver med en kapasitet på 170 liter (45 gallons).

Tid for utførelse:

Innen 12 kalendermåneder etter 01.04.93.

Referanse:

FAA AD 92-26-04.

CANCELLED

01.04.93

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartsinspeksjonen
Postboks B124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

**MOTORDREVNE
LUFTFARTØY**

CESSNA - 82

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.

93-041 MODIFIKASJON AV "THRUST REVERSER THROTTLE LOAD LIMITER"

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna Citation modeller:

500/501; enhetsnummer -0001 t.o.m. 0689, som er utstyrt med "thrust reversers"
550/551; enhetsnummer -0002 t.o.m. 0678, som er utstyrt med "thrust reversers"
S550; enhetsnummer -0001 t.o.m. 0160
560; enhetsnummer -071A, -092A, -0109A og -0001 t.o.m 0118
650; serienummer -0001 t.o.m. 0217

Påbudet omfatter:

For å hindre redusert kontroll av motorkraft, skal "thrust reverser throttle load limiter" modifiseres i samsvar med følgende Cessna Citation Service Bulletins:

Modell 500/501: SB500-78-11, datert 13.09.91
Modell 550/551: SB550-78-03, datert 13.09.91
Modell S550: SBS550-78-04, datert 13.09.91
Modell 560: SB 560-78-02, datert 13.09.91 eller;
Modell 650: SB 650-78-05 rev. 1, datert 12.06.92

Tid for utførelse:

Innen 150 flytimer etter 01.06.93.

Referanse:

FAA AD 93-05-15.

01.06.93

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.

LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartinspeksjonen
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 ønfb n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 83

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.

93-065 KONTROLL AV LUFTINNTAKSLANGE

Påbudet gjelder:

Følgende Cessna 210 modeller (alle serienummer) som har Continental TSIO-520R motor og intercooler installert i samsvar med gjeldende Supplemental Type Certificate (STC):

Modell:

T210K
T210L
T210M
T210N

Modifisert i henhold til STC:

SA2231CE
SA2231CE
SA3203NM
SA3203NM

Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i luftinntakslangen mellom turboladeren og intercooleren, skal følgende tiltak utføres:

- 1 Utfør en visuell kontroll mellom turboladeren og intercooleren og fastslå om Gates luftinntakslange, P/N 20987 eller P/N 21370 er installert. Dersom Gates slange er installert utfør følgende før videre flyging:
 - 1.1 Løsne de to AN737-TW "clamps" og fjern Gates slangen.
 - 1.2 Installer Aircraftsman slange, P/N MW1118, og fest de to AN737-TW "clamps".

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer etter 01.10.93.

Referanse:

FAA AD 93-13-09

01.10.93

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
Luftfartstilsynet
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 84

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.

94-014 UTSKIFTING AV REOSTAT

Påbudet gjelder:

Cessna	<u>Modell:</u>	<u>Serienummer:</u>
	150F, 150G, 150H og 150J	15061533 t.o.m 15071128
	F150F, F150G F150H OG F150J	F150-0001 t.o.m F150-0529
	172E, 172F, 172G, 172H, 172I og 172K (T-41A)	17250573 t.o.m 17259223
	F172E, F172F, F172G og F172H	F172-0019 t.o.m F17200754
	FR172E, FR172F og FR172G	FR17200001 t.o.m FR17200225
	180H og 180J	18051446 t.o.m 18052384
	185D, 185E og 185F	185-0777 t.o.m 18502310
	R172E, R172F, R172G, og R172H (T-41B, T-41C og T-41D)	R172-0001 t.o.m R172-0452

Påbudet omfatter:

For å hindre brann under flyging som følge av kortslutning i det elektriske systemet som er kontrollert av instrumentpanelets lysdimming reostat, skal reostaten byttes ut med ny som har delnummer RD-0015H-1600 i samsvar med Cessna Accomplishment Instructions SEB92-33R1, Rev 1, datert 25.06.93.

Tid for utførelse:

Innen 01.09.94.

Referanse:

FAA AD 93-24-15.

01.03.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

MERK! For et angjeldende flymateriell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og noe om utførelsen ført inn i vedkommende journal med henvisning til denne LDPs nummer.

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.

94-050 BRENNSTOFFSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna:	Modell:	Serienummer:
	210G t.o.m. 210R	21058819 t.o.m 21065009
	T210G t.o.m. T210R	T210-0198 t.o.m. T210-0454
	P210N og P210R	P21000001 t.o.m. P21000874

Påbudet omfatter:

For å hindre tap av motoreffekt som følge av tap av brennstoff eller utilstrekkelig tilførsel av brennstoff, skal følgende tiltak utføres:

1. Følgende operative prosedyrer skal føres inn i luftfartøyets Flight Manual eller annen relevant teknisk dokumentasjon:

PILOT OPERATING PROCEDURES - PREFLIGHT FUEL SYSTEM QUANTITY CHECK

1. Verify that the airplane is level laterally and is approximately 4.5 degrees nose up (normal nose strut on a level surface).

Note: The airplane turn and bank instrument may be used to check lateral leveling.

2. Visually inspect each fuel tank for fuel level with the upper wing surface when full fuel capacity is intended to be in each tank.
3. Check each fuel cap and seal for security and wing surface for a lack of fuel stains aft of each fuel cap.

Note: It is highly recommended that the wing tips and flap trailing edges are checked during flight for evidence of fuel siphoning.

2. Innføringen av de operative prosedyrer, som beskrevet i denne LDP, i luftfartøyets Flight Manual eller annen relevant teknisk dokumentasjon, kan utføres av luftfartøyets eier/bruker dersom denne minst er innehaver av et gyldig A-sertifikat.

01.09.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

3. Kalibrer mengdemålersystemet for brennstoff ved å utføre pkt. 3.1 eller 3.2 i denne LDP.
 - 3.1 Kontroller/kalibrer brennstoffmengde-indikatorsystemet ved å utføre følgende tiltak:
 - 3.1.1 Drener vingetankene (defuel),
 - 3.1.2 Master switch settes i ON posisjon. Kontroller at brennstoffmåleren indikerer tomme tanker («E»), og
 - 3.1.3 Juster eller bytt ut mottageren eller måleren som foreskrevet for å oppnå korrekt «tomme tanker» indikasjon; eller
 - 3.2 Lag en rød radial linje, 1/8" bred og minst 1/4" lang, og plasser denne fra senter på mengdemålerens glass over nålen der den indikerer at tankene er tomme, samt lag et skilt med følgende tekst (bokstavhøyde minst 1/8") og plasser dette ved siden av mengdemåleren:

FUEL GAUGES NOT CALIBRATED, BASE ALL FUEL CALCULATIONS ON VISUAL INSPECTION, TIME AND CONSUMPTION FIGURES. WITH FULL TANKS, MAXIMUM ENDURANCE IS 4 HOURS FOR FLIGHT PLANNING.

4. Utfør pkt. 4.1 eller pkt. 4.2 som følger:
 - 4.1 Installer endrede tanklokk i samsvar med Cessna Service Kit SK210-136. Det refereres til Cessna Service Bulletin SEB91-10, datert 25.10.91, eller FAA Supplemental Type Certificate (STC) SA2456CE.
 - 4.2 Lag to like plakater med følgende tekst (bokstavhøyde minst 1/8") og plasser disse ved hver påfyllingsåpning på vingene.

TO ASSURE FULL CAPACITY WHILE FILLING, FILL SLOWLY DURING LAST 5 GALLONS. RECHECK FOR FULL AFTER 2 MINUTES.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-026.

Tid for utførelse:

Innen 12 kalendermåneder etter 01.09.94.

Referanse:

FAA AD 94-12-08.

01.09.94

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 86

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.

96-012 UTSKIFTING AV «OUTFLOW/SAFETY» VENTILER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company modell 441, 500, 550, og 560 utstyrt med «Allied Signal outflow/safety » ventiler.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-25-10.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-25-10.

Referanse:

FAA AD 95-25-10.

Gyldighetsdato:

01.02.96.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

95-25-10 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-9456. Docket 95-NM-56-AD.

Applicability: Model 441, 500, 550, and 560 series airplanes; equipped with Allied Signal outflow/safety valves; as identified in Allied Signal Aerospace Service Bulletins 103576-21-4054, 103576-21-4056, and 103648-21-4055; all dated January 30, 1995; certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must use the authority provided in paragraph (c) of this AD to request approval from the FAA. This approval may address either no action, if the current configuration eliminates the unsafe condition; or different actions necessary to address the unsafe condition described in this AD. Such a request should include an assessment of the effect of the changed configuration on the unsafe condition addressed by this AD. In no case does the presence of any modification, alteration, or repair remove any airplane from applicability of this AD.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent cracking and subsequent failure of the outflow/safety valves, which could result in rapid decompression of the airplane, accomplish the following:

(a) Within 18 months after the effective date of this AD, replace the outflow/safety valve in accordance with Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103576-21-4054 (for Model 441 series airplanes), 103576-21-4056 (for Model 500 and 550 series airplanes), or 103648-21-4055 (for Model 560 series airplanes), all dated January 30, 1995, as applicable.

(b) As of the effective date of this AD, no person shall install an outflow/safety valve, having a part number and serial number identified in Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103576-21-4054 (for Model 441 series airplanes), 103576-21-4056 (for Model 500 and 550 series airplanes), or 103648-21-4055 (for Model 560 series airplanes), all dated January 30, 1995, on any airplane unless that valve is considered to be serviceable in accordance with the applicable service bulletin.

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used if approved by the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office (ACO), FAA, Transport Airplane Directorate. Operators shall submit their requests through an appropriate FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Los Angeles ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Los Angeles ACO.

(d) 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.

(e) The replacement shall be done in accordance with Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103576-21-4054, dated January 30, 1995; Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103576-21-4056, dated January 30, 1995; or Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103648-21-4055, dated January 30, 1995, as applicable. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from Allied Signal Inc., Controls and Accessories, 1110 North Oracle Road, Tucson, Arizona 85737-9588. Copies may be inspected at the FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW., Renton, Washington; or at the FAA, Los Angeles Aircraft Certification Office, Transport Airplane Directorate, 3960 Paramount Boulevard, Lakewood, California; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective on January 22, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Walter Eierman, Aerospace Engineer, Systems and Equipment Branch, ANM-130L, FAA, Los Angeles Aircraft Certification Office, 3960 Paramount Boulevard, Lakewood, California 90712; telephone (310) 627-5336; fax (310) 627-5210.

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 87

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.

96-037 REVISJON AV AIRPLANE FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, model 208 og 208B, alle serienummer.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-09-15.

Tid for utførelse:

Innen 10.07.96.

Referanse:

FAA AD 96-09-15.

Gyldighetsdato:

01.06.96.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-037
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).

96-09-15 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-9591; Docket No. 96-CE-05-AD.

Applicability: Models 208 and 208B airplanes (all serial numbers), certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) Within 30 days after the effective date of this AD, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

NOTE 2: Operators must initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

"WARNING

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

- During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

- Unusually extensive ice accreted on the airframe in areas not normally observed to collect ice.

- Accumulation of ice on the upper surface of the wing aft of the protected area.

- Accumulation of ice on the propeller spinner farther aft than normally observed.

- Since the autopilot may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in icing conditions.

- All icing detection lights must be operative prior to flight into icing conditions at night. [NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

**"THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS
MAY BE CONDUCTIVE TO SEVERE IN-FLIGHT ICING:**

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.
- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

**PROCEDURES FOR EXITING
THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:**

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

- Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.
- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps during extended operation in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control."

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.11 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.11).

(c) 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.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used if approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment (39-9591) becomes effective on June 11, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. John Dow, Aerospace Engineer, FAA, Small Airplane Directorate, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106; telephone (816) 426-6934; facsimile (816) 426-2169.

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 88

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.

96-063 MODIFIKASJON AV «WING STALL FENCE HEIGHT»

Påbudet gjelder:

Cessna ; alle flytyper og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-23, som er utstyrt med «Bush Conversions Inc. Short Takeoff and Landing (STOL) kit i henhold til STC SA 1371SW.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-23.

Tid for utførelse:

Innen neste 100-timers ettersyn, hvis ikke allerede utført.

Referanse:

FAA AD 96-12-23.

Gyldighetsdato:

01.08.96.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-063
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).

96-12-23 THE CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-9666; Docket No. 95-CE-14-AD.

Applicability: The following airplane models (all serial numbers), certificated in any category, that have a Bush Conversions, Inc., Short Takeoff and Landing (STOL) kit incorporated in accordance with Supplemental Type Certificate (STC) SA1371SW:

150	150A	150B
150C	150D	150E
150F	150G	150H
150J	150K	A150K
150L	A150L	150M
A150M	152	A152

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 100 hours time-in-service after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent the airplane operator from entering a stall condition because of improper wing stall fence height, which, if not detected and corrected, could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Measure the height of the wing stall fence at its trailing edge to ensure that the height does not exceed 1.28 inches. (See Figure 1 of this AD).

(b) If the wing stall fence height exceeds 1.28 inches, prior to further flight, install a smaller fence in accordance with instructions obtained from the Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209.

NOTE 2: Mid-America Drawing No. 1001 (part of STC SA1371SW) is included as Figure 1 of this AD for reference purposes.

(c) 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.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita ACO, 801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

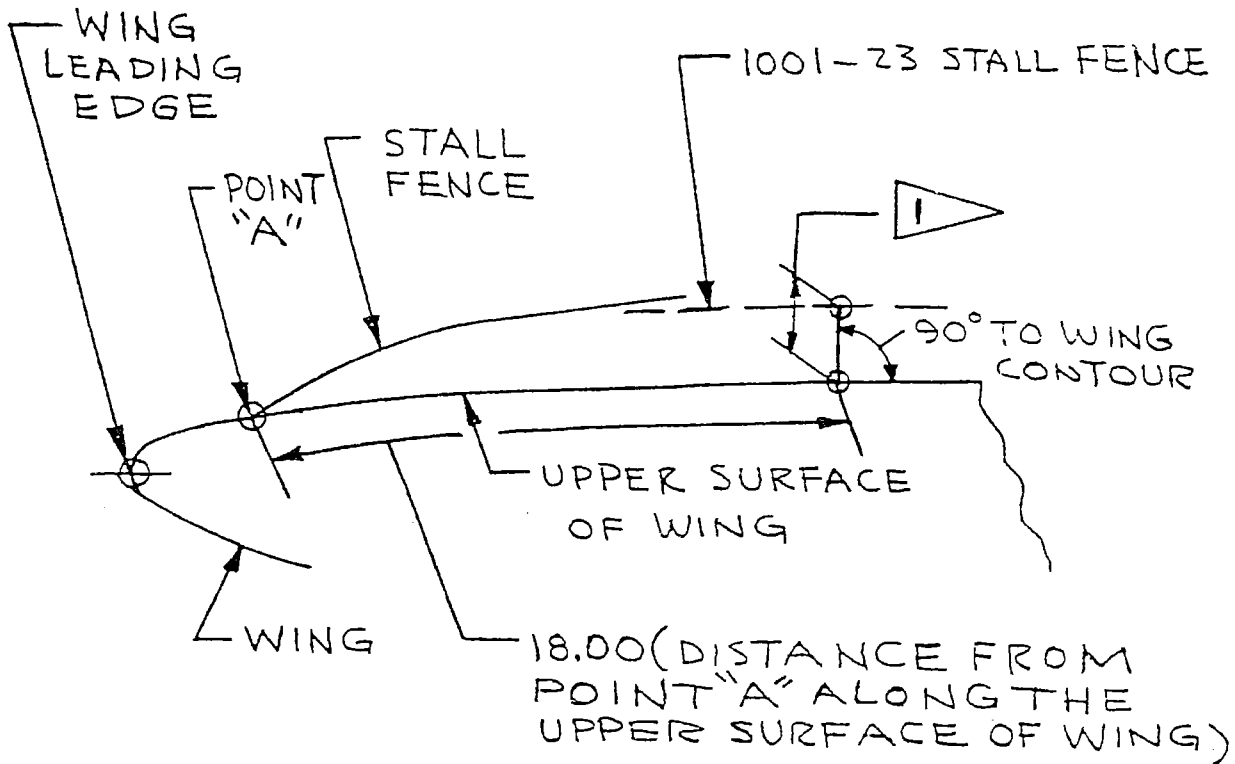
NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(e) Figure 1 of this AD may be obtained from the Wichita ACO at the address specified in paragraph (d) of this AD; and may be examined at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment becomes effective on July 31, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Larry Engler, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4122; facsimile (316) 946-4407.



1 IF STALL FENCE IS $1.16 \pm .12$ HIGH THAT IS CORRECT HEIGHT FOR CESSNA 150/152. IF GREATER THAN 1.28 HIGH REMOVE STALL FENCES AND INSTALL THE CORRECT ONE.

FIGURE 1
MID-AMERICA DWG No. 1001
(STC SA1371\$W)

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -89

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.

96-071 KONTROLL/UTSKIFTING AV «ENGINE OIL ADAPTER»

Påbudet gjelder:

Cessna Engine Oil Filter Adapters Assemblies, P/N 0450404-(), 0556004-(), 0556010-(), 0756023-(), 0756024-(), 1250403-(), 1250417-(), 1250418-(), 1250921-() og 1250922-() som er installert i, men ikke begrenset til de fartøy som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-22.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-22.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-22, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 96-12-22.

Gyldighetsdato:

01.08.96.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-071

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).

96-12-22 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-9665; Docket No. 93-CE-54-AD.

Applicability: Cessna Engine Oil Filter Adapters Assemblies, part numbers 0450404-(all dash numbers), 0556004-(all dash numbers), 0556010-(all dash numbers), 0756023-(all dash numbers), 0756024-(all dash numbers), 1250403-(all dash numbers), 1250417-(all dash numbers), 1250418-(all dash numbers), 1250921-(all dash numbers), and 1250922-(all dash numbers), installed on, but not limited to, the following:

(1) Cessna Models 100, 200, 300, and 400 Series airplanes (all serial numbers), certificated in any category, that are equipped with at least one Teledyne Continental Motors (TCM) engine.

(2) Airplanes that have an affected full flow engine oil adapter installed by field approval, including, but not limited to, the following model or series airplanes, certificated in any category:

Manufacturer	Series/Models
Rockwell/Aero Commander/Meyers	200 Series
Twin Commander	Models 500A and 685
Beech	33, 35, 36, and 55 Series
Piper	PA46 Series
Navion	Rangemaster 17 Series
Wren	Model 460
Bellanca	260 and 300 Series

(3) Airplanes equipped with any of the following Teledyne Continental Motors model or model series engines:

O-200	O-470	IO-470
TSIO-470	O-520	IO-520
TSIO-520	GTSIO-520	IO-550
TSIO-550		

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

NOTE 2: This AD does not apply to engine oil filter adapter assemblies manufactured by Teledyne Continental Motors (See Figure 1 of this AD).

Compliance: Required initially as specified in both of the following, and thereafter as indicated in the body of this AD:

1. Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD or when the engine oil filter is removed, whichever occurs first; and

2. Every time the engine oil filter is removed.

To prevent loss of engine oil caused by loose or separated oil filter adapters, which could result in engine stoppage while in flight and loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) For airplanes with engine oil filter adapter assemblies that do not have torque putty between the engine filter adapter assembly, nut, and oil pump housing, accomplish the following:

- (1) Inspect the adapter locking nut installation for evidence of oil leakage.
- (2) Check the torque of the adapter nut installation and ensure that the torque value is within the limits of 50 through 60 foot pounds.
- (3) If evidence of oil leakage is found or the torque is not within the 50 through 60-foot pound limit, prior to further flight, remove the adapter and filter assembly, and:
 - (i) Inspect the threads of the adapter assembly and engine for signs of damaged or cracked threads; and
 - (ii) Replace any adapter assembly and engine oil pump housing (if necessary) that have evidence of thread damage or cracks.
- (4) Apply torque putty between the engine filter adapter assembly, nut, and oil pump housing as specified in Figure 1 of this AD.
- (5) Reassemble the engine oil filter assembly.

(b) For airplanes with torque putty between the engine filter adapter assembly, nut, and oil pump housing, inspect the torque putty for misalignment, evidence of oil leakage, or cracks.

(1) If any misalignment, evidence of oil leakage, or torque putty cracks are found, prior to further flight, accomplish the requirements specified in paragraph (a) of this AD, including all subparagraphs.

(2) If no misalignment, evidence of oil leakage, or torque putty cracks are found, reinspect at intervals not to exceed 100 hours TIS until the engine oil filter is removed.

(c) Replacing the engine oil filter adapter assembly does not eliminate the repetitive inspection requirement of this AD.

(d) The repetitive inspections of the torque putty as required by this AD may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.11 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.11).

(e) 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.

(f) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

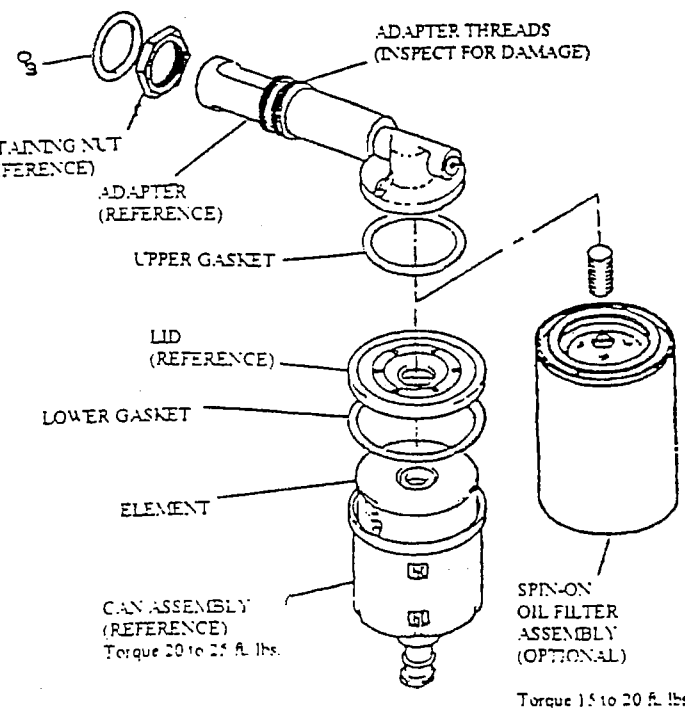
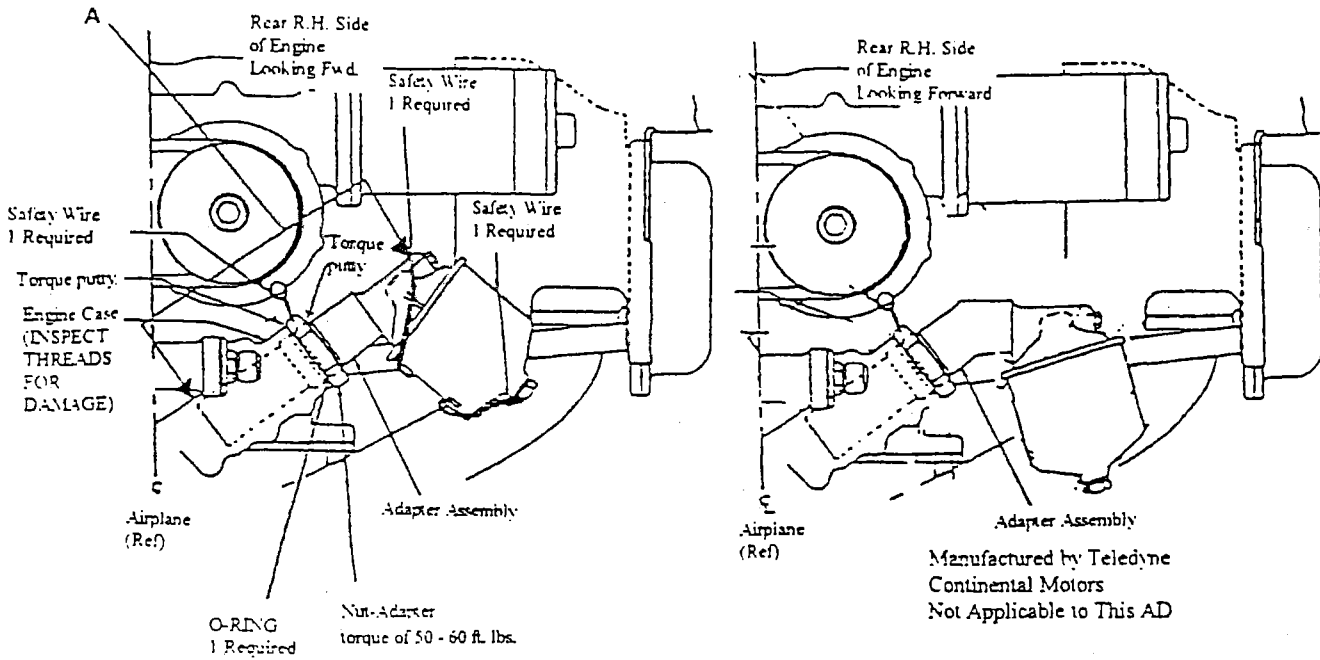
NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(g) Information related to this AD may be examined at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

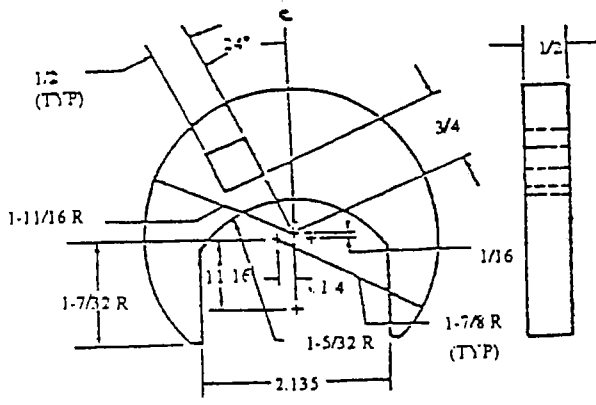
(h) This amendment becomes effective on July 31, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Paul O. Pendleton, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4143; facsimile (316) 946-4407.



DETAIL A



ALL DIMENSIONS ARE INCHES
 MATERIAL: 4130 (Rc. 35-38)
 TOOL NUMBER SE709 IS AVAILABLE FROM THE CESSNA SERVICE PARTS CENTER
 Snap-On crows foot P/N AN8508-34A.
 have ground down the ends for clearance

Figure 1 Oil Filter Adapter Installation
 AD 96-12-22

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

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 90

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.

97-013 KONTROLL AV SLANGER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller listet i vedlagte kopi av FAA AD 97-01-13.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-01-13.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-01-13, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 97-01-13.

Gyldighetsdato:

01.03.97.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

97-01-13 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-9884; Docket No. 96-CE-46-AD.

Applicability: All serial numbers of Models 150, 150A, 150B, 150C, 150D, 150E, 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L, 150M, A150K, A150L, A150M, F150F, F150G, F150H, F150J, F150K, F150L, F150M, FA150K, FA150L, FRA150L, FRA150M, 152, A152, F152, FA152, 172, 172A, 172B, 172C, 172D, 172E, 172F, 172G, 172H, 172I, 172K, 172L, 172M, 172N, 172P, 172Q, 172RG, FP172, F172D, F172E, F172F, F172G, F172H, F172K, F172L, F172M, F172N, F172P, FR172E, FR172F, FR172G, FR172H, FR172J, FR172K, P172D, R172E(T41), R172F(T41), R172G(T41), R172H(T41), R172J, R172K, 175, 175A, 175B, 175C, 177, 177A, 177B, 177RG, F177RG, 180, 180A, 180B, 180C, 180D, 180E, 180F, 180G, 180H, 180J, 180K, 182, 182A, 182B, 182C, 182D, 182E, 182F, 182G, 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N, 182P, 182Q, 182R, F182P, F182Q, FR182, T182, R182, TR182, 185, 185A, 185B, 185C, 185D, 185E, A185E, A185F, 188, 188A, 188B, A188, A188A, A188B, T188C, 206, P206A, P206B, P206C, P206D, P206E, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D, TU206E, TU206F, TU206G, TP206, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D, TP206E, U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F, U206G, 207, 207A, T207, T207A, 208, 208B, 210, 210A, 210B, 210C, 210D, 210E, 210F, 210G, 210H, 210J, 210K, 210L, 210M, 210N, 210R, T210F, P210N, P210R, 210-5 (205), 210-5A (205A), T303, 310P, 310Q, 310R, T310P, 310Q, 310R, 335, 336, 337, 337A, 337B, 337C, 337D, 337E, 337F, 337G, 337H, F337E, F337F, F337G, F337H, FT337E, FT337F, FT337GP, FT337HP, FTB337, T337B, T337C, T337D, T337E, T337F, T337G, T337H, T337H-SP, M337B, P337H, 340, 340A, 401, 401A, 401B, 402, 402A, 402B, 402C, 404, F406, 411, 411A, 414, 414A, 421, 421A, 421B, 421C, and 425 airplanes, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent fuel, oil, or hydraulic systems failure caused by a collapsed hose, accomplish the following:

(a) Within the next 60 hours time-in-service or within the next 60 calendar days, whichever occurs first, check the airplane maintenance records for any fuel, oil, or hydraulic hose, Cessna part number (P/N) S51-10, replaced between March 1995 and February 3, 1997 (the effective date of this AD).

(b) Prior to further flight after the check required by paragraph (a) of this AD, physically check any fuel, oil, or hydraulic hose, Cessna P/N S51-10, that has been replaced between March 1995 and February 3, 1997 (the effective date of this AD) for a diagonal or spiral external reinforcement wrap in accordance with the **ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS** of the applicable service bulletin presented below:

- (1) REIMS/CESSNA Service Bulletin (SB) CAB96-21, dated October 18, 1996; Model Affected: F406
- (2) Cessna Aircraft Company SB CQB96-3, dated October 18, 1996; Model Affected: 425
- (3) Cessna Aircraft Company SB SEB96-15, dated October 18, 1996; Models Affected: 150, 150A, 150B, 150C, 150D, 150E, 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L, 150M, A150K, A150L, A150M, F150F, F150G, F150H, F150J, F150K, F150L, F150M, FA150K, FA150L, FRA150L, FRA150M, 152, A152, F152, FA152, 172, 172A, 172B, 172C, 172D, 172E, 172F, 172G, 172H, 172I, 172K, 172L, 172M, 172N, 172P, 172Q, FP172, F172D, F172E, F172F, F172G, F172H, F172K, F172L, F172M, F172N, F172P, FR172E, FR172F, FR172G, FR172H, FR172J, FR172K, 175, 175A, 175B, 175C, P172D, R172E(T41), R172F(T41), R172G(T41), R172H(T41), R172J, R172K, 172RG, 177, 177A, 177B, 177RG, F177RG, 180, 180A, 180B, 180C, 180D, 180E, 180F, 180G, 180H, 180J, 180K, 182, 182A, 182B, 182C, 182D, 182E, 182F, 182G, 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N, 182P, 182Q, 182R, F182P, F182Q, FR182, R182, T182, TR182, 185, 185A, 185B, 185C, 185D, 185E, A185E, A185F, 188, 188A, 188B, A188, A188A, A188B, T188C, 206, U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F, U206G, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D, TU206E, TU206F, TU206G, P206A, P206B, P206C, P206D, P206E, TP206, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D, TP206E, 207, 207A, T207, T207A, 210, 210-5 (205), 210-5A (205A), 210A, 210B, 210C, 210D, 210E, 210F, 210G, 210H, 210J, 210K, 210L, 210M, 210N, 210R, P210N, P210R, and T210F.

2 97-01-13

(4) Cessna Aircraft Company SB CAB96-15, Revision 1, October 18, 1996; Models Affected: 208 and 208B.

(5) Cessna Aircraft Company SB MEB96-10, dated October 18, 1996; Models Affected: T303, 310P, 310Q, 310R, T310P, 310Q, 310R, 335, 336, 337, 337A, 337B, 337C, 337D, 337E, 337F, 337G, 337H, F337E, F337F, F337G, F337H, FT337E, FT337F, FT337GP, FT337HP, FTB337, T337B, T337C, T337D, T337E, T337F, T337G, T337H, T337H-SP, M337B, P337H, 340, 340A, 401, 401A, 401B, 402, 402A, 402B, 402C, 404, 411, 411A, 414, 414A, 421, 421A, 421B, and 421C.

NOTE 2: Figure 1 of this AD is included to show the diagonal or spiral external reinforcement wrap on the hose that is referenced in the check required by paragraph (b) of this AD.

(c) Prior to further flight after the check required by paragraph (b) of this AD, replace any Cessna P/N S51-10 that has a diagonal or spiral pattern external reinforcement wrap with a Cessna P/N S51-10 hose that has a criss-cross pattern external wrap. Accomplish this replacement in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS of the applicable service bulletin in paragraph (b) of this AD.

NOTE 3: Cessna Model 208 airplanes (serial number 20800241 through 20800258) and Model 208B (serial number 208B0416 through 208B0560) had Cessna P/N S51-10 hoses with a diagonal or spiral external reinforcement wrap installed at manufacture. All other airplanes may have had the hose installed by field approval. Cessna determined that these hoses were available for distribution between March 28, 1995 and June 28, 1996.

(d) As of the effective date of this AD, no person shall install a fuel, oil, or hydraulic hose having Cessna P/N S51-10 with a diagonal or spiral external reinforcement wrap.

(e) The checks required by paragraphs (a) and (b) of this AD may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.11 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.11).

(f) 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.

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office.

NOTE 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita Aircraft Certification Office.

(h) The hose check and replacement required by this AD shall be done in accordance with the following applicable service bulletins:

- REIMS/CESSNA Service Bulletin (SB) CAB96-21, dated October 18, 1996; Model Affected: F406
- Cessna Aircraft Company SB CQB96-3, dated October 18, 1996; Model Affected: 425
- Cessna Aircraft Company SB SEB96-15, dated October 18, 1996; Models Affected: 150, 150A, 150B, 150C, 150D, 150E, 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L, 150M, A150K, A150L, A150M, F150F, F150G, F150H, F150J, F150K, F150L, F150M, FA150K, FA150L, FRA150L, FRA150M, 152, A152, F152, FA152, 172, 172A, 172B, 172C, 172D, 172E, 172F, 172G, 172H, 172I, 172K, 172L, 172M, 172N, 172P, 172Q, FP172, F172D, F172E, F172F, F172G, F172H, F172K, F172L, F172M, F172N, F172P, FR172E, FR172F, FR172G, FR172H, FR172J, FR172K, 175, 175A, 175B, 175C, P172D, R172E(T41), R172F(T41), R172G(T41), R172H(T41), R172J, R172K, 172RG, 177, 177A, 177B, 177RG, F177RG, 180, 180A, 180B, 180C, 180D, 180E, 180F, 180G, 180H, 180J, 180K, 182, 182A, 182B, 182C, 182D, 182E, 182F, 182G, 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N, 182P, 182Q, 182R, F182P, F182Q, FR182, R182, T182, TR182, 185, 185A, 185B, 185C, 185D, 185E, A185E, A185F, 188, 188A, 188B, A188, A188A, A188B, T188C, 206, U206, U206A, U206B, U206C, U206D, U206E, U206F, U206G, TU206A, TU206B, TU206C, TU206D, TU206E, TU206F, TU206G, P206A, P206B, P206C, P206D, P206E, TP206, TP206A, TP206B, TP206C, TP206D, TP206E, 207, 207A, T207, T207A, 210, 210-5 (205), 210-5A (205A), 210A, 210B, 210C, 210D, 210E, 210F, 210G, 210H, 210J, 210K, 210L, 210M, 210N, 210R, P210N, P210R, and T210F.
- Cessna Aircraft Company SB CAB96-15, Revision 1, October 18, 1996; Models Affected: 208 and 208B.
- Cessna Aircraft Company SB MEB96-10, dated October 18, 1996; Models Affected: T303, 310P, 310Q, 310R, T310P, 310Q, 310R, 335, 336, 337, 337A, 337B, 337C, 337D, 337E, 337F, 337G, 337H, F337E, F337F, F337G, F337H, FT337E, FT337F, FT337GP, FT337HP, FTB337, T337B, T337C, T337D, T337E, T337F, T337G, T337H, T337H-SP, M337B, P337H, 340, 340A, 401, 401A, 401B, 402, 402A, 402B, 402C, 404, 411, 411A, 414, 414A, 421, 421A, 421B, and 421C.

This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

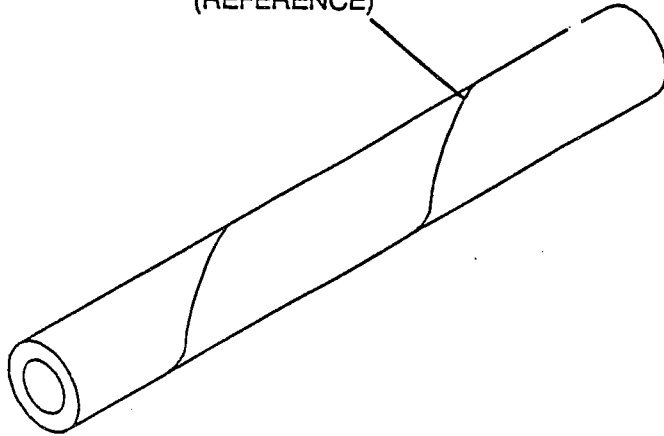
(i) This amendment becomes effective on February 3, 1997.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

John C. Pearson, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4134, facsimile (316) 946-4407.

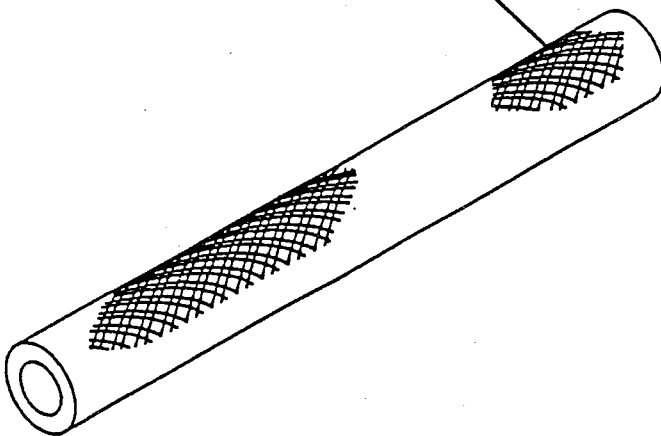
AD 97-01-13
Figure 1

REINFORCEMENT
WRAPPED IN ONLY ONE
(DIAGONAL) DIRECTION
(REFERENCE)



OLD STYLE S51-10 HOSE
WITH REINFORCEMENT
WRAPPED IN ONLY ONE
(DIAGONAL) DIRECTION THE
LENGTH OF THE HOSE
(REMOVE AND REPLACE WITH
REPLACEMENT STYLE HOSE)

CRISSCROSS
OR BRAIDED
REINFORCEMENT
(REFERENCE)



REPLACEMENT STYLE S51-10
HOSE WITH A CRISS-CROSS
OR BRAIDED REINFORCEMENT
PATTERN

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 91

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.

98-001 REVISJON AV FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, modell 208, 208A, 208B, 425 og 441 .

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-25-04.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-25-04, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 97-25-04.

Gyldighetsdato:

01.01.98.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

97-25-04 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10227; Docket No. 97-CE-19-AD.

Applicability: Models 208, 208A, 208B, 425, and 441 airplanes, all serial numbers, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 30 days after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent loss of airplane control or engine overspeed with consequent loss of engine power caused by the power levers being positioned below the flight idle stop while the airplane is in flight, accomplish the following:

(a) Amend the Limitations Section of the airplane flight manual (AFM) by inserting the following language:

"Positioning of power levers below the flight idle stop while the airplane is in flight is prohibited. Such positioning may lead to loss of airplane control or may result in an overspeed condition and consequent loss of engine power."

(b) This action may be accomplished by incorporating a copy of this AD into the Limitations Section of the AFM.

(c) Amending the AFM, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(d) 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.

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA, 1801 Airport Road, Wichita, Kansas. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(f) Information related to this AD may be examined at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(g) This amendment (39-10227) becomes effective on January 21, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

William Schinstock, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4162; facsimile (316) 946-4407.

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 92

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.

98-014 REVISJON AV FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, modell 172R og 182S som har serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA Priority AD 98-01-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA Priority AD 98-01-01.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA Priority AD 98-01-01, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA Priority AD 98-01-01.

Gyldighetsdato:

1998-02-01.



PRIORITY LETTER AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

DATE: December 22, 1997
98-01-01

Events Leading to This Priority Letter

The Federal Aviation Administration (FAA) has received reports of improper installation of the identification placard on the alternate static air source. This placard was installed on the valve body in a location that covers the external orifice, which is the inlet for static air reference into the valve.

Cessna discovered the problem during a preflight static check on a Model 172R airplane. Further investigation and a purge of stock at the manufacturing facility revealed 21 valve assemblies having the identification placard installed over the static air reference orifice. Cessna has no way of verifying how many of these assemblies were manufactured and sent to the field with the identification placard installed over the static air reference orifice.

Several of these assemblies have been identified and corrected on the above-referenced airplanes. The FAA has no way of determining which airplanes have the remaining problem alternate static air source assemblies installed without having all of the affected airplanes inspected.

These assemblies are required for flight into instrument flight rules (IFR) conditions as defined in section 91.411 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 91.411). Use of these assemblies is optional in visual flight rules (VFR) conditions.

If these assemblies are not identified and reworked or replaced, selection of the alternate air source will cause the altimeter, airspeed, and vertical speed indicators to display erroneous indications. This could cause the pilot to react to incorrect flight information and possibly result in loss of control of the airplane.

Relevant Service Information

Cessna has issued Service Bulletin No. SB97-34-02, Revision 1, dated December 23, 1997, which includes:

- procedures for inspecting the alternate static air source valve to assure that the alternate static air source port is not restricted by the identification placard and to assure that the valve body does not separate from the valve flange;
- procedures for reworking the alternate static air source valve if the port is restricted; and
- reference to replacing the alternate static air valve assembly if the valve body separates from the valve flange in accordance with the maintenance manual.

Cessna is providing warranty credit for both labor and parts for required inspections, reworks, and replacements.

The FAA's Determination

After examining the circumstances and reviewing all available information related to the situation described above, including the service information previously referenced, the FAA has determined that AD action should be taken to prevent erroneous indications from the altimeter, airspeed, and vertical speed indicators, which could cause the pilot to react to incorrect flight information and possibly result in loss of control of the airplane.

Explanation of the Provisions of This Priority Letter AD

Since an unsafe condition has been identified that is likely to exist or develop on other Cessna Models 172R and 182S airplanes of this same type design, the FAA is issuing a priority letter AD. This priority letter AD requires the following:

- immediately fabricating placards that prohibit operation in IFR conditions and prohibit use of the alternate static air source, and installing these placards in the cockpit within the pilot's clear view;
- eventually inspecting the alternate static air source valve to assure that the alternate static air source port is not restricted by the identification placard and to assure that the valve body does not separate from the valve flange;
- reworking the alternate static air source assembly if the port is restricted; and
- replacing the alternate static air source assembly if the valve body separates from the valve flange.

Accomplishment of the inspection and rework is required in accordance with the previously referenced service information. Accomplishment of the replacement is required in accordance with the applicable maintenance manual.

The AD

This rule is issued under 49 U.S.C. Section 44701 (formerly section 601 of the Federal Aviation Act of 1958), pursuant to the authority delegated to me by the Administrator, and is effective immediately upon receipt of this priority letter.

2 98-01-01

8-01-01 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Priority Letter issued on December 22, 1997. Docket No. 97-CE-150-AD.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

Model 172R Airplanes: serial numbers 17280003 through 17280171, 17280173 through 17280175, 17280177 through 17280179, 17280182 through 17280184, 17280186, 17280189, 17280190, 17280192 through 17280212, 17280214, 17280216 through 17280221, 17280223 through 17280236, 17280239 through 17280251, 17280253 through 17280263, 17280265, 17280268, 17280270 through 17280272, 17280283, 17280297, and 17280301; and

Model 182S Airplanes: serial numbers 18280001, 1820002, 18280004 through 18280045, 18280048 through 18280060, 1820062 through 18280064, 18280067, and 18280070.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (h) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this priority letter AD, unless already accomplished.

To prevent erroneous indications from the altimeter, airspeed, and vertical speed indicators, which could cause the pilot to react to incorrect flight information and possibly result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Prior to further flight after receipt of this priority letter AD, fabricate placards with the following words, using letters at least 1/8-inch in height, and install these placards in the cockpit within the pilot's clear view:

- (1) "IFR operation is prohibited."
- (2) "Use of the alternate static air source is prohibited."

(b) Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after receipt of this priority letter AD or within the next 4 calendar months after receipt of this priority letter AD, whichever occurs first, inspect the alternate static air source valve to assure that the alternate static air source valve is not restricted by the identification placard and to assure that the valve body does not separate from the valve flange in accordance with Cessna Service Bulletin No. SB97-34-02, Revision 1, dated December 22, 1997.

(1) If the alternate static air source valve is restricted, prior to further flight after the inspection required by paragraph (b) of this AD, rework the alternate static air source assembly in accordance with Cessna Service Bulletin No. SB97-34-02, Revision 1, dated December 22, 1997.

(2) If the valve body separates from the valve flange, replace the alternate static air source assembly in accordance with the maintenance manual at one of the compliance times presented below (paragraph (b)(2)(i) or (b)(2)(ii) of this AD):

(i) Prior to further flight to eliminate the operating limitations required by the placards in paragraphs (a), (a)(1), and (a)(2) of this AD; or

(ii) Within the next 25 hours TIS after the inspection provided the operating limitations required by the placards in paragraphs (a), (a)(1), and (a)(2) of this AD are adhered to.

(c) The placard requirements of paragraphs (a), (a)(1), and (a)(2) of this AD may be eliminated when the inspection, rework, and replacement requirements are accomplished as specified in paragraphs (b), (b)(1), and (b)(2) of this AD.

(d) The inspection, rework, and replacement requirements specified in paragraphs (b), (b)(1), and (b)(2) of this AD may be accomplished at any time prior to "within the next 100 hours TIS after receipt of this priority letter AD or within the next 4 calendar months after receipt of this priority letter AD, whichever occurs first."

(e) Within 10 days after the inspection required by paragraph (b) of this AD, send the results of the inspection in writing to the FAA at the address specified in paragraph (h) of this. Include the serial number of the airplane and state whether the alternate static air source assembly needed to be reworked or replaced. (Reporting approved by the Office of Management and Budget under OMB No. 2120-0056).

(f) Fabricating and installing the placards as required by paragraph (a) of this AD may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(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) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(i) Copies of the applicable service information may be obtained from the Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 941-5800; facsimile: (316) 942-9006. This information may also be examined at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(j) Priority Letter AD 98-01-01, issued December 22, 1997, becomes effective immediately upon receipt.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Mr. Joel Ligon, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4138; facsimile (316) 946-4407.

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 93

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.

98-015 SPREKKONTROLL AV MOTORFESTET

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, modell 402C og 414A, som har serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 97-26-16.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-26-16.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-26-16, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 97-26-16.

Gyldighetsdato:

1998-02-01.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

97-26-16 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10259; Docket No. 90-CE-28-AD. Supersedes AD 85-13-03 R2, Amendment 39-5147.

Applicability: Airplanes with the following model and serial number designations, certificated in any category:

Model	Serial Numbers
402C	402C0001 through 402C0808
414A	414A0001 through 414A1206

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent failure of the engine mount beam caused by fatigue cracks, which could result in loss of the engine with consequent loss of the airplane, accomplish the following:

(a) For airplanes with Cessna Kit SK414-17 incorporated, within the next 1,600 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD (to coincide with the next engine overhaul), incorporate Cessna Kit SK414-19-1, and one of the following, as applicable, in accordance with the instructions to Service Kit SK414-19B, Revised: March 4, 1986:

- (1) Cessna Kit SK414-19-2: All of the affected Models 402C and 414A airplanes that are equipped with propeller unfeathering accumulators;
- (2) Cessna Kit SK414-19-3: Model 402C airplanes, serial numbers 402C0001 through 402C0468; and Model 414A airplanes, serial numbers 414A0001 through 414A0646;
- (3) Cessna Kit SK414-19-5: Model 402C airplanes, serial numbers 402C0469 through 402C0808; and Model 414A airplanes, serial numbers 414A0647 through 414A1206.

(b) For airplanes without Cessna Kit SK414-17 incorporated, within the next 200 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD (to coincide with the next inspection that would have been required by AD 85-13-03 R2, which is superseded by this AD), incorporate Cessna Kit SK414-19-1, and one of the following, as applicable, in accordance with the instructions to Service Kit SK414-19B, Revised: March 4, 1986:

- (1) Cessna Kit SK414-19-2: All of the affected Models 402C and 414A airplanes that are equipped with propeller unfeathering accumulators;
- (2) Cessna Kit SK414-19-4: Model 402C airplanes, serial numbers 402C0001 through 402C0468; and Model 414A airplanes, serial numbers 414A0001 through 414A0646;
- (3) Cessna Kit SK414-19-5: Model 402C airplanes, serial numbers 402C0469 through 402C0808; and Model 414A airplanes, serial numbers 414A0647 through 414A1206.

(c) Within 9,600 hours TIS after the modification required by paragraph (a) or (b) of this AD, as applicable, and thereafter at intervals not to exceed 9,600 hours TIS, inspect, using radiographic methods, the engine mount beams for cracks in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Attachment to Service Bulletin MEB85-3, Revised - August 23, 1985, as referenced in Cessna Service Bulletin MEB85-3, Revision 2, dated October 23, 1987.

(1) If any crack is found in the left side (vertical portion) of the left engine beam of either nacelle, prior to further flight, obtain a repair scheme from the manufacturer through the FAA, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), at the address specified in paragraph (g) of this AD, and then incorporate this repair scheme.

(2) If cracks are found in the top (horizontal portion) of the engine beam and the total length of the cracks is less than 1.75 inches, prior to further flight, stop drill each end of each crack using a 0.098-inch drill bit.

(3) If cracks are found in the top (horizontal portion) of the engine beam and the total length of the cracks is equal to or greater than 1.75 inches, but less than 2.75 inches, prior to further flight, obtain a repair scheme from the manufacturer through the FAA, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), at the address specified in paragraph (g) of this AD, and then incorporate this repair scheme.

(4) If cracks are found in the top (horizontal portion) of the engine beam and the total length of the cracks is equal to or greater than 2.75 inches, prior to further flight, replace the engine beam with a part number specified in the instructions to Service Kit SK414-19B, Revised: March 4, 1986.

(d) If parts for any of the engine beam modifications required by paragraphs (a) and (b) of this AD have been ordered from the manufacturer but are not available, accomplish the following in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Attachment to Service Bulletin MEB85-3, Revised - August 23, 1985, as referenced in Cessna Service Bulletin MEB85-3, Revision 2, dated October 23, 1987:

(1) For airplanes with Cessna Kit SK414-17 incorporated, within the next 1,600 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD (to coincide with the next engine overhaul); and thereafter at intervals not to exceed 1,600 hours TIS; provided no provision specified in paragraph (e) of this AD occurs, inspect the engine mount beams using radiographic methods.

(2) For airplanes without Cessna Kit SK414-17 incorporated, within the next 200 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD (to coincide with next inspection that would have been required by AD 85-13-03 R2, which is superseded by this AD); and thereafter at intervals not to exceed 200 hours TIS; provided no provision specified in paragraph (e) of this AD occurs, fluorescent penetrant inspect the engine mount beams.

(e) If any one of the following occurs during any of the inspections required by paragraph (d) of this AD, prior to further flight, accomplish the specified actions:

(1) If parts become available, terminate the repetitive inspections specified in paragraph (d) of this AD, incorporate the modification kits as required by paragraph (a) or (b) of this AD, and inspect the engine mount beams as specified in paragraph (c) of this AD;

(2) If any crack is found in the left side (vertical portion) of the left engine beam of either nacelle, obtain a repair scheme from the manufacturer through the FAA, Wichita ACO, at the address specified in paragraph (g) of this AD, incorporate this repair scheme, and continue the repetitive inspections required by paragraph (d) of this AD;

(3) If cracks are found in the top (horizontal portion) of the engine beam and the total length of the cracks is less than 1.75 inches, stop drill each end of each crack using a 0.098-inch drill bit, and continue the repetitive inspections required by paragraph (d) of this AD;

(4) If cracks are found in the top (horizontal portion) of the engine beam and the total length of the cracks is equal to or greater than 1.75 inches, but less than 2.75 inches, obtain a repair scheme from the manufacturer through the FAA, Wichita ACO, at the address specified in paragraph (g) of this AD, incorporate this repair scheme, and continue the repetitive inspections required by paragraph (d) of this AD; or

(5) If cracks are found in the top (horizontal portion) of the engine beam and the total length of the cracks is equal to or greater than 2.75 inches, replace the engine beam with a part number specified in the instructions to Service Kit SK414-19B, Revised: March 4, 1986, and inspect the engine mount beams as specified in paragraph (c) of this AD.

(f) 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.

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita ACO, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 85-13-03 R2 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(h) The modifications required by this AD shall be done in accordance with Service Kit SK414-19B, Revised: March 4, 1986. The inspections required by this AD shall be done in accordance with Attachment to Service Bulletin MEB85-3, Revised - August 23, 1985, as referenced in Cessna Service Bulletin MEB85-3, Revision 2, dated October 23, 1987. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from the Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(i) This amendment (39-10259) becomes effective on February 2, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: David L. Ostrodka, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4129; facsimile (316) 946-4407.

BLANK

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 94

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.

98-016 KONTROLL AV «CABIN HEATING SYSTEM»

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, modell 172R som har serienummer 17280001 T.O.M 17280305 og som er utstyrt med Aeroquip motor «chaust muffler» med P/N 00624-NH4000011-1071379 0554011-2.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA Priority AD 98-02-05.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA Priority AD 98-02-05, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA Priority AD 98-02-05.

Gyldighetsdato:

1998-02-01.



PRIORITY LETTER AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

DATE: January 9, 1998
98-02-05

This priority letter airworthiness directive (AD) is prompted by reports of the potential for carbon monoxide gas to leak into the cabin heating system and the cabin of certain Cessna Model 172R airplanes. This condition, if not corrected, could result in passenger and pilot injury with consequent loss of control of the airplane.

Cessna Aircraft Company has reported that a quality control problem exists with Aeroquip engine exhaust mufflers installed on certain Cessna Model 172R airplanes. Cessna recently notified the FAA that the Aeroquip muffler, part number (P/N) 00624-NH4000011-10 71379 0554011-2, is installed in approximately 250 Cessna Model 172R airplanes. Cessna has already determined through pressure testing that approximately 5 out of the 25 tested mufflers manufactured by Aeroquip are leaking. These inadequate or failed weldments will permit exhaust gas (including carbon monoxide) leakage from the muffler, and consequently into the airplane's cabin and cockpit area.

After examining the circumstances and reviewing all information related to the situation described above, the FAA has determined that AD action should be taken on Cessna Model 172R airplanes to prevent carbon monoxide gas from entering the airplane's cabin heating system and cabin, which, if not corrected, could result in passenger and pilot injury with consequent loss of control of the airplane.

Since an unsafe condition has been identified (carbon monoxide leakage into the cabin area) that is likely to exist or develop on other Cessna Model 172R airplanes of this same type design, this AD requires, prior to further flight, (1) de-activating the cabin heating system, and (2) fabricating and installing a placard within the pilot's clear view, using 1/8-inch letters with the following words: "CABIN HEATER INOPERATIVE."

This AD also requires, within the next 50 hours time-in-service (TIS), replacing the Aeroquip engine exhaust muffler (P/N 00624-NH4000011-10 71379 0554011-2). If replacement parts are not available, the airplane may continue operation with the heating system disabled for a period not to exceed 6 calendar months after the effective date of this AD.

This rule is issued under 49 U.S.C. Section 44701 (formerly section 601 of the Federal Aviation Act of 1958), pursuant to the authority delegated to me by the Administrator, and is effective immediately upon receipt of this priority letter.

98-02-05 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Priority Letter issued on January 9, 1998. Docket No. 98-CE-06-AD.

Applicability: Model 172R airplanes (serial numbers 17280001 through 17280305), certificated in any category, that are equipped with an Aeroquip engine exhaust muffler (part number 00624-NH4000011-10 71379 0554011-2).

NOTE 1: The letters "PT" or "PTT" stamped on the right-hand external ring that supports the muffler cabin heater shroud indicate that Cessna has built or re-built the part. Parts marked in this manner are not Aeroquip parts.

NOTE 2: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (h) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this priority letter AD, unless already accomplished.

To prevent carbon monoxide gas from entering the airplane's cabin heating system and cabin, which, if not corrected, could result in passenger and pilot injury with consequent loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Prior to further flight after receipt of this priority letter AD, de-activate the cabin heating system by ensuring that the valve mechanism is functional, and that the cabin heat valve lever is safety wired in the down "off" position.

(b) Prior to further flight after receipt of this priority letter AD, fabricate and install a placard near the cabin heat control knob, within the pilot's clear view, using at least 1/8-inch letters with the following words:

PRIORITY LETTER AIRWORTHINESS DIRECTIVE

"CABIN HEATER INOPERATIVE"

(c) Within the next 50 hours time-in-service (TIS) after receipt of this priority letter AD, replace the engine exhaust muffler with a muffler having one of the following part numbers (P/N) in accordance with the appropriate Cessna maintenance manual:

00624-NH4000011-10 71379 0554011-2-PTT, or

0554011-2, or

0554011-6, or

an FAA-approved equivalent part number.

NOTE 3: P/N 0554011-2 will have "PT" stamped on the right-hand external ring that supports the muffler; and, P/N 0554011-6 may have "PT" stamped on the right-hand external ring.

(d) If parts are not available for the replacement required in paragraph (c) of this AD, the airplane may continue to be operated for a period not to exceed 6 calendar months from the date of receipt of this priority letter AD, provided the cabin heating system remains de-activated.

(e) The cabin heating system may be re-activated and the placard required in paragraph (b) of this AD may be removed, once the muffler is replaced in accordance with this priority letter AD.

(f) After receipt of this priority letter AD, no person may install any Aeroquip engine exhaust muffler, P/N 00624-NH4000011-10 71379 0554011-2, on any Cessna Model 172R airplane.

(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, provided the airplane cabin heater system is not used during that flight.

(h) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Rm. 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office.

NOTE 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita Aircraft Certification Office.

(i) Copies of this priority letter AD may be examined at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(j) Priority Letter AD 98-02-05, issued January 9, 1998, becomes effective immediately upon receipt.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Paul Pendleton, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Rm. 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209, telephone (316) 946-4143; facsimile (316) 946-4407.

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
CESSNA - 95

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.

98-030A REVISJON AV FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, følgende modeller:

T210N som har serienummer S/N 21063641 t.o.m. 21064897

P210N som har serienummer S/N P21000386 t.o.m P21000834

P210R alle serienummer

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-05-14 R1.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-05-14 R1, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-05-14 R1.

Gyldighetsdato:

1998-11-01.

REVISED AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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 September 1998.

98-05-14 R1 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10773; Docket No. 97-CE-62-AD; Revises AD 98-05-14, Amendment 39-10375.

Applicability: Models T210N (serial numbers 21063641 through 21064897), P210N (serial numbers P21000386 through P21000834), and P210R (all serial numbers) airplanes; certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) Within 30 days after April 30, 1998 (the effective date AD 98-05-14), accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

NOTE 2: Operators should initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

“WARNING

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

- During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

Unusually extensive ice accumulation on the airframe and windshield in areas not normally observed to collect ice.

Accumulation of ice on the lower surface of the wing aft of the protected area.

- Since the autopilot, when installed and operating, may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in icing conditions.

- All wing icing inspection lights must be operative prior to flight into known or forecast icing conditions at night. [NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Normal Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

“THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS MAY BE CONDUCTIVE TO SEVERE IN-FLIGHT ICING:

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.
- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

PROCEDURES FOR EXITING THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

• Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.

- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps when holding in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control.”

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(c) 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.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment revises AD 98-05-14, Amendment 39-10375.

(g) This amendment becomes effective on September 22, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. John P. Dow, Sr., Aerospace Engineer, FAA, Small Airplane Directorate, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106; telephone: (816) 426-6932, facsimile: (816) 426-2169.

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 96

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.

98-031 REVISJON AV FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-28.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-28.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-28, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-04-28.

Gyldighetsdato:

1998-04-01.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

98-04-28 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10340; Docket No. 97-CE-63-AD.

Applicability: Models T303, 310R, T310R, 335, 340A, 402B, 402C, 404, F406, 414, 414A, 421B, 421C, 425, and 441 airplanes (all serial numbers), certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated, unless already accomplished.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) Within 30 days after the effective date of this AD, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

NOTE 2: Operators should initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

"WARNING

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

- During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

- Unusually extensive ice accumulation on the airframe and windshield in areas not normally observed to collect ice.

- Accumulation of ice on the upper surface of the wing, aft of the protected area.

- Accumulation of ice on the engine nacelles and propeller spinners farther aft than normally observed.

- Since the autopilot, when installed and operating, may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in severe icing conditions.

- All wing icing inspection lights must be operative prior to flight into icing conditions at night. [NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]

2 98-04-28

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Normal Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

**"THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS
MAY BE CONDUCTIVE TO SEVERE
IN-FLIGHT ICING:**

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.
- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

**PROCEDURES FOR EXITING
THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:**

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

- Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.
- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps when holding in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control."

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(c) 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.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment (39-10340) becomes effective on March 13, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. John P. Dow, Sr., Aerospace Engineer, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106, telephone (816) 426-6932, facsimile (816) 426-2169.

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 97

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.

98-066 UTFØRELSE AV CESSNA SB97-53-02

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 98-14-07.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-14-07.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-14-07, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-14-07.

Gyldighetsdato:

1998-08-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



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).

98-14-07 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10641; Docket No. 97-CE-96-AD.

Applicability: Model 172R airplanes with the following serial numbers, certificated in any category:

17280004 through 17280016,	17280101 through 17280113,
17280018 through 17280050,	17280115,
17280052 through 17280058,	17280116,
17280060 through 17280062,	17280118 through 17280125,
17280064,	17280128 through 17280131,
17280066 through 17280082,	and 17280138
17280085 through 17280099,	

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent reduced structural rigidity at the lower forward doorpost bulkhead, which could result in structural cracking and possible loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Modify the lower forward doorpost of the affected airplanes by installing the specified rivets in accordance with Cessna Service Bulletin No. SB97-53-02, dated September 15, 1997.

(b) 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.

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(d) The modification required by this AD shall be done in accordance with Cessna Service Bulletin No. SB97-53-02, dated September 15, 1997. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The Cessna Aircraft Company, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(e) This amendment becomes effective on August 16, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Eual Conditt, Senior Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209, telephone: (316) 946-4128; facsimile: (316) 946-4407.

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 98

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.

98-067 UTFØRELSE AV CESSNA SERVICE BULLETINS

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av
FAA AD 98-13-41.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-13-41.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-13-41, med virkning fra denne
LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-13-41.

Gyldighetsdato:

1998-08-01.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

98-13-41 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10634; Docket No. 98-CE-60-AD.

Applicability: Model 172R airplanes with serial numbers 17280001 through 17280475 and 17280506, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 25 hours time-in-service (TIS), after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent loss of aileron and elevator control, which could result in loss of directional control of the airplane, accomplish the following:

NOTE 2: Some airplane serial numbers may appear in all of the actions required by this AD and some airplane serial numbers may only appear in one action required by this AD. It is recommended to look at each group of serial numbers closely.

(a) For Cessna Model 172R airplanes with serial numbers 17280001 through 17280326, 17280328, 17280330 through 17280335, 17280337, 17280339 through 17280342, 17280345, 17280346, 17280350, 17280353 through 17280359, 17280361 through 17280364, 17280366, 17280367, 17280371, 17280377, 17280380 through 17280383, 17280385, 17280387, 17280390, 17280391, 17280393, 17280397, 17280423, 17280432 through 17280434, 17280440, 17280441, 17280457, 17280460, 17280461, 17280465 through 17280470, and 17280474:

(1) Inspect the aileron control cables in the center console area for incorrect routing over the cable guard, fraying or damage in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna Service Bulletin (SB) No. SB98-27-02, dated May 11, 1998.

(2) Prior to further flight, re-route any aileron control cable found out of place, and replace any aileron control cable found frayed or damaged in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna SB No. SB98-27-02, dated May 11, 1998.

(b) For Cessna Model 172R airplanes with serial numbers 17280002, 17280004, 17280021, 17280024, 17280069 through 17280073, 17280075, 17280077, 17280079 through 17280081, 17280083, 17280086, 17280092, 17280095, 17280109, 17280114, 17280120 through 17280124, 17280127, 17280133, 17280136, 17280147, 17280148, 17280150, 17280159, 17280163, 17280171, 17280207, 17280214, 17280224, 17280234, 17280239, 17280242, 17280248, 17280251, 17280253, 17280257, 17280262, 17280275, 17280281, 17280282, 17280285, 17280287, 17280292, 17280301, 17280305, 17280329, 17280337, 17280338, 17280341, 17280342, 17280343, 17280345, 17280351, 17280354, 17280356, 17280357, 17280359, 17280365, 17280429, and 17280506 that were not factory equipped with an autopilot:

(1) Inspect the right-hand wing for an incorrectly routed aileron control cable in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna SB No. SB98-27-05, dated June 1, 1998.

(2) If the aileron control cable is mis-routed, prior to further flight, correct the routing, and if there is fraying or damage to the aileron control cable, prior to further flight, replace the control cable in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna SB No. SB98-27-05, dated June 1, 1998.

(c) For Cessna Model 172R airplanes with serial numbers 17280001 through 17280349:

(1) Inspect for a loose or incorrectly installed center lock clamp on the forward aileron control cable drum in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna SB No. SB98-27-03, dated June 1, 1998.

(2) If the center lock clamp is loose or is installed incorrectly, prior to further flight, correct and adjust appropriately in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna SB No. SB98-27-03, dated June 1, 1998.

(d) For Cessna Model 172R airplanes with serial numbers 17280001 through 17280475:

2 98-13-41

(1) Inspect for loose or missing elevator trim actuator mounting screws, loose rudder circuit pulleys, missing rudder cable guard pins, incorrect elevator trim cable routing, aileron control cable clearance, and flight control cable tension or rigging outside the design specifications in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna SB No. SB98-27-06, dated June 15, 1998.

(2) If any condition in paragraph (d)(1) of this AD is found, prior to further flight, repair, replace, or correct in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna SB No. SB98-27-06, dated June 15, 1998.

(e) If any of the conditions noted above in paragraphs (a), (b), (c), or (d) of this AD are found within 10 days of the inspection, report the condition found, date of inspection, and the serial number of the airplane to Doyle M. King, Jr., Manager, Wichita Manufacturing Inspection, Office, 1801 Airport Road, Room 101, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209. Reporting requirements have been approved by the Office of Management and Budget and assigned OMB control number 2120-0056.

(f) 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.

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(h) The inspections, repairs, replacements, adjustments, and corrections required by this AD shall be done in accordance with Cessna Service Bulletins No. SB98-27-02, dated May 11, 1998, No. SB98-27-03, dated June 1, 1998, No. SB98-27-05, dated June 1, 1998, and No. SB98-27-06, dated June 15, 1998. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The Cessna Aircraft Company, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) This amendment becomes effective on August 18, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Joel M. Ligon, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209, telephone: (316) 946-4138; facsimile: (316) 946-4407.

BLANK

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 99

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.

98-070 UTFØRELSE AV CESSNA SERVICE BULLETIN

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle 206 og U206 modeller.

Påbudet omfatter:

For å bedre muligheten for nødevakuering og bruk av døren ved dårlige lysforhold, skal Cessna Single Engine Service Bulletin No 91-4, datert 1991-03-22, utføres.

SB No. 91-4 innfører forbedret operasjon av cargodøren ved å fjærbelaste et håndtak i bakre dør. Dette medfører at håndtaket automatisk går til riktig posisjon for endelig åpning etter at døren er ført ut av lukket posisjon. Videre skal det installeres to plakater med forbedret åpningsinstruksjon i forhold til eksisterende skilter.

Tid for utførelse:

Innen 1998-10-15.

Referanse:

LFL.

Gyldighetsdato:

1998-09-01.

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 100

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.

98-072 KONTROLL AV VINGER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 98-16-04.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-16-04.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-16-04, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-16-04.

Gyldighetsdato:

1998-09-01.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

98-16-04 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10679; Docket No. 97-CE-14-AD.

Applicability: The following airplane models, all serial numbers, certificated in any category, that have wing extension supplemental type certificate (STC) SA00276NY or supplemental type approval (STA) SA93-136 incorporated.

NOTE 1: The STA is the Canadian version of the U.S. STC.

Models

180, 180A, 180B, 180C, 180D, 180E, 180F, 180G, 180H, 180J, 180K, 182, 182A, 182B, 182C, 182D, 182E, 182F, 182G, 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N, 182P, 182Q, 182R, 182S, R182, T182, TR182, 185, 185A, 185B, 185C, 185D, 185E, A185E, A185F

NOTE 2: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 50 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent wing failure during flight caused by the absence of an angle stiffener, which could cause loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Inspect inside the left and right wings, aft of the spar, closest to where the strut connects to the wing, for an angle stiffener along the lower spar cap between Wing Station (W.S.) 90 and W.S. 110 in accordance with Part A of the Accomplishment Instructions of Air Research Technology, Inc. (ART) Service Bulletin (SB) No. SB-1-96, Issue 1, dated April 11, 1996.

(b) If an angle stiffener is not installed, prior to further flight, install a stainless steel reinforcement strap on the underside of each wing, along the spar at W.S. 100.50 in accordance with Part B of the Accomplishment Instructions of ART SB No. SB-1-96, Issue 1, dated April 11, 1996.

(c) 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.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, New York Aircraft Certification Office, 10 Fifth Street, 3rd Floor, Valley Stream, New York, 11581-1200. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, New York Aircraft Certification Office.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the New York Aircraft Certification Office.

(e) The inspection and installation required by this AD shall be done in accordance with Air Research Technology Service Bulletin No. SB-1-96, Issue 1, dated April 11, 1996. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from Air Research Technology, Inc., 3440 McCarthy, Montreal, Quebec, Canada H4K 2P5. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective on September 21, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Sol Maroof, Aerospace Engineer, FAA, New York Aircraft Certification Office, 10 Fifth Street, 3rd Floor, Valley Stream, New York, 11581-1200; telephone: (516) 256-7522; facsimile: (516) 568-2716.

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
CESSNA - 101

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.

98-088 REVISJON AV FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, modell T210R; alle serienummer.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-20-33.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-20-33, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-20-33.

Gyldighetsdato:

1998-11-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

98-20-33 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10800; Docket No. 98-CE-19-AD.

Applicability: Model T210R airplanes (all serial numbers), certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated, unless already accomplished.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) Within 30 days after the effective date of this AD, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

NOTE 2: Operators should initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

“WARNING

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

- During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

- Unusually extensive ice accumulation on the airframe and windshield in areas not normally observed to collect ice.

- Accumulation of ice on the lower surface of the wing aft of the protected area.

- Since the autopilot, when installed and operating, may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in icing conditions.

- All wing icing inspection lights must be operative prior to flight into known or forecast icing conditions at night.

[NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]”

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Normal Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

“THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS MAY BE CONDUCIVE TO SEVERE IN-FLIGHT ICING:

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

PROCEDURES FOR EXITING THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

- Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.
- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps when holding in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control.”

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.11 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.11).

(c) 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.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment becomes effective on November 17, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. John P. Dow, Sr., Aerospace Engineer, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106, telephone: (816) 426-6932, facsimile: (816) 426-2169.

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
CESSNA - 102

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.

98-106 BEGRENSNINGER VED BRUK AV AIRGLAS SKI

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-23-02.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-23-02.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 50/80.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-23-02, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-23-02.

Gyldighetsdato:

1998-12-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

98-23-02 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10865; Docket No. 97-CE-138-AD; Supersedes AD 80-10-01, Amendment 39-3762.

Applicability: The following airplane models, all serial numbers; certificated in any category, that have either Airglas Engineering Company, Inc., (AECI) Model LW3600-180 (single position) or Model LW3600-180A (two position) fixed penetration wheel skis installed in accordance with Supplemental Type Certificate (STC) SA213AL:

Models

180	180D	180H	185A	185E
180A	180E	180J	185B	A185E
180B	180F	180K	185C	A185F
180C	180G	185	185D	

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 50 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent one or both wheel skis from rotating into a nose-down position during flight, which could result in loss of control of the airplane and/or possible airplane damage during flight or landing operations, accomplish the following:

(a) Modify the wheel ski bungee assemblies, safety cables, and check cables, and their attachments to the airplane and the skis, in accordance with Airglas Engineering Company, Inc. (AECI) Drawing No. LW3600-180A-1 and -2, Revision "B", dated September 21, 1979; AECI Drawing No. LW3600-180A-3, Revision "A", dated April 30, 1979; and AECI Drawing No. LW3600-180, Revision "F", dated September 21, 1979 (for single position wheel ski installations) or AECI Drawing No. LW3600-180A, Revision "E", dated September 21, 1979 (for two position wheel ski installations).

NOTE 2: AECI Service Bulletin (SB) No. LW3600-3, originally issued: September 21, 1979; Amended: October 10, 1997, specifies following the procedures provided in the drawings referenced in paragraph (a) of this AD.

(b) Fabricate a placard using letters at least 1/8-inch in height and install this placard adjacent to the airspeed indicator, in accordance with AECI Drawing No. LW3600-180A-11, originally issued: September 21, 1979, and AECI SB No. LW3600-3, originally issued: September 21, 1979; Amended: October 10, 1997.

(c) Re-mark the airspeed indicator to display the never exceed airspeed (160 knots indicated airspeed (KIAS)) and the maximum structural cruising speed (139 KIAS) with skis installed, in accordance with AECI SB No. LW3600-3, originally issued: September 21, 1979; Amended: October 10, 1997.

(d) Place AECI Document AE97-13FM, "Supplemental Airplane Flight Manual and Airplane Flight Manual Supplement", dated October 10, 1997, in the airplane cockpit, in accordance with AECI SB No. LW3600-3, originally issued: September 21, 1979; Amended: October 10, 1997.

(e) The placard, airspeed indicator re-marking (provided the indicator is re-marked by painting the outside of the glass), and AFM supplement placement requirements of paragraphs (b), (c), and (d) of this AD, respectively, can be accomplished by:

(1) For airplanes operated in accordance with part 91 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR part 91): An owner/operator who holds at least a private pilot's certificate; and

(2) For airplanes operated in accordance with part 135 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR part 135): An operator who holds an operating certificate issued under part 135 of the Federal Aviation Regulations

2 98-23-02

(14 CFR part 135), as authorized by sections 43.3, 43.7, and 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.3, 43.7, and 43.9).

(f) 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.

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Anchorage Aircraft Certification Office (ACO), 222 West 7th Avenue, #14, Room 128, Anchorage, Alaska 99513-7587.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Anchorage ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved for AD 80-10-01 are not considered approved as alternative methods of compliance for this AD.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Anchorage ACO.

(h) The modifications, placard installation, airspeed indicator re-marking, and AFM supplement placement required by this AD shall be done in accordance with AECI SB No. LW3600-3, originally issued: September 21, 1979; Amended: October 10, 1997; AECI Drawing No. LW3600-180A-1 and -2, Revision "B", dated September 21, 1979; AECI Drawing No. LW3600-180A-3, Revision "A", dated April 30, 1979; AECI Drawing No. LW3600-180, Revision "F", dated September 21, 1979 (for single position wheel ski installations) or AECI Drawing No. LW3600-180A, Revision "E", dated September 21, 1979 (for two position wheel ski installations); AECI Drawing No. LW3600-180A-11, originally issued: September 21, 1979; and AECI Document AE97-13FM, "Supplemental Airplane Flight Manual and Airplane Flight Manual Supplement", dated October 10, 1997. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from Airglas Engineering Company, Inc., P.O. Box 190107, Anchorage, Alaska 99519-0107. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) This amendment supersedes AD 80-10-01, Amendment 39-3762.

(j) This amendment becomes effective on December 22, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Gordon K. Mandell, Aerospace Engineer, FAA, Anchorage Aircraft Certification Office, 222 West 7th Avenue, #14, Room 128, Anchorage, Alaska 99513-7587; telephone: (907) 271-2670; facsimile: (907) 271-6365.

BLANK

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

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 103

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.

99-005 UTFØRELSE AV CESSNA SERVICE BULLETIN SB98-27-05

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-25-03.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-25-03.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-25-03, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 98-25-03.

Gyldighetsdato:

1998-12-01.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

98-25-03 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-10925; Docket No. 98-CE-109-AD.

Applicability: Model 172R airplanes, serial numbers 17280437, 17280439, 17280454, 17280456, and 17280459; certificated in any category, that were not factory equipped with an autopilot.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 25 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent loss of aileron control caused by a damaged or frayed aileron control cable, which could result in loss of directional control of the airplane, accomplish the following:

(a) Inspect the right wing for an incorrectly routed, frayed, or damaged aileron control cable, in accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna Service Bulletin SB98-27-05, which incorporates the following pages:

Pages	Revision Level	Date
1, 2, 9 and 10	Revision 1	August 17, 1998
3 through 8	Original Issue	June 1, 1998

(b) Prior to further flight, re-route any incorrectly routed cable and replace any frayed or damaged cable, in accordance with the applicable maintenance manual.

(c) If an incorrectly routed, damaged, or frayed cable is found during the inspection required by paragraph (a) of this AD, at the applicable time specified in paragraph (c)(1) or (c)(2) of this AD, submit a report of inspection findings to the Manager, Wichita Manufacturing Inspection Office, 1801 Airport Road, Room 101, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209; telephone: (316) 946-4175; facsimile: (316) 946-4452. The report must include the condition found, date of inspection, and the serial number of the airplane. Information collection requirements contained in this regulation have been approved by the Office of Management and Budget (OMB) under the provisions of the Paperwork Reduction Act of 1980 (44 U.S.C. 3501 et seq.) and have been assigned OMB Control Number 2120-0056.

(1) For airplanes on which the inspection is accomplished after the effective date of this AD: Submit the report within 10 days after performing the inspection required by paragraph (a) of this AD.

(2) For airplanes on which the inspection has been accomplished prior to the effective date of this AD: Submit the report within 10 days after the effective date of this AD.

(d) 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.

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(f) The inspection required by this AD shall be done in accordance with Cessna Service Bulletin SB98-27-05, which incorporates the following pages:

Pages	Revision Level	Date
1,2, 9 and 10	Revision 1	August 17, 1998
3 through 8	Original Issue	June 1, 1998

This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The Cessna Aircraft Company, P. O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(g) This amendment becomes effective on December 18, 1998.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Joel M. Ligon, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209, telephone: (316) 946-4138; facsimile: (316) 946-4407.

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 104

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.

99-041A BEGRENSNING AV ANTALL PERSONER.

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle 206, P206, T206, TP206, TU206 og U206 modeller påmontert flottører.

Påbudet omfatter:

For all operasjon av flytypen på flottører skal enten venstre, midtre passasjersele eller bakre, høyre passasjersele utmonteres. Alle personer som er om bord skal dermed benytte nødutgangen på venstre side til evakuering i en nødsituasjon. Likeledes skal det monteres et skilt på instrumentpanelet med tekst: "Maksimum 5 personer om bord når flyet opereres på flottører".

Tid for utførelse:

1999-10-01.

Referanse:

LFL.

Gyldighetsdato:

1999-10-01.

BLANK

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 105

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.

99-054 UTFØRELSE AV CESSNA SERVICE BULLETIN MEB99-3, DATERT 1999-05-06

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-11-13.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-11-13.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-11-13, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 99-11-13.

Gyldighetsdato:

1999-07-01.



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

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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).

99-11-13 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-11184; Docket No. 99-CE-21-AD.

Applicability: Model 402C airplanes, serial numbers 689; 402C0001 through 402C0125; 402C0201 through 402C0355; 402C0401 through 402C0528; 402C0601 through 402C0653; and 402C0801 through 402C1020, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

NOTE 2: The compliance times specified in Cessna Service Bulletin MEB99-3, dated May 6, 1999, are different than those required by this AD.

The compliance times of this AD take precedence over those specified in the service bulletin.

To detect and correct any cracks in the forward, aft, and auxiliary wing spars, which could result in reduced or loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Upon accumulating 10,000 hours total time-in-service (TIS) on the airplane or within the next 25 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, accomplish the external and internal inspection of the forward, aft, and auxiliary wing spars for cracks, in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Cessna Service Bulletin MEB99-3, dated May 6, 1999.

(b) If any crack(s) is/are found on any forward, aft, or auxiliary wing spar during the inspections required by paragraph (a) of this AD, prior to further flight, accomplish the following:

(1) Obtain an FAA-approved repair scheme from the Cessna Aircraft Company, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 941-7550, facsimile: (316) 942-9008; and

(2) Incorporate this repair scheme.

(c) If any crack(s) is/are found during the inspections required by paragraph (a) of this AD, submit a report of inspection findings to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; facsimile: (316) 946-4407; at the applicable time specified in paragraph (c)(1) or (c)(2) of this AD. The report must include the results of the findings, a description of any cracking found, a description of any previous wing repairs or modifications, the airplane serial number, and the total number of hours TIS on the airplane. The "Lower Wing Spars and Skin Inspection Report" included as page 6 of Cessna Service Bulletin MEB99-3, dated May 6, 1999, may be utilized for this reporting requirement. Information collection requirements contained in this regulation have been approved by the Office of Management and Budget (OMB) under the provisions of the Paperwork Reduction Act of 1980 (44 U.S.C. 3501 et seq.) and have been assigned OMB Control Number 2120-0056.

(1) For airplanes on which the inspections are accomplished after the effective date of this AD: Submit the report within 10 days after performing the inspection required by paragraph (a) of this AD.

(2) For airplanes on which the inspections have already been accomplished prior to the effective date of this AD: Submit the report within 10 days after the effective date of this AD, unless already accomplished.

(d) 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.

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(f) The inspections required by this AD shall be done in accordance with Cessna Service Bulletin MEB99-3, dated May 6, 1999. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from the Cessna Aircraft Company, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(g) This amendment becomes effective on June 21, 1999.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Eual Conditt, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209, telephone: (316) 946-4128; facsimile: (316) 946-4407.

BLANK

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 106

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.

99-078 KONTROLL AV BALANSERORETS KONTROLLKABLER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, modell 172R alle serienummer som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-18-14.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-18-14.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-18-14, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 99-18-14.

Gyldighetsdato:

1999-10-01.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

99-18-14 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-11280; Docket No. 99-CE-55-AD. Issued August 23, 1999.

Applicability: The following serial numbers of Model 172R airplanes, certificated in any category; that are equipped with a Cessna Modification Kit MK 172-27-01 that was shipped sometime between September 21, 1998, and April 18, 1999:

Serial Numbers

17280003 through 17280016, 17280018 through 17280060, 17280062, 17280063, 17280065 through 17280071, 17280073 through 17280083, 17280085 through 17280088, 17280090, 17280091, and 17280093 through 17280096

NOTE 1: Modification Kit MK172-27-01 was issued to reduce friction in the elevator control system.

NOTE 2: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent failure of an aileron control cable because of an incorrect length control yoke pivot bolt rubbing on one of these cables, which could result in loss of aileron control with loss of directional control of the airplane, accomplish the following:

(a) Within the next 25 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, inspect the control yoke pivot bolt to assure positive clearance between the pivot bolt's threaded end and the aileron direct cable. Accomplish this inspection in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Cessna Service Bulletin SB99-27-01, dated July 12, 1999. If positive clearance is not found, prior to further flight, accomplish the following in accordance with the service bulletin:

- (1) Replace the control yoke pivot bolt; and
- (2) Inspect the adjacent aileron control cables for damage and replace any damaged aileron control cable.

NOTE 3: This AD allows the aircraft owner or pilot to check the maintenance records to determine whether a Cessna Modification Kit MK 172-27-01 was incorporated after September 21, 1998, and before the effective date of this AD. Those kits shipped between September 21, 1998, and April 18, 1999, could contain incorrect length control yoke pivot bolts and, when installed, could rub on one of the adjacent aileron control cables. See paragraph (c) of this AD for authorization.

(b) As of the effective date of this AD, no person may incorporate on any airplane, a Cessna Modification Kit MK 172-27-01 that was shipped sometime between September 21, 1998, and April 18, 1999, unless a replacement control yoke pivot bolt is obtained from the manufacturer, and incorporated with the modification kit.

(c) The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may check the maintenance records to determine whether a Cessna Modification Kit MK 172-27-01 was incorporated after September 21, 1998, and before the effective date of this AD. Those kits shipped between September 21, 1998, and April 18, 1999, could contain incorrect length control yoke pivot bolts and, when installed, could rub on one of the adjacent aileron control cables. If, by checking the maintenance records, it can be positively determined that one of these suspect kits is not incorporated on the airplane, the requirements of paragraph (a) of this AD do not apply and the owner/operator must make an entry into the aircraft records showing compliance with this portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(d) 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.

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Rm 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(f) The inspections and replacements required by this AD shall be done in accordance with Cessna Service Bulletin SB99-27-01, dated July 12, 1999. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from the Cessna Aircraft Company, Product Support, P. O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(g) This amendment becomes effective on September 27, 1999.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Mr. Paul C. DeVore, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Rm 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209; telephone: (316) 946-4142; facsimile: (316) 946-4407.

BLANK

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 107

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2000-008 UTSKIFTING AV "FUEL SELECTOR VALVE/CAM"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 99-27-02.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-27-02.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-27-02, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 99-27-02.

Gyldighetsdato:

2000-02-07.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

99-27-02 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-11483; Docket No. 99-CE-24-AD. Issued December 20, 1999.

(a) What airplanes are affected by this AD? The following airplane models and serial numbers that are:

(1) certificated in any category; and

(2) equipped with Fuel Selector Valve Cam part number 0513123, or Fuel Selector Valve part number 0513120-5, 0513120-6, 0513120-8, 0513120-9, or 0513120-200; that Cessna shipped from December 6, 1998, through May 10, 1999:

Model	Serial Numbers
170B	20267 through 20999
170B	25000 through 27169
170B	609 and 19401
172	28000 through 29999
172	36000 through 36999
172	46001 through 46754
172	610, 612, and 615
172A	46755 through 47746
172A	622 and 625
172B	17247747 through 17248734
172B	630
172C	17248735 through 17249544
172D	17249545 through 17250572
172E	17250573 through 17251822
172E	639
172F	17251823 through 17253392
172G	17253393 through 17254892
172H	17254893 through 17256492
172H	17256494 through 17256512
172H	638
172I	17256513 through 17257161
172K	17257162 through 17258486
172K	17258487 through 17259223
172L	17259224 through 17259903
172L	17259904 through 17260758
172M	17260759 through 17261444
172M	17261446 through 17261577
172M	17261579 through 17261898
172M	17256493
172M	17261899 through 17263458
P172	P17257120 through P17257188
P172E (T41)	R172-0001 through R172-0335
R172F (T41)	R172-0336 through R172-0409
R172G (T41)	R1720410 through R1720444
R172H (T41)	R1720445 through R1720494
R172H (T41)	R1720495 through R1720546

Model	Serial Numbers
R172H (T41)	R1720547 through R1720620
R172J	P17257189
R172K	R1722000 through R1722724
R172K	R1722725 through R1722929
R172K	R1722930 through R1723199
R172K	680
R172K	R1723200 through R1723397
R172K	R1723397 through R1723399
R172K	R1723400 through R1723454
175	28700A
175A	619
175C	17557003 through 17557119
177	17700001
177	17700003 through 17701164
177	661
177A	17701165 through 17701370
177B	17701371 through 17701471
177B	17701473 through 17701530
177B	17701531 through 17701633
177B	17700002
177B	17701634 through 17701773
177B	17701774 through 17701973
177B	17701974 through 17702123
177B	17702124 through 17702313
177B	17701472
177B	17702314 through 17702522
177B	17702523 through 17702672
177B	17702673 through 17702752
F172D	F172-0001 through F172-0018
F172E	F172-0019 through F172-0085
F172F	F172-0086 through F172-0179
F172G	F172-0180 through F172-0319
F172H	F172-0320 through F172-0431
F172H	F172-0436 through F172-0442
F172H	F172-0444 through F172-0446
F172H	F172-0432 through F172-0435
F172H	F172-0443
F172H	F172-0447 through F172-0559
F172H	F172-0560 through F172-0654
F172H	F17200655 through F17200754
F172K	F17200755 through F17200804
F172L	F17200805 through F17200904
F172M	F17200905 through F17201034
F172M	F17201035 through F17201234
FP172	FP172-0001 through FP172-0003
FR172E	FR17200001 through FR17200060
FR172F	FR17200061 through FR17200145
FR172G	FR17200146 through FR17200225
FR172H	FR17200226 through FR17200275
FR172H	FR17200276 through FR17200350
FR172J	FR17200351 through FR17200440
FR172J	FR17200441 through FR17200530
FR172J	FR17200531 through FR17200559
FR172J	FR17200560 through FR17200590
FR172K	FR17200591 through FR17200620

Model	Serial Numbers
FR172K	FR17200621 through FR17200630
FR172K	FR17200631 through FR17200655
FR172K	FR17200656 through FR17200665
FR172K	FR17200666 through FR17200675

(b) Who must comply with this AD?: Anyone who wishes to operate any of the above airplanes on the U.S. Register.

(c) What problem does this AD address?: The affected fuel selector valve cams or fuel selector valves, when installed, could result in an inadequate supply of fuel to the engine. This could then result in an emergency landing or loss of control of the airplane.

(d) What must I do to address this problem?: To address this problem, you must accomplish the replacement, records check, and/or installation prohibition requirements explained below, as applicable:

(1) Replacement Requirement

(i) What action is required?: Replace any Fuel Selector Valve Cam part number 0513123, or Fuel Selector Valve part number 0513120-5, 0513120-6, 0513120-8, 0513120-9, or 0513120-200, that Cessna shipped from December 6, 1998, through May 10, 1999. Paragraphs (d)(2)(i) and (d)(2)(ii) of this AD provide procedures for checking the maintenance records to determine if one of these fuel selector valve cams or fuel selector valves is installed.

(ii) What procedures must be used?: The procedures contained in Cessna Service Bulletin SEB99-7, dated June 7, 1999, and the applicable maintenance manual.

(iii) When is the action required?: Within the next 10 hours TIS after the effective date of this AD.

(2) Maintenance Records Check

(i) May the pilot check the maintenance records to determine if this AD applies?: Yes. The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may check the maintenance records to determine whether one of the affected fuel selector valve cams or fuel selector valves was installed after December 6, 1998.

(ii) What if the maintenance records show that no affected fuel selector valve cam or fuel selector valve is installed?: If, by checking the maintenance records, the pilot can positively show that a Fuel Selector Valve Cam part number 0513123, or Fuel Selector Valve part number 0513120-5, 0513120-6, 0513120-8, 0513120-9, or 0513120-200, is not installed or was installed prior to December 6, 1998, then the replacement requirement of paragraph (b) of this AD does not apply. You must make an entry into the aircraft records that shows compliance with this portion of the AD, in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(3) Installation Prohibition Requirements

(i) What prevents these parts from being installed in the future?: You may not install a Fuel Selector Valve Cam part number 0513123 or Fuel Selector Valve part number 0513120-5, 0513120-6, 0513120-8, 0513120-9, or 0513120-200; that Cessna shipped from December 6, 1998, through May 10, 1999, in any of the affected airplanes.

(ii) When does this prohibition go into effect?: As of the effective date of this AD.

(e) Can I comply with this AD in any other way?: Yes.

(1) You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

(i) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and

(ii) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office, approves your alternative. Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager.

(2) This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e)(1) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

(f) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?: Contact the Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

(g) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?: The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(h) Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?: Yes. You must accomplish the actions required by this AD in accordance with Cessna Service Bulletin SEB99-7, dated June 7, 1999. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from the Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. You can look at copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) When does this amendment become effective?: This amendment becomes effective on January 21, 2000.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Paul O. Pendleton, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Rm 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas, 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

BLANK

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 108

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2000-010 UTSKIFTING AV "EXHAUST MUFFLER"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-02-14.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-02-14.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever FAA AD 98-13-10.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-02-14, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2000-02-14.

Gyldighetsdato:

2000-03-31.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



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

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

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2000-02-14 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-11532; Docket No. 98-CE-125-AD; Supersedes AD 98-13-10, Amendment 39-10598.

Applicability: Model 182S airplanes, serial numbers 18280001 through 18280286, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To detect and correct damage to the engine exhaust mufflers caused by cracking and the high stresses imposed on the attachment of the exhaust system at the area the firewall, which could result in exhaust gases entering the airplane cabin with consequent crew and passenger injury, accomplish the following:

(a) Within 5 days after the effective date of this AD, unless already accomplished (compliance with AD 98-13-10), accomplish the following:

(1) Fabricate a placard that specifies immediately inspecting all engine exhaust muffler end plates when the engine backfires upon start-up, and install this placard on the instrument panel within the pilot's clear view. The placard should utilize letters of at least 0.10-inch in height and contain the following words:

"If the engine backfires upon start-up, prior to further flight, inspect and replace (as necessary) all engine exhaust muffler end plates."

(2) Insert a copy of this AD into the Limitations Section of the airplane flight manual (AFM).

(b) Within 25 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished (compliance with AD 98-13-10), and thereafter at intervals not to exceed 25 hours TIS after each inspection (including any inspection accomplished after an engine backfire) until the replacements required by paragraphs (b)(1) and (d) of this AD are accomplished, inspect all engine exhaust muffler end plates (four total) for cracks on the forward (upstream) or aft (downstream) end of each muffler can.

(1) Prior to further flight, replace any engine exhaust muffler where an end plate is found cracked with one of improved design, part number (P/N) 1254017-19 or P/N 9954200-9 (or FAA-approved equivalent part number). Accomplish these replacements in accordance with Cessna Service Bulletin SB98-78-03, dated December 14, 1998.

(2) This replacement terminates the repetitive inspection required by this AD for that particular engine exhaust muffler. The repetitive inspections would still be required for any other engine exhaust muffler not replaced with the improved design parts.

(3) The placard requirements of this AD are still required until all engine exhaust system mufflers are replaced with the improved design parts.

NOTE 2: Cessna Service Bulletin SB98-78-02, Issued: June 6, 1998, depicts the area to be inspected. The actions of this service bulletin are different from those required by this AD. This AD takes precedence over the actions specified in this service bulletin. Accomplishment of Cessna Service Bulletin SB98-78-02, Issued: June 6, 1998, is not considered an alternative method of compliance to the actions of this AD.

(c) Fabricating and installing the placard and inserting this AD into the Limitations Section of the AFM, as required by paragraph (a) of this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(d) Within 12 calendar months after the effective date of this AD, replace the engine exhaust mufflers with ones of improved design, part number (P/N) 1254017-19 or P/N 9954200-9 (or FAA-approved equivalent part number). Accomplish these replacements in accordance with Cessna Service Bulletin SB98-78-03, dated December 14, 1998.

(1) These replacements terminate the repetitive inspection and placard requirements of this AD, as specified in paragraphs (a) and (b), including all subparagraphs, of this AD.

(2) The replacements may be accomplished prior to 12 calendar months after the effective date of this AD, as terminating action for the repetitive inspection and placard requirements of this AD.

(e) As of the effective date of this AD, no person may install, on any affected airplane, an engine exhaust muffler that is not of improved design, P/N 1254017-19 or P/N 9954200-9 (or FAA-approved equivalent part number).

(f) 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.

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 98-13-10 are not considered approved as alternative methods of compliance for this AD.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(h) The replacements required by this AD shall be done in accordance with Cessna Service Bulletin SB98-78-03, dated December 14, 1998. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from the Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) This amendment supersedes AD 98-13-10, Amendment 39-10598.

(j) This amendment becomes effective on March 17, 2000.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Paul Pendleton, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

Issued in Kansas City, Missouri, on January 18, 2000.

Michael Gallagher, Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

BLANK

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 109

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2000-012 KONTROLL OG FORANDRING AV EKSOSYSTEMET

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-02-16.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-02-16.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 42A/76.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-02-14, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2000-02-16.

Gyldighetsdato:

2000-03-31.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



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

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

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2000-01-16 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-11514; Docket No. 97-CE-67-AD. Supersedes AD 75-23-08 R5, Amendment 39-5451.

Applicability: Models T310P, T310Q, T310R, 320, 320A, 320B, 320C, 320D, 320E, 320F, 320-1, 335, 340, 340A, 321 (Navy OE-2), 401, 401A, 401B, 402, 402A, 402B, 402C, 404, 411, 411A, 414, 414A, 421, 421A, 421B, and 421C airplanes, all serial numbers, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (i) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the compliance table in Figure 1 of this AD, unless already accomplished. Compliance times of this AD may be extended 10-percent to work the actions in with already scheduled maintenance.

To detect and correct cracks and corrosion in the exhaust system, which could result in exhaust system failure and a possible uncontrollable in-flight fire with pilot and/or passenger injury, accomplish the following:

(a) The following paragraphs present the type of individuals who have the authority to accomplish the actions of this AD:

(1) **Repairs:** Required to be accomplished at an FAA-approved exhaust repair facility (or for non U.S.-registered airplanes: the state of registry's equivalent facility in accordance with their applicable procedure).

(2) **Replacements:** Required to be accomplished in accordance with the appropriate Cessna Service Manual and must be accomplished by a person holding a currently effective mechanic certificate with both an airframe and powerplant (A&P) rating or by an individual authorized to represent an FAA-approved repair station (or for non U.S.-registered airplanes: the state of registry's equivalent facility in accordance with their applicable procedure).

(3) **Visual inspections except for paragraph (g) of this AD:** Required to be accomplished by a person holding a currently effective mechanic certificate with both an airframe and powerplant (A&P) rating (or for non U.S.-registered airplanes: the state of registry's equivalent facility in accordance with their applicable procedure).

NOTE 2: Commercial certificate holders operating under part 121 or part 135 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR part 121 or 14 CFR part 135) could have accomplished the actions of this AD if in compliance with an FAA-approved maintenance program. "Unless already accomplished" credit should be taken in these situations.

NOTE 3: Cessna service information and Maintenance Manual Revisions include assembly, disassembly, and general guidance information for the subject of this AD. These documents should not be utilized for repairs. This AD takes precedence over these documents.

**Figure 1 of Docket No. 97-CE-67-AD
Compliance Table**

Items in (c) correspond with AD paragraphs	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	Throughout the AD
Actions of Docket No. 97-CE-67-AD	Visually inspect the exhaust system.	Remove the tailpipes and visually inspect for any crack, corrosion, holes, or distortion.	Visually inspect the outboard engine beams, firewalls, and canted bulkheads.	Inspect and pressure test the exhaust system.	Replace the multi-segment V-band clamps.	Remove the exhaust system from the slip joints aft to all turbo-charger components.	If any damage is found on any component or part, repair or replace the damaged component or part in accordance with this AD.
Initial Compliance Time	Within the next 50 hours TIS after the effective date of this AD or within the next 30 calendar days, whichever occurs later.	Upon the accumulation of 5 years since installing a new or overhauled exhaust system or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later.	Within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD.	Upon the accumulation of 5 years since installing a new or overhauled exhaust system or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later.	Within 500 hours TIS after the last replacement required by AD 75-23-08 R5 or within the next 500 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs first.	At whichever occurs later: - At the next engine overhaul that occurs after the accumulation of 2,500 hours TIS since installing a new or overhauled exhaust system; or - Within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD.	Prior to further flight after damage is found.
Repetitive Compliance Times	Thereafter at intervals not to exceed 50 hours TIS or 30 calendar days, whichever occurs later.	Thereafter at intervals not to exceed 12 calendar months.	Thereafter at intervals not to exceed 500 hours TIS.	Thereafter at intervals not to exceed 12 calendar months.	Thereafter at intervals not to exceed 500 hours TIS.	Thereafter at intervals not to exceed 2,500 hours TIS or 12 years, whichever occurs first. These inspection intervals are established to coincide with each regularly scheduled engine overhaul.	Prior to further flight after damage is found.

(b) At the Initial Compliance Time and Repetitive Compliance Times specified in Figure 1 of this AD, visually inspect the exhaust system for burned areas, cracks, or looseness. If any area of the exhaust system shows damage as defined in the Appendix of this AD, prior to further flight, repair or replace the damage part.

NOTE 4: Cessna Service Bulletin (SB) MEB99-6, Cessna SB MEB99-9, and Cessna SB MEB99-12, all dated August 2, 1999, specify and include procedures for installing access panels to help with the exhaust system inspections. Each service bulletin applies to various Cessna airplane models.

(c) At the Initial Compliance Time specified in Figure 1 of this AD, remove the tailpipes and visually inspect for cracks, corrosion, holes, or distortion.

(1) If no crack, corrosion, hole, or distortion is found, continue to visually inspect at intervals indicated in Repetitive Compliance Times in Figure 1 of this AD.

(2) If a crack, corrosion, hole, or distortion is found during any inspection, prior to further flight, repair or replace the tailpipe.

NOTE 5: Although not required by this AD, the FAA recommends removing and cleaning internally (every 12 calendar months) all tailpipes that are more than 5 years old from the date of manufacture or overhaul (yellow tag). This includes accomplishing the following:

- inspecting for cracks, pinholes, corrosion buildup, and general airworthiness;
- overhauling the tailpipe or replacing all parts considered suspect; and
- approving for return to service of all parts considered airworthy.

NOTE 6: The FAA recommends checking the turbocharger wheel for ease of rotation any time the tailpipe is removed. Excessive friction in the turbocharger wheel bearings can cause high exhaust back pressure, which can adversely affect the cylinder compression, the exhaust valve guide, and the exhaust valve and piston life. The turbine wheel should continue to rotate for at least three seconds after spinning induced by fingers or a wooden tool.

NOTE 7: The FAA recommends examining the system to assure that cables and torque tag values are intact on the single-piece V-band clamps.

(d) At the Initial Compliance Time and Repetitive Compliance Times specified in Figure 1 of this AD, visually inspect the outboard engine beam (adjacent to the tailpipe) and the canted bulkheads for signs of distress, chafing, corrosion, or cracking. Even though some airplanes may have stainless steel engine beams, carefully inspect the areas of contact between the engine beam and canted bulkhead for corrosion.

(1) If damage to the engine beams is found that exceeds 10-percent of the material thickness or there is evidence of overheating on the firewall beyond that which can be removed with "scotchbrite" or equivalent, prior to further flight, replace the firewall and the aluminum fuel lines behind the firewall. Stainless steel fuel lines are available from the Cessna Aircraft Company. Replacement of the fuel lines behind the firewall may require removing and replacing the firewall or accomplishing major repair of the firewall.

(2) Prior to further flight, accomplish one of the following:

(i) Repair any chafing, corrosion, or cracking on the engine beams or canted bulkheads or distress or damage beyond that which is described in paragraph (d)(1) of this AD, in accordance with data provided by any individual or facility that is authorized by the FAA to perform the necessary repairs or provide the FAA-approved data to authorized personnel for repair of these items; or

(ii) Replace any parts that have chafing, corrosion, or cracking on the engine beams or canted bulkheads, or distress or damage beyond that which is described in paragraph (d)(1) of this AD.

(e) At the Initial Compliance Time (which is based on the condition of the exhaust system at the slip joints and aft) and Repetitive Compliance Times specified in Figure 1 of this AD, inspect the exhaust system from the slip joints and aft and perform a pressure test in accordance with the Appendix of this AD. If any condition as specified in the Appendix of this AD is found, prior to further flight, send these parts to an FAA-approved exhaust repair facility for inspection and possible repair or replace the affected parts with serviceable parts approved for the affected airplanes.

(f) At the Initial Compliance Time and Repetitive Compliance Times specified in Figure 1 of this AD, replace all multi-segment V-band clamps per the appropriate Cessna Service Manual.

(g) At the Initial Compliance Time and Repetitive Compliance Times specified in Figure 1 of this AD, remove the exhaust system from the slip joints and aft to all turbo-charger attached components, and send to any FAA-approved exhaust repair facility. The FAA-approved exhaust repair facility will inspect this portion of the exhaust system for serviceable condition and make any necessary repairs to these items. No overlay patch-type or parallel multi-seam weld repairs are permitted. Inlay patch repairs and multi-seam welds at joints that are similar to the original construction are acceptable.

(h) 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. Isolation of the fuel cross feed lines behind the firewall may be required.

(i) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 75-23-08 R5 are not considered approved as alternative methods of compliance for this AD.

NOTE 8: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita Aircraft Certification Office.

(j) Information related to this AD may be examined at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106.

(k) This amendment supersedes AD 75-23-08 R5, Amendment 39-5451.

Appendix to Docket No. 97-CE-67-AD

VISUAL INSPECTION

(a) CLEANING

In order to properly inspect the exhaust system, components must be clean and free of oil, grease, etc. If required, clean as follows:

(1) Clean engine exhaust components with a suitable solvent, allow to drain, and wipe dry with a clean cloth.

WARNING: NEVER USE HIGHLY FLAMMABLE SOLVENTS ON ENGINE EXHAUST SYSTEMS. NEVER USE A WIRE BRUSH OR ABRASIVES TO CLEAN EXHAUST SYSTEMS OR MARK ON THE SYSTEM WITH LEAD PENCILS.

(2) Remove the heat shields from the turbocharger in accordance with the heat shield removal procedures in the appropriate Cessna Aircraft Service Manual.

(3) Remove shields around the exhaust bellows or slip joints, multi-segment "V" band clamps at joints, and other items that might hinder the inspection of the system. Removal of the "V" band clamps may not be necessary.

(4) Using crocus cloth, polish any suspect surfaces to verify that no cracks or pinholes exist in the material. Replace or repair any part where cracks or pinholes exist.

(b) VISUAL INSPECTION OF COMPLETE SYSTEM

NOTE 1: Conduct this inspection when the engine is cool.

(1) Visually inspect exhaust stacks for burned areas, cracks, bulges, and looseness. Make sure the attach bolts are properly torqued, in accordance with the appropriate Cessna Aircraft Service Manual.

NOTE 2: During this inspection, pay special attention to the condition of the bellows, if installed, and welded areas along the seams; the welded areas around the bellows; and the welded seams around the exhaust system components.

(2) Visually inspect the flexible connection between the waste-gate and overboard duct (when applicable) for cracks and security.

(3) Visually inspect the exhaust joint springs for correct compression. If the joint is disturbed or if the springs are obviously loose or frozen, proceed with the following inspection (see Figure 1 of this Appendix).

(i) Before removal of the exhaust joint springs, measure the installed length of each spring, and replace the springs compressed to less than .45 inch.

(ii) Remove all the springs and measure the free length. Replace any spring having a free length of less than .57 inch.

NOTE 3: Add AN960-10 (or FAA-approved equivalent part number) washers under the head of the joint bolts as required to obtain the correct dimension. During installation, the joint bolts should be tightened gradually and spring length checked frequently to prevent over-compression of the springs.

(iii) Reinstall the springs and measure the installed length. The length must be .51 inch (+.00, -.03 inch).

(4) If installed, visually inspect the slip joint(s) for bulges beyond the normal manufacturing irregularities of .03 inches and/or cracks. If any bulges and/or cracks are present, replace the bulged or cracked slip joint(s). (Refer to the appropriate Cessna Aircraft Service Manual) (See Figure 2 of this Appendix).

(c) INSPECTION OF THE MULTI-SEGMENT "V" BAND CLAMP(S). (BETWEEN ENGINE AND TURBOCHARGER.)

1) Using crocus cloth, clean the outer band of the multi-segment "V" band clamp(s). Pay particular attention to the spot weld area on the clamp(s).

(2) With the clamp(s) properly torqued, progress to the following actions:

(i) Visually inspect the outer band in the area of the spot weld for cracks (see Figure 3 of this Appendix). If cracks are found, replace the clamp(s) with new multi-segment "V" band clamp(s).

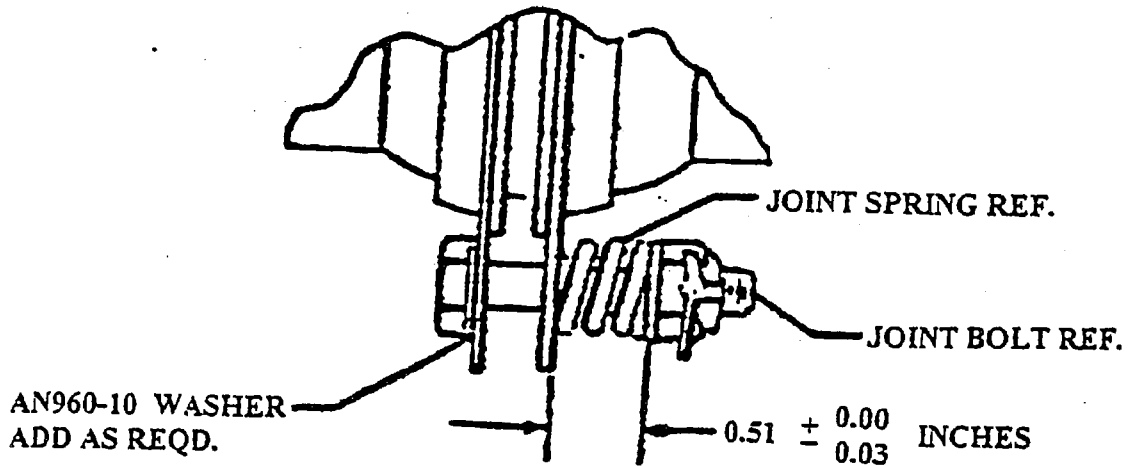
(ii) Visually inspect the corner radii of the clamp inner segments for cracks (see Figure 3 of this Appendix). This inspection requires careful use of artificial light and inspection mirrors.

(iii) Visually inspect the flatness of the outer band, especially within 2 inches of the spot welded tabs that retain the T-bolt fastener. This can be done by placing a straight edge across the flat part of the outer band as shown in Figure 4 of this Appendix, then check the gap between the straight edge and the outer band. This gap should be less

Appendix to Docket No. 97-CE-67-AD (continued)

than 0.062 inch. If deformation exceeds the 0.062- inch limit, replace the clamp(s) with new multi-segment clamp(s). (See Figure 3 of this Appendix). See Cessna maintenance manual(s) and revisions for correct installation procedures.

(iv) Visually inspect the one-piece "V" band clamp (overboard exhaust to turbocharger) with a light and mirror, in the area of the clamp surfaces adjacent to the intersection of the "V" apex and bolt clips, and the entire length of the "V" apex of the clamp for signs of cracks or fractures. If cracks or fractures are visible, replace the clamp (see Figure 5 of this Appendix). See Cessna service manual(s) and revisions for correct installation procedures



Typical Exhaust Joint Spring Installation

FIGURE 1 to the Appendix

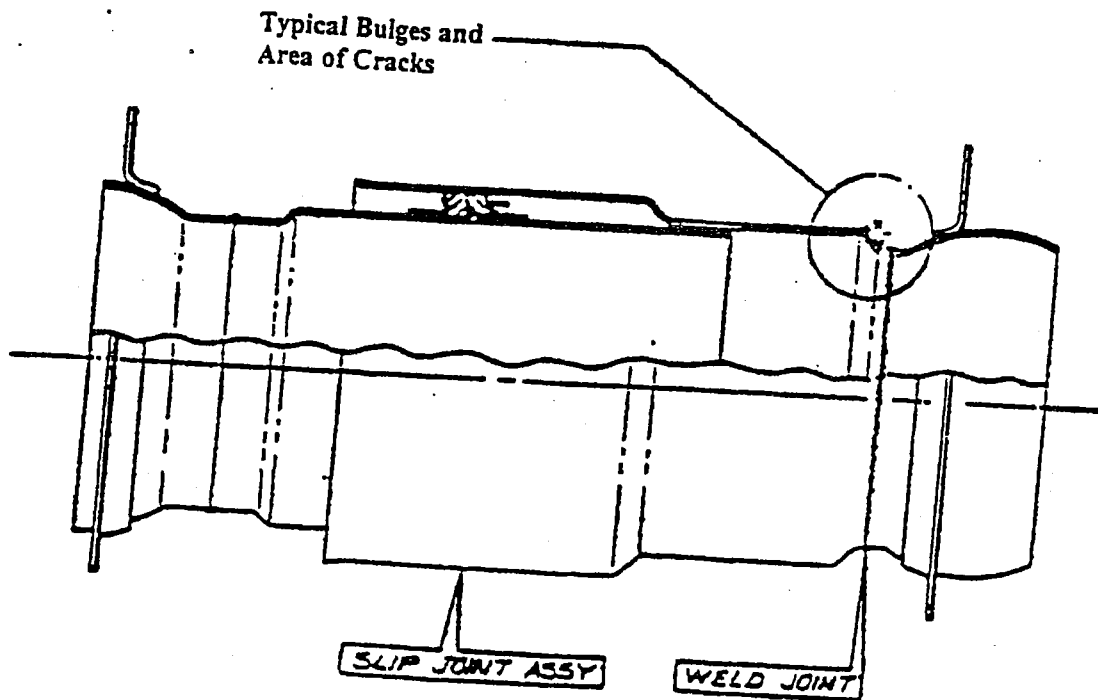
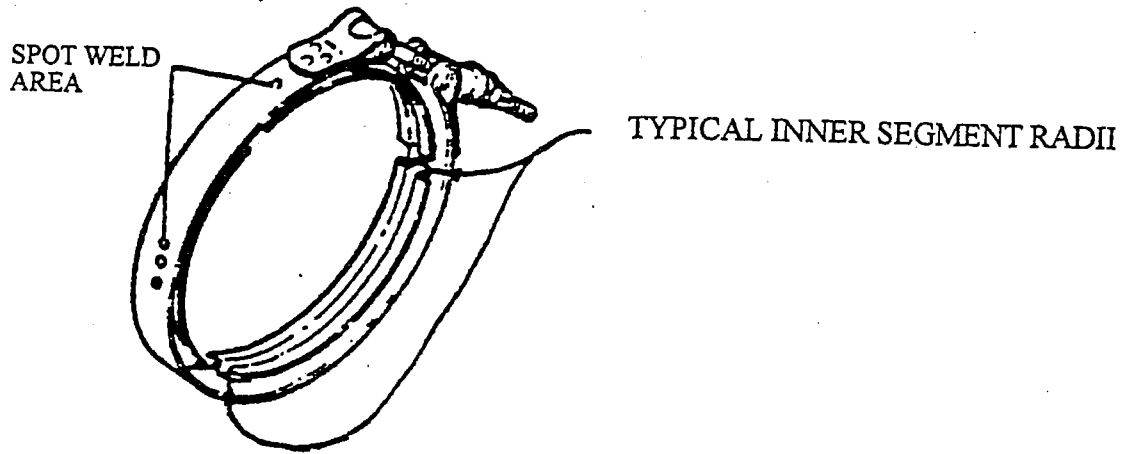


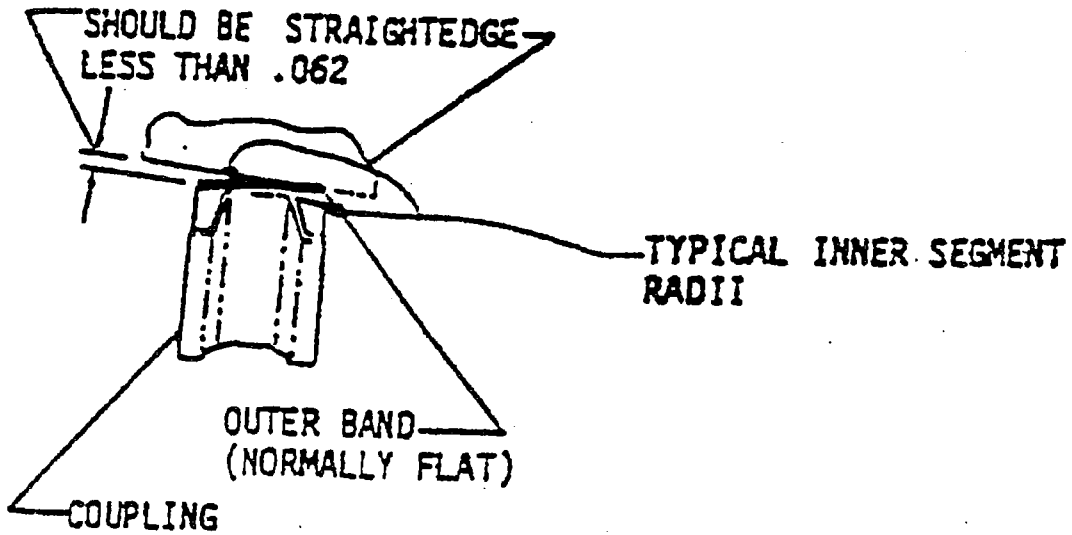
FIGURE 2 to the Appendix

Appendix to Docket No. 97-CE-67-AD (continued)



Multi-Segment "V" Band Clamp

FIGURE 3 to the Appendix



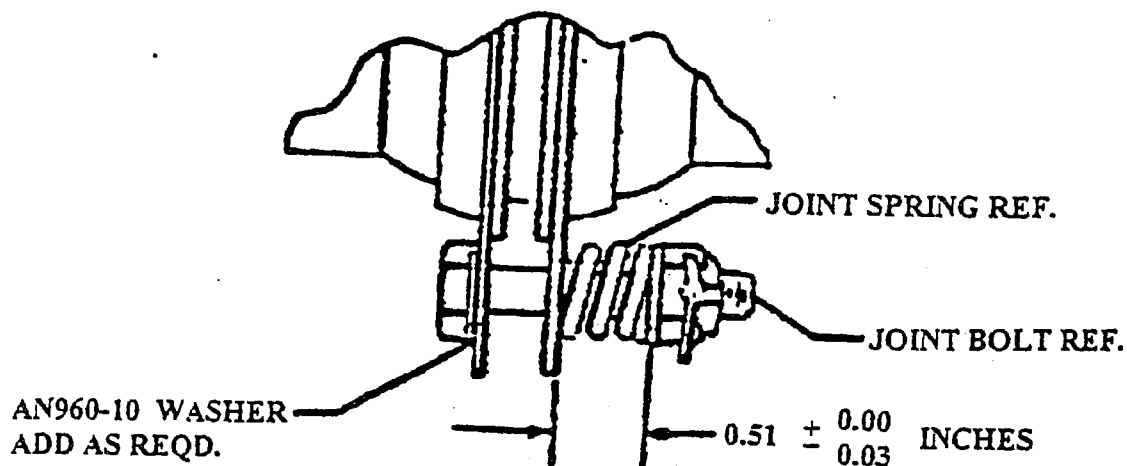
Multi-Segment "V" Band Clamp Outer Band Flatness Check

FIGURE 4 to the Appendix

Appendix to Docket No. 97-CE-67-AD (continued)

than 0.062 inch. If deformation exceeds the 0.062- inch limit, replace the clamp(s) with new multi-segment clamp(s). (See Figure 3 of this Appendix). See Cessna maintenance manual(s) and revisions for correct installation procedures.

(iv) Visually inspect the one-piece "V" band clamp (overboard exhaust to turbocharger) with a light and mirror, in the area of the clamp surfaces adjacent to the intersection of the "V" apex and bolt clips, and the entire length of the "V" apex of the clamp for signs of cracks or fractures. If cracks or fractures are visible, replace the clamp (see Figure 5 of this Appendix). See Cessna service manual(s) and revisions for correct installation procedures



Typical Exhaust Joint Spring Installation

FIGURE 1 to the Appendix

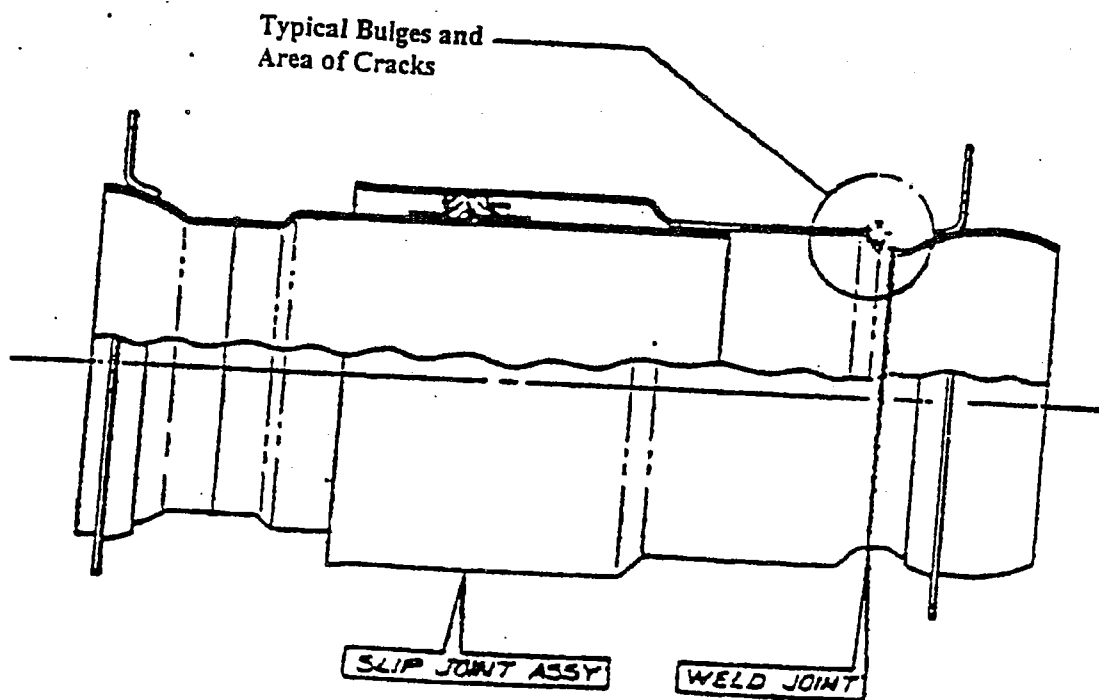
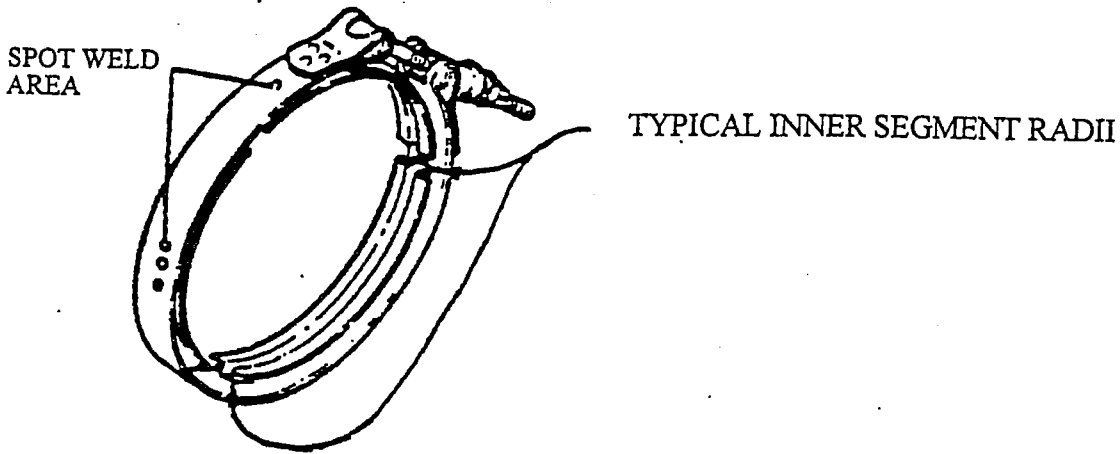


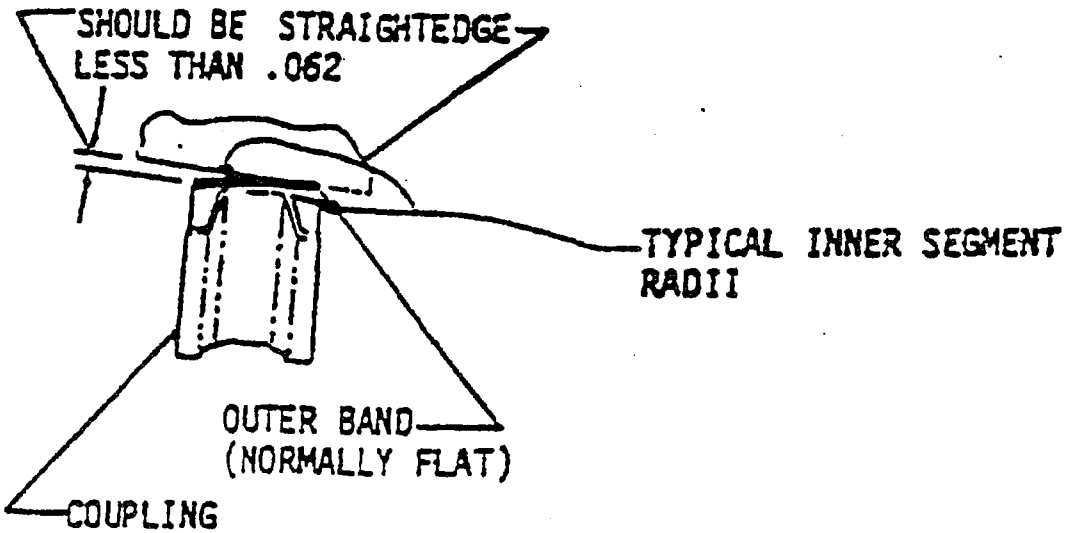
FIGURE 2 to the Appendix

Appendix to Docket No. 97-CE-67-AD (continued)



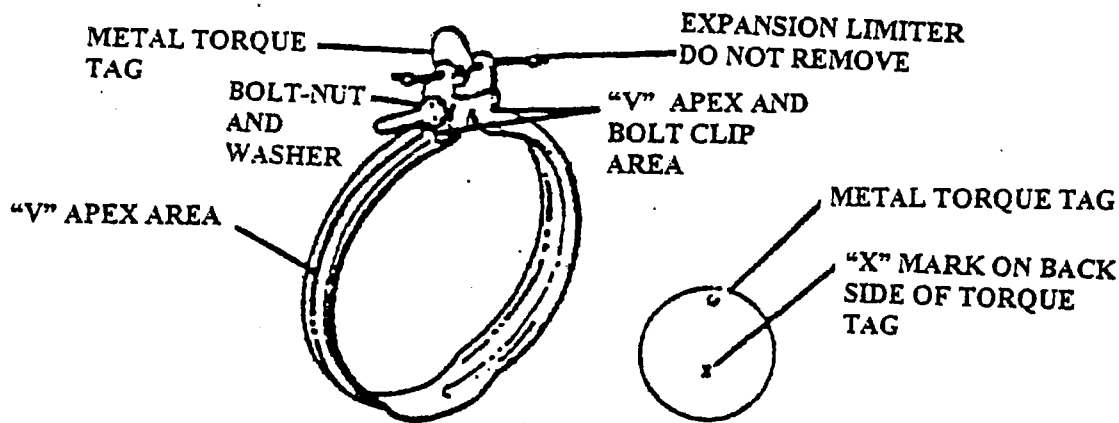
Multi-Segment "V" Band Clamp

FIGURE 3 to the Appendix



Multi-Segment "V" Band Clamp Outer Band Flatness Check

FIGURE 4 to the Appendix

Appendix to Docket No. 97-CE-67-AD (continued)

One-Piece "V" Band Type Clamp

FIGURE 5 to the Appendix

INSPECTION OF THE EXHAUST SYSTEM AFT OF THE SLIP JOINTS

- (a) Remove all top and bottom engine cowlings, as well as the under-nacelle inspection panels (on aircraft so-equipped). Remove the nacelle-mounted induction air filter canister, slip-joint heat shields, turbocharger heat shields, and any other readily-removable components that facilitate a better view of the exhaust system aft of the slip joints.
- (b) Visually inspect each elbow pipe that runs from the slip joint to the wye duct. Carefully inspect the hard-to-see areas where the manifold passes through the canted bulkhead, beneath the clamp-on heat shields, and around the flange and V-band clamp, where it joins the wye. Use a flashlight and mirror to inspect the areas that cannot be seen directly.
- (1) Look for evidence of exhaust stains, bulges, cracks, or pinholes.
 - (2) Exhaust stains or evidence of heat-induced corrosion on any portion of the engine mount beams or canted bulkhead should be grounds for removing the elbow pipe for closer inspection.
 - (3) Inspect for cracks, bulges, pinholes, or corrosion on the elbow (manifold) pipe, and if any of this damage is found, replace the elbow pipe.
- (c) Visually inspect each wye duct beneath the turbo charger for leakage, stains, cracks, or pinholes, and, if damaged, repair or replace. Carefully inspect the hard-to-see area between the duct and firewall.
- (1) Carefully inspect the turbo-charger and waste-gate flanges and welded seams between the ducts and the firewall for evidence of exhaust stains on the wye or the firewall, bulges, cracks, or pinholes.
 - (2) If exhaust stains, bulges, cracks or pinholes are found, repair or replace the damaged part.

PRESSURE TEST

- (a) Pressurize the exhaust system with air regulated to 20 PSI or below.
- (b) Apply this air pressure to the tailpipe. Fabricate shop fixtures as required to accomplish this.
- (c) Seal off the waste-gate pipe.
- (d) Check the tailpipe, elbow pipes and the wye duct for leaks by spraying leak check fluid (bubbling) on these parts and looking for the appearance of bubbles. Some air leakage is normal at the joints and flanges, but none should be seen anywhere else.
- (e) Pay special attention to any weld repairs, and various hard-to-see areas described previously.
- (f) If the tailpipes, elbow pipes, or the wye ducts fail the pressure test, repair or replace the distressed component.

- (l) This amendment becomes effective on February 15, 2000.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Paul O. Pendleton, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

Issued in Kansas City, Missouri, on January 10, 2000.

Michael Gallagher, Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 110

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2000-014 "ENGINE OIL PRESSURE SWITCH DIAPHRAGM"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-04-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-04-01.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-04-01, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2000-04-01.

Gyldighetsdato:

2000-03-11.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



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

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2000-04-01 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-11583; Docket No. 2000-CE-07-AD.

(a) What airplanes are affected by this AD?: The following model and serial number airplanes, certificated in any category:

Model	Serial Numbers
172R	17280001 through 17280830.
172S	172S8001 through 172S8324, 172S8326 through 172S8333, 172S8340, 172S8342, 172S8344, 172S8345, and 172S8347.
182S	18280001 through 18280660.
206H	20608001 through 20608053, 20608055 through 20608071, and 20608073 through 20608076.
T206H	T20608001 through T20608093, T20608095 through T20608103, T20608105 through T20608131, T20608133 through T20608137, T20608139, T20608141, T20608144, and T20608145.

(b) Who must comply with this AD?: Anyone who wishes to operate any of the above airplanes on the U.S. Register.

(c) What problem does this AD address?: The actions of this AD are intended to prevent failure of the engine oil pressure switch diaphragm, which results in loss of engine oil through the vent hole. This could lead to partial or complete loss of engine power.

(d) What must I do to address this problem?: Within the next 25 hours time-in-service after the effective date of this AD, inspect the oil pressure switch to determine if it is part-number (P/N) 77041 (or FAA-approved equivalent part number) or P/N 83278 (or FAA-approved equivalent part number). Then accomplish the following, as applicable:

IF	THEN
P/N 77041 (or FAA-approved equivalent part number) oil pressure switch is installed,	1. Prior to further flight after inspection, replace this switch with a P/N 83278 (or FAA-approved equivalent part number) oil pressure switch; and 2. As of the effective date of this AD, do not install a P/ N 77041 (or FAA-approved equivalent part number) oil pressure switch on any affected airplane.
P/N 83278 (or FAA-approved equivalent part number) oil pressure switch is installed,	No further action is required by this AD except that, as of the effective date of this AD, do not install a P/ N 77041 (or FAA-approved equivalent part number) oil pressure switch on any affected airplane.

(e) What procedures must be used to accomplish the actions of this AD?: You must use the procedures in Cessna Service Bulletin SB00-79-01, dated January 31, 2000, to accomplish this action.

(f) Can I comply with this AD in any other way?: Yes.

(1) You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

(i) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and

(ii) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative. Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

(2) This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f)(1) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(g) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?: Contact Paul Pendleton, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

(h) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?: The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(i) Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?: Yes. Actions required by this AD must be done in accordance with Cessna Service Bulletin SB00-79-01, dated January 31, 2000. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from the Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. You can look at copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(j) When does this amendment become effective?: This amendment becomes effective on March 11, 2000.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Paul Pendleton, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

Issued in Kansas City, Missouri, on February 11, 2000.

Michael K. Dahl, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

BLANK

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 111

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2000-033 "FUEL STRAINER ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-06-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-06-01.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-06-01, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2000-06-01.

Gyldighetsdato:

2000-05-19.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



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

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

AD's are posted on the internet at <http://av-info.faa.gov>

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2000-06-01 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-11641; Docket No. 97-CE-114-AD.

Applicability: All serial numbers of the following airplane models, certificated in any category, including those manufactured in France that have a capital "F" or "FR" prefix on the model number:

Models 150F, 150G, 150H, 150J, 150K, 150L, 150M, A150K, A150L, A150M, A-150L, A-A150L, F150F, F150G, F150H, F150J, F150K, F150L, F150M, FA150K, FA150L, FA150M, FRA150L, FRA150M, 152, A152, F152, FA152, 172F, 172G, 172H, 172I, 172K, 172L, 172M, 172N, 172P, 172Q, R172E (T41), R172F (T41), R172G (T41), R172H (T41), R172J, R172K, 172RG, F172F, F172G, F172H, F172K, F172L, F172M, F172N, F172P, FR172E, FR172F, FR172G, FR172H, FR172J, FR172K, 177, 177A, 177B, 177RG, F177RG, 180H, 180J, 180K, 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N, 182P, 182Q, 182R/T182, 182R, R182, R182/TR182, A182J, A182K, A182L, A182N, F182P, F182Q, FR182, 185D, 185E, A185E, A185F, 188, A188, 188A, A188A, 188B, A188B, T188C, A-A188B, U206, U206A, TU206A, U206B/TU206B, U206C/TU206C, U206D/TU206D, U206E/TU206E, U206F/TU206F, U206G/TU206G, P206, P206A, TP206A, P206B/TP206B, P206C/TP206C, P206D/TP206D, P206E/TP206E, 207/T207, 207A/T207A, 210E, 210F, 210G, 210H, 210J, 210K/T210K, 210L/T210L, 210M/T210M, 210N/T210N, T210F, T210G, T210H, T210J, P210N, 337, 337A, 337B/T337B, M337B, 337C/T337C, 337D/T337D, 337E/T337E, 337F, T337F, 337G, 337H/T337H, T337H-SP, T337G, P337H, F337E/FT337E, F337F/FT337F, F337G, F337H, FTB337, FT337GP, and FT337HP.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD.

To prevent foreign material from entering the fuel system and engine, which could result in loss of engine power or complete engine stoppage during flight, accomplish the following:

NOTE 2: This AD allows the aircraft owner or pilot to check the maintenance records to determine whether a Cessna part number (P/N) 0756005-2 top assembly, Cessna P/N 0756005-8 fuel strainer assembly, or a Cessna P/N 0756005-9 fuel strainer assembly was installed after December 12, 1996. Those parts that were shipped between December 12, 1996, and September 5, 1997, may have been manufactured with an internal tube installed to a depth less than specified and may become loose and dislodge from the strainer top assembly. See paragraph (c) of this AD for authorization.

(a) Within the next 12 calendar months after the effective date of this AD, unless already accomplished, measure the standpipe in the fuel strainer assembly (tube in the filter strainer top assembly) for a visible maximum length of 1.68 inches, in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section and Detail A in Cessna Single Engine Service Bulletin (SB) No. SEB97-9, dated November 17, 1997; or Cessna Multi-engine SB No. MEB97-12, dated November 17, 1997, whichever is applicable.

(b) If the standpipe does not measure a maximum length of 1.68 inches, prior to further flight, replace the filter strainer top assembly in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section in Cessna Single Engine SB No. SEB97-9, dated November 17, 1997; or Cessna Multi-engine SB No. MEB97-12, dated November 17, 1997, whichever is applicable.

(c) The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may check the maintenance records to determine whether a Cessna part number (P/N) 0756005-2 top assembly, Cessna P/N 0756005-8 fuel strainer assembly, or a Cessna P/N 0756005-9 fuel strainer assembly was installed after December 12, 1996. Those parts that were shipped between December 12, 1996, and September 5, 1997, may have been manufactured with an internal tube installed to a depth less than specified and may become loose and dislodge from the strainer top assembly. If, by checking the maintenance records, the owner/operator can make an absolute determination that one of these parts is not installed or was installed prior to December 12, 1996, the requirements of paragraphs (a) and (b) of this AD do not apply. The owner/operator must make an entry into the aircraft records showing compliance with this portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(d) As of the effective date of this AD, no person may install, on any of the affected Cessna airplanes, a fuel filter assembly where the maximum length of the standpipe does not measure 1.68 inches.

2 00-06-01

(e) 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.

(f) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, FAA, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(g) The measurement and replacement required by this AD shall be done in accordance with Cessna Single Engine Service Bulletin (SB) No. SEB97-9, dated November 17, 1997, or Cessna Multi-engine SB No. MEB97-12, dated November 17, 1997. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from the Cessna Aircraft Company, P. O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 506, 901 Locust, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(h) This amendment becomes effective on May 5, 2000.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Paul O. Pendleton, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

Issued in Kansas City, Missouri, on March 10, 2000.

Michael Gallagher, Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

U.S. Department
of Transportation

Federal Aviation
Administration

Regulatory Support Division
P.O. Box 26460
Oklahoma City, OK 73125-0460
AFS-610

Official Business
Penalty for Private Use \$300

FIRST-CLASS MAIL
POSTAGE & FEES PAID
FAA
PERMIT NO. G44

**FLIGHT INFORMATION
CRITICAL TO
FLYING SAFETY**

**URGENT
FORWARD TO AIRCRAFT
OPERATOR**

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
1. TILSYNSAVDELING
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
E-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -112
(Reims Aviation)

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2000-028 UTSKIFTING AV FUEL SELECTOR VALVE CAM

Påbudet gjelder:

Reims Aviation alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-142(A).

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-142(A).

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-142(A), med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

DGAC AD 2000-142(A).

Gyldighetsdato:

15-05-2000.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 2000-142(A)
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

REIMS AVIATION

F172, FP172, FR172 aircraft

Fuel Selector Valve Cam (ATA 28)

1. AIRCRAFT CONCERNED

The following airplane models and serial numbers, equipped with Fuel Selector Valve Cam P/N 0513123 or Fuel Selector Valve P/N 0513120-5, 0513120-6, 0513120-8, 0513120-9, or 0513120-200.

<u>Model</u>	<u>Year</u>	<u>Serial Number</u>
F172D	1963	F172-0001 to F172-0018
F172E	1964	F172-0019 to F172-0085
F172F	1965	F172-0086 to F172-0179
F172G	1966	F172-0180 to F172-0319
F172H	1967	F172-0320 to F172-0431
	1968	F172-0432 to F172-0435
	1969	F172-0560 to F172-0654
	1970	F17200655 to F17200754
	1969	F172-0560 to F172-0654
	1970	F17200655 to F17200754
F172K	1971	F17200755 to F17200804
F172L	1972	F17200805 to F17200904
F172M	1973	F17200905 to F17201034
	1974	F17201035 to F17201234
FP172	1963	FP172-0001 to FP172-0003
FR172E	1968	FR17200001 to FR17200060
FR172F	1969	FR17200061 to FR17200145
FR172G	1970	FR17200146 to FR17200225
FR172H	1971	FR17200226 to FR17200275
	1972	FR17200276 to FR17200350
FR172J	1973	FR17200351 to FR17200440
	1974	FR17200441 to FR17200530
	1975	FR17200531 to FR17200559
	1976	FR17200560 to FR17200590
FR172K	1977	FR17200591 to FR17200620
	1978	FR17200621 to FR17200630
	1979	FR17200631 to FR17200655
	1980	FR17200656 to FR17200665
	1981	FR17200666 to FR17200675

.../...

2. REASON

Fuel Selector Valve Cams (P/N 0513123) or Fuel Selector Valves (P/N 0513120-5, 0513120-6, 0513120-8, 0513120-9, or 0513120-200) affected by the present Airworthiness Directive could inadequately supply fuel to the engine. These parts, delivered by Cessna between December 6, 1998 and May 10, 1999 may not be fitted in any of the affected airplanes.

3. ACTIONS

Replace Fuel Selector Valve Cams (P/N 0513123) or Fuel Selector Valves (P/N 0513120-5, 0513120-6, 0513120-8, 0513120-9, or 0513120-200) according to referenced Manufacturer Service Bulletin.

4. COMPLIANCE

Actions requested in paragraph 3 must be performed within the 5 flight hours following this airworthiness effective date.

REF.: SB REIMS AVIATION No. 164 (SEB99-7) dated June 07, 1999.

EFFECTIVE DATE : APRIL 15, 2000

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
1. TILSYNSAVDELING
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -113
(Reims Aviation)

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2001-008 KONTROLL AV "FUEL STRAINER ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Reims Aviation alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-529(A).

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-529(A).

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-529(A), med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

DGAC AD 2000-529(A).

Gyldighetsdato:

2001-02-10.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 2000-529(A)
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

REIMS AVIATION

F150, FA150, FRA150, F152, FA152, F172, FR172, F177RG, F182 and FR182 aircraft

Fuel strainer assembly inspection (ATA 28)

1. AIRCRAFT CONCERNED:

The following aircraft are affected if the following parts shipped from CESSNA between December 12, 1996 and September 5, 1997 have been installed :

- Part No. 0756005-2 top assembly,
- Part No. 0756005-8 or 0756005-9 fuel strainer assembly.

Model	Year	Serial Number
F150F	1966	F150-0001 TO F150-0067
F150G	1967	F150-0068 TO F150-0219
F150H	1968	F150-0220 TO F150-0389
F150J	1969	F150-390 TO F150-0529
F150K	1970	F15000530 TO F15000658
F150L	1971	F15000659 TO F15000738
F150L	1972	F15000739 TO F15000863
F150L	1973	F15000864 TO F15001013
F150L	1974	F15001014 TO F15001143
F150M	1975	F15001144 TO F15001248
F150M	1976	F15001249 TO F15001338
F150M	1977	F15001339 TO F15001428
FA150K	1970	FA1500001 TO FA1500081
FA150L	1971	FA1500082 TO FA1500120
FA150L	1972	FA1500121 TO FA1500166
FA150L	1973	FA1500167 TO FA1500211
FA150L	1974	FA1500212 TO FA1500261

.../...

December 27, 2000

REIMS AVIATION
F150, FA150, FRA150, F152, FA152, F172, FR172,
F177RG, F182 and FR182 aircraft

2000-529(A)

Model	Year	Serial Number
FA150M	1975	FA1500262 TO FA1500281
FA150M	1976	FA1500282 TO FA1500311
FA150M	1977	FA1500312 TO FA1500336
FRA150L	1972	FRA1500121 TO FRA1500166
FRA150L	1973	FRA1500167 TO FRA1500211
FRA150L	1974	FRA1500212 TO FRA1500261
FRA150M	1975	FRA1500262 TO FRA1500281
FRA150M	1976	FRA1500282 TO FRA1500311
FRA150M	1977	FRA1500312 TO FRA1500336
F152	1978	F15201429 TO F15201528
F152	1979	F15201529 TO F15201673
F152	1980	F15201674 TO F15201808
F152	1981	F15201809 TO F15201893
F152	1982	F15201894 TO F15201928
F152	1983	F15201929 TO F15201943
F152	1984	F15201944 TO F15201952
F152	1985	F15201953 TO F15201965
F152	1986	F15201966 TO F15201980
FA152	1978	FA1520337 TO FA1520347
FA152	1979	FA1520348 TO FA1520357
FA152	1980	FA1520358 TO FA1520372
FA152	1981	FA1520373 TO FA1520377
FA152	1982	FA1520378 TO FA1520382
FA152	1983	FA1520383 TO FA1520387
FA152	1985	FA1520388 TO FA1520415
FA152	1986	FA1520416 TO FA1520425
F172F	1965	F172-0086 TO F172-0179
F172G	1966	F172-0180 TO F172-0319
F172H	1967	F172-00320 TO F172-0431
F172H	1967	F172-0436 TO F172-0442
F172H	1967	F172-0444 TO F172-0446
F172H	1968	F172-0432 TO F172-0435
F172H	1968	F172-0443
F172H	1968	F172-0447 TO F172-0559
F172H	1969	F172-0560 TO F172-0654
F172H	1970	F17200655 TO F17200754
F172K	1971	F17200755 TO F17200804
F172L	1972	F17200805 TO F17200904
F172M	1973	F17200905 TO F17201034
F172M	1974	F17201035 TO F17201234
F172M	1975	F17201235 TO F17201384

.../...

Model	Year	Serial Number
F172M	1976	F17201385 TO F17201514
F172N	1977	F17201515 TO F15201639
F172N	1978	F17201640 TO F17201749
F172N	1979	F17201750 TO F17201909
F172N	1980	F17201910 TO F17202039
F172P	1981	F17201040 TO F17202134
F172P	1982	F17202135 TO F17202194
F172P	1983	F17202195 TO F17202216
F172P	1984	F17202217 TO F17202233
F172P	1985	F17202234 TO F17202238
F172P	1986	F17202239 TO F17202254
FR172E	1968	FR17200001 TO FR17200060
FR172F	1969	FR17200061 TO FR17200145
FR172G	1970	FR17200146 TO FR17200225
FR172H	1971	FR17200226 TO FR17200275
FR172H	1972	FR17200276 TO FR17200350
FR172J	1973	FR17200351 TO FR17200440
FR172J	1974	FR17200441 TO FR17200530
FR172J	1975	FR17200531 TO FR17200559
FR172J	1976	FR17200560 TO FR17200590
FR172K	1977	FR17200591 TO FR17200620
FR172K	1978	FR17200621 TO FR17200630
FR172K	1979	FR17200631 TO FR17200655
FR172K	1980	FR17200656 TO FR17200665
FR172K	1981	FR17200666 TO FR17200675
F177RG	1971	F177RG00001 TO F177RG0042
F177RG	1972	F177RG0043 TO F177RG0062
F177RG	1973	F177RG0063 TO F177RG0092
F177RG	1974	F177RG0093 TO F177RG0122
F177RG	1975	F177RG0123 TO F177RG0138
F177RG	1976	F177RG0139 TO F177RG0160
F177RG	1977	F177RG0161 TO F177RG0177
F182P	1976	F18200001 TO F18200025
F182Q	1977	F18200026 TO F18200064
F182Q	1978	F18200065 TO F18200094
F182Q	1979	F18200095 TO F18200129
F182Q	1980	F18200130 TO F18200169
FR182	1978	FR00001 TO FR18200020
FR182	1979	FR18200021 TO FR18200045
FR182	1979	FR18200046 TO F18200070

2. REASONS:

Top assembly and fuel strainer assembly, shipped by CESSNA between December 12, 1996 and September 5, 1997, have been improperly manufactured. This could result in fuel contamination and loss of engine power and/or engine stoppage.

3. MANDATORY ACTIONS:

The technical prescriptions applicable to No. 0756005-2 top assembly, and 0756005-8 or 0756005-9 fuel strainer assembly according to referenced Service Bulletin are mandatory.

They address inspection and potential exchange of top assembly or fuel strainer assembly.

Record application of the present Airworthiness Directive in the aircraft logbook.

4. COMPLIANCE:

The technical prescription of referenced Service Bulletin shall be accomplished within the next 25 hours of operation or 6 months, whichever occurs first.

REF.: REIMS AVIATION Service Bulletin No. SEB97-9 dated November 17, 1997.

This SB is available from: REIMS AVIATION
Aérodrome de Reims-Prunay
BP 2745
51062 REIMS CEDEX

EFFECTIVE DATE : JANUARY 06, 2001

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
1. TILSYNSAVDELING
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
E-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

CESSNA -114
(Reims Aviation)

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2001-012 KONTROLL AV "FUEL STRAINER ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Reims Aviation alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-525(A).

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-525(A).

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-525(A), med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

DGAC AD 2000-525(A).

Gyldighetsdato:

2001-03-10.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 2000-525(A)
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

REIMS AVIATION

F337, FT337, FTB337 aircraft

Fuel strainer assembly inspection (ATA 28)

1. EFFECTIVITY:

The following airplanes are affected if the following parts shipped from CESSNA between December 12, 1996 and September 5, 1997 have been installed:

- Part No. 0756005-2 top assembly
- Part No. 0756005-8 or 0756005-9 fuel strainer assembly.

Model	Year	Serial Number
F337E/FT337E	1970	F33700001 TO F33700024
F337F/FT337F	1971	F33700025 TO F33700045
F337F/FT337F	1972	F33700046 TO F33700055
F337G	1973	F33700056 TO F33700063
F337G	1974	F33700064 TO F33700071
F337G	1975	F33700072 TO F33700076
F337G	1976	F33700077 TO F33700079
F337G	1977	F33700080 TO F33700084
F337H	1978	F33700085 TO F33700086
FTB337	1974 TO 1983	FTB3370001 TO FTB3370062
FT337GP	1973	FP33700001 TO FP33700008
FT337GP	1974	FP33700009 TO FP33700013
FT337GP	1975	FP33700014 TO FP33700015
FT337GP	1976	FP33700016 TO FP33700017
FT337GP	1977	FP33700018 TO FP33700022
FT337HP	1978	FP33700023 TO FP33700023

.../...

2. REASONS :

Top assembly and fuel strainer assembly, shipped by CESSNA between December 12, 1996 and September 5, 1997, have been improperly manufactured. This could result in fuel contamination and loss of engine power and/or engine stoppage.

3. MANDATORY ACTIONS:

The technical prescriptions applicable to 0756005-2 top assembly, and 0756005-8 or 0756005-9 fuel strainer assembly according to referenced Service Bulletin are mandatory.

They address inspection and potential exchange of top assembly or fuel strainer assembly.

Record application of the present Airworthiness Directive in the aircraft logbook

4. COMPLIANCE:

The technical prescription of referenced Service Bulletin shall be accomplished within the next 25 hours of operation or 6 months, whichever occurs first.

REF.: REIMS AVIATION Service Bulletin No. MEB 97-12 dated November 17, 1997.

This SB is available from: REIMS AVIATION
Aérodrome de Reims-Prunay
BP 2745
51062 REIMS CEDEX

EFFECTIVE DATE : JANUARY 06, 2001

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
1. TILSYNSAVDELING
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -115

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2001-027 **KONTROLL/UTBEDRING AV FOR FET BRENNSTOFFBLANDING**

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company 172R og 172S som listet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-17.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-17.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-17, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2001-06-17.

Gyldighetsdato:

2001-05-09.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Aircraft Certification Service
Washington, DC



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

We post ADs on the internet at "av-info.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2001-06-17 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-12164; Docket No. 2001-CE-14-AD.

(a) What airplanes are affected by this AD? This AD applies to Models 172R and 172S, all serial numbers, that are certificated in any category.

(b) Who must comply with this AD? Anyone who wishes to operate any of the above airplanes must comply with this AD.

(c) What problem does this AD address? The actions specified by this AD are intended to detect and correct an over-rich fuel mixture (improper fuel flow settings), which could result in rough engine operation or engine stoppage. This over-rich fuel mixture also contributes to the engine not restarting during flight when using published in-flight restart procedures.

(d) What must I do to address this problem? To address this problem, you must accomplish the following actions:

Action	Compliance Time	Special Instructions
<p>(1) Accomplish one of the following inspections for proper engine idle speed and fuel control mixture setting:</p> <p>(i) Pilot Procedure: Accomplish the inspection with the engine oil temperature between 120 and 150 degrees Fahrenheit (F). Assure that the engine idle setting is between 575 and 625 revolutions per minute (RPM) and the mixture setting will produce a minimum 10 RPM rise and a maximum 50 RPM rise with the throttle at the hard ground idle stop. Screw the vernier mixture out slowly counterclockwise to obtain the RPM rise.</p> <p>(ii) Mechanic Procedure: Accomplish the inspection with the engine oil temperature between 120 and 150 degrees F. Assure that the fuel mixture setting is between 575 and 625 RPM and the mixture setting will produce a minimum 10 RPM rise and a maximum 20 RPM rise with the throttle at the hard ground idle stop. Screw the vernier mixture out slowly counterclockwise. The reason the limits are different than the pilot procedure is that the mechanic needs to establish a more accurate RPM indicator than the airplanes engine RPM gage. You will most likely need to use an electric tachometer to verify speed changes.</p>	<p>Within the next 10 hours time-in-service (TIS) after April 20, 2001 (the effective date of this AD), unless already accomplished.</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may accomplish the inspection specified in paragraph (d)(1)(i) of this AD. Make an entry into the aircraft records showing compliance with this portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9). You may need to accomplish seasonal adjustments of the engine idle speed setting. These seasonal adjustments should not be included in your already established 12-month scheduled adjustments.</p>
<p>(2) If, during any inspection required by this AD, proper engine idle speed and fuel control mixture setting cannot be met, accomplish the following:</p> <p>(i) Adjust the fuel servo. This adjustment or any replacement must be accomplished by an appropriately-rated mechanic or at an appropriately-rated repair station; and</p> <p>(ii) Repeat the inspection specified in paragraph (d)(1) of this AD.</p>	<p>Accomplish the adjustment (if required) prior to further flight after the inspection required by paragraph (d)(1) of this AD. Reinspect within 25 hours TIS after the fuel servo adjustment.</p>	<p>If you have to adjust the servo more than twice over a 12-month period, obtain the next course of action from the FAA at the address referenced in paragraph (f) of this AD. We recommend you use an electronic strobe to verify RPM settings when making any adjustment.</p>

Action	Compliance Time	Special Instructions
<p>(3) Add the following information to the end of page 3-20, Section 3 Emergency Procedures of the Cessna 172R or 172S Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM):</p> <p>"IDLE POWER ENGINE ROUGHNESS</p> <p>An excessively rich idle fuel flow may cause low speed engine roughness during flight. During most in-flight low engine speeds (power off stalls, approach to landing, etc.), the mixture control is normally in the full-rich position. However, to improve engine roughness (caused by an improperly adjusted fuel servo) during low engine speeds while in flight, you should rotate the vernier mixture control (leaning of fuel mixture). You may also have to lean the fuel mixture if this low engine speed results in power loss and you need to restart the engine during flight. In all cases, you should land the airplane at the nearest airport for repairs if low speed engine roughness requires you to adjust the fuel mixture control to improve engine operation."</p>	<p>Within the next 10 hours TIS after April 20, 2001 (the effective date of this AD), unless already accomplished.</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (d)(3) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>
<p>(4) Insert the following information into the applicable Cessna Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM):</p> <p>"NORMAL PROCEDURES (Before Takeoff) item 13. Throttle: 1. Verify smooth engine operation at idle speed of 575 to 625 RPM. 2. 1000 RPM or LESS"</p>	<p>Within the next 10 hours TIS after April 20, 2001 (the effective date of this AD), unless already accomplished.</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (d)(4) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>

(e) Can I comply with this AD in any other way? You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (1) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (2) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative.

Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

Note: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(f) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?

Contact Mr. Paul Pendleton, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

(g) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD? The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(h) When does this amendment become effective? This amendment becomes effective on April 20, 2001.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Mr. Paul Pendleton, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; facsimile: (316) 946-4407.

Issued in Kansas City, Missouri, on March 23, 2001.

David R. Showers, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
1. TILSYNSAVDELING
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
E-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -116

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2001-035 SPREKKONTROLL AV HOVEDUNDERSTELLETS "GEAR PIVOTS"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company 172RG, serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-06.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-06.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-06, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2001-06-06.

Gyldighetsdato:

2001-06-05.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "av-info.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2001-06-06 CESSNA AIRCRAFT COMPANY: Amendment 39-12153; Docket No. 2000-CE-24-AD.

(a) What airplanes are affected by this AD? This AD affects Model 172RG, with the serial numbers 691 and 172RG0001 through 172RG1191, certified in any category.

(b) Who must comply with this AD? Anyone who wishes to operate any of the above airplanes must comply with this AD.

(c) What problem does this AD address? The actions specified in this AD are intended to detect, correct, and prevent future cracks on the original design landing gear pivots. Cracked main landing gear pivots could fail, resulting in gear-up landings or loss of braking.

(d) What actions must I accomplish to address this problem? To address this problem, you must do the following, unless already done:

Actions	Compliance Times	Procedures
(1) Inspect the main landing gear pivot assemblies for cracks.	Within the next 100 hours time-in-service after the effective date of this AD.	Do this action following the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS in Cessna Service Bulletin SEB90-1, Revision 3, dated March 15, 1999, and the Model 172RG Series Service Manual.
(2) If you find cracks, replace the affected main landing gear pivot assembly with the part referenced in the service bulletin.	Before further flight after the inspection.	Do this action following the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS in Cessna Service Bulletin SEB90-1, Revision 3, dated March 15, 1999, and the Model 172RG Series Service Manual.
(3) Install new bushings on both main landing gear pivot assemblies using the applicable kit referenced in the service bulletin.	Before further flight after the inspection.	Do this action following the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS in Cessna Service Bulletin SEB90-1, Revision 3, dated March 15, 1999, and the Model 172RG Series Service Manual.

(e) Can I comply with this AD in any other way? You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (1) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (2) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office, approves your alternative. Send your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office.

Note: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(f) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance? Contact Steven Litke, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4127; facsimile: (316) 946-4407.

(g) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD? The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can do the requirements of this AD.

(h) Are any service bulletins incorporated into this AD by reference? Actions required by this AD must be done in accordance with Cessna Service Bulletin SEB90-1 (including accomplishment instructions), Revision 3, and Cessna Service Kit SK172-151, all dated March 15, 1999. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from the Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. You may look at copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) When does this amendment become effective? This amendment becomes effective on May 14, 2001.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Steven Litke, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4127; facsimile: (316) 946-4407.

Issued in Kansas City, Missouri, on March 13, 2001.

Larry E. Werth, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
1. TILSYNSAVDELING
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
E-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -117

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
bernyndigelse av 25. mars 1994, fastsetter Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2001-078 KONTROLL AV KARTLYSBRYTER OG BRENNSTOFFRØR

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company alle 172 modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av
FAA AD 2001-23-03.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-23-03.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 27/80.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-23-03, med
virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2001-23-03.

Gyldighetsdato:

2001-12-07.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "av-info.faa.gov"

The following Airworthiness Directive Issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2001-23-03 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-12500; Docket No. 2000-CE-26-AD; Supersedes AD 80-04-08, Amendment 39-3696.

(a) *What airplanes are affected by this AD?* This AD affects the following Cessna model airplanes, certificated in any category:

Model	Serial No.
172N.....	17267585 through 17270049; 17270051 through 17274009; 17261445, 17261578, and 17270050.
172P.....	17274010 through 17276654.
172RG.....	172RG0001 through 172RG1191; and 691.
F172N.....	F17201515 through F17202039.
F172P.....	F17202040 through F17202254.
FR172J.....	FR17200531 through 17200590.
FR172K.....	FR17200591 through 17200675.
R172K.....	R1722000 through R1723454; and 680.

(b) *Who must comply with this AD?* Anyone who wishes to operate any of the above airplanes must comply with this AD.

(c) *What problem does this AD address?* The actions specified by this AD are intended to detect and correct any chafing between the map light switch and the bordering fuel line, which could result in a fuel leak or an in-flight fire.

(d) *What actions must I accomplish to address this problem?* To address this problem, you must accomplish the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Inspect the doorpost map light switch insulator (part number 0511080-1) to verify it is installed and(if installed) not damaged.	Initially inspect within the next 100 hours time-in-service (TIS) after December 27, 2001(the effective date of this AD), or within the next 12 calendar months after December 27, 2001 (the effective date of this AD), whichever occurs first. Repetitively inspect thereafter at intervals not to exceed 12 calendar months.	Do this action following the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Cessna Service Bulletin SEB00-1, dated January 17, 2000.

(2) If a switch cover(insulator) is not installed or is damaged in any way, install a new insulator (part number 0511080-1).	Before further flight after the inspection where any damage is found or the cover is found missing.	Do this action following the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Cessna Service Bulletin SEB00-1, dated January 17, 2000, and the Cessna Manufacturer's Maintenance Manual.
(3) If the fuel line is damaged in any way, install a new fuel line. The replacement fuel line part number varies with aircraft model.	Before further flight after the inspection where any damage is found.	Do this action following the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Cessna Service Bulletin SEB00-1, dated January 17, 2000, and the Cessna Manufacturer's Maintenance Manual.

Note 1: The compliance times specified in Cessna Service Bulletin SEB00-1, dated January 17, 2000, are different from those required by this AD. The compliance times in this AD take precedence over those in the service bulletin.

(e) *Can I comply with this AD in any other way?*

(1) You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (i) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (ii) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative.

Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 80-04-08, which is superseded by this AD, are not approved as alternative methods of compliance with this AD.

Note 2: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address

(f) *Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?*

Contact Mr. Clyde Erwin, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209, telephone: (316) 946-4149; facsimile: (316) 946-4407.

(g) *What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?* The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(h) *Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?* Actions required by this AD must be done in accordance with Cessna Service Bulletin SEB00-1 and Accomplishment Instructions, dated January 17, 2000. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from the Cessna Aircraft Company, PO Box 7706, Wichita, Kansas 67277. You can look at copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(i) *Does this AD action affect any existing AD actions?* This amendment supersedes AD 80-04-08, Amendment 39-3696.

(j) *When does this amendment become effective?* This amendment becomes effective on December 27, 2001.

Issued in Kansas City, Missouri, on November 5, 2001.

Michael Gallagher,

Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 01-28332 Filed 11-14-01; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -118

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2002-036 "HORIZONTAL STABILIZER ATTACHMENT BRACKETS"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company alle modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-07-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-07-01.

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-07-01, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2002-07-01.

Gyldighetsdato:

2002-05-13.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.airweb.faa.gov/rgl"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

Corrected Copy: In the Federal Register and on the Government Printing Office (GPO) website, paragraphs (d)(4)(i) and (d)(4)(ii) were inadvertently included outside of the chart in paragraph (d) of AD 2002-07-01. The FAA has requested a correction be made to both the Federal Register and GPO website to include these paragraphs within the Actions column of the chart. We have made the appropriate correction.

2002-07-01 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-12695; Docket No. 2001-CE-42-AD.

(a) *What airplanes are affected by this AD?* This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Model	Serial numbers
P206C and TP206C	P206-0420 through P206-0519
P206D and TP206D	P206-0520 through P206-0603
P206E and TP206E	P20600604 through P20600647, and P206-0001
U206C and TU206C	U206-0915 through U206-1234
U206D and TU206D	U206-1235 through U206-1444, U20601445 through U20601587
U206E and TU206E	U20601588 through 20601700
U206F and TU206F	U20601701 through U20602588, and U20602590 through U20603521
U206G and TU206G	676, U20602589, and U20603522 through U20607020
207 and T207	20700001 through 20700362
207A and T207A	20700363 through 20700788
210G	21058819 through 21058936
210H	21058937 through 21059061
210J	21059062 through 21059199
210K and T210K	21059200 through 21059502
210L and T210L	21059503 through 21061041, and 21061043 through 21061573
210M and T210M	21061042, and 21061574 through 21062954
210N and T210N	21062955 through 21064897
P210N	P21000001 through P21000834
T210G	T210-0198 through T210-0307
T210H	T210-0308 through T210-0392
T210J	T210-0393 through T210-0454, and 21058140

(b) *Who must comply with this AD?* Anyone who wishes to operate any of the airplanes identified in paragraph (a) of this AD must comply with this AD.

(c) *What problem does this AD address?* The actions specified by this AD are intended to detect and replace structurally deficient horizontal stabilizer attachment brackets. Continued use of such brackets could result in structural failure of the horizontal stabilizer with reduced or loss of control of the airplane.

(d) *What actions must I accomplish to address this problem?* To address this problem, you must accomplish the following:

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) Maintenance Records Check:</p> <p>(i) Check the maintenance records to determine whether a horizontal stabilizer attachment reinforcement bracket, part number (P/N) 1232624-1, shipped by Cessna from February 27, 1998, through March 17, 2000, is installed. The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may perform this check .</p> <p>(ii) If, by checking the maintenance records, the owner/operator can positively show that a horizontal stabilizer attachment reinforcement bracket, P/N 1232624-1, shipped by Cessna from February 27, 1998, through March 17, 2000, is not installed, then the inspection requirement of paragraph (d)(2) and the replacement requirement of paragraph (d)(3) of this AD do not apply. You must make an entry into the aircraft records that shows compliance with this portion of the AD, in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9) .</p>	<p>Within the next 50 hours time-in-service (TIS) after May 13, 2002 (the effective date of this AD), unless already accomplished .</p>	<p>No special procedures required to check the logbook.</p>
<p>(2) Inspection: Visually inspect the right and left horizontal stabilizer attachment reinforcement brackets, part number (P/N) 1232624-1, for the existence of seam welds along both the lower inboard and outboard wall/flange .</p>	<p>Within the next 50 hours TIS after May 13, 2002 (the effective date of this AD), unless already accomplished</p>	<p>In accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna Service Bulletin SEB00-10, dated November 6, 2000, and the applicable maintenance manual.</p>
<p>(3) Replacement:</p> <p>(i) If no seam weld is found along both the lower inboard and outboard wall/flange on the right and left horizontal stabilizer attachment reinforcement bracket during the inspection required in paragraph (d)(2) of this AD, replace with a new or airworthy P/N 1232624-1 horizontal stabilizer attachment reinforcement bracket.</p> <p>(ii) If the right and left horizontal stabilizer attachment reinforcement bracket has seam welds along both the lower inboard and outboard wall/flange, no further action is required .</p>	<p>Accomplish any necessary replacements prior to further flight after the inspection required by paragraph (d)(2) of this AD, unless already accomplished .</p>	<p>In accordance with the Accomplishment Instructions in Cessna Service Bulletin SEB00-10, dated November 6, 2000, and the applicable maintenance manual.</p>
<p>(4) Installation Prohibition: Do not install any P/N 1232624-1 horizontal stabilizer attachment reinforcement bracket (or FAA-approved equivalent part) unless the bracket:</p> <p>(i) is inspected as required in paragraph (d)(2) of this AD; and</p> <p>(ii) has seam welds along both the lower inboard and outboard wall/flange.</p>	<p>As of May 13, 2002 (the effective date of this AD).</p>	<p>Not applicable.</p>

(e) *Can I comply with this AD in any other way?* You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (1) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (2) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative. Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

Note: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(f) *Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?* Contact Al Phillips, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4116; facsimile: (316) 946-4407.

(g) *What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?* The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(h) *Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?* Actions required by this AD must be done in accordance with Cessna Service Bulletin SEB00-10, dated November 6, 2000. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. You can look at copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(i) *When does this amendment become effective?* This amendment becomes effective on May 13, 2002.

Issued in Kansas City, Missouri, on March 22, 2002.

Dorenda D. Baker,
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. 02-7645 Filed 4-2-02; 8:45 am]
BILLING CODE 4910-13-U

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -119

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2002-043 "FUEL BOOST PUMP WIRING"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company 441 modeller med serienummer som listet i vedlagte kopi av
FAA AD 2002-09-13.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-09-13.

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-09-13, med virkning fra
denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2002-09-13.

Gyldighetsdato:

2002-06-25.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.airweb.faa.gov/rgl"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2002-09-13 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-12746; Docket No. 2002-CE-17-AD.

(a) *What airplanes are affected by this AD?* This AD applies to the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Model	Serial Nos.
CESSNA 441	0001 through 0362; and 698.

(b) *Who must comply with this AD?* Anyone who wishes to operate any of the airplanes identified in paragraph (a) of this AD must comply with this AD.

(c) *What problem does this AD address?* The actions specified by this AD are intended to detect and correct chafing and/or arcing boost pump wiring, which could result in arcing within the wing fuel system. Such failure could lead to ignition of explosive vapor within the fuel storage system.

(d) *What must I do to address this problem?* To address this problem, you must accomplish the following actions:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Inspect the 5718106-1 wire harness and fuel boost pump lead wires for chafing or damage.	Within the next 25 hours time-in-service (TIS) after May 31, 2002 (the effective date of this AD) or 60 days after May 31, 2002 (the effective date of this AD), whichever occurs first.	In accordance with Cessna Conquest Service Bulletin No.: CQB02-1R1, Revision 1, dated April 22, 2002.
(2) If any wire harness or fuel boost pump lead wires are found chafed or damaged during the inspection required in paragraph (d)(1) of this AD, repair or replace the harness or lead wires.	Before further flight, after the inspection required in paragraph (d)(1) of this AD.	In accordance with Cessna Conquest Service Bulletin No.: CQB02-1R1, Revision 1, dated April 22, 2002.

(e) *Can I comply with this AD in any other way?* You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (1) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (2) The Manager, Wichita ACO, approves your alternative. Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

Note: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(f) *Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?* Contact Robert Adamson, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: 316-946-4145; facsimile: 316-946-4407.

(g) *What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?* The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(h) *Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?* Actions required by this AD must be done in accordance with Cessna Conquest Service Bulletin No. CQB02-1R1, Revision 1, dated April 22, 2002. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. You may view this information at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(i) *When does this amendment become effective?* This amendment becomes effective on May 31, 2002.

Issued in Kansas City, Missouri, on May 1, 2002.

Michael Gallagher,
Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. 02-11523 Filed 5-8-02; 8:45 am]
BILLING CODE 4910-13-P

BLANK

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -120

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2002-054 "FUEL BOOST PUMP WIRING"

Påbudet gjelder:

Reims Aviation F406 serienummer F406-0001 til F406-0089.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2002-325(A).

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2002-325(A).

Referanse:

DGAC AD 2002-325(A).

Gyldighetsdato:

2002-07-19.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 2002-325(A)
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

REIMS AVIATION

F406 aircraft

Fuel boost pump wiring (ATA 28)

1. APPLICABILITY:

Serial number F406-0001 to F406-0089.

2. REASON :

Occurrences of damaged wiring harness which may result in electrical arcing.

3. MANDATORY ACTIONS:

The technical prescriptions dealing with the inspection and the modification of fuel boost pump wiring harness described in the referenced Manufacturer Service Bulletin are mandatory.

4. COMPLIANCE:

The inspection detailed in the referenced Manufacturer Service Bulletin must be conducted within the next 25 hours of operation or 60 days, which occurs first from the effective date of this AD.

Repeat the inspection every 600 hours of operation thereafter.

Make an entry in the airplane logbook stating compliance with this AD.

The above mentioned Service Bulletin is available from:

REIMS AVIATION
Aérodrome de Reims-Prunay
BP 2745
51062 REIMS CEDEX

REF.: Service Bulletin REIMS AVIATION No. CAB 02-8 issued June 03, 2002.

EFFECTIVE DATE : JULY 06, 2002

June 26, 2002

REIMS AVIATION
F406 aircraft

2002-325(A)

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -121

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2003-008 "INBOARD FORWARD FLAP BELLCRANKS"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle 208 og 208B modeller.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-22-17.

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-22-17.

Referanse:

FAA AD 2002-22-17.

Gyldighetsdato:

2003-01-02.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

We post ADs on the internet at "www.airweb.faa.gov/rgl"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2002-22-17 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-12944; Docket No. 2002-CE-23-AD.

(a) *What airplanes are affected by this AD?* This AD affects Models 208 and 208B airplanes, all serial numbers, that are certificated in any category.

(b) *Who must comply with this AD?* Anyone who wishes to operate any of the airplanes identified in paragraph (a) of this AD must comply with this AD.

(c) *What problem does this AD address?* The actions specified by this AD are intended to detect, correct, and prevent cracks in the bellcrank, which could result in failure of this part. Such failure could lead to damage to the flap system and surrounding structure and result in reduced or loss of control of the airplane.

(d) *What actions must I accomplish to address this problem?* To address this problem, you must accomplish the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Inspect, using eddy current inspection, the inboard forward flap bellcrank for cracks.	Initially inspect upon the accumulation of 4,000 landings on the bellcrank or within the next 250 landings after December 31, 2002 (the effective date of this AD), whichever occurs later. Repetitively inspect thereafter at every 500 landings until 7,000 landings are accumulated.	In accordance with the Inspection Instructions of Cessna Service Bulletin No. CAB02-1, dated February 11, 2002, and the applicable maintenance manual.
(2) Replace the inboard forward flap bellcrank.	Prior to further flight when cracks are found; and upon the accumulation of 7,000 landings or within the next 75 landings after December 31, 2002 (the effective date of this AD), whichever occurs later.	In accordance with the Inspection Instructions of Cessna Service Bulletin No. CAB02-1, dated February 11, 2002, and the applicable maintenance manual.

Note 1: Inboard forward flap bellcranks with 7,000 landings or more do not have to be replaced until 75 landings after the effective date of this AD.

Note 2: The compliance times of this AD are presented in landings instead of hours. If the number of landings is unknown, hours time-in-service (TIS) may be used by multiplying the number of hours TIS by 1.25.

(e) *Can I comply with this AD in any other way?* You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

(1) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and

(2) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative.

Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

Note 3: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(f) *Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?* Contact Paul Nguyen, Aerospace Engineer, FAA, Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: 316-946-4125; facsimile: 816-946-4407.

(g) *What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?* The FAA can issue a special flight permit under §§ 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(h) *Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?* Actions required by this AD must be done in accordance with Cessna Service Bulletin No. CAB02-1, dated February 11, 2002. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get copies from Cessna Aircraft Company, Product Support, PO Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. You may view copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) *When does this amendment become effective?* This amendment becomes effective on December 31, 2002.

Issued in Kansas City, Missouri, on October 31, 2002.

Michael Gallagher,

Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 02-28408 Filed 11-8-02; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET
1. TILSYNSAVDELING
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -122

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 Luftfartstilsynet følgende forskrift om luftdyktighet.

2003-036 "FUEL BOOST PUMP WIRING"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av
FAA AD 2003-09-09.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-09-09.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 2002-043.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-09-09.

Referanse:

FAA AD 2003-09-09.

Gyldighetsdato:

2003-06-20.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2003-09-09 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-13138; Docket No. 2002-CE-18-AD;
Supersedes AD 2002-09-13, Amendment 39-12746.

(a) *What airplanes are affected by this AD?* This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Model	Serial numbers
441	0001 through 0362 and 698.
F406	0001 through 0089.

(b) *Who must comply with this AD?* Anyone who wishes to operate any of the airplanes identified in paragraph (a) of this AD must comply with this AD.

(c) *What problem does this AD address?* The actions specified by this AD are intended to detect, correct, and prevent chafing and/or arcing fuel boost pump wiring, which could result in arcing within the wing fuel system. Such a condition could lead to ignition of explosive vapor within the fuel storage system.

(d) *What actions must I accomplish to address this problem?* To address this problem, you must accomplish the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) For Model 441 airplanes: Inspect the part number (P/N) 5718106-1 wire harness and fuel boost pump lead wires for chafing or damage.	Initially at whichever occurs first, unless already accomplished: Within the next 25 hours time-in-service (TIS) or 60 days after May 31, 2002 (the effective date of AD 2002-09-13): Repetitively thereafter at intervals not to exceed 200 hours TIS.	In accordance with Cessna Conquest Service Bulletin No.: CQB02-1, Revision 2, dated October 7, 2002.
(2) For Model F406 airplanes: Inspect the P/N 5718106-4 wire harness and fuel boost pump lead wires for chafing or damage.	Initially at whichever occurs first, unless already accomplished: Within the next 25 hours TIS after June 24, 2003 (the effective date of this AD) or 60 days after June 24, 2003 (the effective date of this AD): Repetitively thereafter at intervals not to exceed 200 hours TIS.	In accordance with Reims/Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-8, dated June 3, 2002.

<p>(3) If chafing or damage is found during any inspection required in paragraph (d)(1) or (d)(2) of this AD:</p> <p>(i) For the Model 441 airplanes, replace the wire harnesses, repair fuel boost pump lead wires, or replace the fuel boost pump, as applicable.</p> <p>(ii) For the Model F406 airplanes, repair or replace the wire harnesses or lead wires, or fuel boost pump, as applicable.</p>	<p>Before further flight after any inspection required in paragraphs (d)(1) and (d)(2) of this AD in which damage is found. If improved design wire harnesses and fuel boost pumps are not installed, continue to inspect as specified in paragraph (d)(1) or (d)(2) of this AD until these improved design parts are installed.</p>	<p>For the Model 441 airplanes: In accordance with Cessna Conquest Service Bulletin No.: CQB02-1, Revision 2, dated October 7, 2002. For the Model F406 airplanes: In accordance with Reims/Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-8, dated June 3, 2002.</p>
--	--	---

<p>(4) Perform the following installations:</p> <p>(i) For the Model 441 airplanes: Install improved design fuel boost pump (P/N 1C12- 17 or FAA-approved equivalent P/N) and improved design wire harness (P/N 5718106-6 or FAA-approved equivalent P/N). Installing both improved part numbers in each wing tank terminates the repetitive inspection requirements of paragraph (d)(1) of this AD.</p> <p>(ii) For the Model F406 airplanes: Install improved design fuel boost pump (P/N 1C12- 17 or FAA-approved equivalent P/N) and improved design wire harness (P/N 406 28 01 or FAA-approved equivalent P/N). Installing both improved part numbers in each wing tank terminates the repetitive inspection requirements of paragraph (d)(2) of this AD.</p>	<p>Within the next 400 hours TIS after June 24, 2003 (the effective date of this AD), unless already accomplished.</p>	<p>For the Model 441 airplanes: In accordance with Cessna Conquest Service Bulletin No.: CQB02-1, Revision 2, dated October 7, 2002. For the Model F406 airplanes: In accordance with Reims/Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-8, dated June 3, 2002.</p>
---	--	---

<p>(5) Remove the following warnings for the Model 441 airplanes after compliance with Cessna Conquest Service Bulletin No.: CQB02-1, Revision 2, dated October 7, 2002:</p> <p>(i) "PRIOR TO THE INITIAL INSPECTION: THE AIRPLANE SHOULD NOT BE OPERATED WITH LESS THAN 300 POUNDS OF FUEL IN EACH WING."</p> <p>(ii) "AFTER THE INITIAL INSPECTION: THE AIRPLANE SHOULD NOT BE OPERATED WHENEVER THE LEFT OR RIGHT LOW FUEL ANNUNCIATOR IS ILLUMINATED."</p>	<p>As of June 24, 2003 (the effective date of this AD).</p>	<p>Not applicable.</p>
--	---	------------------------

(6) Only install improved design wire harnesses and fuel boost pumps as specified in paragraphs (d)(4)(i) and (d)(4)(ii) of this AD.	As of June 24, 2003 (the effective date of this AD).	Not applicable.
--	--	-----------------

(e) *Can I comply with this AD in any other way?*

(1) You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

(i) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and

(ii) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative.

Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 2002-09-13, which is superseded by this AD, are approved as alternative methods of compliance for all inspection requirements of this AD. Regardless, you still must comply with the replacement requirements of this AD.

Note: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(f) *Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?*

Contact Robert Adamson, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: 316-946-4145; facsimile: 316-946-4107.

(g) *What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?* The FAA can issue a special flight permit under §§ 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(h) *Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?* Actions required by this AD must be done in accordance with Cessna Conquest Service Bulletin No.: CQB02-1, Revision 2, dated October 7, 2002; and Reims/Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-8, dated June 3, 2002. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get copies from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. You may view copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) *Does this AD action affect any existing AD actions?* This amendment supersedes AD 2002-09-13, Amendment 39-12746.

(j) *When does this amendment become effective?* This amendment becomes effective on June 24, 2003.

Issued in Kansas City, Missouri, on April 22, 2003.
Dorenda D. Baker,
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. 03-10509 Filed 4-30-03; 8:45 am]
BILLING CODE 4910-13-P

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -123

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2003-082 **KONTROLL AV INDRE, FREMRE FLAP BELL CRANK**

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-21-04.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-21-04.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-21-04.

Referanse:

FAA AD 2003-21-04.

Gyldighetsdato:

2003-12-08.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Aircraft Certification Service
Washington, DC



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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2003-21-04 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-13339; Docket No. 2003-CE-41-AD.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on October 21, 2003.

Are Any Other ADs Affected by This Action?

- (b) None.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Model	Serial No.
208	20800001 through 20800369.
208B	208B0001 through 208B1014, 208B1017, 208B1018, 208B1020 through 208B1024, 208B1026, and 208B1029 through 208B1033.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

- (d) This AD is the result of reports of cracks and missing/incomplete welds in the right inboard forward flap bell crank. We are issuing this AD to prevent failure of the right inboard forward flap bell crank due to cracks, deformation, or missing/incomplete welds. Such failure could lead to damage to the flap system and surrounding structure and result in reduced or loss of control of the airplane.

What Must I Do To Address This Problem?

- (e) To address this problem, you must accomplish the following, unless already accomplished (compliance with Cessna Caravan Service Bulletin CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003):

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) Inspect the right inboard forward flap bell crank assembly for cracks, deformation, and missing/incomplete welds. The affected flap bell crank incorporates one of the following part numbers (P/N):</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) P/N 2622083-18; (ii) P/N 2622281-2; (iii) P/N 2692001-2; or (iv) P/N 2622281-12. 	<p>Within the next 25 landings after October 21, 2003 (the effective date of this AD). If landings are unknown, then you may multiply hours time-in-service (TIS) by 1.25. For the purposes of this AD, you may substitute 20 hours TIS for 25 landings.</p>	<p>Use a flashlight and a mirror as necessary to see if welds (1), (4), (5), and (6) exist and are at least 0.06-inch thick around the full circumference of the shaft. These welds and the inspection procedures are referenced in Figure 1, details A, B, and C; and Views A-A and B-B of Cessna Caravan Service Bulletin CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003.</p>
<p>(2) If you find cracks, deformation, or missing/incomplete welds during the inspection required by paragraph (e)(1) of this AD, then accomplish one of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Replace the flap bell crank with a P/N 2622311-7 flap bell crank; or (ii) Prohibit the use of flaps through the actions of paragraph (f) of this AD. 	<p>Replace or do the flap prohibition actions prior to further flight after the inspection required in paragraph (e)(1) of this AD. If you choose the flap prohibition, you must have the replacement done within 200 hours TIS after the inspection required by paragraph (e)(1) of this AD. After the new flap bell crank (2622311-7) is installed, the Temporary Revision 208PHTR02, dated September 23, 2003, should be removed.</p>	<p><i>Replacement:</i> Use the Accomplishment Instructions of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-12, Revision 1, dated January 27, 2003, and the Accomplishment Instructions of Cessna Caravan Service Kit No.: SK208-148A, dated January 27, 2003.</p> <p><i>Flap Prohibition:</i> Use the information in the Temporary Revision 208PHTR02, dated September 23, 2003. The action is referenced in Cessna Caravan Service Bulletin CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003.</p>

What Are the Actions I Must Do if I Choose the Flap Prohibition Option?

(f) Insert Temporary Revision, 208PHTR02, dated September 23, 2003, into the applicable pilot's operating handbook and FAA-approved airplane flight manual. The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may incorporate this information into the AFM. Make an entry into the aircraft records showing compliance with this portion of the AD in accordance with § 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(1) This procedure applies to Cessna Models 208 and 208B landplanes. For other FAA-approved aircraft configurations (e.g., amphibian, floatplanes, etc.), you must operate with flaps up per the appropriate airplane flight manual supplement.

(2) This procedure allows for applicable deviation from the Master Minimum Equipment List (MMEL) for these airplanes until the flap bell crank is replaced. The applicable MMEL requirements go back into effect at the time of flap bell crank replacement.

Are There Differences Between the Service Information and This AD?

(g) Yes. The service information requires an inspection on all flap bell cranks within the flap system. However, this AD only addresses the right inboard forward flap bell crank. To date, FAA has only received reports on the right inboard forward flap bell cranks, and we are addressing this issue

through a final rule; request for comments (immediately adopted rule) AD action. After issuing this AD, we will evaluate the condition of the entire flap system and determine whether additional action is necessary.

What About Alternative Methods of Compliance?

(h) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.13. Send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO). For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Paul Nguyen, Aerospace Engineer, FAA, Wichita ACO, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: 316-946-4125; facsimile: 816-946-4107.

Is There Material Incorporated by Reference?

(i) You must do the actions required by this AD per Cessna Caravan Service Bulletin CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003; Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-12, Revision 1 dated January 27, 2003; and Cessna Caravan Service Kit No.: SK208-148A, dated January 27, 2003. (Original issue: October 21, 2002). The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

Issued in Kansas City, Missouri, on October 8, 2003.

James E. Jackson,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 03-26115 Filed 10-16-03; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-U

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -124

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2004-001 KAP 140 AUTOPILOT COMPUTER SYSTEM

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-24-13.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-24-13.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-24-13.

Referanse:

FAA AD 2003-24-13.

Gyldighetsdato:

2004-01-30.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

CORRECTION: [*Federal Register: December 30, 2003 (Volume 68, Number 249); Page 75114-75115; www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html*]

2003-24-13 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-13382; Docket No. 2003-CE-28-AD.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on January 20, 2004.

What Other ADs Are Affected by This Action?

- (b) None.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are:

- (1) equipped with a KAP 140 autopilot computer system, part number (P/N) 065-00176-2602, P/N 065-00176-5402, or P/N 065-00176-7702; and
(2) certificated in any category;

Model	Serial No.
172R	17280001 through 17281073, 17281075 through 17281127, and 17281130
172S	172S8001 through 172S9195, 172S9197, 172S9198, and 172S9200 through 172S9203
182S	18280001 through 18280944
182T	18280945 through 18281064, 18281067 through 18281145, 18281147 through 18281163, 18281165 through 18281167, and 18281172
T182T	T18208001 through T18208109, and T18208111 through T18208177
206H	20608001 through 20608183, 20608185, 20608187, and 20608188
T206H	T20608001 through T20608039, T20608041 through T20608367, T20608369 through T20608379, T20608381, T20608382, and T20608385

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

- (d) This AD is the result of reports of inadvertent and undetected engagement of the autopilot system. The actions specified in this AD are intended to prevent unintentionally engaging the KAP 140 autopilot computer system, which could cause the pilot to take inappropriate actions.

What Must I Do To Address This Problem?

(e) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Install and update the KC 140 autopilot computer system operating software.	Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after January 20, 2004 (the effective date of this AD), unless already done.	Follow Honeywell Service Bulletin No: KC 140-M1, dated August 2002, as specified in Cessna Service Bulletin SB02-22-01, dated November 25, 2002.
(2) Do the following: (i) Change the unit part number by attaching flavor sticker, part number (P/N) 057-02203-0003, on the unit's serial tag;. (ii) Attach an M decal, P/N 057-02984-0501, in front of the unit serial number (this indicates that the unit's P/N has been changed); and (iii) Attach a software mod tag, P/N 057-05287-0301, in place of the old tag to indicate the software change to SW MOD 03/01.	Prior to further flight after installing the update to the KC 140 autopilot computer system operating software, unless already done.	Follow Honeywell Service Bulletin No: KC 140-M1, dated August 2002, as specified in Cessna Service Bulletin SB02-22-01, dated November 25, 2002.
(3) Only install KC 140 autopilot computer systems, P/Ns 065-00176-2602, 065-00176-5402, and 065-00176-7702, that have been modified as specified in paragraphs (d)(1) and (d)(2) of this AD).	As of January 20, 2004 (the effective date of this AD).	Not applicable.

(f) You may request a revised flight manual supplement from Cessna or Honeywell at the address specified in paragraph (h) of this AD.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(g) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.13. Send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Dan Withers, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4196; facsimile: (316) 946-4107.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(h) You must do the actions required by this AD per Honeywell Service Bulletin No: KC 140-M1, dated August 2002, as specified in Cessna Service Bulletin SB02-22-01, dated November 25, 2002. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from Cessna

Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006 and Honeywell, Business, Regional, and General Aviation, 23500 W. 105th Street, Olathe, Kansas 66061. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

Issued in Kansas City, Missouri, on November 25, 2003.

Michael Gallagher,

Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 03-30075 Filed 12-3-03; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -125

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2004-033 KONTROLL AV MUTTERE FOR VINGEBJELKENS ØVRE FESTEOLTER

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-08-17.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-08-17.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-08-17.

Referanse:

FAA AD 2004-08-17.

Gyldighetsdato:

2004-06-28.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

CORRECTION: [*Federal Register: May 3, 2004 (Volume 69, Number 85); Page 24225;*
www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html]

2004-08-17 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-13587; Docket No. 2004-CE-09-AD.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on May 17, 2004.

Are Any Other ADs Affected By This Action?

- (b) None.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Model	Serial Numbers
208	20800370 and 20800371.
208B	208B1034 through 208B1043, 208B1045, 208B1046, and 208B1048.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

- (d) This AD is the result of a report of one airplane having loose and improperly tied nuts on the wing struts upper attachment bolts. We are issuing this AD to detect and correct loose and improperly tied nuts on the wing struts, which could result in an attachment nut coming off the bolt. This could lead to the failure of the wing structure with consequent loss of control of the airplane.

What Must I do To Address This Problem?

- (e) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Inspect any upper wing strut attach fitting part number (P/N) MS17826-14 nut for the P/N MS24665-360 cotter pin and any lower wing strut attach fitting P/N MS17826-12 nut for the P/N MS24665-357 cotter pin.	Within the next 10 hours time-in-service (TIS) after May 17, 2004, the effective date of this AD, unless already done.	Follow Cessna Special Service Project No. SSP04-2, dated April 5, 2004. The applicable airplane maintenance manual also addresses this issue.
(2) If any P/N MS24665-360 or P/N MS24665-357 cotter pin is not installed: (i) tighten the corresponding nut (P/N MS17826-14 or P/N MS17826-12) and align the castellations of the nut and the cotter pin hole in the bolt; and (ii) install the corresponding P/N MS24665-360 or P/N MS24665-357 cotter pin	Before further flight after the inspection in paragraph (e)(1) of this AD.	Follow Cessna Special Service Project No. SSP04-2, dated April 5, 2004. The applicable airplane maintenance manual also addresses this issue.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(f) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Paul Nguyen, Aerospace Engineer, FAA, Wichita ACO, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: 316-946-4125; facsimile: 816-946-4107.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in Cessna Special Service Project No. SSP04-2, dated April 5, 2004. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from Cessna Aircraft Company, Product Support, PO Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

Issued in Kansas City, Missouri, on April 16, 2004.

James E. Jackson,
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. 04-9115 Filed 4-23-04; 8:45 am]
BILLING CODE 4910-13-P

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -126

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2004-069A KONTROLL AV SKULDERSELE

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-19-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-19-01.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 7/88.
Revisjon A utgjør kun en rettelse av et modellnr.

Rettelse: Revisjon A distribueres på ny, med ny gyldighetsdato, fordi feilaktig kopi av FAA AD 2004-19-01 var vedlagt ved først gangs utsendelse.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-19-01 med virkning fra denne LDPs gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2004-19-01.

Gyldighetsdato:

2005-04-25.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

CORRECTION:

[Federal Register: October 7, 2004 (Volume 69, Number 194); Page 60081]

[Federal Register: December 16, 2004 (Volume 69, Number 241); Page 75236]

www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html

2004-19-01 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-13795; Docket No. 2003-CE-40-AD;
Supersedes AD 86-26-04, Amendment 39-5503.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on November 1, 2004.

What Other ADs Are Affected by This Action?

- (b) This AD supersedes AD 86-26-04, Amendment 39-5503.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category and incorporate one of the Cessna accessory kits specified in paragraph (d) of this AD.

Model	Serial number
(1) 120	8000 through 15075.
(2) 140	8000 through 15075.
(3) 140A	15200 through 15724.
(4) 150	617, 17001 through 17999, and 59001 through 59018.
(5) 150A	628 and 15059019 through 15059350.
(6) 150B	15059351 through 15059700.
(7) 150C	15059701 through 15060087.
(8) 150D	15060088 through 15060772.
(9) 150E	644 and 15060773 through 15061532.
(10) 150F	15061533 through 15064532.
(11) 150G	15064533 through 15064969 and 15064971 through 15067198.
(12) 150H	649 and 15067199 through 15069308.
(13) 150J	15069309 through 15071128.
(14) 150K	15071129 through 15072003.
(15) 170	18000 through 18729.
(16) 170A	18730 through 19400 and 19402 through 20266.
(17) 170B	20267 through 20999 and 25000 through 27169.

(18) 172	610, 612, 615, 28000 through 29999, 36000 through 36999, and 46001 through 46754.
(19) 172A	622, 625, and 46755 through 47746.
(20) 172B	630 and 17247747 through 17248734.
(21) 172C	17248735 through 17249544.
(22) 172D	17249545 through 17250572.
(23) 172E	639 and 17250573 through 17251822.
(24) 172F	17251823 through 17253392.
(25) 172G	17253393 through 17254892.
(26) 172H	638, 17254893 through 17256492, and 17256494 through 17256512.
(27) 172I	17256513 through 17257161.
(28) 172K	17257162 through 17258486 and 17258487 through 17259223.
(29) P172D	P17257120 through P17257188.
(30) 175	626, 640, 28700A, and 55001 through 56238.
(31) 175A	619 and 56239 through 56777.
(32) 175B	17556778 through 17557002.
(33) 175C	17557003 through 17557119.
(34) 177	661, 17700001, and 17700003 through 17701164.
(35) 177A	17701165 through 17701370.
(36) 177B	17701371 through 17701471 and 17701473 through 17701530.
(37) 180	604, 614, 30000 through 32661.
(38) 180A	32662 through 32999 and 50001 through 50355.
(39) 180B	50356 through 50661.
(40) 180C	624 and 50662 through 50911.
(41) 180D	18050912 through 18051063.
(42) 180E	18051064 through 18051183.
(43) 180F	18051184 through 18051312.
(44) 180G	18051313 through 18051445.
(45) 180H	18051446 through 18052175.
(46) 182	613 and 33000 through 33842.
(47) 182A	33843 through 34753, 34755 through 34999, and 51001 through 51556.
(48) 182B	34754, 51557 through 51622, and 51624 through 52358.
(49) 182C	631 and 52359 through 53007.
(50) 182D	51623 and 18253008 through 18253598.
(51) 182E	18253599 through 18254423.
(52) 182F	18254424 through 18255058.
(53) 182G	18255059 through 18255844.
(54) 182H	634 and 18255846 through 18256684.
(55) 182J	18256685 through 18257625.
(56) 182K	18255845, 18257626 through 18257698, and 18257700 through 18258505.
(57) 182L	18258506 through 18259305.
(58) 182M	662, 18257699, and 18259306 through 18260055.
(59) 182N	18260056 through 18260445.
(60) 185	632 and 185-0001 through 185-0237.
(61) 185A	185-0238 through 185-0512.
(62) 185B	185-0513 through 185-0653.
(63) 185C	185-0654 through 185-0776.
(64) 185D	185-0777 through 185-0967.
(65) 185E	185-0968 through 185-1149.
(66) A185E	185-0968 through 185-1599 and 18501600 through 18501832.

(67) 190	7001 through 7999 and 16000 through 16183.
(68) 195	7001 through 7999 and 16000 through 16183.
(69) 206	206-0001 through 206-0275.
(70) P206	P206-0001 through P206-0160.
(71) P206A	P206-0161 through P206-0306.
(72) P206B	P206-0307 through P206-0419.
(73) P206C	P206-0420 through P206-0519.
(74) P206D	P206-0520 through P206-0603.
(75) P206E	P20600604 through P20600647.
(76) U206	U206-0276 through U206-0437.
(77) U206A	U206-0438 through U206-0656.
(78) U206B	U206-0657 through U206-0914.
(79) U206C	U206-0915 through U206-1234.
(80) U206D	U206-1235 through U206-1444 and U20601445 through U20601587.
(81) TP206A	P206-0161 through P206-0306.
(82) TP206B	P206-0307 through P206-0419.
(83) TP206C	P206-0420 through P206-0519.
(84) TP206D	P206-0520 through P206-0603.
(85) TP206E	P20600604 through P20600647.
(86) TU206A	U206-0487 through U206-0656.
(87) TU206B	U206-0657 through U206-0914.
(88) TU206C	U206-0915 through U206-1234.
(89) TU206D	U206-1235 through U206-1444 and U20601445 through U20601587.
(90) 207	20700001 through 20700190.
(91) T207	20700001 through 20700190.
(92) 210	618 and 57001 through 57575.
(93) 210-5	641, 648, and 205-0001 through 205-0480.
(205)	
(94) 210-5	205-0481 through 205-0577.
(205A)	
(95) 210A	616 and 21057576 through 21057840.
(96) 210B	21057841 through 21058085.
(97) 210C	21058086 through 21058139 and 21058141 through 21058220.
(98) 210D	21058221 through 21058510.
(99) 210E	21058511 through 21058715.
(100) 210F	21058716 through 21058818.
(101) 210G	21058819 through 21058936.
(102) 210H	21058937 through 21059061.
(103) 210J	21059062 through 21059199.
(104) 210K	21059200 through 21059351.
(105) T210F	T210-0001 through T210-0197.
(106) T210G	T210-0198 through T210-0307.
(107) T210H	T210-0308 through T210-0392.
(108) T210J	T210-0393 through T210-0454.
(109) T210K	21059200 through 21059351.
(110) F150G	F150-0068 through F150-0219.
(111) F150H	F150-0220 through F150-0389.
(112) F150J	F150-0390 through F150-0529.
(113) F150K	F15000530 through F15000658.

(114) F172D	F172-0001 through F172-0018.
(115) F172E	F172-0019 through F172-0085.
(116) F172F	F172-0086 through F172-0179.
(117) F172G	F172-0180 through F172-0319.
(118) F172H	F172-0320 through F172-0654 and F17200655 through F17200754.
(119) FR172E	FR17200001 through FR17200060.
(120) FR172F	FR17200061 through FR17200145.
(121) FR172G	FR17200146 through FR17200225.
(122) 336	633, 636, and 336-0001 through 336-0195.
(123) 337	647 and 337-0002 through 337-0239.
(124) 337A	337-0240 through 337-0305, 337-0307 through 337-0469, and 337-0471 through 337-0525.
(125) 337B	656, 337-0001, 337-0470, 337-0526 through 337-0568, and 337-0570 through 337-0755.
(126) 337C	337-0756 through 337-0978.
(127) 337D	337-0979 through 337-1193.
(128) 337E	33701194 through 33701316.
(129) T337B	337-0001, 337-0470, 337-0526 through 337-0568, and 337-0570 through 337-0755.
(130) T337C	337-0756 through 337-0978.
(131) T337D	337-0979 through 337-1193.
(132) T337E	33701194 through 33701316.

What Cessna Accessory Kits Are Affected by This AD?

(d) The following is a list of the affected Cessna accessory kits:

CESSNA ACCESSORY KIT
AK140-10
AK150-7
AK150-121
AK170-10
AK177-10
AK182-75
AK195-10
AK210-77
AK210-93
AK210-171
AK210-172
AK210-173
AK210-174
AK336-32
AK336-36
AK336-103

Note: Retainer springs, part number (P/N) 443030-401, used in Cessna service kits are not affected by this AD.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

(e) The actions specified in this AD are intended to prevent slippage of the pilot/co-pilot shoulder harness, which could result in failure of the shoulder harness to maintain proper belt length adjustment and tension. This failure could result in pilot/co-pilot injury.

What Must I Do To Address This Problem?

(f) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Inspect only the upper shoulder harness adjuster (part number (P/N) 443030-401) for the presence of a retainer spring.	Within the next 25 hours time-in-service (TIS) after November 1, 2004 (the effective date of this AD).	Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SEB86-8, Revision 1, and Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB86-22, Revision 1, both dated July 28, 2003.
(2) If a retainer spring is found during the inspection of the upper shoulder harness adjuster (P/N 443030-401) required in paragraph (f)(1) of this AD: (i) Remove the spring by cutting each side; and (ii) stamp out the -401 identification number.	Prior to further flight after the inspection required in paragraph (f)(1) of this AD.	Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SEB86-8, Revision 1, and Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB86-22, Revision 1, both dated July 28, 2003.
(3) If a retainer spring is not found during the inspection of the upper shoulder harness adjuster (P/N 443030-401) required in paragraph (f)(1) of this AD, make an entry in the airplane log book showing compliance with this AD.	Prior to further flight after the inspection required in paragraph (f)(1) of this AD.	Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SEB86-8, Revision 1, and Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB86-22, Revision 1, both dated July 28, 2003.
(4) Only incorporate Cessna Accessory Kits identified in paragraph (d) of this AD that have been inspected and modified in accordance with paragraphs (f)(1), (f)(2), (f)(2)(i), and (f)(2)(ii) of this AD.	As of November 1, 2004 (the effective date of this AD).	Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SEB86-8, Revision 1, and Cessna Multi-engine Service bulletin MEB86-22, Revision 1, both dated July 28, 2003.

(g) If you did the actions of this AD using Cessna Single Engine Service Bulletin SEB86-8 and Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB86-22, both dated November 21, 1986, no further action is required as long as you used shoulder harness adjuster, P/N 443030-401.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(h) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Gary D. Park, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4123; facsimile: (316) 946-4107.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(i) You must do the actions required by this AD following the instructions in Cessna Single Engine Service Bulletin SEB86-8, Revision 1, and Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB86-22, Revision 1, both dated July 28, 2003. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

Issued in Kansas City, Missouri, on September 8, 2004.

Dorenda D. Baker,

Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 04-20774 Filed 9-16-04; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -127

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2004-072 KAP 140 AUTOPILOT COMPUTER SYSTEM

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-15-18.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-15-18.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 2004-001.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-15-18.

Referanse:

FAA AD 2004-15-18.

Gyldighetsdato:

2004-12-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2004-15-18 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-13752; Docket No. 2004-CE-03-AD.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on September 12, 2004.

What Other ADs Are Affected by This Action?

- (b) This AD supersedes AD 2003-24-13.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are:

(1) equipped with a KAP 140 autopilot computer system, part number (P/N)

065-00176-2501, P/N 065-00176-2602, P/N 065-00176-5001, P/N 065-00176-5101, P/N 065-00176-5201, P/N 065-00176-5402, or P/N 065-00176-7702, all serial numbers; and

(2) certificated in any category.

Model	Serial Nos.
172R	17280001 through 17281073, 17281075 through 17281127, and 17281130.
172S	172S8001 through 172S9195, 172S9197, 172S9198, and 172S9200 through 172S9203.
182S	18280001 through 18280944.
182T	18280945 through 18281065, 18281067 through 18281145, 18281147 through 18281163, 18281165 through 18281167, and 18281172.
T182T	T18208001 through T18208109, and T18208111 through T18208177.
206H	20608001 through 20608183, 20608185, 20608187, and 20608188.
T206H	T20608001 through T20608039, T20608041 through T20608367, T20608369 through T20608379, T20608381, T20608382, and T20608385.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

(d) This AD is the result of reports of inadvertent and undetected engagement of the autopilot system. The actions specified in this AD are intended to prevent unintentionally engaging the KAP 140 autopilot computer system, which could cause the pilot to take inappropriate actions.

What Must I Do To Address This Problem?

- (e) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) For airplanes previously affected by AD 2003-24-13: install the update to the KC 140 autopilot computer system operating software.	Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after January 20, 2004 (the effective date of AD 2003-24-13), unless already done.	Follow Cessna Service Bulletin SB02-22-01, dated November 25, 2002, and Honeywell Service Bulletin No: KC 140-M1, dated August 2002, as specified in Honeywell Installation Bulletin No. 491, Rev. 3, dated April 2003.
(2) For airplanes previously affected by AD 2003-24-13: do the following: (i) Change the unit part number by attaching flavor sticker, part number (P/N) 057-02203-0003, on the unit's serial tag; (ii) Attach an M decal, P/N 057-02984-0501, in front of the unit serial number (this indicates that the unit's P/N has been changed); and (iii) Attach a software mod tag, P/N 057-05287-0301, in place of the old tag to indicate the software change to SW MOD 03/01.	Prior to further flight after installing the update to the KC 140 autopilot computer system operating software as specified in paragraph (e)(1) of this AD, unless already done.	Follow Honeywell Service Bulletin No: KC 140-M1, dated August 2002, as specified in Cessna Service Bulletin SB02-22-01, dated November 25, 2002.
(3) For airplanes not affected by AD 2003-24-13: install the update to the KC 140 autopilot computer system operating software.	Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after September 12, 2004 (the effective date of this AD).	Follow Honeywell Installation Bulletin No. 491, Rev. 3, dated April 2003; Cessna Service Bulletin SB02-22-01, dated November 25, 2002; Honeywell Service Bulletin No: KC 140-M1, dated August 2002; and Cessna Single Engine Service Bulletin SB98-22-01, dated May 18, 1998, as applicable.
(4) For all affected airplanes: install only KC 140 autopilot computer systems, part number (P/N) 065-00176-2501, P/N 065-00176-2602, P/N 065-00176-5001, P/N 065-00176-5101, P/N 065-00176-5201, P/N 065-00176-5402, or P/N 065-00176-7702, that have been modified as specified in paragraphs (e)(1), (e)(2), and (e)(3) of this AD.	As of September 12, 2004 (the effective date of this AD).	Not applicable.

(f) You may request a revised flight manual supplement from Cessna at the address specified in paragraph (h) of this AD.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(g) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19.

(1) Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Dan Withers, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4196; facsimile: (316) 946-4407.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 2003-24-13, which is superseded by this AD, are approved as alternative methods of compliance with this AD.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(h) You must do the actions required by this AD following the instructions in Cessna Single Engine Service Bulletin SB98-22-01, dated May 18, 1998; Cessna Single Engine Service Bulletin SB02-22-01, dated November 25, 2002; Honeywell Service Bulletin No: KC 140-M1, dated August 2002; and Honeywell Installation Bulletin No. 491, Rev. 3, dated April 2003. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006 and Honeywell, Business, Regional, and General Aviation, 23500 W. 105th Street, Olathe, Kansas 66061. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, call (202) 741-6030, or go to:

http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html.

Issued in Kansas City, Missouri, on July 21, 2004.

Dorenda D. Baker,

Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 04-17217 Filed 7-29-04; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -128

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2004-073 KONTROLL/UTSKIFTING AV "FLAP BELLCRANKS"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-17-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-17-01.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 2003-008.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-17-01.

Referanse:

FAA AD 2004-17-01.

Gyldighetsdato:

2004-12-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Aircraft Certification Service
Washington, DC



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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2004-17-01 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-13772; Docket No. 2002-CE-23-AD; Supersedes AD 2002-22-17, amendment 39-12944; and AD 2003-21-04, amendment 39-13339.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on September 26, 2004.

What Other ADs Are Affected by This Action?

- (b) This AD supersedes AD 2002-22-17, amendment 39-12944; and AD 2003-21-04, amendment 39-13339.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

- (1) Group 1 (retains the actions from AD 2003-21-04, and adds all flap bellcranks to the applicability):

Model	Serial Nos.
208	20800001 through 20800369.
208B	208B0001 through 208B1014, 208B1017, 208B1018, 208B1020 through 208B1024, 208B1026, and 208B1029 through 208B1033.

- (2) Group 2 (retains the requirement of AD 2002-22-17 that you repetitively inspect the inboard forward flap bellcranks for cracks, eventually replace these bellcranks, and provides the option of installing the new design flap bellcrank to increase the life limits and terminate the repetitive inspections): Models 208 and 208B airplanes, all serial numbers.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

- (d) This AD is the result of (since FAA issued AD 2002-22-17) Cessna's design of a new flap bell crank with a life limit of 40,000 landings (instead of 7,000 landings), and (since FAA issued AD 2003-21-04) further analysis and examination of cracks and missing/incomplete welds in all of the bell cranks. The actions specified in this AD are intended to prevent failure of any bellcrank due to cracks, deformation, or missing/incomplete welds. This failure could lead to damage to the flap system and surrounding structure and result in reduced or loss of control of the airplane.

What Must I Do To Address This Problem for Group 1 Airplanes?

(e) To address this problem for Group 1 airplanes, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) Inspect the right inboard forward flap bellcrank assembly for cracks, deformation, and missing/incomplete welds. The affected flap bellcrank incorporates one of the following part numbers (P/N):</p> <p>(i) P/N 2622083-18; (ii) P/N 2622281-2; (iii) P/N 2692001-2; or (iv) P/N 2622281-12.</p>	<p>Within the next 25 landings after October 21, 2003 (the effective date of AD 2003-21-04). If landings are unknown, then you may multiply hours time-in-service (TIS) by 1.25. For the purposes of this AD, you may substitute 20 hours TIS for 25 landings.</p>	<p>Use a flashlight and a mirror as necessary to see if welds (1), (4), (5), and (6) exist and are at least 0.06-inch thick around the full circumference of the shaft. These welds and the inspection procedures are referenced in Figure 1, details A, B, and C; and Views A-A and B-B of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003.</p>
<p>(2) Inspect the left inboard forward bellcrank for cracks, deformation, and missing/incomplete welds. The affected flap bellcrank incorporates one of the following part P/Ns:</p> <p>(i) P/N 262283-15; or (ii) P/N 262281-1.</p>	<p>Within the next 25 landings after September 26, 2004, the effective date of this AD. If landings are unknown, then you may multiply hours TIS by 1.25. For the purposes of this AD, you may substitute 20 hours TIS for 25 landings.</p>	<p>Use a flashlight and a mirror as necessary to see if welds (1) through (4) exist and are at least 0.06-inch thick around the full circumference of the shaft. These welds and the inspection procedures are referenced in Figure 2, details A, B, and C; and Views A-A and B-B of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003.</p>
<p>(3) Inspect the inboard aft bellcrank for cracks, deformation, and missing/incomplete welds. The affected flap bellcrank incorporates one of the following P/Ns:</p> <p>(i) P/N 2622267-1; or (ii) P/N 2622267-2; (iii) P/N 2622267-7; (iv) P/N 2622267-8; (v) P/N 2622083-1; or (vi) P/N 2622083-2.</p>	<p>Within the next 25 landings after September 26, 2004, the effective date of this AD. If landings are unknown, then you may multiply hours TIS by 1.25. For the purposes of this AD, you may substitute 20 hours TIS for 25 landings.</p>	<p>Use a flashlight and a mirror as necessary to see if welds (1), (2), (4), and (5) exist and are at least 0.05-inch thick around the full circumference of the shaft. These welds and the inspection procedures are referenced in Figure 3, details A, B, and C; and Views A-A and B-B of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003.</p>
<p>(4) Inspect the outboard bellcrank for cracks, deformation, and missing/incomplete welds. The affected flap bellcrank incorporates one of the following P/Ns:</p> <p>(i) P/N 2622091-1; or (ii) P/N 2622091-2; (iii) P/N 2622091-9; (iv) P/N 2622091-10; (v) P/N 2622091-17; or (vi) P/N 2622091-28.</p>	<p>Within the next 25 landings after September 26, 2004, the effective date of this AD. If lands are unknown, then you may multiply hours TIS by 1.25. For the purposes of this AD, you may substitute 20 hours TIS for 25 landings.</p>	<p>Use a flashlight and a mirror as necessary to see if welds (1) through (4) exist and are at least 0.05-inch thick around the full circumference of the shaft. These welds and the inspection procedures are referenced in Figure 4, details A, B, and C; and Views A-A and B-B of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003.</p>

<p>(5) If you find cracks, deformation, or missing/incomplete welds during the inspection required by paragraphs (e)(1) through (e)(4) of this AD, then do one of the following:</p>	<p>Replace or do the flap prohibition actions before further flight after the inspection required in paragraphs (e)(1) through (e)(4) of this AD. If you choose the flap prohibition, you must have the replacement done within 200 hours TIS after the inspection required by paragraphs (e)(1) through (e)(4) of this AD. After the new flap bellcrank is installed, the Temporary Revision 208PHTR02, dated September 23, 2003, should be removed.</p>	<p><i>Replacement:</i> Use the Accomplishment Instructions of Cessna Caravan Service bulletin No.: CAB02-12, Revision 1, dated January 27, 2003, and the Accomplishment Instructions of Cessna Caravan Service Kit No.: SK208-148A, dated January 27, 2003, or refer to the Maintenance Manual, Chapter 27, Flap System—Maintenance Practices, for bellcrank removal and installation procedures. <i>Flap Prohibition:</i> Use the information in the Temporary Revision 208PHTR02, dated September 23, 2003. The action is referenced in Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003.</p>
<p>(1) Replace the bellcrank with a new bellcrank; or (ii) Prohibit the use of flaps through the actions of paragraph (g) of this AD.</p>		

What Must I Do To Address This Problem for Group 2 Airplanes?

(f) To address this problem for Group 2 airplanes, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) <i>Repetitive Inspections:</i> Inspect, using eddy current method, any inboard forward flap bellcrank (P/N 2622281-2, 2622281-12, 2692001-2, or FAA-approved equivalent P/N) for cracks.</p>	<p>Initially inspect upon the accumulation of 4,000 landings on the bellcrank or within the next 250 landings after December 31, 2002 (the effective date of AD 2002-22-17), whichever occurs later. Repetitively inspect thereafter at every 500 landings until 7,000 landings are accumulated at which time you must replace as required in paragraphs (f)(2) and (f)(3) of this AD. No repetitive inspections are required when a P/N 2622311-7 (or FAA-approved equivalent P/N) inboard forward flap bellcrank is installed.</p>	<p>Follow the Inspection Instructions of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-1, dated February 11, 2002, and the applicable maintenance manual.</p>

<p>(2) <i>Initial Replacement:</i> Replace any inboard forward flap bellcrank (P/N 2622281-2, 2622281-12, 2692001-2, or FAA-approved equivalent P/N) with either:</p> <p>(i) a new flap bellcrank with the same P/N 2622281-2, 26228-12, 269001 -2, or FAA-approved or equivalent P/N; or</p> <p>(ii) a new flap bellcrank (P/M 262231 -7 or FAA-approved equivalent P/N).</p>	<p>If cracks are found, replace or do the flap prohibition actions before further flight after the inspection required in paragraphs (f)(1) of this AD. If you choose the flap prohibition, you must have the replacement done within 200 hours TIS after the inspection required by paragraphs (f)(1) of this AD. After the new flap bellcrank is installed, the Temporary Revision 208PHTR02, dated September 23, 2003, should be removed. If cracks are not found, initially replace at whichever occurs later: upon the accumulation of 7,000 landings on the bellcrank or within the next 75 landings after December 31, 2002 (the effective date of AD 2002-22-17).</p>	<p><i>Replacement:</i> For Flap bellcrank (P/N 2622281-2, 2622281-12, 2692001 -2, or FAA-approved equivalent P/N): Follow the Instructions of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-1, dated February 11, 2002, and the applicable maintenance manual. For new flap bellcrank (P/N 2622311-7 or FAA-approved equivalent P/N): Follow the Accomplishment Instructions of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB02-12, Revision 1, Dated January 27, 2003, and the Accomplishment Instructions of Cessna Caravan Service Kit No.: SK208 -148A, dated January 27, 2003. <i>Flap Prohibitions:</i> Use the information in the Temporary Revision 208PHTR02, dated September 23, 2003.</p>
<p>(3) <i>Life Limits (Repetitive Replacements):</i></p> <p>(i) The life limit for the inboard forward flap bellcranks (P/N 2622281-2, 2622281-12, 2692001-2, or FAA-approved equivalent P/N) is 7,000 landings. Repetitive inspections every 500 landings begin at 4,000 landings (see paragraph (f)(1) of this AD.)</p> <p>(ii) The life limit for the inboard forward flap bellcranks (P/N 2622311-7 or FAA-approved equivalent P/N) is 40,000 landings. No repetitive inspections are required on these bellcranks.</p>	<p>Replace at the applicable referenced life limits</p>	<p>Use the service information referenced in paragraph (f)(2) of this AD.</p>

Note 1: Inboard forward flap bellcranks (P/N 2622281-2, 2622281-12, or 2692001-2) with 7,000 landings or more do not have to be replaced until 75 landings after December 31, 2002 (the effective date of AD 2002-22-17), unless found cracked.

Note 2: The compliance times of this AD are presented in landings instead of hours TIS. If the number of landings is unknown, hours TIS may be used by multiplying the number of hours TIS by 1.25.

What Are the Actions I Must Do if I Choose the Flap Prohibition Option?

(g) Insert Temporary Revision, 208PHTR02, dated September 23, 2003, into the applicable pilot's operating handbook and FAA-approved airplane flight manual. The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may incorporate this information into the AFM. Make an entry into the aircraft records showing compliance with this portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(1) This procedure applies to Cessna Models 208 and 208B landplanes. For other FAA-approved aircraft configurations (for example, amphibian, floatplanes, and so forth), you must operate with flaps up per the appropriate airplane flight manual supplement.

(2) This procedure allows for applicable deviation from the Master Minimum Equipment List (MMEL) for these airplanes until the flap bell crank is replaced. The applicable MMEL requirements go back into effect at the time of flap bell crank replacement.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(h) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA.

(1) For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Paul Nguyen, Aerospace Engineer, FAA, Wichita ACO, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: 316-946-4125; facsimile: 816-946-4107.

(2) Alternative methods of compliance approved under AD 2002-22-17 and AD 2003-21-04 are not approved for this AD.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(i) You must do the actions required by this AD following the instructions in the service information presented in paragraphs (i)(1) and (i)(2) of this AD.

(1) On December 31, 2002 (67 FR 68508, November 12, 2002) and in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51, the Director of the Federal Register approved the incorporation of Cessna Service Bulletin No.: CAB02-1, dated February 11, 2002.

(2) On October 21, 2003 (68 FR 59707, October 17, 2003), and in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51, the Director of the Federal Register approved the incorporation of Cessna Caravan Service Bulletin No.: CAB03-11, Revision 1, dated September 24, 2003; Cessna Caravan Service Bulletin No. CAB02-12, revision 1, dated January 27, 2003; and Cessna Caravan Service Kit No.: SK208-148A, dated January 27, 2003 (original issue: October 21, 2002).

(3) You may get a copy from Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, call (202) 741-6030, or go to: http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html.

Issued in Kansas City, Missouri, on August 5, 2004.

Dorenda D. Baker,
Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 04-18554 Filed 8-12-04; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -129

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2005-018A REVISJON AV "AIRPLANE FLIGHT MANUAL"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, Modell 208 og 208B som angitt i vedlagte kopi av FAA AD 2005-07-01.

Anm. Denne revisjonen skyldes en korreksjon av FAA AD 2005-07-01 hvor det er gjort en liten endring i en modellbetegnelse for en motortype.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-07-01.

Tid for utførelse:

Ikke senere enn 5 dager etter denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2005-07-01.

Gyldighetsdato:

2005-07-08.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

CORRECTION:

[Federal Register: April 11, 2005 (Volume 70, Number 68); Page 18463]

[Federal Register: April 8, 2005 (Volume 70, Number 67); Page 17889]

www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html

2005-07-01 The Cessna Aircraft Company: Amendment 39-14025; Docket No. FAA-2005-20514; Directorate Identifier 2005-CE-08-AD.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on March 29, 2005.

Are Any Other ADs Affected by This Action?

- (b) None.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects Models 208 and 208B, all serial numbers, that are certificated in any category.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

- (d) This AD results from several accidents/incidents of problems with the affected airplanes during operations in icing condition, including six accidents in the previous two icing seasons and nine events in the past few months. We are issuing this AD to assure that the pilot has enough information to prevent loss of control of the airplane while in-flight during icing conditions.

What Must I Do To Address This Problem?

- (e) No later than April 1, 2005 (3 days after March 29, 2005, which is the effective date of this AD), incorporate the following revisions into the Airplane Flight Manual:

Affected airplanes	Incorporate the following AFM revision document	Revise the Performance Section (Section 5) of the AFM Supplement by inserting the following text (this may be done by inserting a copy of this AD in the AFM Supplement)
(1) Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers.	<i>Section 2: Limitations and Section 4: Normal Procedures:</i> Temporary Revision 208PHTR04, dated March 2, 2005, to the Pilots Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM), except replace the Limitations (Section 2) of the Temporary Revision 208PHTR04 to the POH/FAA-approved AFM with the Appendix to this AD. (This may be done by inserting a copy of this AD into the POH/AFM.).	None.
(2) Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, except airplanes modified by Supplemental Type Certificate SA0892WI.	<i>Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures:</i> Revision 5 of the 208 (675 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment" Cessna document D1352-S1-05, dated March 2, 2005.	WARNING: The stall warning system has not been tested in all icing conditions and should not be relied upon in icing conditions.
(3) Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, except airplanes modified by Supplemental Type Certificate SA00892WI.	<i>Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures</i> Revision 5 of the Cessna Model 208 (600 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment", Cessna document D1307-S1-05, dated March 2, 2005, except incorporate the Appendix to this AD into paragraphs "PREFLIGHT" and "VISUAL/TACTILE CHECK" of the Limitations Section of the POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment".	WARNING: The stall warning system has not been tested in all icing conditions and should not be relied upon in icing conditions.
(4) Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, except airplanes modified by Supplemental Type Certificate SA00892WI.	<i>Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures</i> Revision 6 of the 208B (675 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment", Cessna document D1329-S1-06, dated March 2, 2005.	WARNING: The stall warning system has not been tested in all icing conditions and should not be relied upon in icing conditions.

(5) Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, except airplanes modified by Supplemental Type Certificate SA00892WI.

Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures Revision 5 of the 208B (600 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment", Cessna document D1309-S1-05, dated March 2, 2005.

WARNING: The stall warning system has not been tested in all icing conditions and should not be relied upon in icing conditions.

(f) The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may do the flight manual changes requirement of this AD. Make an entry in the aircraft records showing compliance with this portion of the AD following section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(g) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Standards Staff, Small Airplane Directorate, FAA, c/o Paul Pellicano, Aerospace Engineer (Icing), FAA, Small Airplane Directorate, c/o Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, GA 30349; telephone: (770) 703-6064; facsimile: (770) 703-6097. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Paul Pellicano at the address and phone number above.

May I Get Copies of the Document Referenced in this AD?

(h) You may obtain the service information referenced in this AD from The Cessna Aircraft Company, Product Support, PO Box 7706, Wichita, Kansas 67277-7706; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC, or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. This is docket number FAA-2005-20048; Directorate Identifier 2005-CE-08-AD.

Appendix to AD 2005-07-01, Amendment 39-14025

[Docket No. FAA-2005-20514; Directorate Identifier 2005-CE-08-AD]

Preflight

Takeoff is prohibited with any frost, ice, snow, or slush adhering to the wings, horizontal stabilizer, control surfaces, propeller blades, and engine inlets.

Warning

Even small amounts of frost, ice, and snow, or slush on the wing may adversely change lift and drag. Failure to remove these contaminants will degrade airplane performance and may prevent a safe takeoff and climbout.

Visual/Tactile Check

In addition to a visual check, a tactile check of the wing leading edge, wing upper surface (up to two feet behind the deicing boot at on-span location as a minimum), horizontal tail leading edge, and propeller blades is required if the outside air temperature (OAT) is below 5° C (41° F) and visible moisture (rain, drizzle, sleet, snow, fog etc.) is present or the airplane was exposed to visible moisture (rain, drizzle, sleet, snow, fog etc.) since the previous landing; or the airplane experienced in-flight ice accretion since the previous takeoff; or the difference between the dew point temperature and the OAT is 3° C (5° F) or less; or water is present on the wing. Reference the preflight procedures in Section 4 of the basic Pilot's Operating Handbook.

Issued in Kansas City, Missouri, on March 21, 2005.

David R. Showers,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 05-5915 Filed 3-24-05; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -130

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-006 "ENGINE OPERATIONS IN COLD CONDITIONS"

Påbudet gjelder:

Alle luftfartøy av typene Cessna 182 og Reims F182 utstyrt med motorer av typen SMA (Societe de Motorisations Aeronautiques).

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD F- 2006-007.

Tid for utførelse:


Ikke senere enn 5 dager etter denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

DGAC AD F-2006-007.

Gyldighetsdato:

2006-03-31.

	AIRWORTHINESS DIRECTIVE		Distribution:	Issue date:	Page :
	No F-2006-007		A	January 04, 2006	1/2
Direction générale de l'aviation civile France GSAC publication	This Airworthiness Directive is published by the DGAC on behalf of EASA, Airworthiness Authority of the State of Design for the affected product, part or appliance.		Translation of « Consigne de Navigabilité » of same number. In case of difficulty, reference should be made to the French issue.		
	No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive, unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry.				
Corresponding foreign Airworthiness Directive(s): Not applicable		Airworthiness Directive(s) replaced: None			
Person in charge of airworthiness: SOCIETE DE MOTORISATIONS AERONAUTIQUES (SMA)		Type(s): CESSNA 182 and REIMS F182 aircraft equipped with SMA SR305-230 engine			
Type certificate(s) No. 154, IM15, EASA.IM.A.052 TCDS No 154, IM15, EASA.IM.A.052					
ATA chapter: 71	Subject: Power plant - Engine operation in cold conditions				

1. EFFECTIVITY:

This Airworthiness Directive (AD) is applicable to all CESSNA 182 and REIMS-CESSNA F182 equipped with SMA SR305-230 engine.

2. REASONS:

This AD is issued following flight tests in cold weather conditions. These tests have demonstrated the need to restrict engine operating limitations to prevent engine stall that may caused forced landing.

3. MANDATORY ACTIONS AND COMPLIANCE TIMES:


Unless already done, the following measures are rendered mandatory from the effective date of this AD:

- Before the next flight, perform the accomplishment instructions of § 3 of the SMA Service Bulletin No SB-C182-71-002.

These actions must be done in accordance with the manufacturer's technical Publications.

4. REFERENCE PUBLICATION:

SMA Service Bulletin No SB-C182-71-002 dated November 24, 2005
(Any subsequent approved revision of this document is acceptable)

	AIRWORTHINESS DIRECTIVE No F-2006-007	Distribution: A	Issue date: January 04, 2006	Page: 2/2
--	--	---------------------------	--	---------------------

5. EFFECTIVE DATE:

On receipt from January 04, 2006.

6. REMARK:

For any questions concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact:

SMA
10-12 rue Didier Daurat
18021 Bourges
Tél : + 33 2 48 67 56 28 - Fax : + 33 2 48 50 56 38.

7. APPROVAL:

This AD is approved under EASA reference No 2005-6451 dated December 23, 2005.

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -131

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-016 INSPEKSJON AV "AVIONICS BUS CIRCUIT BREAKER SWITCH"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-20-25.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-20-25.

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-20-25.

For punkt (e)(1) i vedlagte kopi av FAA AD 2005-20-25 skal de angitte tidene regnes fra 1. februar 2006 som gyldighetsdato.

For punkt (e)(4) i vedlagte kopi av FAA AD 2005-20-25 gjelder denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2005-20-25.

Gyldighetsdato:

2006-03-31.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2005-20-25 The Cessna Aircraft Company: Amendment 39-14321; Docket No. FAA-2005-21173; Directorate Identifier 2005-CE-22-AD.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on November 9, 2005.

What Other ADs Are Affected By This Action?

- (b) None.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are:

- (1) Equipped with an avionics bus circuit breaker switch, part number (P/N) CM3589-50, 593-250-101, 593-250-102, W31-X2M5A-50, or W31-X1000-50; and
(2) certificated in any category:

Model	Serial numbers
401	655 and 401-0001 through 401-0322.
401A	655 and 401A0001 through 401A0132.
401B	401B0001 through 401B0221.
402	402-0001 through 402-0322.
402A	402A0001 through 402A0129.
402B	402B0001 through 402B0122, 402B0201 through 402B0249, 402B0301 through 402B0455, 402B0501 through 402B0640, 402B0801 through 402B0935, 402B1001 through 402B1100, 402B1201 through 402B1250, and 402B1301 through 402B1384.
402C	689, 402C0001 through 402C0125, 402C0201 through 402C0355, 402C0401 through 402C0528, 402C0601 through 402C0653, 402C0801 through 402C0807, and 402C0808 through 402C1020.
404	682, 404-0001 through 404-0136, 404-0201 through 404-0246, 404-0401 through 404-0460, 404-0601 through 404-0695, and 404-0801 through 404-0859.
411	642 and 411-0001 through 411-0250.
411A	411-0251 through 411-0300.
414	667, 414-0001 through 414-0099, 414-0151 through 414-0175, 414-0251 through 414-0280, 414-0351 through 414-0437, 414-0451 through 414-0550, 414-0601 through 414-0655, 414-0801 through 414-0855, and 414-0901 through 414-0965.

Model	Serial numbers
414A	414A0001 through 414A0121, 414A0201 through 414A0340, 414A0401 through 414A0535, 414A0601 through 414A0680, 414A0801 through 414A0858, and 414A1001 through 414A1212.
421	693 and 421-0001 through 421-0200.
421A	421A0001 through 421A0158.
421B	421B0001 through 421B0056, 421B0101 through 421B0147, 421B0201 through 421B0275, 421B0301 through 421B0486, 421B0501 through 421B0665, and 421B0801 through 421B0970.
421C	421C0001 through 421C0171, 421C0201 through 421C0350, 421C0401 through 421C0525, 421C0601 through 421C0715, 421C0801 through 421C0910, 421C1001 through 421C1115, 421C1201 through 421C1257, 421C1401 through 421C1413, and 421C1801 through 421C1807.
425	425-0001 through 425-0236.
441	698 and 441-0001 through 441-0362.

What is the Unsafe Condition Presented in This AD?

(d) This AD is the result of reports of smoke and a burning smell in the cockpit. The actions specified in this AD are intended to prevent failure of the avionics bus circuit breaker switch, which could result in smoke and a burning smell in the cockpit. This failure could lead to reduced ability to control the airplane.

What Must I do to Address This Problem?

(e) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Inspect the avionics bus circuit breaker switch to determine the part number (P/N) and date code. (i) If the P/N is CM3589-50, 593-250-101, 593-250-102, W31-X2M5A-50, or W31-X1000-50; and (ii) The date code is 0434 or later; then (iii) No further action is required.	Within the next 200 hours time-in-service (TIS), the next 12 months, or at the next scheduled inspection, after November 9, 2005 (the effective date of this AD), whichever occurs first.	<i>For Models 425 and 441 airplanes,</i> follow the procedures in Cessna Conquest Service Bulletin CQB05-2, dated February 21, 2005, and the applicable maintenance manual. <i>For all other affected airplane models,</i> follow the procedures in Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB05-1 dated February 21, 2005, and the applicable maintenance manual.
(2) If the P/N is CM3589-50, 593-250-101, 593-250-102, W31-X2M5A-50, or W31-X1000-50 and there is no date code, replace the avionics bus circuit breaker switch with a P/N CM3589-50 that has a date code of 0434 or later.	Before further flight after the inspection required in paragraph (e)(1) of this AD.	<i>For Models 425 and 441 airplanes,</i> follow the procedures in Cessna Conquest Service Bulletin CQB05-2, dated February 21, 2005, and the applicable maintenance manual. <i>For all other affected airplane models,</i> follow the procedures in Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB05-1, dated February 21, 2005, and the applicable maintenance manual.

Actions	Compliance	Procedures
(3) If the P/N is CM3589-50, 593-250-101, 593-250-102, W31-X2M5A-50, or W31-X1000-50, or W31-X1000-50 and the date code is earlier than 0434, the part has a safe life limit of 1,000 hours TIS and must be replaced within the 1,000-hour time limit with a P/N CM3589-50 that has a date code of 0434 or later.	Within the 1,000-hour TIS safe life limit	<i>For Models 425 and 441 airplanes,</i> follow the procedures in Cessna Conquest Service Bulletin CQB05-2, dated February 21, 2005, and the applicable maintenance manual. <i>For all other affected airplane models,</i> follow the procedures in Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB05-1, dated February 21, 2005, and the applicable maintenance manual.
(4) Do not install a P/N CM3589-50, 593-250-101, 593-250-102, W31-X2M5A-50, or W31-X1000-50 that does not have a date code or has a date code earlier than 0434.	As of November 9, 2005 (the effective date of this AD).	Not applicable.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(f) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Gerald Pilj, Aerospace Engineer, FAA Wichita ACO, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4151; facsimile: (316) 946-4107.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in Cessna Conquest Service Bulletin CQB05-2, dated February 21, 2005, and Cessna Multi-engine Service Bulletin MEB05-1, dated February 21, 2005. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. To get a copy of this service information, contact The Cessna Aircraft Company, Citation Marketing Division, Product Support P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. To review copies of this service information, go to the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, go to: http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html or call (202) 741-6030. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-001 or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2005-21173; Directorate Identifier 2005-CE-22-AD.

Issued in Kansas City, Missouri, on September 28, 2005.

David R. Showers,
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. 05-19928 Filed 10-11-05; 8:45 am]
BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -132

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-022A "OPERATIONS IN-FLIGHT AND IN GROUND ICING CONDITIONS"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, Modell 208 og 208B som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2006-01-11 R1.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2006-01-11 R1.

Anm. Denne LDP basert på FAA AD 2006-01-11 R1 innebærer kun en klargjøring av teksten i første utgave av LDP. Tidsfristen er følgelig ikke endret.

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2006-01-11 R1, med virkning fra 31. mars 2006, som var gyldighetsdato for første utgave av LDP 2006-022. Dette er i samsvar med FAA AD 2006-01-11 R1.

Referanse:

FAA AD 2006-01-11 R1.

Gyldighetsdato:

2006-07-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

CORRECTION: [*Federal Register: May 16, 2006 (Volume 71, Number 94); Page 28420;*
www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html]

CORRECTION: [*Federal Register: May 16, 2006 (Volume 71, Number 94); Page 28250;*
www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html]

2006-01-11 R1 The Cessna Aircraft Company: Amendment 39-14515; Docket No. FAA-2005-21275; Directorate Identifier 2005-CE-28-AD.

When Does This AD Become Effective?

(a) This AD becomes effective on February 22, 2006. The effective date of this AD is retained from AD 2006-01-11.

What Other ADs Are Affected by This Action?

(b) This AD revises AD 2006-01-11, Amendment 39-14450.

What Airplanes Are Affected by This AD?

(c) This AD affects Models 208 and 208B, all serial numbers, that are certificated in any category.

What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

(d) This AD is the result of reports of several accidents involving the affected airplanes during operations in-flight and in ground icing conditions. We are issuing this AD to provide a safe method to detect ice, snow, frost, or slush adhering to the upper wing (a critical surface) prior to takeoff; and to reduce drag in-flight by shedding ice on the cargo pod and landing gear fairings. Ice adhering to the upper wing surface, cargo pod, or landing gear fairings could result in a reduction in airplane performance with the consequences that the airplane cannot perform a safe takeoff or climb or maintain altitude.

What Must I Do To Address This Problem?

(e) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Install the pilot assist handle SK208-146-2 subkit (part number (P/N) SK208-146-2) (or FAA-approved equivalent part number) if the airplane will be operated in the ground icing conditions defined under "Visual/Tactile Check" in the LIMITATIONS section of the AFM after the compliance time.	Within the next 125 days after February 22, 2006 (the effective date of this AD), unless already done.	Install the pilot assist handle SK208-146-2 subkit (part number (P/N) SK208-146-2) (or FAA-approved equivalent part number) following step 4 of the Accomplishment Instructions of Cessna Caravan Service Kit No. SK208-146, dated October 4, 2004.
(2) 14 CFR 21.303 allows for replacement parts through parts manufacturer approval (PMA). The phrase "or FAA-approved equivalent part number" in this AD is intended to signify those parts that are PMA parts approved through identity to the design of the part under the type certificate and parts to correct the unsafe condition under PMA (other than identity). Equivalent replacement parts to correct the unsafe condition under PMA (other than identity) may also be installed provided they meet current airworthiness standards, which include those actions cited in this AD.	Not Applicable	Not Applicable.
(3) Insert the text in Appendix 1 of this AD after the "OTHER LIMITATIONS" in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM).	Within the next 125 days after February 22, 2006 (the effective date of this AD) unless already done.	The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (e)(3) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

Actions	Compliance	Procedures
<p>(4) For Cessna Model 208B with Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 Turbo Prop engine installed (600 SHP) or equivalent, and equipped with a cargo pod and pneumatic deicing boots, do one of the following:</p> <p>(i) Install Cessna Accessory Kit AK208-6C per Cessna Service Bulletin CAB95-19; or.</p> <p>(ii) Install a placard in view of the pilot which states "This airplane is prohibited from flight in known or forecast icing".</p>	<p>Within the next 125 days after February 22, 2006 (the effective date of this AD), unless already done.</p>	<p>Install the cargo pod and landing gear fairing deice kit (part number (P/N) AK208-6C2) (or FAA-approved equivalent part number) following the Installation Instructions of Cessna Caravan Service Bulletin No. CAB95-19, dated October 13, 1995, and Cessna Caravan Accessory Kit No. AK208-6C, Revision C, dated August 27, 1993. The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may install the placard as specified in paragraph (e)(4) of this AD. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>
<p>(5) For all Cessna Model 208 and 208B airplanes equipped with a cargo pod and pneumatic deicing boots and not included in paragraph (e)(4) of this AD, do one of the following:</p> <p>(i) Install Cessna Accessory Kit AK208-6C per Cessna Service Bulletin CAB93-20 Revision 1; or</p> <p>(ii) Install a placard in view of the pilot with the following words: "This airplane is prohibited from flight in known or forecast icing".</p>	<p>Within the next 125 days after February 22, 2006 (the effective date of this AD), unless already done.</p>	<p>Do the installation following the Installation Instructions of Cessna Caravan Service Bulletin No. CAB93-20, Revision 1, dated October 13, 1995, and Cessna Caravan Accessory Kit No. AK208-6C, Revision C, issued August 27, 1993. The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may install the placard as specified in paragraph (e)(5)(ii) of this AD. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>
<p>(6) Insert the text in Appendix 2 of this AD in the "KINDS OF OPERATION LIMITS" in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM).</p>	<p>Before further flight after compliance to paragraph (e)(4)(i) or (e)(5)(i) of this AD.</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (e)(3) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>

Actions	Compliance	Procedures
(7) Delete the text in Appendix 3 of his AD from the "REQUIRED EQUIPMENT" in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) Supplement S1 "Known Icing Equipment".	Before further flight after compliance to paragraph (e)(4)(i) or (e)(5)(i) of this AD.	The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (e)(3) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

Note: Cessna Caravan Service Bulletin No. CAB04-9, dated October 4, 2004, also addresses the installation of the pilot assist handle.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(f) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA, has the authority to approve alternative methods of compliance for this AD, if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Paul Pellicano, Aerospace Engineer (Icing), FAA, Small Airplane Directorate, c/o Atlanta ACO, One Crown Center, 1985 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, GA 30349; telephone: (770) 703-6064; facsimile: (770) 703-6097; or Robert P. Busto, Aerospace Engineer, Wichita ACO, FAA, 1801 Airport Road, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4157; facsimile: (316) 946-4107.

Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in Cessna Caravan Service Kit No. SK208-146, dated October 4, 2004, and Cessna Caravan Accessory Kit No. AK208-6C, Revision C, dated August 27, 1993.

(1) On February 22, 2006 (71 FR 1941, January 12, 2006), and in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51, the Director of the Federal Register previously approved the incorporation by reference of Cessna Caravan Service Kit No. SK208-146, dated October 4, 2004, and Cessna Caravan Accessory Kit No. AK208-6C, Revision C, dated August 27, 1993.

(2) To get a copy of this service information, contact The Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277-7706; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. To review copies of this service information, go to the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, go to: http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html or call (202) 741-6030. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-001 or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2005-21275; Directorate Identifier 2005-CE-28-AD.

Appendix 1 to AD 2006-01-11 R1 Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual

Affected Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM)

Insert the following text after the "OTHER LIMITATIONS" in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM):

COLD WEATHER OPERATIONS.

The airplane must be equipped with the following equipment when operating at an airport in the ground icing conditions defined under "Visual/Tactile Check" in the LIMITATIONS section:

1. Pilot assist handle, Cessna P/N SK208-146-2 (or FAA-approved equivalent part number).

Appendix 2 to AD 2006-01-11 R1 Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual

Affected Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM)

Add the following to the equipment listed under "FLIGHT INTO KNOWN ICING" in the "KINDS OF OPERATION LIMITS" in the LIMITATIONS section of the FAA-Approved Airplane Flight Manual:

Lower main landing gear leading edge deice boots
Cargo pod nose cap deice boot

Appendix 3 to AD 2006-01-11 R1 Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual Supplement S1

Affected Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM) Supplement S1

Remove the paragraph under "REQUIRED EQUIPMENT" in the Limitations section of the FAA-Approved Flight Manual Supplement S1 "Known Icing Equipment", that currently reads as follows:

"The following additional equipment is not required for flight into icing conditions as defined by FAR 25, but may be installed on early serial airplanes by using optional accessory Kit AK208-6. On later serial airplanes, this equipment may be included with the flight into known icing package. If installed, this equipment must be fully operational."

Issued in Kansas City, Missouri, on March 10, 2006.

Kim Smith,
Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. 06-2546 Filed 3-15-06; 8:45 am]
BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon 23 31 78 00
Telefax 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -133

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-046 REVISJON AV "AIRPLANE FLIGHT MANUAL"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, Modell 208 og 208B som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2006-06-06.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2006-06-06.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 2005-018A.

Tid for utførelse:

Ikke senere enn 7 dager etter denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2006-06-06.

Gyldighetsdato:

2006-07-01.

Kansellert
2007-10-24

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) 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 14 CFR part 39, subpart 39.3).

2006-06-06 The Cessna Aircraft Company: Amendment 39-14514; Docket No. FAA-2006-23648; Directorate Identifier 2006-CE-07-AD.

When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on March 24, 2006.

Are Any Other ADs Affected By This Action?

- (b) Yes. This AD supersedes AD 2005-07-01; Amendment 39-14025.

What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects Models 208 and 208B, all serial numbers, that are certificated in any category.

What is the Unsafe Condition Presented in This AD?

- (d) This AD is the result of several accidents/incidents with the affected airplanes during operations in icing conditions, FAA evaluation of Cessna flight test data, Cessna issuing service information, and FAA evaluating the service information. We are issuing this AD to assure that the pilot has enough information to prevent loss of control of the airplane while in-flight during icing conditions.

What Must I Do To Address This Problem?

- (e) No later than March 27, 2006 (3 days after the effective date of this AD of March 24, 2006), incorporate the following revisions into the Airplane Flight Manual (AFM):

Affected airplanes	Incorporate the following AFM revision document
(1) Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers.	Section 2: Limitations and Section 4: Normal Procedures: Temporary Revision 208PHTR05, dated June 27, 2005, to the Pilots Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM).

Affected airplanes	Incorporate the following AFM revision document
(2) Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 6 of the 208 (675 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment", Cessna document D1352-S1-06, dated June 27, 2005.
(3) Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 6 of the Cessna Model 208 (600 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment", Cessna document D1307-S1-06, dated June 27, 2005.
(4) Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 7 of the 208B (675 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment", Cessna document D1329-0S1-007, dated June 27, 2005.
(5) Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not of the currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 6 208B (600 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment", Cessna document D1309-0S1-006, dated June 27, 2005.

(f) You must do the following, unless already done. These changes are to the Pilots Operating Handbook (POH) and FAA-approved AFM and to the POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment" mandated in paragraph (e) of this AD:

Actions	Compliance	Procedures
(1) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing: You are prohibited from continued flight after encountering moderate or greater icing conditions. The airplane can dispatch into forecast areas of icing but must exit moderate or greater icing conditions if encountered.	No later than March 27, 2006 (3 days after the effective date of this AD of March 24, 2006).	Not Applicable.

Actions	Compliance	Procedures
<p>(2) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing:</p> <p>(i) Insert the text in Appendix 1 of this AD preceding the KINDS OF OPERATION LIMITS paragraph in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM).</p> <p>(ii) Insert the text in Appendix 2 of this AD in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 at the beginning of the paragraph "REQUIRED EQUIPMENT".</p>	<p>No later than March 27, 2006 (3 days after the effective date of this AD of March 24, 2006).</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (f)(2) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>
<p>(3) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing: Install 3 placards with black letters on a white background. The placards shall be located on the instrument panel in one of the following areas: under the radio stack, immediately above the pilot's flight instruments, or below the pilot's vertical speed indicator. Lettering on the placard shall be a minimum height of 1/8-inch.</p> <p>(i) Placard 1 shall include the text of Appendix 3 of this AD.</p> <p>(ii) Placard 2 shall include the following text: "120 KIAS Minimum in Icing Flaps UP except 110 KIAS if Climbing to Exit Icing".</p> <p>(iii) Placard 3 shall include the following text: "Disconnect autopilot at first indication of ice accretion".</p>	<p>No later than March 27, 2006 (3 days after the effective date of this AD of March 24, 2006).</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may install the placards as specified in paragraph (f)(3) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>

Actions	Compliance	Procedures
<p>(4) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing:</p> <p>(i) Insert the text in Appendix 4 of this AD under the "AIRSPEED LIMITATIONS" paragraph in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM.</p> <p>(ii) Replace the text in the KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 UNDER THE "MINIMUM SPEED IN ICING CONDITIONS" paragraph with the text in Appendix 4.</p> <p>(iii) Insert the following text in the LIMITATIONS section of the POH/AFM under the "OTHER LIMITATIONS" paragraph and in the LIMITATIONS section of the KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "AUTOPILOT OPERATIONS IN ICING CONDITIONS" paragraph: "Disconnect autopilot at first indication of ice accretion".</p>	<p>No later than March 27, 2006 (3 days after the effective date of this AD of March 24, 2006).</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (f)(4) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>
<p>(5) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing:</p> <p>(i) Replace the text in the PERFORMANCE section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 UNDER THE "STALL SPEEDS" paragraph with the text in Appendix 5.</p> <p>(ii) Replace the "WARNING" text in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under "ENVIRONMENTAL CONDITIONS" with: "FLIGHT IN THESE CONDITIONS ARE PROHIBITED".</p> <p>(iii) Replace the last two sentences in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under "ENVIRONMENTAL CONDITIONS" with the following text: "Exit strategies should be determined during preflight planning".</p>	<p>No later than March 27, 2006 (3 days after the effective date of this AD of March 24, 2006).</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH as specified in paragraph (f)(5) of this AD. You may insert a copy of this AD into the appropriate sections of the POH to comply with this action. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>

How Do I Remove the Icing Prohibition of Paragraph (f)(1) of This AD?

(g) The prohibition from continued flight after encountering moderate or greater icing conditions (the prohibition of paragraph (f)(1) of this AD) may be removed when all of the following occurs:

(1) The FAA, with Cessna's assistance, determines that the aircraft models can operate safely in icing conditions, and any required information from this activity is made available to operators;

(2) The FAA approves a Low Speed Awareness System, that as a minimum incorporates an aural warning and activates at a minimum of 110 KIAS, and it is scheduled for installation on your aircraft within an acceptable amount of time;

(3) You comply with AD 2006-01-11, Amendment 39-14450 (71 FR 1941) (or later revised AD), as required for your aircraft, and

(4) The FAA will notify operators about paragraphs (g)(1) and (g)(2) of this AD by either distribution of a special airworthiness information bulletin (SAIB) such that operators can apply for an alternative method of compliance and/or through a revision of this AD.

May I Request an Alternative Method of Compliance?

(h) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA. The alternative method of compliance to AD 2005-07-01, dated June 22, 2005 has now been incorporated into the rule. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Robert P. Busto, Aerospace Engineer, Wichita ACO, FAA, 1801 Airport Road, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4157; facsimile: (316) 946-4107.

May I Get Copies of the Document Referenced in This AD?

(i) You may obtain the service information referenced in this AD from The Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277-7706; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC, or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2006-23648; Directorate Identifier 2006-CE-07-AD.

Appendix 1 to AD 2006-06-06—Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual

Affected Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM)

Insert the following text at the beginning of the KINDS OF OPERATION LIMITS paragraph in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM). This may be done by inserting a copy of this AD into the POH/AFM:

"Continued flight after encountering moderate or greater icing conditions is prohibited. One or more of the following defines moderate icing conditions for this airplane:

Indicated airspeed in level cruise flight at constant power decreases by 20 knots.
Engine torque required to maintain airspeed increases by 400 ft. lbs.

Airspeed of 120 KIAS cannot be maintained in level flight.
An accretion of 1/4-inch of ice is observed on the wing strut.

Disregard any mention of approval for flight in icing conditions within the POH/AFM."

Appendix 2 to AD 2006-06-06—Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual

Affected Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM)

Insert the following text in the LIMITATIONS section of the POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1, at the beginning of the paragraph "REQUIRED EQUIPMENT". This may be done by inserting a copy of this AD into the POH/AFM:

"Continued flight after encountering moderate or greater icing conditions is prohibited. One or more of the following defines moderate icing conditions for this airplane:

Indicated airspeed in level flight at constant power decreases by 20 knots.

Engine torque required to maintain airspeed increases by 400 ft. lbs.

Airspeed of 120 KIAS cannot be maintained in level flight.

An accretion of 1/4-inch of ice is observed on the wing strut.

Disregard any mention of approval for flight in icing conditions within the POH/AFM."

Appendix 3 to AD 2006-06-06—Cessna Model 208 Airplanes and Model 208B Airplanes, Equipped With Airframe Deicing Pneumatic Boots, That Are Not Currently Prohibited From Flight in Known or Forecast Icing

Install a placard with black letters on a white background. The placard shall be located on the instrument panel in one of the following areas: Under the radio stack, immediately above the pilot's flight instruments, or below the pilot's vertical speed indicator. Lettering on the placard shall be a minimum 1/8-inch tall and state the following:

"Continued flight after encountering moderate or greater icing conditions is prohibited. One or more of the following defines moderate icing conditions for this airplane:

Airspeed in level flight at constant power decreases by 20 KIAS.

Engine torque required to maintain airspeed increases by 400 ft. lbs.

120 KIAS cannot be maintained in level flight.

Ice accretion of 1/4 inch observed on the wing strut."

Appendix 4 to AD 2006-06-06—Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual Supplement S1

Affected Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM) and FAA-Approved Supplement S1

Insert the following text into the LIMITATIONS section under the "AIRSPEED LIMITATIONS" paragraph of the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM), and Replace the text in the KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "MINIMUM SPEED IN ICING CONDITIONS" paragraph with the following text. This may be done by inserting a copy of this AD into the POH/AFM:

Minimum airspeed in icing conditions, for all flight phases including approach, except takeoff and landing:

Flaps up: 120 KIAS

Flaps 10[deg]: 105 KIAS

Flaps 20[deg]: 95 KIAS

Exception for flaps up: when climbing to exit icing conditions airspeed can be reduced to 110 KIAS minimum.

Flaps must be extended during all phases (takeoff and landing included) at airspeeds below 110 KIAS, except adhere to published AFM procedures when operating with ground deicing/anti-icing fluid applied.

WARNING

The aural stall warning system does not function properly in all icing conditions and should not be relied upon to provide adequate stall warning when in icing conditions."

Note: These are minimum speeds for operations in icing conditions. Disregard any reference to the original speeds within the POH/AFM.

Appendix 5 to AD 2006-06-06—Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual Supplement S1

Replace the text in the PERFORMANCE section of the POH/AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "STALL SPEEDS" paragraph with the following text:

"Ice accumulation on the airframe may result in a 20 KIAS increase in stall speed. Either buffet or aural stall warning should be treated as an imminent stall."

"WARNING—The aural stall warning system does not function properly in all icing conditions and should not be relied upon to provide adequate stall warning when in icing conditions."

Issued in Kansas City, Missouri, on March 10, 2006.

Kim Smith,

Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 06-2544 Filed 3-15-06; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
CESSNA -134

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-057 "LOOSE FUEL HOSE CONNECTIONS TO FUEL INJECTOR SERVO"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, luftfartøy av modeller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2006-17-04.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2006-17-04.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av FAA AD 2006-17-04 med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2006-17-04.

Gyldighetsdato:

2006-11-27.

Kansellert

2007-10-24

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/
www.gpoaccess.gov/fr/advanced.html

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



2006-17-04 The Cessna Aircraft Company: Amendment 39-14725; Docket No. FAA-2006-25262;
Directorate Identifier 2006-CE-39-AD.

Effective Date

(a) This AD becomes effective on September 1, 2006.

Affected ADs

(b) None.

Applicability

(c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Table 1.—Applicability and Airplane Groups

Group	Model	Serial Numbers
(1) Group 1 Airplanes: All models not equipped with the Garmin G1000 System.	(i) 172R	17281244 through 17281334
	(ii) 172S	172S9809 through 172S10219
	(iii) 182T	18281527 through 18281832
	(iv) T182T	T18208381 through T18208583
	(v) 206H	20608231 through 20608265
	(vi) T206H	T20608515 through T20608635
(2) Group 2 Airplanes: All models equipped with the Garmin G1000 System.	(i) 172R	17281244 through 17281334
	(ii) 172S	172S9809 through 172S10219
	(iii) 182T	18281527 through 18281832
	(iv) T182T	T18208381 through T18208583
	(v) 206H	20608231 through 20608265
	(vi) T206H	T20608515 through T20608635

Unsafe Condition

(d) This AD is the result of one report of loose fuel hose connections to the fuel injector servo on a Cessna Aircraft Company Model 172S airplane. We are issuing this AD to detect and correct any incorrect torque values of the end fittings of flexible fuel hoses in the engine compartment, which could result in the loss of fuel flow and fuel leakage. Loss of fuel flow could result in partial or complete loss of engine power and fuel leakage could result in an engine compartment fire.

Compliance

(e) For Group 1 Airplanes not equipped with the Garmin G1000 System: To address this problem, you must do the following:

Table 2.—Actions, Compliance, and Procedures for Group 1 Airplanes

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) Inspect the two end fittings on each of the following hoses in the engine compartment for the correct torque values:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Fuel strainer to engine fuel pump. (ii) Engine fuel pump to fuel injector servo (except T206). (iii) T206 only: Engine fuel pump to the union at the aft vertical cooling baffle. (iv) T206 only: Union at the aft vertical cooling baffle to the fuel injector servo. (v) Fuel injector servo to fuel manifold valve (except turbo models). (vi) Turbo models only: Fuel injector servo to fuel flow transducer. (vii) Turbo models only: Fuel flow transducer to fuel manifold valve. (viii) Fuel injector servo return to firewall fitting. 	<p>Within the next 5 hours time-in-service (TIS) after September 1, 2006 (the effective date of this AD), on airplanes that have not had a 100-hour or annual inspection of the engine installation fuel hoses for security and tightness of the end fittings.</p>	<p>Follow Cessna Service Bulletin No. SB06-71-02, dated June 19, 2006.</p>
<p>(2) If any incorrect torque values are found during the inspection required by paragraph (e)(1) of this AD, clean and dry the threads of all fittings, and tighten the hose end fittings to the correct torque values as defined in Table 4.</p>	<p>Before further flight after the inspection required by paragraph (e)(1) of this AD, in which any incorrect torque values are found.</p>	<p>Follow Cessna Service Bulletin No. SB06-71-02, dated June 19, 2006.</p>

(f) For Group 2 Airplanes equipped with the Garmin G1000 System: To address this problem, you must do the following:

Table 3.—Actions, Compliance, and Procedures for Group 2 Airplanes

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) Inspect the two end fittings on each of the following hoses in the engine compartment for the correct torque values:</p> <p>(i) Fuel strainer to engine fuel pump.</p> <p>(ii) Engine fuel pump to fuel injector servo (except T206).</p> <p>(iii) T206 only: Engine fuel pump to the union at the aft vertical cooling baffle.</p> <p>(iv) T206 only: Union at the aft vertical cooling baffle to the fuel injector servo.</p> <p>(v) Fuel injector servo to fuel flow transducer.</p> <p>(vi) Fuel flow transducer to fuel manifold valve.</p> <p>(vii) Fuel injector servo return to firewall fitting.</p>	<p>Within the next 5 hours TIS after September 1, 2006 (the effective date of this AD), on airplanes that have not had a 100-hour or annual inspection of the engine installation fuel hoses for security and tightness of the end fittings.</p>	<p>Follow Cessna Service Bulletin No. SB06-71-02, dated June 19, 2006.</p>
<p>(2) If any incorrect torque values are found during the inspection required by paragraph (f)(1) of this AD, clean and dry the threads of all fittings, and tighten the hose end fittings to the correct torque values as defined in Table 4.</p>	<p>Before further flight after the inspection required by paragraph (f)(1) of this AD, in which any incorrect torque values are found.</p>	<p>Follow Cessna Service Bulletin No. SB06-71-02, dated June 19, 2006.</p>

(g) Use the following table for the correct torque values to tighten the hose end fittings as required in paragraphs (e)(2) and (f)(2) of this AD:

Table 4.—Torque Values for Hose End Fittings

Flare Hex Sizes in Fractions of an Inch	Hose Size	Correct Torque in Inch-pounds	
		Minimum	Maximum
9/16	-4	135	150
11/16	-6	270	300
7/8	-8	450	500

Alternative Methods of Compliance (AMOCs)

(h) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA, ATTN: Jeff Janusz, Aerospace Engineer, FAA, Wichita ACO, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4148; facsimile: (316) 946-4107, has the authority to approve AMOCs for this AD, if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19.

Material Incorporated by Reference

(i) You must do the actions required by this AD following the instructions in Cessna Service Bulletin No. SB06-71-02, dated June 19, 2006. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. To get a copy of this service information, contact The Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277-7706; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006. To review copies of this service information, go to the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, go to: http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html or call (202) 741-6030. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-0001 or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2006-25262; Directorate Identifier 2006-CE-39-AD.

Issued in Kansas City, Missouri, on August 9, 2006.

John R. Colomy,
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. E6-13442 Filed 8-17-06; 8:45 am]

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon 23 31 78 00
Telefax 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
CESSNA -135

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-068 "HORIZONTAL AND VERTICAL STABILIZER ATTACHMENT – INSPECTION/REPLACEMENT"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, luftfartøy av modeller som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD 2006-0267.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD 2006-0267.

Anm.: Denne LDP innebærer at gyldigheten av LDP 42A/78 begrenses til kun å gjelde fartøyer produsert i USA, mens denne LDP gjelder de franskproduserte modellene som beskrevet.

Tid for utførelse:


Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av EASA AD 2006-0267 med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

EASA AD 2006-0267.

Gyldighetsdato:

2006-11-27.

EASA	AIRWORTHINESS DIRECTIVE													
	<p>AD No.: 2006 - 0267</p> <p>Date: 31 August 2006</p>													
<p>No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry.</p>														
<p>Type Approval Holder's Name :</p> <p>No TC Holder at time of publication</p> <p>(The TC previously held by REIMS AVIATION, S.A. is under transfer to the Cessna Aircraft Company)</p>	<p>Type/Model designation(s) :</p> <p>F150, FA150, FRA150, F152 and FA152 series</p>													
<p>TCDS Number : France 107</p>														
<p>Foreign AD : FAA 80-11-04</p>														
<p>Supersedure : DGAC AD 1984-067-IMP(A) R1</p>														
<p>ATA 55</p>	<p>Stabilizers – Horizontal and Vertical Stabilizer Attachment– Inspection/Replacement</p>													
<p>Manufacturer:</p>	<p>Reims Aviation, S.A.</p>													
<p>Applicability:</p>	<p>This airworthiness directive applies to Reims Aviation aircraft models and serial numbers listed below, unless the NAS 10684A nutplate has been replaced in accordance with DGAC France AD 1984-067-IMP(A) R1:</p> <table border="1" data-bbox="499 1619 1318 1980"> <tbody> <tr> <td>F150F, F150G, F150H and F150J</td> <td>F150-0001 thru F150-0529</td> </tr> <tr> <td>F150K, F150L and F150M</td> <td>F15000530 thru F15001428</td> </tr> <tr> <td>FA150K and FA150L</td> <td>FA1500001 thru FA1500120</td> </tr> <tr> <td>FRA150L and FRA150M</td> <td>FRA1500121 thru FRA1500336</td> </tr> <tr> <td>F152</td> <td>F15201429 thru F15201828</td> </tr> <tr> <td>FA152</td> <td>FA1520337 thru FA1520372</td> </tr> </tbody> </table>		F150F, F150G, F150H and F150J	F150-0001 thru F150-0529	F150K, F150L and F150M	F15000530 thru F15001428	FA150K and FA150L	FA1500001 thru FA1500120	FRA150L and FRA150M	FRA1500121 thru FRA1500336	F152	F15201429 thru F15201828	FA152	FA1520337 thru FA1520372
F150F, F150G, F150H and F150J	F150-0001 thru F150-0529													
F150K, F150L and F150M	F15000530 thru F15001428													
FA150K and FA150L	FA1500001 thru FA1500120													
FRA150L and FRA150M	FRA1500121 thru FRA1500336													
F152	F15201429 thru F15201828													
FA152	FA1520337 thru FA1520372													

Reason:	<p>To detect cracked NAS 1068A4 nutplates which, if allowed to go undetected, could result in separation of the vertical or vertical and horizontal tail assembly from the airplane.</p> <p>This AD supersedes DGAC France AD 1984-067-IMP(A) R1, which was issued in 1984 to take into account FAA AD 80-11-04, adding a time deadline to get all the NAS 10684A nutplates replaced by AN365-428, MS20365-428, MS21042L4 or MS21044N4 nuts. This calendar time limit is now withdrawn.</p>
Effective Date:	14 September 2006
Compliance:	<p>Unless accomplished previously, within 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS, accomplish the following:</p> <p>A) Using a suitable light and mirror, visually inspect the eight NAS 1068A4 nutplates installed on the Part Number 0432004-9 vertical fin aft attachment bracket for cracks in the threaded part (nut body) and/or base of the nutplate in accordance with the instructions in Reims Aviation Bulletin Service (BS) 24 Revision n°1 or Cessna Single Engine Service Information Letter SE79-49, Revision # 1;</p> <p>B) If any NAS 10684A nutplate is found cracked, before next flight, replace it with a serviceable part;</p> <p>C) The repetitive inspections are no longer required if the NAS 10684A nutplates are replaced with AN365-428, MS20365-428, MS21042L4 or MS21044N4 nuts.</p>
Ref. Publications:	<p>Reims Aviation SB 24, Revision n°1 or later approved revisions; or Cessna Single Engine Service Information Letter SE79-49, Revision # 1, dated April 28, 1980 or later approved revisions.</p>
Remarks :	<ol style="list-style-type: none"> 1. If requested and appropriately substantiated the responsible EASA manager for the related product has the authority to accept Alternative Methods of Compliance for this AD. 2. This AD was posted as PAD 06-150 for consultation on 13 June 2006 with a comment period until 30 June 2006. The Comment Response Document can be found on the Agency's website at http://www.easa.europa.eu/home/aw_dir_en.html. 3. Enquiries regarding this Airworthiness Directive should be referred to the Airworthiness Directive Focal Point - Certification Directorate, EASA. E-mail: ADs@easa.europa.eu 4. For any questions regarding the technical content of the requirements of this AD, please contact: The Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277-7706, United States of America; telephone: +1 (316) 517-5800; facsimile: +1 (316) 942- 9006.

BLANK

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA -136

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2007-031 "CREW SEAT BACK CYLINDER LOCK ASSEMBLY FAILURE"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-05-10.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-05-10.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av FAA AD 2007-05-10 med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2007-05-10.

Gyldighetsdato:

2007-05-02.



2007-05-10 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-14971; Docket No. FAA-2006-25261;
Directorate Identifier 2006-CE-38-AD.

Effective Date

(a) This AD becomes effective on April 11, 2007.

Affected ADs

(b) None.

Applicability

(c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Model	Serial Numbers
172R	17280001 through 17281262
172S	172S8001 through 172S9994
182S	18280001 through 18280944
182T	18280945 through 18281701
T182T	T18208001 through T18208453
206H	20608001 through 20608250
T206H	T20608001 through T20608570

Unsafe Condition

(d) This AD results from reports of the crew seat back cylinder lock assembly failing at the aft end area and other cylinder lock assemblies found cracked. The actions specified in this AD are intended to prevent the crew seat cylinder lock assembly from bending, cracking, or failing. This failure could cause uncontrolled movement of the seat back, resulting in possible backward collapse during flight. Backward collapse of either crew seat back could result in an abrupt pitch-up if the affected crew member continues to hold on to the control yoke during this failure and could cause difficulty in exiting the airplane from an aft passenger seat after landing.

Compliance

(e) To address this problem, you must do the following, unless already done:

(1) Airplanes that do not have Modification Kit MK172-25-10A or Modification Kit MK172-25-10B installed:

Actions	Compliance	Procedures
For each crew seat (pilot and copilot), install Modification Kit MK172-25-10C or fabricate and install a steel lock rod/bar.	<p><u>For airplanes that have over 1,000 hours time-in-service (TIS) on the effective date of this AD:</u> do the action within the next 4 months after April 11, 2007 (the effective date of this AD).</p> <p><u>For airplanes that have from 501 to 1,000 hours TIS on the effective date of this AD:</u> do the action within the next 8 months after April 11, 2007 (the effective date of this AD).</p> <p><u>For airplanes that have from 0 to 500 hours TIS on the effective date of this AD:</u> do the action within the next 12 months after April 11, 2007 (the effective date of this AD).</p>	<p>Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SB04-25-01, Revision 4, dated December 26, 2006, for installing Modification Kit MK172-25-10C.</p> <p>Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SB04-25-02, Revision 1, dated October 17, 2005, or Revision 2, dated June 5, 2006, for fabricating and installing a steel lock rod/bar.</p>

(2) Airplanes that have Modification Kit MK172-25-10A or Modification Kit MK172-25-10B installed:

Action	Compliance	Procedures
(i) For each crew seat (pilot and copilot), do an installation inspection.	Within the next 30 days after April 11, 2007 (the effective date of this AD).	Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SB04-25-01, Revision 4, dated December 26, 2006.
(ii) If you do not find any discrepancies during the inspection required in paragraph (e)(2)(i) of this AD, make a log book entry showing compliance with this AD and no further action is required.	Before further flight after the inspection required in paragraph (e)(2)(i) of this AD.	Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SB04-25-01, Revision 4, dated December 26, 2006.
(iii) If you find discrepancies during the inspection required in paragraph (e)(2)(i) of this AD, make all necessary corrective actions.	Before further flight after the inspection required in paragraph (e)(2)(i) of this AD.	Follow Cessna Single Engine Service Bulletin SB04-25-01, Revision 4, dated December 26, 2006.

Note: Although not required for the airplanes affected by this AD, you may replace the steel lock rod/bar with Modification Kit MK172-25-10C.

Alternative Methods of Compliance (AMOCs)

(f) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, ATTN: Gary Park, Aerospace Engineer, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4123; facsimile: (316) 946-4107, has the authority to approve AMOCs for this AD, if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19.

Material Incorporated by Reference

(g) You must use Cessna Single Engine Service Bulletin SB04-25-01, Revision 4, dated December 26, 2006; and Cessna Single Engine Service Bulletin SB04-25-02, Revision 1, dated October 17, 2005, or Revision 2, dated June 5, 2006, to do the actions required by this AD, unless the AD specifies otherwise.

(1) The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service information under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51.

(2) For service information identified in this AD, contact Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, KS 67277; telephone: (316) 517-5800; fax: (316) 942-9006.

(3) You may review copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Kansas City, Missouri 64106; or at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, call 202-741-6030, or go to: http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html.

Issued in Kansas City, Missouri, on February 26, 2007.

Kim Smith,
Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
[FR Doc. E7-3834 Filed 3-6-07; 8:45 am]

Luftfartstilsynet
Postboks 243, NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, Bodø
Telefon : 75585000
Telefax : 75585005
e-post: postmottak@caa.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 137

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2007-037 ” LOOSE FUEL HOSE CONNECTIONS”

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-08-03

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-08-03.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 2006-057 som var basert på FAA AD 2006-17-04.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av FAA AD 2007-08-03, med virkning fra denne LDPs gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2007-08-03.

Gyldighetsdato:

2007-10-24.



2007-08-03 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-15020; Docket No. FAA-2007-27709; Directorate Identifier 2007-CE-028-AD.

Effective Date

(a) This AD becomes effective on May 2, 2007.

Affected ADs

(b) This AD supersedes AD 2006-17-04; Amendment 39-14725.

Applicability

(c) This AD applies to the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

Table 1.—Applicability

Model	Serial Numbers
(i) 172R	17281244 through 17281364, 17281366 through 17281372, 17281374 through 17281376, and 17281379
(ii) 172S	172S9809 through 172S10349, 172S10351 through 172S10374, 172S10376 through 172S10423, 172S10425 through 172S10426, 172S10428 through 172S10430, 172S10432 through 172S10444, 172S10446 through 172S10450, and 172S10452 through 172S10454
(iii) 182T	18281527 through 18281889, 18281892, 18281895, 18281897, 18281899, 18281901, and 18281904
(iv) T182T	T18208381 through T18208659, T18208661, T18208663 through T18208678, T18208680 through T18208686, T18208689, and T18208690
(v) 206H	20608231 through 20608285
(vi) T206H	T20608515 through T20608662, T20608664 through T20608697, T20608699 through T20608714, and T20608717

Unsafe Condition

(d) This AD is the result of four reports of loose fuel lines connected to the fuel servo or fuel flow transducer. Two reports were of in-flight engine failure on a Model T182T airplane. A third report was of in flight-engine failure on a Model 206H airplane. A fourth report was of a Model 172S airplane that lost engine power on final approach. We are issuing this AD to detect and correct potential loss of fuel flow, which may result in partial or complete loss of engine power and/or uncontrolled engine compartment fire due to fuel leakage forward of the firewall.

Compliance

(e) To address this problem, you must do the following, unless already done:

Table 2.—Actions, Compliance, and Procedures

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) <i>For all airplanes not equipped with the Garmin G1000 System:</i> Establish the correct torque values of the end fittings on each of the following hoses in the engine compartment:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Fuel strainer to engine fuel pump. (ii) Engine fuel pump to fuel injector servo (except T206H). (iii) T206H only: Engine fuel pump to the union at the aft vertical cooling baffle. (iv) T206H only: Union at the aft vertical cooling baffle to the fuel injector servo. (v) Fuel injector servo to fuel manifold valve (except turbo models). (vi) Turbo models only: Fuel injector servo to fuel flow transducer. (vii) Turbo models only: Fuel flow transducer to fuel manifold valve. (viii) Fuel injector servo fuel return to firewall fitting. 	<p>Within the next 5 hours time-in-service (TIS) after May 2, 2007 (the effective date of this AD).</p>	<p>Follow Cessna Service Bulletin No. SB07-71-01, Revision 1, dated March 16, 2007; the procedures of the appendix to this AD; and the torque values from the table <i>Torque Values for Hose End Fittings</i> in the appendix to this AD.</p>
<p>(2) <i>For all airplanes equipped with the Garmin G1000 System:</i> Establish the correct torque values of the end fittings on each of the following hoses in the engine compartment:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Fuel strainer to engine fuel pump. (ii) Engine fuel pump to fuel injector servo (except T206H). (iii) T206H only: Engine fuel pump to the union at the aft vertical cooling baffle. (iv) T206H only: Union at the aft vertical cooling baffle to the fuel injector servo. (v) Fuel injector servo to fuel flow transducer. (vi) Fuel flow transducer to fuel manifold valve. (vii) Fuel injector servo fuel return to firewall fitting. 	<p>Within the next 5 hours TIS after May 2, 2007 (the effective date of this AD).</p>	<p>Follow Cessna Service Bulletin No. SB07-71-01, Revision 1, dated March 16, 2007; the procedures of the appendix to this AD; and the torque values from the table <i>Torque Values for Hose End Fittings</i> in the appendix to this AD.</p>

Special Flight Permit

(f) Under 14 CFR 39.23, we are allowing special flight permits for the purpose of compliance with this AD under the following conditions: Only operate under day visual flight rules (VFR).

Alternative Methods of Compliance (AMOCs)

(g) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA, ATTN: Trenton Shepherd, Aerospace Engineer, Wichita ACO, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; fax: (316) 946-4107, has the authority to approve AMOCs for this AD, if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19. Before using any approved AMOC on any airplane to which the AMOC applies, notify your appropriate principal inspector (PI) in the FAA Flight Standards District Office (FSDO), or lacking a PI, your local FSDO.

(h) AMOCs approved for AD 2006-17-04 are not approved for this AD.

Material Incorporated by Reference

(i) You must use Cessna Service Bulletin No. SB07-71-01, Revision 1, dated March 16, 2007, to do the actions required by this AD, unless the AD specifies otherwise.

(1) The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service information under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51.

(2) For service information identified in this AD, contact The Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277-7706; telephone: (316) 517-5800; facsimile: (316) 942-9006.

(3) You may review copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Kansas City, Missouri 64106; or at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, call 202-741-6030, or go to: http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html.

Appendix to AD 2007-08-03—Inspection Instructions—Cessna Aircraft Company Models 172R, 172S, 182T, T182T, 206H, and T206H Airplanes

1. Remove upper and side cowlings to perform torque procedure.
2. Remove all signs of old torque putty or paint.
3. Using a suitable tool loosen the hose end fitting of each joint, while using a suitable tool to restrain the other end fitting of the joint to preclude rotation.
4. Using the applicable fitting torque from the table Torque Values for Hose End Fittings of this appendix to AD 2007-08-03, torque the hose end fitting to the proper torque, while using a suitable tool to restrain the other end fitting of the joint to preclude rotation.
5. After proper torque has been applied to the hose end fitting, apply the applicable torque paint or putty to the hose end fitting joint.
6. If during any torque procedure any of the non-hose end fittings rotate, stop the torque procedure. Totally disconnect the hose end joint and remove any fitting that has rotated. After the cleaning, visual examination, and/or replacement of the fitting and/or any seals or sealant, reinstall the fitting and torque it to the applicable requirement. Then reconnect the hose end fitting and repeat Step 4. of this appendix to AD 2007-08-03.
7. Use the table below Torque Values for Hose End Fittings for the correct torque values to tighten the hose end fittings as required in paragraphs (e)(1) and (e)(2) of this AD:

Torque Values for Hose End Fittings

Flare Hex Sizes in Fractions of an Inch	Hose Size	Correct Torque in Inch-pounds	
		Minimum	Maximum
9/16	-4	135	150
11/16	-6	270	300
7/8	-8	450	500

Issued in Kansas City, Missouri, on April 5, 2007.

Kim Smith,
 Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.
 [FR Doc. E7-6826 Filed 4-11-07; 8:45 am]

Luffartstilsynet
Postboks 243, NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, Bodø
Telefon : 75585000
Telefax : 75585005
e-post: postmottak@caa.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 138

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luffartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2007-038 "PREVENTION OF POSSIBLE ENGINE COMPARTMENT FIRE"

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, alle 182 modeller og serienummer som nærmere beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-09-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-09-01.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av FAA AD 2007-09-01, med virkning fra denne LDPs gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2007-09-01.

Gyldighetsdato:

2007-10-24.



FAA
Aircraft Certification Service

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/
www.gpoaccess.gov/fr/advanced.html

[CORRECTIONS] [Federal Register: April 30, 2007 (Volume 72, Number 82)], [Page 21320-22232]; From the Federal Register Online via GPO Access [wais.access.gpo.gov]

2007-09-01 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-15031; Docket No. FAA-2007-27786; Directorate Identifier 2007-CE-031-AD.

Effective Date

- (a) This AD becomes effective on April 25, 2007.

Affected ADs

- (b) None.

Applicability

(c) This AD applies to Models 182H, 182J, 182K, 182L, 182M, 182N, 182P, 182Q, and 182R airplanes, all serial numbers, that:

- (i) Have Air Plains Services Corporation Supplemental Type Certificate (STC) SA00152WI installed;
- (ii) Have a ground power receptacle mounted on the firewall (forward ground power receptacle); and
- (iii) Are certificated in any category.

Unsafe Condition

(d) This AD results from a report of an in-flight and post-landing engine compartment fire. We are issuing this AD to detect and correct interference between the ground power electrical cable, the fuel strainer cable, and the fuel line between the auxiliary electric fuel pump and the engine-driven fuel pump. This condition could lead to a fire in the engine compartment.

Compliance

(e) To address this problem, you must do the following, unless already done:

Actions	Compliance	Procedures
<p>(1) Remove power to the ground power electrical cable by:</p> <p>(i) Disconnecting the electrical cable at the forward ground power relay and the starter relay, or</p> <p>(ii) Removing the electrical cable between the forward ground power relay and the starter relay.</p>	<p>Within 15 days after April 25, 2007 (the effective date of this AD).</p>	<p>Follow Air Plains Services Corporation Mandatory Service Bulletin APS-07-01-01, dated March 5, 2007.</p>
<p>(2) Fabricate and install a placard as close as possible to the forward ground power receptacle that incorporates the following words (using at least 1/8-inch red letters on a white background and a red border):</p> <p>“GROUND POWER RECEPTACLE IS INOPERATIVE.”</p>	<p>Before further flight after power to the ground power cable is removed per paragraph (e)(1) of this AD.</p>	<p>The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may fabricate and install the placard. Make an entry into the aircraft records showing compliance with these portions of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).</p>
<p>(3) Reposition the fuel strainer cable.</p>	<p>Within 15 days after April 25, 2007 (the effective date of this AD).</p>	<p>Follow Air Plains Services Corporation Mandatory Service Bulletin APS-07-01-01, dated March 5, 2007.</p>
<p>(4) Visually inspect the fuel line from the auxiliary electric fuel pump to the engine-driven fuel pump for chafing.</p>	<p>Within 15 days after April 25, 2007 (the effective date of this AD).</p>	<p>Follow Air Plains Services Corporation Mandatory Service Bulletin APS-07-01-01, dated March 5, 2007.</p>

Actions	Compliance	Procedures
(5) If chafing at or beyond the limits defined in the Air Plains Services Corporation Mandatory Service Bulletin APS-07-01-01, dated March 5, 2007, is found in the inspection required by paragraph (e)(4) of this AD, replace the fuel line between the auxiliary electric fuel pump and the engine-driven fuel pump with a new hose part number AE3663161G0190 (or FAA-approved equivalent) and remove the ground power electrical cable per (e)(1)(ii) of this AD.	Before further flight after any inspection where evidence of chafing is found.	Follow Air Plains Services Corporation Mandatory Service Bulletin APS-07-01-01, dated March 5, 2007.
(6) Adjust the position of the fuel line fitting at the engine-driven fuel pump.	Within 15 days after April 25, 2007 (the effective date of this AD).	Follow Air Plains Services Corporation Mandatory Service Bulletin APS-07-01-01, dated March 5, 2007.

Alternative Methods of Compliance (AMOCs)

(f) The Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA, ATTN: Trenton Shepherd, Aerospace Engineer, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4143; fax: (316) 946-4107, has the authority to approve AMOCs for this AD, if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19. Before using any approved AMOC on any airplane to which the AMOC applies, notify your appropriate principal inspector (PI) in the FAA Flight Standards District Office (FSDO), or lacking a PI, your local FSDO.

Material Incorporated by Reference

(g) You must use Air Plains Services Corporation Mandatory Service Bulletin APS-07-01-01, dated March 5, 2007, to do the actions required by this AD, unless the AD specifies otherwise.

(1) The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service information under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51.

(2) For service information identified in this AD, contact Air Plains Services Corporation, P.O. Box 541, Wellington, KS 67152; phone: 620-326-8904; Internet: <http://www.airplains.com>.

(3) You may review copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Kansas City, Missouri 64106; or at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, call 202-741-6030, or go to: http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html.

2007-09-01 4

Issued in Kansas City, Missouri, on April 13, 2007.

Charles L. Smalley, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. E7-7519 Filed 4-19-07; 8:45 am]

BLANK

Luftfartstilsynet
Postboks 243, NO-8001 Bodø
Besøksadresse:
Bodø Lufthavn, Bodø
Telefon : 75585000
Telefax : 75585005
e-post: postmottak@caa.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

CESSNA - 139

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

**2007-039 "INCORPOATION OF THE APPLICABLE NEW S1 KNOWN ICING
EQUIPMENT AFM SUPPLEMENT INTO THE AFM/POH"**

Påbudet gjelder:

Cessna Aircraft Company, Modell 208 og 208B, alle serienummer som nærmere beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-10-15.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2007-10-15.

Anm.: Denne LP erstatter LDP 2006-046 som var basert på FAA AD 2006-06-06.

Tid for utførelse:

Hvis ikke allerede utført, innen 60 dager regnet fra denne LDPs gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2007-10-15.

Gyldighetsdato:

2007-10-24.



FAA
Aircraft Certification Service

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/
www.gpoaccess.gov/fr/advanced.html

2007-10-15 Cessna Aircraft Company: Amendment 39-15056; Docket No. FAA-2006-26498; Directorate Identifier 2006-CE-83-AD.

Effective Date

(a) This AD becomes effective on June 21, 2007.

Affected ADs

(b) This AD supersedes AD 2006-06-06, Amendment 39-14514.

Applicability

(c) This AD applies to Models 208 and 208B, all serial numbers, that are certificated in any category.

Unsafe Condition

(d) This AD results from our determination that the revisions dated February 20, 2007, to the S1 Known Icing Equipment AFM supplement are necessary and should be incorporated into the Airplane Flight Manual (AFM)/Pilot's Operating Handbook (POH); and that a low airspeed awareness system should be required when operating in known icing conditions. We are issuing this AD to assure that the pilot has enough information and the necessary equipment to prevent loss of control of the airplane while in-flight during icing conditions.

New Actions Required by this AD

(e) Unless already done, within the next 90 days after the effective date of this AD, incorporate the applicable new S1 Known Icing Equipment AFM supplement, dated February 20, 2007, into the AFM/POH:

Document	Affects
(1) Model 208 (675 SHP) FAA-approved Flight Manual Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1352-S1-10, dated February 20, 2007, or later FAA-approved revision that incorporates the same information.	Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent or higher horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.

Document	Affects
(2) Model 208 (600 SHP) FAA-approved Flight Manual Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1307-S1-09, dated February 20, 2007, or later FAA-approved revision that incorporates the same information.	Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.
(3) Model 208B (675 SHP) FAA-approved Flight Manual Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1329-S1-10, dated February 20, 2007, or later FAA-approved revision that incorporates the same information.	Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent or higher horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.
(4) Model 208B (600 SHP) FAA-approved Flight Manual Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1309-S1-10, dated February 20, 2007, or later FAA-approved revision that incorporates the same information.	Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.

Note: The above supplements require the installation of a functional low airspeed awareness system. Cessna Service Bulletin CAB06-11 and Service Kit SK 208-171, both dated October 9, 2006, provide instructions for such an installation.

(f) The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may insert the information into the POH specified in all paragraphs (e)(1) through (e)(4) of this AD. Make an entry into the aircraft records showing compliance with this portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

Actions Retained From AD 2006-06-06

(g) The actions in paragraphs (h) and (i) of this AD below are retained in this AD from AD 2006-06-06. The new actions required by this AD in paragraph (e) above terminate the requirement for the actions in paragraphs (h) and (i) of this AD.

(h) No later than March 27, 2006 (3 days after March 24, 2006, which is the effective date of AD 2006-06-06), incorporate the following revisions into the Airplane Flight Manual (AFM), unless already done:

Affected airplanes	Incorporate the Following AFM Revision Document
(1) Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers.	Section 2: Limitations and Section 4: Normal Procedures: Temporary Revision 208PHTR05, dated June 27, 2005, to the POH and FAA-approved AFM.
(2) Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 6 of the 208 (675 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1352-S1-06, dated June 27, 2005.
(3) Cessna Model 208 airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 6 of the Cessna Model 208 (600 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1307-S1-06, dated June 27, 2005.
(4) Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114A turboprop engine installed (675 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 7 of the 208B (675 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1329-S1-07, dated June 27, 2005.

(5) Cessna Model 208B airplanes with a Pratt & Whitney of Canada Ltd., PT6A-114 turboprop engine installed (600 SHP) or FAA-approved engine of equivalent horsepower installed, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing.	Section 9: Optional Systems Description and Operating Procedures: Revision 6 of the 208B (600 SHP) POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment," Cessna document D1309-S1-06, dated June 27, 2005.
---	--

(i) No later than March 27, 2006 (3 days after March 24, 2006, which is the effective date of AD 2006-06-06), you must do the following actions, unless already done. These changes are to the POH and FAA-approved AFM and to the POH/FAA-approved AFM Supplement S1 "Known Icing Equipment" mandated in paragraph (h) of this AD. The owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may do the placard POH/AFM requirements as specified in the paragraphs below. Make an entry into the aircraft records showing compliance with portion of the AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9):

(1) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing: You are prohibited from continued flight after encountering moderate or greater icing conditions. The airplane can dispatch into forecast areas of icing but must exit moderate or greater icing conditions if encountered.

(2) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing:

(i) Insert the text in Appendix 1 of this AD preceding the KINDS OF OPERATION LIMITS paragraph in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM.

(ii) Insert the text in Appendix 2 of this AD in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 at the beginning of the paragraph "REQUIRED EQUIPMENT."

(3) For Cessna Models and Models 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing: Install three placards with black letters on a white background. The placards must be located on the instrument panel under the radio stack, immediately above the pilot's flight instruments, or below the vertical speed indicator. Lettering on the placard must be a minimum height of 1/8-inch.

(i) Placard 1 must include the text of Appendix 3 of this AD.

(ii) Placard 2 must include the following text: "120 KIAS Minimum in Icing Flaps Up except 110 KIA if Climbing to Exit Icing."

(iii) Placard 3 must include the following text: "Disconnect autopilot at first indication of ice accretion."

(4) For Cessna Models 208 and 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots that are not currently prohibited from flight into known or forecast icing:

(i) Insert the text in Appendix 4 of this AD under the "AIRSPEED LIMITATIONS" paragraph in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 and 208B POH and FAA-approved AFM.

(ii) Replace the text in the KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "MINIMUM SPEED IN ICING CONDITIONS" paragraph with the text in Appendix 4 of this AD.

(iii) Insert the following text in the LIMITATIONS section of the POH/AFM under the "OTHER LIMITATIONS" paragraph and in the LIMITATIONS section of the KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "AUTOPILOT OPERATION IN ICING CONDITIONS" paragraph: "Disconnect autopilot at first indication of ice accretion."

(5) For Cessna Model 208 airplanes and Model 208B airplanes, all serial numbers, equipped with airframe deicing pneumatic boots, that are not currently prohibited from flight in known or forecast icing:

(i) Replace the text in the PERFORMANCE section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "STALL SPEEDS" paragraph with the text in Appendix 5 of this AD.

(ii) Replace the "WARNING" text in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under "ENVIRONMENTAL CONDITIONS" with: "FLIGHT IN THESE CONDITIONS ARE PROHIBITED."

(iii) Replace the last two sentences in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under "ENVIRONMENTAL CONDITIONS" with the following text: "Exit strategies should be determined during pre-flight planning."

Alternative Methods of Compliance (AMOCs)

(j) The Manager, Wichita Aircraft Certification (ACO), has the authority to approve AMOCs for this AD, if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19. Send information to ATTN: Robert P. Busto, Aerospace Engineer, Wichita ACO, FAA, 1801 Airport Road, Wichita, Kansas 67209; telephone: (316) 946-4157; fax: (316) 946-4107. Before using any approved AMOC on any airplane to which the AMOC applies, notify your appropriate principal inspector (PI) in the FAA Flight Standards District Office (FSDO), or lacking a PI, your local FSDO.

(k) AMOCs approved for AD 2006-06-06 are approved for this AD until the actions in paragraph (e) of this AD are done. After this, they are no longer valid. The paragraph designations of the AMOC refer to paragraphs (e) and (f) of AD 2006-06-06, which are paragraphs (h) and (i) of this AD respectively.

Related Information

(l) To get copies of the AFM supplements and service information referenced in this AD, contact: Cessna Aircraft Company, Product Support, P.O. Box 7706, Wichita, Kansas 67277. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC, or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is Docket No. FAA-2006-26498; Directorate Identifier 2006-CE-83-AD.

Appendix 1 Retained From AD 2006-06-06

Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM)

Affected Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-Approved AFM

Insert the following text at the beginning of the KINDS OF OPERATION LIMITS paragraph in the LIMITATIONS section of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM. This may be done by inserting a copy of this AD into the POH/AFM:

“Continued flight after encountering moderate or greater icing conditions is prohibited. One or more of the following defines moderate icing conditions for this airplane:

Indicated airspeed in level cruise flight at constant power decreases by 20 knots.

Engine torque required to maintain airspeed increases by 400 ft. lbs.

Airspeed of 120 KIAS cannot be maintained in level flight.

An accretion of $\frac{1}{4}$ -inch of ice is observed on the wing strut.

Disregard any mention of approval for flight in icing conditions within the POH/AFM.”

Appendix 2 Retained From AD 2006-06-06

Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM)

Affected Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-Approved AFM

Insert the following text in the LIMITATIONS section of the POH and FAA-approved AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1, at the beginning of the paragraph "REQUIRED EQUIPMENT." This may be done by inserting a copy of this AD into the POH/AFM:

"Continued flight after encountering moderate or greater icing conditions is prohibited. One or more of the following defines moderate icing conditions for this airplane:

Indicated airspeed in level flight at constant power decreases by 20 knots.

Engine torque required to maintain airspeed increases by 400 ft. lbs.

Airspeed of 120 KIAS cannot be maintained in level flight.

An accretion of $\frac{1}{4}$ -inch of ice is observed on the wing strut.

Disregard any mention of approval for flight in icing conditions within the POH/AFM."

Appendix 3 Retained From AD 2006-06-06

Cessna Model 208 Airplanes and Model 208B Airplanes, Equipped With Airframe Deicing Pneumatic Boots, That Are Not Currently Prohibited From Flight in Known or Forecast Icing

Install a placard with black letters on a white background. The placard shall be located on the instrument panel in one of the following areas: Under the radio stack, immediately above the pilot's flight instruments, or below the pilot's vertical speed indicator. Lettering on the placard shall be a minimum 1/8-inch tall and state the following:

“Continued flight after encountering moderate or greater icing conditions is prohibited. One or more of the following defines moderate icing conditions for this airplane:

Airspeed in level flight at constant power decreases by 20 KIAS.

Engine torque required to maintain airspeed increases by 400 ft. lbs.

120 KIAS cannot be maintained in level flight.

Ice accretion of 1/4 inch observed on the wing strut.”

Appendix 4 Retained From AD 2006-06-06

Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM) Supplement S1

Affected Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-Approved AFM and FAA-Approved Supplement S1

Insert the following text into the LIMITATIONS section under the "AIRSPEED LIMITATIONS" paragraph of the Cessna Models 208 or 208B POH and FAA-approved AFM, and replace the text in the KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "MINIMUM SPEED IN ICING CONDITIONS" paragraph with the following text. This may be done by inserting a copy of this AD into the POH/AFM:

"Minimum airspeed in icing conditions, for all flight phases including approach, except takeoff and landing:

Flaps up: 120 KIAS
Flaps 10[deg]: 105 KIAS
Flaps 20[deg]: 95 KIAS

Exception for flaps up: when climbing to exit icing conditions airspeed can be reduced to 110 KIAS minimum.

Flaps must be extended during all phases (takeoff and landing included) at airspeeds below 110 KIAS, except adhere to published AFM procedures when operating with ground deicing/anti-icing fluid applied.

Warning

The aural stall warning system does not function properly in all icing conditions and should not be relied upon to provide adequate stall warning when in icing conditions."

Note: These are minimum speeds for operations in icing conditions. Disregard any reference to the original speeds within the POH/AFM.

2007-10-15 10

Appendix 5 Retained From AD 2006-06-06

Changes to the Cessna Models 208 or 208B Pilot's Operating Handbook (POH) and FAA-Approved Airplane Flight Manual (AFM) Supplement S1

Replace the text in the PERFORMANCE section of the POH/AFM KNOWN ICING EQUIPMENT SUPPLEMENT S1 under the "STALL SPEEDS" paragraph with the following text:

"Ice accumulation on the airframe may result in a 20 KIAS increase in stall speed. Either buffet or aural stall warning should be treated as an imminent stall."

"WARNING—The aural stall warning system does not function properly in all icing conditions and should not be relied upon to provide adequate stall warning when in icing conditions."

Issued in Kansas City, Missouri, on May 10, 2007.

David R. Showers,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. E7-9398 Filed 5-16-07; 8:45 am]

BLANK