

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

(LDP)

HUGHES

SAMMENDRAG

1946 - 1970

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

20/67 FORHOLDSREGLER MOT KULLOS I HUGHES HELIKOPTER

For å hindre at det samler seg kulløs i kabinen, skal før utløpet av de neste 25 timer følgende forandring foretas på helikoptere av typen Hughes Model 269.

Installer lufttrakt og forandre stillingen av de øvre og nedre ventilatorer på høyre og venstre dør så de peker oppover og fremover og tett kabinen, slik som angitt i Hughes Service Information Notice No. N-33, datert 12. mai 1967 eller senere rettelse.

Airworthiness Directive 67-21-1 omhandler samme sak.

21/67 KONTROLL PÅ HUGHES HELIKOPTER I HOVEDROTORBLAD FOR SPREKKER

På et stort antall hovedrotorblad er det oppdaget små sprekker under festebeslagene for bladendene. Sprekken går ut radielt fra det ytterste boltehull og forekommer både på over- og undersiden av bladet. For å hindre brudd på hovedrotorbladet under festebeslaget bestemmer Luftfartsdirektoratet følgende, som gjelder for helikoptere av typene Hughes Model 269A, 269A-1 og 269B utstyrt med hovedrotorblad Part Numbers 269A1125 alle blad-serienummer, 269A1131 alle blad-serienummer og 269B1145 blad-serienummer 0001 til og med 1313.

1. Rotorblader som ikke har så lang gangtid som 200 timer ved motakelsen av denne LDP, skal senest når de har 210 timer kontrolleres for sprekker slik som angitt i de siste utgaver av Hughes Service Information Notice No. N-9 og dennes Addendum X1. Hvis det finnes sprekker må det ikke flys før bladet er blitt byttet med et feilfritt blad, nytt eller gammelt. Ved bytte må man passe på ikke å bruke to blad med forskjellig Part Number i samme rotor.

Blad med sprekker må merkes tydelig slik at de ikke av vanvare kan bli tatt i bruk.

2. Rotorblad som har mellom 200 og 1000 gangtimer skal før utløpet av de neste 10 gangtimer, på samme måte som angitt under 1, kontrolleres, unntaken hvis dette er gjort i løpet av de siste 390 gangtimer. Deretter skal kontrollen gjentas hver 400 timer inntil bladet har 1000 timer, da skal det kontrolleres hver 100 timer.

3. Rotorblader som har over 1000 timer skal før utløpet av de neste 10 timer kontrolleres som angitt under 1, unntaken hvis dette er gjort i løpet av de nærmeste 90 timer. Siden gjentas kontrollen hver 100 timer.
4. Alle hovedrotorblad, hva enten de er installert opprinnelig eller skiftet inn senere, må skiftes ut før utløpet av den fastsatte gangtid 1,365 timer.

Airworthiness Directive nr. 67-2-2 omhandler samme sak.

22/67 UTVEKSLING FOR ROTOR PÅ HUGHES HELIKOPTER

Før utløpet av de neste 25 gangtimer skal alle helikoptere av typen Hughes Model 269A, 269A-1, 269A-2 og 269B, som er utstyrt med gearboks for hovedrotor P/N 269A 5 175 med serienummer 0001 til og med 1424, kontrolleres og forandres som angitt nedenfor. Årsaken er at man må forhindre feilfunksjonering av gearboks P/N 269A 5 175 på grunn av brudd på "huck bolts" P/N SALP-T10-7, som fester "main rotor drive shaft coupling" til "ring gear carrier" og å konstatere skader som måtte være fremkalt av drift av helikopteret med den ovenfor nevnte type "huck bolts". Arbeidet skal utføres etter Hughes Service Information Notice nr. N-29, eller senere utgave av denne som er approbert av FAA.

1. Ta vekk "huck bolts" P/N SALP-T10-7 og "collars" P/N 6LC-C10 fra gearkassen for hovedrotoren - "main rotor gear drive assembly" - P/N 269A 5175. Kontroller visuelt alle boltehullene for deformasjon eller annen skade og kontrollmål de vertikale og horisontale diametre på hullene. Brosj alle huller som er utenfor toleransene til de får de riktige dimensjoner.
2. Bytt ut "huck bolts" P/N SALP-T10-7 og "collars" P/N 6LC-C10 med "Hi-loc bolts" P/N HL-20-PB-10-7, HL-20-PB-10-8, eller HL-64-PB-10-7 og "collars" P/N HL-87-10.
3. Kontroller gearkassen P/N 269A 5 175 for feil som angitt i Hughes Service Information Notice nr. N-29, eller senere utgave godkjent av FAA. Hvis det finnes feil skal de rettes som angitt i Hughes Handbook of Maintenance Instructions for angjeldende helikoptertype, og i Overhaul Addendum for "main rotor gear drive assembly" som gjelder for alle typer.

Airworthiness Directive 67-11-3 med senere rettelser 67-18 og 67-19 handler om samme sak.

25/68 KONTROLL AV "THRUST BEARING" OG MAST FOR HOVEDROTOREN

Kontrollen gjelder følgende modeller av Hughes helikopter, som har trustlager P/N 269A5050-50 eller 51:

269A	med S/N	0011	til	0979
269A-1	"	"	0001	" 0041
269A-2	"	"	0001	
269B	"	"	0001	" 0370

Luftfartsdirektoratet bestemmer herved at visse tiltak som er fastsatt i FAA AD 68-21-5 og i Hughes Service Information Notice No. N59, datert 9. oktober 1968, skal utføres på norsk registrerte helikoptere av ovenfor nevnte typer.

1. Gangtiden på hovedtrustlageret (Main Thrust Bearing) er satt ned til 300 timer. Derfor må gangtiden kontrolleres straks og lagere som har 300 timer eller mer må skiftes ut før neste flyging. Lagere med kortere gangtid skal kontrolleres som bestemt i punkt 2.
2. Hovedtrustlageret skal kontrolleres ved første 25 timers ettersyn. Hvis lageret finnes tilfredsstillende, kan det monteres igjen og gå videre i 150 timer før det kontrolleres på nytt, eller skiftes ut hvis det oppnår 300 timer før den tid. Hvis lageret har over 275 timer kan det gå videre til det skal skiftes ut. Nytt lager skal også kontrolleres etter 150 timers gangtid.
3. Samtidig med kontrollen nevnt under 2, kontrolleres at visse forandringer som er forlangt i Notice No. N-59 på trustlagermutter og hovedrotorens drivaksel er utført. Hvis det viser seg at de ikke er utført så må forandringene gjøres før neste flyging.

Hvis det ved demontering må brukes ekstra stor kraft for å få løftet av drivakselen og trustlageret, kan dette resultere i skader på lageret så det må byttes ut. Viser det seg ved kontrollen at lageret "går stygt", er korrodert, mangler smøring, har skader eller at det er kommet zinc cromate pasta inn i lageret etter forrige montering, må det skiftes ut med nytt lager. Når lageret skal presses ned på drivakselen igjen, må det påses at trykkraften kommer på lagerets innere ving.

Trustlagermutteren skal kontrolleres for korrosjon og andre skader og om den er modifisert ifølge H.S.I. No. N-59 STEPP II b 3 og 4 og III j.

Hovedrotorens mast skal kontrolleres innvendig for korrosjon og skader etc. som beskrevet i HSI No. N-59 STEPP II b 4 og 5 og om nødvendig forandres etter STEPP III.

Utskiftede lagere skal sendes til:

Hughes Tool Company - Aircraft Division, Culver City,
California

Ref.: FAA AD 68-21-5 og Hughes Service Information Notice No. N-59, datert 9. oktober 1968, omhandler samme sak.



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
Hughes-1

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

22/72 UTSKIFTING AV AKSEL OG LAGER FOR "IDLER" KILEREIMSKIVEN PÅ HUGHES HELIKOPTER

Påbudet gjelder:

Hughes 269A, 269A-1 og 269B.

Påbudet omfatter:

For å hindre feil i opplagringen for kilereimskiven som betegnes "Idler Pully", skal følgende utføres:

1. Bytt ut reimskivens aluminiumsaksel P/N 269A5440 (dersom installert), med en stålaksel P/N 269A5438, og bytt ut reimskivens lagere med lagere som har P/N 269A5050-58 ifølge Hughes Service Information Notice N-1.4, datert 15. september 1971.

Ødelegg utskiftete aluminiumsakseler og lagere for å hindre at disse blir tatt i bruk igjen.

2. Bytt ut reimskivens lagere ifølge Hughes Service Information N-95, datert 15. september 1971.

Ødelegg demonterte lagere for å hindre at disse blir tatt i bruk igjen.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 flytimer regnet fra 10. april 1972.

Pkt. 2: Innen 200 timer etter utførelse av pkt. 1, og deretter med 200 timers intervall.

Referanser:

FAA AD 71-20-5 med revisjon i 71-26, Hughes Service Information Notice N-1.4 og Service Information N-95, datert 15. september 1971 omhandler samme sak.

58/72 UTSKIFTING AV V_{NE} PLAKAT

Påbudet gjelder:

Modell 369 HE, serienr. 0101 E til og med 0215 E
Modell 369 HM, serienr. 0101 M til og med 0213 M
Modell 369 HS, serienr. 0101 S til og med 0357 S

Påbudet omfatter:

For å unngå overskridelse av maksimum tillatt hastighet ved flyging i over
forts.

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

Motordrevne luftfartøy
Hughes-1

58/72
forts.

3000 ft høyde skal følgende utføres:

1. V_{ne} plakaten i helikopteret erstattes med ny plakat som omtalt i Hughes Service Information No. HN-45, eller med en tilsvarende plakat, godkjent av Luftfartsverket.
2. Flygehåndboken revideres med RFM revisjon, datert 2. november 1971.

Tid for utførelse:

Innen 30 flytimer, regnet fra 1. november 1972.

Referanser:

FAA AD 72-18-4, datert 31. august 1972 og Hughes Service Notice HN-45, datert 29. februar 1972, omhandler samme sak.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Hughes-2

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

6/73 KONTROLL AV FESTE FOR HALEBOM

Påbudet gjelder:

Alle Hughes Helicopters 269 med halebom støttestag delnr. 269A2015 eller 269A2015-5, halebom midtre festebeslag delnr. 269A2324 og "center frame aft cluster fitting" delnr. 269A2234 (venstre) og 269A2235 (høyre).

Påbudet omfatter:

For å unngå tretthetsbrudd på halebommens støttestag og festebeslag skal følgende utføres:

1 a: Støtt opp halebommen som vist i Hughes 269 Helicopter Basic Handbook of Maintenance Instructions Section 13.

Foreta en visuell kontroll av aluminiumdestykket på halebommens støttestag for deformasjon eller skade og deretter foreta en kontroll etter "dye penetrant" metoden som vist i Hughes Service Information Notice N-109.2 datert 1. september 1976 eller senere revisjoner.

1 b: Dersom det blir oppdaget deformasjoner, skader eller sprekker ved kontrollen i pkt. 1 skal modifikasjonen som vist i pkt. 2 utføres eller staget skiftes ut som i pkt. 3.

2: Utfør modifikasjon som vist i Hughes Service Information Notice N-109.2 datert 1. september 1976 eller senere revisjoner.

3: Skift ut støttestag delnr. 269A2015 med delnr. 269A2015-9 og støttestag delnr. 269A2015-5 med delnr. 269A2015-11.

4: Monter plate med serienr. på halebommens støttestag delnr. 269A2015-5 og 269A2015-11 på alle 269C modeller som vist i Hughes Service Information Notice N-108 datert 21. mai 1973 eller senere revisjoner.

5: Kontroller halebommens midtre festebeslag delnr. 269A2324 og "center frame aft cluster" beslag delnr. 269A2234 (venstre) og delnr. 269A2235 (høyre) for skade som vist i Hughes Service Information Notice N-82.2 datert 1. september 1976 eller senere revisjoner. Skadde deler skal skiftes ut med luftdyktige deler med samme delnr. eller midtre festebeslag delnr. 269A2324 skal skiftes ut med delnr. 269A2324-1 og "center frame aft cluster" beslag delnr. 269A2234 (venstre) og delnr. 269A2235 (høyre) med 269A2234-3 (venstre) og delnr. 269A2235-3 (høyre).

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 27. oktober 1976 og deretter med intervall på 50 gangtimer inntil modifikasjon er utført som

forts.

6/73
forts.

vist i Hughes Service Information Notice N-109.2 datert 1. september 1976 eller senere revisjoner.

Pkt. 2 Innen 500 timers gangtid eller 1 år etter 27. oktober 1976, og 3: det som oppnås først.

Pkt. 4: Innen 100 timers gangtid etter 27. oktober 1976.

Pkt. 5: Innen 200 timers gangtid etter 27. oktober 1976 og deretter med intervall på maksimum 200 timer inntil modifikasjon er utført.

Referanser:

FAA AD 76-18-01, Hughes Service Information Notice N-109.2 datert 1. september 1976, Hughes Service Information Notice N-108 datert 21. mai 1973 og Hughes Service Information Notice N-82.2 datert 1. september 1976 omhandler samme sak.

55/74 KONTROLL AV HOVEDROTORBLADENE PÅ HUGHES 369

Påbudet gjelder:

Alle Hughes modell 369, 369A, 369H, 369HE, 369HS og 369HM.

Påbudet omfatter:

Bakkant av hovedrotorbladene skal kontrolleres for sprekker, hakk, skrammer og lignende skader. Kontrollen skal utføres i samsvar med anvisninger gitt i Hughes Service Information Notice No. HN-73.

Dersom en finner blader med sprekker, skal disse skiftes ut med nye innen videre flyging. Dersom en finner blader med skader i form av skrammer, hakk eller lignende, skal bladene skiftes ut med nye eller repareres etter anvisning gitt i Hughes Service Information Notice No. HN-73, innen videre flyging.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 28. oktober 1974 og deretter med et gjentatt inspeksjonsintervall på 100 flytimer.

Merk! Det skal kunne dokumenteres for hver gang at denne kontrollen er har vært utført, med kvittering for utført kontroll og resultatet av kontrollen.

Referanser:

FAA AD 74-20-04 og Hughes Service Information Notice No. HN-73 omhandler samme sak.

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Hughes-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.

58/74 INSPEKSJON AV "CANOPY SLAT" PÅ HUGHES 269

Påbudet gjelder:

Hughes modell 269A, 269A-1, 269B, 269C helikoptere utstyrt med "canopy slat" som har P/N 269A2297 eller 269A2297-7.

Påbudet omfatter:

For å unngå sprekker i og dårlig fastmontering av helikopterets "canopy slat", skal følgende utføres:

1. Helikopterets "canopy slat" P/N 269A2297 eller P/N 269A2297-7, skal kontrolleres over hele overflaten for sprekker, tilstand og for sikker fastmontering.

Dersom en finner sprekker eller annen skade, skal "canopy slat" skiftes ut med ny innen videre flyging. Ny "canopy slat" skal være av typen P/N 2692297 eller 2692297-7, som er modifisert i samsvar med pkt. 2 nedenfor, eller P/N 269A2214.

Kravet om gjentatt daglig inspeksjon bortfaller når helikopteret er utstyrt med "canopy slat" P/N 269A2297 eller P/N 269A2297-7, som er modifisert i samsvar med pkt. 2 eller P/N 269A2214.

2. Helikopterets "canopy slat" P/N 269A2297 og P/N 269A2297-7 skal modifiseres som beskrevet i Hughes Service Information Notice N-127.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Ved hver daglig inspeksjon.

Merk! Inspeksjonen kan utføres av helikopterets flyger. Det skal kunne dokumenteres for hver gang at denne inspeksjonen har vært utført, med kvittering for utført kontroll og resultatet av kontrollen.

Pkt. 2: Innen 50 flytimer regnet fra 19. mai 1975.

Referanser:

FAA AD 74-21-04 og Hughes Service Information Notice N-127 omhandler samme sak.

36/75 KONTROLL/UTSKIFTING AV FESTESKRUER PÅ "LINEAR CLUTCH ACTUATOR"

Påbudet gjelder:

Hughes modell 269 helikoptere, alle serienr.

Påbudet berører helikopter: som er utstyrt med "Linear Clutch Actuator", P/N DL 1020 M81C (12V), 269A4564 eller DL 1020 M82C (28V), og helikoptere som har fått utført Hughes Service Information Notice no. N-126.

Unntak fra denne LDP:

Helikoptere som har fått utført pkt. d i Hughes Service Information Notice no. N-126 ved montering av nye skruer, under forutsetning av at samme krav som angitt i pkt. lb i denne LDP er blitt fulgt.

Påbudet omfatter:

Det er blitt konstatert feil ved festeskruene som forbinder festeøret til "Linear Clutch Actuator". For å forhindre feil skal følgende utføres:

1. a) "Linear Clutch Actuator" og dekselet med festeøret på denne skal skal demonteres i samsvar med Hughes 269 Series Maintenance Manual of Instructions.
 - b) Kontroller visuelt hvilken skruetype som er blitt brukt til de fire 4-40 Allem skruene, som forbinder festeøret til "Linear Clutch Actuator", ved å undersøke skruhodenes merking. Dersom skruene har et enkelt bånd med loddrette streker på skruhodets omkrets, skal skruene kasseres og erstattes med enten nye Ny-Loch, P/N P60HS440-12C eller nye Simmonds, P/N S6370CES4-12 skruer, som trekkes til med et moment på 5-7 inch-pounds.
 - c) Dersom skruenes typemerking er anderledes enn som angitt i pkt. lb, slik som f. eks. kryss-skraverte bånd eller et dobbelt bånd med loddrette streker, behøver skruene ikke skiftes ut.
2. Etter utførelse av pkt. 1 skal bokstaven "B" stemples inn på nederste linje av merkeplaten for "Linear Clutch Actuator".
 3. "Linear Clutch Actuator" skal monteres i samsvar med Hughes Maintenance Manual of Instructions.

Tid for utførelse:

Innen videre flyging regnet fra mottakelse av denne LDP.

Referanse:

FAA AD 75-08-12 omhandler samme sak.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Hughes-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.

52/75 INSPEKSJON OG MODIFIKASJON AV "THROTTLE CONTROL" I HUGHES 269

Påbudet gjelder:

Hughes modell 269A, 269A-1, 269B og TH-55A helikoptere.

Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av motorkontroll som følge av sprekkdannelse og brudd i "throttle gear sector" P/N 269A7223 (Basic) av aluminium, skal kontroll og modifikasjon utføres i samsvar med anvisning i FAA AD 75-15-02.

FAA AD 75-15-02 kan fås ved henvendelse til Luftfartsverket, Avdeling for luftfartsinspeksjon.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 11. august 1975.

Referanse:

FAA AD 75-15-02 omhandler samme sak.

71/75 KONTROLL AV HALEROTORBLAD PÅ HUGHES 269 HELIKOPTERE

Påbudet gjelder:

Hughes modell 269A, 269A-1, 269B, 269C helikoptere, utstyrt med halerotorblad P/N 269A6124, 269A6124-9, 269A6035, 269A6035-9, 269A6035-17, 269A6035-19, 269A6035-M, 269A6115 eller 269-6100.

Påbudet omfatter:

Helikopterets halerotorblad skal kontrolleres for korrosjon, sprekker, feilaktig varmebehandling eller andre defekter. Kontrollen skal utføres med metoder og etter anvisning som gitt i Hughes Service Information Notice (SIN) No. N-130.

Kontrollen omfatter:

1. Kontroll i samsvar med Part I til og med Part VIII av refererte Hughes SIN.
2. Rockwell hårdhetsprøve av halerotorblad med P/N 269A6035-17 og 269A6035-19, og serienr. som angitt i Part XI - Table 1 av refererte Hughes SIN. Hårdhetsprøven skal utføres etter anvisning gitt i Part XI av refererte Hughes SIN.
3. Visuell- og røntgeninspeksjon av halerotorbladene i samsvar med anvisning gitt i Part X av refererte Hughes SIN.

forts.

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

71/75
forts.

Dersom nødvendig, skal halerotorbladene repareres eller overhales som beskrevet i refererte Hughes SIN, før videre flyging.

Halerotorblad som tas fra lager skal før installasjon på helikopteret kontrolleres i samsvar med pkt. 1 og 2 ovenfor.

Merk! Halerotorblad merket med en grønn eller hvit prikk, ifølge beskrivning gitt i Preface av refererte Hughes SIN, behøver ikke kontrolleres i samsvar med pkt. 1 ovenfor.

Tid for utførelse:

Pkt. 1. Halerotorblad med mer enn 500 gangtimer:
Innen 100 flytimer eller 6 måneder regnet fra 10. november 1975, det som kommer først.

Halerotorblad med mindre enn 500 gangtimer:
Innen halerotorbladet oppnår en total gangtid på 600 timer eller 6 måneder regnet fra 10. november 1975, det som kommer først.

Pkt. 2. Innen 100 flytimer regnet fra 10. november 1975.

Pkt. 3. Innen 12 måneder regnet fra 10. november 1975 og deretter gjentatt kontroll med et tidsintervall på 12 måneder.

Referanser:

FAA AD 75-20-01 og Hughes Service Information Notice no. N-130 omhandler samme sak.

44/76

KONTROLL AV "LATERAL CYCLIC TRIM CONTROL ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Alle kategorier Hughes 269 serier helikoptere utstyrt med "cyclic trim control assembly" med delnr. 269A7316-3, -5, -7, -9 eller -11.

Påbudet omfatter:

For å unngå at det oppstår motstand i høyre "Lateral cyclic control" med påfølgende tap av høyre sideveis kontroll av helikopteret skal følgende utføres:

Kontroller limforbindelsen mellom rør, delnr. 269A7142 og hus, delnr. 269A7318-1 i "Lateral Cyclic Trim Control Assembly" delnr. 269A7316-3, -5, -7, -9 eller -11 som vist i Hughes Service Information Notice No. N-138, datert 30. april 1976 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid fra 28. september 1976.

Referanser:

FAA AD 76-10-02 og Hughes Service Information Notice No. N-138, datert 30. april 1976 omhandler samme sak.



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
Hughes-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.

33/77

SPREKKONTROLL AV "BELT DRIVE CLUTCH LINEAR ACTUATOR ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Alle Hughes helikoptermodeller 269 med "belt drive clutch linear actuator assemblies" delnr. DL-1020 M81C (12V), DL 1020-MS82C (24V), DL 1020M48 og 269A4564.

Påbudet omfatter:

For å oppdage mulige sprekker i "belt drive clutch aluminium actuating shaft" og "actuator attachment fixed end fittings" som kan forårsake separasjon av "actuator attachment" med påfølgende "declutching" av hovedrotoren, skal følgende utføres:

1. Foreta en visuell kontroll av "clutch actuator", som vist i Part II i Hughes Service Information Notice N-141.1 datert 8. mars 1977 eller senere revisjoner. Dersom antydninger til sprekker, korrosjon eller deformasjon oppdages, skal det foretas en kontroll etter "dye penetrant" metoden, som vist i Part III i nevnte Service Information Notice. Defekt "clutch actuator" skal skiftes innen første flyging.
2. Foreta en kontroll av "clutch actuator" etter "dye penetrant" metoden, som vist i Part III i Hughes Service Information Notice N-141.1 datert 8. mars 1977 eller senere revisjoner. Defekt "clutch actuator" skal skiftes innen første flyging.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 10 timers gangtid etter 14. juni 1977 og før første flyging hver dag. Den daglige visuelle kontroll kan utføres av flygeren.
- Pkt. 2: Innen 100 timers gangtid etter 14. juni 1977 og deretter med et gangtidsintervall på 100 timer inntil aktuatoren er forandret eller skiftet som vist i nevnte Service Information Notice, Part I.

Referanse:

FAA AD 77-07-01.



LUFFARTSVERKET
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
Hughes-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.

1/78

KONTROLL OG FORANDRING AV "MAIN ROTOR RING GEAR DRIVE SHAFT"

Påbudet gjelder:

Kansellert av 60/81

Hughes helikoptermodell 269 utstyrt med "Main Rotor Ring Gear Drive Shaft" delnr. 269A5179.

Påbudet omfatter:

For å oppdage forhold som kan forårsake svikt av "Main Rotor Ring Gear Shaft Assembly" skal følgende utføres:

1. Kontroller "Lower Bearing Cup and Ring Gear Drive Shaft Lower Seat" som vist i Part II-A i Hughes Service Information Notice N-114.3 datert 19. september 1977 eller senere revisjoner og monter som vist i Part III, paragraf (q).
2. Foreta kontroll av "Ring Gear Drive Shaft" i det synlige området ved de seks låsehylsene ("Locking Collar") som vist i Part II-B i ovennevnte Service Information Notice og monter som vist i Part III, paragraf (q).
3. Kasser "Gear Drive Shaft" delnr. 269A5180.
4. Kasser "Main Rotor Ring Gear Drive Shaft Assembly" med delnr. 269A5179 med ukjent gangtid.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1.: Innen 400 timers gangtid siden ny eller innen 25 timers gangtid etter 25. januar 1978, det som kommer siste, dersom ikke allerede utført. Deretter skal kontrollen utføres med 1000 timers mellomrom siden siste gangs utførelse.
- Pkt. 2.: Innen 400 timers gangtid siden ny eller innen 25 timers gangtid etter 25. januar 1978, det som kommer sist, med mindre allerede utført. Deretter skal kontrollen utføres med 300 timers mellomrom siden siste kontroll.

Mellomrommet mellom hver kontroll i pkt. 2 kan utvides til 500 timer dersom kontrollen og forandringen av "Ring Gear Drive Shaft Coupling" med delnr. 269A5112 og "Gear Drive Shaft" med delnr. 269A5180 allerede er utført som vist i Part III i Hughes Service Information Notice N-114.2 datert 23. juni 1975.

Deler forandret som vist i Part III må kasseres innen en total gangtid på 6000 timer er oppnådd.

forts.

25. januar 1978

MERK! For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig, må påbudet være utført i rett tid og notat om utførelsen ført inn i vedkommende journal med henvisning til punkt 125 i vedlegg 1.

1/78
forts.

Mellomrommet mellom hver kontroll i pkt. 2 kan utvides til 1000 timer når kontrollen og forandringen av "Ring Gear Drive Shaft Coupling" med delnr. 269A5112 og "Gear Drive Shaft" med delnr. 269A5180 er utført som vist i Part III i Hughes Service Information Notice N-114.3 datert 19. september 1977 eller senere revisjoner. Deler forandret som vist i Part III må kasseres etter oppnådd gangtid på 6000 timer. Gjentakelse av kontrollen i pkt. 1 og 2 bortfaller etter at "Main Rotor Drive Ring Gear Assembly" med delnr. 269A5194 er montert som vist i Hughes Service Information Notice N-142 datert 24. desember 1976 eller senere revisjoner. Den totale gangtid for "Ring Gear Drive Shaft" med delnr. 269A5193 benyttet i denne installasjon er 6000 timer.

Pkt. 3.: Innen en total gangtid på 6000 timer er oppnådd.

Pkt. 4.: Innen 25 timers gangtid etter 25 januar 1978.

Helikopter som har vært utsatt for bråstopp (sudden stoppage) i drivmekanismen eller slag av hovedrotorbladene mot fremmed gjenstand og som har resultert i skade på rotorbladenes "Root Fittings" - eller "Damper"- festeområde, skal behandles som vist i Appendix B, Revision No. 2 og Appendix C, Revision No. 3 i Hughes 269 Series Handbook of Maintenance Instructions.

Referanser:

FAA AD 77-21-10.

Denne LDP annullerer LDP 62/74 og 106/77.

25. januar 1978



LUFFARTSVERKET
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
Hughes-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.

8/78 KONTROLL FOR SPREKKER PÅ HOVEDROTORBLADENE

Påbudet gjelder:

Hughes helikoptermodeller 269A, 269A-1, 269A-2 og 269B påmontert hovedrotorblader med delnr.:

269A 1125,	alle	bladserienr.
269A 1131,	"	"
<u>269B</u> 1145,	"	"
269A 1131-1,	"	"
269B 1145-1,	"	"
269B 1145-25,	"	"

Påbudet omfatter:

For å unngå brudd på hovedrotorbladene på grunn av sprekkdannelse, skal kontroll av hovedrotorbladene utføres som vist i Hughes Service Information Notice No. N-9.2 datert 3. oktober 1977 eller senere revisjoner.

Sprukne blader som ikke tilfredsstiller kravene i Information Notice, skal skiftes før første flyging og kasseres. Maksimum gangtid på alle bladmodeller er satt til 1366 timer.

Tid for utførelse:

Hovedrotorblader med delnr. 269A 1125, 269A 1131 alle serienr. og 269B 1145 med serienr. 0001 til og med 1313.

1. Blader med en total gangtid mindre enn 200 timer den 16. januar 1967 skal kontrolleres som vist i Hughes Information Notice No. N-9.2 innen en total gangtid på 210 timer er oppnådd og blader med en total gangtid på mellom 200 og 1000 timer den 16. januar 1967 skal kontrolleres innen 10 timer etter 15. februar 1978 dersom de ikke allerede er kontrollert i løpet av de siste 390 timers gangtid og deretter med 400 timers mellomrom siden siste kontroll inntil 1000 timers gangtid er oppnådd.
2. For blader som oppnår 1000 timer totalt etter 16. januar 1967 og for blader som hadde oppnådd en total gangtid på 1000 timer eller mer den 16. januar 1967 skal gjeldende Service Notice utføres innen 10 timers gangtid etter 15. februar 1978, dersom ikke utført i løpet av de siste 90 timer og deretter med 100 timers mellomrom siden siste kontroll inntil bladene er kassert.

Hovedrotorblader med delnr. 269A 1131-1, 269B 1145-1 alle serienr.,
269B 1145 med serienr. 1314 og høyere og 269B 1145-25 alle serienr.

Blader med en total gangtid på mindre enn 1000 timer den 15. februar 1978 skal kontrolleres som vist i ovennevnte Information Notice innen en total gangtid på 1025 timer er oppnådd og blader med en total gang-

15. februar 1978

forts.

8/78
forts.

tid på mer enn 1000 timer skal kontrolleres innen 25 timers gangtid etter 15. februar 1978, dersom de ikke er kontrollert i løpet av de siste 75 timers gangtid etter siste kontroll.

Referanser:

FAA AD 77-23-08 og Hughes Information Notice No. N-9.2 datert 3. oktober 1977 omhandler samme sak.

29/78 KONTROLL AV HALEROTORENS KONTROLLPEDALER

Påbudet gjelder:

Hughes helikopter modell 269B.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i halerotorens kontrollpedaler skal følgende utføres:

1. Foreta visuell kontroll av flygerens pedalarmer med delnr. 269A7336 for sprekker og korrosjon som vist i Hughes Service Information Notice (SIN) N-121.1, Part I, paragraf (b). Dersom antydninger til sprekker blir funnet, skal de sprekkekontrolleres etter "dye penetrant" metoden. Sprukne pedalarmer skal skiftes ut med nye med delnr. 269A7336 før flyging. Dersom korrosjon blir funnet, skal pedalarmene behandles som vist i gjeldende Service Information Notice før første flyging. Etter at all korrosjon er fjernet skal veggtykkelsen i det korroderte området kontrolleres. Dersom veggtykkelsen på pedalarmen, delnr. 269A7330, er mindre enn 0,13 tommer, skal den skiftes ut før første flyging. Dersom veggtykkelsen på "socket", delnr. 269A9973 eller 269A7334, er mindre enn 0,10 tommer, skal de skiftes ut før første flyging.
2. Trekk til pedalarmens og/eller "socket bushing" muttere som angitt i gjeldende Service Information Notice.
3. Mål veggtykkelsen på annenflygerens pedalarmer over "quick release pin hole". Dersom veggtykkelsen er mindre enn 0,130 tommer skal pedalarm, delnr. 269A7330, skiftes ut før første flyging.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 100 timers gangtid etter 1. april 1978 og deretter med 100 timers mellomrom.

Pkt. 3: Innen 100 timers gangtid etter 1. april 1978.

Referanser:

FAA AD 78-02-02 og Hughes Service Information Notice No. N-121.1 datert 3. oktober 1977 omhandler samme sak.

1. april 1978

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy.
Hughes-8

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

3/80 KONTROLL AV HALEROTORBLADER

Påbudet gjelder:

Alle Hughes helikoptermodeller 269A, 269A-1, 269B og 269C påmomtert følgende halerotorblader:

Gruppe I

Delnr. 269A6124
" 269A6124-9
269A6035
" 269A6035-9
" 269A6035-17
" 269A6035-19
" 269A6035-M
" 269ASK15
" 269-6100

Gruppe II

Delnr. 269A6035-21 med serie nr. t.o.m. 0877
269A6035-23 ————— t.o.m. 2710

Påbudet omfatter:

For å oppdage korrosjon, sprekker, smågroper i materialet og andre feil skal visuell eller annen kontrollmetode benyttes for kontroll av hale-rotorbladene. Hughes Service Information SIN no N-130 datert 28. august 1975 eller senere revisjoner gjelder for gruppe I blader og SIN no N-162 datert 12. oktober 1979 eller senere revisjoner gjelder for gruppe II blader.

Tid for utførelse:

Blader med en total gangtid på 500 timer eller mer den 10.1.80

Innen 100 timers gangtid eller innen 6 mndr. etter 10.1.80, det som kommer først.

Blader med en total gangtid på mindre enn 500 timer den 10.1.1979.

Innen en total gangtid på 600 timer er oppnådd eller innen 6 mndr., det som kommer først.

Blader med delnr. 269A6035-17 og 269A6035-19 med serienr angitt i del XI tabell 1 i SIN skal Rockwell hardnesstestes innen 100 timers gangtid etter 10.1.80.

Blader på lager skal tilfredsstillende kravene i gjeldende SIN før de tas i bruk

Foreta kontroll av halerotorbladene med interwall på maksimum 12 mndr., eller innen 12 mndr. etter 10.1.80.

Kontrollintervallene i foregående avsnitt, med unntak av kontrollen i del I til og med VIII for blader i gruppe I og del I og III for blader i gruppe II, samt blader på lager skal utføres på gruppe I blader merket med en

MERK! For at angjeldende flymateriale skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og med omhu. Oppførelsen føres i vedkommende journal og rapporteres til den 10. januar 1979 forts.

Motordrevne luft-
fartøy

Hughes-8

3/80

forts.

grønn eller hvit flekk som angitt i SIN no. N-130 eller blader
i gruppe II merket med en hvit flekk med 1/4" diameter malt
over dataplatten på rotorbladets bjelke.

Referanser:

FAA AD 79-23-03 Amendment 39-3608 og Hughes SIN no N-130
datert 28. august 1975 og Hughes SIN no N-162 dater 12. oktober
1979 omhandler samme sak.

Denne LDP annullerer LDP Hughes 71/75.

R. Uetang

R. Jacobs

10. januar 1979

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne
luftfartøy
Hughes-9a
Erstatter Hughes-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.

19/80

UTSKIFTING OG KONTROLL AV "LOWER PULLEY BEARINGS"

Påbudet gjelder:

Hughes helikoptermodell 269B påmontert 269A 5050-57 "lower belt drive pulley" lagre.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i "lower pulley" lagre skal følgende utføres:

- A. Skift ut lager med delnr. 269A 5050-57 som har en total gangtid på 1800 timer eller mer. Dersom nytt lager med samme delnr. monteres skal kontrollen i pkt. C utføres.
- B. På helikopter med "bearing strap" med delnr. 269A5463 skal "lower pulley bearings" kontrolleres som vist i paragraf (a) - (f) i del 1 i Hughes Helicopter Service Information Notice (SIN) N146.2 datert 7. desember 1979 eller senere revisjoner.
Kontroller "shim bearings" og "shim bearing straps" som vist i paragraf h (2) i del 1.
- C. På helikopter utstyrt med "machined lower bearing caps" skal disse kontrolleres som vist i paragraf l - p i del 1 i SIN-164.
- D. Kontroller alle helikoptere påmontert utskiftete "H"-ramme komponenter.
- E. Kontroller "lower pulley bearings" som vist i paragraf (a) - (e) i del III i SIN N164.

Tid for utførelse:

Pkt. A, B og C: Innen 50 timers gangtid etter 28.2.80.

Pkt. D: Før første flyging etter 28.2.80

Pkt. E: Med 300 timers mellomrom etter at pkt. B og C er utført.

Referanser:

FAA AD 80-02-14 Amendment 39-3668.

R. Ulltang

28.2.80

R. Jacobsen



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Hughes-10

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.

46/80. SPREKKKONTROLL AV HALEROTORBOMMENS MIDTRE STØTTEBESLAG

Påbudet gjelder:

Hughes Helicopters modell 269-serien påmontert "Tail boom center support (saddle) fitting" med delnr. 269A2324-7.

Påbudet omfatter:

For å forhindre tretthetsbrudd på ovennevnte beslag skal følgende utføres, som vist i Hughes Service Information Notice No. N-165 datert 5. februar 1980 eller senere revisjoner:

1. Foreta sprekkkontroll etter "Dye penetrant"-metoden som vist i Part I.
2. Foreta visuell kontroll av de gjenstående beslag og hudplater i området rundt beslagene som vist i Part II.
3. Foreta visuell kontroll av tykkelsen på "Center support fitting" med delnr. 269A2324-7. Ørene ("Lugs") nærmest halebommen (øvre ører) må ikke være tykkere enn de som er lengst fra halebommen (nedre ører).
4. Dersom ørene ikke tilfredsstiller kravene i pkt. 3 skal disse skiftes ut.


Tid for utførelse:

- Pkt. 1 og 3: Innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980
Pkt. 2: Innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980 og deretter med 100 timers mellomrom.
Pkt. 4: Innen 100 timers gangtid etter 5-9-1980

Referanser:

FAA AD 80-05-05 Amendment 39-3707

R. Ulland


5-9-1980

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



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.

75/80 KONTROLL AV "MAIN TRANSMISSION PINION ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Hughes helikopter modeller 269A, TH-55A, 269A-1, 269B og 269C på-
montert hovedtransmisjon med delnr 269A5175-7 eller 269A5175-9 og
som har følgende serienr:

Anmerkning: "through" leses som til og med

5743 through 5804	5903 through 5908
5806 through 5811	5911
5813 through 5827	5914
5829 through 5855	5915
5857 through 5863	5918
5867	5919
5868	5922
5870 through 5882	5930
5884	5935
5886 through 5890	5938
5893	5966
5894	5972
5895 through 5901	5986

Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av kraftoverføring pga brudd på "main trans-
mission pinion shaft" skal følgende utføres:

1. Demonter "main transmission assembly" som vist i Basic Hughes Maintenance Instruction (HMI). Demonter "pinion and bearing retainer assembly" som vist i HMI Appendix C.
2. Rengjør "pinion assembly". Kontroller "pinion assembly" for riper, merker etter verktøy, korrosjon eller andre overflate-defekter ved hjelp av en lupe som forstørrer minst 10 ganger. Vær spesielt oppmerksom i området ved "fillet" radien og det gjengete området foran "bearing journal". Dersom merker eller defekter av ovennevnte slag oppdages skal følgende utføres:
 - a) Monter "pinion" i en dreibenk eller liknende.
 - b) Poler ut defektene mens "pinion" roterer. Bruk fin "emery cloth" brettet rundt en spatel eller liknende for poleringen. Ekstra fin arkansas - eller carborundumsten kan brukes for-
utsatt at stenens diameter tilsvarer radius. "Emery cloth" og bryne er de eneste godkjente poleringsmetoder.

Forts.

75/80
Forts.

3. Rengjør "pinion assembly" og foreta magnafluxkontroll av hele "pinion" i h.t. MIL-I-6868. Spesiell oppmerksomhet vies fremre del av "bearing journal" og "fillet radii", "pinion gear teeth" og det gjengede området like foran "H-frame bearing journal". Dersom ingen feil blir oppdaget skal området påføres "wet zinc chromate".
4. Dersom magnafluxkontrollen viser at det fremdeles finnes defekter, skal poleringen i pkt 3 gjentas. Hvis resultatet fremdeles er negativt eller at diameteren i bunnen av "fillet radius" er mindre enn 1.472 tommer, skal "pinion" kasseres.
5. Dersom sprekker blir funnet skal "pinion assembly" kasseres.
6. Etter at luftdyktig del er behandlet med "zinc chromate primer" og montert, skal skiltet på gearkassen merkes med en hvit prikk ved siden av serienummeret som tegn på at denne LDP er utført.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 7.11.1980.

Referanser:

FAA AD 80-18-07

R. Ulltang

R. J. Jacobs
7.11.1980

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne
luftfartøy
Hughes - 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.

24/81 INSPEKSJON AV "OVERRUNNING CLUTCH SPRAG ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Hughes 500C modell 369 utstyrt med alle typer lastekroker.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at svikt av "overrunning clutch sprag assembly" med delnr. 369 A 5350-601 eller-603 med påfølgende svikt i kraftoverføringen fra motor til hovedrotor, skal Hughes Service Bulletin DN-81 datert 13 mars 1981 eller Hughes Service Information Notice HN-164 av samme dato eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen en total gangtid på 600 timer eller innen 50 timer etter 6-7-81 dersom 600 timer eller mer er oppnådd. "Sprag assembly" delnr. 369A5364 skal skiftes ut etter 1800 timer. Dersom gangtid på clutch skal følges opp separat må tiden for utvendig løft føres i egen loggbok.

Referanser:

FAA AD 81-07-10 R1 Amendment 39-4077, Hughes Service Bulletin DN-81 datert 13 mars 1981 og Hughes Service Information Notice HN-164 dat. 13 mars 1981.

00/81

KONTROLL OG UTSKIFTING AV DELER I "MAIN TRANSMISSION"

Påbudet gjelder:

Alle Hughes Helicopter modeller 269 med "Drive Shaft Coupling Assemblies", delnr. 269A5179 eller 269A5179-3 og helikoptere med "Ring Gear Carrier Assembly", delnr. 269A5194.

Påbudet omfatter:

For å forhindre svikt av hovedgarkassen skal følgende utføres:

1. Foreta kontroll av "Main rotor ring gear driveshaft assembly" med delnr. 269A5179 eller 269A5179-3 som vist i Part II A og II B i Hughes Service Notice No N-179 datert 17. juli 1981 eller senere revisjoner. Dersom kontrollen ikke gir et positivt resultat skal "drive shaft assembly" skiftes ut med en som har delnr. 269A5194 i.h.t. Notice No N-142.1 før første flyging.

22.3.82

forts.

Motordrevne luft-
fartøy
Hughes- 12.

forts.
60/81,

2. Utfør sprekkkontroll på "drive shaft assembly", delnr. 269A5179 (som tidligere er modifisert i.h.t. Notice No N-114.3) som vist i Notice N-179.
3. Kontrollen i pkt. 1 og 2 kan opphøre når delnr. 269A5194 er montert.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1 a: Innen 100 timers gangtid etter 28-10-81 eller innen en total gangtid på 600 timer er oppnådd, det som kommer senest.
- Pkt. 2 : Innen 100 timers gangtid etter at modifikasjonen i Notice No 114.3 ble utført og deretter med 500 timers mellomrom.

Referanser:

FAA AD 81-17-04 Amendment 39-4185

Denne LDP erstatter LDP 1/78

12/82

UTSKIFTING AV STØTSTANG PÅ GOVERNOR

Påbudet gjelder:

Hughes helikoptermodell 369.

Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av motorkontroll pga brudd på støtstang til governoren, skal "Governor Lever Control Rod" med delnr 369A7706-3 skiftes ut med en som har delnr 369A7706-5, som vist i Hughes Helicopter Notice No DN-87 og HN-169 datert 15. mai 1981 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 22.3.82.

Referanser:

FAA AD 82-01-08 Amendment 39-4292.

R. Ulltang

R. Jacobsen
22.3.82

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy
Hughes - 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.

44/82 MONTERING AV SKILT OG MODIFIKASJON AV CHADWICK AUX. FUEL SYSTEM

Påbudet gjelder:

Hughes helikoptermodell 369 med Chadwick C-20 Auxiliary Fuel System
montert i.h.t. Supplemental Type Certification SH 129 WE.

Påbudet omfatter:

For å få gitt et tidlig varsel om svikt i "auxiliary fuel transfer"
pumpen og påfølgende reduksjon i tilgjengelig brennstoff fra reserve-
tanken, skal følgende utføres som vist i Chadwick Service Bulletin
20-81-01 datert 6.10.81 eller senere revisjoner:

1. Monter skilt som vist i Chadwick Service Bulletin 20-81-01 datert
6.10.81 eller senere revisjoner, som begrenser tilgjengelig
brennstoff fra reservetanken til det halve.
2. Monter C-20-FM Flow Monitoring Kit i.h.t. SB. Fjern skiltet i
pkt 1. Sett inn revidert Flight Manual Supplement, Chadwick
Auxiliary Fuel System C-20 datert 21.10.1981.

Tid for utførelse:

Pkt 1: Innen 30 dager etter 13.9.82.

Pkt 2: Innen 300 timers gangtid eller 6 mndr etter 13.9.82
det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 82-14-01 Amendment 39-4402.

45/82 SPREKKONTROLL AV "IDLER PULLEY SUPPORT BRACKET"

Påbudet gjelder:

Hughes helikoptermodell 269 med "belt drive idler pulley clutch
assembly" med delnr 269A5447 og som er påmontert "idler pulley
support bracket assembly" med delnr 269A5575 eller 269A5575-3.

Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av drivkraften til rotorsystemet skal kontroll av
"Idler Pulley Support Bracket" utføres som vist under "Inspection
Procedures" i Hughes Service Information Notice No N-182 datert

13.12.82
forts.

45/82 26.5.1982 eller senere revisjoner. Sprukne beslag skal skiftes før
forts. første flyging.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 13.9.82 og deretter med
100 timers mellomrom.

Referanser:

FAA AD 82-15-03 Amendment 39-4415.

65 /82 KONTROLL OG REPARASJON AV HOVEDGIRKASSEN

Påbudet gjelder:

Hughes helikoptermodeller 269B, alle serienr med girkasse med delnr
269A5175-7, -9, -11, -13, -15 og -17 unntatt girkassen som er stemplet
"W" ved siden av serienummeret på navneplaten.

Påbudet omfatter:

For å forhindre svikt av hovedgirkassen skal girkassen demonteres, "Ring
gear/carrier interface and attachment bolts" kontrolleres for slitasje
og sprekker og bearbeides som vist i Service Information Notice N-181
paragraf a til og med j eller senere revisjoner. Deler som ikke til-
fredsstiller kravene gitt i SIN ansees ikke luftdyktige og skal kasseres.

Anm.: De avsnitt i Service Information Notice N-181 som foreskriver
videre behandling av deler som ikke holder mål er ikke gyldig.

Monter girkassen som angitt i paragraf k til og med o i SIN N-181 eller
senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 13.12.82.

Referanser:

FAA AD 82-15-01 RI

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 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.

5/85 KONTROLL AV "SWASHPLATE BEARING"

Påbudet gjelder:

Hughes Helicopters Inc., modell 369, 369A, D, E, H, HM og HS
helikoptere, hvor "Swashplate Bearing" med delnr. 369A7003-3 er
blitt montert etter 1.6.83.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt av helikopterets rotorstyring skal kontroll
utføres i henhold til Hughes Helicopters Inc., Mandatory Service
Information Notices DN-125, EN-12 og HN-191; alle datert 23.12.83,
eller senere revisjoner av disse.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter mottakelse av denne LDP.

Referanse:

FAA AD 84-01-02.

32/86 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HALEROTORBLADER

Påbudet gjelder:

Alle Hughes 369A, D, E, H, HE, HM, og HS

Påbudet omfatter:

For å unngå separasjon av halerotorbladets "tip cap" skal kontroll og
modifikasjon utføres i samsvar med henholdsvis Hughes Service
Information Notice DN-129, EN-18 eller HN-195, eller senere revisjoner,
for de respektive modeller i henhold til følgende gangtidstabell:

Gangtid halerotorblad

100 timer eller mer, eller
blader med synlige tegn på
linskade

Mindre enn 75 timer

Kontroll og modifikasjon

Før første flyging

Innen 25 timer

Forts:

10-8-86

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

32/85

forts; Tid for utførelse:

Utføres i henhold til ovenstående tabell ved mottakelse av denne LDP

Referanse:

FAA EAD 84-18-08

|40/85 **UTSKIFTNING AV HOVEDROTORBLADER**Påbudet gjelder:

Alle Hughes 369D og 369E helikoptre

Påbudet omfatter:

Kontroller at hovedrotorbladene er av godkjent type i henhold til Hughes Service Information Letter nr. DL-57 eller EL-5, datert 10.2.84; eller senere revisjoner av disse.
Blader av ikke godkjent type og delar. skiftes ut som beskrevet i ovennevnte servicemeddeiser.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter mottakelse av denne LDP

Referanse:

FAA AD 84-12-01 R1

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 15

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

52A/86 KONTROLL AV HALEROTORBLAD

kansellert av 92-031

Påbudet gjelder:

Hughes 369A (OH-6A), 369D, 369E, 369F, 369FF, 369H, 369HE, 369HM og 369HS; som har halerotorblad med følgende delnummer:

369D21606, 369D21613-11, 369D21613-41, 369D21613-51, 369D21615, 369A1613-7, 369A1613-503 og 421-088.

Påbudet omfatter:

For å unngå tap av halerotorkontrollen skal følgende utføres:

1. Foreta "tap test" og kontroll med penetrerende væske på aktuelle halerotorblad i henhold til Paragraph a) til og med l) i "Procedures" Section I Part I av Hughes Service Information Notices (SIN) DN-130.1, EN-19.1, FN-17 eller HN-197.1, datert 15.5.86; eller senere revisjoner av disse.

Anm.1: Om ønskelig kan et annet redskap for "tap test" enn det som er angitt i Paragraph h) benyttes. F.eks et kronestykke.

Anm.2: For Hughes 369A (OH-6A) gjelder SIN HN-197.1.

2. Foreta kontroll av bladforkantenes slitebelegg ("abrasion strips") i henhold til Part II, Paragraph a) i Hughes SIN DN-130.1, EN-19.1, FN-17 eller HN-197.1 eller senere revisjoner av disse; for å konstatere evt. tegn på at belegget løsner.

Anm: Ovennevnte kontroll kan utføres av flyets eier/bruker, dersom denne har gyldig flygersertifikat.

3. Dersom det foreligger mistanke om at belegget har løsnet, skal kontroll foretas før første flyging, i henhold til Part II, Paragraf b) i Hughes SIN DN-130.1, EN-19.1, FN-17 eller HN-197.1 eller senere revisjoner av disse.

4. Blader med belegg som viser tegn til å løsne, skal tas ut av bruk.

Anm.: Defekte halerotorblader kan tillates reparert, såfremt dette foregår i samsvar med fabrikantens anvisninger.

forts;
9.12.87

52A/86

Tid for utførelse:

Kansellert av 92-031

Pkt. 1: Innen 100 timers gangtid etter 9.12.87; dersom ikke allerede utført.

Pkt. 2: Før første flyging hver dag.

Referanse:

FAA AD 85-18-02 R1

53/86

KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HALEROTORBLAD

Påbudet gjelder:

Alle Hughes 369 helikoptre som har halerotorblad med følgende del- og serienummer:

DELNUMMER:

SERIENUMMER:

369A1613-J, -7, -501 og 503

6928, samt alle foran

369D21613-11, -41 og -51

5144 " " "

369D21606

0077 " " "

369D21615

0480 " " "

421-088-BSC og -J

alle serienummer

Påbudet omfatter:

For å unngå at halerotorbladenes endebeslag (blade tip cap) løsner under flyging skal følgende utføres:

Demonter, kontroller og modifier halerotorbladene i henhold til Hughes Service Information Notices (SIN) DN-132.1, EN-21.1, FN-9.1, HN-199.1; alle datert 1.5.85, eller SIN DN-129, EN-18 og HN-195; alle datert 27.8.84, eller senere revisjoner av disse.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 32/85.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 30.3.86.

Referanser:

FAA AD 86-01-04

LUFFARTSVERKET
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

HUGHES - 16

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

87/86 INSTALLASJON AV "DRIVESHAFT FLEXIBLE COUPLING FAILSAFE DEVICE"

Påbudet gjelder:

Alle McDonnell Douglas (Hughes) 369, 369A, 369D, 369E, 369H,
369HE, 369HM og 369HS helikoptre
(inkludert YOH-6A og OH-6A, militære
versjoner),

som har "tail rotor driveshaft flexible couplings" med delnr. 369A5501
eller 369H92564.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i halerotores drivaksel skal følgende utføres:

1. Installer "aft coupling failsafe device" (bolt, delnr. 369D25530 og feste, delnr. 369D25531) som beskrevet i Part I i henholdsvis Service Information Notice (SIN) DN-143, HN-206 eller EN-31, alle datert 26.8.86, eller senere revisjoner av disse. (For militære versjoner gjelder SIN HN-206.)

Anm.: Installasjonen i dette pkt. vil bli ivaretatt før leveranse fra fabrikken på alle 369E modeller med serienr. fra og med 0135E.

2. Installer "forward coupling failsafe device" (bolt, delnr. 369D25530 og feste, delnr. 369D25531) som beskrevet i henholdsvis Part I i SIN DN-95, datert 7.8.81, eller Part III i HN-173, datert 2.11.81; eller senere revisjoner av disse. (For militære versjoner gjelder Part III i SIN HN-173.)

3. Kontroller alle installerte fleksible koblinger som følger:

- a) Kontroll før hver flyging: Beveg halerotoren fram og tilbake i rotasjonsplanet for å se om det er slark eller dødgang. Halerotorbladet må ikke kunne beveges mer enn 0.75 tommer (2 cm) før hovedrotoren dras med.
- b) Kontroll etter flyging/stans av motor: Dersom en bankende eller skramlende lyd høres idet halerotoren er i ferd med å stanse rotasjonen må "Kontroll før hver flyging" beskrevet ovenfor, utføres påny.

Anm.: Pkt. 3 i denne LDP kan utføres av flyets eier/bruker, som kvitterer for dette i luftfartøyets journaler.

forts:
9.12.86

187/86
forts;

4. Dersom det viser seg ved kontroll i henhold til pkt. 3 i denne LDP at bevegelsen til tippen på halerotorbladet overskrider de spesifiserte grenser, skal kontroll og om nødvendig utskiftning av begge "tail rotor drive shaft couplings" foretas før første flyging.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 9.12.86.

Referanse:

FAA AD 86-20-07

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 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.

131/88 KONTROLL AV "MAIN TRANSMISSION ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Alle McDonnell Douglas (Hughes) 369D, 369E, 369F og 369FF helikoptere som har "main rotor transmission output shaft assembly ring gear carriers" med delnr. 369D25132-BSC eller -5 i "main transmission assembly" delnr. 369D25100-BSC, -501 eller -503.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i hovedrotorens drivverk skal følgende utføres:

Foreta en "dye penetrant" og visuell inspeksjon i samsvar med fremgangsmåten beskrevet i paragraf a til og med g i "Periodic Visual Inspection" delen av McDonnell Douglas Helicopter Company Mandatory Service Information Notice (SIN) DN-148.1/EN-36.1/FN-25.1, datert 30.10.87.:

1. På helikoptere der metallpartikler er funnet i "main transmission", unormal støy eller vibrasjon i "main transmission" eller vibrasjoner i luftfartøyet som ikke kan elimineres ved vanlig rotorblad "tracking" og balansering.
2. På helikoptere der "output shaft assembly ring gear carrier" i "main transmission assemblies" har mindre enn 200 flytimer.
3. På helikoptere der "output shaft assembly ring gear carrier" i "main transmission assemblies" har mer enn 200 flytimer.

Anm.: "Output shafts" med utbuling eller opphøyet overflate i det inspiserte område på øvre "disc surface", ref. fig. 2 i SIN, og "output shafts" med sprekkindikasjoner i nedre og øvre "disc surface", ref. fig. 3 i SIN, skal tas ut av bruk.

Når hovedrotorens "transmission output shaft assembly ring gear carrier" delnr. 369D25132-3 er installert og "main transmission" er reidentifisert som delnr. 369D25100-505, er de gjentatte kontroller ikke lenger nødvendige.

Tid for utførelse:

1. Før første flyging etter 30.8.88; og deretter med intervaller ikke overstigende 300 flytimer.
2. Før 300 flytimer og deretter med intervaller ikke overstigende 300 flytimer.

forts;
30.8.88

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

|31/88

forts: 3. Innen de neste 100 flytimer etter 30.8.88; og deretter med intervaller ikke overstigende 300 flytimer.

Referanse:

FAA AD 87-18-12

|32/88

HALEROTOR "RETENTION STRAP ASSEMBLY" - REDUKSJON AV GANGTID

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft
(McDonnell Douglas (Hughes)): 269C

Anm.: Gjelder helikoptere med "Tail Rotor Retention Strap Assemblies" delnr. 269A6065 og delnr. 369A1706.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i haleratorens "Retention Strap Assemblies", som kan resultere i tap av kontrollen over luftfartøyet, skal følgende utføres:

"Tail Rotor Retention Strap Assemblies" delnr. 269A6065 og delnr. 369A1706 tas ut av bruk og erstattes med luftdyktige komponenter.

Tid for utførelse:

Innen 10 flytimer etter 30.8.88, eller 3540 timer total gangtid; det som kommer sist.

Referanse:

FAA AD 88-12-02

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 18

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

142/88 DRIVAKSEL - HALEROTOR

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC)
(Hughes Helicopters Inc.) :

369D, E, F og FF alle serienummer.

Anm.: Gjelder helikoptere utstyrt med MDHC "Main transmission"
(P/N 369D25100-BSC eller -501) som har "Tail rotor output drive
pinion shaft (P/N 369D25125-BSC eller -11) installert.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig tap av halerotorkontroll skal følgende tiltak utføres:

- 1.a) Utfør en "Magnetic particle" og visuell inspeksjon av "Main transmission tail rotor output drive pinion shaft" (P/N 369D25125-BSC eller -11) i samsvar med fremgangsmåte beskrevet i pkt.3 t.o.m. 4 i dette påbud på helikoptere med de følgende serienummererte "main rotor transmissions":

TRANSMISJON SERIENUMMER

1989
1992 og 1993
1998 t.o.m. 2000
2002 t.o.m. 2082
2084 og 2085

- b) Hvis halerotorens "Output drive pinion shaft" serienummer er med i nedenstående liste skal akselen byttes ut med luftdyktig del.

"TAIL ROTOR OUTPUT DRIVE PINION SHAFT" SERIENUMMER

1474 t.o.m. 1502
1504 t.o.m. 1547
1549 t.o.m. 1561
1563 og 1564
1566

forts:
22.10.88

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

142/88
forts: 2. Utfør en "Magnetic particle" og visuell inspeksjon av "Main transmission tail rotor output drive pinion shaft" (P/N 369D25125-BSC eller -11) i samsvar med fremgangsmåte beskrevet i pkt.3 t.o.m. 5 i dette påbud på helikoptere med serienummererte "Main rotor transmissions" som ikke er tatt med i listen ovenfor.

3.a) Påse at halerotorens "Output drive pinion shaft" har en "Undercut style fillet radius" som vist i Fig. 1 i MDHC Mandatory Service Information Notice DN-147.1/EN-35.1/FN-24.1, datert 30.10.87, eller senere revisjoner av denne.

b) Deler som ikke har denne utførelsen skal erstattes med luftdyktig del.

Anm.: Drivaksler som er tatt ut av bruk i henhold til pkt. 3.b kan returneres til MDHC for omarbeiding hvis en "Magnetic particle" inspeksjon ikke viser sprekkindikasjoner.

4.a) Utfør en "Magnetic particle" inspeksjon av halerotorens "Output drive pinion shaft".

b) Deler som viser sprekkindikasjoner skal erstattes med luftdyktig del.

5.a) Inspiser halerotorens "Output drive pinion shaft" etter skrape-merker, maskineringsmerker, korrosjon eller andre mindre defekter i overflaten i "Fillet radius" og ellers på akselen i samsvar med punktene c.(4), c.(5) og c.(6) i MDHC Mandatory SIN DN-147.1/EN-35.1/FN-24.1, datert 30.10.87, eller senere revisjoner.

b) Drivaksler som ikke viser sprekkindikasjoner, ref. pkt. 4, kan bearbeides i henhold til instruksjoner gitt i MDHC Mandatory SIL DN-147.1/EN-35.1/FN-24.1, datert 30.10.87, eller senere revisjoner av denne.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 a: Innen 25 flytimer etter 22.10.88.

Pkt. 2 : Innen 100 flytimer etter 22.10.88.

Pkt. 1 b, 3 b, 4 b og 5 b: Før neste flyging etter 22.10.88.

Referanse:

FAA AD 87-18-11

LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

43/88 HALEROTORBLAD

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation (Hughes Helicopters Inc.):

269 serie helikoptere, alle serienummer.

Anm.: Gjelder helikoptere med halerotorblad delnr. 269A6035-21 og -23.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig tap av halerotorkontroll skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en en-gangs "Dye penetrant" og "Tap test" kontroll i samsvar med fremgangsmåten beskrevet i pkt. (a) t.o.m. (h) i "Procedures" delen i del II i Schweizer Service Information Notice (SIN) N-183.1, datert 24.02.87, eller senere revisjoner av denne, på overnevnte rotorblad med følgende serienummer:

DELNUMMER	SERIENUMMER
269A6035-21	0548 t.o.m. 0978
269A6035-23	0001 t.o.m. 3394

2. Kontroller visuelt halerotorens beskyttelseslist på bladets forkant etter indikasjoner på svikt i sammenføyningen langs beskyttelseslisten/rotorbladet i samsvar med instruksjoner i Part I i Schweitzer SIN N-183.1, datert 24.02.87, eller senere revisjoner.
3. Hvis det under kontrollen i Part I mistenkes at forbindelsen er løsnet, skal halerotorbladet kontrolleres i henhold til instruksjoner i Part II i Schweizer SIN N-183.1, datert 23.02.87, eller senere revisjoner av denne.
4. I tilfeller der forbindelsen har løsnet, eller det er andre tegn på delaminasjon, skal rotorbladet erstattes med luftdyktig del.

Anm.: Den visuelle kontrollen spesifisert i Part I a i SIL og pkt. 2 i dette påbud kan utføres av fartøysjefen.

forts;
22.10.88

MERK!

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

43/88

forts; Tid for utførelse:

Pkt. 1 : Innen 25 flytimer etter 22.10.88.

Pkt. 2 : Hver dag før flyging etter 22.10.88.

Pkt. 3 og 4 : Før neste flyging etter 22.10.88.

Referanse:

FAA AD 87-22-07

53A/88 KRAFTOVERFØRING - HOVEDROTORPåbudet gjelder:McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC)
(Hughes Helicopters Inc.):

Modell 369(YOH-6A), A(OH-6A), H, HM, HS, HE, D, E, F og FF.

A

Påbudet omfatter:

u

For å unngå svikt i kraftoverføringen til hovedrotoren skal en engangs inspeksjon av "Outer race component" P/N 369A5352 i "Overrunning clutch (sprag) assembly" P/N 369A5350 i samsvar med instruksjoner gitt i MDHC SIN HN-215.1/DN-156.1/EN-46.1/FN-34.1, Procedures Section paragr. a t.o.m. g, datert 18.3.88, eller senere revisjoner av denne utføres.

"Outer race" P/N 369A5352 med serienummer 0692 t.o.m. 0927 og med varmebehandlingsnr. "HT 255534", er ikke luftdyktige og skal erstattes med luftdyktig del før neste flyging.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer etter 15.11.88.

Referanse:

FAA AD 88-10-04

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.

157/88 SPREKKONTROLL AV HALEBOM

Påbudet omfatter:

Schweizer Aircraft Corporation
(McDonnell Douglas Helicopter Co., Hughes Helicopters Inc.):

Modell 269A, TH-55A alle serienummer i sivilt bruk.
Modell 269A-1, 269B og 269C.

Påbudet omfatter:

For å unngå tap av halebommens "Support strut" skal følgende tiltak utføres:

1. På helikoptermodell 269C med serienummer 1166 t.o.m. 1289 skal "Aft cluster fitting" P/N 269A2234-3 og 269A2235-3 inspiseres for sprekker og overflatedefekter i samsvar med instruksjoner gitt i Schweizer Service Information Note (SIN) No. N-220, datert 29.1.88, eller senere revisjoner av denne.
- 2 a) På helikoptermodell 269A, A-1, B og TH-55A (alle serienummer) og helikoptermodell 269C (alle serienummer før 1262) utfør en inspeksjon av "Aft cluster fittings" P/N 269A2234, 269A2235, 269A2234-3 og 269A2235-3 i samsvar med Part 1 i Schweizer SIN No. N-217, datert 29.1.88, eller senere revisjoner av denne.
- b) På helikoptermodell 269C med serienummer 1262 t.o.m. 1289 og alle andre helikoptere nevnt i pkt. 2 a som har "Aft cluster fittings" P/N 269A2234-3 og 269A2235-3 mottatt fra Schweizer Aircraft Co. i tidsrommet mellom 1.5.86 og 22.10.87 skal følgende utføres:

Inspiser "Cluster fittings" for sprekker ved hjelp av visuelle og "Dye penetrant" metoder i samsvar med Part II og IV i Schweizer SIN No. N-221, datert 29.1.88, eller senere revisjoner.

Ta ut en prøve fra en sprekkefri "Cluster fitting" som sendes til Schweizer Aircraft Co. for laboratorieanalyser i samsvar med Part III i Schweizer SIN No. N-221, datert 29.1.88, eller senere revisjoner.

3. Inspeksjonen i pkt. 2 b skal gjentas inntil Schweizer's "Process specifications" når det gjelder P/N 269A2234-3 og 269A2235-3 er oppfylt eller inntil "Aft cluster fittings" er skiftet ut med deler som oppfyller spesifikasjonene.

forts;

15.11.88

157/88

forts:

Inspeksjonene er delt opp på følgende måte:

- 3 a) Utfør visuell inspeksjon i samsvar med Part IV i Schweizer SIN No. N-221, datert 29.1.88, eller senere revisjoner av denne.
- b) Utfør "Dye penetrant" inspeksjon i samsvar med Part II i Schweizer SIN No. N-221, datert 29.1.88, eller senere revisjoner av denne.
4. "Cluster fittings" der sprekker er oppdaget skal skiftes ut med luftdyktig del.
5. Skift ut "Cluster fittings" P/N 269A2234-3 og 269A2235-3 som ikke oppfyller Schweizer "Process specifications".
6. PÅ helikoptermodellene 269A, TH-55A (alle sivile serienummer), 269A-1 og 269B (alle serienummer) og 269C (serienummer 0004 t.o.m. 1289) skal det monteres et "NO STEP" skilt i samsvar med Part II i Schweizer SIN No. N-217, datert 29.1.88, eller senere revisjoner av denne.

Tid for utførelse:

Pkt. 1, 2 a, 2 b og 6: Innen 25 flytimer etter 15.11.88.

Pkt. 3 a: Hver dag før første flyging etter at pkt. 2 b er utført.

Pkt. 3 b: Med intervaller på 100 flytimer etter at pkt. 2 b er utført.

Pkt. 4. : Før første flyging.

Pkt. 5. : Ikke senere enn 31.12.88.

Pkt. 6.: Innen 25 flytimer etter 15.11.88.

Referanse:

FAA AD 88-17-04

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

HUGHES - 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.

|58A/88 HALEROTORENS KRAFTOVERFØRING

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC)
(Hughes Helicopters Incorporated):

Helikoptermodell 369D, E, F og FF som har "Tail rotor transmission/-tail boom extension mounting studs" P/N MS51992A803-13 eller -14 installert.

Påbudet omfatter:

1. : For å unngå svikt i "Mounting studs" i halerotorens kraftoverføring på MDHC modell 369D/E skal følgende utføres:
 - 1 a: Utfør en inspeksjon av innfestingen på halerotorens kraftoverføring til halebommens "Casting" etter tegn som tyder på relativ bevegelse mellom delene i samsvar med instruksjoner gitt i MDHC Service Information Notice (SIN) DN-151/EN-39/FN-28, Part I, avsnittene a, b, c, d og e, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.
 - 1 b: Kontroller halerotorens kraftoverføring for sikker innfesting i samsvar med instruksjoner gitt i MDHC Service Information Notice (SIN) DN-151/EN-39/FN-28, Part II, avsnitt a, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.
 - 1 c: Blir det under inspeksjonene beskrevet i 1 a og 1 b funnet indikasjoner på relativ bevegelse mellom halerotorens kraftoverføring og halerotorens "Casting", skal halerotorens kraftoverføring fjernes før neste flyging, og alle fire "Mounting studs" byttes ut i samsvar med instruksjoner gitt i MDHC Service Information Notice (SIN) DN-151/EN-39/FN-28, Part III, avsnittene a t.o.m. j, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.
 - 1 d: Utfør gjentatte kontroller av tiltrekkingsmomentet på hver "Mounting stud" og påfør ny "Torque stripe paint" i samsvar med MDHC SIN DN-151/EN-39/FN-28, Part IV, avsnitt a og b, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.
2. : For å unngå svikt i halerotorens "Extension mounting studs" (P/N MS 51992A803-13 eller -14 på MDHC modell 369 F/FF, skal følgende tiltak utføres:

forts;
10.05.90

MERK!

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

| 58A/88

forts;

- 2 a: Utfør en inspeksjon av innfestingen på halerotores "Extension" til halebommens "Casting" etter tegn som tyder på relativ bevegelse mellom delene i samsvar med instruksjoner gitt i MDHC samsvar med instruksjoner gitt i MDHC Service Information Notice (SIN) DN-151/EN-39/FN-28, Part I, avsnittene a, b, c, d og e, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.
- 2 b: Kontroller halerotores "Extension" for sikker innfesting i samsvar med instruksjoner gitt i MDHC Service Information Notice (SIN) DN-151/EN-39/FN-28, Part II, avsnitt a, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.
- 2 c: Blir det under inspeksjonene beskrevet i 2 a og 2 b funnet indikasjoner på relativ bevegelse mellom halerotores "Extension" og halerotores "Casting", skal halerotores kraftoverføring fjernes før neste flyging, og alle fire "Mounting studs" byttes ut i samsvar med instruksjoner gitt i MDHC Service Information Notice (SIN) DN-151/EN-39/FN-28, Part III, avsnittene b t.o.m. j, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.
- 2 d: Utfør gjentatte kontroller av tiltrekkingsmomentet på hver "Mounting stud" og påfør ny "Torque stripe paint" i samsvar med MDHC SIN DN-151/EN-39/FN-28, Part IV, avsnitt a og b, datert 10.10.87, eller senere revisjoner av denne.

Anm.: Kontrollene under pkt. 1 b og 2 b kan utføres av flyger.
Kontrollene skal føres inn i luftfartøyets dokumentasjon.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

| Pkt. 1 a og 2 a: Før første flyging etter 10.05.90.

| Pkt. 1 b og 2 b: Innen 25 flytimer etter 10.05.90, og deretter med intervaller ikke overstigende 25 flytimer.

Pkt. 1 d og 2 d: Med intervaller ikke overstigende 100 flytimer.

Referanse:

| FAA AD 88-17-09 R1

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 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.

18/89 KONTROLL AV HOVEDROTORENS "HUB RETENTION STRAPS"

Påbudet gjelder:

MDHC (Hughes) 369D, E, F og FF med "Main Rotor Hub Retention Straps", som har P/N 369D21210-BSC eller -501.

Påbudet omfatter:

Kontroller "Blade Retention Straps" med ovennevnte delnr. i.h.t. MDHC SIN DN-154 (369D), EN-44 (369E), FN-33 (369F og FF); alle datert 15.1.88, eller senere revisjoner av disse.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 10.5.89, og deretter gjentatte kontroller med 100 timers intervall for "Straps" uten feil, og 25 timers intervall for Straps med feil som kan godtas i.h.t. ovennevnte SIN.

Referanse:

| FAA AD 89-02-01 R1
LFS LVD 2219

10.5.90

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

34/89 REDUKSJON I KOMPONENTGANGTID

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas (Hughes) 369 A og H-serie, som har Strap Pack Assemblies med delnr. 369A1706-BSC sammen med halerotorblad i fiberglass med delnr. 369A1607-BSC, 369A1710-BSC, -9, -11, eller -13.

Ann.: Strap Pack Assemblies installert sammen med halerotorblad av aluminium, delnr. 369A1613, er ikke berørt av gangtidsbegrensningene gitt i denne LDP. Dette gjelder kun dersom vedkommende Strap Pack Assemblies ikke tidligere har vært installert sammen med fiberglassblader, i hvilket tilfelle nedenforstående gangtidsbegrensninger likevel vil gjelde.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt som følge av materialtretthet i halerotorens Strap Pack Assembly, skal følgende utføres:

1. Kontroller luftfartøyets tekniske journaler for å fastslå om noen av ovennevnte fiberglassblader er, eller har vært montert på halerotoren.
2. For Strap Pack Assemblies, delnr. 369A1706-BSC, som er eller har vært utstyrt med noen av ovennevnte fiberglassblader (eller hvor bladtype ikke kan fastslås med sikkerhet); gjelder følgende:
 - a) Skift ut Strap Pack Assemblies med 3200 timers gangtid eller mer innen 50 timers gangtid.
 - b) Skift ut Strap Pack Assemblies med mindre enn 3200 timers gangtid innen 3250 timer oppnås.

Tid for utførelse:

Pkt. 1. Innen 15 dager etter 30.6.89.

Referanse:

FAA AD 89-11-05

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.

135/89 KONTROLL AV HOVEDROTORBLADENES INNFESTNING

Påbudet gjelder:

Alle typer Hughes (MDHC) 369 helikoptre som er utstyrt med en eller flere av følgende deler:

- (1) Hovedrotorblader med delnr. 369A1100-BSC, -501, -503, -505 eller -601;
369D21100-BSC, -503, -505, -507, -509,
-511 eller 513;
369D21102-BSC
- (2) Hovedrotornavets "lead-lag link assemblies" med delnr. 369A1203-BSC, -3, -11, 369H1203-BSC, -11, -21, og -31.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i hovedrotorbladene skal følgende utføres for å påvise evt. sprekker i hovedrotorbladenes festeører (attach lugs) eller i festeørene til hovedrotorens "lead-lag link":

1. Foreta kontroll av alle tilgjengelige partier av ovennevnte festeører i henhold til McDonnell Douglas Company Service Information Notices HN-211.1, HN-211.3, EN-42.1 eller FN-31.1; eller senere revisjoner av disse.
2. Foreta kontroll av alle tilgjengelige partier av ovennevnte festeører med henblikk på å påvise ødelagte eller sprukne festeører.

Anm.: For luftfartøy med bruksområde "klubb/privat" kan kontrollen foreskrevet i pkt. 2 i denne LDP utføres av eier/bruker.

3. Dersom kontrollene i pkt. 1 og/eller 2 resulterer i at ødelagte eller sprukne festeører oppdages, skal angjeldende hovedrotorblad og/eller "lead-lag link" skiftes ut med luftdyktige deler før første flyging.

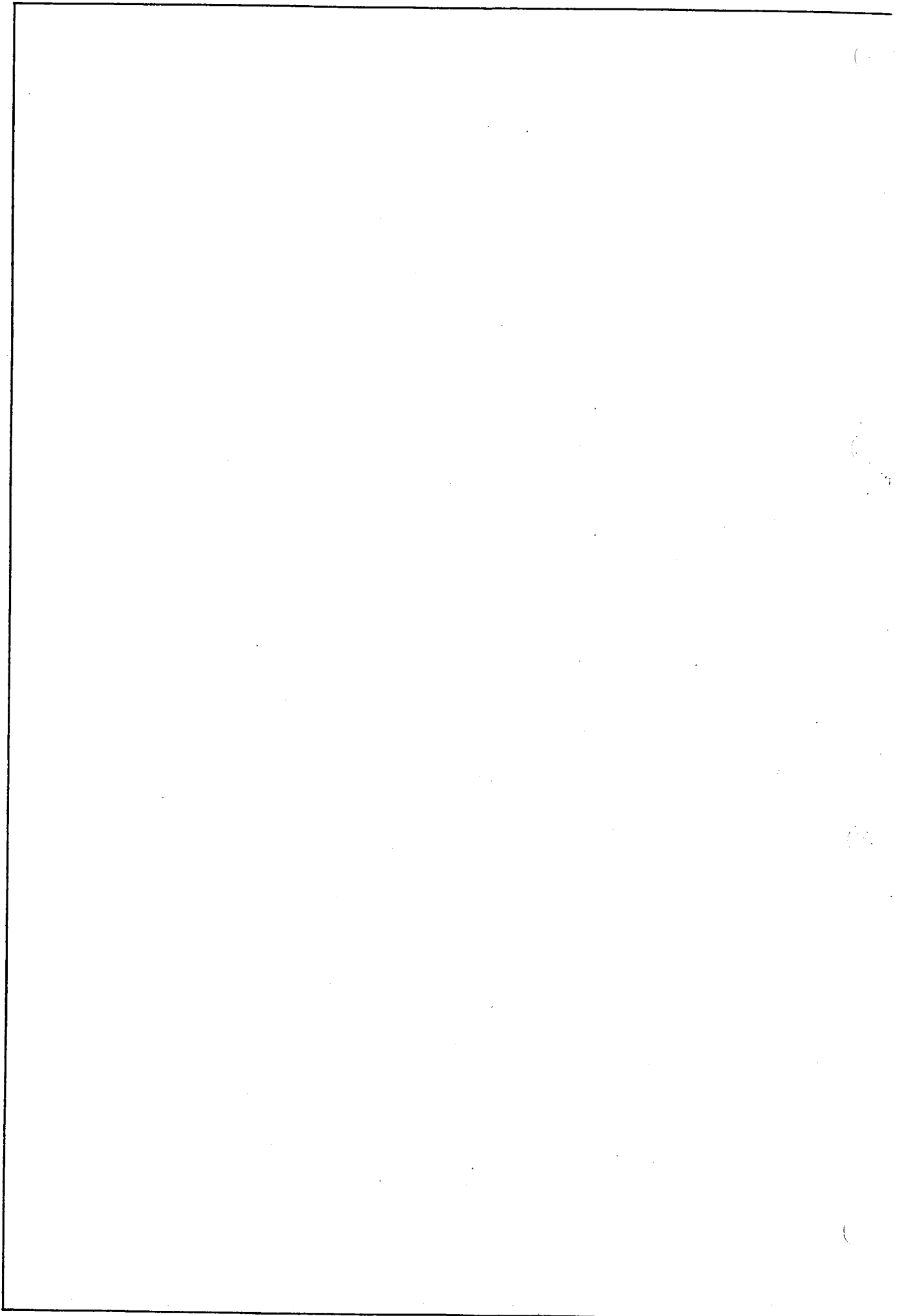
Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 25 timers gangtid og deretter gjentatte kontroller med 100 timers intervall.
- Pkt. 2: Innen 25 timers gangtid og deretter gjentatte kontroller med 25 timers intervall; dersom det ikke sammenfaller med pkt. 1.

Referanse:

FAA AD 89-11-08

30.6.89



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.

53A/89 MODIFIKASJON AV HALEROTORBLADER

Påbudet gjelder:

Schweizer (Hughes) 269, alle versjoner, som har halerotorblader med delnr. 269 A6035 produsert før 15.09.89.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at slitebelegget på halerotorbladene løsner, og dermed forårsaker svikt i halerotoren, skal følgende utføres:

1. Modifiser rotorblader med følgende serienr. i samsvar med Schweizer Installation Instructions No. CKP-C-40, Kit No. SCA-269-K-056, "Installation of Rivets in Tail Rotor Abrasion Strip", eller Part III Schweizer Service Information Notice N-183.3, datert 15.09.89, eller senere revisjoner av disse:

R0056	S524	S576-S582	S646
R0086	S534	S584	S648-S650
R1059	S538	S586	S653
R1066	S539	S588	S654
R1560	S544	S589-S594	S657
R1922	S546	S596	S660-S662
R3296	S547	S598-S603	S664-S666
R3314	S549	S605	S668
R3330	S550	S607	S670-S672
R3349	S553	S608	S675-S677
S21	S556-S563	S611-S620	S679-S682
S431	S565	S623-S626	S684-S688
S513	S566	S631-S633	S691-S694
S515	S568-S571	S637	
S518	S573	S638	
S521		S640-S644	

2. Modifiser alle øvrige Schweizer eller Hughes halerotorer i henhold til Schweizer Installation Instructions No. CKP-C-40, Kit No. SCA-269-K-056, "Installation of Rivets in Tail Rotor Abrasion Strip", eller Part III Schweizer Service Information Notice N-183.3, datert 15.09.89, eller senere revisjoner av disse.
3. Foreta visuell kontroll av bladene som er modifisert i henhold til pkt. 1 og 2 i denne LDP, med spesiell vekt på sprekker eller sår langs hele lengden av slitebeleggets (abrasion strip) feste og på bladspissen.

Anm.: For luftfartøy i bruksområde "KLUBB/PRIVAT" kan pkt. 3 i denne LDP utføres av eier/bruker.

forts;

30.4.91

| 53A/89

forts;

4. Dersom sprekker eller sår oppdages ved utførelse av pkt. 3 i denne LDP, skal slitebeleggets feste undersøkes med forstørrelsesglass (min. 10 x forstørrelse). Dersom det oppdages antydning til svikt i innfestningen av slitebelegget (bond separation), skal halerotorbladet undersøkes med penetrerende væske, eller tilsvarende metode og "taptest" i henhold til Schweizer Service Information Notice N-183.3, datert 15.09.89, eller senere revisjoner av denne; før første flyging.
5. Skift ut alle halerotorblader med løsnet slitebelegg før første flyging.

Anm.: Halerotorblader som er produsert av Schweizer og som har dato for påliming av slitebelegget fra 15.09.89 eller senere, er fritatt fra denne LDP.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

- Pkt. 1.: Før første flyging etter 30.4.91
- | Pkt. 2 : Innen 100 driftstimer etter 30.4.91
- Pkt. 3 : Før første flyging hver dag etter 30.4.91

Referanse:

FAA AD 89-20-03 R1

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 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.

55/89 UTSKIFTING AV HALEROTORNAV

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas (Hughes) 369D og 369E, som har halerotornav (for firebladet halerotor) med delnr. 369D21700-3.

Påbudet omfatter:

For å unngå utmattingssvikt i halerotoren skal følgende utføres:

1. Ta av halerotornav med delnr. 369D21700-3 og serienr. 196 t.o.m. 251. Kontroller visuelt for brennmerker etter elektrisk overslag og for sprekker ved hjelp av penetrerende væske.

Dersom brennmerker eller sprekker oppdages skal navet skiftes ut med luftdyktig del før første flyging.

Anm.: McDonnell Douglas Service Information Notice DN-160 og EN-50 omhandler samme sak.

2. Ta av halerotornav med delnr. 369D21700-3 og serienr. 1 t.o.m. 195. Kontroller visuelt for brennmerker etter elektrisk overslag og for sprekker ved hjelp av penetrerende væske.

Dersom brennmerker eller sprekker oppdages skal navet skiftes ut med luftdyktig del før første flyging.

3. Før installasjon av lagrede halerotornav med delnr. 369D21700-3 og serienr. 1 t.o.m. 251, skal disse kontrolleres visuelt for brennmerker etter elektrisk overslag og for sprekker ved hjelp av penetrerende væske.

Dersom brennmerker eller sprekker oppdages tillates enheten ikke tatt i bruk.

4. Rapportert funn av halerotornav med brennmerker eller sprekker innen ti dager etter utførelse av denne LDP, til Luftfartsverket, Avd for luftfartsinspeksjon, LF2N.

Tid for utførelse:

Pkt. 1.: Innen 10 timers gangtid etter 5.2.90.

Pkt. 2.: Innen 100 timers gangtid etter 5.2.90.

Referanse:

FAA AD 89-20-02

5.2.90

MERK!

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

|009/90 SPREKKONTROLL

Påbudet gjelder:

Hughes (MDHC): Modellserie 369 med hovedrotor "Collective Tube" delnummer (P/N) 369A7009-BSC; "Longitudinal Control Tube" P/N 369A7011-BSC; "Lateral Control Tube" P/N 369A7012-BSC og halerotor "Control Tube" P/N 369A7007-BSC installert.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i de ovenfor nevnte deler på grunn av materialutmattning, skal følgende utføres:

1. Demonter og kontroller hver hovedrotor "Collective Tube" P/N 369A7009-BSC; "Longitudinal Control Tube" P/N 369A7011-BSC; "Lateral Control Tube" P/N 369A7012-BSC og hver halerotor "Control Tube" P/N 369A7007-BSC i den krympede ende for sprekker.

- 1.1 Dersom utvendige sprekker blir funnet skal delen skiftes ut med luftdyktig del.

Anm.: Part I i McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC) Service Information Notice (SIN) DN-158.1, EN-48.1, FN-36.1 og HN-217.1 omhandler denne sak.

2. Deler nevnt i pkt. 1 som tas ut av lager skal inspiseres for sprekker i den krympede ende. Deler med sprekker skal kasseres.
3. Demonter og kontroller hver hovedrotor "Collective Tube" P/N 369A7009-BSC; "Longitudinal Control Tube" P/N 369A7011-BSC; "Lateral Control Tube" P/N 369A7012-BSC og hver halerotor "Control Tube" P/N 369A7007-BSC som nevnt i pkt. 1. Skift ut sprukne rør med BASIC (BSC) delnr. med tilsvarende FAA godkjent -5 konfigurasjon. Modifiser de gjenværende BASIC (BSC) rør til den FAA godkjente -5 konfigurasjon.

Anm.: Part II i MDHC SIN DN-158, EN-48, FN-36 og HN-217 omhandler denne sak.

Tid for utførelse:

Pkt.1: Innen 25 flytimer etter 10.05.90, og deretter med intervaller ikke overstigende 100 flytimer inntil pkt.3 er utført.

Pkt.1.1 og 2: Før installering.

Pkt.3: Innen 600 flytimer etter 10.05.90.

Referanse:

FAA AD 89-23-14

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 26

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

|016/90 KONTROLL AV MOTOR-TRANSMISJON DRIVAKSELKOBLING

Påbudet gjelder:

MDHC (Hughes): 369 serie.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig svikt i helikoperets "Engine-to-Transmission Drive-shaft Coupling", skal følgende utføres:

1. Kontroller koblingene, MDHC delnummer P/N 369H5660, for å fastslå serienummeret.
2. Skift ut koblinger, P/N 369H5660, som har serienummer f.o.m 5200 t.o.m 5309, med luftdyktig del.

Anm.1: MDHC Service Information Notice (SIN) HN-216, DN-157, EN-47 og FN-35, datert 5.4.89, omhandler denne sak.

Anm.2: Ikke luftdyktige koblinger tatt ut av tjeneste og i delelager bør merkes som ikke-luftdyktig. Ikke luftdyktige koblinger bør fjernes fra delelager i samsvar med MDHC SIN HN-216, DN-157, EN-47 og FN-35, datert 5.4.89.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer eller 120 dager etter 10.05.90, det som kommer først.

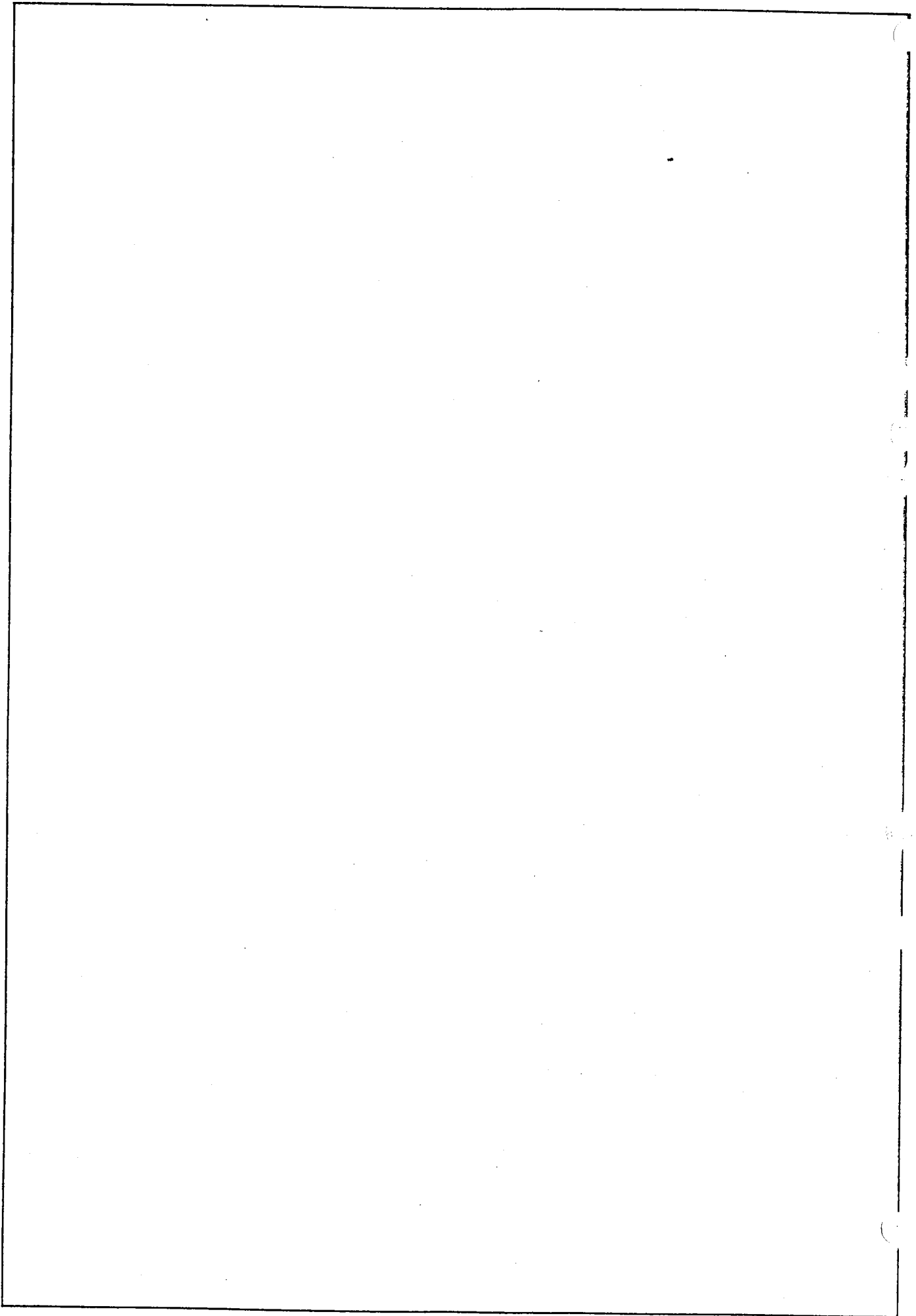
Referanse:

FAA AD 90-01-08

10.05.90

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.



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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 27

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.

|027/90 KONTROLL AV THROTTLEKABLER

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corp. (Hughes):

269A, 269A-1, 269B og 269C; serienr. 0004 t.o.m 0819, samt helikoptere med serienummer etter 0819 som har fått "Throttle" kabler skiftet ut.

Påbudet omfatter:

For å hindre tap av "Throttle" kontroll, skal følgende tiltak utføres :

1. Identifiser, kontrollér og erstatt "Throttle" kabelenheter i henhold til følgende fremgangsmåte:
 - 1.1 Kontroller om kabelenheten har endestykker ("Fittings") av aluminium på følgende måte:
 - 1.1.1 Sjekk begge ender av kabelen med en magnet for å kontrollere om de er magnetiske. Kabler som har magnetiske endestykker (magneten tiltrekkes av endestykket) trenger ikke hardhetstesten spesifisert i etterfølgende pkt. 1.1.2. For disse kabelenheter skal pkt. 1.1.2 hoppes over og kontrollen fortsettes i.h.t etterfølgende pkt. 1.2.
 - 1.1.2 Dersom magneten ikke tiltrekkes av endestykket, skal en hardhetstest, Rockwell, utføres. Dersom Rockwell hardhet er mindre enn B-85, skal kabelen erstattes med en kabelenhet med endestykker i presset ("Swaged") stål i samsvar med pkt. 3 i denne LDP før første flyging. Utførelse av hardhetstesten krever at "Throttle" kabelenheten demonteres fra helikopteret i samsvar med standard vedlikeholdsinstrukser.
 - 1.2 Sjekk begge ender av kabelen visuelt for å bestemme om den har gjengede eller pressede endestykker i stål.

Anm.: Throttlekabler som har pressede endestykker kan identifiseres ved seks jevnt fordelte flater rundt endestykket. Gjengede throttlekabler har sylindrisk (ingen flate punkter) overflate.

- 1.3 Dersom kabelen har pressede endestykker, i følge foregående pkt. 1.1 og 1.2, er ytterligere tiltak ikke nødvendige, bortsett fra følgende tekst som skal føres inn i luftfartøyets dokumentasjon:

"THROTTLE CABLE WITH SWAGED STEEL END FITTINGS INSTALLED"

forts; 10.05.90

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.

027/90

forts;

- 1.4 Dersom kabelen har gjengede endestykker, i følge foregående pkt. 1.1 og 1.2, skal en kontroll før neste flyging, samt gjentatte daglige kontroller i henhold til pkt. 2 i denne LDP utføres inntil kabelen er skiftet ut i samsvar med instruksjoner i det etterfølgende pkt. 3.
- 2. Utfør en visuell kontroll av throttlekabelenheter med gjengede endestykker som følger:
 - 2.1 Sjekk kabelens endestykker for tilstand og sikker innfesting. Dersom unormaliteter eller skade blir observert, skal kabelen skiftes ut i samsvar med pkt. 3 i denne LDP.
 - 2.2 Sjekk visuelt, ved hjelp av lykt, kabelens støtstenger (push rods) for synlige gjenger nær endestykket i kabelens begge ender.

Anm.: Kabelens støtstang er den bevegelige stangen som er festet direkte til kabelens endestykke ("Lug").

- 2.3 Dersom det er synlige gjenger, skal kabelenheten skiftes ut før neste flyging i samsvar med pkt. 3 i denne LDP.
- 3. Dersom ikke allerede utført i følge pkt. 1 og 2, skal alle kabelenheter med gjengede endestykker skiftes ut med kabelenheter som har endestykke i presset stål. Luftdyktige enheter har følgende delnummer:

<u>Model</u>	<u>Swaged Steel Cable Assembly Part Numbers (P/N)</u>
269A	269A4683-9
269A-1	269A4683-9
269B	269A4683-7
269C	269A4683-7

- 3.1 Demonter throttlekontrollkabelen (ref. "Basic Helicopter Maintenance Instructions (HMI), paragraf 4-11). Throttlekabelens støtterør ("Support Tubes") må ikke bøyes mer enn 8 grader fra kabelens senterlinje ellers oppstår det fare for at støtterørene deformeres med derav følgende skade på kabelen.

Anm.: Støtterørene er de faste, sylindriske rør ved enden av kabelen gjennom hvilke kabelens støtstenger glir.

- 3.2 Installer P/N 269A4683-7 eller -9 throttlekontrollkabelenhet. Ref. Basic HMI, paragraf 4-11.
- 3.3 Rigg throttlekontrollen. Ref. Basic HMI.
- 3.4 Kontroller og evt. juster tomgangsturtall og -blandingsforhold (Mixture) i samsvar med aktuell vedlikeholdsinstruks. Etter installasjon av de oppgraderte kabelenheter, P/N 269A4683-7 eller -9, er de gjentatte kontroller krevd i pkt. 2 i denne LDP ikke lenger nødvendige.

Anm.: Schweizer SIN N-210, datert 15.4.88, omhandler samme sak.

forts; 10.05.90

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 28

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

027/90

forts; Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 flytimer eller 30 dager etter 10.05.90, det som kommer først.

Pkt. 2: Før dagens første flyging etter 10.05.90.

Pkt. 3: Innen 400 flytimer eller 12 måneder etter 10.05.90, det som kommer først.

Referanse:

FAA AD 90-06-10

037/90 **MULIG RESTRIKSJON I BEVEGELSE AV "CYCLIC CONTROL"**

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corp. (Hughes Helicopter Inc.):

Modell 269C; serienr. 0004 t.o.m 1456.

Påbudet omfatter:

Grunnet mulighet for at festeklemmen for fjærene til nedre, langsgående, "Cyclic Control Rod" kan skli, og dermed hindre full bevegelse av "Cyclic Stick" skal tiltak som beskrevet i Schweizer Service Bulletin (SB) No. B-237, datert 5.4.90, utføres.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Før første flyging etter 11.06.90.

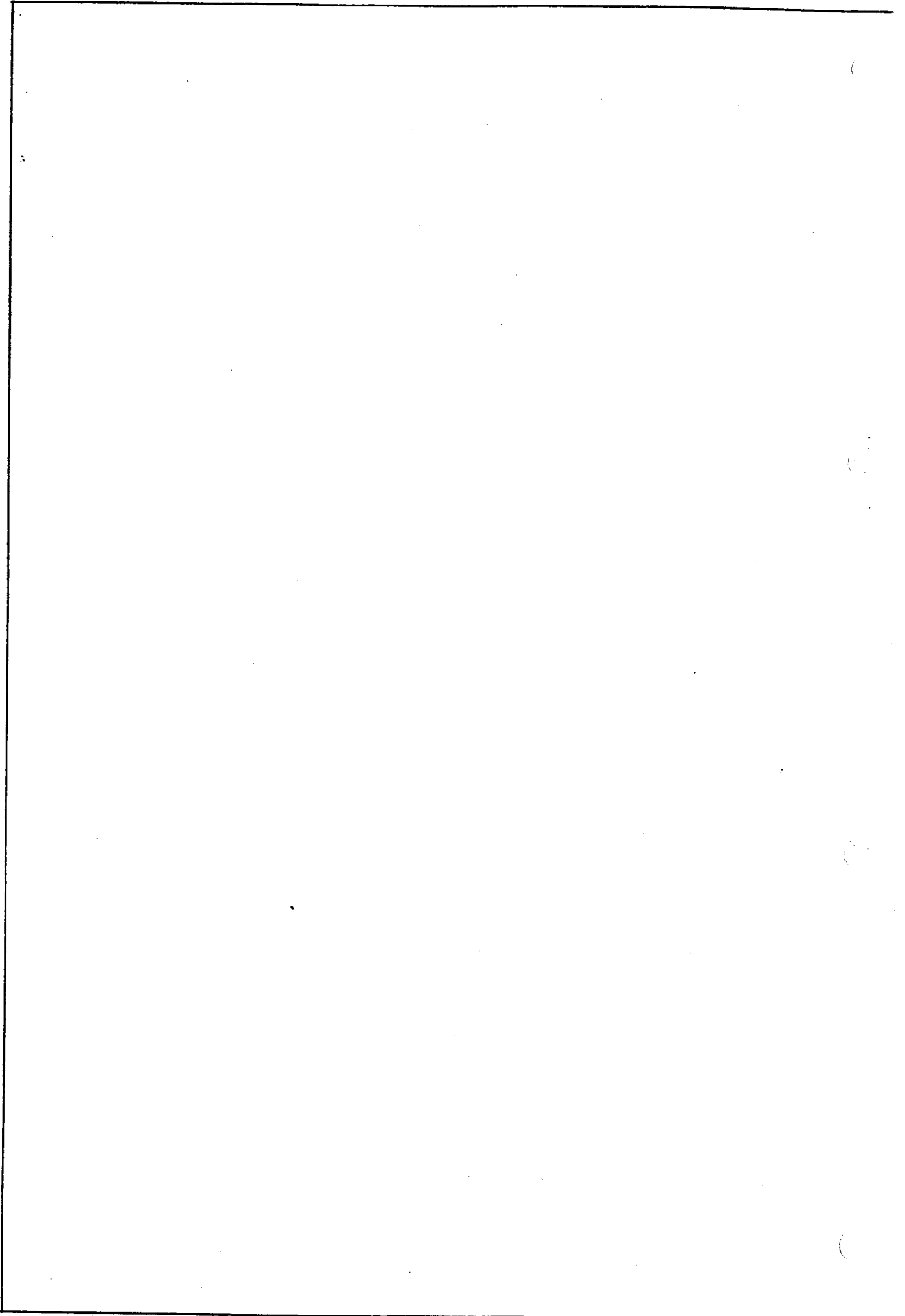
Referanse:

FAA AD 90-09-07

11.06.90

MERK!

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



LUFTFARTSVERKET
Luftfart-administrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 29

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.

|043/90 KONTROLL AV HALEROTORENS "SWASHPLATE BEARING SEALS"

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC) (Hughes):

Modell 369D, E, F og FF; alle serienummer.

Påbudet omfatter:

For å forhindre funksjonsfeil i halerotoren skal følgende tiltak utføres:

1. Kontrollér halerotorens "Swashplate Bearing Assembly" og fastslå om fargen på lagertetningen, P/N 369D21832, er grønn, gul eller svart.
 - 1.1 Dersom lageret har grønn eller gul tetting, skal dette registreres i luftfartøyets dokumentasjon.
- Anm.: Denne engangs kontrollen er beskrevet i Part I i MDHC Service Information Notice (SIN) DN-167, EN-58, FN-46, og kan utføres av fartøysjefen.*
2. For lager med svart tetting som har serienummer 059150-0001 t.o.m. 059150-0692 eller 059150-0734 t.o.m. 059150-0742, eller har uidentifiserbart serienummer, skal følgende tiltak utføres inntil lageret er skiftet ut med luftdyktig del:
 - 2.1 Løsgjør den ytre enden av "Bellcrank".
 - 2.2 Løsgjør "Dust Boot" fra den indre enden av "Pitch" enheten. Dette vil gjøre rotasjon av halerotorens "Swashplate Housing" mulig.
 - 2.3 Samtidig som man med hånden trykker "Pitch Control" huset nedover, skal dette dreies sakte rundt for å kjenne hvor lett og mykt dette roterer. Lageret må rotere jevnt og uten "lugging" for å være aksepterbart. En svak treghetsfølelse med jevne partier imellom, er akseptabelt for ytterlige 10 driftstimer. Dersom tregheten er kontinuerlig, skal lageret skiftes ut med luftdyktig del før neste flyging.
 - 2.4 Monter og lås "Dust Boot" på den indre delen av "Pitch Control" huset.

forts;
17.08.90

MERK!

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

|043/90

forts;

- 2.5 Smør halerotorens "Swashplate Pivot Bearing" med en av de fettyper spesifisert i MDHC "Handbook of Maintenance Instructions".
- 2.6 Montér "Bellcrank" på den ytre del av "Pitch Control" enheten som spesifisert i MDHC "Handbook of Maintenance Instructions".
- 2.7 Dersom et luftdyktig lager med svart tettning, dvs. et lager som har et annet serienummer enn de numre spesifisert i pkt. 2., er installert, eller har blitt installert som erstatning, skal dette merkes med en hvit malingsfleck på utsiden av huset og tiltaket registreres i luftfartøyets dokumentasjon.
- 2.8 Serienummer på nyinstallert lager skal føres inn i luftfartøyets dokumentasjon.

Anm.: Part II i MDHC SIN DN-167, EN-58 og FN-46 omhandler denne inspeksjonsprosedyre.

3. Skift ut ethvert lager med svart tettning som har et av de serienumre nevnt i pkt. 2., eller har uidentifiserbart serienummer.
4. Før installasjon av nye eller erstatningslagre, P/N 369D21832; "Pitch Control Assemblies", P/N 369D21800 el. 369D21820 serien; eller "Tail Rotor Assemblies, P/N 369D21600 el. 369D21610 serien, må fargen på "Swashplate Bearing Seal" fastslås og noteres i luftfartøyets dokumentasjon. Dersom et lager har svart tettning, skal bare de deler som er verifiert til å ha andre serienummer enn de som er nevnt i pkt. 2. installeres.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Pkt. 1: Innen 10 driftstimer etter 17.08.90.

Pkt. 2: Innen 10 driftstimer og deretter med intervaller ikke overstigende 10 driftstimer inntil lageret er skiftet ut.
(Ref. pkt. 2. i denne LDP)

Pkt. 3: Lager som har 290 driftstimer eller mer:

Innen 10 driftstimer på lageret er oppnådd, etter 17.08.90.

Lager som har mindre enn 290 driftstimer:

Innen 300 driftstimer på lageret er oppnådd, etter 17.08.90.

Referanse:

FAA AD 90-12-03

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 30

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

|064/90 MODIFIKASJON OG KONTROLL AV "OVERRUNNING CLUTCH"

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC) (Hughes):

369 serie helikoptere; alle serienummer.

Gjelder helikoptere utstyrt med lastekrok ("Cargo Hook").

Påbudet omfatter:

For å unngå at "Overrunning Clutch" enheten svikter, skal følgende utføres:

1. Demonter "Overrunning Clutch" enheten, delnr. (P/N) 369A5350-BSC, -601, eller -603, dersom noen av disse er installert.

1.1 Installér "Overrunning Clutch Subassembly", P/N 369A5350-41, i clutchenhet P/N 369A5350-BSC, -601, eller -603 eller erstatt clutchenheten med P/N 369A5350-605.

Anm.: Clutch "Subassembly", P/N 369A5350-31, kan modifiseres til P/N 369A5350-41 i samsvar med MDHC Service Information Notice (SIN) nr. DN-164, EN-54, og FN-44, datert 27.10.89. Clutchenheter, P/N 369A5350-BSC, -601, eller -603, kan bli reidentifisert som en -605 clutchenhet etter installasjon av "Clutch Subassembly" P/N 369A5350-41.

2. Kontrollér "Overrunning Clutch" enheten, P/N 369A5350-605, P/N 369A5350-BSC, -601, eller -603 med P/N 369A5350-41 "Subassembly" for tilstand på "Race Inner Clutch", P/N 369A5353-3, "Race Outer Clutch", P/N 369A5352, og "Sprag Assembly", P/N 369D25351.

3. Skift ut "Sprag" enheter, P/N 369D25351 og P/N 369A5364 med luftdyktig del innen en gangtid på 1800 driftstimer er oppnådd.

Anm.: "Manufacturer's Handbook of Maintenance Instruction and the Component Overhaul Manual" omhandler demontering, identifikasjon og installasjon av disse enhetene.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Pkt. 1 og 2: Innen 300 driftstimer eller ved årlige ettersyn etter 02.11.90, det som kommer først.

forts;
02.11.90

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

1064/90

forts; Pkt. 3: Innen en gangtid på 1800 driftstimer er oppnådd.

Referanse:

FAA AD 90-19-02

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 31

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

066A-90 KONTROLL AV HOVEDROTORBLADENES INNFESTNING

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC) (Hughes):

369 serie helikoptere med en eller fler av følgende deler:

1. Hovedrotorbladenheter med delnr. (P/N) som følger:

P/N 369A1100-BSC, -501, -503, -505, -601, eller -603,
P/N 369D21100-BSC, -503, -505, -507, -509, -511, -513, eller -515
P/N 369D21102-BSC eller -501, eller

2. Hovedrotornavets "Lead-Lag Link Assemblies" med delnr. som følger:

P/N 369A1203-BSC, -3, -11,
P/N 369H1203-BSC, -11, -21, -31.

Påbudet omfatter:

For å kunne oppdage sprekker i hovedrotorbladenes festeører, "Blade Attach Lugs" eller i festeørene til hovedrotorens "Lead-Lag Links" skal følgende tiltak utføres:

1. Demonter hovedrotorbladene og foreta kontroll av alle tilgjengelige partier av ovennevnte festeører i henhold til McDonnell Douglas Company Service Information Notices HN-211.2, DN-51.4, EN-42.2 eller FN-31.2, Part 1, datert 15.06.90, eller senere revisjoner av disse. Kontroller foringene, "Blade Attach Pin Hole Bushings", for indikasjoner på at disse er løse.
2. Foreta kontroll av alle tilgjengelige partier av ovennevnte festeører med henblikk på å påvise ødelagte eller sprukne festeører.

Anm.: Kontrollen i pkt.2 kan utføres av pilot forutsatt at denne har fått nødvendig opplæring.

3. Dersom kontrollene i pkt. 1 og/eller 2 resulterer i at ødelagte eller sprukne festeører oppdages, skal angjeldende hovedrotorblad og/eller "lead-lag link" skiftes ut med luftdyktige deler før første flyging.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 driftstimer etter 28.01.92, og deretter med intervaller ikke overstigende 100 driftstimer.

28.01.92

066A/90

forts; Pkt. 2: Innen 25 driftstimer etter pkt. 1 er utført, og deretter med intervaller ikke overstigende 25 driftstimer.

Referanse:

| FAA AD 91-17-04

CANCELLED

072/90 KONTROLL AV HOVEDROTORENS DRIVAKSELPåbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC) (Hughes):

Serie 369, utstyrt med hovedrotordrivaksel delnr. (P/N) 369D25510.

Påbudet omfatter:

For å unngå at "Main Rotor Drive Shaft" P/N 369D25510 svikter, skal følgende tiltak utføres:

Kontroller hovedrotordrivakselens sfæriske "Spline" og nærliggende områder visuelt i samsvar med Hughes Service Information Notices (SIN) DN-99, datert 30.11.81; FN-4, datert 29.7.83; eller MDHC SIN EN-4, datert 29.4.83.

Deler med sprekkdannelser skal skiftes ut med luftdyktig del før første flyging og gjentatte kontroller utføres til tider som spesifisert i denne LDP.

Anm.: Levetiden på drivakselen er satt til 3410 driftstimer.

Drivakselens levetid på modell 369F og FF er satt til 3410 driftstimer, og for modell 369D og E er den satt til 5020 timer.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Modell 369D: Innen en total drivakselgangtid på 300 timer er oppnådd, eller innen 25 driftstimer etter 17.12.81, og deretter med intervaller ikke overstigende 300 timer.

Modell 369E og F: Innen en total drivakselgangtid på 300 timer er oppnådd, eller innen 25 driftstimer etter 28.2.91, og deretter med intervaller ikke overstigende 300 timer.

Referanse:

FAA AD 81-26-01 R1

28.01.92

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES - 32

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

|080/90 KONTROLL AV "MAIN ROTOR TRANSMISSION DRIVE"

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (MDHC) (Hughes):

369D, 369E og 369F/FF; alle serienummer.

Påbudet omfatter:

For å hindre mulig svikt i hovedrotorens kraftoverføring, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller MS21250-04036 boltene som holder støvdekselet, P/N 369D25174. Fjern alle bolter som er merket som "Unacceptable" i vedlegg 1, fig. 1., og erstatt disse med MS21250-04038 bolter med en lengde på 2.887" +/- 0.010" (73.33 mm +/- 0.25 mm).
 2. Kontroller lengden på den del av gjengene som stikker på utsiden av H14-4 mutteren. Dersom det ikke er minst to hele gjenger inkludert avfasingen som stikker på utsiden (minimum 0.071" / 1.80 mm), skal disse boltene skiftes ut med MS21250-04038 bolter. Dra til boltene med et moment på 50-70 tommepond. Verifiser at minst to hele gjenger, inkludert avfasingen, stikker på utsiden (minimum 0.071" / 1.80 mm). Dersom mer enn fire gjenger stikker på utsiden skal det legges enten en AN960C416L eller en AN960C416 skive under mutteren.
- Fjern og installer delene i samsvar med fabrikantens instruksjoner.
3. Merk "Main Transmission Data Plate" med en hvit prikk for å indikere at enheten er blitt kontrollert og omarbeidet i samsvar med fabrikantens instruksjoner, og utførelsen av denne LDP skal føres inn i luftfartøyets tekniske dokumentasjon.

Anm.: MDHC "Service Information Notice". (SIN) DN-166.1, EN-57.1 og SIN FN-45.1, datert 14.3.90 eller senere revisjoner, omhandler samme sak.

Tid for utførelse:

Innen 300 driftstimer etter 28.2.91, eller neste årlige ettersyn, eller neste gang "Main Transmission" fjernes, det som kommer først.

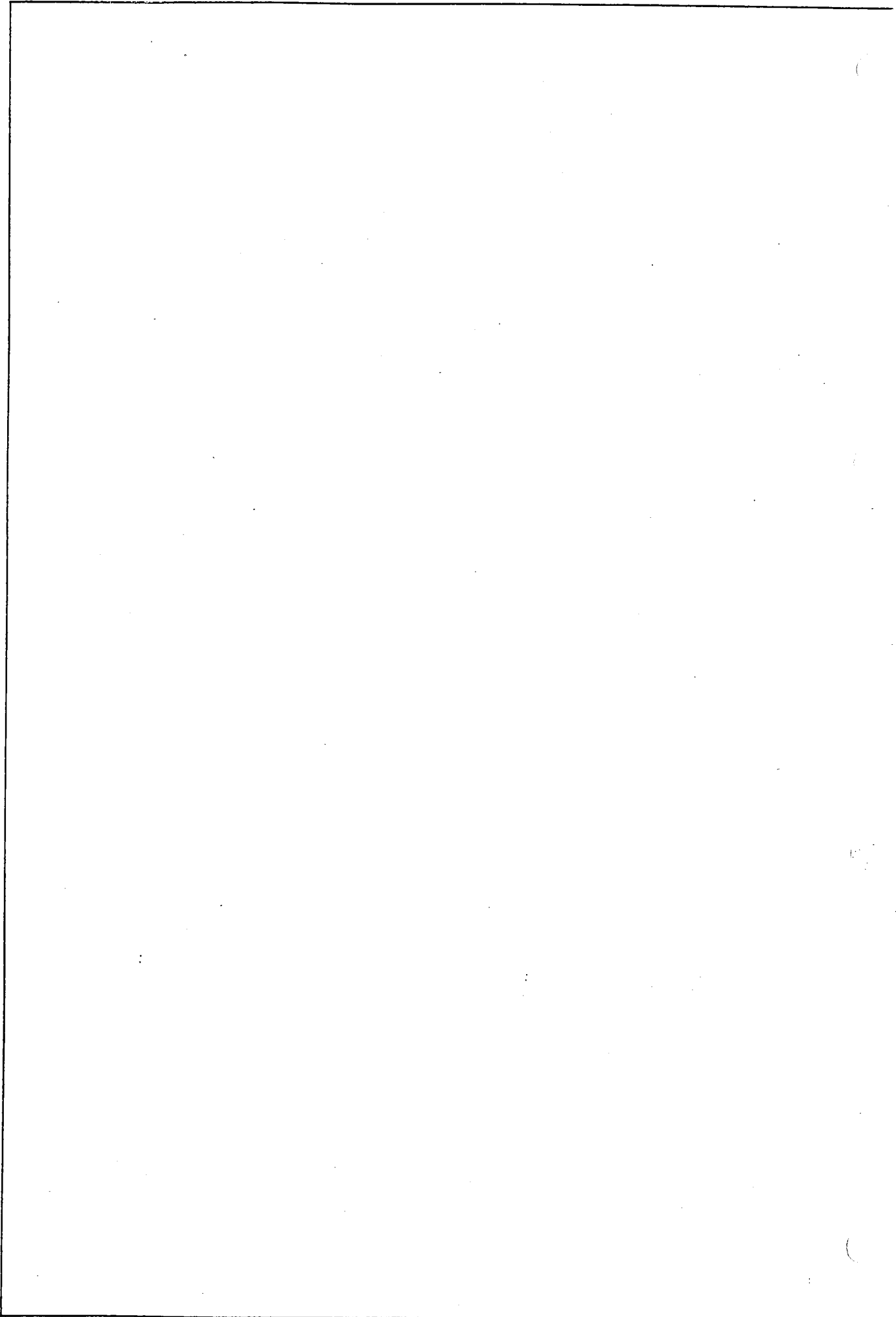
Referanse:

FAA AD 90-24-07

28.2.91

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.



VEDLEGG TIL LDP 080/90 HUGHES-32

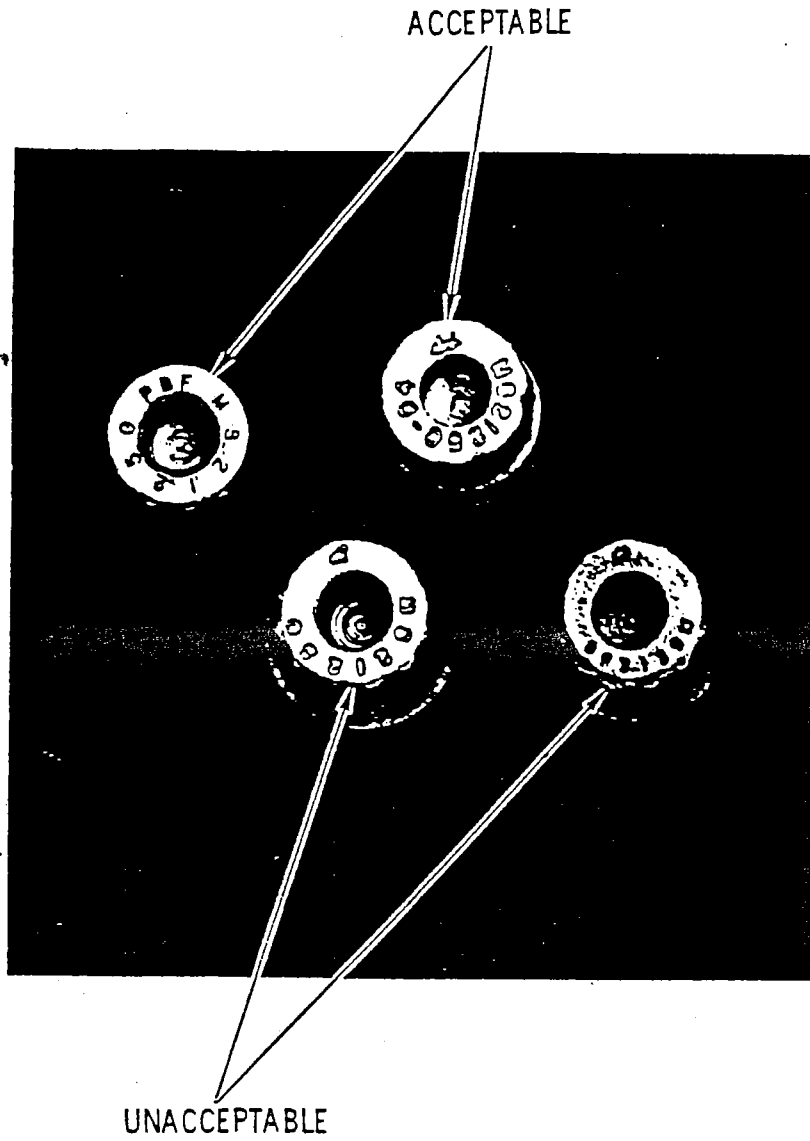


Figure 1. Inspection/Definition of Bolt Heads.

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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-
FARTØY

HUGHES-33

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

91-013 INNFESTNING AV HALEBOM

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corp. (Hughes Helicopter Inc.):

Modell 269C, som har halebom med magnesium "center attachment fitting"
P/N 269A2324-7.

Påbudet omfatter:

For å sikre halebommens innfestning skal "center attachment fitting" av magnesium (delnr. 269A2324-7) kontrolleres og skiftes ut i henhold til Schweizer Service Bulletin nr. B-239, datert 8.10.90, eller senere revisjoner av denne.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 30.04.91, og deretter gjentatte kontroller og utskiftning som angitt i Schweizer SB B-239.

Referanse:

FAA AD 91-05-18

30.04.91

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.

91-016 KONTROLL AV HALEROTORBLADERPåbudet gjelder:

Alle helikoptre i McDonnell Douglas Helicopter (Hughes) 369-serien

Påbudet omfatter:

For å sikre at det ikke er sprekker i halerotorbladene rotende og at veggene har korrekt tykkelse, skal McDonnell Douglas Helicopter Company Service Information Notice Nr. HN-230.1, DN-177.1, EN-68.1 og FN-55.1, datert 1.3.91, eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Part I i SIN HN-230.1, DN-177.1, EN-68.1 og FN-55.1:

Innen 8 timers gangtid etter 05.07.91, og deretter før første flyging hver dag inntil Part II er utført.

Part II i SIN HN-230.1, DN-177.1, EN-68.1 og FN-55.1:

Innen 100 timers gangtid etter 05.07.91.

Referanse:

FAA AD 91-08-02

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)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
HUGHES-34

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

92-031 KONTROLL AV HALEROTORBLAD

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (Hughes) modell 369 (YOH-6A), 369A (OH-6A); 369H, HE, HS, HM; 369D, E, F og FF, utstyrt med følgende halerotorblad med limte slitebelegg (abrasion strips) installert ved produksjon:

Delnr.: 421-088-BSC; 369A1613-7, -503, -505; 369D21606-BSC; 369A21613-11, -21, -31, -41, -51; 369A21615-BSC, -21.

Samt følgende blader hvor slitebelegget er montert i ettertid: 369A1613-BSC, -3, -501; 369D21606-503; 369A21613-BSC.

Anm.: Bokstavtillegg i siste ledd av delnummeret (f.eks "M" eller "M-STC") unntar ikke halerotorbladet fra utførelse av denne LDP.

Påbudet omfatter:

For å unngå tap av halerotorkontrollen som følge av at slitasjebelegget på halerotorbladene løsner, skal følgende utføres:

1. Kontroller visuelt limfugens langs hele lengden av hvert halerotorblad for eventuelle tegn til svikt i limingen. Dersom slike tegn påvises, skal pkt. 2 i denne LDP utføres.

Anm.: Før helikoptre med bruksområde "privat" eller "klubb" kan denne undersøkelsen utføres av eier/bruker.

2. Følgende tiltak skal utføres, før første flyging, dersom svikt i limingen mistenkes:

- a) Avmonter halerotorbladet og forta "dye penetrant" og "tap test" i henhold til helikopterets aktuelle "Maintenance Manual" for å sikre at slitebelegget er forsvarlig festet.

Anm.: MDHC Service Information Notice; HN-197.2, DN-130.2, EN-19.2 og FN-17.1, datert 23.3.87, omhandler kontrollene som er foreskrevet i pkt. 1 og 2 i denne LDP.

- b) Dersom svikt i limingen bekreftes, skal bladet fjernes og skiftes ut med et som er luftdyktig, før første flyging.

3. Utfør følgende tiltak:

- a) Foreta visuell kontroll av hele limfugen ved hjelp av forstørrelsesglass (minst 10 X forstørrelse), uten å fjerne bladet fra halerotoren.

20.05.92

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

- 92-031 3. b) Dersom limsvikt mistenkes, men ikke kan bekreftes ved kontroll i henhold til pkt. 3 a) i denne LDP, skal kontroll som foreskrevet i pkt. 2 a) utføres.
- c) Dersom svikt i limingen bekreftes, skal bladet fjernes og skiftes ut med et som er luftdyktig, før første flyging.

Anm.: MDHC Service Information Notice HN-232, DN-179, EN-70 og FN-57, datert 27.9.91, Part I, paragraph (b), omhandler denne kontrollen.

4. Skift ut alle halerotorblader med slitebelegg uten "failsafe" nagler, med nye som har "failsafe" nagler i henhold til Part II i MDHC Service Information Notice HN-232, DN-179, EN-70 og FN-57, datert 27.9.91.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 52A/86.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Før første flyging hver dag, inntil slitebelegg med to nagler er installert i henhold til pkt. 4 i denne LDP.
- Pkt. 3: Innen 25 timers gangtid etter 20.05.92, dersom ikke utført i løpet av de siste 100 timer. Deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom inntil pkt. 4 i denne LDP er utført.
- Pkt. 4: Innen 300 timers gangtid etter 20.05.92.

Referanse:

FAA AD 92-02-15

20.05.92

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT
FARTØY

HUGHES - 35

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

92-076 KONTROLL AV HOVEDROTORENS DRIVAKSEL

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation (Hughes): 269A, A-1, B og C.

Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i hovedrotorens drivaksel, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller hovedrotorens drivaksel for sprekker, skjevheter, korrosjon eller andre overflateskader i samsvar med Schweizer Service Bulletin (SB) B-255, datert 27.10.92, før første flyging, hver gang følgende inntreffer:
 - 1.1 Overdrevene vibrasjoner oppstår i hovedrotoren, eller gjentatt bruk av hovedrotor "track and balance" prosedyrer ikke korrigerer for vibrasjoner, ut-av-balanse eller ut-av-"track" tilstand;
 - 1.2 Regelmessige eller et unormalt antall av justeringer, eller begge deler er nødvendige til "track and balance" av hovedrotoren; eller
 - 1.3 Hovedrotorens drivaksel er blitt demontert.
2. Dersom inspeksjonen påkrevd under punkt 1 i denne LDP avdekker en ikke luftdyktig hovedrotordrivaksel, skal denne byttes ut før første flyging, med en luftdyktig i samsvar med Schweizer Service Bulletin B-255, datert 27.10.92.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Før første flyging etter 01.01.93.

Referanse:

FAA AD 92-25-14.

01.01.93

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
Luftfartinspeksjonen
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : (02) 84 20 00
Telefax : (02) 84 23 91
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 36

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

93-004 KONTROLL AV HALEROTORBLAD

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (Hughes) modell 369, 369A (OH-6A); 369H, HE, HS, HM; 369D, E, F og FF, utstyrt med følgende halerotorblad med limte slitebelegg (abrasion strips) installert ved produksjon, men uten nagler som beskrevet i pkt. 3 i denne LDP:

Delnr.: 421-088; 369A1613-7, -503, -505; 369D21606; 369D21613-11, -31, -41, -51; 369D21615, -21.

Samt følgende blader hvor slitebelegger er montert i ettertid: 369A1613-3M; og alle disse som har et bokstavtillegg i siste ledd av delnummeret (f.eks. "M" eller "M-STC").

Påbudet omfatter:

For å unngå tap av halerotorkontrollen som følge av at slitasjebelegget på halerotorbladene løsner, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller visuelt limfugene langs hele lengden av hvert halerotorblad for eventuelle tegn til svikt i limingen.
2. Dersom svikt i limingen mistenkes, skal følgende tiltak utføres før første flyging:
 - a) Avmonter halerotorbladet og foreta "dye penetrant" og "tap test" i henhold til helikopterets aktuelle "Maintenance Manual" for å sikre at slitebelegget er forsvarlig festet.

Anm.: MDHC Service Information Notice; HN-197.2, DN-130.2, EN-19.2 og FN-17.1, datert 23.03.87, omhandler kontrollene som er foreskrevet i pkt. 1 og 2 i denne forskrift.

- b) Dersom svikt i limingen bekreftes, skal bladet fjernes og skiftes ut med et som er luftdyktig, før første flyging.
3. Utfør følgende tiltak:
 - a) Inspeksjon i samsvar med pkt. 2 i denne forskrift utføres. Dersom ingen tegn til at svikt i limingen eksisterer, skal "failsafe" nagler monteres i samsvar med Part II i MDHC Service Information Notice HN-232, DN-179, EN-70 og FN-57, datert 27.09.91.
 - b) Dersom svikt i limingen eksisterer, skal bladet fjernes og skiftes ut med et som er luftdyktig, før første flyging.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 92-031.

01.02.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Tid for utførelse:

1. Før første flyging hver dag, inntil to nagler er installert i henhold til pkt. 3 i denne forskrift.
3. Innen 25 timers gangtid etter 01.01.93, eller innen 7 dager etter 01.02.93; det som kommer først.

Referanse:

FAA AD 92-22-14.

CANCELLED

01.02.93.

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
HUGHES - 37

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

93-037 KONTROLL AV "CLUTCH CONTROL SPRING ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation og Hughes Helicopter Inc. modell:
269A, 269A-1, 269B, 269C og TH-55A utstyrt med aluminium "spring retainer" P/N
269A5452, 269A5452-3, 269A5452-5 eller 269A5483-7.

Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i "clutch control spring assembly" skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en visuell inspeksjon av "clutch control spring assembly" og kontroller for slitasje og sikkerhet i samsvar med Part I, pkt. a(2) i Schweizer Service Bulletin 256.1, datert 20.01.93.
2. Dersom slitasje oppdages under inspeksjonen påkrevd i pkt. 1 i denne LDP, demonter og kontroller "clutch control spring assembly" og skift ut de deler som ikke er luftdyktige med luftdyktige deler i samsvar med Part I b, i Schweizer Service Bulletin 256.1, datert 20.01.93.

Tid for utførelse:

1. Innen 5 flytimer etter 01.05.93, deretter med intervaller ikke overstigende 100 flytimer.
2. Før første flyging.

Referanse:

FAA Priority AD 93-03-01.

01.05.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

CANCELLED

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartsinspeksjonen
Postboks B124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tigr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTØRDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 38

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

93-055 KONTROLL AV BRENNSTOFFPUMPENS "DRAIN TUBE ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation and Hughes Helicopters, Inc.:

Modell: Alle 269A med innsprøytningmotorer.

Alle 269A-1

Alle 269B

269C S/N 0004 t.o.m. 1480 og 1482 t.o.m. 1486, som er utstyrt med en motordreven brennstoffpumpe "drain tube assembly" P/N 269A8326-95.

Påbudet omfatter:

For å hindre at motorens "throttle control linkage" bevegelser blir begrenset og kommer i konflikt med "tube assembly", skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller lengden av "tube assembly", P/N 269A8326-95, i samsvar med Part 1 i Schweizer Aircraft Corporation Service Bulletin (SSB) B-235.1, datert 20.03.92. Dersom lengden på "tube assembly" er mindre enn 7,5", skal det installeres nytt "tube assembly" med "clamp", P/N MS21333-98, i samsvar med Part III i SSB B.235.1., datert 20.03.92.
2. Kontroller "tube assembly" for sikker operasjon og at den ikke kommer i konflikt med "throttle control linkage" som følger:
 - 2.1 Beveg "throttle linkage" fra helt åpen til helt stengt for å kontrollere at "tube assembly" ikke er løs og ikke kommer i konflikt med bevegelsene til "throttle linkage".
 - 2.2 Dersom "tube assembly" kommer i konflikt med "throttle linkage", skal følgende tiltak utføres før videre flyging:
 - 2.2.1 Installer "tube assembly", P/N 269A8326-235, med "clamp" P/N MS21333-98, i samsvar med Part III i SSB B-235.1, datert 20.03.92; eller
 - 2.2.2 Sikre "tube assembly", P/N 269A8326-235, i samsvar med Part II b i SSB B-235.1, datert 20.03.92, og utfør de repetitive kontrollene foreskrevet under dette punkt.
3. Skift ut "tube assembly" P/N 269A8326-95, med en utbedret "tube assembly", P/N 269A8326-235, samt "clamp", P/N MS21333-98, i samsvar med Part III i SSB B-235.1, datert 20.03.92.

01.07.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Anm.: Utførelse av pkt. 3. opphever pkt 1. og 2. i denne LDP.

Tid for utførelse:

1. Innen 5 flytimer etter 01.07.93.
2. Innen 5 flytimer etter 01.07.93, deretter gjentatte kontroller ikke overstigende 25 flytimer.
3. Innen 30.01.94.

Referanse:

FAA AD 93-05-11.

01.07.93

LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartstilsynet
Postboks B124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tigr : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 enfb n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 39

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

93-059 HUGHES HELIKOPTER MED "EXTERNAL CARGO CONTAINER KIT"

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company And Hughes Helicopters:

Modell: 369D, 369E, 369F, 369HE og 369HS, utstyrt med Gajon Associates, LTD (Viking Helicopters Limited) Supplemental Type Certificate (STC) No. SH1134EA "external cargo container kit (baggage pod)", med eller uten "auxiliary fuel system".

Påbudet omfatter:

For å hindre kritiske "yaw" vibrasjoner under nedstigning, skal følgende tiltak utføres:

1. Installer et skilt på instrumentpanelet så nær fartsmåleren som praktisk mulig med følgende tekst:

BAGGAGE POD INSTALLED

V_{ne} -90 KIAS IN POWERED DESCENT (>1000fpm) OR IN AUTOROTATION

2. Følgende tekst skal tilføyes Operating Limitations Section i Flight Manual Supplement for "baggage pod":

AIRSPPEED LIMITS

V_{ne} is 90 KIAS in moderate rates of powered descent (greater than 1000 fpm) or in autorotation with baggage pod installed.

3. Følgende tekst skal tilføyes Emergency and Malfunction Procedures Section i Flight Manual Supplement for "baggage pod":

ENGINE FAILURE AT HIGH CRUISE SPEED

NOTE: At speeds in excess of 90 KIAS in stabilized moderate descents (greater than 1000 fpm) or in autorotation, the lateral directional handling of the helicopter is degraded. Yaw oscillation may occur and persist, and there is a tendency for the pilot to overcontrol.

- *Adjust collective pitch according to altitude and airspeed to maintain rotor speed between 410 and 508 RPM.*
- *Apply pedal pressure as necessary to control aircraft yaw.*
- *Adjust cyclic control as necessary to reduce airspeed to 90 KIAS or less as collective is lowered and stabilized autorotation is achieved.*

01.08.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

NOTE: See basic rotorcraft Flight Manual for recommended minimum rate of descent and maximum glide distance power-off speeds.

Anm.: Gjennomførelse av pkt. 2 og 3 i denne LDP kan utføres ved å ta kopi av de aktuelle avsnittene og sette dem inn i Operating Limitations Section og Emergency Procedure Section til Flight Manual Supplement.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 01.08.93.

Referanse:

FAA AD 93-07-10.

01.08.93

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY
HUGHES - 40

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

93-084 KONTROLL AV HOVEDROTORENS DRIVAKSEL

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation and Hughes Helicopters, Inc:

269A, 269A-1, 269B, 269C og TH-55A, som har hovedrotordrivaksel med serienummer P/N 269A5305-3 og -11.

Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i hovedrotorens drivaksel, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller hovedrotorens drivaksel, P/N 269A5305-3 og 269A5305-11, bortsett fra de som har serienummer med prefix "SZ" eller "ZS", for sprekker, skjevheter, korrosjon eller andre overflateskader, med røntgen eller den ikke-destruktive kontrollen beskrevet i Part 1 i Schweizer Service Bulletin B-255.1, datert 01.02.93.
2. Kontroller alle hovedrotordrivaksler før installasjon på helikopter i samsvar med Part 1 i Schweizer Service Bulletin B-255.1, datert 01.02.93.
3. Bytt ut alle ikke luftdyktige hovedrotordrivaksler med luftdyktige før videre flyging.
4. Hovedrotordrivakselen skal kontrolleres før videre flyging dersom vibrasjoner oppstår som ikke lar seg rette opp ved "track and balance" prosedyrer, eller dersom hovedrotorens "track and balance" prosedyrer er påkrevd mer enn en gang i et 25 timers intervall.

Tid for utførelse:

1. Hovedrotordrivaksel med serienummer S/N S0001 t.o.m S1111 og andre drivaksler uten "S" i serienummerets prefix som har mindre enn 1100 flytimer:
 - a. Neste gang drivakselen demonteres;
 - b. Innen 600 flytimer etter 01.12.93;
 - c. Innen 1200 flytimer er oppnådd; eller
 - d. Innen 01.12.94, det som kommer først.

Hovedrotordrivaksel med serienummer S/N S0001 t.o.m S1111 og andre drivaksler uten "S" i serienummerets prefix som har mer enn 1100 flytimer:

- a. Innen 100 flytimer etter 01.12.93;
- b. Neste gang drivakselen demonteres; eller
- c. Innen 01.12.94, det som kommer først.

01.12.93

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Hoverrotordrivakselen til modell 269C, som har S/N S1112 eller høyere, uansett antall flytimer:

- a. Innen 25 flytimer etter 01.12.93;
- b. Neste gang drivakselen demonteres; eller
- c. Innen 01.12.94, det som kommer først.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 92-076.

Referanse:

FAA AD 93-14-06.

CANCELLED

01.12.93

LUFFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Luftfartsinspeksjonen
Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo
Telefon : 22 94 20 00
Telefax : 22 94 23 91
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Teleks : 71032 onfb n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 41

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

94-004 KONTROLL AV DRIVAKSEL

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation og Hughes Helicopters, Inc, følgende helikoptermodeller:

269A, 269A-1, 269B, 269C og TH55A.

Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i helikopterets drivaksel, skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør Part II i Schweizer Aircraft Corporation Service Bulletin B-257.1, datert 21.05.93, som gjelder tachometer merking.

Anm.: Figur B-257.1-2 indikerer posisjonen for det hvite "slippage" merket på glasset og rammen rundt glasset.

- 1.1 Utfør en visuell kontroll av akselen for sprekker, maskineringsspor, merker etter fabrikerings, overflatedefekter samt mangel på rengjøring etter "grinding", i samsvar med Part I i SB B-257.1, datert 21.05.93.

Anm.: Mangel på rengjøring av akselens overflate framtrer som ujevn glatthet på overflaten. Overflatens glatthet kan variere fra aksel til aksel.

2. Drivaksler som etter utførelse av pkt 1. og pkt 1.1 i denne LDP blir funnet å være ikke luftdyktige, skal fjernes og erstattes med luftdyktige enheter.

Tid for utførelse:

1. Innen 30 dager eller 100 flytimer etter 01.02.94; det som kommer først.
- 1.1 Innen 30 dager eller 100 flytimer etter 01.02.94; det som kommer først, deretter gjentatte kontroller hver 300 flytime.
2. Før videre flyging.

Referanse:

FAA AD 93-17-13.

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.

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

HUGHES - 42

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

94-010 "FUEL VENT LINE EMERGENCY SHUTOFF VALVE ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company og Hughes Helicopters, Inc, følgende modeller som er utstyrt med "fuel vent line emergency shutoff valve assemblies" P/N 369H8108, 369H8108-501 eller 369H8108-503.

369D
369E, serienr. 0001E t.o.m. 0508E
369F, serienr. 0003 t.o.m. 0091
369FF, serienr. 0003 t.o.m. 0091
369H

Påbudet omfatter:

For å hindre feilaktig høye indikasjoner på drivstoffnivået under flyging, skal følgende tiltak utføres:

1. Ta ut "fuel vent line emergency shutoff valve assembly" fra helikopteret i samsvar med gjeldende modell 369 Maintenance Manual.
2. Kontroller ventilen i samsvar med Part I i McDonnell Douglas Helicopter Company Service Information Notice HN-234, DN-181, EN-73, FN-60, datert 17.01.92.
3. Dersom kontrollen utført i samsvar med pkt. 2 i denne LDP avdekker en feilaktig lukket eller blokkert ventil, skal denne skiftes ut i samsvar med gjeldende modell 369 Maintenance Manual før videre flyging.
4. Installer "fuel vent line emergency shutoff valve assembly" P/N 369H8108-505, eller høyere strek- (dash)-nummer.

Tid for utførelse:

Helikopter med mindre enn 2400 flytimer:

Innen 2500 flytimer er oppnådd, deretter intervaller ikke overstigende 100 flytimer til pkt. 4 i denne LDP er utført.

Helikopter med 2400 flytimer eller mer:

Innen 100 flytimer etter 01.02.94, deretter intervaller ikke overstigende 100 flytimer til pkt. 4 i denne LDP er utført.

Pkt. 4: Helikopter med 2400 flytimer eller mer:

Innen 600 flytimer etter 01.02.94.

01.02.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Helikopter med mindre enn 2400 flytimer:

Innen oppnådde 3000 flytimer.

Referanse:

FAA AD 93-18-05.

01.02.94

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

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 43

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

94-060 KONTROLL AV «BELT DRIVE CLUTCH CONTROL SPRING ASSEMBLY»

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation and Hughes Helicopter, Inc., følgende modeller:

269A, 269A-1, 269B og TH-55A, samt 269C modeller som har serienummer lavere enn S/N 1632.

Påbudet omfatter:

For å hindre at «belt drive clutch control spring assembly» separerer fra «idler pulley assembly», skal tiltak utføres i samsvar med Schweizer Aircraft Corporation Service Bulletin B-256.2, datert 11.06.93.

Tid for utførelse:

Innen 400 flytimer eller 30 dager etter 01.09.94; det som kommer først.

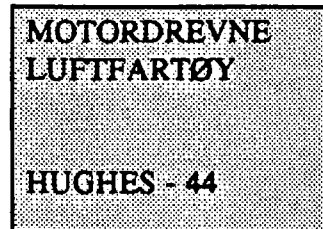
Referanse:

FAA AD 94-13-04.

01.09.94

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.

94-065 KONTROLL/UTSKIFTING AV «LOWER PULLEY BEARINGS»

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation and Hughes Helicopters, Inc.: Modell 269A, 269A-1, 269B, 269C og TH-55A påmontert «lower belt drive pulley» lagre P/N 269A5050-57 eller 269A5050-80.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i «lower pulley» lagre, skal følgende tiltak utføres:

1. Skift ut lager med delnr. 269A5050-57 eller 269A5050-80, som har en total gangtid på 1750 flytimer eller mer. Lagre som har mindre enn 1750 flytimer, skal skiftes ut innen oppnådde 1800 flytimer. Dersom nytt lager med samme delnr. monteres, skal den repetitive kontrollen i pkt. 4 i denne LDP utføres.
2. Helikopter med «sheet metal lower bearing straps», P/N 269A5463--:
 - 2.1 Kontroller «pulley bearings» i samsvar med pkt. a. t.o.m. f. i Part I i Schweizer Aircraft Corporation eller Hughes Helicopters, Inc. Service Information Notice (SIN) N-146.2, datert 07.12.79, og;
 - 2.2 «Shim» (sett inn mellomlegg) «bearing straps» i samsvar med pkt. h.(2) i Part I i SIN N-146.2, datert 07.12.79.
3. Helikopter med «machined lower pulley bearing caps» som er en del av en 269A5573-11 «H»-ramme komponenter:
 - 3.1 Kontroller «caps» og «frame assembly lower bearing bore» i samsvar med pkt. 1. t.o.m. p. i Part I i SIN N-164, datert 07.12.79.
 - 3.1.1 Dersom «out-of-roundness» overskrider 0.001" Total Indicating Reading (T.I.R.), skal «caps» bytte plass og kontrollen, beskrevet under pkt 3.1 i denne LDP, skal utføres på begge disse «caps».
 - 3.1.2 Dersom «out-of-roundness» overskrider 0.001" T.I.R etter at «caps» har byttet plass og er kontrollert på nytt, skal begge «caps» erstattes med to «lower bearing straps, P/N 269A5463 i samsvar med pkt. r. i Part I i SIN N-164, datert 07.12.79. 01.10.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

4. Kontroller «lower pulley bearings» i samsvar med pkt. a. t.o.m. e. i Part III i SIN N-164, datert 07.12.79.
5. Utfør kontroll i samsvar med pkt. 2. eller 3. i denne LDP.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 19/80.

Tid for utførelse:

- 1., 2., og 3. Innen 50 flytimer etter 01.10.94.
4. Innen 300 flytimer etter utførelse av pkt. 2. eller 3. i denne LDP, deretter med 300 flytimers intervaller.
5. Før helikopter påmontert utskiftete «H»-ramme komponenter settes i drift.

Referanse:

FAA AD 94-12-06.

01.10.94

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.

94-068 KONTROLL AV HALEROTORBLAD

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Company (Hughes) modell 369, 369A (OH-6A); 369D, E, F, FF, H, HE, HS og HM, utstyrt med følgende halerotorblad med limte slitebelegg (abrasion strips) installert ved produksjon, men uten nagler som beskrevet i pkt. 3 i denne LDP:

Delnr.: 421-088; 369A1613-7, -503, -505; 369D21606; 369D21613-11, -31, -41, -51; 369D21615, -21; eller 369A1613-3M, og alle disse som har et bokstavtillegg i siste ledd av delnummeret (f.eks. "M" eller "M-STC").

Påbudet omfatter:

For å unngå tap av halerotorkontrollen som følge av at slitasjebelegget på halerotorbladene løsner, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller visuelt limfugene langs hele lengden av hvert halerotorblad for eventuelle tegn til svikt i limingen inntil pkt. 3. i denne LDP er utført.
2. Dersom svikt i limingen mistenkes, skal følgende tiltak utføres før første flyging:
 - a) Avmonter halerotorbladet og foreta "dye penetrant" og "tap test" i henhold til helikopterets aktuelle "Maintenance Manual" for å sikre at slitebelegget er forsvarlig festet.

Anm.: MDHC Service Information Notice; HN-197.2, DN-130.2, EN-19.2 og FN-17.1, datert 23.03.87, omhandler kontrollene som er foreskrevet i pkt. 1 og 2 i denne forskrift.

- b) Dersom svikt i limingen bekreftes, skal bladet fjernes og skiftes ut med et som er luftdyktig, som er modifisert i henhold til pkt. 3. i denne LDP.
3. Utfør følgende tiltak:
 - a) Inspeksjon i samsvar med pkt. 2 i denne forskrift utføres. Dersom ingen tegn til at svikt i limingen eksisterer, skal "failsafe" 01.11.94

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

nagler monteres i samsvar med Part II i MDHC Service Information Notice HN-232, DN-179, EN-70 og FN-57, datert 27.09.91.

- b) Dersom svikt i limingen eksisterer, skal bladet fjernes og skiftes ut med et som er luftdyktig, som er modifisert i henhold til pkt. 3. i denne LDP før første flyging.
4. Dersom «failsafe» nagler er montert i samsvar med Part II i MDHC Service Information Notice HN-232, DN-179, EN-70 og FN-57, datert 27.09.91, er ikke videre tiltak påkrevd i samsvar med denne LDP.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-004..

Tid for utførelse:

1. Før første flyging hver dag, inntil to nagler er installert i henhold til pkt. 3 i denne forskrift.
3. Innen 25 timers gangtid etter 01.11.94, eller innen 7 dager etter 01.11.94; det som kommer først.

Referanse:

FAA AD94-18-08.

01.11.94

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.

94-071 UTFØRELSE AV SCHWEIZER SERVICE BULLETIN B-247

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation and Hughes Helicopters, Inc.: Modell 269A, 269A-1, 269B, 269C og TH55A.

Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i halerotorpedalens støttestruktur, skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en visuell kontroll av halerotorpedalens «bulkhead gussets» (avstivere) for manglende eller sprukne avstivere, ovale naglehull og løse eller manglende nagler, i samsvar med Schweizer Service Bulletin B-247, datert 30.10.92.
 - 1.1 Dersom avstivere mangler, skal avstivere installeres, før videre flyging, i samsvar med Part II i Schweizer Service Bulletin B-247, datert 30.10.92.
 - 1.2 Dersom avstivere er sprukne eller har naglehull som er ovale, skal avstiverne byttes ut, før videre flyging, i samsvar med Part III i Schweizer Service Bulletin B-247, datert 30.10.92.
 - 1.3 Dersom avstiverne mangler nagler eller disse er løse, skal nye nagler installeres, før videre flyging, i samsvar med Part III i Schweizer Service Bulletin B-247, datert 30.10.92.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 01.11.94.

Referanse:

FAA AD 94-16-04.

01.11.94

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.

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
HUGHES - 47

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.

95-010 KONTROLL AV «PITCH CONTROL ASSEMBLY LOCKWASHER»

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Systems and Hughes Helicopters Inc. Modell 369D, E, F og FF som har «pitch control assembly», P/N 369D21800 eller P/N 369D21820 installert.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 94-24-04.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 94-24-04, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 94-24-04

Gyldighetsdato:

01.02.95.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

U.S. Department
 of Transportation
 Federal Aviation
 Administration

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

94-24-04 McDONNELL DOUGLAS HELICOPTER SYSTEMS (MDHS) and HUGHES HELICOPTERS, INC. (HUGHES): Amendment 39-9077. Docket No. 94-SW-13-AD.

Applicability: Model 369D, E, F, and FF series helicopters with pitch control assembly, part number (P/N) 369D21800 or P/N 369D21820, installed, certificated in any category.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent failure of the inner tang of the pitch control assembly lockwasher (lockwasher), loss of the locknut, disengagement of the pitch control assembly, loss of tail rotor control, and subsequent loss of control of the helicopter, accomplish the following:

(a) Within 25 hours time-in-service or 90 calendar days after the effective date of this AD, whichever occurs first, remove the tail rotor (T/R) assembly and pitch control assembly from the T/R gearbox in accordance with the applicable maintenance manual.

(b) Inspect the lockwasher, P/N MS172209, for dents in either side of the inner tang inside radius as shown in Figure 1 of MDHS Service Information Notice (SIN) No. DN-185, EN-78, and FN-64, dated September 23, 1994, using a 5x or higher magnifying glass.

(c) Apply a 0.125 inch-wide torque stripe to the surface of the locknut and swashplate in accordance with paragraph B and C of Part II of MDHS SIN No. DN-185, EN-78, and FN-64, dated September 23, 1994, and reinstall the T/R assembly and pitch control assembly into the T/R gearbox in accordance with the applicable maintenance manual.

(d) Inspect the torque stripe for slippage at intervals not to exceed 100 hours time-in-service. If any slippage is detected, replace the lockwasher with an airworthy lockwasher in accordance with the applicable maintenance manual. Reapply the 0.125 inch-wide torque stripe to the surface of the locknut and swashplate.

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used when approved by the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office, FAA. Operators shall submit their requests through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office.

NOTE: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Los Angeles Aircraft Certification Office.

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

(g) The inspections shall be done in accordance with McDonnell Douglas Helicopter Systems Service Information Notice No. DN-185, EN-78, and FN-64, dated September 23, 1994. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from McDonnell Douglas Helicopter Systems, Technical Publications, Bldg. 543/B111, 5000 E. McDowell Road, Mesa, Arizona 85205-9797. Copies may be inspected at the FAA, Office of the Assistant Chief Counsel, 2601 Meacham Blvd., Room 663, Fort Worth, Texas; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(h) This amendment becomes effective on December 13, 1994.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Brent Bandley, Aerospace Engineer, Airframe Branch, ANM-123L, Northwest Mountain Region, FAA, Los Angeles Aircraft Certification Office, 3229 E. Spring Street, Long Beach, California 90806-2425, telephone (310) 988-5237, fax (310) 988-5210.

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

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 48

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.

95-021 KONTROLL AV «CLUTCH CONTROL SPRING ASSEMBLY»

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corporation and Hughes Helicopters, Inc. model 269A, 269A-1, 269B, 269C og TH-55A, utstyrt med «spring retainer» som har serienr. som listet i vedlagte kopi av FAA AD 95-03-12.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-03-12.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-037.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-03-12, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 95-03-12

Gyldighetsdato:

01.04.95



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

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

95-03-12 SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION AND HUGHES HELICOPTERS, INC.:
Amendment 39-9148. Docket No. 94-SW-15-AD. Supersedes Priority Letter AD 93-03-01, issued on March 4, 1993.

Applicability: Model 269A, 269A-1, 269B, 269C, and TH-55A series helicopters, with aluminum spring retainer, part number (P/N) 269A5452, P/N 269A5452-3, P/N 269A5452-5, or P/N 269A5483-7, installed, certificated in any category.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent failure of the aluminum spring retainer, loss of power to the rotor drive system, and a subsequent forced landing, accomplish the following:

(a) Within the next 5 hours time-in-service after the effective date of this AD, and thereafter at intervals not to exceed 100 hours time-in-service from the last inspection, visually inspect the clutch control spring assembly for component wear in accordance with the provisions of Part I, paragraph a(2) of Schweizer Service Bulletin (SB) B-256.2, dated June 11, 1993.

(b) If worn parts are found during the inspections accomplished in accordance with paragraph (a) of this AD, before the next flight, disassemble and inspect the clutch control spring assembly and replace parts found to be unairworthy with airworthy parts in accordance with Part I, paragraph b. of SB B-256.2, dated June 11, 1993.

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used when approved by the Manager, New York Aircraft Certification Office, FAA. Operators shall submit their requests through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, New York Aircraft Certification Office.

NOTE: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the New York Aircraft Certification Office.

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

(e) The inspections and replacement, if necessary, shall be done in accordance with SB B-256.2, dated June 11, 1993. This incorporation by reference was approved previously by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51 as of September 1, 1994 (59 FR 38354, July 28, 1994). Copies may be obtained from Schweizer Aircraft Corporation, P.O. Box 147, Elmira, New York 14902. Copies may be inspected at the FAA, Office of the Assistant Chief Counsel, 2601 Meacham Blvd., Room 663, Fort Worth, Texas; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective on March 1, 1995.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Raymond Reinhardt, Aerospace Engineer, New York Aircraft Certification Office, FAA, New England Region, 10 Fifth Street, Valley Stream, New York 11581, telephone (516) 256-7532; fax (516) 568-2716.

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

**MOTORDREVNE
LUFTFARTØY**

HUGHES - 49

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.

95-022 KONTROLL/UTSKIFTING AV HALEROTORBLAD

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Systems and Hughes Helicopters Inc. modell 369, OH-6A og YOH-6A helikopter som har halerotorblad med serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 93-03-11.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 93-03-11.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 93-03-11, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 95-03-11.

Gyldighetsdato:

01.04.95.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

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

95-03-11 McDONNELL DOUGLAS HELICOPTER SYSTEMS AND HUGHES HELICOPTERS, INC.: Amendment 39-9147. Docket No. 94-SW-21-AD.

Applicability: Model 369, OH-6A, and YOH-6A series helicopters, with tail rotor blade assemblies, part number (P/N) 369A1613-7, 369A1613-503, 369A1613-505, 369A1613-509, 369D21606, 369D21606-509, 369D21613-11, 369D21613-31, 369D21613-41, 369D21613-51, 369D21613-71, 369D21615, 369D21615-21, 369D21615-41, or 421-088, installed, certificated in any category.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent loss of the abrasion strip, separation of a tail rotor blade, separation of the tail rotor gearbox, and subsequent loss of control of the helicopter, accomplish the following:

(a) Within 25 hours time-in-service (TIS) or 90 calendar days, whichever occurs first, and thereafter, at intervals not to exceed 100 hours TIS, inspect the tail rotor blade abrasion strip for debonding from the tail rotor blade. Prior to conducting the repetitive inspections, remove any abrasion tape from the tail rotor blade.

(1) If the inspection reveals debonding, replace the tail rotor blade with an airworthy blade that has been modified by an installation of rivets, and install 304 stainless steel abrasion tape (.0027-inch thick) over the inboard end of the abrasion strip in accordance with steps B through H of Part I of the Accomplishment Instructions of McDonnell Douglas Helicopter Systems Service Information Notice (SIN) HN-238, DN-187, EN-80, FN-66, dated October 26, 1994.

(2) If the inspection reveals no debonding, install 304 stainless steel abrasion tape (.0027 inch thick) over the inboard end of the abrasion strip in accordance with steps B through H of Part I of the Accomplishment Instructions of McDonnell Douglas Helicopter Systems SIN HN-238, DN-187, EN-80, FN-66, dated October 26, 1994.

(b) Within 1,000 hours TIS after the effective date of this AD, replace the affected tail rotor blades in shipsets with tail rotor blades that contain the new-design abrasion strips in accordance with Part II of the Accomplishment Instructions of SIN HN-238, DN-187, EN-80, FN-66, dated October 26, 1994. Once the new-design abrasion strips are installed on the tail rotor blades, the tail rotor assembly P/N changes as follows:

Old Tail Rotor Assembly Number	New Tail Rotor Assembly Number
369A1613-7	369A1613-11
369A1613-503	369A1613-507
369A1613-505	369A1613-507
369A1613-509	369A1613-507
369D21606	369D21606-511
369D21606-509	369D21606-511
369D21613-11	369D21613-11N
369D21613-31	369D21613-31N
369D21613-41	369D21613-61
369D21613-51	369D21613-61
369D21613-71	369D21613-61
369D21615	369D21615-N
369D21615-21	369D21615-31
369D21615-41	369D21615-31
421-088	421-088-11

95-03-11

(c) Installation of tail rotor blades with new-design abrasion strips installed in accordance with Part II of the Accomplishment Instructions of SIN HN-238, DN-187, EN-80, FN-66, dated October 26, 1994, constitutes a terminating action for the requirements of this AD.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used when approved by the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office, FAA. Operators shall submit their requests through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office.

NOTE: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Los Angeles Aircraft Certification Office.

(e) Special flight permits may be issued in accordance with sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate the helicopter to a location where the requirements of this AD can be accomplished, provided there is no evidence of debonding of the abrasion strip at any point along the entire abrasion strip bond line of the tail rotor blades.

(f) The modification and replacement shall be done in accordance with McDonnell Douglas Helicopter Systems Service Information Notice HN-238, DN-187, EN-80, FN-66, dated October 26, 1994. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from McDonnell Douglas Helicopter Systems, Technical Publications, Bldg. 530/B111, 5000 E. McDowell Road, Mesa, Arizona 85205-9797. Copies may be inspected at the FAA, Office of the Assistant Chief Counsel, 2601 Meacham Blvd., Room 663, Fort Worth, Texas; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(g) This amendment becomes effective on March 1, 1995.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Brent Bandley, Aerospace Engineer, Los Angeles Aircraft Certification Office, FAA, Transport Airplane Directorate, 3960 Paramount Blvd., Lakewood, California 90712, telephone (310) 627-5237, fax (310) 627-5210.

BLANK

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 50

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.

95-023 KONTROLL AV HOVEDROTORBLADENES INNFESTNING

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Systems and Hughes Helicopters Inc. modell 369 og OH-6A helikopter som har hovedrotorblad og/eller hovedrotornav «lead-lag link assembly» med serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 93-03-13.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 93-03-13.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 066A/90.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 93-03-13, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 95-03-13.

Gyldighetsdato:

01.04.95.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

U.S. Department
of Transportation
Federal Aviation
Administration

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

95-03-13 McDONNELL DOUGLAS HELICOPTER SYSTEMS and HUGHES HELICOPTERS, INC.:
Amendment 39-9149. Docket No. 94-SW-05-AD. Supersedes AD 91-17-04, Amendment 39-8003.

Applicability: Model 369 and OH-6A series helicopters, with any of the following parts installed:

(1) Main rotor (M/R) blade assembly (blade assembly), part number (P/N) 369A1100-BSC, -501, -503, -505, -601, or -603; 369D21100-BSC, -503, -505, -507, -509, -511, -513, or -515; 369D21102-BSC or -501; or

(2) M/R hub lead-lag link assembly (lead-lag link assembly), P/N 369A1203-BSC, -3, or -11; 369H1203-BSC, -11, -21, or -31, certificated in any category.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent failure of a M/R blade assembly or a M/R hub lead-lag link assembly, loss of a M/R blade, and subsequent loss of control of the helicopter, accomplish the following:

(a) Within 25 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS from the last inspection, remove each blade assembly from the helicopter and accomplish the following:

(1) Inspect the attachment lugs of the M/R blade root fittings (root fittings) and the M/R lead-lag links (links) for cracks and the lug bushings (bushings) for looseness. Conduct the inspections in accordance with paragraph (b) of Part I of McDonnell Douglas Helicopter Company Service Information Notice HN-211.4, DN-51.6, EN-42.4, FN-31.4 (SIN), dated January 27, 1993.

(2) Visually inspect the following for cracks--

(i) The root fittings around the blade attachment lugs; and,

(ii) The M/R blade doubler and blade skin adjacent to the root fittings.

(3) Mark the root fittings and bushings with slippage marks in accordance with paragraph (e) of Part I of the SIN, dated January 27, 1993, if the slippage marks are degraded or missing.

(4) Replace any M/R blades or links found to be cracked or to have loose bushings with airworthy parts before further flight.

(b) Within 25 hours TIS after compliance with the requirements of paragraph (a) of this AD, and thereafter at intervals not to exceed 25 hours TIS from the last inspection, accomplish the following without removing the M/R blade:

(1) Visually inspect the root fittings and links for cracks or loose bushings in accordance with Part II of the SIN, dated January 27, 1993.

(2) Replace any M/R blades or links found to be cracked or to have loose bushings with airworthy parts before further flight.

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used when approved by the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office, FAA. Operators shall submit their requests through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office.

NOTE: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Los Angeles Aircraft Certification Office.

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

2 95-03-13

(e) The inspections and replacements, if necessary, shall be done in accordance with McDonnell Douglas Helicopter Company Service Information Notice No. HN-211.4, DN-51.6, EN-42.4, FN-31.4, dated January 27, 1993. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from McDonnell Douglas Helicopter Systems, Technical Publications, Bldg. 530/B111, 5000 E. McDowell Road, Mesa, Arizona 85205-9797. Copies may be inspected at the FAA, Office of the Assistant Chief Counsel, 2601 Meacham Blvd., Room 663, Fort Worth, Texas; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective on March 21, 1995.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Brent Bandley, Aerospace Engineer, FAA, Los Angeles Aircraft Certification Office, Transport Airplane Directorate, 3960 Paramount Blvd., Lakewood, California 90712, telephone (310) 627-5237, fax (310) 627-5210.

BLANK

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

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 51

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.

95-062 SPREKKONTROLL AV HOVEDROTORENS DRIVAKSEL

Påbudet gjelder:

Schweizer Aircraft Corp. and Hughes Helicopters, Inc, modell 269A, 269A-1, 269B, 269C og TH-55, som har serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 95-21-02.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-21-02.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-084.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-21-02, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 95-21-02.

Gyldighetsdato:

01.12.95.



AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

95-21-02 SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION and HUGHES HELICOPTERS, INC: Amendment 39-9387. Docket No. 94-SW-02-AD. Supersedes AD 93-14-06, Amendment 39-8630.

Applicability: Model 269A, 269A-1, 269B, 269C, and TH-55A helicopters, with main rotor (M/R) drive shaft part number (P/N) 269A5305-3 or 269A5305-11 installed, except those M/R drive shafts having a serial number with a prefix of "SZ" or "ZS", certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each helicopter identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For helicopters that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must use the authority provided in paragraph (d) to request approval from the FAA. This approval may address either no action, if the current configuration eliminates the unsafe condition, or different actions necessary to address the unsafe condition described in this AD. Such a request should include an assessment of the effect of the changed configuration on the unsafe condition addressed by this AD. In no case does the presence of any modification, alteration, or repair remove any helicopter from the applicability of this AD.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent structural failure of the M/R drive shaft, separation of the M/R from the helicopter, and subsequent loss of control of the helicopter, accomplish the following:

(a) Inspect the M/R drive shaft for cracks, distortion, corrosion, or other surface damage, using either the radiographic inspection procedure or the other non-destructive inspection procedure in accordance with Part I of Schweizer Service Bulletin B-255.1 (SB), dated February 1, 1993. Conduct this inspection at the time intervals and under the conditions stated in the following:

(1) Inspect M/R drive shafts with serial numbers (S/N) S0001 through S1111, and any drive shaft without an "S" prefix on the S/N, having less than 1,100 hours time-in-service (TIS) on the effective date of this AD--

- (i) At the next removal of the drive shaft;
- (ii) Within the next 600 hours TIS;
- (iii) Prior to attaining 1,200 hours total TIS; or
- (iv) Within 1 year after the effective date of this AD, whichever occurs first.

(2) Inspect M/R drive shafts with S/N S0001 through S1111, and any drive shaft without an "S" prefix on the S/N with 1,100 hours or more TIS on the effective date of this AD--

- (i) Within the next 100 hours TIS; or
- (ii) At the next removal of the drive shaft; or
- (iii) Within 1 year after the effective date of this AD, whichever occurs first.

(3) Inspect M/R drive shafts with S/N S1112 and higher, regardless of the number of the total hours TIS on the effective date of this AD--

- (i) Within the next 25 hours TIS;
- (ii) At the next removal of the drive shaft; or
- (iii) Within 1 year after the effective date of this AD, whichever occurs first.

(4) Inspect the M/R drive shaft before further flight if M/R vibrations occur that cannot be corrected with track and balance procedures, or if M/R track and balance procedures are required more than once within a 25-hour TIS interval.

(b) Inspect any replacement M/R drive shaft, except those that have a serial number with a prefix of "SZ" or "ZS", prior to installation in accordance with the procedures in Part I of the SB, dated February 1, 1993.

(c) Replace any unairworthy M/R drive shaft with an airworthy M/R drive shaft before further flight.

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used when approved by the Manager, New York Aircraft Certification Office, FAA. Operators shall submit their requests through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, New York Aircraft Certification Office.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the New York Aircraft Certification Office.

(e) Special flight permits may be issued in accordance with sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) only for those helicopters that do not exhibit M/R vibrations due to uncorrected out-of-track or out-of-balance conditions specified in paragraph (a)(4) of this AD. The special flight permit allows flight of the helicopter to a location where the requirements of this AD can be accomplished.

(f) The inspections and replacement, if necessary, shall be done in accordance with Schweizer Service Bulletin B-255.1 (SB), dated February 1, 1993. This incorporation by reference was previously approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51 as of October 29, 1993 (58FR53120, October 14, 1993). Copies may be obtained from Schweizer Aircraft Corporation, P.O. Box 147, Elmira, New York 14902. Copies may be inspected at the FAA, Office of the Assistant Chief Counsel, 2601 Meacham Blvd., Room 663, Fort Worth, Texas 76137; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(g) This amendment becomes effective on November 17, 1995.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Raymond J. O'Neill, Aerospace Engineer, FAA, New York Aircraft Certification Office, New England Region, 5th Street, Valley Stream, New York 11581, telephone (516) 256-7505, fax (516) 568-2716.

BLANK

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 52

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

96-034 FJERNING AV «HARDPOINT ASSEMBLY»

Påbudet gjelder:

McDonnell Douglas Helicopter Systems (MDHS) Model 369D, 369E, 369F, 369FF, og 500N som er modifisert med STC No. SH6080NM eller i samsvar med FAA Form 337, «Major Repair and Alteration» som benytter Flight Trails Helicopter Inc. hardpoint assemblies sertifisert i alle kategorier.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-08-03.

Tid for utførelse:

Før første flying.

Referanse:

FAA AD 96-08-03.

Gyldighetsdato:

01.06.96.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

96-08-03 FLIGHT TRAILS HELICOPTERS, INC.: Amendment 39-9569. Docket No. 95-SW-19-AD.

Applicability: McDonnell Douglas Helicopters Systems (MDHS) Model 369D, 369E, 369F, 369FF, and 500N helicopters, that have been modified in accordance with Supplemental Type Certificate (STC) No. SH6080NM or in accordance with a Federal Aviation Administration (FAA) Form 337, "Major Repair and Alteration," using Flight Trails Helicopters, Inc. hardpoint assemblies, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each helicopter identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For helicopters that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must use the authority provided in paragraph (b) to request approval from the FAA. This approval may address either no action, if the current configuration eliminates the unsafe condition, or different actions necessary to address the unsafe condition described in this AD. Such a request should include an assessment of the effect of the changed configuration on the unsafe condition addressed by this AD. In no case does the presence of any modification, alteration, or repair remove any helicopter from the applicability of this AD.

NOTE 2: Information concerning the hardpoint assemblies may be obtained from Flight Trails Helicopters, Inc., ATTN: Mr. Larry Anderson, 4805 Falcon Drive, Mesa, Arizona 85205, telephone (602) 396-8242.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent failure of the hardpoint assembly, separation of the hardpoint assembly from the helicopter, and subsequent contact between the hardpoint assembly and the fuselage or rotor system of the helicopter, accomplish the following:

(a) Before further flight, remove from the helicopter any Flight Trails Helicopters, Inc. hardpoint assembly not marked with a part number (P/N) and serial number (S/N) by removing the NAS 1351-3 cap screw that secures the hardpoint assembly to the jacking fitting, P/N 369H2521-1 and -2, and slipping the hardpoint assembly out of the step mount. The only Flight Trails Helicopters, Inc. hardpoint assemblies that are considered airworthy and eligible for installation are those hardpoint assemblies marked with a serial number and either P/N FTH 105 LH Mod 1, for a hardpoint assembly mounted on the left side of the helicopter, or P/N FTH 105 RH Mod 1, for a hardpoint assembly mounted on the right side.

(b) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used when approved by the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office, FAA. Operators shall submit their requests through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Los Angeles Aircraft Certification Office.

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

(d) This amendment becomes effective on May 20, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. James Wang, Aerospace Engineer, FAA, Los Angeles Aircraft Certification Office, 3960 Paramount Blvd., Lakewood, California 90712, telephone (310) 627-5303, fax (310) 627-5210.

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTRDREVNE
LUFTFARTØY

HUGHES - 53

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

96-047 **INSPEKSJON AV HOVEDROTORBLADENE**

Påbudet gjelder:

McDonell Douglas Helicopter Systems (MDHS) Model 369, 369A, 369D, 369E, 369F, 369FF, 369H, 369HE, 369HM, 369HS, og 500N i alle kategorier.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-09.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-09, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 96-10-09.

Gyldighetsdato:

01.07.96.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-047
U.S. Department
of Transportation
**Federal Aviation
Administration**

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

96-10-09 MCDONNELL DOUGLAS HELICOPTER SYSTEMS: Amendment 39-9615. Docket No. 96-SW-02-AD.

Applicability: Model 369, 369A, 369D, 369E, 369F, 369FF, 369H, 369HE, 369HM, 369HS, and 500N helicopters, certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each helicopter identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For helicopters that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must use the authority provided in paragraph (c) to request approval from the FAA. This approval may address either no action, if the current configuration eliminates the unsafe condition, or different actions necessary to address the unsafe condition described in this AD. Such a request should include an assessment of the effect of the changed configuration on the unsafe condition addressed by this AD. In no case does the presence of any modification, alteration, or repair remove any helicopter from the applicability of this AD.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent failure of a main rotor blade (blade) resulting in separation of the blade and subsequent loss of control of the helicopter, accomplish the following:

(a) Within 10 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, perform a visual inspection of each blade root end for cracking and paint or sealant cracking, paying particular attention to chordwise cracking, and for separation between the lower surface root end fitting and doubler, in accordance with Part I of the Accomplishment Instructions of McDonnell Douglas Helicopter Systems Service Information Notice (SIN) HN-239, DN-188, EN-81, FN-67, and NN-008, dated October 27, 1995. If any blade crack is noted, before further flight, remove the blade and replace it with an airworthy blade. If paint or sealant cracking or separation is noted, accomplish the inspection in paragraph 3E of Part II of the Accomplishment Instructions of SIN HN-239, DN-188, EN-81, FN-67, and NN-008, dated October 27, 1995, using a piece of Mylar/viewfoil that is no thicker than .004-inch and that is cut to a size between 0.9 inch and 1.1 inches wide and between 3.9 inches and 4.1 inches long. If any corner of the Mylar can be inserted between the lower surface root end fitting and doubler surface to a depth of 0.1 inch or greater, remove the blade from service and replace it with an airworthy blade.

(b) Thereafter, at intervals not to exceed 100 hours TIS, remove the blades and inspect for cracking, paying particular attention to chordwise cracking, and separation between the lower surface root end fitting and doubler in accordance with Part II of the Accomplishment Instructions of McDonnell Douglas Helicopter Systems SIN HN-239, DN-188, EN-81, FN-67, and NN-008, dated October 27, 1995. If missing or cracked adhesive or paint is detected at the lower surface root end fitting to doubler bonding line, accomplish the inspection in paragraph 3E of Part II of the Accomplishment Instructions of SIN HN-239, DN-188, EN-81, FN-67, and NN-008, dated October 27, 1995 using a piece of Mylar/viewfoil that is no thicker than .004-inch that is cut to a size between 0.9 inch and 1.1 inches wide and between 3.9 inches and 4.1 inches long. If any corner of the Mylar can be inserted between the lower surface root end fitting and doubler surface to a depth of 0.1 inch or greater, remove the blade from service and replace it with an airworthy blade.

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used if approved by the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office, FAA. Operators shall submit their requests through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may concur or comment and then send it to the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Los Angeles Aircraft Certification Office.

(d) Special flight permits will not be issued.

(e) The inspections shall be done in accordance with McDonnell Douglas Helicopter Systems Service Information Notice (SIN) HN-239, DN-188, EN-81, FN-67, and NN-008, dated October 27, 1995. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from McDonnell Douglas Helicopter Systems, Technical Publications, Bldg. 530/B111, 5000 E. McDowell Rd., Mesa, Arizona 85215-9797. Copies may be inspected at the FAA, Office of the Assistant Chief Counsel, 2601 Meacham Blvd., Room 663, Fort Worth, Texas; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective May 29, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. John Cecil, Aerospace Engineer, ANM-120L, Los Angeles Aircraft Certification Office, Northwest Mountain Region, 3960 Paramount Blvd., Lakewood, California, telephone (310) 627-5322, fax (310) 627-5210.