

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD
(LDP)

DE HAVILLAND
SAMMENDRAG
1946 - 1970

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

4/56 FORSTERKNING AV OTTER FLY

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

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

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

7/56 FORANDRINGER PÅ DHC-3 OTTER

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

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

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

9/56 DHC-3 OTTER. EKSHAUSTRØR OG HØYDEROR

Befestigelse av ekshaustrør

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

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

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

Lås for høyderor

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

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

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

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

22/56 FORANDRINGER PÅ DE HAVILLAND "OTTER"

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

1. Modifikasjon nr. 3/713

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

2. Modifikasjon nr. 3/704

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

3. Engineering Bulletin "0" nr. 25

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

4. Technical News Sheet "0" nr. 54

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

Det henvises for øvrig til de enkelte publikasjoner fra firmaet.

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

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

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

De påbudte forandringer er:

1. Mod. No. 3/731

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

2. Mod. No. 3/744

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

3. Mod. No. 3/745

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

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

Detaljtegninger og deler fås fra fabrikken.

8/57 NY AKSEL FOR KONTRAVEKTENE I PROPELLEREN

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

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

DeHAVILLAND - 1A

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

7D/73 KONTROLL AV FLYETS STYREORGANER

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

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

1. Rattstamme:

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

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

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

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

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

01.07.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

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

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

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

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

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

01.07.93

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTØRDREVNE LUFT-
FARTØY

DeHAVILLAND - 1B

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

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

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

Referanse:

Kanadisk AD CF-72-06R4.

01.07.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

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



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-2

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

8/73 KONTROLL AV BAKRE VINGEBJELKE PÅ TWIN OTTER.

Kansellert av LDP 20/91

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

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

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

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

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

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

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

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

forts.

8/73
forts.

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

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

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

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

Tid for utførelse:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referanser:

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



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-3

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

26/73 INSPEKSJON AV VINGESTAG PÅ DHC-2

Påbudet gjelder:

Alle DeHavilland DHC-2 Beaver.

Påbudet omfatter:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

forts.

KANSELLERT

OPPTAKET
AV
C
I
D
E

26/73
forts.

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

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

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

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

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

Tid for utførelse:

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

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

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

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

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

c) Vingestendere C2W-1103A/1104A:

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

Referanser:

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



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

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-4

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

34/73 KONTROLL AV WIRE-SEGMENTENE FOR MOTOR- OG FLAPS KONTROLLSYSTEMET I
TAKKONSOLEN PÅ DHC-6/TWIN-OTTER

Påbudet gjelder:

Karrellest av LDP 20/91 91-020

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

Påbudet omfatter:

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

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

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

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

Tid for utførelse:

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

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

Referanser:

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

49/74 KONTROLL AV EKSHAUST VARMEANLEGGET PÅ DEHAVILLAND DHC-2 BEAVER

Påbudet gjelder:

DeHavilland DHC-2 (mkI) "Beaver".

Påbudet omfatter:

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

forts.

49/74
forts.

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

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

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

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

Tid for utførelse:

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

Referanse:

FAA AD 74-17-03 omhandler samme sak.



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

LUFDDYKTIGHETSÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-5

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

3/76 KONTROLL AV TILBAKESTRØMSRELÉ

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

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

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

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

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

CAUTION

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

forts.

3/76
forts.

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

Tid for utførelse:

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

Referanser:

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

11/76 KONTROLL AV SIKRINGER I VEKSELSTRØMSKRETSEN

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 9. juni 1976.

Referanser:

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



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy

De Havilland-6A
Erstatter
De Havilland-6

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

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

Påbudet gjelder:

kansellert av LDP 21/9/ 91-021

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

Påbudet omfatter:

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

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

Tid for utførelse:

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

Referanser:

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

99/77 FORANDRING AV TILBAKESTRØMSRELÉET

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

Tid for utførelse:

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

1.11.1977

forts.

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

99/77

forts. Referanser:

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

85/78

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

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

Tid for utførelse:

Innen de tidsfrister som er angitt i gjeldende Service Bulletin.

Referanse:

Kanadisk AD CF-78-17

R. Ulltang

R. Jacobs

15. desember 1978



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

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

12/79

KONTROLL OG REPARASJON AV HØYDERORSKONTROLLSYSTEMET

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

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

Tid for utførelse:

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

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

Referanser:

Kanadiske AD CF-79-02

Erstattet av 9/79

32/79

SPREKKONTROLL AV STØTSTENGER I VINGEKLAFFSYSTEMET

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig asymetri i vingeklaffsystemet under flyging

CANCELLED

forts.

1. juni 1979

Motordrevne
luftfartøyer

DeHavilland-7a
Erstatter DeHavilland-7

32/79
forts.

forårsaket av brudd på støtstenger skal følgende utføres:

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

Tid for utførelse:

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

Referanser:

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

R. Ulltang

R. Jacobsen

1. juni 1979

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

6A/80 KONTROLL/UTSKIFTING AV STØTSTENGER I VINGEKLAFFSYSTEMET

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

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

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

2. Luftfartøy hvor Mod 6/1781 er utført:

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

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

Tid for utførelse:

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

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

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

01.04.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Referanse:

CF-79-22R2.

7/80

MODIFIKASJON AV "BETA RANGE THROTTLE ARMING SWITCH"

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

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

Tid for utførelse:

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

Referanser:

Transport Canada AD CF-79-24

28.1.80

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 15 1330 Oslo lufthavn
Telef: Oslo (02) 121340
AFTN: ENFBYE
Tlf: CIVILAIR OSLO
Telex: 17011 Idal n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-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.

35/80 KONTROLL OG REPARASJON AV BALANSEROR

Påbudet gjelder:

The deHavilland Aircraft of Canada ltd. modell DHC-2 Beaver, alle "Marks".

Påbudet omfatter:

For å forhindre balanseror/ving vibrasjoner (flutter) skal følgende utføres:

1. Luftfartøy påmontert profil delnr. C2CF623ND

Foreta kontroll av profil delnr. C2CF623ND og vinkel delnr. C2CF627ND/628ND for skader, sprekker og løse nagler. Reparer i henhold til DHC-2 Repair Manual og Engineering Service Bulletin Series B No 28 Supplement datert 22. mars 1963.

2. Luftfartøy påmontert profil delnr. C2CF1265ND

Foreta kontroll, reparasjon og modifikasjon som vist i Engineering Bulletin Series B No 28 datert 1. mars 1963.

3. Kontroller at balanserorswirenes strekkverdi er i.h.t. Service Bulletin No 2/27 datert 20. oktober 1978 og at balanserorene er i balanse i.h.t. DHC-2 Repair Manuel.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 : Innen 100 timers gangtid etter 12.6.1980 dersom ikke utført i løpet av de siste 500 timer og deretter med 600 timers mellomrom

Pkt.2og3:Innen 100 timers gangtid etter 12.6.1980

Referanser:

Kanadisk AD CF-80-05

36/80 SPREKKONTROLL AV UNDERSTELL

Påbudet gjelder:

The de Havilland Aircraft of Canada Ltd. modell DHC-6 påmontert

forts.

12.6.1980

forts.
36/80

understell hvor modifikasjon 6/1660 ikke er utført.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at understellsleggene brekker p.g.a. korrosjon skal følgende utføres i.h.t. Service Bulletin No. 6/380 datert 20. desember 1978 eller senere revisjoner:

1. Foreta kontroll, reparasjon og modifikasjon om nødvendig som vist i Schedule No 1 eller No 2 i nevnte Service Bulletin.

Istedet for den visuelle utvendige kontrollen forlangt i paragraf (a) i Schedule No 1 eller 2, kan Accomplishment Instruction og figur 1 i Service Bulletin utføres ved å fjerne lakken fra inspeksjonsområdet og å foreta sprekkekontroll ved hjelp av "dye penetrant"-metoden. Dersom sprekker blir funnet skal paragraf (e), (f) og (g) i Schedule No 1 utføres. Etter kontrollen skal området overflatebehandles.

2. Foreta en "Check D" inspeksjon som vist i Accomplishment Instruksjons i Service Bulletin på hvert understell.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 : Innen 50 timers gangtid eller innen to uker etter 12.6.1980, det som kommer først.

Pkt. 2 : Innen en total gangtid på 2400 timer etter 12.6.1980 eller innen 21. desember 1980, det som kommer først, dersom ikke utført i løpet av de siste 9600 gangtimer eller siste fire år. Deretter skal kontrollen utføres med 1200 timers mellomrom eller hvert 5. år, det som kommer først.

Referanser:

Kanadisk AD CF-80-06

R. Ulltang

12.6.1980

R. Jacobs

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

38B/80 KONTROLL AV STØTSTENGER

Påbudet gjelder:

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

Påbudet omfatter:

For å sikre støtstengene til høyderor og balanseror mot svikt på grunn av korrosjonsutmatting, skal følgende tiltak utføres:

1. Skift ut alle 2024-T3 støtstenger og erstatt med 2024-T81 støtstenger med hylser (SB Nr. 6/390, rev.A, eller senere revisjoner) eller med 6061-T6 støtstenger (SB Nr. 6/502).
2. Gjentatte kontroller skal utføres på alle 2024-T3 og 2024-T81 støtstenger i samsvar med SB Nr. 6/390, rev A, datert 09.06.80, eller senere revisjoner.
3. Kontroller alle 6061-T6 støtstenger som er installert i samsvar med SB Nr. 6/502. Utfør kontrollen i henhold til fabrikantens vedlikeholdsunderlag.

Tid for utførelse:

1. Før første flyging etter 01.04.94.
2. Intervaller ikke overstigende 800 flytimer, eller innen 1 år siden siste kontroll; det som kommer først.

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

3. Intervaller ikke overstigende 2400 flytimer eller 2 kalenderår; det som kommer først.

Referanse:

CF-80-03R4.

01.05.94

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
Avd. for Luftfartsinspeksjon
Postboks 11 1330 Oslo Lufthavn
Telefon Oslo (02) 12 1340
AFTN ENFBYE
Tlfgr CIVILAIR OSLO
Telex :7011 Idal n

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne Luft-
fartøy
DeHavilland-11b
Erstatter
DeHavilland-11a

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.

10/81 SPREKKKONTROLL AV HØYDERORETS TORSJONSRØRFESTE

Påbudet gjelder:

Alle DeHavilland of Canada DHC-6 Twin Ottermodeller.

Påbudet omfatter:

Det er oppdaget sprekk i høyderorets torsjonsrørfeste (delnr. C 6TE1022). For å forhindre at sprekkdannelsen skal få alvorlige følger skal DeHavilland Service Bulletin S.B. 6/399 datert 5. desember 1980 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 200 timers gangtid etter 31-3-81 og deretter med 600 timers mellomrom.

Referanser:

Kanadisk AD CF-81-04 datert 4. februar 1981 og DeHavilland Service Bulletin S.B. no. 6/399 omhandler samme sak.

11/81 KONTROLL AV LEDNINGSBUNT FOR GNISSING

Påbudet gjelder:

DeHavilland of Canada, Limited modell DHC-6 med serienr:

1 til og med 350, 353, 356, 359 til og med 660, 662 til og med 678, 680 til og med 697, 699 til og med 709, 712, 714, 720, 722 og 726.

Påbudet omfatter:

For å forhindre kortslutning med fare for brann som følge av gnissing mellom ledningsbunt og annenflygerens lysdempingsreostat skal DeHavilland Service Bulletin no. 6/401 revisjon A datert 13. januar 1980 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 31-3-81 skal kontrollen utføres.

Skift ut ledninger som ble isolert i.h.t SB 6/401 revisjon A innen 4 mndr. etter at arbeidet ble utført men senest innen 1.3.1982.

Referanser:

Kanadisk AD CF-81-05 datert 4. februar 1981

5.2.1982

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland-11b
Erstatter
DeHavilland-11a

Kansellert av LDP
12/83

68/81 KONTROLL AV ØVRE ENDESTYKKE PÅ VINGESTENDEREN

Påbudet gjelder:

The DeHavilland of Canada Limited Modell DHC-2 Mark 1 påmontert vingestendere med delnr. C2W-545A eller C2W-546A.

Påbudet omfatter:

For å forhindre brudd på vingestenderens øvre endestykke skal følgende utføres:

1. Stenderens øvre feste koples fra vingen, lakk fjernes og det foretas en visuell kontroll av overgangen mellom endestykke (lug) og stenderprofil. Overgangen (radius) og flatene mot vingebeslaget skal være jevne og fri for maskinneringsmerker og skarpe riper. Radien av overgangen må ikke være mindre enn 1/8".
2. Før omlakking skal beslaget rengjøres og kontrolleres for sprekker langs overgangen (radius) mellom endestykkets sider og vingefestebeslaget ved hjelp av kontrastprøve med penetrerende væske.
3. Endestykker som ikke tilfredsattiller kravene i pkt. 1 og 2 skal skiftes ut med nye, luftdyktige før første flyging.

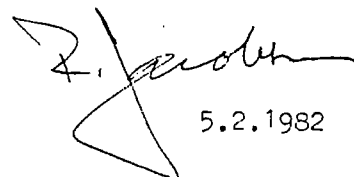
Tid for utførelse:

Innen 15 timers flyging etter 15-12-8

Referanser:

Kanadisk AD CF 81-24 datert 31. august 1981.

P. Ulltang


5.2.1982

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
DeHavilland-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.

49/82 SPREKKKONTROLL OG MODIFIKASJON AV RIBBE PÅ HØYDERORET

Påbudet gjelder:

kansellert av LDP 22/91 91-023

DeHavilland Aircraft of Canada DHC-6 Twin Otter med serienr. 1 til og med 810.

Påbudet omfatter:

For å forhindre sprekke dannelse i steget på innerste ribbe (root rib) på høyderoret skal utvikle seg til å bli en fare for luftdyktigheten skal DeHavilland Service Bulletin No. 6/399 revisjon "B" eller senere revisjoner utføres og til tider angitt i denne.

Tid for utførelse:

Innen 200 timers gangtid etter 21.10.1982 dersom ikke allerede utført.

Referanser:

Kanadisk AD CF-82-21 og S. 6/399 revisjon "B" datert 18. juni 1982 omhandler samme sak.

50/82 GANGTIDSBEGRENSNING AV SKROGKOMPONENTER

Påbudet gjelder:

Alle DeHavilland Aircraft of Canada DHC-6 Twin Otter.

Påbudet omfatter:

Utmattelsesprøver har vist at det i enkelte områder i strukturen kan oppstå sprekker som ikke blir oppdaget ved de nåværende vedlikeholdsprosedyrer. For å ivareta luftdyktigheten skal derfor DeHavilland Structural Components Service Life Limits Manual, PSM 1-6-11 revisjon 2 datert 29. august 1978 eller senere revisjoner følges.

Tid for utførelse:

Innen 30.11.1982.

Referanser:

Kanadisk AD CF-82-24

forts.

17.3.83

12/83

SPREKKONTROLL AV SVEISEFORBINDELSE PÅ STIKKA

Påbudet gjelder:

Alle DeHavilland of Canada DHC-3 Ottermodeller.

Påbudet omfatter:

P.g.a. sprekker oppdaget på nederste del av stikka, delnr. C3CF 39-13 eller -15, muligens forårsaket av vindkast mot høyderoret, skal Service Bulletin no. 3/390 datert 1.10.82 eller senere revisjoner utføres til tider angitt i denne.

Tid for utførelse:

Denne LDP trer i kraft 17.3.83.

Referanser:

Kanadisk AD no CF-82-34 datert 8.12.82 og DeHavilland Service Bulletin no 3/390 omhandler samme sak.

R. Utang

[Signature]
17.3.83.

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland - 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.

42/83 KONTROLL OG UTSKIFTING AV VINGESTAG

Påbudet gjelder:

Alle utgaver av DeHavilland of Canada modell DHC-2.

Påbudet omfatter:

Før å forhindre svikt i vingestagets øvre feste skal følgende utføres:

1. Dersom ikke allerede utført; installer nye vingestag med delnr. C2W1103A og C2W1104A eller C2W1115-1 og C2W1115-2 på Mk. I, samt C2W1147 og C2W1148 på Mk.II med serienr. 80.
2. Kontroller vingestag med delnr. C2W545A og C2W546A på følgende måte:
 - a) Løsne vingestaget i øvre feste. Fjern all maling og se etter at overgangen mellom øre og festebeslag er jevn, uten sprang, med en radius på 1/8" og har god tilpassning uten skrammer eller andre skader.
 - b) Bruk "dye penetrant" metoden for å fastslå om det finnes sprekker i overgangen mellom øre og beslag. Påfør ny beskyttelse etter undersøkelsen.
 - c) Stagfester med sprekker, radius som er mindre enn spesifisert, irregulær radius, ujevnheter eller skrammer skal skiftes ut før første flyging. Funn av sprekker skal rapporteres til Luftfartsverket, Avd. for luftfartsinspeksjon. Deler som blir skiftet ut skal merkes tydelig slik at de ikke blir brukt påny.

Dersom stag med delnr. C2W545A og C2W546A er tillatt brukt skal øvre innfestning gjøres ren for maling og kontrolleres som beskrevet ovenfor.

Anm.: Ved montering av stendere eller bolter skal alltid nye bolter av følgende typer brukes:

AN 180-26 Bolt-strut lower

C2W-497 Bolt-strut upper

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 1.11.83 for fly som er konvertert fra militære utgaver og har vingestag med delnr. C2W545A og C2W546A eller fly som har fått installert vingestag med disse delnr. levert fra militære lagre.

30.9.83 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

42/83 Før 1. januar 1984 for alle andre fly.

Følgende unntak gjelder:

- a) Fly i normal bruk (maksimalvekt 5100 lbs. for alle modeller unntak Mk. III som har maksimalvekt 5370 lbs. med fulle tipptanker):

Vingestender med delnr.: Gangtider for utskiftning:

C2W469A/470A
 C2W473A/474A
 C2W545A/546A
 C2W685A/686A mk. I Beaver 10000 flytimer

Disse stendere aksepteres ikke brukt på Mk. III Turbo-Beaver

C2W573/574 Bare for fly med serienr. 80 5000 flytimer

C2W1147/1148 " " " " " 10000 "

C2W1103A/1104A Mk. I Beaver 20000 "

C2W1103A/1104A Mk. III Turbo-Beaver 14000 "

C2W1115-1/2 Mk. I Beaver og Mk. III Turbo-Beaver. Utskiftning ikke nødvendig.

- b) Fly som brukes til operasjoner i lav høyde (maksimalvekt 5100 lbs. for alle modeller unntatt Mk. III Turbo-Beaver som har maksimalvekt 5370 lbs. med fulle tipptanker):

Vingestender med delnr.: Gangtid før utskiftning:

C2W545A/546A Mk. I Beaver 2600 flytimer.
 Disse stendere aksepteres ikke brukt på Mk. III Turbo-Beaver.

C2W469A/470A
 C2W473A/474A
 C2W685A/686A Mk. I Beaver 5000 flytimer.
 Disse stendere aksepteres ikke brukt på Mk. III Turbo-Beaver.

C2W1147/1148 Mk. II med serienr. 80 5000 flytimer.

C2W573/574 " " " " " " Aksepteres ikke brukt.

C2W1103A/1104A Mk. I Beaver 10000 flytimer.

C2W1103A/1104A Mk. III Turbo-Beaver 7000 flytimer.

C2W1115-1/-2 Mk. I og Mk. III Beaver Utskiftning ikke nødvendig.

- c) Fly som brukes til jordbruksflygning med tillatt overskridelse av maksimalvekt (5100 lbs.) eller tilsvarende flygninger i lav høyde forts

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
DeHavilland - 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.

42/83 hvor maksimalvekten overskrides:
forts

(1) Alle fly som brukes til denne type operasjoner må utstyres med vingestendere delnr. C2W1115-1/-2 som skiftes ut etter følgende totaltid:

C2W1115-1/2 for Mk. I og Mk. III Beaver skiftes ut etter det som kommer først av 25000 flytimer og 300000 flygninger. Aksepteres ikke brukt for Mk. II Beaver med serinr. 80.

(2) Festebolter for disse stendere må skiftes etter det som kommer først av 5000 flytimer og 60000 flygninger.

d) Fly som brukes til flere enn én av de typer operasjoner som nevnes i punkt a, b, og c:

Stenderne skiftes ut etter en gangtid som ikke overstiger den laveste gangtid gjeldende for hvilken som helst av de aktuelle typer operasjon.

Pkt. 2: Innen 15 timers gangtid for stendere med 485 timers totaltid eller mer siden kontrollen ble utført og deretter med 500 timers mellomrom inntil gangtid for utskiftning i henhold til pkt. 1 er oppnådd.

Anm. 1: Gangtiden for vingestendere som er modifisert eller reparert bestemmes av tiden for den eldste komponent og defineres etter tilsvarende delnr. DeHavilland Service Bulletin nr. 2/3 avsnitt 5.2, definerer delnr. for modifiserte og reparerte stendere.

Anm. 2: Stendere og festebolter som skiftes ut skal tydelig merkes og kasseres.

Anm. 3: Vingestendernes delnr. behøver ikke nødvendigvis inneholde bokstaven "A". Enten bokstaven er med i delnr. eller ikke, gjelde likevel dette LDP.

Dette LDP erstatter LDP 26/73 og LDP 68/81.

Referanser:

Kanadisk AD CF-83-07

DeHavilland Service Bulletin No. TB/9, Series DHC-2 Mk. III.
Turbo-Beaver, utgitt påny 14. mai 1982.

DeHavilland Service Bulletin No. 2/3, Series DHC-2 Mk. I and Mk. III
Beavers, utgitt påny 14. mai 1982.

DeHavilland Service Bulletin No. 2/34, Series DHC-2 Mk. I Beaver,
utgitt 14. mai 1982.

DeHavilland Engineering Bulletin Series B, No. 32, utgitt 10. august 1964.

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 vedkommende journal med henvisning til denne LDP's nummer.

43/83 INSTALLASJON AV SJØFLYFINNE

Påbudet gjelder:

DeHavilland Aircraft of Canada modell DHC-2 Mk. I som er utstyrt med flottører eller amfibieflottører og som ikke har påmontert sjøflyfinne (ventral fin).

Påbudet omfatter:

Det har vist seg at sjøfly av denne type som ikke er utstyrt med sjøflyfinne kan være farlig ustabile m.h.t. retningsstabilitet. Derfor skal følgende utføres:

1. Monter skilt i cockpit med følgende tekst:

"AVOID SIDESLIPS AND SKIDS"

2. Installer sjøflyfinne med delnr. C2UF-235A, C2UF-631A eller C2UF-2557A som vist i DeHavilland Service Bulletin nr. 2/35 datert 25. februar 1983, eller senere revisjoner.
3. Fjern skiltet fra pkt. 1 når pkt. 2 er utført.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 2.10.83

Pkt. 2: Innen 30.4.83

Referanser:

Kanadisk AD CF-38-09.

DeHavilland Service Bulletin nr. 2/35 datert 25. februar 1983.

R. Utang

[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 ldat n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy

De Havilland - 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.

52/83

SPREKKKONTROLL I HALEFLATENS INNFESTNING

Påbudet gjelder:

De Havilland of Canada DHC-6 med serienr. 003 til og med 820
hvor ikke de Havilland Modifications 6/1808 og 6/1809 allerede
er utført.

Påbudet omfatter:

For å sikre at haleflatens festebraketter er inntakt skal de
Havilland Service Bulletin 6/438 datert 12. august 1983, eller
senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 31.12.83

Anm.: SB 6/438 innebærer gjentatte kontroller.

Referanser:

Kanadisk AD CF-83-21
De Havilland SB 6/438

53/83

INSTALLASJON AV ANTI SPINN "STRAKES"

Påbudet gjelder:

De Havilland 82 Tiger Møth.

Påbudet omfatter:

Alle fly som brukes til snittflyging eller spinn skal ha anti
spinn "strakes" installert.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 9.12.83

Referanse:

CAA AD 002-04-83.

9.12.83

MERK!

For at angjeldende flymateriell 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.

16/84 SPREKKONTROLL AV TORSJONSRØR

Påbudet gjelder:

De Havilland of Canada DHC-2 MK I, MK II og MK III Beaver.

Påbudet omfatter:

For å unngå brudd i det horisontale torsjonsrøret ved roten av styrespaken som følge av vindkast på fly, hvor utvendig "Gust Lock" ikke har vært brukt, skal de Havilland Service Bulletin nr. 2/28 revisjon B, datert 13.5.84 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 10.11.84, dersom allerede ikke utført innen de siste 150 timers gangtid. Deretter med gjentatte mellomrom som ikke overskrider 200 timers gangtid.

Før første flyging dersom flyet under parkering har vært utsatt for en gjennomsnittlig "gust" på 35 mhp eller mer eller dersom flyet har vært utsatt for "jetblast" eller "propwash" fra andre fly.

Referanse:

Canadisk AD CF-84-01.

17/84 KONTROLL AV BALANSERORENES "CENTRE HINGE BALANCE ARM BRACKET"

Påbudet gjelder:

De Havilland Aircraft of Canada DHC-2 MK I, MK II Beaver og MK III Turbo-Beaver.

Påbudet omfatter:

For å unngå brudd på balanserorenes "Centre hinge balance arm bracket" som følge av korrosjon skal kontroll utføres i henhold til de Havilland Service Bulletin nr. 2/37, datert 9. september 1983 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 200 timers gangtid eller 2 måneder etter 10.11.84, det som kommer først.

Referanser:

Canadisk AD CF 84-02.

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

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

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

DE HAVILLAND - 16

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

13B/85 KONTROLL AV KLAPPSETE

Påbudet gjelder:

Alle modeller av de Havilland of Canada DHC-6 Twin Otter utstyrt med klappseter i kabinen (Side Folding Utility Seats).

Påbudet omfatter:

For å unngå at klappsetets fremre bein under belastning løsner i gulvfestet, skal hvert fremre setebein kontrolleres ved å presse nedre del sideveis ved bruk av mest mulig håndkraft. Dersom det da er mulig å løsne setet fra innfestningen skal dette skiftes ut.

Anm.: Kravene til kontroll og/eller utskiftning gitt i denne LDP fravikes dersom de Havilland modifikasjon nr. 6/1828 er utført i henhold til De Havilland Service Bulletin 6/447 Rev. B, datert 31.8.84, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Ved første gangs montering og deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom, samt hver gang setet felles ut fra sammenfoldet posisjon.

Referanser:

Kanadisk AD CF-83-25 R2

14/85 MODIFIKASJON AV "FUEL VENT FLAME ARRESTOR"

Påbudet gjelder:

De Havilland of Canada DHC-6 Twin Otter modifisert i henhold til de Havilland Modification nr. 6/1273.

Påbudet omfatter:

For å unngå at fremmedlegemer festner i "fuel vent flame arrestor", (innført i henhold til de Havilland modifikasjon nr. 6/1273), og blokkerer drivstoffsystemets lufteør, skal modifikasjon utføres i henhold til de Havilland Service Bulletin nr. 6/211 revisjon A, datert 21.8.70 eller senere revisjoner.

forts
20.6.

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.

14/85
forts;

Tid for utførelse:

Innen 1000 timers gangtid eller 6 måneder etter mottakelse av denne LDP. Det som kommer først.

Referanser:

Kanadisk AD CF-83-32.

35/85 **KONTROLL AV KABLER I NESEHJULSSTYRINGEN**

Påbudet gjelder:

Alle de Havilland DHC-6 Twin Otter, unntatt fly hvor modifikasjon nr. 6/1800 er utført.

Påbudet omfatter:

For å unngå svekkelse eller brudd i kablene (delnr. C6CF1242-1 og til nesehjulsstyringen skal følgende utføres:

1. Foreta visuell kontroll av kablene; der disse er synlige, med henblikk på smuss, oppflising, kinker, brukne tråder, korrosjon og generell tilstand forøvrig.

Kontroller likeså at det ikke er slitasje, hakk eller dårlig tilstand ellers på kabeltrinsene.

Kabler og trinser med skade eller slitasje skiftes ut før neste flyging.

2. Avdekk hele kabelen ved å fjerne dekslene fra styrespaken, og foreta de samme tiltak som beskrevet i punkt 1. ovenfor.

Anm. 1: De Havilland Inspection Requirements Manual PSM 1-6-7 vil gi en nyttig referanse ved utførelse av denne LDP.

Anm. 2: De Havilland Service Bulletin 6/453, utgave 2, inneholder instruksjoner for utførelse av De Havilland modifikasjon nr. 6/1800.

Tid for utførelse:

Innen 200 timers gangtid etter mottakelse av denne LDP.

Deretter gjentatte kontroller med 200 timers mellomrom for pkt. 1 og 400 timers mellomrom for pkt. 2.

Referanse:

Kanadisk AD CF-84-03

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

DEHAVILLAND - 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.

36A/85 SPREKKONTROLL I FREMRE VINGEFESTE

Påbudet gjelder:

Kanadisk AD CF-85-12R1

Alle de Havilland DHC-6 Twin Otter

Påbudet omfatter:

Foreta sprekkundersøking av fremre vingebeslag, delnr. C6WM1133-1 og -2, som vist i de Havilland Alert Bulletin (AB) A6/476, datert 14.8.85, eller senere revisjoner.

Dersom sprekker oppdages skal delen skiftes ut før første flyging.

Tid for utførelse:

FOR FLY MED VINGEBESLAG SOM ER BLITT REPARERT I.H.T. OVENNEVNT
AB:

Innen 25 timers gangtid etter mottakelse av denne LDP, dersom ikke allerede utført i løpet av de siste 225 timer. Deretter gjentatte kontroller med 250 timers mellomrom.

Skift ut delen innen 500 timers gangtid oppnås, såfremt ikke sprekker oppstår i mellomtiden.

FOR FLY MED VINGEBESLAG SOM IKKE ER BLITT REPARERT I.H.T. OVENNEVNT
AB:

Innen 25 timers gangtid etter mottakelse av denne LDP, dersom ikke allerede utført i løpet av de siste 475 timer. Deretter gjentatte kontroller med 500 timers mellomrom.

Referanse:

Kanadisk AD CF-85-12R1

37/85 UTSKIFTNING NAGLER I HALEFLATENS FESTEBRAKETTER

Påbudet gjelder:

de Havilland DHC-6 Twin Otter med serienummer 003 t.o.m. 820 hvor de Havilland modifikasjon 6/1808 og 6/1809 er utført i samsvar med LDP 52/83, men hvor mod. 6/1855 og 6/1856 ikke er utført.

Påbudet omfatter:

For å sikre at haleflatens festebraketter er inntakt skal kontroll og modifikasjon utføres i henhold til de Havilland Service Bulletin nr. 6/475, datert 29.7.85, eller senere revisjoner utføres til de der angitte tider.

forts;
30.3.86

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.

37/85

forts; Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter mottakelse av denne LDP.

Referanse:

Kanadisk AD CF-85-10

46/85 **KORROSJONSKONTROLL AV VINGESTAG**Påbudet gjelder:

Alle de Havilland DHC-6 Twin Otter

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i vingestagene som følge av korrosjon skal følgende utføres:

1. Demonter "wing support strut assemblies" (delnr. C6W 1005-7 [-8])
2. Kontroller vingestagene for korrosjon som vist i de Havilland Service Bulletin 6/474, datert 14.6.85, eller senere revisjoner.
3. Dersom korrosjon blir funnet meldes dette til:

The Manager, Technical Support,
DeHavilland Aircraft of Canada Ltd.,
Downsview, Ontario
CANADA M3K 1Y5

som vil gi veiledning for reparasjoner. Disse reparasjoner skal utføres før første flyging etter at korrosjonen oppdages.

Videre skal melding om funn av korrosjon gis:

Luftfartsverket
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18
1331 OSLO LUFTHAVN

Tid for utførelse:

For fly med mindre enn 6000 timer eller 5 års total gangtid:

Innen 6000 timer eller 5 års total gangtid oppnås etter 25.11.85, det som kommer først.

For fly med 6000 timer eller 5 års total gangtid, eller mer:

Innen 25.5.86.

Deretter gjentatte kontroller med intervall på 6000 timer eller 5 års gangtid, det som kommer først.

Referanse:

Kanadisk AD CF-85-14

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.

| 91A/88 KORROSJONSKONTROLL AV VINGEINNFESTNING

Påbudet gjelder:

de Havilland DHC-6; alle versjoner og serienr.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i vingeinnfestningen som følge av korrosjon, skal de Havilland Service Bulletin nr. 6/492 Rev. "A", eller senere revisjoner utføres.

Dersom korrosjon oppdages skal vingeinnfestningen repareres eller skiftes ut i henhold til SB 6/492 Rev. "A", datert 23.10.87, eller senere revisjoner godkjendt av Transport Canada.

Tid for utførelse:

Innen 10 år siden produksjonår, eller utførelse av DHC-modifikasjon 6/1630 (wing box replacement zero-time) er blitt utført; og deretter gjentatte kontroller med 5 års mellomrom.

Referanse:

Kanadisk AD CF-87-02 R1

| 15A/89 SPREKKONTROLL I FREMRE VINGEFESTE

Påbudet gjelder:

Alle de Havilland DHC-6 Twin Otter med ving/skrog "Front Adaptor Fittings" av aluminium.

Påbudet omfatter:

For å unngå at ving/skrog aluminium "Front Adaptor Fittings" svikter på grunn av sprekkdannelse, skal følgende tiltak utføres:

1. Inspiser "Front Adaptor Fittings" P/N C6WM1031-1 og -2, C6WM1133-1 og -2, og C6WM1162-1 og -2 for sprekker ved hjelp av "Dye Penetrant" metoden og 10X forstørrelsesglass.

"Fittings" P/N C6WM1031-1 og -2 er utsatt for spenningskorrosjon og utmattingssprekker. Spesiell oppmerksomhet skal vies alle anleggsflater, overgangen mellom "gaffelens" indre overflater og sprekker som stråler ut fra de øvre kantene.

forts;
05.07.91

|15A/89

forts; "Fittings" P/N C6WM1133-1 og -2, og P/N C6WM1162-1 og -2 er utsatt for utmattningssprekker. Spesiell oppmerksomhet skal vies overgangen mellom "gaffelens" indre overflater, selve adapterets hovedkropp, og horisontale og vertikale overflater for sprekker som stråler ut fra de øvre kantene.

Anm.: Dersom sprekker blir funnet, skal delen erstattes med luftdyktig del for første flyging.

Der en "Fitting" er omarbeidet i samsvar med de Havilland Service Bulletin A6/476, og forutsatt at ingen sprekker er funnet, skal den skiftes ut med luftdyktig del innen 500 driftstimer.

Sprukne "Adaptor Fittings" kan erstattes med ubenyttede aluminium "Adaptor Fittings" (P/N C6WM1133-1 og -2, C6WM1162-1 og -2), men disse er også omfattet av de gjentatte inspeksjoner spesifisert i denne LDP.

2. Installér stål "Adaptor Fittings" (P/N C6WM1162-3 og -4) i samsvar med de Havilland Service Bulletin 6/500, Revisjon C, datert 11.5.90, eller senere revisjoner.

Anm.: Etter utførelse av pkt. 2 ovenfor, bortfaller kravene i denne LDP.

Tid for utførelse:

1. Fly med aluminium "Fittings" P/N C6WM1031-1 og -2, C6WM1162-1 og -2 og ikke omarbeidede "Fittings" P/N C6WM1133-1 og -2:

Innen 25 driftstimer etter 15.3.89, dersom ikke allerede utført i løpet av de siste 475 driftstimer, og deretter med intervaller ikke overstigende 500 driftstimer.

Fly med aluminium "Fittings" P/N C6WM1133-1 og -2 omarbeidet iflg. de Havilland SB A6/476:

Innen 25 driftstimer etter 15.3.89, dersom ikke allerede utført i løpet av de siste 225 driftstimer, og deretter med intervaller ikke overstigende 250 driftstimer.

2. Innen 1.9.95.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 36A/85.

Referanse:

Kanadisk AD CF-85-12R3

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartinspeksjonen
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tigr. : CIVILAIR
Telex : 71032 enfa n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

**MOTORDREVNE
LUFTFARTØY**

DEHAVILLAND - 19

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.

012/90 MODIFIKASJON AV "GUST -LOCKS"

Påbudet gjelder:

DeHavilland: DHC-6 Twin Otter, serienr. 1 t.o.m 696; gjelder fly som ikke har modifikasjonene 6/1676 og 6/1726 installert.

Påbudet omfatter:

For å minske muligheten for utilsiktet "Take-off" med "Gust Locks" installert utilsiktet, skal følgende utføres:

1. Innlem DeHavilland modifikasjon 6/1676, som sikrer at høyderoret står i "ned" stilling når "Control lock" er installert.
2. Innlem DeHavilland modifikasjon 6/1726, som består av et varsel flagg på "Control Lock" som skjuler primære flygeinstrumenter på pilotens instrumentpanel.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 6 kalendermåneder etter 10.05.90.

Referanse:

Kanadisk AD CF-90-01

071C/90 KONTROLL AV MOTORNACELLE "LONGERONS"

Påbudet gjelder:

Boeing Canada, de Havilland Division (DHC): DHC-6; alle serienummer.

Påbudet omfatter:

Bukler og sprekker kan ha utviklet seg i motornacellenes nedre "Longerons", delnr. (P/N) C6W1512, bak motorinnfestingen. Dette gjelder spesielt fly som opererer fra

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

upreparerte rullebaner og er utstyrt med ski eller "Flotation Tires" med høy eller middels bæreevne, eller utstyrt med flottører og opererer på svært grov sjø.

For å kunne oppdage slike skader i tide, skal høyre og venstre motordeksel åpnes og en visuell kontroll foretas i samsvar med Service Bulletin (SB) 6/509, datert 23 februar 1990, eller senere revisjoner av denne.

Dersom bukler eller sprekker blir funnet, skal de skadede "Longerons" skiftes ut med luftdyktig del før første flyging.

Anm.: Inspeksjoner krevet i denne LDP skal utføres selv om DeHavilland Modification 6/1655 er utført.

Tid for utførelse:

1. FLY UTSTYRT MED FØLGENDE:

- "Flotation tires" med høy bæreevne; eller
- "flotation tires" med middels bæreevne, som ikke er installert i samsvar med de Havilland Standard Option Only (SOO) 6048, med eller uten Modification 6/1655 installert; eller
- "flotation tires" med middels bæreevne, som er installert i samsvar med de Havilland SOO 6048, uten Modification 6/1655 installert; eller
- ski eller flottører, hvor Modification 6/1655 ikke er installert:

Innen 50 flytimer etter 28.01.92, og deretter med intervaller ikke overstigende 50 flytimer, samt etter hver harde landing.

2. FLY UTSTYRT MED FØLGENDE:

- "Flotation tires" med middels bæreevne som er installert i samsvar med de Havilland SOO 6048, som har Modification 6/1655 installert; eller
- ski eller flottører, hvor Modification 6/1655 er installert:

Innen 50 flytimer etter 28.01.92, og deretter med intervaller ikke overstigende 200 flytimer, samt etter hver harde landing.

3. FOR ALLE ANDRE FLY:

Innen 400 flytimer etter 28.01.92, og deretter med intervaller ikke overstigende 400 flytimer ("C" sjekk), samt etter hver hard landing.

Anm.: Inspeksjonsintervallet på 200- og 400- flytimer kan etter søknad til Luftfartsverket utvides med maksimalt 5% (10 respektive 20 flytimer) dersom nødvendig.

Referanse:

Kanadisk AD CF-81-07 R4.

01.07.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

91-019 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BAKRE VINGEBJELKE

Påbudet gjelder:

Boeing Canada, DeHavilland DHC-6, alle versjoner med serienr. 1 til 330; hvor Modification 6/1301 eller 6/1630 ikke er utført.

Påbudet omfatter:

Sprekker mellom naglene i øvre flens på indre del av bakre vingebjelke, delnr. C6WM1032-1 og 2, er blitt funnet på flere fly. Det er også blitt rapportert at radiografisk undersøkelse av bjelkene i henhold til DeHavilland Service Bulletin 6/295, ikke alltid har resultert i funn av eksisterende sprekker.

For å sikre vingebjelkenes luftdyktighet skal derfor følgende utføres:

1. Kontroller luftfartøyet i henhold til DeHavilland Service Bulletin 6/295 Revisjon «B» datert 16.11.72, eller senere revisjoner; med følgende endring:
 - a) Inspection Method A.1 (Radiographic) skal endres slik at eksponeringstiden økes fra 60 til 120 sekunder ved indre røntgenrørsplassering; og,
 - b) Røtgenstrålens vinkel endres fra ca. 10 grader til 5 grader ved røtgenrørsplasseringene.
2. Utfør DeHavilland modification nr. 6/1301.

Anm. 1: Etter utførelse av DeHavilland modification nr. 6/1301 oppheves kravene i denne LDP.

Anm. 2: Denne LDP erstatter og opphever LDP 8/73.

Tid for utførelse:

1. Kontroll, reparasjon og utskiftning til de tider som er angitt i DeHavilland Service Bulletin 6/295.
2. Innen 30.09.93.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Referanse:

Kanadisk AD CF-73-03R1.

91-020A KONTROLL OG MODIFIKASJON AV KONTROLLKABELKVADRANTER

Påbudet gjelder:

DeHavilland Inc. DHC-6, alle versjoner og serienummer.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-73-06R2, samt DeHavilland Service Bulletin 6/519, datert 28.10.94.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-73-06R2, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

Kanadisk AD CF-73-06R2.

Gyldighetsdato:

01.02.95.



Transport Canada
Aviation
Aviation
Regulation

Transports Canada
Aviation
Réglementation
aérienne

TP 7245E

No.	CF-73-06R2	1/2
Date	14 December 1994	

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

THE FOLLOWING CANADIAN AIRWORTHINESS DIRECTIVE IS ISSUED PURSUANT TO SECTION 211 OF THE AIR REGULATIONS AND CHAPTER 503 OF THE AIRWORTHINESS MANUAL.

CF-73-06R2 DE HAVILLAND

Applies to all de Havilland Inc. Model DHC-6 "Twin Otter" aircraft.

Compliance is required as indicated unless already accomplished.

Airworthiness Directive CF-73-06R1 was issued in 1991 to mandate de Havilland Service Bulletin (SB) 6/298 Revision A, and incorporation of Modification 6/1467 - replacement of control quadrants P/N C6CE1010-27 and -29 in the overhead control console, with control quadrant P/N C6CE1421-27. In-service cracking of the modified quadrants has since been found.

To detect such cracks and to preclude jamming of controls in the overhead control console, accomplish the following:

1. Within 100 flight hours after the effective date of this directive, inspect the control quadrant assembly in accordance with Part A of Accomplishment Instructions of de Havilland SB 6/519 dated 28 October 1994, or later revisions approved by the Director, Airworthiness Branch, Transport Canada, Ottawa.
2. If no cracks are found per the criteria of Part A of the Accomplishment Instructions of SB 6/519, carry out periodic inspections in accordance with de Havilland Inspection Requirements Manual PSM 1-6-7, Chapter 76 until Modification 6/1895 is incorporated.
3. If cracks are found per the criteria of Part A, paragraph 4 of SB 6/519, incorporate de Havilland Modification 6/1895 before further flight (SB 6/519 refers).
4. If cracks are found per the criteria of Part A, paragraph 5 of SB 6/519, incorporate Modification 6/1895 within 200 flight hours. Inspect for crack propagation at 100 flight hours since last inspection to confirm that the magnitude and location of cracks remain within given limits.
5. Before 1 January 1997, incorporate Modification 6/1895.

Incorporation of de Havilland Modification 6/1895 provides terminating action for this directive.

Alternative means of compliance with the requirements of this directive may be used only if approved by the Director, Airworthiness Branch, Transport Canada, Ottawa. Any application should be made to the appropriate regional office.

This revision supersedes Airworthiness Directive CF-73-06R1 dated 9 April 1991.

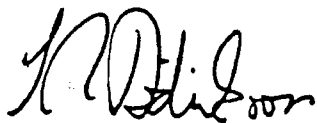
THIS AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY BE APPLICABLE TO AN AIRCRAFT MODEL WHICH OUR RECORDS INDICATE IS REGISTERED IN YOUR NAME. CONTINUING AIRWORTHINESS OF AN AIRCRAFT IS CONTINGENT UPON COMPLIANCE WITH ALL APPLICABLE AIRWORTHINESS DIRECTIVES. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF AN AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY INVALIDATE THE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS OR FLIGHT PERMIT OF YOUR AIRCRAFT.

For any address change, print new address on the envelope in which this directive was received and return to Transport Canada, AAARC, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (full postage required).

No. N°	CF-73-06R2	2/2
-----------	------------	-----

This directive becomes effective 6 January 1995.

For Minister of Transport



S.R. Didrikson
Chief, Continuing Airworthiness

This revision has been issued to introduce Modification 6/1895 as per de Havilland SB 6/519.

Further information regarding the contents or interpretation of this directive may be obtained from your regional airworthiness office, or by contacting directly Mr. Bogdan Gajewski, Transport Canada, Airworthiness Branch, Ottawa, telephone (613) 952-4450 or facsimile (613) 996-9178.

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

**MOTORDREVNE
LUFTFARTØY**

DeHAVILLAND - 20

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

91-020A KONTROLL OG MODIFIKASJON AV KONTROLLKABELKVADRANTER

Påbudet gjelder:

DeHavilland Inc. DHC-6, alle versjoner og serienummer.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-73-06R2, samt DeHavilland Service Bulletin 6/519, datert 28.10.94.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-73-06R2, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

Kanadisk AD CF-73-06R2.

Gyldighetsdato:

01.02.95.



Transport Canada
Aviation
Aviation
Regulation

Transports Canada
Aviation
Réglementation
aérienne

TP 7245E

No.	CF-73-06R2	1/2
Date	14 December 1994	

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

THE FOLLOWING CANADIAN AIRWORTHINESS DIRECTIVE IS ISSUED PURSUANT TO SECTION 211 OF THE AIR REGULATIONS AND CHAPTER 593 OF THE AIRWORTHINESS MANUAL.

CF-73-06R2 DE HAVILLAND

Applies to all de Havilland Inc. Model DHC-6 "Twin Otter" aircraft.

Compliance is required as indicated unless already accomplished.

Airworthiness Directive CF-73-06R1 was issued in 1991 to mandate de Havilland Service Bulletin (SB) 6/298 Revision A, and incorporation of Modification 6/1467 - replacement of control quadrants P/N C6CE1010-27 and -29 in the overhead control console, with control quadrant P/N C6CE1421-27. In-service cracking of the modified quadrants has since been found.

To detect such cracks and to preclude jamming of controls in the overhead control console, accomplish the following:

1. Within 100 flight hours after the effective date of this directive, inspect the control quadrant assembly in accordance with Part A of Accomplishment Instructions of de Havilland SB 6/519 dated 28 October 1994, or later revisions approved by the Director, Airworthiness Branch, Transport Canada, Ottawa.
2. If no cracks are found per the criteria of Part A of the Accomplishment Instructions of SB 6/519, carry out periodic inspections in accordance with de Havilland Inspection Requirements Manual PSM 1-6-7, Chapter 76 until Modification 6/1895 is incorporated.
3. If cracks are found per the criteria of Part A, paragraph 4 of SB 6/519, incorporate de Havilland Modification 6/1895 before further flight (SB 6/519 refers).
4. If cracks are found per the criteria of Part A, paragraph 5 of SB 6/519, incorporate Modification 6/1895 within 200 flight hours. Inspect for crack propagation at 100 flight hours since last inspection to confirm that the magnitude and location of cracks remain within given limits.
5. Before 1 January 1997, incorporate Modification 6/1895.

Incorporation of de Havilland Modification 6/1895 provides terminating action for this directive.

Alternative means of compliance with the requirements of this directive may be used only if approved by the Director, Airworthiness Branch, Transport Canada, Ottawa. Any application should be made to the appropriate regional office.

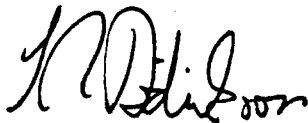
This revision supersedes Airworthiness Directive CF-73-06R1 dated 9 April 1991.

THIS AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY BE APPLICABLE TO AN AIRCRAFT MODEL WHICH OUR RECORDS INDICATE IS REGISTERED IN YOUR NAME. CONTINUING AIRWORTHINESS OF AN AIRCRAFT IS CONTINGENT UPON COMPLIANCE WITH ALL APPLICABLE AIRWORTHINESS DIRECTIVES. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF AN AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY INVALIDATE THE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS OR FLIGHT PERMIT OF YOUR AIRCRAFT.

For any address change, print new address on the envelope in which this directive was received and return to Transport Canada, AARRC, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (full postage required).

This directive becomes effective 6 January 1995.

For Minister of Transport



S.R. Didrikson
Chief, Continuing Airworthiness

This revision has been issued to introduce Modification 6/1895 as per de Havilland SB 6/519.

Further information regarding the contents or interpretation of this directive may be obtained from your regional airworthiness office, or by contacting directly Mr. Bogdan Gajewski, Transport Canada, Airworthiness Branch, Ottawa, telephone (613) 952-4450 or facsimile (613) 996-9178.

BLANK

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

DEHAVILLAND-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.

91-021 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HØYDERORSKONTROLL

Påbudet gjelder:

Boeing Canada, de Havilland DHC-6, med serienr. 2 t.o.m. 494,
497 t.o.m. 503, 505 og 507.

Påbudet omfatter:

Det kan oppstå sprekker i høyderorsystemets strukturelle deler under cockpitdørken som følge av sterke vindkast på bakken når rorlåsen er på, eller ofte bruk av den hydrauliske håndpumpen; eller en kombinasjon av disse faktorer.

For å hindre tap av høyderorskontrollen som følge av svikt i "elevator housing assembly lower mounting" (P/N C6CFM1268-1), skal følgende utføres:

1. Kontroller "channel member" (P/N C6FS1229-37) og "reinforcing member" (P/N C6FS1229-31) i henhold til de Havilland Service Bulletin 6/348, datert 16.7.76, eller senere revisjoner.
2. Utfør de Havilland modifikasjon 6/1594.

Anm. 1: Etter utførelse av de Havilland modifikasjon 6/1594 oppheves kravene i denne LDP.

Anm. 2: Denne LDP erstatter og opphever LDP 71/76.

Tid for utførelse:

1. Kontroll, reparasjon og utskiftning til de tider som er angitt i de Havilland SB 6/348.
2. Innen 1.9.92.

Referanse:

Kanadisk AD CF-77-05R1

05.07.91

|91-022 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV PLATESKJØT

Påbudet gjelder:

Boeing Canada, de Havilland DHC-6, alle versjoner, med serienummer 1 t.o.m. 411.

Påbudet omfatter:

Det kan oppstå sprekke dannelse mellom naglene i plateskjøtflensen mellom stasjon 218.125 og 219.525 på skrogsiden.

For å oppdage slike sprekker og å hindre strukturell svikt skal følgende utføres:

1. Foreta kontroll, reparasjon og utskiftninger i henhold til de Havilland Service Bulletin 6/371, datert 2.6.78, eller senere revisjoner.
2. Utfør de Havilland modifikasjon 6/1461 (eller 6/1553) og 6/1462.

Anm. 1: Etter utførelse av de Havilland modifikasjon 6/1461 (eller 6/1553) og 6/1462 oppheves kravene i denne LDP.

Anm. 2: Denne LDP erstatter og opphever LDP 85/78.

Tid for utførelse:

1. Kontroll, reparasjon og utskiftning til de tider som er angitt i de Havilland SB 6/371.
2. Innen 1.1.96.

Referanse:

Kanadisk AD CF-78-17R1

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

DEHAVILLAND-22

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.

91-023 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HØYDEROR

Påbudet gjelder:

Boeing Canada, de Havilland DHC-6, alle versjoner og serienr.

Påbudet omfatter:

For å unngå sprekker i høyderorets rottribber skal følgende utføres:

1. Kontroller rottribbene for sprekker i henhold til de Havilland Service Bulletin 6/399 Revisjon E, datert 25.5.84, eller senere revisjoner.

Dersom sprekker oppdages skal de Havilland modification 6/1769 utføres før første flyging.

2. Utfør de Havilland modification 6/1769.

Anm. 1: Etter utførelse av de Havilland modification 6/1769 oppheves kravene i denne LDP.

Anm. 2: Denne LDP erstatter og opphever LDP 49/82.

Tid for utførelse:

1. Kontroll som angitt i de Havilland SB 6/399, deretter gjentatte kontroller med 600 timers mellomrom.
2. Innen 1.1.96, eller 15.000 flytimer; det som kommer sist.

Referanse:

Kanadisk AD CF-82-21R1

05.07.91

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.

91-053 KONTROLL AV VINGESTAGPåbudet gjelder:

Boeing Canada, de Havilland DHC-6, alle serienummer.

Påbudet omfatter:

For å oppdage og å forhindre skader på vingestaget, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller om de Havilland Modification 6/1581 er utført.
 - 1.1 Dersom Modification 6/1581 er utført, skal ikke resten av denne LDP utføres.
 - 1.2 Dersom Modification 6/1581 ikke er utført, skal vingestaget visuelt inspiseres for skader i samsvar med de Havilland Service Bulletin 6/342, datert 23.02.76, eller senere revisjoner.
2. Utfør de Havilland Modification 6/1581.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

1. Innen 25 driftstimer etter 28.01.92.
2. Innen 60 dager etter 28.01.92.

Referanse:

Kanadisk AD CF-91-30.

28.01.92

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks B124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : (02) 94 20 00
Telefax : (02) 94 23 91
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

DeHAVILLAND - 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.

92-028 KONTROLL AV "CENTER HINGE BRACKET"

Påbudet gjelder:

Boeing Canada, de Havilland Division Model DHC-6 "Twin Otter".

Påbudet omfatter:

For å sikre at den strukturelle styrken i "center hinge bracket" flensen blir vedlikeholdt, skal følgende tiltak gjennomføres:

1. Kontroller "center hinge bracket" i samsvar med punkt A i Boeing/DeHavilland Service Bulletin 6/512, datert 25.10.91, bortsett fra den delen der dye penetrant inspeksjon er påkrevd. I stedet skal en visuell kontroll med en sterk lyskilde og et 10X forstørrelsesglass gjennomføres.

Anm.: Ovennevnte kontroll er ikke påkrevd dersom kontrollen allerede er utført i samsvar med Boeing/DeHavilland SB 6/512, datert 25.10.91.

2. Dersom sprekker oppdages skal "center hinge bracket" byttes ut i samsvar med punkt B under "Accomplishment instructions" i Boeing/DeHavilland SB 6/512, datert 25.10.91.

Tid for utførelse:

1. Innen 250 flytimer etter 20.05.92, og deretter med intervaller 1200 flytimer, uavhengig av om "center hinge bracket" er byttet ut eller ikke.
2. Før første flyging etter 20.05.92.

Referanse:

Kanadisk AD CF-92-05.

20.05.92

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

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

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY
DeHAVILLAND-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.

92-029 KONTROLL AV HORISONTAL STABILISATOR

Påbudet gjelder:

Boeing Canada, DeHavilland Division Modell DHC-6 Twin Otter. Serienr. 3 t.o.m. 820.

Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i den horisontale stabilisatorens "attachment fittings", skal følgende tiltak utføres:

1. For luftfartøy hvor modifikasjon nr. 6/1808 og 6/1809 ikke er utført:
 - 1.1 Fortsett med intervallinspeksjonene på den horisontale stabilisatorens "attachment fitting" foran og bak slik som foreskrevet i LDP 52/83.
 - 1.2 Dersom sprekker blir oppdaget skal følgende tiltak utføres:
 - 1.2.1 Bytt ut den sprukne delen med en luftdyktig som har delnr. C6TPM1049-27 (forward fitting) eller C6TPM1050-27 (rear fitting); og
 - 1.2.2 Utfør modifikasjon 6/1890, dessuten modifikasjon 6/1891 og/eller modifikasjon 6/1892, avhengig av hvor den sprukne "fitting" befinner seg.
2. For luftfartøy hvor modifikasjon 6/1808, 6/1809, 6/1855 og 6/1856 er utført:
 - 2.1 Utfør punkt III. A i de Havilland Service Bulletin (SB) 6/513, datert 02.08.91.
 - 2.2 Dersom det blir funnet løse nagler etter utførelse av punkt 2.1 ovenfor skal modifikasjon 6/1890, 6/1891 og 6/1892 utføres i samsvar med SB 6/513, datert 02.08.91.
 - 2.3 Utfør modifikasjon 6/1890, 6/1891 og 6/1892 i samsvar med SB 6/513, datert 02.08.91, på alle "attachment fitting" foran og bak.

Anm.: Dersom modifikasjon 6/1890, 6/1891 og 6/1892 er utført på alle fire "fitting" på den horisontale stabilisatoren, er ikke videre utførelse av denne LDP påkrevd.

Tid for utførelse:

- 1.1 Ved intervaller på 800 flytimer eller 8 måneder; det som oppstår først.
- 1.2.1 Innen 100 flytimer eller en måned; det som kommer først, dersom den

20.05.92

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

kombinerte lengden på sprekker i en av "fitting" er en tomme (25,4 mm) eller mindre.

- 1.2.2 Før videre flyging, dersom den kombinerte totale lengden på sprekker i en av "fitting" er større enn en tomme (24,4 mm).
- 2.1 Innen 400 flytimer eller to måneder; det som kommer først etter 20.05.92, og deretter med intervaller på 800 flytimer eller 6 måneder; det som kommer først.
- 2.2 Innen 400 flytimer etter 20.05.92.
- 2.3 Innen to år etter 20.05.92.

Referanse:

Kanadisk AD CF-92-04.

20.05.92

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
DeHAVILLAND - 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.

94-005 KORROJONSKONTROLL AV NAGLEHODER

Påbudet gjelder:

DeHavilland Inc. DHC-6 hvor modifikasjon 6/1645 og 6/1893 ikke er utført.

Påbudet omfatter:

For å unngå eventuell eventuell korrosjon av naglehoder i vingefremkantens innfestning til fremre bjelke oppdages, skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en detaljert visuell kontroll i samsvar med Section III, Part A i DeHavilland Service Bulletin (SB) Nr. 6/517, datert 10.08.93.

Dersom det blir funnet nagler som ikke er luftdyktige, skal Section III, Part C i SB 6/517 utføres.

Part B i forannevnte SB skal utføres dersom det oppdages at fire nagler, eller flere, enten mangler eller er defekte.

2. Utfør modifikasjoner beskrevet i Section III, Part C i SB 6/517, datert 10.08.93:

På luftfartøy med serienummer t.o.m. 580:

Utfør modifikasjon 6/1645.

På alle luftfartøy:

Utfør modifikasjon 6/1893.

Anm.: Dersom pkt. 2 i denne LDP er utført, er ikke pkt. 1 lenger påkrevd.

Tid for utførelse:

1. Innen 01.05.94, eller innen 500 flytimer etter 01.02.94.
2. Innen 01.08.93.

Referanse:

Kanadisk AD CF-93-25.

01.02.94.

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.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

94-041 UTFØRELSE AV DEHAVILLAND SERVICE BULLETIN No 6/421

Påbudet gjelder:

DeHavilland DHC-6.

Påbudet omfatter:

Det er rapportert tilfeller med sprekkdannelser, sår og utvidelse av bolthull i høyderorets utvendige "hinge assemblies" (P/N C6TEM1016-1 og -2, eller -5 og -6), svikt i festeøret på stabilisatoren (P/N C6TPM1022-27 og -28, eller -29 og -30), samt ovale hull i høyderorets feste (P/N C6TEM1015-27 eller -29) til "hinge arm assembly".

For å hindre svikt av ovennevnte deler, skal følgende tiltak utføres i samsvar med DeHavilland Service Bulletin No. 6/421, rev B, datert 11.11.83, eller senere revisjoner til denne:

1. Utfør "Accomplishment Instructions" i SB 6/421. Ikke luftdyktige deler skal skiftes ut før videre flyging i samsvar med forannevnte Service Bulletin.
2. Installer Modification 6/1799 i samsvar med SB 6/421.

Anm.: Dersom Modification 6/1799 er installert er ikke videre tiltak i henhold til denne LDP påkrevd.

Anm.: Det refereres også til DeHavilland SB 6/228, datert 11.12.81 i forbindelse med utførelse av denne LDP.

Tid for utførelse:

1. Innen 50 flytimer etter 01.08.94, deretter med intervaller ikke overstigende 1200 flytimer.
2. Innen 01.01.95.

Referanse:

CF-83-11R1.

01.08.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

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
DEHAVILLAND - 27

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.

94-070A «CORROSION PREVENTION AND CONTROL PROGRAM»

Påbudet gjelder:

Alle DeHavilland Inc. Model DHC-6 «Twin Otter».

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-94-12R1.

Tid for utførelse:

Til de tider og som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-94-12R1, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

Kanadisk AD CF-94-12R1.



No.	CF-94-12R1	1/2
Date	13 April 1999	

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

THE FOLLOWING AIRWORTHINESS DIRECTIVE (AD) MAY BE APPLICABLE TO AN AIRCRAFT, WHICH OUR RECORDS INDICATE IS REGISTERED IN YOUR NAME. ADS ARE ISSUED PURSUANT TO *CANADIAN AVIATION REGULATION (CAR) 593*, PURSUANT TO CAR 605.84 AND THE FURTHER DETAILS OF CAR STANDARD 625, APPENDIX H. THE CONTINUING AIRWORTHINESS OF AN AIRCRAFT IS CONTINGENT UPON COMPLIANCE WITH ALL APPLICABLE ADS. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF AN AD MAY INVALIDATE THE FLIGHT AUTHORIZATION OF THE AIRCRAFT. ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE SHALL BE APPLIED FOR IN ACCORDANCE WITH CAR 605.84 AND THE ABOVE-REFERENCED STANDARD.

CF-94-12R1 BOMBARDIER

Applies to Bombardier Inc. (formerly de Havilland) DHC-6 "Twin Otter" aircraft.

Compliance is required as indicated, unless already accomplished.

Service experience indicates that as aircraft become older, they are more likely to exhibit indications of corrosion. Transport Canada, in conjunction with other airworthiness authorities, has committed itself to ensuring that additional maintenance programs for older aircraft are developed and implemented to minimize and control corrosive deterioration that could jeopardize airworthiness. Bombardier Inc., as manufacturer of the DHC-6 aircraft, has developed a Corrosion Prevention and Control Program which identifies specific areas that must be inspected to ensure the structural integrity of the DHC-6 fleet.

This directive has been revised to delete the requirement for repetitive inspections after initial compliance. Airworthiness Directive CF-99-11 now provides for the requirement to perform the inspections a second time, but on a more flexible schedule than required by the original issue of this directive.

To maintain corrosion to Level 1 or better, accomplish the following:

- A. Before 31 December 1994, develop a schedule for accomplishing the Corrosion Tasks (CTs) required by part B of this directive (this directive was initially issued 23 August 1994).
- B. Commencing 1 January 1995, in accordance with the following schedule, accomplish all Corrosion Tasks specified in Part 3 of the de Havilland DHC-6 Twin Otter Corrosion Prevention and Control Manual, PSM 1-6-5, Revision 1, dated 16 December 1998 (hereafter referred to as "the Manual") or later revisions accepted for the Minister by the Director, Aircraft Maintenance and Manufacturing, Transport Canada, by performing the seven basic tasks defined at paragraph 3.0 of the Manual. The final deadline and rate of initial complete aircraft inspections are specified in the accompanying table.

Once the first CT commences, the aircraft is not to be returned to service until all CTs, excluding the float inspections, have been completed and any resulting rework and parts replacement have been completed. Floats that were on an aircraft just prior to the aircraft being inspected in accordance with the Manual do not have to be inspected simultaneously with that same aircraft; however, the aircraft cannot be returned to service with floats that have not had their applicable CTs completed and any resulting rework and parts replacement completed.

Corrosion is to be addressed in accordance with the references specified in paragraph 4.0 of Part 3 of the Manual.

Corrosion level determinations are to be based on the definitions contained in Part 1 of the Manual.

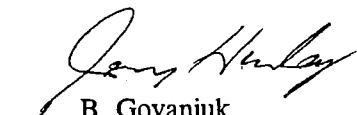
APPLICABLE AIRCRAFT SERIAL NUMBERS	ACCOMPLISHMENT DEADLINE FOR ALL AIRCRAFT IN APPLICABLE S/N RANGE	MINIMUM RATE OF INITIAL INSPECTIONS OF AIRCRAFT IN APPLICABLE S/N RANGE
001 to 199	31 December 1995	All aircraft
200 to 439	31 December 1996	50% <i>or</i> one (1) aircraft per calendar year, whichever is greater
440 to 659	31 December 1998	25% <i>or</i> one (1) aircraft per calendar year, whichever is greater
660 to 819	31 December 1999	20% <i>or</i> one (1) aircraft per calendar year, whichever is greater
820 to 844	31 December 2002	Commencing 1 January 1999, 25% <i>or</i> one (1) aircraft per calendar year, whichever is greater

- C. Within three working days of confirming Level 3 corrosion, advise the local airworthiness authority using the format specified in paragraph 5.0 of Part 3 of the Manual or by using a Service Difficulty Report where applicable. Within ten days of confirming Level 3 corrosion submit to the local airworthiness authority, either a plan for performing the CT in the affected area(s) on the remainder of the operator's fleet or submit data substantiating that the Level 3 corrosion found is an isolated case. Bombardier is to be advised of Level 2 and Level 3 corrosion as specified in paragraph 5.0 of Part 3 of the Manual.

This revision supersedes Airworthiness Directive CF-94-12 which was issued 23 August 1994.

This directive becomes effective 28 May 1999.

For Minister of Transport



B. Goyaniuk
Chief, Continuing Airworthiness

For further information, contact a Transport Canada Centre, or Mr. Ramon A. Raoux, Continuing Airworthiness, Ottawa, telephone (613) 952-4365, facsimile (613) 996-9178 or e-mail raouxr@tc.gc.ca.

BLANK

LUFFARTSVERKET
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
DeHAVILLAND - 28

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.

95-050 SPREKKONTROLL - FUSELAGE STATION FS 239

Påbudet gjelder:

DeHavilland Inc. DHC-6 «Twin Otter».

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av Kanadisk AD CF-95-12.

Tid for utførelse:

Til de tider og som beskrevet i vedlagte kopi av Kanadisk AD CF-95-12, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

Kanadisk AD CF-95-12.

Gyldighetsdato:

01.09.95.



Transport Canada
Aviation
Aviation
Regulation

Transports Canada
Aviation
Réglementation
aérienne

Bilag til LDP 95-050

TP 7245E

No.	CF-95-12	1/1
Date	11 July 1995	

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

THE FOLLOWING CANADIAN AIRWORTHINESS DIRECTIVE IS ISSUED PURSUANT TO SECTION 211 OF THE AIR REGULATIONS AND CHAPTER 583 OF THE AIRWORTHINESS MANUAL.

CF-95-12 DE HAVILLAND

Applies to all de Havilland Inc. DHC-6 "Twin Otter" aircraft.

Compliance is required within 1200 hours flight time or twelve (12) months, whichever comes first after the effective date of this directive, unless already accomplished.

There have been two reported instances of cracking on the skin flange of the machined fuselage frame at fuselage station FS 239.

Inspect the fuselage frames for cracks by visual methods per Accomplishment Instructions described in de Havilland Service Bulletin (SB) 6/521, dated 7 July 1995, or later revisions approved by the Director, Airworthiness Branch, Transport Canada, Ottawa.

- (a) If crack(s) are found which are within the tolerances specified in paragraph 5, Accomplishment Instructions of SB 6/521, perform repetitive inspections in accordance with de Havilland Inspection Requirement Manual, PSM 1-6-7 Temporary Revision 77, or as detailed in PSM 1-6-7 normal revision No. 8, when issued.
- (b) If crack(s) are found which exceed the tolerances specified in paragraph 5, Accomplishment Instructions of SB 6/521, repair or replace the subject part area before further flight.

Alternative means of compliance with the requirements of this directive may be used only if approved by the Director, Airworthiness Branch, Transport Canada, Ottawa. Any application should be made to the appropriate regional office.

This directive becomes effective 16 August 1995.

For Minister of Transport

S.R. Didrikson
Chief, Continuing Airworthiness

Further information regarding the contents or interpretation of this directive may be obtained from your regional airworthiness office, or by contacting directly Mr. Bill Miller, Transport Canada, Airworthiness Branch, Ottawa, telephone (613) 952-4388 or facsimile (613) 996-9178.

THIS AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY BE APPLICABLE TO AN AIRCRAFT MODEL WHICH OUR RECORDS INDICATE IS REGISTERED IN YOUR NAME. CONTINUING AIRWORTHINESS OF AN AIRCRAFT IS CONTINGENT UPON COMPLIANCE WITH ALL APPLICABLE AIRWORTHINESS DIRECTIVES. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF AN AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY INVALIDATE THE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS OR FLIGHT PERMIT OF YOUR AIRCRAFT.

For any address change, print new address on the envelope in which this directive was received and return to Transport Canada, AARCC, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (full postage required).

LUFFARTSVERKET
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

DeHAVILLAND - 29

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.

96-103 GANGTIDSBEGRENSNING AV SKROGKOMPONENTER

Påbudet gjelder:

DeHavilland Inc. DHC-6 «Twin Otter».

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-96-15.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 50/82.

Tid for utførelse:

Til de tider og som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-96-15, med virkning fra denne LDPs gyldighetsdato.

Referanse:

Kanadisk AD CF-96-15.

Gyldighetsdato:

01.11.96.



No.	CF-96-15	1/3
Date	17 September 1996	

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

THE FOLLOWING CANADIAN AIRWORTHINESS DIRECTIVE IS ISSUED PURSUANT TO SECTION 211 OF THE AIR REGULATIONS AND CHAPTER 503 OF THE AIRWORTHINESS MANUAL.

CF-96-15 DE HAVILLAND

Applies to all de Havilland DHC-6 "Twin Otter" aircraft.

Compliance is required as indicated.

The de Havilland DHC-6 airframe has recently undergone a structural re-evaluation. This re-evaluation has resulted in life extensions for some structural components and life reductions for others; as well, new structural inspections have been introduced. The most notable determination has been the validation of a life limit for aircraft structure.

New service life limit information is detailed in de Havilland Structural Components Service Life Limits Manual, PSM 1-6-11, Revision 4 (hereafter referred to as the "PSM") dated 31 May 1996.

With the introduction of Revision 4 of PSM 1-6-11, some aircraft will be immediately affected by:

- (a) the introduction of the main spar lug inspection detailed in de Havilland Service Bulletin 6/525 dated 6 September 1996;
- (b) the earlier incorporation of Modification 6/1318 (Service Bulletin 6/268, Revision E, dated 27 September 1996) by 3000 hours/6000 flights;
- (c) the lowering of the threshold for the initial inspection of the main spar at WS 152.8 by 3000 hours/6000 flights;
- (d) the introduction of a wing lower skin inspection at WS 185;
- (e) the introduction of inboard trailing and fore flap inspections for landplanes;
- (f) the introduction of an inspection for the wing flap hinge arm attachment fittings at WS 97.5 for landplanes;
- (g) the introduction of an inspection of the engine nacelle structure; and
- (h) the introduction of life limits for the primary flight control cables.

To maintain the structural integrity of DHC-6 aircraft, inspect, modify and/or retire the affected structural components as specified in the de Havilland PSM 1-6-11, Revision 4 dated 31 May 1996, or later revisions approved by the Director, Aircraft Certification, Transport Canada, Ottawa. For aircraft that are approaching or will exceed the new/decreased compliance schedule specified in the PSM on the effective date of this directive, compliance may be modified in accordance with the information provided in the following table:

THIS AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY BE APPLICABLE TO AN AIRCRAFT MODEL WHICH OUR RECORDS INDICATE IS REGISTERED IN YOUR NAME. CONTINUING AIRWORTHINESS OF AN AIRCRAFT IS CONTINGENT UPON COMPLIANCE WITH ALL APPLICABLE AIRWORTHINESS DIRECTIVES. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF AN AIRWORTHINESS DIRECTIVE MAY INVALIDATE THE CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS OR FLIGHT PERMIT OF YOUR AIRCRAFT.

For any address change, print new address on the envelope in which this directive was received and return to Transport Canada, AARCC, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (full postage required).

<u>Inspection, Modification, Life Limit</u>	<u>Status on Effective Date of this AD</u>	<u>Phase-In Schedule Compliance</u>
Initial inspection of main spar lug.	As per SB 6/525 dated 6 September 1996.	As per SB 6/525 dated 6 September 1996.
Incorporation of Modification 6/1318.	Exceeds PSM modification incorporation threshold or will reach the threshold in less than 600 flight hours or 1200 flights.	Prior to the accumulation of a further 600 flight hours or 1200 flights, whichever occurs first, but not later than 6 months after the effective date of this directive.
Main spar inspection at WS 152.8.	Exceeds PSM inspection threshold or will reach the threshold in less than 600 flight hours or 1200 flights.	Prior to the accumulation of a further 600 flight hours or 1200 flights, whichever occurs first, but not later than 6 months after the effective date of this directive.
Wing lower skin inspection at WS 185.	Exceeds PSM inspection threshold or will reach the threshold in less than 400 flight hours or 800 flights.	Prior to the accumulation of a further 400 flight hours or 800 flights, whichever occurs first, but not later than 6 months after the effective date of this directive.
Inboard fore and trailing flap inspections - landplanes.	Initial inspection required for all landplane aircraft.	Prior to the accumulation of a further 600 flight hours or 1200 flights, whichever occurs first, but not later than 6 months after the effective date of this directive.
Wing flap hinge arm attachment fittings at WS 97.5 - landplanes.	Initial inspection required for all landplane aircraft.	Prior to the accumulation of a further 600 flight hours or 1200 flights, whichever occurs first, but not later than 6 months after the effective date of this directive.
Engine nacelle structure.	Initial inspection required for all aircraft.	Prior to the accumulation of a further 600 flight hours or 1200 flights, whichever occurs first, but not later than 6 months after the effective date of this directive.
Primary flight control cables.	<u>60-Month Flight Control Cables</u> Exceeds 60-month primary flight control cables PSM 1-6-11 Revision 4 life limit of 60 months or	Not later than 12 months after the effective date of this directive.

No. N°	CF-96-15	3/3
-----------	----------	-----

will reach the limit in less than 12 months or if date of last replacement of cables is unknown.

12-Month Flight Control Cables

Exceeds 12-month primary flight control cables PSM 1-6-11 Revision 4 life limit of 12 months or will reach the limit in less than 6 months or if date of last replacement of cables in unknown.

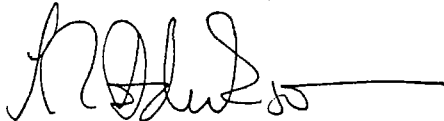
Not later than 6 months after the effective date of this directive.

Alternative means of compliance with the requirements of this directive may be used only if approved by the Director, Aircraft Certification, Transport Canada, Ottawa. Any application should be made to the appropriate regional office.

This directive supersedes Airworthiness Directive CF-82-24 issued 24 August 1982.

This directive becomes effective 11 October 1996.

For Minister of Transport



S.R. Didrikson
Chief, Continuing Airworthiness

Further information regarding the contents of this directive may be obtained from your regional airworthiness office, or by contacting directly Mr. Ian McLellan, Transport Canada, Continuing Airworthiness Division, Ottawa, telephone (613) 952-4362 or facsimile (613) 996-9178.

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
DeHAVILLAND - 30

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.

99-049 KORROSJONSKONTROLL

Påbudet gjelder:

DeHavilland Inc. DHC-6 «Twin Otter».

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-99-11.

Tid for utførelse:

Til de tider og som beskrevet i vedlagte kopi av kanadisk AD CF-99-11, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

Kanadisk AD CF-99-11.

Gyldighetsdato:

1999-06-01.



No.	CF-99-11	1/3
Date	13 April 1999	

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

THE FOLLOWING AIRWORTHINESS DIRECTIVE (AD) MAY BE APPLICABLE TO AN AIRCRAFT, WHICH OUR RECORDS INDICATE IS REGISTERED IN YOUR NAME. ADS ARE ISSUED PURSUANT TO *CANADIAN AVIATION REGULATION (CAR) 583*. PURSUANT TO *CAR 605.84* AND THE FURTHER DETAILS OF *CAR STANDARD 625, APPENDIX H*, THE CONTINUING AIRWORTHINESS OF AN AIRCRAFT IS CONTINGENT UPON COMPLIANCE WITH ALL APPLICABLE ADS. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF AN AD MAY INVALIDATE THE FLIGHT AUTHORIZATION OF THE AIRCRAFT. ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE SHALL BE APPLIED FOR IN ACCORDANCE WITH *CAR 605.84* AND THE ABOVE-REFERENCED STANDARD.

CF-99-11 BOMBARDIER

Applies to Bombardier Inc. (formerly de Havilland) Model DHC-6 "Twin Otter" aircraft that are in full compliance with Airworthiness Directive CF-94-12 or CF-94-12R1.

Compliance is required as indicated.

Airworthiness Directive (AD) CF-94-12 was originally issued to require completing all the Corrosion Tasks (CTs) specified in Part 3 of the de Havilland DHC-6 Twin Otter Corrosion Prevention and Control (CPC) Manual, PSM 1-6-5 (hereafter referred to as the "Manual") during a single maintenance visit every five years. CF-94-12 has now been revised to delete the requirement for repetitive inspections (CF-94-12R1 dated 13 April 1999).

The Manual has been revised (Revision 1 dated 16 December 1998) to include a Supplement that arranges the CTs into five approximately-equal yearly segments. This directive requires the CTs to be performed on a repetitive basis and provides the option of performing the CTs during several maintenance visits in one year (Part A) or a specific group of CTs on an annual basis over a five-year period (Part B).

To maintain corrosion to Level 1 or better, accomplish all of the CTs specified in Part 3, Revision 1 dated 16 December 1998 of the Manual or later revisions accepted for the Minister by the Director, Aircraft Maintenance and Manufacturing, Transport Canada in accordance with the schedule in Part A or Part B of this directive.

Part A

Perform all of the seven basic tasks defined in paragraph 3.0 of Part 3 of the Manual during one calendar year at an interval not to exceed the Repeat Interval (R) specified in Part 3 of the Manual, calculated from the year the aircraft was inspected in accordance with ADs CF-94-12 or CF-94-12R1. This may be accomplished during a maximum of five maintenance visits in the year, provided at least an entire "Year of Cards" (i.e. Card No. 1 of 5, Card No. 2 of 5 ... Card No. 5 of 5) as indicated in Part 3, Supplement 1 of the Manual, is completed at each maintenance visit.

Part B

Perform the seven basic tasks defined in paragraph 3.0 of Part 3 of the Manual during one maintenance visit of the aircraft, on an annual basis, in accordance with the schedule of inspections specified in Part 3, Supplement 1 of the Manual after completing the CTs in accordance with the following phase-in schedule:

No. N°	CF-99-11	2/3
-----------	----------	-----

1. For aircraft which complied with AD CF-94-12 in 1994 or 1995, perform Year 1 and 2 CTs before 31 December 1999, Year 3 and 4 CTs in 2000 and Year 5 CTs in 2001. Repeat Year 1 CTs in 2003, Year 2 CTs in 2004, Year 3 CTs in 2005, Year 4 CTs in 2006, and Year 5 CTs in 2007. Thereafter, perform the CTs at intervals not exceeding five years since the previous compliance. Year 1 and 2 CTs may be accomplished at separate aircraft maintenance visits in 1999 and Year 3 and 4 CTs may be accomplished at separate aircraft maintenance visits in 2000.
2. For aircraft which complied with AD CF-94-12 in 1996, perform Year 1 CTs before 31 December 1999, Year 2 CTs in 2000, Year 3 and 4 CTs in 2001 and Year 5 CTs in 2002. Repeat Year 1 CTs in 2003, Year 2 CTs in 2004, Year 3 CTs in 2005, Year 4 CTs in 2006 and Year 5 CTs in 2007. Thereafter, perform the CTs at intervals not exceeding five years since the previous compliance. Year 3 and 4 CTs may be accomplished at separate aircraft maintenance visits in 2001.
3. For aircraft which complied with AD CF-94-12 in 1997, perform Year 1 CTs in 2000, Year 2 CTs in 2001, Year 3 and 4 CTs in 2002 and Year 5 CTs in 2003. Repeat Year 1 CTs in 2004, Year 2 CTs in 2005, Year 3 CTs in 2006, Year 4 CTs in 2007 and Year 5 CTs in 2008. Thereafter, perform the CTs at intervals not exceeding five years since the previous compliance. Year 3 and 4 CTs may be performed at separate maintenance visits in 2002.
4. For aircraft which complied with AD CF-94-12 in 1998, perform Year 1 CTs in 2001, Year 2 CTs in 2002, Year 3 and 4 CTs in 2003, and Year 5 CTs in 2004. Repeat Year 1 CTs in 2005, Year 2 CTs in 2006, Year 3 CTs in 2007, Year 4 CTs in 2008 and Year 5 CTs in 2009. Thereafter, perform the CTs at intervals not exceeding five year since the previous compliance. Year 3 and 4 CTs may be performed at separate maintenance visits in 2003.
5. For aircraft complying with AD CF-94-12 or CF-94-12R1 after 1998, perform Year 1 CTs in the third year following initial compliance, Year 2 CTs in the fourth year following initial compliance, Year 3 CTs in the fifth year following initial compliance, Year 4 CTs in the sixth year following initial compliance and Year 5 CTs in the seventh year following initial compliance. Thereafter, perform the CTs at intervals not exceeding five years since the previous compliance.

Any corrosion found is to be addressed in accordance with the references specified in paragraph 4.0 of Part 3 of the Manual. Any rework or parts replacement resulting from performing the CTs may be deferred from the date the corrosion was found if a Transport Canada approved Repair Drawing allowing continued flight with the existing defect is issued by Bombardier.

Floats that were on an aircraft just prior to the aircraft being inspected in accordance with the Manual do not have to be inspected simultaneously with that same aircraft; however, the aircraft cannot be returned to service with floats that have not had their applicable CT completed and any resulting rework and parts replacement completed.

After the initial completion of each CT in accordance with this directive, the local regulatory authority may authorize the incorporation of the CT requirements into the operator's approved maintenance schedule. The initial completion of all CTs in accordance with this directive and subsequent amendment of the approved maintenance schedule will represent terminating action for this directive.

Corrosion level determinations are to be based on the definitions contained in the Introduction of the DHC-6 CPC Manual, PSM 1-6-5.

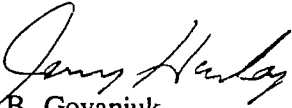
Within three working days of confirming Level 3 corrosion, advise the local airworthiness authority using the format specified in paragraph 5.0 of Part 3 of the Manual or by using a Service Difficulty Report where applicable. Within ten days of confirming Level 3 corrosion submit to the local airworthiness authority, either

No. N°	CF-99-11	3/3
-----------	----------	-----

a plan for performing the CT in the affected area(s) on the remainder of the operator's fleet or submit data substantiating that the Level 3 corrosion found is an isolated case. Bombardier is to be advised of Level 2 and Level 3 corrosion as specified in paragraph 5.0 of Part 3 of the Manual.

This directive becomes effective 28 May 1999.

For Minister of Transport



B. Goyaniuk
Chief, Continuing Airworthiness

For further information, contact a Transport Canada Centre, or Mr. Ramon A. Raoux, Continuing Airworthiness, Ottawa, telephone (613) 952-4365, facsimile (613) 996-9178 or e-mail raouxr@tc.gc.ca.

This directive has been issued to mandate the requirement to continue to perform the corrosion tasks specified in the Manual and to provide the option of incorporating the tasks into the maintenance schedule as terminating action. The repetitive requirement for these inspections, in the form of a five-year block originally introduced by CF-94-12, has been deleted by CF-94-12R1 such that it has become a one-time block inspection.

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

DeHAVILLAND - 31

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.

2000-053 "STRUCTURAL COMPONENTS SERVICE LIFE LIMITS MANUAL,
PSM 1-6-11"

Påbudet gjelder:

Bombardier Inc. DHC-6 "Twin Otter"

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av CF-2000-14.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD CF-2000-14,
med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 96-103.

Referanse:

CF-2000-14.

Gyldighetsdato:

2000-07-07.



No.	CF-2000-14	1/2
Date	25 May 2000	

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

THE FOLLOWING AIRWORTHINESS DIRECTIVE (AD) MAY BE APPLICABLE TO AN AIRCRAFT, WHICH OUR RECORDS INDICATE IS REGISTERED IN YOUR NAME. ADS ARE ISSUED PURSUANT TO *CANADIAN AVIATION REGULATION* (CAR) 593, PURSUANT TO CAR 605.84 AND THE FURTHER DETAILS OF CAR STANDARD 625, APPENDIX H, THE CONTINUING AIRWORTHINESS OF AN AIRCRAFT IS CONTINGENT UPON COMPLIANCE WITH ALL APPLICABLE ADS. FAILURE TO COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF AN AD MAY INVALIDATE THE FLIGHT AUTHORIZATION OF THE AIRCRAFT. ALTERNATIVE MEANS OF COMPLIANCE SHALL BE APPLIED FOR IN ACCORDANCE WITH CAR 605.84 AND THE ABOVE-REFERENCED STANDARD.
THIS AD HAS BEEN ISSUED BY THE CONTINUING AIRWORTHINESS DIVISION, AIRCRAFT CERTIFICATION BRANCH, TRANSPORT CANADA, OTTAWA.

CF-2000-14 BOMBARDIER

Applies to all Bombardier Inc. (formerly de Havilland) DHC-6 "Twin Otter" aircraft.

Compliance is required as indicated.

The service life limit information for the DHC-6 aircraft has been revised and published in Structural Components Service Life Limits Manual, PSM 1-6-11 Revision 5 dated 11 January 2000. This new version of PSM 1-6-11 changes the main wing spar, attachment lug fastener hole inspection of Pre Mod 6/1117 wings, from an ultrasonic inspection to a high frequency eddy current inspection and revises the schedule for this inspection. Revision 5 also introduces a new detailed visual inspection of the lower wing skin, stringers and aft spar lower flange WS122 to WS263 (ribs 8 to 20).

To maintain the structural integrity of DHC-6 aircraft, inspect, modify and/or retire the affected structural components as specified in Bombardier PSM 1-6-11 Revision 5 dated 11 January 2000.

For aircraft that are approaching or have exceeded the threshold of the new or revised inspections introduced by PSM 1-6-11 Revision 5, compliance with the threshold inspection may be modified as detailed below:

A. Pre Mod 6/1117 Wing Assemblies

1. If the previous inspection of the main wing spar, attachment lug fastener holes, conducted prior to the effective date of this directive, was an eddy current inspection carried out in accordance with instructions supplied by Bombardier, conduct the repeat high frequency eddy current inspection in accordance with the schedule in PSM 1-6-11 Revision 5.
2. If the previous inspection of the main wing spar, attachment lug fastener holes, conducted prior to the effective date of this directive, was an ultrasonic inspection carried out in accordance with Bombardier Service Bulletin 6/525, conduct the first high frequency eddy current inspection within 1000 hours flight time or 2000 flights, whichever occurs first, after the last ultrasonic inspection.

B. Post Mod 6/1117 and Post Mod 6/1630 Wing Assemblies

If the inspection threshold for the lower wing skin, stringers and aft spar lower flange WS122 to WS263 (ribs 8 to 20) has been exceeded or will be exceeded within 6 months after the effective date of this directive, conduct the initial inspection within 500 hours flight time or 1000 flights, whichever occurs first, but not later than 6 months after the effective date of this directive.

This directive supersedes and cancels Airworthiness Directive CF-96-15 which was issued 17 September 1996.

This directive becomes effective 7 July 2000.

For Minister of Transport



B. Goyaniuk
Chief, Continuing Airworthiness

For further information contact a Transport Canada Centre, or Ian McLellan, Continuing Airworthiness, Ottawa, telephone (613) 952-4362, facsimile (613) 996-9178 or e-mail mclelli@tc.gc.ca.

BLANK