

## 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.

7/52

### GAFFELBOLTER FOR VINGESTENDERE PIPER CUB MODELL J3

Luftfartsverket har bestemt at vingestendernes gaffelbolter, part nr. 11281, skal byttes ut med gaffelbolter, part nr. 13710. Denne utskifting medfører at stendernes nedre del, hvor gaffelen skrur inn, må forandres i samsvar med Piper Service Bulletin nr. 120 av 13. mars 1952. Modifikasjonene som må gjøres ved et godkjent verksted, skal være utført innen 1. april 1953.

Et fullstendig sett av materialer som er nødvendig for modifikasjonen kan bestilles fra Piper Aircraft Corporation, Loch Haven, PA, USA, under betegnelse «Lift strut Modification Kit», Part nr. 752 235.

De forskjellige deler kan også forarbeides ved et godkjent norsk verksted såfremt materialer og utførelse er i samsvar med Piper Aircraft materialspesifikasjoner og tegninger. Flyeieren eller det verkstedet som skal utføre modifikasjonen, må selv sørge for tegninger og spesifikasjoner.

Videre er bestemt at vingestenderne skal merkes med «trå ikke her» umiddelbart over festet til kroppen.

1/55

### SPREKKER I STENDERBESLAGENE PÅ PIPER CUB

1. Det er blitt funnet en sprekk i det øre som holder vingestenderne på Piper Cub til kroppen. Sprekken var på oversiden i kanten av beslaget og parallell langdrageren i kroppen, og begynte i kanten av den lille forsterkning som ligger mellom ørets flate del, og røret i kroppen.
2. På grunn av et brudd på dette sted kan bety totalhavari, skal omtalte beslag på alle fly av typen Piper Cub inspiseres for sprekker på det angjeldende sted, snarest mulig og senest ved første 25 timers ettersyn. Lakken må fjernes og det må brukes godt lys og lupe. Inspeksjonen skal utføres av en autorisert mekaniker, eller ved et godkjent verksted, flyklubber som samarbeider med Flyvåpenet, kan bruke en teknisk offiser.
3. Stedet skal videre kontrolleres ved hvert 100 timers ettersyn.
4. Eventuelle sprekker som måtte bli funnet, bes meldt fra til Luftfartsinspeksjonen.

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

7A/55

## BALANSERORS FLYNDRE PÅ PIPER CUB

Det har forekommer tre tilfelle av svikt i balanserorsflyndrenes feste i balanserorene på Piper Cub. De tre tilfellene var alle på sjøfly, og det er sannsynlig at grunnen til at flyndrene har løsnet er å finne i den ekstra påkjenning balanserorene blir utsatt for ved «avgang på en flottør».

Da de fleste Piper Cub fly nå har mange flygetimer, er det sannsynlig at denne feil også kan oppstå på landfly.

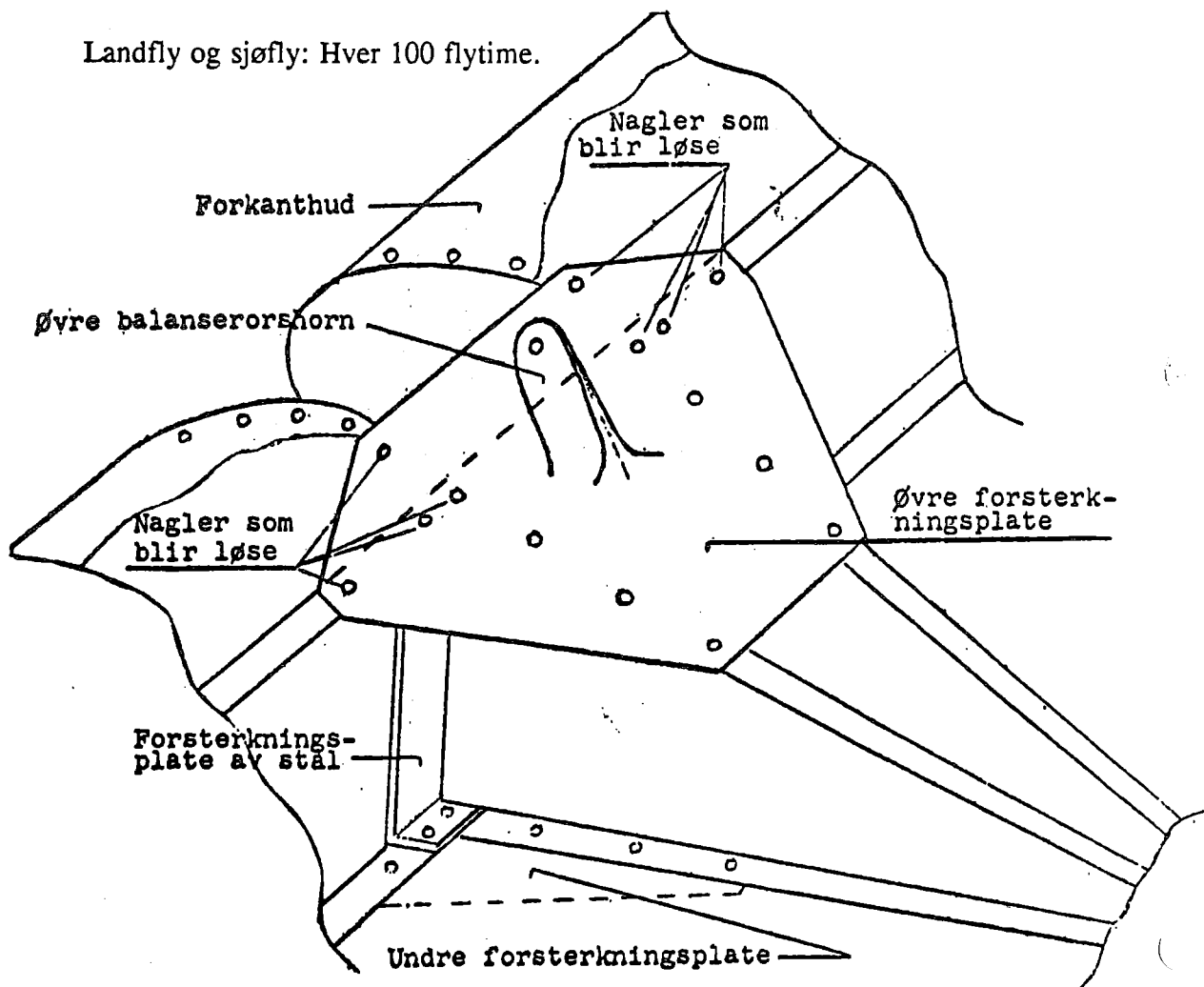
Skissen, som er vedlagt, viser hvor svikt oppstår, idet noen nagler i forsterkningsplatene blir løse, men tilsvarende nagler blir også løse i undre forsterkningsplate.

Feilen kan oppdages ved å øve et forholdsvis svakt trykk oppover eller nedover i balanserorets bakkant når balanserorsflyndren står mot begrensingsstoppen. Hvis der ved trykket tydelig ses bevegelse mellom flyndren og duken, tyder dette på at naglene er løse. Duken må da skjæres opp og brettes til side over forsterkningsplatene, og de nagler som er løse vil da ses.

De løse naglene bores ut og nye nagler isettes.

**Tid for utførelse:**

Landfly og sjøfly: Hver 100 flytime.



## 15/56 UNDERSTELL PÅ CUB COUPE

Det viser seg at på fly av typen Cub Coupe - Piper Cub J-3 - er det fare for tretthetsbrudd i understellaksen. Bruddet er i selve akseltappen, der hvor denne er stukket inn i den bøyde del og begynner gjerne på forsiden av aksen og under midten. Bruddstedet ligger et lite stykke innenfor kanten av den bøyde del, gjerne i ytterkanten av rosettsveisene, som holder de to deler av aksen sammen, og er derfor umulig å oppdage med blotte øye eller magnaflux.

Luftfartsdirektoratet har derfor bestemt at denne type aksler skal røntgenfotograferes med maksimum 1200 timers mellomrom, og de aksler som har sprekker skal skiftes ut. Røntgenfotograferingen kan utføres på Røntgenkontrollen på Blindern, men flyeierne er ikke bundet til å bruke denne institusjon.

Det kan fremheves at det understell det gjelder har bøyde aksler med de innerste ender festet til midten av kroppen, og teleskopiske støtdempere. Den alminnelige type Piper Cub J-4 har et helt annet understell med gummistrikk som fjæring.

## 7/57 BOLTER I SUPER CUB OG TRI-PACER

På enkelte fly av typen Piper Super Cub og Piper Tri-Pacer er boltene i vingestenderne og festeboltene på haleflaten festet med skruer og muttere av såkalt slisstype istedenfor vanlige skruer med kronemutter og splint. I Sverige har det hendt et tilfelle hvor en slissmutter løsnet slik at mutteren holdt på å falle av.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at samtlige slissmuttere i boltene for stenderne og haleflate på de 2 nevnte flytyper skal forsynes med kronemutter og splint senest ved neste 25 timers ettersyn. I mellomtiden skal slissmutterne inspiseres før hver flyging, slik at man kan være sikker på at de ikke har begynt å løsne.

## 17/57 KONTROLL AV SIKKERHETSBELTER MED BESLAG PÅ PIPER PA-22 (TRI-PACER)

Kontroller så snart som mulig og senest 1. november 1957, de midtre sikkerhetsbelter til fremre seter i PA-22 for slitasje ved festebeslagene. Hvis beltene er slitt, må de utskiftes, samtidig må også festebeslagene byttes med Piper K.N. No. 54170. Hvis beltene ikke er slitt, skal festebeslagene utskiftes ved første 100 timers ettersyn, dog senest den 1. november 1957.

Piper Service Bulletin No. 54 behandler denne modifisering som angår fly med følgende fabrikknr.:

22-3218, 3887-4961, 4963-4974, 4999-5003, 5005-5009, 5011,  
5013-5017, 5019, 5024, 5026-5034, 5036, 5037, 5039-5047, 5049,  
5050, 5052-5061, 5064, 5065, 5067, 5073, 5078-5080, 5082-5088,  
5115.

Ref.: FAA AD 57-17-2.

## 18/57 KONTROLL AV VINGESTENDERNES GAFFELENDESTYKKER

Ifølge FAA AD 57-17-3, har det etter gjentatte landinger på ujevn bane eller i sjø inntruffet brudd på vingestendernes gaffelendestykker, P/N 14481-00.

Luftfartsdirektoratet har derfor bestemt at de nevnte gaffelendestykker skal utmonteres for magnaflux- eller røntgenkontroll så snart som mulig og senest 15. oktober 1957. Siden utføres denne kontroll ved hver 500 timers gangtid, og endestykkene utskiftes med nye hver 1000 timers gangtid.

Piper Service Bulletin No. 157 omhandler samme sak og gjelder følgende flytyper:

Piper PA-22, PA-20, PA-19, PA-19S, PA-18, PA-16, PA-16S, PA-14, PA-12, PA-12S, J-5A (Army L-4F), J-5A-80 (L-4G), J-5C.

## 1/58 FORHOLDSREGLER MOT BRANN PÅ PIPER PA-16, PA-20 OG PA-22

Det har vist seg at Piper fly av typen Piper Tri-Pacer (PA-22) og Piper Clipper (PA-16 og PA-20), består det en viss fare for brann, idet lyddempningsmaterialet umiddelbart bak brannskottet kan bli gjennomtrukket av olje eller hydraulisk væske, betyr det som rimelig kan være en ganske stor fare for brann, særlig hvis brannskottet ikke er helt tett.

Det farlige område er under gulvet i førerrommet og bak brannskottet. Det er litt vanskelig å komme til, fordi man må ta vekk metalldekslene eller åpne kroppen på undersiden like bak brannskottet, derfor er det lett å overse under vanlig vedlikehold.

FAA har derfor sendt ut et "Airworthiness Directive" om saken, og Piper har sendt ut en "Service Bulletin" nr. 161 om samme sak. Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at følgende arbeider skal utføres på fly av de ovennevnte typer.

1. På alle PA-16, PA-20 og PA-22 fly med serie nummer 22-1 til og med 22-2699 skal følgende arbeid gjøres før 1. mars 1958:

Ta vekk alt lyddempende materiale som er innsatt med motorolje eller hydraulisk væske. Der hvor plasthinnen har løsnet fra fiberglasset eller viser tegn til å tørke ut eller sprekke, skal den tas vekk fullstendig. Fiberglass fra fiberglassmatten, som er løsnet fra platen og ikke fuktet av olje eller hydraulisk væske, kan være hvor det er. Undersøk samtidig alle elektriske ledninger for slitemerker på isolasjonen og ta vekk alt som er skadet. Undersøk at det er tilstrekkelig klaring mellom hydrauliske ledninger, elektriske ledninger, bensinledninger og styreledninger og gjør forandring hvis det er nødvendig. Undersøk tetningen der hvor det er åpninger i brannskottet, slik som beskrevet i Piper "Service Bulletin" nr. 161, og reparer den hvis gjennomføringene ikke er overensstemmende med de krav som stilles i "Service Bulletins" eller alminnelige krav til fly.

2. På PA-22 fly serie 22-2700 og over det, skal samme undersøkelse gjøres i løpet av de neste 100 timers gangtid.
3. Man skal gjøre periodisk inspeksjon av ekshaustsystemet overensstemmende med Piper "Service Bulletin" nr. 161, særlig det som gjelder ekshaustrørpakning, ekshaustrør, lydempere og utløpsrør.
4. Disse undersøkelser skal gjennomføres ved hver 100 timers etter-syn på PA-16, PA-20 og PA-22 i fremtiden.

Ref.: FAA AD 57-22-1.

14/58 HENGSELBESLAG PÅ PIPER FLY

FAA har i "Airworthiness Directive" 58-12-2 gjort oppmerksom på at en del forsterkningsbeslag for balanserorshengslet ("Aileron hinge reinforcing brackets" P/N 10931-02), som er levert etter juni 1954, ved en misforståelse er blitt utført av aluminium istedenfor av stål. De som har fått nye braketter eller har installert slike braketter etter 1954, må være oppmerksom på forholdet og undersøke at de har fått den riktige type. Beslaget brukes på alle modeller av typen J-3, PA-11, PA-15, PA-16 og PA-17.

9/59 FESTE AV DUK OVER FRONTRUTEN PÅ PIPER FLY

Ifølge FAA "Airworthiness Directive" No. 59-16-3 har det forekommet at duken har gått i stykker ved festet til kroppen under øvre del av frontruten og/eller direkte over den kanalen som frontruten er festet i.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at dette området skal inspiseres senest ved første 20 timers inspeksjon og senere ved hver 100 timer. Hvis duken er skadet, skal den forsterkes ved at det legges en 2½" "pinked tape" over duken. Tapen må legges slik at den begynner bakenfor kanalen og går fremover rundt vindusspalten og så nær kroppsrøret som tapens bredde tillater.

Piper Service Bulletin No. 174 omhandler samme sak og gjelder følgende typer:

Piper J4, J5, PA-12, PA-14, PA-15, PA-16, PA-17, PA-20 og PA-22.

2/60 STYRELEDNINGER OG BENSINTANKKLOKK FOR PIPER FLY

1. Kontroll av styreledninger

Gjelder følgende flytyper: J-3 serier, L-4 serier, PA-18, PA-20 og PA-22.

annulert a  
LDP 50/74  
utg

**CANCELLED**

Piper Aircraft Corporation har funnet tilfelle av at nicopress-hylsene som er presset på 1/8" - 7x19 styreledninger av rustfritt stål er sprukket. Årsaken angis å være forurensning av wirene.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at det innen 5 flytimer fra 25. februar 1960 skal foretas en inspeksjon av alle styreledninger i fly av ovenfor nevnte typer.

Inspeksjonen skal foretas av en autorisert mekaniker og går ut på å undersøke om alle eller noen av flyets styreledninger er fremstilt av standard (galvanisert) flywire eller av rustfri stålwire. Undersøkelsen foretas med en svak magnet. Standard flywire viser en avgjort tiltrekking, mens derimot rustfri stålwire viser liten eller ingen tiltrekking mot magneten.

Hvis inspeksjonen viser at alle styreledninger er av standard flywire, trenger man ikke å foreta noe mer. Hvis inspeksjonen viser at en eller flere av flyets styreledninger er av rustfri stålwire, må det undersøkes om disse er av den stive eller bøyelige typen.

Hvis ledningene er av den stive rustfri stålwiretypen (1x19 wire), trenger man heller ikke å foreta noe mer. Hvis derimot styreledningene er av den bøyelige rustfri type (1/8" - 7x19 wire), skal disse skiftes ut med standard flywire før neste flyging.

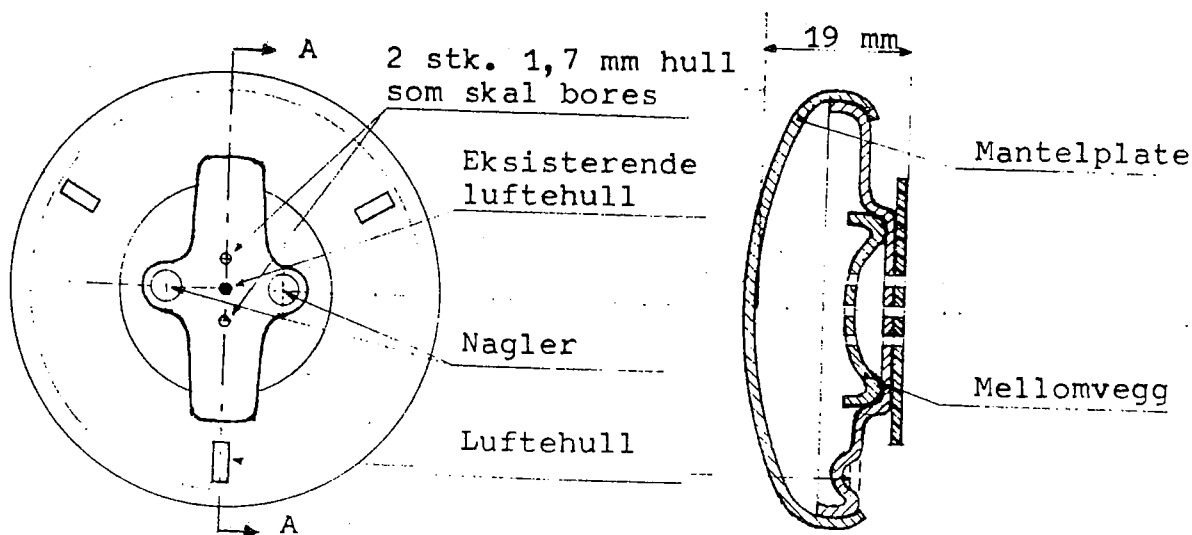
Piper Service Bulletins No. 181 og 182 omhandler samme sak.

## 2. Kontroll av bensintanklokk

Gjelder følgende flytyper: PA-18, PA-20 og PA-22, samt eventuelt reservebeholdning av tanklokk.

Luftfartsdirektoratet bestemmer at det innen 25. februar 1960 skal bores 2 stk. 1,7 mm luftehull i tillegg til det eksisterende sentrale hull i tanklokket, som vist på skissen. Det må påses at hullene blir boret gjennom mellomveggen, samt at det eksisterende hull er boret gjennom mellomveggen. Dette kan undersøkes ved hjelp av en trådtolk, som kan føres inn minst 19 mm hvis hullene er riktig boret. I motsatt fall vil trådtolken stoppe ved 6-7 mm.

FAA Airworthiness Directive 56-26-2, 59-10-8 med revisjon 59-22 og Piper Service Bulletin No. 148A av 29. mai 1957 omhandler samme sak.



## 3/60 KONTROLL AV HALEFLATESTAG PÅ PA-12, PA-14, PA-20 OG PA-22

Ifølge FAA "Airworthiness Directive" har det vært flere brudd på haleflatestagene P/N 10074-2 og P/N 10074-3. Slike brudd kan føre til totalhavari. Luftfartsdirektoratet har derfor bestemt at den inspeksjon som er angitt nedenfor skal utføres snarest mulig og senest før 1. mars 1960 på samtlige fly av typene PA-12, PA-14, PA-20, PA-22 "135", PA-22 "150" og PA-22 "160". Inspeksjonen skal deretter utføres hver 100 timer. Hvis inspeksjonen ikke utføres samtidig med et 100 timers ettersyn skal det kvitteres for den i fartøyjournalen, hvis den skal utføres ved 100 timers ettersyn skal det tilføyes i vedlikeholdsinstruksen.

Inspeksjonen skal utføres av en autorisert mekaniker og utføres på følgende måte:

- a) Gjør stagene rene og undersøk omhyggelig med et forstørrelsesglass med 10 gangers forstørrelse om det finnes sprekker, hakk, fabriksjonsfeil eller merker etter skarpt verktøy. Vær særlig omhyggelig med for- og bakkantene. Stagene kan bli sittende på flyet under inspeksjonen.
- b) Hvis det finnes sprekker eller hakk, er det tillatt å slipe dem bort med sandpapir nr. 500 eller tilsvarende, forutsatt at bredden av staget ikke minskes med mer enn 0,015 tommer (0,38 mm). Etter slipningen må staget males for å hindre rust. Hvis sprekken eller hakket ikke lar seg slipe bort, eller staget har andre feil, må det skiftes. Stag med feil bør ødelegges slik at de ikke kan bli satt på et fly av vanvare.

Hvis de strømlinjeformede stag med P/N som nevnt ovenfor skiftes ut med runde stag som har P/N 10555-2 og P/N 10556-2, kan inspeksjonen hver 100 timer bortfalle.

Piper Service Bulletin No. 183 av 9.9.59 og Service Letter No. 400 av 20.3.63, samt FAA AD 60-1-7 med revisjon 63-11 omhandler samme sak.

## 5/60 BENSINKRANER FOR PA-18, PA-20 OG PA-22 FLY SOM ER UTSTYRT MED 2 VINGETANKER

En del uhell har hendt på grunn av bensinmangel som følge av at bensinkranen (Part. No. 11383) ikke låser seg på riktig sted ved valg av bensintank. Hvis stoppepinnen i ventilen ikke er riktig sentret, eller hvis styreskiven som fjæren trykker pinnen ned mot er montert opp ned, så vil pinnen ikke gå ned i sporet og låse kranen på riktig sted.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at alle kraner av nevnte type skal undersøkes før neste flyging og senere ved hver 100 timers inspeksjon, på følgende måte:

1. Kjenn etter at kranen låser seg positivt i alle 4 stillinger. I motsatt fall må kranen skiftes før neste flyging.

2. Påse at ventilen låser seg i samsvar med merkingen på velgerplaten. I motsatt fall må innstillingen av den merkede platen justeres.

Piper Service Bulletin No. 141 og FAA Airworthiness Directive No. 60-10-8 omhandler samme sak.

## 1/61 RUST I KROPPEN PÅ PIPER CUB

Rustdannelse inne i kroppen på Piper Cub fly har lenge vært et problem. Det viser seg at de Piper Cub fly som er bygd under krigen er særlig utsatt, muligens fordi disse er bygd som militærfly uten tanke på lang levetid. Flere ganger er det funnet alvorlig rustdannelse i fly som påstås aldri å ha vært i vann, og en gang på et fly som nettopp hadde gjennomgått vanlig rustkontroll med utskjæring av V-formede hakk i rørene.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at samtlige fly av typen Piper Cub bygget i tiden 1942 - 1945 skal gis en omhyggelig rustkontroll ved autorisert verksted før 1. januar 1962. Hvis det faller et 1200 timers ettersyn i tiden før 1. januar 1962, skal undersøkelsen foretas samtidig med dette. Flyeierne må være klar over at verkstedskapasiteten for denne slags arbeider er meget begrenset, slik at de ikke bør utsette undersøkelsen til siste øyeblikk.

Undersøkelsen utføres først ved en omhyggelig utvendig undersøkelse av undre langdragere og nedre del av vertikalrørene. Hvis duken kan fjernes helt, er det det beste, men det vil som regel være tilstrekkelig å sprette opp duken i bunnen og brette den til side. Deretter skjæres begge undre langdragene av på 2 steder, og endene bøyes til siden slik at man kan kontrollere røret inni. Kontrollen utføres med hjelp av et lite speil, som føres inn i røret kombinert med tilstrekkelig belysning. Etterpå repareres rørene med vanlig skråskjøt. Av denne grunn bør snittet være skrått og i passe avstand fra et knutepunkt.

Det ovenstående er minimumskravene. Hvis det finnes noe mistenkelig, må undersøkelsen utvides tilsvarende. Rustskadede rør må skiftes ut med nye av foreskrevet flykvalitet (4130 eller 1025).

Fly hvis kropper har gjennomgått større reparasjon etter 1. januar 1959, slik at kroppen under dette er inspisert innvendig, kan få dispensasjon fra den her nevnte undersøkelse hvis eieren søker Luftfartsdirektoratet skriftlig om det. Søknaden må være bilagt med nøyaktig redegjørelse for den utførte reparasjon fra det verksted eller den mekaniker som utførte arbeidet.

Flyeierne må være klar over at den undersøkelse som er fastsatt ovenfor ikke er noen absolutt garanti mot faren for at rørene skal svekkes av rust og at påpasselighet fra eiernes og mekanikernes side er en forutsetning for at de omtalte fly skal kunne drives forsvarlig.



## 5/61 STYRELEDNINGER PÅ PIPER PA-22

Da det kan oppstå svikt i styreledningene på enkelte fly av typen Piper PA-18 og PA-22 som følge av feil ved "nicopress sleeves", bestemmer Luftfartsdirektoratet at balanserorsledninger, undre høyderorsledning, flaps- og siderorsledninger skal utskiftes med nye på PA-22 med følgende serienummer:

22-6116, 22-6167, 22-6359, 22-6421, 22-6466, 22-6550,  
22-6704, 22-6758 og 22-6883.

Denne utskiftning skal foretas av autorisert mekaniker eller godkjent verksted så snart som mulig, senest den 1. oktober 1961. De godkjente styreledninger har følgende P/N:

11527-02, 12515-03, 13108-02, 13109-10, 13109-12, 40123-68,  
40123-69 og 40123-93,

eller

11527-04, 12515-06, 13108-11, 13109-18, 13109-19, 14300-24,  
14300-25 og 14300-29.

Standard galvanisert flywire er også godkjent hvis den allerede er montert, eller som erstatningswire. Se "FAA Airworthiness Directive 61-16-5 Piper" eller Piper Service Bulletin No. 181 av 5. november 1959 og Piper Service Letter No. 355 av 23. februar 1961 som omhandler samme sak.

Utskiftning av wire på PA-18 er ikke tatt med i denne LDP, da det for tiden ikke finnes noen i landet som kommer inn under bestemmelsen. Ved innførsel av Super Cub må styreledningene kontrolleres og eventuelt utskiftes ifølge FAA AD 61-16.5.

## 3/62 SKIUNDERSTELL PÅ PIPER PA-22

Det har forekommet flere tilfeller av skade på fly av typen Piper PA-22 på grunn av svakheter i understellene når det er montert på ski.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at før ski kan påmonteres, må standard understell enten skiftes ut med nye, som angitt på sammenstillingstegning nr. 14298 fra Piper "Note 1 & 2", eller forsterkes etter Pipers detaljtegninger. Torsjonsrør for siderorspedalene skal skiftes ut med nye som angitt på samme tegning "Note 3 & 4".

Pipers tegning for ski-installasjon (Federal) nr. 14298 angir følgende nødvendige forandringer:

1. Understell P/N 13124-3(H) og 13124-4(V) erstatter standard understell på fly opp til S/N 22-4142 og fra 22-4144 til S/N 22-4459.
2. Understell P/N 13124-6(H) og 13124-4(V) erstatter standard understell på fly med S/N 22-4143 og fra 22-4460 og opp.

3. Rorpedalenes torsjonsrør P/N 13064-2 og 13066-2 erstatter standard torsjonsrør på fly opp til S/N 22-3217 og fra S/N 22-3219 til S/N 22-3386.
4. Rorpedalenes torsjonsrør P/N 14691-2 og 13066-2 erstatter standard torsjonsrør på fly med S/N 22-3218 og fra S/N 22-3387 og opp.

Forandring av standard understell må bare utføres av godkjente sveisere eller av godkjente verksteder og etter Pipers detaljtegning.

Skjene skal monteres etter tegning fra Federal Aircraft Work No. 11 R 951 utgave E eller nyere.

L.V.A. 56/1961 fra Kungliga Luftfartsstyrelsen i Sverige omhandler samme sak.

#### 6/62 FESTE AV SIDERORSKABLER PÅ PIPER 18 OG 18 A

Det er inntruffet flere tilfelle av brudd i den sveis som fester øret for siderorskabelen P/N 40831 til pedalene P/N - 40842-04 og 40842-05. Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at sveisen og øret skal kontrolleres ved første 25 timers ettersyn.

Kontrollen utføres som en visuell inspeksjon av den sveis som fester øret P/N 40831 til tverrøret på både venstre og høyre pedal, og man leter særlig etter tegn på at sveisen løsner, sprekker i sveisen, at sveisen ikke er tilstrekkelig lang og merker etter slitasje. En sveis med tilstrekkelig lengde skal gå rundt 3/4 av omkretsen på røret.

Hvis det finnes feil som nevnt ovenfor, må pedalen skiftes før neste flyging.

Piper Service Bulletin nr. 207, datert 15. desember 1961 og FAA "Airworthiness Directive" nr. 62-2-5, datert 22. januar, omhandler samme sak.

#### 7/63 KONTROLL AV SIDETRIMROR PÅ PIPER PA-23 OG PA-23-160

Det har forekommet løse nagler og sprekker i platen i det område hvor rorflyndren er festet til sidetrimroret på PA-23. Det er også oppdaget sprukne ribber i samme ror.

For å forhindre at rorflyndren løsner skal følgende kontroll foretas:

- A. På fly som har oppnådd 690 timers gangtid eller mer skal kontroll utføres som angitt i punkt C nedenfor snarest mulig, senest innen 10 timers flygetid. Kontrollen skal siden utføres ved hvert 100 timers ettersyn.

- B. På fly som enda ikke har oppnådd 690 timer skal kontroll etter punkt C utføres mellom 600 og 700 timers gangtid og siden gjentas ved hvert 100 timers ettersyn.
- C. Utfør en nøye besiktelse av rorflyndrens feste til sidetrimroret med lupe som forstørrer minst 10 ganger. Se spesielt etter løse nagler og sprekker i huden.
- D. Hvis det oppdages sprekker i huden eller løse nagler så må også trimrorets avstivningsrib P/N 17068-17 kontrolleres for sprekker.
- E. Hvis noen av de ovenfor nevnte defekter finnes, skal enten reparasjon utføres ved godkjent verksted eller trimroret skiftes ut før neste flyging.

FAA AD 63-7-3 "Pipers Periodic Inspection Report" og Luftværdighets-anvisning fra Kungliga Luftfartsstyrelsen LVA 116/63 omhandler samme sak.

#### 6/64 BENSINSYSTEM PÅ PA-22 - COLT OG TRI PACER

Colt og Tri Pacer har meget like bensinsystem med to vingetanker. Ledningen fra venstre tank er på begge flytyper kortere og mer direkte enn den fra høyre.

I forbindelse med en ulykke er det kommet opplysninger om at man både på Colt og Tri Pacer kan få motorfusk hvis man svinger ukorrekt når man flyr på høyre tank, men dette har ikke vært mulig å konstatere helt sikkert. Luftfartsdirektoratet gjør imidlertid de som flyr Colt og Tri Pacer oppmerksom på forholdet, og vil advare mot flyging på høyre tank under forhold hvor forbigående motorfusk kan være farlig, slik som under start og flyging i lav høyde.

Luftfartsdirektoratet bestemmer at heretter skal både Colt og Tri Pacer ha en plakat ved høyre bensinmåler med påskrift:

RIGHT TANK LEVEL FLIGHT ONLY.

Samme merking er originalt påført bensinvelgekransen i begge flytyper, og det skal kontrolleres at merkingen er tydelig og godt lesbar.

Forandringen/kontrollen skal være utført innen 15. mars 1970.

#### 7/64 KONTROLL AV ØVRE LAGER I UNDERSTELLSLEGG PÅ PIPER PA-22

Fabrikken har sendt ut "Piper Service Letter No. 405" og "Piper Service Memo. No. 73" som bestemmer at øvre lager i "Oleo strut" på alle PA-22 med serienr. fra 1 til 9848 skal tas ut og rengjøres for kontroll, da det kan være feil montert slik at kulene kan drysse ut.

Luftfartsdirektoratet bestemmer at dette lageret med P/N 452333 skal tas ut for kontroll så snart som mulig, senest ved første 25 timers inspeksjon. Påse at lageret er montert slik at hullet for ilegging av kulene vender oppover og at alle kulene, 59 stk. er på plass, at lageret ikke er slitt og går lett. Hvis det finnes noen feil ved lageret, skal dette skiftes før neste flyging.

Samtidig som lageret er tatt ut, skal lagerleiet gjøres rent og kontrolleres for slitasje eller annen skade.

Hvis ingen defekter er funnet, settes lageret inn med nytt fett (MIL-G-3278) og monteres igjen med den riktige siden opp.

Så lenge lager med P/N 452333 er installert, skal denne kontroll gjentas ved hver 500 timer gangtid.

Hvis lageret blir byttet ut med tett lager av ny type P/N 452419 og lagerhus P/N 14087-00 eller med tilsvarende, godkjent av FAA, er denne kontroll ikke lenger nødvendig.

FAA Airworthiness Directive 64-5-4 omhandler samme sak.

#### 5/67 SIDERORSPEDALER I PIPER CUB

Undersøkelsen etter et havari har vist at det i mange tilfelle er mulig å låse pedalene i Piper Cub ved at beltet i fremre sete faller ned mellom setet og pedalen som huker seg fast i strammeren. Derved blir sideroret låst fast, og flygeren mister kontrollen over flyet. Det er ikke absolutt sikkert at dette er forklaringen på det omtalte havari, men det er i hvert fall klart at det foreligger en fare som de som eier og flyr Piper Cub må gardere seg mot.

Da det i dag finnes en rekke forskjellige setebelter i Cub, kan Luftfartsdirektoratet ikke i dag gi detaljerte forskrifter for hva det skal gjøres. Men alle som flyr Piper Cub pålegges før hver flyging å kontrollere om beltet i fremre sete kan låse siderorspedalene, og eventuelt å ta forholdsregler mot dette. I mange tilfelle er det nok å stramme beltet og holde det stramt, ellers vil forholdsreglene måtte variere mellom de enkelte fly.

Erstattet av LOP 73/72

#### 6/67 INSPEKSJON AV BENSINTANKENE I PIPER PA-28 OG PA-32

Kfr. FAA AD No. 67-16-2.

For å forebygge mulighet for tilstopping av bensintilførsel til motoren ved at filteret blir tettet igjen av "sealing compound" som har løsnet fra tankenes innside, skal følgende inspeksjon utføres:

Tøm tankene helt og sørg for at de blir helt tørre innvendig ved utlufting. Gjennom påfyllingsåpningen kan så tanken inspiseres innvendig, men man må utvise store forsiktighet da det kan være gass på tanken. Det som skal inspiseres er om tetningsbelegget i tanken sitter godt fast.

Hvis noe av belegget har skallet av eller sitter løst, må dette fjernes.

Inspeksjonen må utføres av autorisert mekaniker ved første 25 timers ettersyn og siden gjentas hver 50. time på følgende fly:

|            |     |                   |
|------------|-----|-------------------|
| PA-28-140  | S/N | 20913-2917        |
| PA-28-150  | "   |                   |
| PA-28-160  | "   |                   |
| PA-28S-160 | "   | 2513-3979         |
| PA-28-180  | "   |                   |
| PA-28-180  | "   |                   |
| PA-28-180  | "   | 10676-10891       |
| PA-32-160  | "   | 03, 04 og 17-861  |
| PA-32-300  | "   | 15 og 40000-40239 |

1/68

#### KONTROLL AV EKSHAUSTOPPVARMINGSANLEGG PÅ PIPER FLY

Kontrollen gjelder: Piper J3, J4, J5, PA-11, PA-12, PA-14, PA-15, PA-16, PA-17, PA-18, PA-19, PA-20, PA-22 og PA-24.

Luftfartsdirektoratet bestemmer herved at varmluftanlegget på alle fly av typer som nevnt ovenfor jevnlig skal kontrolleres for ekshaustlekkasje.

Ved første 25 timers ettersyn og senere hver 50. gangtime, skal varmeveksleren demonteres for nøye kontroll med lys og speil både utvendig og innvendig. Man skal spesielt se etter at det ikke finnes sprekker, korrosjon eller huller i rør og sveisesømmer.

Hvis det er vanskelig å få utført en nøyaktig visuell kontroll, så kan kontrollen utføres på en av følgende metoder:

- a) Trykkprøv hele varmeveksleren med ekshaustrør nedsenket i vann. Bruk prøvelufttrykk på 10 psi.
- b) Prøv varmeveksleren på bakken ved å stille flyet mot vinden og kjør opp motoren til fullt statisk turtall med kabinoppvarmingen "På" og mål med en kullosindikator CO-innholdet i den innstrømmende varmluft ved hver innløpsåpning i kabinen hvis det er flere. Ved målingen må bruksanvisningen for måleinstrumentet følges nøye.

Hvis kulloskonsentrasjonen overstiger 0,005% eller hvis måleinstrumentet på annen måte viser farlig CO-innhold i varmluften, så må varmeveksleren underkastes en nøyere kontroll og feilen må rettes før neste flyging. Hvis dette vil ta for lang tid så kan varmluftsventilen i brannskottet midlertidig låses fast i stengt stilling inntil varmeveksleren kan bli reparert eller skiftet ut med ny.

Ref.: FAA AD-notes 68-5-1. Piper S.L. nr. 324B omhandler samme sak.

## 5/68 FORANDRING AV BENSINSYSTEMET PÅ PIPER PA-28 OG PA-32

Forandringen gjelder for følgende fly av ovennevnte type:

|                 |                     |            |          |
|-----------------|---------------------|------------|----------|
| Piper PA-28-235 | S/N 28/10001        | til og med | 28/10851 |
| " PA-32-260     | " 32/1              | " " "      | 32/14    |
| " " " "         | " 32/16             | " " "      | 32/853   |
| " PA-32-300     | " 32/15 og 32/40001 | til        | 32/40153 |

Luftfartsdirektoratet bestemmer herved at bensinsystemet på ovennevnte fly skal forandres som forlangt i Piper Service Bulletin Nr. 249 og 253.

Hensikten med forandringene er å forebygge muligheter for:

- a) At overføringen til "quick drain" ventilen setter seg fast.
- b) At bensinkranen kan bli stående i mellomstillinger til de forskjellige tanker.
- c) At det kan bli stående luft i bensinledningen som det tar for lang tid å drive ut.

Forandringen skal utføres så snart som mulig og senest ved første 100 timers ettersyn.

Den går i hovedsaken ut på følgende:

1. Utskifting av manøverhåndtaket for dreinventilen.
2. Forbedring av tankvelgekransen.
3. Forandring av bensinledning fra ytre vingtank.

Ref.: Piper Service Bulletin nr. 249 og nr. 253. LVA 265A og FAA AD nr. 67-26-2.

## 14/68 UTSKIFTING AV VELGEVENTIL I BENSINSYSTEMET PÅ CHEROKEE SIX

Forandringen gjelder fly av typen Piper PA-32-260 Cherokee Six, S/N 32-151 til og med 32-535.

For å forhindre uønsket overføring av bensin fra ytre til indre vingetanker gjennom en innvendig lekkasje i velgeventilen, skal denne skiftes ut så snart som mulig og senest ved første 25 timers ettersyn. Både den nåværende og den nye ventil er betegnet med "Airborne Mechanism Fuel Selector Valve", men den som skal skiftes ut er Model LH26-1 og den nye som skal settes inn er LH26-2 (P/N 492104).

Ref.: FAA AD No. 67-3-7 og Piper S.L. No. 476 omhandler samme sak.

## 18/68 BRANNFARE VED "FUEL CONTROL PANEL" PÅ PA-31 NAVAJO

Kontrollen gjelder fly av typen Piper PA-31-300 Navajo med S/N 31-2 til og med 31-220 og 31-222, 223, 225, 228, 234, 237, 238 240, 242 og 243.

For å forhindre mulighet for brann ved at elektriske ledninger gnisser mot bensinledningen under kontrollpanelet i cockpiten, skal følgende kontroll foretas så snart som mulig og senest ved første 25 timers ettersyn:

1. Skru av dekslet ved "Fuel control panel" og inspiser nøye at det ikke ligger elektriske ledninger som gnisser mot crossfeed bensinledningen, mot skarpe platekanter, mot dekslet eller mot wiren til bensinkranen. Se også etter at ikke selve bensinrøret er skadet ved gnagsår. Hvis det finnes ledninger hvor isolasjonen er skadet, så må disse skiftes ut, det samme gjelder bensinrør med gnagsår som er dypere enn ca. 0,003" (10% av veggtykkelsen).
2. Bensinrør og elektriske ledninger skal bensles opp og eventuelt legges om i henhold til Piper S. B. No. 278, slik at de har nødvendige klaringer og er forhindret fra å gnisse mot hverandre eller mot skarpe kanter.

Ref.: FAA AD No. 68-13-1 og Piper Service Bulletin No. 278 datert 27. mai 1968, som omhandler samme sak.

## 13/69 INSPEKSJON AV STØTSTANG FOR TRIMROR PÅ CHEROKEE

Kunngjøringen gjelder følgende fly:

Samtlige fly av typen PA-28-140.

Fly av typene PA-28-150, -160 og -180 med serienummer fra og med 28-1411.

Fly av typen PA-28-235 med serienummer fra og med 28-10003 til og med 28-10719.

Piper Cherokee har et trimror såkalt "tungror" hengslet til høyderoret, som beveges ved et stålrør som er sveiset til en 4-kantet plate skrudd fast til trimroret. I Sverige har det hendt at et slikt rør er brukket akkurat i kanten av platen. Bruddet er et typisk tretthetsbrudd som begynte i sveisen i det hjørne som dannes mellom røret og platen. Da man bare har det ene tilfellet, skyldes det antakelig et sammentreff av uheldige omstendigheter, slik som et spesielt skarpt hjørne og samtidig vibrasjon i høyderoret.

Hvis trimroret henger løst fordi stangen er brukket, blir flyet meget ubehagelig å fly, og høyderoret kommer lett i svingninger som det kreves adskillig kraft for å beherske. I tilfellet i Sverige lykkes det å lande flyet uskadd.

For å hindre slike brudd påbyr Luftfartsdirektoratet:

1. På de fly som er angitt ovenfor skal det hver 100 timer foretas en kontroll av det stålrør som beveger trimroret for sprekker i det parti som ligger nærmest kanten av platen. Undersøkelsen foretas med lampe og forstørrelsesglass med minst 5 gangers forstørrelse.
2. Ved samme anledning skal også trimroret kontrolleres for sprekker i området omkring festet for platen.
3. Man bør være spesielt påpasselig med fly hvor høyderoret har tendens til å vibrere, og helst få fjernet vibrasjonen.
4. Hvis det finnes sprekker må delen skiftes ut før neste flyging, og Luftfartsdirektoratet må få underretning.

Ref.: Luftværdighetsanvisning 379.

14/69 SIKRING AV RATT PÅ PIPER CHEROKEE OG COMANCHE

Kunngjøringen gjelder følgende fly:

|            |            |          |            |          |
|------------|------------|----------|------------|----------|
| PA-28-180  | Serial no. | 28-4378  | til og med | 28-5406  |
| PA-28-235  | " "        | 28-11040 | " " "      | 28-11237 |
| PA-28R-180 | " "        | 28-30005 | " " "      | 28-31095 |
| PA-28R-200 | " "        | 28-30001 | " " "      | 28-35265 |
| PA-32-260  | " "        | 32-1111  | " " "      | 32-1165  |
| PA-32-300  | " "        | 32-40566 | " " "      | 32-40715 |

Rattet på Piper Comanche og Cherokee er festet til rattstammen med en glatt gjennomgående bolt. Da det er mulighet for at den kan løsne og falle ut, bestemmer Luftfartsdirektoratet at den skal sikres med en liten skrue, slik som beskrevet i Piper Service Bulletin No. 295.

Forandringen skal være utført innen 1. september 1969. I mellomtiden må rattene kontrolleres minst hver 50 timer for å se at boltene ikke er løsnet.

Ref.: FAA Airworthiness Directive 69-15-1 og Piper Service Bulletin No. 295.

15/69 EKSHAUSTSYSTEM (VARMEANLEGG) PÅ PIPER AZTEC OG TWIN COMANCHE

Kunngjøringen gjelder følgende fly:

Samtlige fly av typene PA-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250 og PA-30, som er utstyrt med Stewart-Warner "South Wind" modell 940 series oppvarmingsanlegg.

For å hindre kulloksyd - CO - fra å lekke inn i flyet med derav følgende fare for forgiftning av fører og passasjerer, bestemmer Luftfartsdirektoratet at følgende arbeider skal utføres:



1. Innen 25 timer fra mottakelsen av denne LDP, skal man ta av dekslet over varmeapparatets ekshaustrør - "heater exhaust tube shroud" - og undersøke med en magnet om ekshaustrørets forlengelse - "exhaust extension", Stewart-Warner P/N 486238, Piper P/N 754708 - er av bløtt jern, som er magnetisk, eller av rustfritt stål som er umagnetisk. Hvis røret er av bløtt jern, må det skiftes ut med et av rustfritt stål så snart et slikt rør kan skaffes.
2. Hvis man er nødt til å fortsette å bruke et ekshaustrør, P/N 486238, av bløtt jern, må det kontrolleres ved hvert 25 timers ettersyn. Rør som har sprekker eller er svekket av gravrust, korrosjon eller gløskall, må skiftes ut. Hvis de skiftes ut med nye rør av bløtt stål, gjelder regelen om kontroll ved 25 timers ettersyn fremdeles. Den faller bare bort for rør av rustfritt stål.
3. De omtalte Stewart-Warner "South Wind" modell 940 oppvarmingsapparater må overhales etter de første 1000 timer og senere hver 500 timer. Overhalingen skal utføres som angitt i Stewart-Warner Service Manual PM-10035, datert juli 1966, og består av komplett demontering, rengjøring, kontroll og reparasjon, sammensetting og prøve.
4. Varmeapparater som har over 900 timer ved mottakelsen av denne LDP kan gå ytterligere 100 timer før overhaling, selv om man derved kommer over de fastsatte 1000 timer.
5. De angitte timer er varmeapparatets gangtid, som forutsettes ført separat. Hvis dette ikke gjøres, skal man bruke flyets gangtid.

Ref.: FAA AD-Note 69-13-3.

## 20/69 SPREKKKONTROLL AV RATTENE I PIPER CHEROKEE OG COMANCHE

Kunngjøringen gjelder følgende fly:

|                   |            |            |            |            |
|-------------------|------------|------------|------------|------------|
| PA-28-140         | Serial No. | 28-20001   | til og med | 28-7725290 |
| PA-28-150/160/180 | "          | " 28-1     | " " "      | 28-4377    |
| PA-28-235         | "          | " 28-10001 | " " "      | 28-11039   |
| PA-32-260         | "          | " 32-1     | " " "      | 32-1110    |
| PA-32-300         | "          | " 32-40001 | " " "      | 32-40565   |

For å forebygge at rattene løsner på grunn av sprekkdannelser i navet skal det på de ovenfor nevnte Piper fly utføres følgende kontroll innen 25 flytimer etter 26. september 1979 og deretter med 100 timers mellomrom.

Ta av skiven med Piper-merket på rattet, og kontroller den indre del av navet ved hjelp av Dye Check eller lupe som forstørrer minst 3 ganger. Sprekkdannelsen kan forekomme som radiale sprekker i området forover og bakover fra låsepinnen.

Hvis det finnes sprekker skal rattet byttes ut før neste flyging.

Ved påliming av Piper-merket igjen må det ikke under noen omstendighet brukes kontaktlim som skader plastmaterialet i rattene.

Ref.: FAA- AD. 69-22-2 og Piper Service Letter No. 527a datert 25. september 1969 omhandler samme sak.

*R. Ulltang*

26. september 1979 *P. J. Collier*

## 22/70 KONTROLL AV EKSHAUSTVARMEANLEGG PÅ PIPER PA-28

Denne kunngjøring gjelder Piper PA-28-140, serienr. 28-20001 til og med 26400 og PA-28-150, PA-28-160, PA-28S-160, PA-28-180 og PA-28S-180 med serienr. 28-03, 28-1 til og med 1760A.

For å forhindre fare for ekshaustforgiftning som følge av skade på ekshaustvarmeveksleren for kabinvarmesystemet på ovenfor nevnte flytyper, bestemmer Luftfartsdirektoratet at følgende inspeksjoner skal utføres:

1. Ekshaustvarmeanlegget skal undersøkes grundig for å oppdage eventuelle sprekker, gjennombrenninger, sveiseskader, deformasjoner og tegn til skader for øvrig. Ved første undersøkelse skal ekshaustvarmeveksleren demonteres, slik at undersøkelsen kan bli grundig utført.

Denne undersøkelse skal utføres senest ved 50 timers gangtid etter mottakelse av denne LDP.

2. Senere skal det foretas en undersøkelse ved hver 50 timers gangtid for anlegg som har mer enn 950 timers gangtid totalt. På anlegg med mindre enn 950 timer, kan undersøkelsen foretas ved hver 100 timers gangtid, inntil 950 timer, da undersøkelsen skal utføres hver 50 timer.

Denne undersøkelse vil normalt ikke kreve full demontering av ekshaustvarmeveksleren, men man må bruke lys ("slangelykt") og speil gjennom utløpsrøret for ekshausten, for å kunne oppdage innvendige skader i det perforerte røret, og ekshaustrøret må løsnes fra på den andre siden av varmeveksleren, for å få utført en innvendig kontroll også på denne side. Likeledes må kappen rundt varmeveksleren løsnes, for kontroll av ytterveggen av ekshaustkammeret.

Advisory Circular 43.13-1, Chapter 14, Section 3, fra FAA (tidligere Manual 18), gir verdifulle opplysninger og veiledning om typiske skader som finnes på slike anlegg i sin alminnelighet.

3. Hvis eventuelle skader blir funnet og reparert med sveising, må en lekkasjetest utføres etterpå i neddykket tilstand med 10 psi innvendig lufttrykk. Ved denne prøve tillates ingen lekkasje.
4. Kravet om inspeksjoner i samsvar med denne LDP kan opphøre ved installasjon av et forbedret varmeveksleranlegg, Piper Part No. 99482-00 for PA-28-140, PA-28-150, PA-28-160 og PA-28S-160 og Part No. 99482-02 for PA-28-180 og PA-28S-180.

Ref. FAA AD-Note 70-16-5, som omhandler samme sak.

24/70 | MERKING AV DØRLÅSER PÅ PIPER -PA-28, PA-32, PA-34 OG PA-38.

Det har vist seg at folk som ikke kjenner flytypen har vanskelig for å åpne døren utenfra fordi de ikke er klar over at det er to låser, som begge må åpnes hver for seg. Dette kan særlig ha betydning ved havarier, hvor det kan være aktuelt for personer utenfor flyet å hjelpe bevisstløse og skadede personer ut.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at begge låser skal merkes på en iøynefallende måte, som angitt nedenfor:

1. Begge dørhåndtak skal males røde, bortsett fra der hvor håndtaket faller inn i en rød staffering. I dette tilfelle skal en kontrastfarge benyttes.
2. Ved håndtaket som sitter under vinduet skal det anbringes en påskrift i kontrastfarge med 2 cm høye bokstaver og følgende ordlyd: "Det er en lås til, midt over vinduet."
3. Ved håndtaket midt over vinduet skal det anbringes en krum pil med påskriften "Åpner" i kontrastfarge. Likeledes anbringes en påskrift i kontrastfarge og med 2 cm bokstaver i låsens nærhet, med følgende ordlyd: "Det er en lås til, i bakkant under vinduet", på PA-28, PA-32 og PA-34 mens på PA-38 skal det være følgende ordlyd: "Det er en lås til under vinduet".

Tid for utførelse:

Innen 1. februar 1971 for PA-28 og PA-32.

Innen 1. januar 1979 for PA-38

Innen 1. desember 1980.

R. Utang

R. Jacobsen  
7.11.1980



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

1/71 SPREKKKONTROLL AV HØYDE- OG SIDERORSBJELKE SAMT HOVEDRIBBE I HØYDERORET  
PÅ PA-31 OG PA-31-300

### Påbudet gjelder:

PA-31 og PA-31-300 serienr. 31-2 til og med 31-694.

### Påbudet omfatter:

Da det har forekommet sprekker i høyde- og siderorsbjelken og i hovedribben for høyderoret, må følgende utføres:

1. Demonter høyde- og sideror og foreta en grundig inspeksjon i området rundt hengslene.
2. Skru av braketten for torsjonsrøret til høyderoret, og inspiser hovedribbe (P/N 40090-00) i dette området.
3. Hvis defekte deler oppdages, må disse skiftes før neste flyging.

### Tid for utførelse:

Innen 100 timers flytid, og deretter med 100 timers mellomrom.

Hvis nye hengsler til høyde- og sideror installeres i samsvar med "Piper Elevator and Rudder Hinge Installation Kit No. 760 465", og pkt. 3 ovenfor er utført, bortfaller kravet om inspeksjon.

### Referanser:

FAA AD 70-26-6 og Piper Service Bulletin No. 323 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  
Piper-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.

2/71 SPREKKKONTROLL AV RØRET TIL HØYDERORETS MASSEBALANSE PÅ PA-28, PA-28S,  
PA-28R, PA-32 og PA-32S

### Påbudet gjelder:

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| PA-28-140                          | S/N 28-20000 til og med 28-26946 og 28-7125000 til og med 28-7125334.                |
| PA-28-150-160-180 og<br>PA-28S-180 | S/N 28-1 til og med 28-5859 og 28-7105001 til og med 28-7105126.                     |
| PA-28-235                          | S/N 28-10001 til og med 28-11378 og 28-7110001 til og med 28-7110011.                |
| PA-28R-180                         | S/N 28R-30001 til og med 28R-31270 og 28R-7130001 til og med 28R-7130005             |
| PA-28R-200                         | S/N 28R-30482, 28R-35001 til og med 28R-35820 og 28R-7135001 til og med 28R-7135104. |
| PA-32-260                          | S/N 32-04, 32-1 til og med 32-1297 og 32-7100001 til og med 32-7100016.              |
| PA-32-300 og<br>PA-32S-300         | S/N 32-15, 32-21, 32-40000 til og med 32-40974 og 32-7140001 til og med 32-7140050.  |

### Påbudet omfatter:

For å inspisere røret til høyderorets massebalanse for sprekker i området rundt festeboltene, skal følgende utføres:

1. Skru av halekonen og bakre skottplate dersom flyet har denne.
2. Ta av låsingen på strekkfiskene til høyderorskablene og reduser kabelstrekkingen.
3. Kople høyderorskablene fra massebalanserøret.

Merk! Ved montering etter utført kontroll må det passes på at foringen i festebøret for rorwiren i massebalanserøret blir riktig montert.

4. Skru ut festeboltene for massebalanserøret.
5. Trekk massebalanserøret fremover og ut av høyderoret. (Det er ikke nødvendig å ta massebalansen av røret.)
6. Fjern malingen fra massebalanserøret i området rundt hullene for festeboltene.

Merk! Bruk vanlig lakkfjerner eller kaustikksoda for å fjerne malingen, og vask delen i bensin for å fjerne eventuell voks.

7. Kontroller røret for sprekker i området for festeboltene ved å bruke "dye penetrant" metoden. Dersom det finnes sprekker, skal røret skiftes med nytt. I motsatt fall kan røret installeres igjen, etter at det er

forts.

2/71  
forts.

blitt rengjort, grunnet med zink-kromat grunning og malt.

8. Kontroller også om høyderoret kan beveges i sideretning. For å fjerne eventuell slark, og for sentrering av roret, installeres en kombinasjon av skivene AN 960-416L (Piper kode nr. 407 585) og AN 960-416 (Piper kode nr. 407 565).
9. Foreta en visuell kontroll av beslaget til massebalanserøret (P/N 63567-03) for sprekker og/eller løse nagler. Dersom beslaget har sprekker må det skiftes med nytt. Eventuelle løse nagler må fjernes og erstattes med nye.

Tid for utførelse:

1. Fly med mindre enn 500 timer:

Ved 500 timers ettersyn, eller innen 50 timers flygetid, og deretter med 200 timers intervall.

2. Fly med mellom 500 og 1000 flytimer:

Innen 50 timers flygetid, og deretter med 200 timers intervall.

3. Fly med over 1000 flytimer:

Innen 25 timers flygetid, og deretter med 200 timers intervall.

Merk! Dersom nytt rør med P/N 63578-00V, 65310-00V eller 68432-00V installeres, skal dette fortsatt kontrolleres 500 flytimer etter installering, og deretter med 200 timers intervall.

Installering av nytt rør, P/N 69623-04V, 69623-02V eller 69624-02V, ifølge Piper Service Letter nr. 576, opphever kravet til disse inspeksjoner.

Merk! Dette røret skal merkes med grønn maling på festeøret til rorkabelen.

Referanser:

FAA AD 70-26-4 med revisjon i 71-13 og Piper Service Bulletin nr. 327, datert 9. desember 1970, 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  
Piper-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.

### 3/71 OMPlassERING AV BATTERIDRENERING PÅ PA-31 OG PA-31-300

#### Påbudet gjelder:

PA-31 og PA-31-300 serienr. 31-2 til og med 31-591.

#### Påbudet omfatter:

Den eksisterende batteridreneringen er plassert like foran kabinluftinntaket. For å unngå fare for giftige gasser i kabinen, må denne dreneringen flyttes ifølge instruksjonene gitt sammen med "Piper Battery Drain and Vent Relocation Kit No. 760 436".

#### Tid for utførelse:

Innen 100 timers flygetid, regnet fra 1. november 1971.

#### Referanser:

FAA AD 71-1-4 og Piper Service Bulletin nr. 325 omhandler samme sak.

### 14/71 INSPEKSJON AV STØTTEBRACKETT FOR MOTORBETJENINGSHÅNDTAKENE PÅ PA-23 OG PA-23-250

#### Påbudet gjelder:

PA-23 og PA-23-160, alle serienr.  
PA-23-250, serienr. 27-1 til og med 27-140.

#### Påbudet omfatter:

En del rapporter viser at det kan oppstå sprekker i støttebraketten til betjeningshåndtakene for motorkontrollene. Dette gjelder spesielt fly med lang gangtid. Følgende skal derfor utføres:

1. Foreta en visuell inspeksjon av P/N 17892-00, støttebrakett for motor-kontrollkablene. Kontroller herunder at braketten ikke har sprekker, at den ikke er vridd og at den er forsvarlig festet. Enhver del som har sprekker eller som er vridd, må skiftes før neste flyging.
2. Installerer en forsterket brakett, Piper P/N 16975-00.

#### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 15. timers flygetid, regnet fra 23. desember 1971 og deretter med 100 timers intervall.

Kravet om inspeksjon i pkt. 1 bortfaller når pkt. 2 er utført.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-3

14/71  
forts.

Referanser:

FAA AD 71-12-1 og Piper Service Bulletin No. 335 omhandler samme sak.





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

## LUFDDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 15/71 MODIFISERING AV ELEKTRISK TRIMBRYTER PÅ PIPER

#### Påbudet gjelder:

- PA-23-250 og PA-E23-250 Serienr. 27-3837, 27-3944 til og med 27-4467, 27-4469 til og med 27-4527, 27-4529 til og med 27-4559, 27-4561 til og med 27-4567, 27-4569 til og med 27-4575, 27-4577 til og med 27-4579, 27-4581 til og med 27-4582, 27-4584 til og med 27-4592, 27-4594, 27-4596 til og med 27-4604, 27-4606.
- PA-24-260 Serienr. 24-4783, 24-4804 til og med 24-4953, 24-4955 til og med 24-4959, 24-4962, 24-4964.
- PA-28-180 Serienr. 28-4378 til og med 28-5859, 28-7105001 til og med 28-7105122.
- PA-28R-180 Serienr. 28R-30005 til og med 28R-31270, 28R-7130001 til og med 28R-7130005.
- PA-28R-200 Serienr. 28R-35001 til og med 28R-35820, 28R-7135001 til og med 28R-7135102.
- PA-28-235 Serienr. 28-11040 til og med 28-11378, 28-7110001 til og med 28-7110011.
- PA-30 Serienr. 30-1717, 30-1745 til og med 30-2000.
- PA-31 og PA-31-300 Serienr. 31-2 til og med 31-694, 31-696, 31-697.
- PA-31P Serienr. 31P-1 til og med 31P-24, 31P-26 til og med 31P-29, 31P-31, 31P-33.
- PA-32-260 Serienr. 32-1111 til og med 32-1297, 32-7100001 til og med 32-7100017.
- PA-32-300 Serienr. 32-40566 til og med 32-40974, 32-7140001 til og med 32-7140049.
- PA-39 Serienr. 39-1 til og med 39-83.

Samt alle andre fly av ovennevnte modeller som har installert "Scott Electric Trim Switch P/N 800452-1" på rattet.

#### Påbudet omfatter:

Den elektriske trimbryteren har av og til tendens til å bli stående i ytterstilling etter bruk. For å unngå dette skal den eksisterende silikon-gummiplaten som beveger bryteren tilbake til midtstilling, byttes ut med

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-4

15/71  
forts.

en spiralfjær som angitt i følgende underlag:

På PA-23, PA-24, PA-31 og PA-39 skal trimbryteren modifiseres som angitt i Piper Kit No. 760 505 med referanse i Piper Service Bulletin No. 331.

På PA-28, PA-28R og PA-32 skal trimbryteren modifiseres ifølge Piper Kit No. 760 517V med referanse i Piper Service Bulletin No. 332.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers flygetid regnet fra 23. desember 1971.

Referanser:

FAA AD 71-12-5, Piper Service Bulletin No. 331 og 332 omhandler samme sak.

17/71 MAGNETFILTER KONTAKTPUNKT

Påbudet gjelder:

PA-28-140 serienr. 28-20001 til og med 28-23042.  
PA-28-150, -160 og -180 serienr. 28-1 til og med 28-4033.  
PA-28-235 serienr. 28-10001 til og med 28-10718.

Påbudet omfatter:

For å unngå utilsiktet jording av magnetene, skal følgende utføres:

Kontroller om de to uttakene fra magnetfiltrene på baksiden av brannskottet har isolering. Dersom isoleringen mangler, skal isolatorer av type Piper P/N 23969-02 monteres ifølge Piper Service Bulletin No. 313.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers flygetid, regnet fra 23. desember 1971.

Referanser:

FAA AD 71-14-6 og Piper Service Bulletin No. 313 omhandler samme sak.



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 6/72 KONTROLL AV UNDERSTELLETS NØDUTFELLINGSSYSTEM PÅ PA-23 OG PA-23-250

#### Påbudet gjelder:

PA-23 og PA-23-250, alle modeller.

#### Påbudet omfatter:

Undersøkelser etter to havarier som følge av at understellet ikke har vært nede og låst, har vist seg at det er viktig å kontrollere understellets CO<sub>2</sub> nødutfellingssystem nøye ved ettersyn.

I det ene tilfellet var CO<sub>2</sub>-ledningen fylt med olje, slik at skyttelventilen for neseunderstellet ikke kom i riktig stilling for å lede oljen til understellsjekken ved nedfelling.

I det andre tilfellet var CO<sub>2</sub>-flasken i systemet løs, slik at nødutfellings-systemet ikke virket.

Flyfabrikken foreskriver at det ved hvert 100 timers ettersyn skal kontrolleres at det ikke er olje i CO<sub>2</sub>-ledningene, og at CO<sub>2</sub>-flasken er forsvarlig sikret.

Luftfartsverket påbyr at denne kontroll må utføres på følgende måte:

1. Kontroll av olje i CO<sub>2</sub>-ledningen må utføres ved at CO<sub>2</sub>-ledningen løsnes i begge ender, det vil si ved CO<sub>2</sub>-flasken og ved skyttelventilen. Det er ikke nok å løsne ledningen bare i det laveste punktet, da eventuell olje i røret bare blir "hengende" i røret uten å renne ut.
2. Kontroll av CO<sub>2</sub>-flaskens montering skal utføres ved at låsingene løsnes, hvorefter det konstateres at flasken er skrudd helt fast, før den låses igjen.

#### Tid for utførelse:

Utføres ved hvert 100 timers ettersyn.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

13/72 SPREKKKONTROLL AV MOTORBUKKEN PÅ PA-23-250

### Påbudet gjelder:

PA-23-250 serienr. fra og med 27-2505 som har motorbukk P/N 31215.

### Påbudet omfatter:

Det kan forekomme sprekker i rør og sveiseforbindelser på motorbukken for Lycoming IO-540 som er montert i PA-23-250.

En grundig visuell kontroll av motorbukken skal derfor utføres, og spesiell oppmerksomhet rettes mot:

A. Motorbukker datostemplet før 26. mai 1965:

1. Det undre fremre tverrør.
2. Området omkring sveiseforbindelsen mellom det undre fremre tverrør, undre venstre langsgående horisontalrør og diagonalavstivningens kryssrør.
3. Det langsgående undre venstre horisontalrør.

Se også figur 1.

B. Motorbukker datostemplet etter 26. mai 1965:

Kontroller samtlige sveiseforbindelser.

Dersom sprekker oppdages, skal motorbukken før neste flyging skiftes med en ny med P/N 31215, eller repareres etter anvisning i Federal Aviation Regulation (FAR) part 43. Etter at motorbukken er reparert, må den magnafluxes før montering.

### Tid for utførelse:

Fly der motorbukken er datostemplet før 26. mai 1965:

Innen 50 timers gangtid regnet fra 20. mars 1972 og deretter med 100 timers intervall.

Fly der motorbukken er datostemplet etter 26. mai 1965, og som har mer enn 1000 timers gangtid:

Innen 50 timers gangtid regnet fra 20. mars 1972 og deretter med 100 timers intervall. (Det samme gjelder også når motorbukken er skiftet ut med ny bukk P/N 31215, etter at den har fått mer enn 1000 timers gangtid.)

forts.

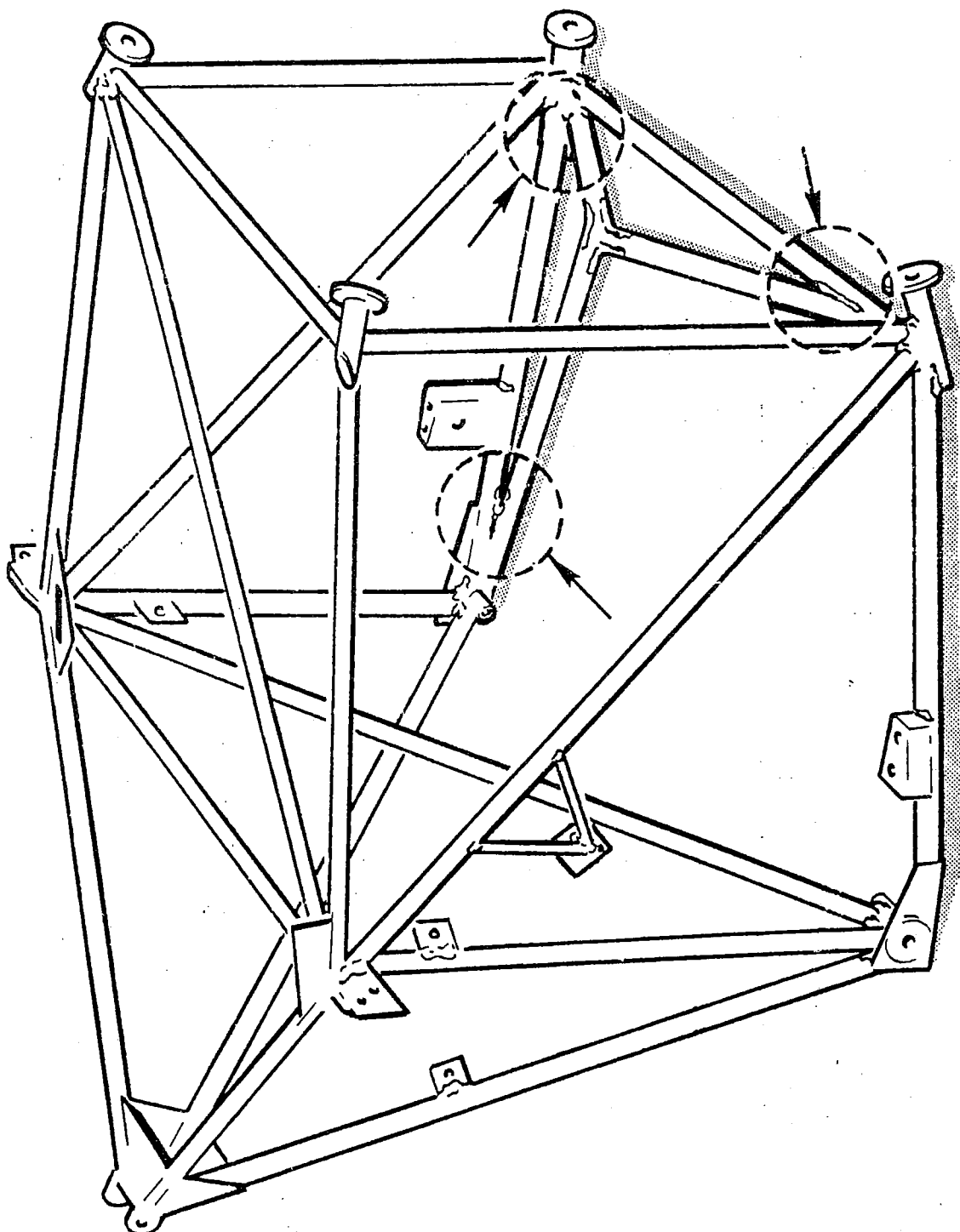
13/72  
forts.

Datostemplingen finnes på motorbukken ved ett av de øvre feste-  
punkter til brannskottet.

Referanser:

FAA AD 68-7-4 med revisjon i 72-22 omhandler samme sak. Piper Service  
Letter No. 462, datert 9. desember 1965, omhandler motorbukker datostemplet  
før 26. mai 1965.

Figur 1





LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo :02) 12 13 40  
AFTN : ENFYA  
Tlgr : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

15/72 UTSKIFTING AV DEKSEL OVER BENSINKRAN PÅ PA-28 OG PA-28R

Påbudet gjelder:

PA-28-140 S/N 28-7125001 til og med 28-7125666  
PA-28-180 S/N 28-7105001 til og med 28-7105259  
PA-28R-180 S/N 28R-7130001 til og med 28R-7130038  
PA-28R-200 S/N 28R-7135001 til og med 28R-7135254

Påbudet omfatter:

For å unngå muligheten for at håndtaket til bensinkranen kan sette seg fast, skal følgende utføres:

Bytt ut det nåværende deksel over bensinkranen (P/N 99180-()) med et nytt deksel som angitt i Piper Service Letter No. 588, datert 3. september 1971.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid regnet fra 10. april 1972.

Referanser:

FAA AD 71-21-8 og Piper Service Letter No. 588, datert 3. september 1971 omhandler samme sak.

28/72 MODIFISERING AV DET ELEKTRISKE SYSTEM PÅ PA-23-250, PA-30, PA-31 og PA-31-300

Påbudet gjelder:

PA-23-250 S/N 27-3837, 27-3944 til og med 27-4442  
PA-30 S/N 30-1717, 30-1746 til og med 30-2000  
PA-31 og PA-31-300 S/N 31-228, 31-230, 31-231, 31-233 til og med 31-588

Påbudet omfatter:

For å forbedre det elektriske system og redusere faren for brudd i strømfor-  
syningen, skal det elektriske system modifiseres ifølge Piper Service  
Bulletin No. 306 datert 9. januar 1970.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid regnet fra 15. april 1972.

Referanser:

FAA AD 70-22-5 med revisjon i 71-24 og Piper Service Bulletin No. 306 datert  
9. januar 1970.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-7

38/72 UTSKIFTING AV OLJESLANGER MELLOM MOTOR OG OLJEKJØLER

Påbudet gjelder:

Piper PA-28-140 Cherokee med serienr. 28-20000 til og med 28-7125471 med fleksible oljeslanger mellom motor og oljekjøler Piper delnr. 63794-16 eller 61413-02.

Påbudet omfatter:

For å unngå brudd på ovennevnte oljeslanger med påfølgende motorstopp, skal Piper Service Bulletin 531 datert 10. januar 1977 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

For fly med total gangtid på 950 timer eller mer:  
Innen 50 timers gangtid etter 4. mars 1977.

For fly med total gangtid på mindre enn 950 timer:  
Innen total gangtid på 1000 timer er oppnådd.

Referanser:

FAA AD 76-25-06 og Piper Service Bulletin 531 datert 10. januar 1977 omhandler samme sak.

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

44/72 UTSKIFTING AV BOLTER OG KONTROLL AV SAKSLENKENE PÅ PA-28 OG PA-32

### Påbudet gjelder:

Kontroll av sakslenkene: Alle PA-28 og PA-32 som har sakslenker med utboring for smørenippel.

|                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| Utskiifting av bolter: PA-28-140 | S/N 28-20001 til og med 28-22354 |
| PA-28-150/160/180                | S/N 28-1 til og med 28-3782      |
| PA-28-235                        | S/N 28-10001 til og med 28-10806 |
| PA-32-260                        | S/N 32-1 til og med 32-853       |
| PA-32-300                        | S/N 32-40001 til og med 32-40057 |

Påbudet gjelder bare fly som ikke er kontrollert og modifisert ifølge KfL Nr. 9/Tekn./1966 og Piper Service Bulletin No. 248.

### Påbudet omfatter:

På grunn av svakheter i tidligere typer sakslenker og bolter, skal følgende utføres:

#### 1. Kontroll av sakslenker

Mål avstanden fra bolthullet til kanten av den maskinerte overflaten som vist på vedlagte figur. Dersom denne avstanden er lik eller mindre enn 0,350", skal sakslenken skiftes ut med ny som har Piper P/N 65691-00. Installer samtidig nye bolter og muttere som angitt under pkt. 2.

Kontroller også anleggsflatene mellom sakslenkene når hovedleggen er helt utstrakt. Dersom det er kontakt bare mellom en del av anleggsflatene, må disse bearbeides slik at belastningen fordeles likt over hele flaten.

Samtidig skal det kontrolleres at understellsleggene er riktig fylt med olje og luft ifølge Piper Service Manual for PA-28 og PA-32.

#### 2. Utskiifting av bolter

Bytt ut øvre bolt med en AN5-23 bolt og nedre bolt med en AN5-22 bolt. Bolten i saksleddet skal byttes ut med en som har smørenippel og hull for låsesplint, Piper P/N 65788-00 med smørenippel AN944-101.

Bruk AN310-C5 kronemuttere og AN381-2-8 låsesplinter.

Piper Kit 757-123 inneholder alle nødvendige deler og instruksjoner for å utføre modifikasjonen.

forts.



Motordrevne luftfartøy  
Piper-8

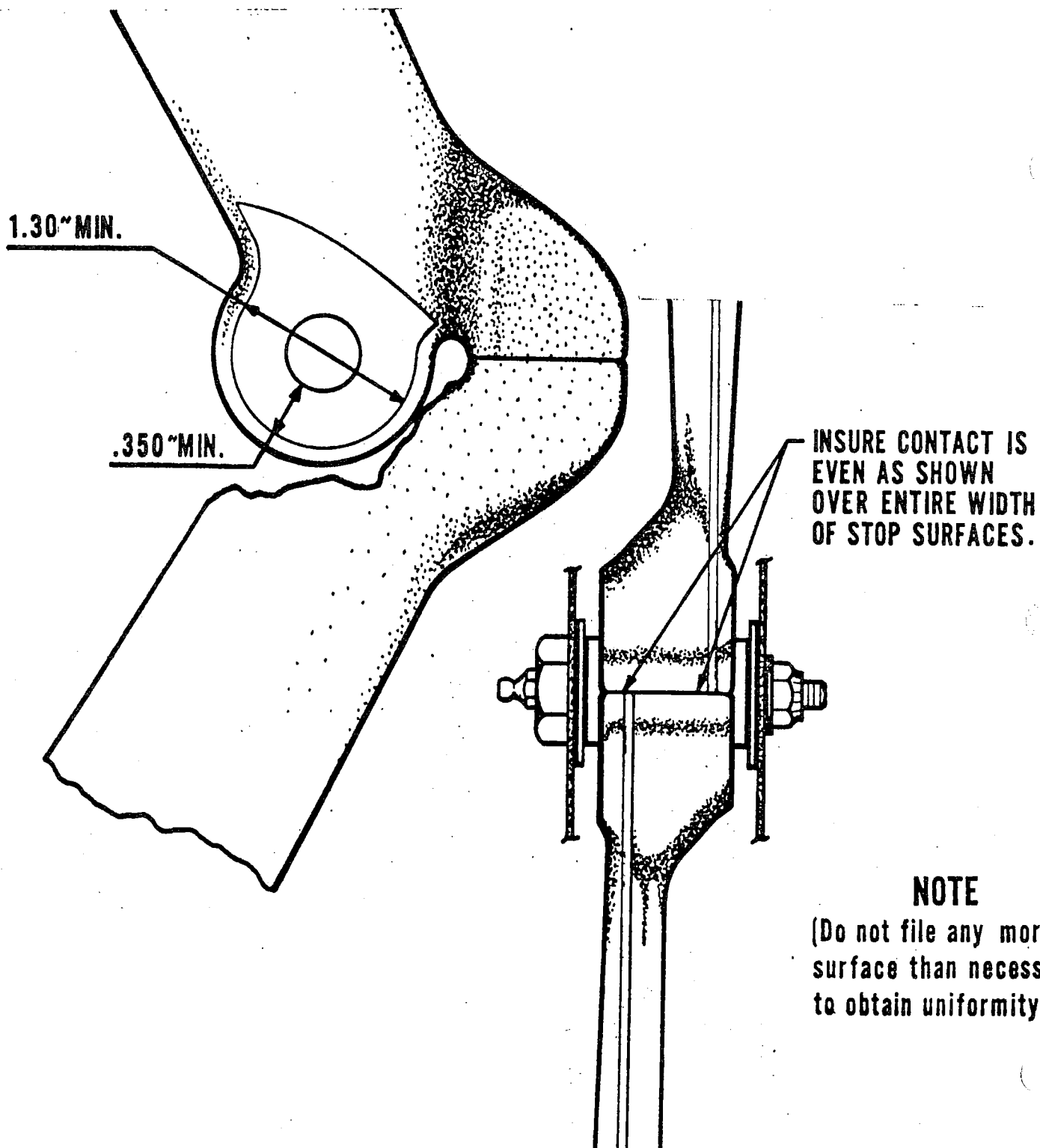
44/72  
forts.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 18. august 1972.

Referanser:

FAA AD 67-20-4, 70-18-5 og Piper Service Bulletin No. 248, datert 12. mai 1967, 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 Idal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 46/72 KONTROLL AV SAKSLENKENE PÅ PA-28 OG PA-32

#### Påbudet gjelder:

|                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| PA-28-140             | fra og med S/N 28-20000 |
| PA-28-150, -160, -180 | fra og med S/N 28-01    |
| PA-28-235             | fra og med S/N 28-10000 |
| PA-32-260             | fra og med S/N 32-01    |
| PA-32-300             | fra og med S/N 32-40000 |

Serienr. der byggeåret er angitt, for eksempel 28-7120000 omfattes også av denne LDP.

#### Påbudet omfatter:

For å oppdage sprekker i sakslenkene på hovedunderstellet, P/N 65691-00 eller P/N 65691-00V, skal følgende utføres:

1. Fjern malingen til minst 25 mm innover fra det 2½" store maskinerte navet. Bruk et middel som ikke etterlater voksrester. Rengjør det samme området, og la det tørke før undersøkelsen.
2. Kontroller om det finnes sprekker ved hjelp av lupe som forstørrer minst 10 ganger eller ved hjelp av dyesjekk eller fluoriserende lys.
3. Deler som har sprekker, skal byttes ut med feilfri sakslenker med samme partnr. før neste flyging.

#### Tid for utførelse:

For sakslenker som har vært i bruk med enn 700 timer:  
Innen 50 flytimer regnet fra 18. august 1972, og deretter med 500 timers intervall.

Dersom gangtiden for de enkelte sakslenker ikke kan dokumenteres skal flyets gangtid brukes.

#### Referanser:

FAA AD 72-8-6 og Piper Service Letter No. 600 omhandler samme sak.

### 48/72 KONTROLL AV BENSINLEKKASJE PÅ PA-23-235, PA-23-250 OG PA-E23-250

#### Påbudet gjelder:

PA-23-235, PA-23-250 og PA-E23-250, S/N 27-1 til og med 27-4765, og som har motorer uten forkompressor. Påbudet gjelder også fly som er modifisert ifølge STC SA179CE og STC SA867SW.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-9

48/72  
forts.

Påbudet omfatter: -

For å forhindre muligheten for eksplosjon og brann ved at bensindamp antennes under starting av motorer, skal følgende utføres:

Foreta en visuell inspeksjon etter tegn til bensinlekkasje på undersiden av vingen i området ved bensintankene og ved bakre del av motor-nasellene.

Dersom tegn til bensinlekkasje eller sterk bensinlukt oppdages, må lekkasjen finnes og feilen rettes ifølge Piper Service Manual No. 753464, Section IX, før neste flyging.

Tid for utførelse:

Ved hvert daglige ettersyn.

Referanser:

FAA AD 72-11-1 og Piper Service Letter No. 449A omhandler samme sak.

Piper Service Letter No. 606 angir modifisering av bensinsystemet for å unngå den omtalte bensinlekkasje.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 12 13 40  
AFTN : ENFBYA  
Tigr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

51/72 KONTROLL AV EKSOSSYSTEMET PÅ PA-23-250 OG PA-E23-250

### Påbudet gjelder:

Piper PA-23-250 og PA-E23-250 fra og med S/N 27-2505 med normalladete motorer.

### Påbudet omfatter:

På grunn av fare for sprekker må eksossystemet på PA-23 inspiseres som angitt nedenfor. Inspeksjonen er særlig viktig for nyinstallerte eksosrør med kuleledd, "Ball Joints", da det viser seg at disse ofte blir feil eller unøyaktig montert, fordi man stoler på at kuleleddene opptar eventuelle unøyaktigheter. Følgende skal derfor utføres:

1. Fly utstyrt med P/N 33419-2, -3, 33420-2, -3 eksosrør og støttestag fra Piper Kit No. 760702:

Foreta en visuell kontroll av alle eksosrør og støtteklemmer, samt alle glideskjøter innfor varmluftkappen til "alternate air".

Deler med sprekker, korrosjon, brente områder eller tegn til utmattningsbrudd skal byttes ut før neste flyging.

2. Fly med serienr. 27-2505 til og med 27-7304958 utstyrt med original type eksossystem eller deler til eksossystemet som angitt i Piper Service Letter No. 533, Service Spares Letter No. SP-301 eller Service Bulletin No. 319:

Kontroller at eksosrørene er riktig montert som angitt i Piper Service Bulletin No. 319, og kontroller også for sprekker, brente områder, korrosjon og glødeskall som under pkt. 1 ovenfor.

### Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 28. oktober 1974 dersom ikke allerede utført innen de siste 50 flytimer, og deretter gjentatt med 100 timers intervall.

### Referanser:

FAA AD 72-14-5, Piper Service Spares Letter No. SP-301, datert 11. november 1969 og Piper Service Bulletin No. 319, datert 19. april 1971, omhandler samme sak.

54/70 KONTROLL AV HØYDERORSFESTENE PÅ PA-28, PA-28R, PA-32 OG PA-34

Påbudet gjelder:

|                     |  |
|---------------------|--|
| PA-28-140           | Serienr. 28-20001 til og med 28-7225389                    |
| PA-28-150/-160/-180 | Serienr. 28-03 og 28-1 til og med 28-7205256               |
| PA-28-235           | Serienr. 28-10001 til og med 28-7210018                    |
| PA-28R-180          | Serienr. 28R-30002 til og med 28R-7130013                  |
| PA-28R-200          | Serienr. 28R-35001 til og med 28R-7235217                  |
| PA-32-260           | Serienr. 32-03, 32-04 og 32-1 til og med 32-7200031        |
| PA-32-300           | Serienr. 32-15, 32-21 og 32-40000 til og med<br>32-7240103 |
| PA-34-200           | Serienr. 34-E4 og 34-7250001 til og med 34-7520242         |

Påbudet omfatter:

For å sikre at boltene i høyderorets hengslebraketter som er festet på aktre kroppsspant er korrekt tiltrukket, skal følgende utføres:

1. Demonter halekon og dekkplate fra aktre kroppsspant for å skaffe adgang til de tolv (12) mutterene som sitter på hengslebrakettens bolter. Det er seks bolter og muttere pr. hengslebrakett.
2. Inspiser området ved bolthullene i spant og hengslefeste for sprekker, deformasjoner eller annen skade.
3. Trekk mutterene til med et moment på 35-40 inch pounds (40-46 kp-cm) og gjenmonter dekkplate og halekon.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 10. oktober 1972.

Referanser:

FAA AD 72-14-7 og Piper Service Letter No. 614 omhandler samme sak.

*O. Lyölås*

27. september 1978

*[Signature]*

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-11

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

### 65/72 UTSKIFTING AV BØYELIG BENSINSLANGE PÅ PA-20 OG PA-22.

#### Påbudet gjelder:

PA-20 Pacer, serienr. fra 20-1 og oppover.  
PA-22 Tri-Pacer, serienr. fra 22-1 til og med 22-9393.

#### Påbudet omfatter:

Det kan oppstå lekkasje i bøyelige bensinslanger som følge av alder kombinert med varme, risting og gnissing.

For å forebygge lekkasje i den bøyelige bensinslangen som går fra vannutskilleren til forgasseren, noe som kan føre til motorbrann, skal følgende utføres:

1. Undersøk hvilket partnr. det er på den bøyelige bensinslangen som går fra vannutskilleren til forgasseren.

Partnr. skal stå på et metall-identifikasjonsbånd som går rundt bensinslangen.

2. Hvis partnr. er 70322-32, eller hvis bensinslangen ikke kan identifiseres, skal den skiftes ut med ny type bøyelig bensinslange, partnr. 17766-66.

NB! Ved installasjon, må den nye bensinslangen monteres slik at det ikke kan oppstå friksjonssår eller varmeskade.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 4. desember 1972.

#### Referanser:

FAA AD 72-21-3 og Piper Service Bulletin No. 351 omhandler samme sak.

### 67/72 INSPEKSJON AV BALANSEVEKTER VED HØYDERORSTIPPENE

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-34-200 Seneca, med serienr. 34-E4 og 34-7250001 til og med 34-7250335.

#### Påbudet omfatter:

Piper har mottatt rapport om løse balansevekter (Piper partnr. 96857-00V) ved høyderorstippene på en PA-34 Seneca. Med mindre allerede foretatt med Piper Service Bulletin No. 367 som underlag, skal derfor følgende inspeksjon utføres:

forts.

67/72  
forts.

1. Demonter begge høyderorstippene fra høyderoret.

Kontroller at balansevektenheten sitter forsvarlig fast på høyderorsribben.

Dersom balansevektenheten kan roteres med håndkraft, er den for løs, og pkt. 2 må utføres før neste flyging.

2. Demonter begge balansevektenhetene fra ribbene ved å skru ut de tre boltene som holder festeplaten til ribben.

Erstatt AN3H-26A bolter og låsemuttere som fester balansevektene til platen med AN3-27A bolter, AN970-3 skiver under boltehode og mutter, og nye låsemuttere MS21044N3 (AN365-1032).

Det er ikke nødvendig å bruke bolt og mutter som låses med splittpinne eller låsetråd.

Trekk mutterene til med et moment på 35-40 "inch-pounds".

Hvis balansevektene er blitt påført skade, må disse erstattes med nye.

**NB!** Det er viktig å passe på at boltens gjengeparti, som stikker gjennom balansevektenheten, er av korrekt lengde for skikkelig feste av mutteren.

Bly-vektene kan variere noe i tykkelse og hvis AN3-27A bolten er for kort, skal det brukes bolt av typen AN3-30A.

Hvis AN3-27A bolten er for lang, kan det brukes AN960-10 skiver i tillegg, under boltehodet og/eller låsemutteren.

Gjeninstaller begge balansevektenhetene på høyderorsribbene som opprinnelig montert, og lås med låsetråd.

Det er ikke nødvendig å balansere høyderoret etter denne operasjonen.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 10 flytimer regnet fra 4. desember 1972.

Pkt. 2: Innen 50 flytimer etter utførelsen av pkt. 1.

Referanser:

FAA AD 72-18-6 og Piper Service Bulletin No. 367 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Os' 02, 1213 40  
AFTN: E:FBYA  
Tlgr.: CIVILAIR OSLO  
Telex: 17011 Idalfn

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 72/72 BEGRENSNING AV THROTTLE-BEVEGELSE PÅ PA-22, PA-28 OG PA-25

#### Påbudet gjelder:

Alle PA-22-150, PA-22S-150, PA-22-160, PA-22S-160, PA-28-140, PA-28-150, PA-28-160, PA-28S-160 og PA-25 (150 hestekrefter) fly som har Lycoming O-320 motor med Marvel Schetler forgasser, modell MA-4 SPA, P/N 10-3678-11, 10-3678-12 eller 10-3678-32 og alle andre modeller av Piper PA-22 som er modifisert til denne motortype/forgasser kombinasjon.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre motorfusk som følge av brå throttle-bevegelse, skal følgende utføres:

Fest en plakate med teksten:

"DO NOT OPEN THE THROTTLE RAPIDLY.  
(IDLE TO FULL THROTTLE IN 2 SECONDS MINIMUM)"

til instrumentpanelet nær throttlekontrollen slik at den er fullt synlig for føreren.

Plakaten kan lages av brukeren, men bokstavene skal være minimum 1/8" (3,2 mm) høye.

#### Tid for utførelse:

Innen 10 flytimer regnet fra 20. juni 1973 om ikke allerede utført.

#### Referanser:

FAA AD 72-24-2 og 73-9-6 omhandler samme sak.

### 73/72 INSPEKSJON AV BENSINTANKENE I PA-28 OG PA-32

#### Påbudet gjelder:

|                     |                     |                     |
|---------------------|---------------------|---------------------|
| PA-28-140           | S/N 20913           | til og med 28-22917 |
| PA-28-150/-160/-180 | S/N 28-2533         | til og med 28-3979  |
| PA-28-235           | S/N 28-10676        | til og med 28-10891 |
| PA-32-260           | S/N 32-04, 32-17    | til og med 32-861   |
| PA-32-300           | S/N 32-15, 32-40000 | til og med 32-40239 |

#### Påbudet omfatter:

For å forebygge mulighet for tilstopping av bensintilførsel til motoren ved at filteret blir tettet igjen av "sealing compound" som har løsnet fra tankenes innside, skal følgende utføres:

forts.



73/72  
forts.

1. Tøm tankene helt og sørg for at de blir helt tørre innvendig ved utlufting. Gjennom påfyllingsåpningen kan så tanken inspiseres innvendig, men man må utvise stor forsiktighet da det kan være gass på tanken. Det skal kontrolleres om tetningsbelegget i tanken sitter godt fast.

Dersom noe av belegget har skallet av eller sitter løst, skal dette fjernes.

2. Dersom inspeksjonen under pkt. 1 viser at belegget sitter godt fast, skal den videre kontroll utføres etter følgende retningslinjer:

For fly med mindre enn 1000 timer skal inspeksjonen gjentas med 100 timers intervall. Inspeksjonen kan sløyfes dersom flyet oppnår 1000 timer eller det er utført tre inspeksjoner etter hverandre uten å finne feil.

For fly med mer enn 1000 timer kan inspeksjonen sløyfes dersom det ikke finnes feil ved første inspeksjon.

3. Dersom noe av belegget har skallet av eller sitter løst, skal tankene demonteres, rengjøres og behandles som angitt i Piper Service Bulletin No. 251B, datert 13. mars 1968, og med instruksjoner gitt i Piper Kit No. 921-388V, Piper Kit No. 757-572V eller tilsvarende metode godkjent av Luftfartsverket.

Etter denne behandling skal tankene på nytt inspiseres som angitt i pkt. 1 med 100 timers intervall. Inspeksjonen kan sløyfes dersom belegget fortsatt er feilfritt etter den andre inspeksjonen.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers flytid regnet fra 27. desember 1972, og deretter som angitt i pkt. 2 og 3.

Referanser:

FAA AD 67-26-3 og Piper Service Bulletin No. 251B, datert 13. mars 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 Idal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 55/73 INSPEKSJON AV HALEFINNENS FREMRE FESTEBSLAG

#### Påbudet gjelder:

Alle Piper modell PA-28-140, PA-28-150, PA-28-160, PA-28-180, PA-28-235, PA-28R-180, PA-28R-200, PA-32-260, PA-32-300, som er levert fra fabrikk før 1. januar 1974.

#### Påbudet omfatter:

Det er funnet tilfeller av sprekker i fremre festebslag for halefinnen på en Cherokee i Sverige. Luftfartsverket bestemmer derfor at halefinnens fremre festebslag, P/N 62453-00, skal kontrolleres for sprekker i området ved bøyingsradien. Visuell inspeksjon av bslagets fremside er tilstrekkelig.

Bslaget er synlig når dekslet foran halefinnen fjernes (se fig. 1).

#### Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 31. oktober 1973.

#### Referanser:

Svenske LVA nr. 748.

forts.

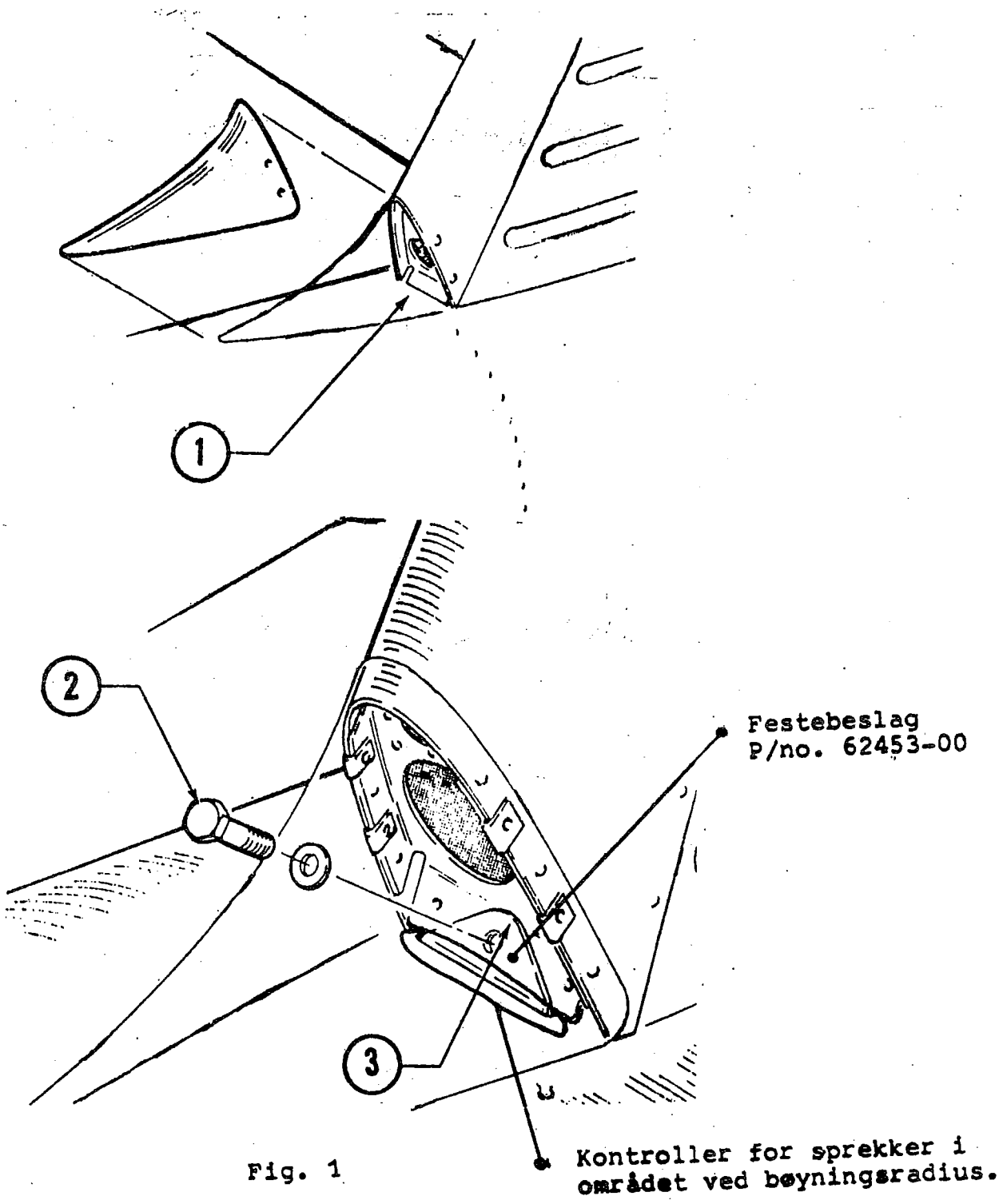


Fig. 1

Kontroller for sprekker i området ved bøyingsradius.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo 021 1213 40  
AFTN : ENF8YA  
Tlgr : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-14

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

3/74 EKSHAUSTSYSTEM (VARMEANLEGG) PÅ PA-23 OG PA-30

### Påbudet gjelder:

Samtlige fly av typene PA-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250 og PA-30, som er utstyrt med Stewart-Warner "South Wind" modell 940 series oppvarmingsanlegg.

### Påbudet omfatter:

For å hindre kulloksyd - CO - fra å lekke inn i flyet med derav følgende fare for forgiftning av fører og passasjerer, bestemmer Luftfartsverket at følgende arbeider skal utføres.

1. Dekselet over varmeapparatets ekshaustrør - "heater exhaust tube shroud" skal fjernes. Undersøk med en magnet om ekshaustrørets forlengelse - "exhaust extension", Stewart-Warner P/N 486238, Piper P/N 754708 - er av bløtt jern, som er magnetisk, eller av rustfritt stål som er umagnetisk. Hvis røret er av bløtt jern, må det skiftes ut med et av rustfritt stål så snart et slikt rør kan skaffes.

Merk! Hvis man er nødt til å fortsette å bruke et ekshaustrør, P/N 486238, av bløtt jern, må det kontrolleres ved hvert 25 timers ettersyn. Rør som har sprekker eller er svekket av gravrust, korrosjon eller gløskall, må skiftes ut. Hvis de skiftes ut med nye rør av bløtt stål, gjelder regelen om kontroll ved 25 timers ettersyn fremdeles. Den faller bare bort for rør av rustfritt stål.

2. De omtalte Stewart-Warner "South Wind" modell 940 oppvarmingsapparater må overhales etter de første 1000 timer og senere hver 500 timer. Overhalingen skal utføres som angitt i Stewart-Warner Service Manual PM-10035, datert juli 1966, og består av komplett demontering, rengjøring, kontroll og reparasjon, sammensetting og prøve.

De angitt timer er varmeapparatets gangtid, som forutsettes ført separat. Hvis dette ikke gjøres, skal man bruke flyets gangtid.

Merk! Dersom overhalingen omfatter utskifting av varmeveksleren P/N G488636 med en ny enhet kan gangtidsintervallet mellom overhalingene forhøyes til 1000 timer.

Dette forutsetter at en ny navneplate, Stewart-Warner, P/N 704897, merket med varmeapparatets modellnr., serienr., flyets registreringsbokstaver og gangtid for installasjonen, festes på varmeapparatet inntil den nåværende navneplate. Stewart-Warner Corp. South Wind Division Service Bulletin No. 73-2 gir anvisning om dette.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-14

3/74  
forts.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 5 flytimer regnet fra 10. januar 1974, dersom ikke allerede utført.

Pkt. 2: Overhalingstider som angitt i teksten.

Referanser:

FAA AD 69-13-3 og Stewart-Warner Corp. South Wind Division Service  
Bulletin No. 73-2 omhandler samme sak.

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-15

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

19/74 MODIFIKASJON AV AIRESEARCH TURBOCHARGERINSTALLASJON I PA-23-235, PA-23-250 OG PA-E23-250

### Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-23-235, PA-23-250 og PA-E23-250 utstyrt med AiResearch turbo-  
superchargers installert ifølge FAA Supplemental Type Certificate, STC  
SA852WE, SA909WE, eller etter Piper Aircraft Corporation Drawing 32016.

### Påbudet omfatter:

For å redusere brannrisikoen i motoranlegget, skal flyet forandres som  
beskrevet i AiResearch Service Bulletin No. 14.1.10 (Aztec C, Aztec D,  
Aztec E) eller AiResearch Service Bulletin No. 14.1.11 (Aztec, Aztec B,  
Apache 235). Følgende skal utføres:

1. På fly med serienr. 27-2505 og høyere skal luftinntakene, AiResearch  
P/N 286-P23-066-5, utrustes med drenering.
2. På fly med serienr. 27-1 til og med 27-2504 skal:
  - a) Turbosuperchargerens oljetank skiftes ut med ny, AiResearch P/N  
286-P23-028-31F.
  - b) AiResearch P/N 286-P23-028-231 branndeksel ("fire shrouds") inn-  
stalleres. Alle åpninger i branndekselet skal tettes.
  - c) Oljetankenes deksel ("fairing"), AiResearch P/N 286-P23-057 utrustes  
med drenering.

På fly med serienr. 27-2505 og høyere skal:

- a) Turbosuperchargerens oljetank skiftes ut med ny, AiResearch P/N  
286-P23-028-111F.
- b) Alle åpninger i brannskott, AiResearch P/N 286-P23-064-153 tettes.

### Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 25 flytimer regnet fra 13. mai 1974.
- Pkt. 2: Innen 600 flytimer eller 365 dager, det som kommer først, regnet  
fra 13. mai 1974.

### Referanser:

FAA AD 74-06-01, AiResearch Service Bulletin No. 14.1.10, datert 6. februar  
1974 og AiResearch Service Bulletin No. 14.1.11, datert 6. februar 1974  
omhandler samme sak.

**MÆRK!**

For at angjeldende flymateriell skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og på riktig måte.  
Utførelsen ført inn i vedligeholdelsesrapport med henholdsvis...



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

26/74 MODIFIKASJON AV INNFESTNING FOR DE BAKERSTE SETEBELTENE PÅ PA-28 OG PA-28R

### Påbudet gjelder:

Piper PA-28-140 serienr. 28-7225001 til og med 28-7325674  
Piper PA-28-180 serienr. 28-7205001 til og med 28-7305601  
Piper PA-28-235 serienr. 28-7210001 til og med 28-7310176  
Piper PA-28R-200 serienr. 28R-7235001 til og med 28R-7335446

### Påbudet omfatter:

For å få sikre setebelter i baksetet på flyet, skal innfestningen av beltene modifiseres som beskrevet i Piper Service Bulletin nr. 393. Modifikasjonen er vist i fig. 1 på neste side.

### Tid for utførelse:

Innen 100 timer regnet fra 8. juli 1974.

### Referanser:

FAA AD 74-09-04 og Piper Service Bulletin nr. 393 omhandler samme sak.

forts.

26/74  
forts.

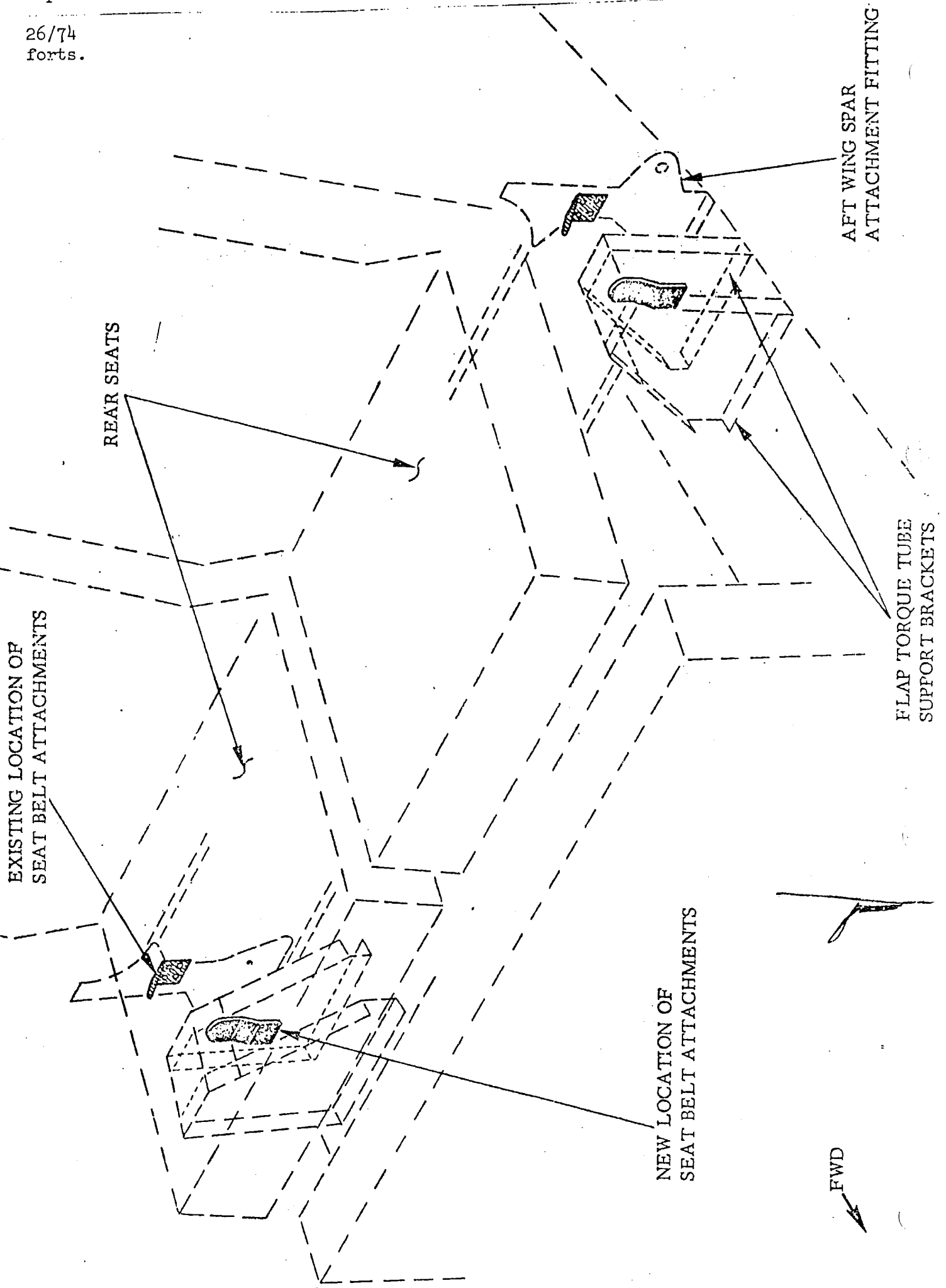


Fig. 1





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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

27/74 SPREKKKONTROLL AV BALANSERORENE PÅ PA-30

### Påbudet gjelder:

Piper PA-30 med serienr. 30-1 til og med 30-1613.  
Fly som har fått installert Piper Kit. P/N 757 162 er unntatt fra dette påbud.

### Påbudet omfatter:

Det kan forekomme sprekker i balanserorenes neseribber, P/N 20234-31 som avbalanseringsvektene er festet til. For å forebygge muligheten for at avbalanseringsvektene kan løsne, skal følgende kontroll utføres:

1. Avmonter balanserorene og kontroller begge neseribbene, P/N 20234-23 (vist i Piper Parts Catalog No. 753646 som P/N 20234-31), for sprekker i området ved innfestningen av avbalanseringsvektene. Sprekkkontrollen skal utføres ved hjelp av lupe som forstørrer minst 5 ganger.
2. Dersom en finner sprekker ifølge kontrollen ovenfor, skal neseribbene demonteres, og sprekkkontroll ved hjelp av lupe som forstørrer minst 5 ganger, skal utføres på balanserorsbjelkene P/N 20213-00 og forsterkningene P/N 20234-22.
3. Dersom en finner sprekker, skal berørte deler skiftes ut med nye deler med samme P/N før neste flyging. Balanserorenes neseribber skal skiftes ut med nye som fås i Piper Kit 757162.

Merk! Dersom neseribbene skiftes ut med nye ifølge Piper Kit 757162, bortfaller påbudet om gjentatt inspeksjon.

### Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 8. juli 1974 dersom ikke allerede utført innen de siste 50 flytimene og deretter gjentatt med et intervall på 100 flytimer.

### Referanser:

FAA AD 74-10-03 omhandler samme sak.

28/74 SPREKKKONTROLL AV YTRE FLAPSHENGLER PÅ PA-23-250

### Påbudet gjelder:

Piper PA-23-250 med serienr. 27-3050, 27-3154 til og med 27-7405330.

### Påbudet omfatter:

Da det kan forekomme sprekker i de ytre flapshengslene, skal følgende kontroll utføres:

forts.

28/74  
forts.

1. Senk flaps til fullt utslag ved hjelp av den hydrauliske håndpumpen.
2. Rengjør de ytre flapshengslene, P/N 17103-04 (venstre) og 17103-05 (høyre). Kontroller hengslene for sprekker ved hjelp av lupe som forstørrer minst 10 ganger.
3. Dersom en finner sprekker, skal berørt hengsel skiftes ut med nytt, P/N 17103-04 (venstre) og/eller 17103-05 (høyre).

**Merk!** Når høyre flap er modifisert med "Piper Kit" 760 861 og venstre flap med "Piper Kit" 760 817 bortfaller dette inspeksjonspåbud.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 8. juli 1974 dersom ikke allerede utført innen de siste 75 flytimene, og deretter gjentatt kontroll med et intervall på 100 flytimer.

Referanser:

FAA AD 74-10-01 og Piper Service Bulletin 408 B omhandler samme sak.

31/74 KONTROLL FOR LØS INNFESTNING AV BRAKETT TIL HALEFLATENS LAGERBESLAG PÅ PA-24, PA-30 OG PA-39

Påbudet gjelder:

PA-24, PA-24-250, PA-24-260 med serienr. fra 24-1 til og med 24-5047  
PA-24-400 med serienr. fra 26-2 til og med 26-148  
PA-30 med serienr. fra 30-1 til og med 30-2000  
PA-39 med serienr. fra 39-1 til og med 39-155.

Påbudet omfatter:

For å forhindre fare under flyging på grunn av løse nagler ("high shear rivets") for innfestning av brakett til haleflatens lagerbeslag ("torque tube bearing supports" P/N 20420-00, -01 og P/N 20419-00, -01) i bakre del av flyskroget, skal følgende kontroll utføres:

- a) Demonter halekonen og bakerste høyre inspeksjonsluke.
- b) Ved at en hjelper beveger haleflatens ("Stabilator") tipp opp og ned, fram og tilbake, kontrolleres om angitte braketter sitter løst. Kontrollen gjentas på motsatt side av flyet.
- c) Dersom en finner løse braketter, skal dette repareres innen videre flyging.

Instruksjoner for reparasjon er gitt i Piper Kit nr. 760835 "Hi-Shear Rivet Replacement", datert 20. desember 1973.

Tid for utførelse:

Innen 25 flytimer regnet fra 26. august 1974, dersom ikke allerede utført.

Referanser:

FAA AD 74-13-01 og Piper Service Bulletin nr. 411 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 Idal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

32/74 KORROSJONSKONTROLL AV HALEFLATENS MONTERINGSBOLTER PÅ PA-23, PA-24 OG PA-30

### Påbudet gjelder:

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| PA-23-235, -250             | med serienr. fra 27-1 til og med 27-4654 |
| PA-24, PA-24-250, PA-24-260 | med serienr. fra 24-1 til og med 24-5047 |
| PA-24-400                   | med serienr. fra 26-2 til og med 26-148  |
| PA-30                       | med serienr. fra 30-1 til og med 30-2000 |

### Påbudet omfatter:

For å forhindre fare under flyging på grunn av korrosjon i haleflatens monteringsbolter "for ref. se fig. 1), skal følgende utføres:

- Demonger de fire monteringsboltene ("stabilator attachment bolts") og kontroller for korrosjon.
- Dersom en finner korrosjon, skal boltene skiftes ut med nye innen videre flyging. Bolter, muttere og skiver som brukes ved utskiftning, skal være med samme P/N som originalt eller med tilsvarende korrosjonsbestandige AN-bolter.
- Dersom korrosjonsbestandige AN-bolter benyttes, bortfaller kravet om gjentatt kontroll.

### Tid for utførelse:

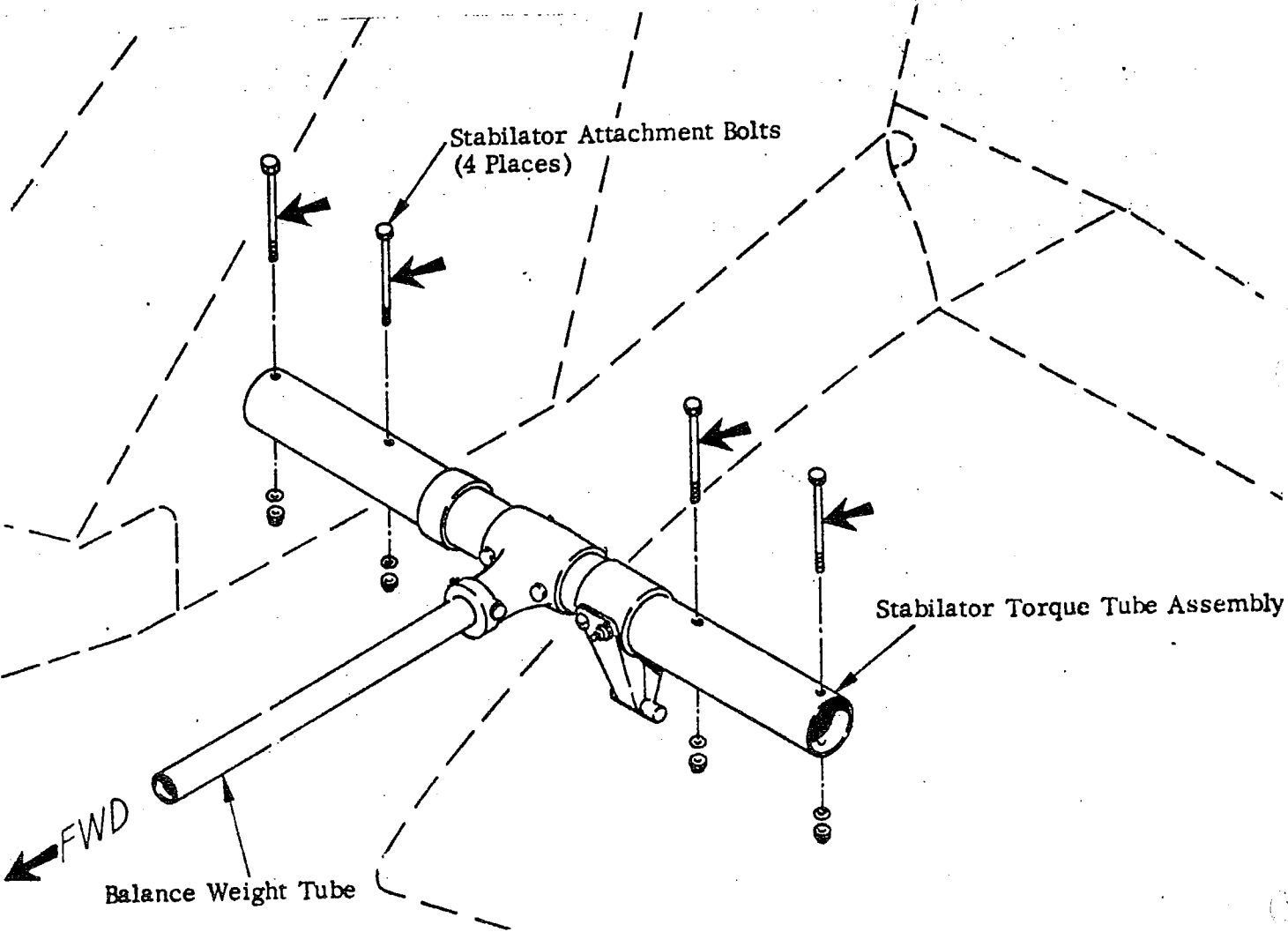
Innen 100 flytimer regnet fra 26. august 1974, dersom ikke allerede utført. Deretter med gjentatt kontroll med et intervall på 3 år eller 500 flytimer, det som kommer først.

### Referanser:

FAA AD 74-13-03 og Piper Service Letter nr. 667A omhandler samme sak.

forts.

Figur 1





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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-19

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

33/74 MODIFIKASJON AV GASSHÅNDTAKETS KABELSYSTEM PÅ PA-28-140

### Påbudet gjelder:

Piper PA-28-140, med følgende serienr.:

28-25001 til og med 28-26331  
28-26401 til og med 28-26946  
28-7125001 til og med 28-7125641  
28-7225001 til og med 28-7425354

### Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av motoreffekt på grunn av feil ved kuleleddene i gasshåndtakets kabelsystem ("throttle control cable ball joint assembly"), skal følgende utføres:

1. Demonter underste motordeksel.
2. Demonter kabelsystemets kuleledd, P/N 31747-00, fra gasshåndtakets kabel og forgasserens reguleringsarm.
3. Følgende utføres i samsvar med anvisninger gitt i Piper Kit nr. 760.780V:
  - a) Dersom ikke allerede installert, monteres brakett med Piper P/N 99929-0 ("alignment bracket") til forgasserens reguleringsarm ved hjelp av to AN3-10 bolter, AN960-10 skiver og MS20365-1032C muttere.
  - b) Monter kabelenden som har sfærisk lager ("spherical rod end bearing") Piper P/N 452-557 til gasshåndtakets kabel og reguleringsarmens brakett, P/N 99929-0, ved hjelp av en AN3-10 bolt, en Piper P/N 62833-101 skive, en AN310-3 mutter, en MS24665-132 splittpinne og to Piper P/N 63900-78 mellomlegg.
  - c) Juster kabelsystemet slik at gasspjeldet lukker fullstendig umiddelbart før gasshåndtaket er i tomgangsposisjon. Det skal således være litt fjæring ved gasshåndtaket i bakre stilling.
  - d) Kontroller at gjenger er synlige i inspeksjonshullet på kabelenden før låsemutteren dras til.
  - e) Monter motordekselet.

### Tid for utførelse:

Innen 1. desember 1974, dersom ikke allerede utført.

### Referanser:

FAA AD 73-13-04 og Piper Service Letter nr. 670A omhandler samme sak.

44/74 SPREKKONTROLL AV BAKERSTE KROPPSSPANT PÅ PA-30 OG PA-39

Påbudet gjelder:

Piper modell PA-30 og PA-39.

Unntak fra dette påbud er fly som er modifisert i samsvar med Piper Kit P/N 760 783.

Påbudet omfatter:

På grunn av mulig forekomst av sprekker i bakerste kroppsspant skal kontroll som beskrevet nedenfor utføres:

1. Fjern halekonen og kontroller bakerste kroppsspant (spant ved Sta. 258 med P/N 22893-00, P/N 22893-06 på PA-39 med S/N 39-84 og høyere) visuelt for sprekker ved hjelp av lupe som forstørrer minst 5 ganger. Sprekker kan forekomme i området ved bakre innfestningsbrakett for halefinnen.
2. Dersom en finner sprekker skal spantet repareres i samsvar med "Fin Attachment Bracket Installation Kit", Piper P/N 760 783 innen videre flyging.
3. Når Piper Kit P/N 760 783 er utført på flyet bortfaller påbudet om gjentatt kontroll.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 7. oktober 1974, dersom ikke allerede utført, og deretter gjentatt med et inspeksjonsintervall på 100 flytimer.

Referanser:

FAA AD 74-16-08 og Piper Service Letter No. 679 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN : ENBYA  
Tlgr. : C. AIR OSLO  
Telex : 17211 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-20

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

46/74 MERKING OG SIKRING AV ÅPNINGSHÅNDTAKET PÅ BAKRE KABINDØR I PA-31

### Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-31 "Navajo" og PA-31-350 "Chieftain".

### Påbudet omfatter:

Da det har forekommet tilfeller av utilsiktet åpning av bakre kabindør under flyging, skal kontroll og forandringer som beskrevet nedenfor utføres:

1. Låsemekanismen skal kontrolleres for slitasje, korrekt justering og funksjon. Kontroller spesielt at åpningshåndtakets sikring fungerer tilfredsstillende.

Kabindørens sikkerhetsstropp skal kontrolleres for slitasje og korrekt montering.

2. Åpningshåndtaket og dørlåsens sikringsknapp ved bakre kabindør (for referanse se fig. 1), skal males i klar rød farge.
3. På bakre kabindør, lett synlig ved åpningshåndtaket, skal plasseres et skilt med teksten:

DØRHÅNDTAK MÅ IKKE RØRES UNDER FLYGING

Bokstavhøyden skal være minimum 6,4 mm (1/4").

Åpningsmetoden skal merkes på kabindøren som vist i fig. 2.

4. Dørlåsens sikringsknapp skal beskyttes mot utilsiktet innpressing ved hjelp av et fjærbelastet, hengslet deksel eller lignende, som er rødmalt. Eksempel på annen godtagbar beskyttelse er vist i fig. 3.

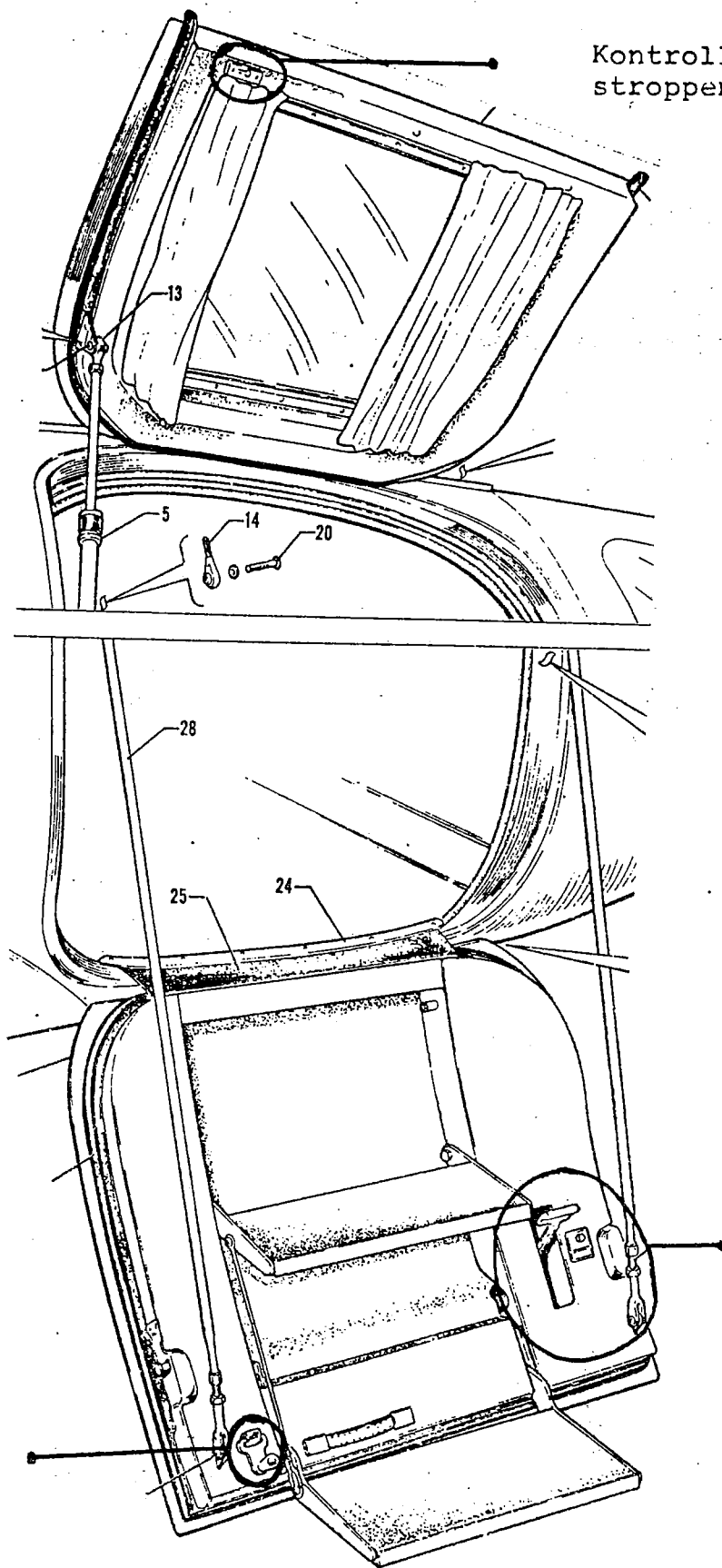
### Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 28. oktober 1974.

forts.

46/74  
forts.

Kontroller sikkerhets-  
stroppens monteringsbe 19



Kontroller  
webbing,  
brakett og  
innfestning

Åpningshåndtak  
og sikringsknop  
males rød

Fig. 1

forts.





LUFTFARTSVERKET  
 Hovedadministrasjonen  
 Avd. for Luftfartsinspeksjon  
 Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
 Telefon: Oslo (02) 12 13 40  
 AFTN : ENFYA  
 Tlgr : CIVILAIR OSLO  
 Telex : 17011 Idal n

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
 fartøy  
 Piper-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.

46/74  
forts.

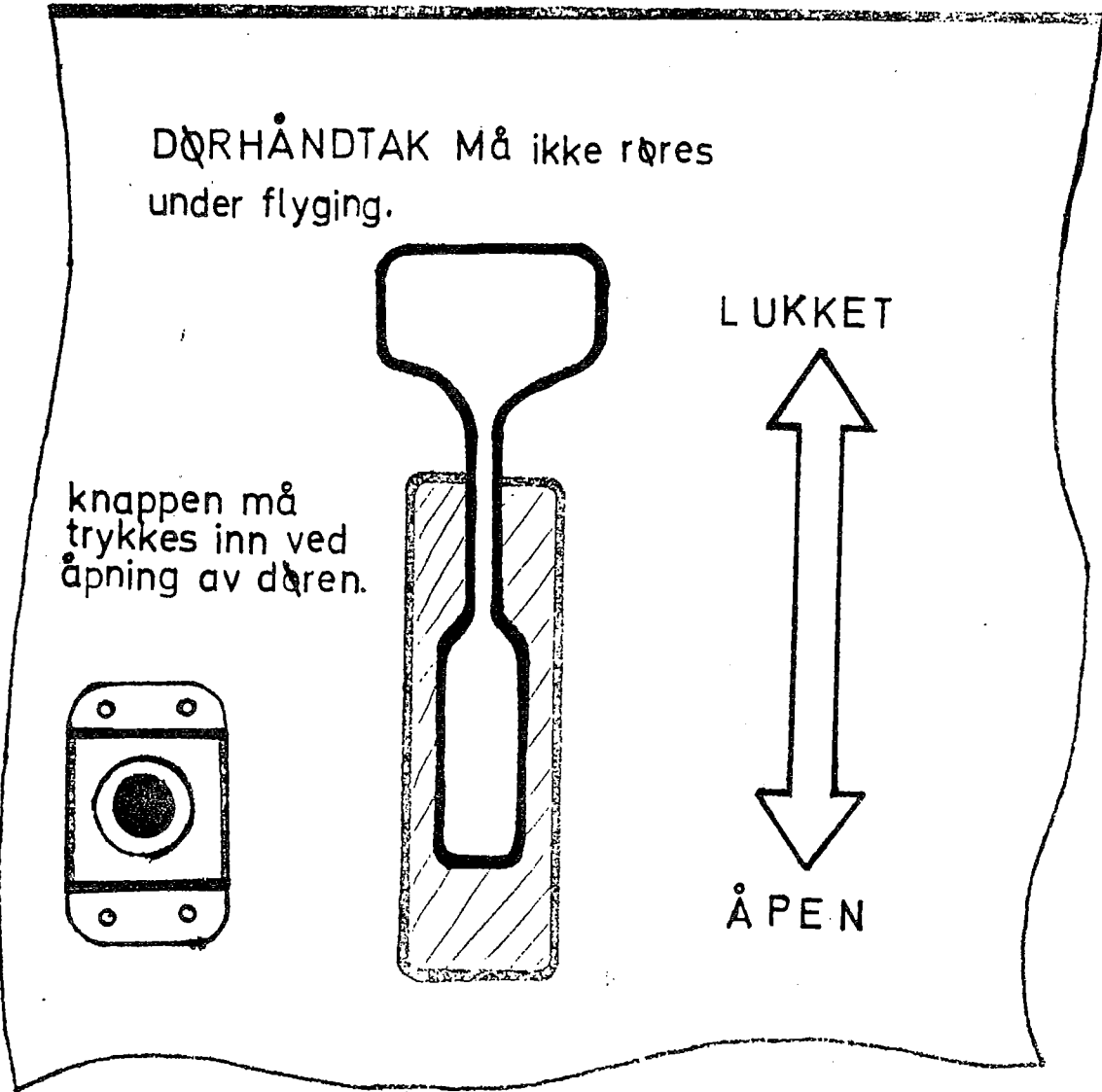
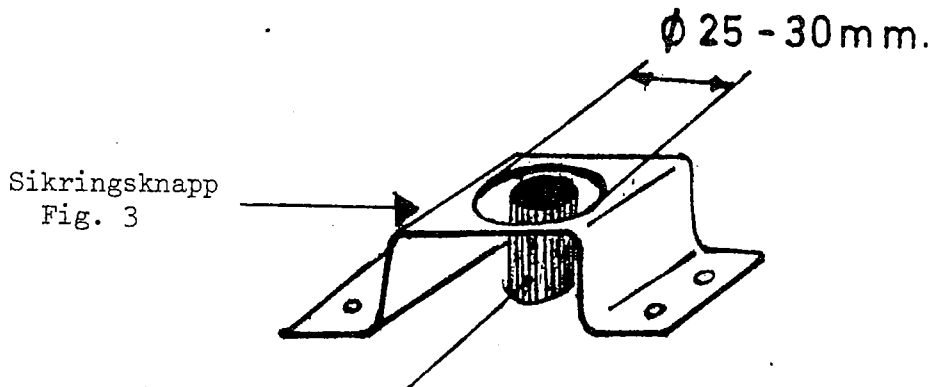


Fig. 2





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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

50/74 INSPEKSJON OG MODIFIKASJON AV DUKFESTE OVER FRONTRUTEN PÅ PIPER PA-12, PA-14, PA-15, PA-16, PA-17, PA-20 OG PA-22

### Påbudet gjelder:

Følgende Piper modeller, trukket med bomulls- eller linduk, og med serienr. som angitt.

PA-12 serienr. 12-2904 og høyere. PA-14, PA-15, PA-16, PA-17, PA-20 samtlige serienr. PA-22 serienr. 22-1 og høyere.

Unntak fra dette påbud er modell PA-12 med serienr. 12-2907, 12-2911, 12-2914, 12-2915, 12-2917, 12-2925, 12-2950, 12-3028-S og 12-3901 til og med 12-3903.

### Påbudet omfatter:

For å forhindre at duken, ved festet på oversiden av frontruten revner, skal modifikasjon og inspeksjon som beskrevet nedenfor utføres.

#### 1. Modifikasjon

Berører kun fly med serienr. som angitt ovenfor, og som har over 3 år gammel duk.

a. Piper Kit 760799 skal utføres på modellene PA-12, PA-12S og PA-14.

b. Piper Kit 754404 skal utføres på modellene PA-15, PA-16, PA-17, PA-20 og PA-22.

#### 2. Inspeksjon

a. Fly som er modifisert etter underlag angitt i pkt. 1:

Fjern metallremsen ("trim strip") på oversiden av frontrutens øvre feste (se fig. 1) og kontroller den underliggende dukens tilstand med hensyn til sprekker eller slitasje.

Dersom en finner sprekker eller slitasje, skal duken forsterkes i framkant av profilet for frontruten, innen videre flyging. Forsterkingen utføres med "pinked tape" som dekker minst tre tommer regnet fra bakkant av profilet.

b. Fly med mindre enn 3 år gammel duk:

Kontroller duken i området ved frontrutens øvre feste, med hensyn til sprekker og slitasje.

Dersom en finner sprekker og slitasje skal flyet modifiseres ifølge pkt. 1, innen videre flyging.

forts.

Merk! Piper Service Letter No. 362B omhandler samme sak.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 flytimer regnet fra 29. oktober 1974.

Pkt. 2: a. Gjentatt inspeksjon med et tidsintervall på 100 flytimer.

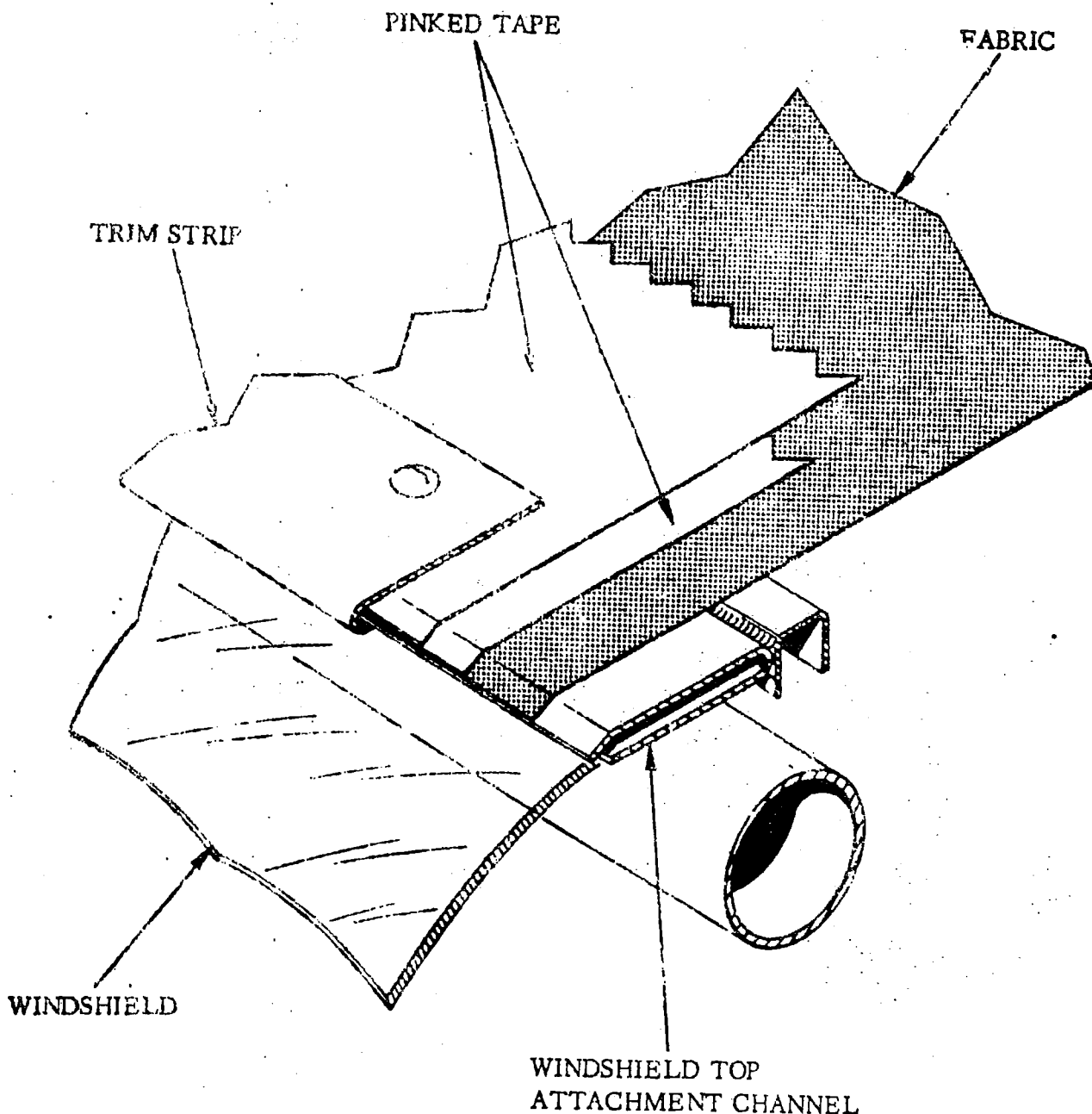
b. Gjentatt inspeksjon med et tidsintervall på 100 flytimer inntil modifikasjon ifølge pkt. 1 er utført.

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

Referanser:

FAA AD 74-17-04 og Piper Service Letter No. 362B omhandler samme sak.

Figur 1





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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-23

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

52/74 MODIFIKASJON AV VINGENE PÅ PIPER PA-28-151

Påbudet gjelder:

Piper PA-28-151 med serienr. 28-7415001 til og med 28-7415530, 28-7415532 til og med 28-7415534, 28-7415537 til og med 28-7415538.

Påbudet omfatter:

Vingene på flyet skal forsterkes ved å installere Piper "Wing reinforcement kit", P/N 760878V. Piper Service Bulletin No. 424 omhandler denne modifikasjonen.

Tid for utførelse:

Innen videre flyging, regnet fra mottakelsen av denne LDP.

Referanser:

FAA AD 74-14-04 og Piper Service Bulletin No. 424 omhandler samme sak.

53/74 KONTROLL AV MERKING FOR ANGIVELSE AV TANKENES BRENNSTOFFMENGDE

Påbudet gjelder:

Piper PA-28-235 med serienr. 28-7310001 til og med 28-7310064, 28-7410001 til og med 28-7410039.

Påbudet omfatter:

Da flyene kan være feilaktig merket med hensyn til vingetankenes maksimale brennstoffmengde, skal følgende kontroll utføres:

1. Kontroller merkingen ved hver vingetank "inboard main" og skift ut merker som ikke har teksten "Usable fuel capacity 24 gallons" med Piper Placard P/N 69669-64V.
2. Kontroller merkingen ved velgekranen i kabinen. I posisjon for både høyre og venstre tank, skal det være merket "24 gallons". Annen merking skal skiftes ut med Piper Placard P/N 69672-00V.

Piper Service Letter No. 720 omhandler samme sak.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 28. oktober 1974.

Referanser:

FAA AD 74-18-06 og Piper Service Letter No. 720 omhandler samme sak.

**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 denne LDP.

66/74 KONTROLL AV "HEATER FUEL VALVE" PÅ PIPER PA-23

Påbudet gjelder:

Piper PA-23 og PA-23-160 med serienr. 23-1 til og med 23-2046.  
Piper PA-23-235, PA-23-250 og PA-E23-250 med serienr. 27-1 til og med 27-3943 unntatt 27-3837.

Påbudet omfatter:

For å forhindre bensinlekkasje ved varmeapparatets brennstoffkran ("heater fuel valve"), skal følgende utføres:

1. Kontroller, i samsvar med Apache Service Manual No. 752422, sect. 13-138 eller Aztec Service Manual No. 753564, sect. 13-135 og Piper Service Bulletin No. 401, om ventilstammens dekselmutter ("stem and cap nut") på bensinkraner med P/N 17781-00 og 19460-00 er korrekt låst og sikret.
2. Dersom en finner feil eller mangler skal dette utbedres i samsvar med refererte underlag, innen videre flyging.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer eller 90 dager, det som kommer først, regnet fra 9. desember 1974.

Referanser:

FAA AD 74-22-05 og Piper Service Bulletin No. 401 omhandler samme sak.

73/74 KONTROLL AV SENTRERINGSMEKANISMEN FOR BALANSERORENE PÅ PA-28-151

Påbudet gjelder:

Piper PA-28-151 med serienr. fra 28-7415001 til og med 28-7515228.

Påbudet omfatter:

Balanserorenes sentreringsmekanisme skal kontrolleres for slitasje og korrekt montering i samsvar med Piper Service Bulletin No. 435.

Kravet om gjentatt kontroll bortfaller når Piper Kit No. 760 847V er utført på flyet.

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter mottakelsen av denne LDP og deretter gjentatt ved et flytidsintervall på 10 timer.

Referanser:

FAA AD 74-24-12 og Piper Service Bulletin No. 435 omhandler samme sak.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-24

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

2/75 INSTALLASJON AV "SWITCH GUARD" FOR MAGNETBRYTERNE PÅ PA-31, PA-31-350 OG PA-31P

Påbudet gjelder:

PA-31 og PA-31-300 Navajo med serienr. 31-2 til og med 31-7300969.  
PA-31-350 Navajo Chieftain med serienr. 31-5001 til og med 31-7305091.  
PA-31P Navajo med serienr. 31P-1 til og med 31P-7300161.

Påbudet omfatter:

"Switch guards" for magnetbryterne skal installeres i samsvar med anvisning gitt i Piper Service Letter No. 675.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 10. februar 1975.

Referanser:

FAA AD 74-26-10 og Piper Service Letter No. 675 omhandler samme sak.

3/75 KONTROLL AV PLAKAT MED OPERATIVE BEGRENSNINGER FOR PA-28-180

Påbudet gjelder:

Piper PA-28-180 med serienr. 28-7305001 til og med 28-7505079.

Påbudet omfatter:

1. Kontroller at flyets plakat med operative begrensninger ("operating limitations placard") har den riktige tekst, som forbyr spinn både i "normal" og "utility" category.
- 2a. Dersom flyets plakat ikke forbyr spinn skal ny midlertidig plakat med tekst som angitt i Piper Service Bulletin No. 436, installeres innen videre flyging.
- b. Innen tidsfristen angitt nedenfor skal ny permanent plakat med Piper P/N 76206-00 (mph.) eller 76298-00 (knots) installeres i flyet.

Tid for utførelse:

1. Innen videre flyging etter mottakelse av denne LDP.
- 2b. Innen 100 flytimer regnet fra 10. februar 1975.

Referanser:

FAA AD 74-26-07 og Piper Service Bulletin No. 436 omhandler samme sak.

6/75 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV VARMEANLEGGET PÅ PA-31 OG PA-31-300

Påbudet gjelder:

Piper PA-31 og PA-31-300 med serienr. 31-2 til og med 31-7401258.

Påbudet omfatter:

For å redusere eksplosjonsrisiko forbundet med bensinlekkasje i varmeapparatets manuelle avstengningskran og i solenoidens avstengningsventil, skal følgende utføres:

- a. Varmeapparatets manuelle avstengningskran ("heater manual shut-off valve") P/N 492107 og solenoidens avstengningsventil ("solenoid fuel regulator shut-off valve") P/N 756513, skal trykkprøves. Trykkprøven utføres ved å slå på høyre elektriske bensinpumpe og å åpne varmeapparatets manuelle avstengningskran. Deretter utføres visuell kontroll for bensinlekkasje i området rundt den manuelle avstengningskranen og solenoiden. Dersom en finner bensinlekkasje, skal berørt komponent skiftes ut med ny eller repareres, og ny trykkprøve utføres.
- b. Innen tidsfristen som angitt nedenfor skal varmeapparatets manuelle avstengningskran P/N 492107 og brakett P/N 41948-00 skiftes ut etter anvisning gitt i Piper Service Bulletin No. 417.
- c. På fly med serienr. 31-2 til og med 31-103, skal det installeres "shroud assembly" P/N 43493 med dreneringsrør, over solenoidens avstengningsventil P/N 756513. Installasjonen skal utføres i samsvar med Piper tegning No. 41923 og Parts Catalogue No. 753707, fig. 38.

Tid for utførelse:

- Pkt. a: Innen 25 flytimer regnet fra 10. februar 1975.  
Pkt. b: Innen 125 flytimer regnet fra 10. februar 1975.  
Pkt. c: Innen 125 flytimer regnet fra 10. februar 1975.

Referanser:

FAA AD 74-26-04 og Piper Service Bulletin No. 417 omhandler samme sak.

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 37/75 SIKRING AV BENSINFILTERETS DRENERINGSVENTIL

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-28-140, -150, -151, -160, S-160, -180, S-180 med serienr. 28-03, 28-1 til og med 28-7525201.  
Piper PA-28R-180, -200 med serienr. 28R-30002 til og med 28R-7535143.

#### Påbudet omfatter:

For å oppdage og rette løst sittende dreneringsventil som er montert på bensinfilteret/vannutskilleren (Gascolator), skal følgende utføres:

1. Kontroller om dreneringsventilen, Piper P/N 492-022 er fast montert ved å vri den mot urviseren for hånd. Dersom ventilen sitter løst skal denne fastmonteres og kontrolleres for rett funksjon.

Dersom det er montert låse/tettningsmutter Piper P/N 472-677, skal også denne fastmonteres.

2. Sikring av dreneringsventilen:

- a) Demonter ventilen fra fitting AN915-1D (Piper P/N 458-946), dersom slik er montert.

Anm.: Gjelder ikke ventiler hvor det tidligere er blitt brukt "Loc-tite sealant".

- b) Dersom det ikke allerede er utført, skal det monteres en låse-/tettningsmutter ("Lock seal nut", Piper P/N 477-677). Mutteren skal monteres med pakningen liggende mot AN915-1D fitting.

- c) På ventilens 2. - 3. - og 4. - gjenge skal det påføres en dråpe Loc-tite 88-31 sealant.

Anm.: Loc-tite må ikke komme inn i bensinsystemet.

- d) Dreneringsventilen skal skrues inn i AN915-1D fitting mellom 2.5 til 3.5 omdreininger.

- e) Låsemutteren fastmonteres.

Anm.: Piper Service Bulletin no. 450 omhandler samme sak.

#### Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen videre flyging regnet fra mottakelse av denne LDP.  
Pkt. 2: Innen 50 flytimer regnet fra 23. juni 1975.

forts.



Motordrevne luftfartøy  
Piper-25

37/75  
forts.

Referanser:

FAA AD 75-08-03 og Piper Service Bulletin no. 450 omhandler samme sak.

41/75 KONTROLL AV ENDEBESLAGENE PÅ HØYDERORETS STØTSTANG

Påbudet gjelder:

Piper PA-31P, PA-31, PA-31-300 og PA-31-350 med følgende serienr.:

|                  |                  |  |
|------------------|------------------|--|
| PA-31P           | serienr. 31P-1   | til og med 31P-7400213                                     |
| PA-31, PA-31-300 | serienr. 31-1    | til og med 31-7401248                                      |
| PA-31-350        | serienr. 31-5001 | til og med 31-7405242, 31-7405400<br>til og med 31-7405462 |

Påbudet omfatter:

Da det finnes mulighet for løse endebeslag på høyderorets støtstang ("push-pull tube end fittings"), P/N 40847, skal følgende utføres:

1. Kontroller høyderorets støtstang, P/N 40847-04, for løse endebeslag etter anvisning gitt i Piper Service Bulletin no. 409 (for modell PA-31P) eller Piper Service Bulletin no. 433 (for modell PA-31, PA-31-300 og PA-31-350).
2. Dersom en finner løse endebeslag skal støtstangen skiftes ut med ny som har P/N 40847-04 for modell PA-31P eller P/N 40847-00 for modell PA-31, PA-31-300 og PA-31-350.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 7. juli 1975.

Referanser:

FAA AD 75-09-10, Piper Service Bulletin no. 409 og Piper Service Bulletin no. 433 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 12 13 40  
AFTN : ENFYBA  
Tigr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 Idal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 42/75 KONTROLL AV FREMRE BAGASJEROMSLUKE

#### Påbudet gjelder:

Piper modell PA-32-260 og PA-32-300 med følgende serienr.:

PA-32-260 serienr. 32-01 til og med 32-7500039

PA-32-300 serienr. 32-40001 til og med 32-7540147

#### Påbudet omfatter:

Da det har forekommet tilfeller av delaminering i glassfiberstrukturen i fremre bagasjeromsluke skal følgende utføres:

1. Kontroller inn- og utside av fremre bagasjeromsluke langs hengsler, forkant og alle innvendige avstivninger for tegn på revner eller delaminering i glassfiberstrukturen.
2. Dersom en finner tegn på revner eller delaminering, skal bagasjeromsluken modifiseres ved å utføre Piper Kit 760-972V i samsvar med Piper Service Bulletin no. 463 innen videre flyging.
3. Etter utførelse av Piper Kit 760-972V bortfaller kravet om gjentatt kontroll.

#### Tid for utførelse:

Innen 10 flytimer regnet fra 7. juli 1975 og deretter gjentatt kontroll med et intervall på 10 flytimer.

#### Referanser:

FAA AD 75-10-03 og Piper Service Bulletin no. 463 omhandler samme sak.

### 56/75 MODIFIKASJON AV NESEHJULSTYRINGEN PÅ PA-31P

#### Påbudet gjelder:

Piper modell PA-31P, med serienr. 31P-1 til og med 31P-7530019 og modell PA-31T, med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-7520022. Unntatt fra påbudet er fly hvor Piper Kit No. 760-923 er innført.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre mulighet for begrenset siderorsbevegelse på grunn av blokkering av nesehjulstyringens kontrollwire, skal følgende utføres:

Nesehjulstyringens kontrollwireinstallasjon skal skiftes ut med nye deler og etter anvisning gitt i Piper Kit No. 760-923 "Rudder and Nose Gear

forts.

**MERK!** For at angjeldende flymateriale skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og med de nødvendige forberedende tiltak med henvisning til LDP's bestemmelser.

Motordrevne luftfartøy.  
Piper-26

56/75  
forts.

Steering Cable Replacement".

Piper Service Bulletin No. 446 omhandler også samme sak.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 14. september 1975.

Referanser:

FAA AD 75-16-02 og Piper Service Bulletin No. 446 omhandler samme sak.

67/75

MODIFIKASJON AV FORGASSERENS VARMLUFTSBOKS

Påbudet gjelder:

Piper modell PA-28-151 med serienr. 28-7415001 til og med 28-7515425.

Påbudet omfatter:

For å hindre fastlåsing av forgasserens varmluftspjeld i full åpen eller helt stengt stilling skal modifikasjon ifølge Piper "Carburator Air Box Modification Kit", Piper P/N 760985V utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 29. september 1975.

Referanser:

FAA AD 75-16-04 og Piper Service Bulletin no. 474 omhandler samme sak.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

76/75 INNFØRING AV EKSTRA PROSEDYRER I FLYGEHÅNDBOK OG SKIFTE AV  
PROPELLENE PÅ PA-31P

### Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-31P utstyrt med propeller av typen Hartzell, modell HC-C3YN-2L eller HC-C3YN-2LF.

### Påbudet omfatter:

Da det er fare for at propellen kan få "overspeed" og at "feathering" muligheten forsvinner på grunn av lavt trykk i "propeller air dome" skal følgende utføres:

1. Følgende midlertidige instruksjoner skal tas inn i den godkjente flygehandboken for PA-31P:

Section III A8 Normal Operating Procedures, Engine Run-Up

f. Check feathering at 1000 plus or minus 20 RPM. Observe positive feathering action as evidenced by a 300 RPM drop within approximately 5 seconds. If propeller air charge is low or zero, feathering check will be sluggish or slow and no further flight shall be attempted.

Refer to applicable airplane and propeller service manuals for corrective action.

Section III C18 Emergency Procedures - Propeller Overspeed In-Flight

a. Symptoms:

(1.) RPM control may be sluggish, particularly in the direction of reducing RPM.

(2.) Slight overspeed or poor synchronization at the upper end of the cruising speed range.

b. Corrective Action:

(1.) Control prop overspeed by immediately reducing airspeed to approximately 135 MPH by nosing-up slightly with a simultaneous slow throttle reduction to 20-25" manifold pressure. Do not allow airspeed to fall below best single engine rate of climb speed.

Reduction of prop speed can be assisted with prop control in the "feather detent" position. Therefore, if overspeed is above the red line (2133 RPM), select feather until prop speed drops below red line, then move control out of feather position.

(2.) Set propeller control to desired speed, preferably 2000 RPM or less to provide a margin below red line RPM for further surges with power/airspeed changes.

(3.) Slowly add throttle to regain power without overspeeding the propeller. Once proper RPM is recovered, hold airspeed well below that at which the overspeed occurred, preferably below 150 MPH. Use landing gear and/or flaps to increase drag for decent and maintain a manifold pressure of at least "20". Once control of propeller speed is regained, flight can be continued at reduced airspeed. With slow throttle changes at reduced airspeed, the engine will provide climb power without overspeeding.

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.

CAUTION

Do not shut down the engine in flight since the propeller will not feather without air charge; and high drag will result from the windmilling propeller. If inadvertently shut down, the engine should be restarted carefully with low RPM setting and closed throttle; airspeed should be slightly above best single engine rate of climb speed to minimize RPM surge upon starting.

2. Propeller av den berørte typen skal byttes ut med propeller av typen Hartzell Model HC-C3YN-2LU eller HC-C3YN-2LUF, det som måtte gjelde.

Når dette er utført kan de midlertidige instruksjoner som kreves tatt inn i flygehåndboken under pkt. 1 fjernes.

Anm.: Hartzell propeller modell HC-C3YN-2L og HC-3YN-2LF kan konverteres til henholdsvis modell HC-C3YN-2LU og HC-C3YN-2LUF som nærmere angitt i Hartzell Service Instruction No. 102.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 10 flytimer regnet fra 15. desember 1975 dersom ikke allerede utført.

Pkt. 2: Innen 30 dager regnet fra 15. desember 1975 dersom ikke allerede utført.

Referanser:

FAA AD 75-22-14, Piper Service Bulletin No. 458 og Hartzell Service Bulletin No. 111 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  
Piper-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.

### 78/75 KONTROLL AV BAKSETENES "QUICK DISCONNECT" MEKANISME

#### Påbudet gjelder:

|            |                |             |                        |
|------------|----------------|-------------|------------------------|
| PA-28-180  | Cherokee 180   | 28-7105001  | til og med 28-7505046  |
| PA-28R-180 | Cherokee Arrow | 28R-7130001 | til og med 28R-7130013 |
| PA-28R-200 | Cherokee Arrow | 28R-7135001 | til og med 28R-7535041 |
| PA-28-235  | Cherokee 235   | 28-7110001  | til og med 28-7510016  |
| PA-32-260  | Cherokee Six   | 32-01       | til og med 32-7500002  |
| PA-32-300  | Cherokee Six   | 32-40001    | til og med 32-7540028  |
| PA-34-200  | Seneca         | 34-7250001  | til og med 34-7450220  |
| PA-34-200T | Seneca II      | 34-7570001  | til og med 34-7570054  |

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at setene løsner under havari skal følgende utføres:

1. Ta tak nederst i bakkant av bakre sete med en hånd og løft. De bakre fester skal løsne fra "Quick Disconnect" mekanismen med et merkbart klikk ved en kraft på 10 - 15 lb ( $4\frac{1}{2}$  - 7 kg). Dersom setet løsner ved en mindre kraft er festemekanismen defekt.
2. Hvis festemekanismen er defekt, må den justeres eller defekte deler skiftes.

#### Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen neste 100 timers ettersyn og deretter minst en gang i året.
- Pkt. 2: Innen 1. februar 1976. I mellomtiden skal setebeltene brukes til å holde setene på plass og følgende skilt skal settes på instrumentpanelet fullt synlig for flygeren:

Før avgang skal baksetene være forsvarlig festet ved hjelp av setebeltene dersom setene ikke er i bruk.

#### Referanser:

FAA AD 75-24-02 og Piper Service Letter No. 763 omhandler samme sak.

### 6/76 LÅSING AV GAFFELENDESTYKKET PÅ OPERASJONSKABELN FOR UNDERSTELLET

#### Påbudet gjelder:

PA-31-310 og PA-31-325, S/N 31-7300950 til og med 31-7612017.  
PA-31-350, S/N 31-7305048, 31-7305049 og 31-7305052 til og med 31-7652032.  
PA-31-31P, S/N 31P-7300128 til og med 31P-7630005.  
PA-31-31T, S/N 31T-7400002 til og med 31T-76220013.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-28

6/76  
forts.

Påbudet omfatter:

For å hindre at gaffelendestykket, som fester kabelen mellom understells-  
håndtaket og "power pack" skal falle av armen på "power pack" og hindre  
operasjon av understellet, skal gaffelendestykket låses til armen som  
vist i Piper Service Bulletin no. 488.

Tid for utførelse:

Innen 50 timer fra 24. mai 1976.

Referanser:

Piper Service Bulletin no. 488 datert October 24, 1975 eller senere  
utgaver. FAA AD 75-26-18 Amendment 39-2504.

17/76 OMPLASSERING AV BATTERIDRENERING PÅ PA-32-350

Påbudet gjelder:

PA-31-350, S/N 31-5001 til og med 31-7552073.

Påbudet omfatter:

For å unngå fare i forbindelse med at giftige gasser fra batteriet  
skal trenge inn i kabinen, må batteriets drenerings- og utluftings-  
system flyttes som anvist i Piper Service Bulletin no. 460A, datert  
23. januar 1976 eller senere utgaver.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid fra 9. juni 1976.

Referanser:

FAA AD 76-04-10, Piper Service Bulletin no. 460.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 29/76 FORANDRING AV INNFESTING AV "CONTROL SHAFT COLLAR"

#### Påbudet gjelder:

PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-7612009.  
PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7652018.  
PA-31P med serienr. 31P-1 til og med 31P-7630001 og 31P-7630003.  
PA-31T med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-760002, 31T-7620004,  
31T-7620005 og 31T-7620007 sertifisert i alle kategorier.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at det skal oppstå farlige situasjoner under flyging i forbindelse med løse bolter mellom "control shaft collar" og "control shaft tube" skal følgende utføres:

Forandre festet av "control shaft collar" til "control shaft tube" som vist i Piper Service Letter no. 643 og etter retningslinjer vist i paragraf 1 til og med 8 i "Instruction section" i Piper Service Bulletin no. 487.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid fra 30. juni 1976.

#### Referanser:

FAA AD 76-04-11, Piper Service Bulletin no. 487, datert 7. november 1975 og Piper Service Letter no. 643, datert 5. februar 1976 som omhandler samme sak.

### 1/76 KONTROLL AV NAGLER PÅ "STABILATOR TORQUE TUBE BEARING BLOCK" FESTEBRACKETT

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-24, PA-24-250 og PA-24-260 med serienr. 24-1 til og med 24-5047.  
Piper PA-24-400 med serienr. 26-2 til og med 26-148.  
Piper PA-30 med serienr. 30-1 til og med 30-2000.  
Piper PA-39 med serienr. 39-1 til og med 39-155.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at det skal oppstå farlige situasjoner under flyging på grunn av skadete nagler som fester "stabilator torque tube bearing support fittings" P/N 20420-00, -01 og 20419-00, -01 til bakerste del av skroget skal følgende utføres:

1. Fjern høyre, bakre inspeksjonsluke på bakkroppen.
2. Kontroller med speil og lys gjennom inspeksjonsåpningen om noen av de

forts.



32/76  
forts.

horisontale nagler som går gjennom hudplaten står på linje med noen av de vertikale naglene som går gjennom festebrakettene (support fittings), som vist i Piper Service Bulletin no. 464A, datert 22. mars 1976 eller senere revisjoner.

3. Dersom mere enn en nagle står på linje med de fem fremre i hver festebrakett, skal Piper Kit 760835 monteres.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 50 timers gangtid fra 30. juni 1976.

Pkt. 3: Innen neste flyging etter at pkt. 1 og 2 er utført.

Referanser:

FAA AD 75-27-08 og Piper Service Bulletin no. 464A, datert 22. mars 1976 omhandler samme sak.

36/76

KONTROLL OG MODIFISERING AV EKSOSANLEGG

Påbudet gjelder:

Piper PA-31P.

Påbudet omfatter:

1. På fly med serienr. 31P-1 til og med 31P-7630007 med unntak av 31P-7400223 og 31P-7630005 skal det foretas en visuell kontroll av "turbocharger exhaust V-band couplings, vibration isolators and support brackets" (hvis installert) for sprekker, misdannelse og at de ikke er løse. Alle sprukne og misdannede deler skal skiftes før neste flyging.
2. På fly med serienr. 31P-1 til og med 31P-7630001 og 31P-7630003 skal "exhaust pipe slip joint" modifiseres som vist i Lycoming Service Bulletin 393A eller senere revisjoner.
3. På fly med serienr. 31P-1 til og med 31P-7630009 skal "bracket and clamp assembly, Piper Kit no. 760974" monteres ifølge Piper Service Bulletin 462A eller senere revisjoner.
4. På fly med serienr. 31P-1 til og med 31P-7630007 unntatt 31P-7400223 og 31P-7630005, hvor det er montert modifiserte "vibration isolators" og "V-band couplings" ifølge Piper Service Bulletin no. 492, bortfaller kravet om kontroll i pkt. 1.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid fra 11. august 1976 og deretter med 50 timers mellomrom.

Pkt. 2

og 3: Innen 50 timers gangtid fra 11. august 1976.

Referanser:

FAA AD 76-06-09, Lycoming Service Bulletin no. 393A, Piper Service Bulletin no. 462A, 492 og 430 omhandler samme sak.

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-30a  
Erstatter Piper-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.

### 43/76 KONTROLL AV "FLAP FLEXIBLE DRIVE SHAFTS" KOBLINGER

#### Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-31 modeller.

*Erstattet av*

#### Påbudet omfatter:

*36-102*

På grunn av mulige uregelmessigheter ved vingeklaffmekanismen skal følgende utføres:

Kontroller "flap flexible drive shafts" koblinger som vist under "Instructions" i del 1 i Piper Service Bulletin 494 B, datert 17. juli 1979 eller senere revisjoner. Dette svarer Section II i SB 494. Dersom gearkasse eller aksel er skiftet ut eller bearbeidet skal "flap flexible drive shaft" - forbindelsene kontrolleres som vist i "Instruction" nr. 2 i Service Letter no. 764A datert 17. juli 1979 eller senere revisjoner.

Disse anvisningene var tidligere gitt i del I i Service Bulletin 494 og ble utelatt i Service Bulletin 494B. De ble samtidig tatt med i Service Letter 764A og refererer til "Instruction no. 2" i Service Bulletin no. 494 B. For å beholde kontinuiteten i anvisningene ble begge utgitt 17. juli 1979.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 10.8.81, hvis ikke allerede utført og deretter med 100 timers mellomrom.

#### Referanser:

FAA AD 81-11-03, Piper Service Bulletin 494B, datert 17. juli 1979 og Service Letter no. 764 A datert 17. juli 1979 omhandler samme sak.

### 47/76 KONTROLL AV MAGNETKOMPASSET FOR AVVIK (DEVIASJON) VED BRUK AV LANDINGS- LYS/TAXILYS OG VARMEAPPARAT

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-23-250 (6 seters) serienr. 27-3837, 27-3944 til og med 27-7554092, 27-7554094 til og med 27-7554159, 27-7554161 til og med 27-7654018, 27-7654020 til og med 27-7654024, 27-7654026 til og med 27-7654036.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå store avvik på magnetkompasset ved bruk av landingslys/taxi-lys og varmeapparat skal følgende utføres:

forts.

**MERK!** For et angjeldende flymaterie skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og i samsvar med utførelsen for den vedkommende sak, med henvisning til denne LDP nummer 10.8.81

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-30a  
Erstatter Piper-30

forts:  
47/76

1. Foreta kompassving for å fastslå om avviket er innen gjeldende toleranser som vist i Piper Service Bulletin nr. 493, datert 25. mars 1976 eller senere revisjoner.
2. Dersom kompasset ikke er innen de angitte toleranser, skal Piper Kit nr. 761 044, "Wiring Modification", monteres.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid fra 28. september 1976.

Referanser:

FAA AD 76-11-07 og Piper Service Bulletin nr. 493, datert 25. mars 1976 omhandler samme sak.

54/76 FORANDRING AV INNFESTINGEN AV HØYDERORETS BALANSEVEKTER

Påbudet gjelder:

Piper PA-31-325, serienr. 31-7400990, 31-7512006 til og med 31-7512058, PA-31-350, serienr. 31-500001 til og med 31-7552108.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulige farer under flyging ved at høyderorets balansevekt løsner, skal følgende utføres:

Forandre innfestingen av høyderorets balansevekt som vist i Piper Service Bulletin nr. 500 datert 23. april 1976 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 15. oktober 1976.

Referanser:

FAA AD 76-15-07 og Piper Service Bulletin nr. 500, datert 23. april 1976 omhandler samme sak.

R. Ulltang

R. Jacobsen  
10.8.81



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  
Piper-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.

### 56/76 SPREKKKONTROLL AV "NOSE GEAR TRUNNION"

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-28R-200 serienr. 7635001 til og med 7635432.  
Piper PA-32R-300 serienr. 7680001 til og med 7680473.

Alle PA-28R-180, PA-28R-200 og PA-32R-300 som har fått utskiftet "Nose Gear Trunnion Assembly" (Piper delnr. 67054-00V) og som er skaffet fra fabrikken i tidsrommet 1. august 1975 til 1. august 1976 må også utføre denne LDP.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at neseunderstellet skal knekke sammen, skal Piper Service Bulletin nr. 510, revisjon B, datert 31. august 1976 eller senere revisjoner utføres.

#### Tid for utførelse:

Innen første flyging etter mottakelsen av denne LDP.

#### Referanser:

FAA AD 76-15-08 og Piper Service Bulletin nr. 510, revisjon B, datert 31. august 1976 omhandler samme sak.

### 58/76 KONTROLL AV BENSINSYSTEMETS VELGERKRAN FOR INNVENDIG LEKKASJE

#### Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-28-235 serienr. 28-10001 til og med 28-7610157  
" " PA-32-260 " 32-1 " " " 32-7600020  
" " PA-32-300 " 32-40000 " " " 32-7640109

med Airborne bensinkran modell 1-H 65-2, Piper delnr. 492 259.

Alle Piper PA-32R-300 serienr. 32R-7680001 til og med 32R-7680423 med Airborne bensinkran modell 1-H 65-3, Piper delnr. 492 262.

#### Påbudet omfatter:

Kontroller bensinkranen som vist i Piper Service Bulletin nr. 519, datert 5. august 1976 eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 27. oktober 1976 dersom ikke allerede utført.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-31

58/76  
forts.

Referanser:

FAA AD 76-18-04 og Piper Service Bulletin nr. 519, datert 5. august 1976 omhandler samme sak.

75/76 SPREKKONTROLL AV HALEFINNENS FØRRE BJELKE

Påbudet gjelder:

Piper PA-30 Twin Comanche serienr. 30-1 til og med 30-2000.  
Piper PA-39 Twin Comanche "C/R" serienr. 39-1 til og med 39-155.

Påbudet omfatter:

På grunn av at sprekker kan oppstå i området ved bøyeeavlastningshullene ("bend relief holes") på fremre bjelkes festekanal og de farer dette kan medføre under flyging, skal følgende utføres:

Kontroller finnens fremre festekanal delnr. 22903-00 visuelt for sprekker i området rundt bøyeeavlastningshullene med et forstørrelsesglass som forstørrer minst 5 ganger.

Dersom sprekker oppdages, skal festekanalene skiftes ut med en kanal med samme delnr. og som har gjennomgått ovenstående kontroll.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 10. november 1976.

Referanser:

FAA AD 76-18-05 og Piper Service Letter nr. 777, datert 16. juni 1976 omhandler samme sak.

16/77 KONTROLL AV DRENERINGSHULL I "CARBURETOR AIR FILTER BOXES"

Påbudet gjelder:

Piper PA-28-151 Cherokee Warrior med serienr. 28-7415001 til og med 28-7715278.

Påbudet omfatter:

For å fastslå om det finnes dreneringshull for vann og fuktighet fra "carburetor air filter boxes" skal Piper Service Bulletin nr. 536 datert 13. januar 1977 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid fra 4. mars 1977.

Referanser:

FAA AD 77-01-03 og Piper Service Bulletin nr. 536 datert 13. januar 1977 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  
 Piper-32

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.

### 17/77 KALIBRERING AV BRENNSTOFFMENGDEMÅLERE

Påbudet gjelder:

|            |                  |             |                        |
|------------|------------------|-------------|------------------------|
| PA-28-140  | Cherokee 140     | 28-7225001  | til og med 28-7725086  |
| PA-28-180  | Cherokee         | 28-7205001  | til og med 28-7505259  |
| PA-28-151  | Cherokee Warrior | 28-7415001  | til og med 28-7715200  |
| PA-28-181  | Cherokee 181     | 28-7690001  | til og med 28-7790192  |
| PA-28-235  | Cherokee 235     | 28-7210001  | til og med 28-7610181  |
| PA-28R-200 | Cherokee Arrow   | 28R-7235001 | til og med 28R-7635459 |
| PA-32-260  | Cherokee Six     | 32-7200001  | til og med 32-7700005  |
| PA-32-300  | Cherokee Six     | 32-7240001  | til og med 32-7740012  |

Påbudet omfatter:

På grunn av at enkelte brennstoffmengdemålere har vist at det fantes en del brennstoff igjen på tankene til tross for at de var tomme, skal Piper Service Bulletin no. 533 datert 6. januar 1977 eller senere revisjoner utføres som følger:

1. Monter varselkilt som vist i del I i ovennevnte Service Bulletin.
2. Kalibrer brennstoffmengdemålere som vist i del II i ovennevnte Service Bulletin.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 10 timers gangtid etter 4. mars 1977.
- Pkt. 2: Innen 200 timers gangtid eller 12 måneder etter 4. mars 1977, det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 77-01-01 og Piper Service Bulletin no. 533 datert 6. januar 1977 omhandler samme sak.

### 20/77 RUSTKONTROLL AV VINGESTENDERE

*Konsept av LDP 92-046 PIPER 90*

Påbudet gjelder:

Alle Piper modeller med stål vingestendere unntatt Piper PA-18 Super Cub modeller med serienr. 18-7609035 og høyere og Piper PA-25 Pawnee modell med serienr. 25-7656010 og høyere

Påbudet omfatter:

Rustkontroll av vingestendere som vist i Piper Service Bulletin no. 528 datert 28. oktober 1976 eller senere revisjoner skal utføres.

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  
Piper-32

20/77  
forts.

Kansellert av LDP 20-046 PIPER 90

Tid for utførelse:

Innen 30 dager etter 24. mai 1977 og deretter med et års mellomrom for fly som har vingestendere som er 5 år eller eldre. For fly som har stendere som er under 5 år gamle, skal rustkontrollen utføres innen en oppnådd alder på 61 måneder og deretter med 1 års mellomrom.

Dersom det fremgår av flyets journaler at stenderen er blitt byttet om fra en side av flyet til den andre eller kommer fra et annet fly, skal kontrollen foretas i begge ender av stenderen innen 15. november 1978.

Referanser:

FAA AD 77-03-08 og Piper Service Bulletin no. 528 datert 28. oktober 1976 omhandler samme sak.

23/77 KONTROLL AV DATASKILT PÅ PA-31

Påbudet gjelder:

Piper PA-31 Navajo med serienr.:

31-7401201 til og med 31-7401268, 31-7512001 til og med 31-7512037, 31-7512039, 31-7512041, 31-7512042, 31-7512047, 31-7512048, 31-7512050, 31-7512051, 31-7512054 til og med 31-7512056, 31-7512058, 31-7512063, 31-7512067, 31-7512068, 31-7512070, 31-7512072, 31-7612001, 31-7612003, 31-7612006, 31-7612009, 31-7612011, 31-7612013, 31-7612019, 31-7612021, 31-7612022, 31-7612025 til og med 31-7612028, 31-7612030, 31-7612033 til og med 31-7612035, 31-7612040, 31-7612045, 31-7612047, 31-7612049, 31-7612051, 31-7612052, 31-7612055, 31-7612060, 31-7612061, 31-7612071, 31-7612075, 31-7612077, 31-7612078, 31-7612080, 31-7612084, 31-7612085 og 31-7612088.

Påbudet omfatter:

Da det er oppdaget at fabrikken har montert feil dataskilt i enkelte PA-31 Navajo modeller skal Piper Service Bulletin no. 529 datert 5. november 1976 eller senere revisjoner utføres.

Dersom dataskiltet har modellbetegnelsen PA-31-310, skal den skiftes ut med en korrekt med betegnelsen PA-31. Dessuten skal det kontrolleres om LDP 6/75, 41/75, 6/76 og 29/76 er utført.

Tid for utførelse:

Innen 30 dager etter 30. mars 1977.

Referanser:

FAA AD 77-03-03 og Piper Service Bulletin no. 529 datert 5. november 1976 omhandler samme sak.

O. Ljølås

*[Signature]*

11. oktober 1978



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon Oslo (02) 12 13 40  
AFTN ENFBYA  
Tlgr CIVILAIR OSLO  
Telex 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 38/77 KONTROLL FOR SPREKKER I BALANSERORSBJELKEN

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-24-250 og PA-24-260 med serienr. 24-1 til og med 24-5047.  
Piper PA-24-400 med serienr. 26-2 til og med 26-148.  
Piper PA-30 med serienr. 30-2 til og med 30-2000.  
Piper PA-39 med serienr. 39-1 til og med 39-155.

Unntatt er fly som er modifisert med Piper Kit nr. 760914.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå den risiko som det vil medføre å fly med balanseror med sprukket bjelke, skal kontroll og eventuell forandring utføres som vist i Piper Service Letter No. 787 datert 1. desember 1976 eller senere revisjoner.

Etter at Piper Kit nr. 760914 er montert bortfaller kravet til kontroll.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 30. juni 1977 eller innen oppnådd 1000 timers gangtid totalt, det som kommer sist og med intervaller som ikke overstiger 100 timer siden siste kontroll.

#### Referanse:

FAA AD 77-08-01.

### 39/77 KONTROLL OG FORANDRING AV BENSINTANKKLOKK

#### Påbudet gjelder:

Piper J-3, J-4, J-5, PA-11, PA-12, PA-14, PA-16, PA-18, PA-20 og PA-22 modeller.

#### Påbudet omfatter:

1. For å forbedre utluftingen fra bensintankene, skal Piper Service Bulletin No. 522 datert 28. september 1976 eller senere revisjoner utføres.
2. Bor 2 luftehull med 0,098 tommers diameter som vist i Piper Service Bulletin No. 573 datert 8. februar 1978 eller senere revisjoner.
3. Etter at pkt. 2 er utført skal delnr. 60707-04 "vibro" etses inn på innsiden av lokket.

fort. 1. juli



39/77  
forts.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 1. juli 1978

Referanser:

FAA AD 78-10-03 og Piper Service Bulletin No. 522 datert 28. september 1976 omhandler samme sak.

41/77

KONTROLL AV FLYGERENS/ANNENFLYGERENS MIKROFON OG HODETELEFON

Påbudet gjelder:

Piper PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr. 31-752 til og med 31-7712010.

PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7752028.

PA-31P med serienr. 31P-67 til og med 31P-7730001.

PA-31T med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-7720008.

Påbudet omfatter:

For å unngå kortslutning mellom flygerens/annenflygerens mikrofon og hodetelefonrelé og festebraketten skal "Instructions" paragraf i Piper Service Bulletin No. 526A datert 25. juli 1977 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 15. februar 1978.

Referanse:

FAA AD 77-08-02.

43/77

FORANDRING AV ELEKTRISK TRIMBRYTER

Påbudet gjelder:

PA-23-250 (6 seter), serienr. 27-3837, 27-3944 til og med 27-4796.

PA-24-260, serienr. 24-4783, 24-4804 til og med 24-5047.

PA-30, serienr. 30-1717, 30-1745 til og med 30-2000.

PA-31 og 31-300, serienr. 31-2 til og med 31-797.

PA-31-350, serienr. 31-5001 til og med 31-5004.

PA-31P, serienr. 31P-1 til og med 31P-109.

PA-39, serienr. 39-1 til og med 39-155.

Påbudet omfatter:

Den elektriske trimbryteren skal forandres som vist i Piper Service Bulletin No. 527 datert 5. november 1976 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 30. juni 1977.

Referanse:

FAA AD 77-09-10.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon Oslo 02: 121340  
AFIN : ENF3YA  
Tlgr : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 49/77 MONTERING AV BEGRENSNINGSKILT PÅ INSTRUMENTPANELET

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-31-325 med serienr. 31-7400990, 31-7512006 til og med 31-7612110.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå uheldig vibrasjon i flyet i større høyder, skal følgende utføres:

Monter skilt ifølge Kit no. 761125 som vist i Piper Service Bulletin No. 544 datert 8. mars 1977 eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 20. juli 1977.

#### Referanser:

FAA AD 77-10-09 og Piper Service Bulletin No. 544 datert 8. mars 1977 omhandler samme sak.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon: Oslo 02 121340  
AFIN ENF8YA  
Tlgr CIVILAI? OSLO  
Telex 17011 ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 60/77 KONTROLL AV HØYDERORETS BALANSEVEKTER

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-31 og PA-31-300 med ving "luggage lockers" installert i henhold til STC SA 986SW.

#### Påbudet omfatter:

Foreta en kontroll av innfestingen av høyderorets balansevekter ("rivnut pullup") eller demonter vektene og kontroller for ubalanse i høyderoret (108 in-lbs. maksimum haletung) og reparer eller balanser på nytt om nødvendig som anvist i Nayak Service Bulletin No. 1 datert 16. mai 1977 eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 24. mai 1978 eller innen neste besiktelse, det som kommer først.

#### Referanse:

FAA AD 77-12-02.

### 68/77 KONTROLL AV UNDERSTELLENE NØDUTFELLINGSSYSTEM OG FJÆRINSTALLASJONEN I NESEUNDERSTELLETS NEDLÅSMEKANISME

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-24, PA-24-250 og PA-24-260, PA-24-400 unntatt serienr. 1, PA-30 og PA-39.

#### Påbudet omfatter:

1. For å unngå at understellene skal felle seg inn etter manuell utfelling skal kontroll utføres som vist i Piper Service Letter No. 782A datert 21. mars 1977 eller senere revisjoner.
2. Foreta kontroll av hovedunderstellene gummistrikker for ødelagt ytre dekklag, avslitte tråder og myke områder og skift strikk dersom slike feil oppdages. Strikkene skal skiftes hver 500 time eller hvert 3. år, det som kommer først.

forts.

24. mai 1978

68/77  
forts.

Tid for utførelse:

Fly med 1000 timers gantid eller mer:

Innen 100 timers gangtid etter 15. september 1977.

Fly med mindre enn 1000 timers gangtid:

Innen en total gangtid på 1100 timer er oppnådd.

Pkt. 1 skal gjentas med 1000 timers mellomrom og pkt. 2 med 500 timers mellomrom eller innen 1 år etter siste kontroll, det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 77-13-21.

70/77

KONTROLL AV SHIM I VINGEBJELKENE OG SKIVER OG MUTTERE PÅ HØYDE-  
TRIMBRACKETEN

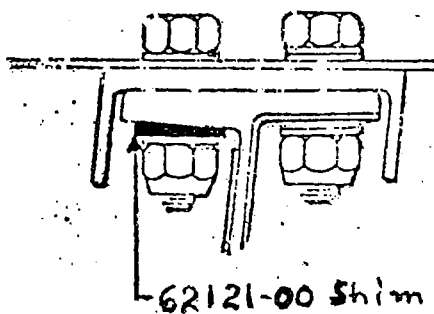
Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-28 modeller.

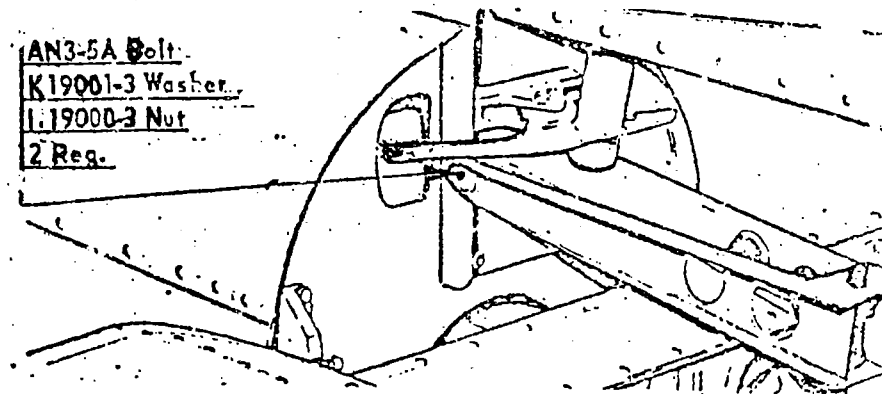
Påbudet omfatter:

Det er i den senere tid oppdaget tilfelle av feil ved vingestallasjonen på PA-28 modeller ved at shim delnr. 62121-00 er feil montert. Likeledes er oppdaget feil ved innstallasjonen av trimbraketten i halen ved at feil type skiver og muttere er benyttet i øvre feste i braketten. Følgende skal utføres:

1. Kontroller at shim delnr. 62121-00 er montert som vist i monteringsanvisningen. Dersom de er feil montert, skal Luftfartsdirektoratet kontaktes før demonteringen foretas.
2. Kontroller at øvre fester for høyde trimbraketten er montert med skiver med delnr. K 19001-3 og muttere med delnr. H 19000-3 og ikke med standard AN eller MS materiell.



AN3-5A Bolt  
K19001-3 Washer  
H19000-3 Nut  
2 Req.



Tid for utførelse:

Senest ved første 100 timers ettersyn etter 15. september 1977



LUFFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon Oslo 02 121340  
AFTN ENF8YA  
Tlgr CIVILAIR OSLO  
Telex 17011 Ldal n

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

71/77

### KONTROLL OG FORANDRING AV BRENSTOFFSYSTEMET

#### Påbudet gjelder:

PA-28-235 med serienr. 28-10001 til og med 28-7410093  
PA-32-260 med serienr. 32-03, 32-04, 32-1 til og med 32-7400049  
PA-32-300 med serienr. 32-15, 32-21, 32-40000 til og med 32-7440160  
PA-32S-300 med serienr. 32S-15, 32S-40000 til og med 32S-7240137

som er utstyrt med Airborne modeller 1H10, 1H16-1, 1H26-2, 1H26-3 eller 1H26-4 brennstoffvelgerkraner.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå sammenbrudd av brennstoffsystemet med mulig motorstopp som følge skal Piper Service Bulletin No. 571 datert 26. mai 1977 eller senere revisjoner utføres.

#### Tid for utførelse:

Part A i Service Bulletinen: Innen 5 timers gangtid etter  
15. september 1977  
og deretter med 50 timers mellomrom  
inntil Part B, C og D er utført.

Part B i Service Bulletinen: Innen 100 timers gangtid etter  
15. september 1977.

Part C i Service Bulletinen: Innen 50 timers gangtid etter  
15. september 1977.

Part D i Service Bulletinen: Innen 50 timers gangtid etter  
15. september 1977.

#### Referanser:

FAA AD 77-12-01 og Piper Service Bulletin No. 571 datert 26. mai 1977 omhandler samme sak.

15. juni 1978

100/77 KONTROLL AV BALANSERORS- OG "INTERCONNECT" WIRER OG VINGEKLAFFSOLENOID

Påbudet gjelder:

Piper PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 modeller med serienr. 31-2 til og med 31-7712051.

Piper PA-31-350 modell med serienr. 31-5001 til og med 31-7752092.

Påbudet omfatter:

For å unngå muligheten for farlige situasjoner under flyging pga. skadet balanserorswire skal Piper Service Bulletin no. 567 datert 7. juni 1977 eller senere revisjoner utføres innen de oppgitte tidsfrister i Service Bulletinen.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 1. november 1977.  
Dersom sikringer for vingeklaffmotoren "popper" (bryter kretsen) før Service Bulletinen er utført, skal pkt. a i gjeldende Service Bulletin utføres innen 10 timers flyging.

Referanser:

FAA AD 77-19-06 og Piper Service Bulletin no. 567 datert 7. juni 1977 omhandler samme sak.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-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.

### 104/77 KONTROLL AV ENDESTYKKER PÅ MOTORKONTROLLKABLENE FOR BLANDING-, GASS- OG PROPELLREGULERING

#### Påbudet gjelder:

Alle Piper Aircraft Corp. av følgende modeller:

|                    |          |                                    |
|--------------------|----------|------------------------------------|
| Modell PA-28-140   | serienr. | 28-25001 til og med 28-7725172     |
| Modell PA-28-151   | "        | 28-7415001 til og med 28-7615435   |
| Modell PA-28-161   | "        | 28-7716001 til og med 28-7716071   |
| Modell PA-28-180   | "        | 28-5153 til og med 28-7505260      |
| Modell PA-28-181   | "        | 28-7690001 til og med 28-7790363   |
| Modell PA-28-235   | "        | 28-7310001 til og med 28-7710016   |
| Modell PA-28R-180  | "        | 28R-30737 til og med 28R-7130013   |
| Modell PA-28R-200  | "        | 28R-35001 til og med 28R-7635512   |
| Modell PA-28R-201  | "        | 28R-7737001 til og med 28R-7737023 |
| Modell PA-28R-201T | "        | 28R-7703001 til og med 28R-7703043 |
| Modell PA-32-260   | "        | 32-1111 til og med 32-7700013      |
| Modell PA-32-300   | "        | 32-40566 til og med 32-7740040     |
| Modell PA-32R-300  | "        | 32R-7680001 til og med 32R-7780215 |
| Modell PA-34-200   | "        | 34-7250001 til og med 34-7450220   |
| Modell PA-34-200T  | "        | 34-7570001 til og med 34-7770163   |

#### Påbudet omfatter:

For å unngå motorsvikt ved at endestykkene på motorkontrollkablene låser seg fast, skal følgende utføres:

Åpne eller fjern motordekslet for å komme til kablene for blanding, gass- og eventuelt propeller-reguleringen. Kontroller kabelendestykkene om de har en utforming med en "rygg" som vist i figur 1. Dersom et slikt endestykke står påmontert, skal det skiftes ut med ett endestykke som vist i figur 2 eller 3.

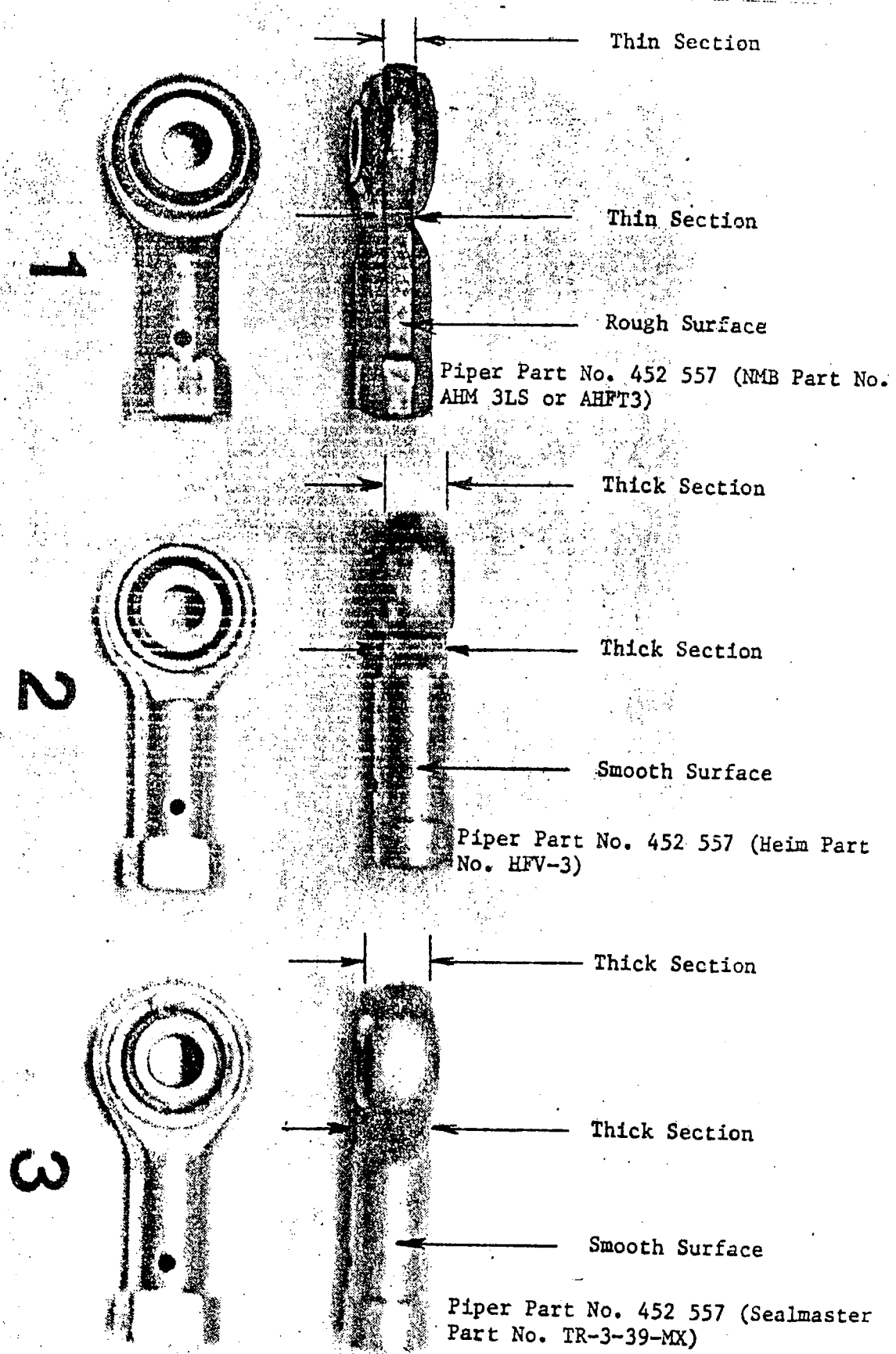
#### Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 21. desember 1977.

#### Referanser:

FAA AD 77-23-03

forts.







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  
Piper-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.

### 7/78 FORANDRINGER AV "FLIGHT MANUAL" FOR PA-23

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller PA-23-250 og PA-E23-250 med serienr. 27-2000 til 27-2504 (bare motorer med bensininnspøytning) og 27-2505 til 27-7754044.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå avbrudd i brennstofftilførselen og motorbortfall på grunn av mulig unormal brennstofffordamping under tverrmating av motorene, skal Piper Aircraft Corp. Service Bulletin No. 530 datert 10. desember 1976 eller senere revisjoner utføres.

#### Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 15. februar 1978.

#### Referanser:

FAA AD 77-23-09 og Piper Service Bulletin No. 530 datert 10. desember 1976 omhandler samme sak.

### 10/78 KONTROLL AV NAGLER OG HUDPLATER PÅ HALEFLATER OG FINNE

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller:

|                            |  |
|----------------------------|--|
| PA-31 og PA-31-325 Navajo  | 31-465<br>31-7712057 til og med 31-7712078<br>31-7712081 og 31-7712083   |
| PA-31-350 Navajo Chieftain | 31-7752099, 31-7752101, 31-7752103<br>31-7752105 til og med 31-7752114<br>31-7752117 til og med 31-7752131<br>31-7752134 til og med 31-7752138 |

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at hudplater på haleflater og finne løsner under flyging, skal Piper Service Bulletin No. 575 datert 3. august 1977 eller senere revisjoner utføres.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 15. februar 1978.

forts.

1. juli 1978

**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.

10/78  
forts.

Referanser:

FAA AD 77-24-01 og Piper Service Bulletin No. 575 datert 3. august 1977 omhandler samme sak.

17/78 KONTROLL OG FORSTERKNING AV "STABILATOR TIP TUBE" OG "WEIGHT ASSEMBLY"

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-23-250 (6-seter) med serienr. 27-7654001 og høyere.

Påbudet omfatter:

For å unngå at farlige situasjoner oppstår under flyging i forbindelse med svakheter i "Stabilator" skal følgende utføres:

1. Piper Aircraft Corp. Service Bulletin no. 540 datert 4. januar 1977 eller senere revisjoner skal utføres på fly med serienr. 27-7654001 til og med 27-7754057. Dersom sprekker blir funnet skal forandring utføres som angitt i Service Bulletin før første flyging.
2. Piper Aircraft Corp. Service Bulletin no. 540 skal utføres på fly med serienr. 27-7754058 og høyere. Dersom sprekker blir funnet skal alle sprukne deler skiftes ut med nye før første flyging.
3. Piper Aircraft Corp. Service Bulletin no. 547 datert 1. mars 1977 eller senere revisjoner skal utføres på fly med serienr. 27-7654001 til og med 27-7754054.
4. Piper Aircraft Corp. Service Bulletin no. 569 datert 24. august 1977 eller senere revisjoner skal utføres på fly med serienr. 27-7654001 til og med 27-7754127, 27-7754130, 27-7754131, 27-7754133 til og med 27-7754136, 27-7754138 til og med 27-7754144.
5. Piper Aircraft Corp. Service Letter no. 807A datert 8. september 1977 eller senere revisjoner skal utføres på fly med serienr. 27-7654001 til og med 27-7754041 påmontert "Stabilator" med delnr. 15658-2, 15658-3, 15658-22 eller 15658-23.

Når forandringer i pkt. 1, 4 eller 5 er utført, skal "Stabilator" balanseres som vist i PA-23-250 "Aztec" Maintenance Manual.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Utfør kontrollen i Service Bulletin innen 10 timer etter 1. mars 1978 og deretter med 100 timers mellomrom etter at forandringen er utført. Utfør forandringen innen 100 timers gangtid etter 1. mars 1978.
- Pkt. 2: Innen 100 timers gangtid eller 1. mars 1978 og deretter med 100 timers mellomrom.
- Pkt. 3, 4 og 5: Innen 50 timers gangtid etter 1. mars 1978.

Referanser:

FAA AD 77-02-03, Piper Aircraft Corp. Service Bulletin no. 540 datert 4. januar 1977, Service Bulletin no. 547 datert 1. mars 1977 og Service Letter no. 807 datert 18. mai 1977 omhandler samme sak.

1. mars 1978

LUFFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartssjeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn..  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFIN EN:FBYE  
Tlgr : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldal n



## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-39a  
Erstatter Piper-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.

19/78 KONTROLL AV BRENNSTOFFSYSTEMETS KONTROLLORGANER

### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller PA-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250, PA-31, PA-31-300, PA-31-325 og PA-31P med en total gangtid på mer enn 300 timer.

### Påbudet omfatter:

For å unngå svikt av pianotråder i kontrollkabelen til brennstoffvelgerkranene skal følgende utføres:

1. Foreta en visuell kontroll av alle pianotråder i kontrollkablene til brennstoffvelgerkranene i området ved "swivel fittings" og "idler control arms" og ved innfestingen til kontrollhåndtaket. Kontroller for sprekker, skarpe bøyeradier og vridning ved hjelp av et forstørrelsesglass som forstørrer 10 ganger. Se Piper Service Bulletins No. 507 og 277 for områder som skal kontrolleres.
2. Kontroller alle brennstoffkraner og kontrollkabler i alle mellomstillinger ("detent") som vist i Piper Service Bulletin No. 507 eller senere utgaver og Section III og IX i gjeldende Piper Service Manual som følger:
  - a. Rigging og justering.
  - b. Uhindret bevegelse av kontrollkabelens pianotråd, "swivel fitting" og kran kontrollhåndtak.
  - c. Korrekt smøring av brennstoffkranedeler og kontrollorganer.

Retts utilfredsstillende forhold i henhold til Piper Service underlag.

### Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 1. mars 1978 og deretter med 100 timers mellomrom.

### Referanser:

FAA AD 77-26-02 og Piper Service Bulletins No. 507 og 277 omhandler samme sak.

8. september 1979

Motordrevne luftfartøy

Piper-39a

Erstatter Piper-39

22/78 KONTROLL AV STRAMMING AV HØYDERORETS BALANSEFJÆR

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell:

PA-31, PA-31-325 Navajo 31-7612001 til og med 31-7612080,  
31-7612082 til og med 31-7612091,  
31-7612096, 31-7612099, 31-7612101,  
31-7612102, 31-7612104, 31-7612105,  
31-7612107, 31-7612108.

PA-31-350 Navajo Cheiftain 31-7652001 til og med 31-7652015,  
31-7652017 til og med 31-7652162,  
31-7652164 til og med 31-7652170.

Påbudet omfatter:

For å unngå dårlig stabilitet eller dårlige flygeegenskaper på grunn av feil stramming av høyderorets balansefjær (elevator bungee) skal fjærbelastningen kontrolleres (30 lb. ± 1 lb. på PA-31 og 37 lb. + 1 -0 på PA-31-325 og PA-31-350).

Dersom fjærbelastningen er feil, skal justering utføres som vist i Piper Service Bulletin No. 549 datert 16. februar 1977 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 1. april 1978.

Referanser:

FAA AD 78-01-02 og Piper Service Bulletin No. 549 datert 16. februar 1977 omhandler samme sak.

23/78

KONTROLL AV OLJEKJØLERE

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-32R-300 serienr. 32R-7680001 til og med 32R-7880068  
" " " " PA-32RT-300 " 32R-7885001 " " " 32R-7885227

Påbudet omfatter:

For å unngå motorstopp på grunn av oljelekkasje fra oljekjølerene i området ved innfesting av oljeslanger og hvor oljekjølerribbene festes til endestykkene, kontrolleres for lekkasje og sprekker som vist i Piper Service Bulletin No. 586B datert 24. juli 1978 eller senere revisjoner. Dersom lekkasje og/eller sprekker blir funnet, skal oljekjøleren skiftes før første flyging

Tid for utførelse:

Innen de tidsfrister angitt i Service Bulletin No. 586B eller senere revisjoner.

Referanser:

FAA AD 78-01-03 og Piper Service Bulletin No. 586B datert 24. juli 1978 omhandler samme sak.

R. Ulltang

R. J. Johnson

3.8.79



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo Lufthavn  
Telefon Oslo '02 121340  
AFTN ENBYA  
Tlgr CIVILAIR OSLO  
Telex 17011 ldat n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-40A  
Erstatter Piper-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.

### 32/78 FORANDRING AV HOVEDDØRENS LÅSEMEKANISME

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller:

PA-31, PA-31-325 og PA-31-300 med serienr. 31-2 til og med 31-7512029.  
PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7552052.

Unntatt er fly som er modifisert ved å utføre de 3 Kits vist i Piper Service Letter 739 datert 2. juni 1975.

#### Påbudet omfatter:

For å påse at døren er korrekt låst og forhindre at døren åpner seg uforvarende under flyging, skal forandring som vist i Piper Service Letter no. 803A datert 3. november 1977 eller senere revisjoner, utføres.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers ettersyn etter 3. mai 1978.

#### Referanse:

FAA AD 78-05-05

### 46/78 KONTROLL AV FORSTERKNINGSPLATE OG NEDRE HENGSELSBRAKETT FOR SIDEROR

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft modeller PA-23, 23-1 og høyere.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at det oppstår farlige situasjoner under flyging på grunn av sprekker i forsterkningsplaten for øvre siderorshengsel eller nedre hengselsbrakett, skal følgende utføres:

1. Fjern øvre rorhengsel, delnr. 17063-03, og kontroller forsterkningbrakett for øvre siderorshengsel, delnr. 17067-18 eller tilsvarende, for sprekker ved hjelp av "dye-penetrant"-metoden eller tilsvarende. Kontroller også den nedre hengselbrakett, delnr. 17289-00, i området rundt lageret på samme måte.

forts.

15. februar 1979

Motordrevne luftfartøy  
Piper-40A  
Erstatter Piper-40

- 46/78 forts. 2. Dersom sprekker blir funnet i forsterkningsplaten ved kontrollen i pkt. 1 og 2, skal denne fjernes og bjelken kontrolleres for sprekker etter "dye-penetrant"-metoden eller tilsvarende metode.
3. Sprukne deler må skiftes ut med luftdyktige deler av samme delenr. eller tilsvarende.

Tid for utførelse:

Pkt. 1.: Innen 25 timers gangtid etter 15. juni 1978 eller innen en total gangtid på 1000 timer er oppnådd, det som kommer senest.  
Deretter skal kontrollen utføres med 1000 timers mellomrom.

Pkt. 2.: Før første flyging.

Referanser:

FAA AD 78-08-03, datert 3. november 1978.

R. Utang  
R. Utang

15. februar 1979



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartssinspeksjon  
Postboks 18, 1350 Oslo lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN: ENFBYE  
Tlgr.: C /LAIR OSLO  
Telex: 12111 Ldal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-41b  
Erstatter Piper-4h

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

### 49/78 KONTROLL AV INSTALLASJONEN AV BRENNSTOFFVELGERKRAN

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller PA-31 og PA-31-325 Navajo med følgende serienr.

31-7612040 til og med 31-7812023  
31-7812025 til og med 31-7812035  
31-7812038 til og med 31-7812041  
31-7812043 til og med 31-7812047

For å unngå fare i forbindelse med at armen på brennstoffvelgerkranen løsner på grunn av manglende deler, skal Piper Service Bulletin No. 592 datert 16. februar 1978 eller senere revisjoner utføres.

#### Tid for utførelse:

Innen 10 gangtimer etter 1. juli 1978.

#### Referanser:

FAA AD 78-08-10 og Piper Service Bulletin No. 592 datert 16. februar 1978 omhandler samme sak.

### 50/78 REVISJON AV FLIGHT MANUAL ELLER PILOT'S OPERATING HANDBOOK

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31T.

#### Påbudet omfatter:

For å gi ytterligere informasjon til flygere om bruken av flaps-systemet skal følgende advarsel eller Piper PA-31T revisjon 12 datert 27. desember 1977 settes inn i FAA Approved Airplane Flight Manual, Piper Report 1740 eller revisjon 4 datert 9. desember 1977 settes inn i Pilot's Operating Handbook, Piper Report 2048:

#### CAUTION

When selecting an "Approach" flap position and the selector is inadvertently moved beyond the "Approach" detent, the selector must be returned to its original position and then back to "Approach" in order to reprogram the selector. Returning the selector to the "Approach" detent without reprogramming will return the flaps to their original position.

2. august 1979

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-41 b  
Erstatter Piper-41 a

50/78  
forts.

Tid for utførelse:

Innen 15. juli 1978.

Referanser:

FAA AD 78-08-12

55/78

KONTROLL OG UTSKIFTING AV NESEHJUL PÅ PA-31T

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31T med serienr. 31-7620012 og høyere påmontert nesehjul med Piper delnr. 555-778, Cleveland delnr. 40-120A.

Påbudet omfatter:

For å oppdage sprekker i nesehjulet skal følgende utføres:

Kontroller nesehjulets midtparti og flenser for sprekker. Dersom sprekker blir oppdaget skal hjulet skiftes ut med et luftdyktig hjul med samme delnr. eller med Piper delnr. 555-758, B.F. Goodrich delnr 3-1331 for slangeløse dekk størrelse 18 x 4,4, 6 lagsdekk eller Piper delnr 551-782, B.F. Goodrich delnr 3-1076. Kontrollen kan utføres av flygeren. Når hjulet er skiftet ut med hjul som har Piper delnr 551-758, B.F. Goodrich delnr 3-1331 eller Piper delnr 551-782, B.F. Goodrich delnr 3-1076, kan kontrollen opphøre.


Tid for utførelse:

Før hver flyging etter 2. august 1979

Referanser:

FAA AD 78-12-06.

R. Ulftan g

  
2. august 1979





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

Piper-42b  
Erstater Piper-42a

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.

### 61/78 KONTROLL OG UTSKIFTING AV BREMSESKIVER

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31T påmontert Cleveland hovedhjul med Piper delnr. 551775, Cleveland delnr. 40-106.

#### Påbudet omfatter:

For å oppdage sprekker i hovedhjulenes bremseskiver skal hjulene kontrolleres for sprekker i sveisen i omkretsen mellom bremseskiven og flensen som fester skivekomponenten til hjulet. Dersom sprekker blir oppdaget skal bremseskiven skiftes ut med luftdyktig del med samme delnr. eller med Cleveland bremseskive med delnr. 164-39F før første flyging. Etter at Cleveland bremseskive med delnr. 164-39F er montert kan kontrollen opphøre. Denne kontroll kan utføres av flygeren.

#### Tid for utførelse:

Før første flyging etter mottakelsen av denne LDP.

#### Referanser:

FAA AD 78-13-06.

### 3/79 KONTROLL AV DEKSEL OVER BRENNSTOFFDRENERINGSVENTILEN

#### Påbudet gjelder:

Piper modeller PA-28-235, PA-32-260, PA-32-300, PA-32S-300, PA-32R-300, PA-32RT-300 og PA-32RT-300T.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå uforvarende åpning av brennstoffdreneringsventilen skal følgende utføres:

1. På PA-28-235 modeller med serienr. 28-10003 til og med 28-10660:
  - a. Fjern dekslet over håndtaket på brennstoffdreneringsventilen, delnr. 65196-05, -06 eller -07.
  - b. Installer nytt deksel over dreneringsventilen, Piper Kit nr. 763883 V, ved å benytte eksisterende pinnebolter.
2. På PA-28-235, PA-32-260, PA-32-300, PA-32S-300, PA-32R-300, PA-32RT-300 og PA-32RT-300T uansett serienr.:

5. mars 1979  
forts.

**MERK!** For at angitte deler og flymaterieell skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelse sendt inn vedkommende inspeksjon med lapp som viser at påbudet er utført.

Motordrevne luft-  
fartøy

Piper-42b

Erstatter Piper-42a

3/79

forts.

- a. Kontroller at dekslet over brennstoffdreneringsventilen lar seg bevege lett og at den forhindrer at armen på dreneringsventilen kan beveges med dekslet i lukket stilling.
- b. Dersom dekslet ikke tilfredsstiller kravene i pkt. 2a, skal det skiftes ut med et som er luftdyktig.

Tid for utførelse:

Pkt. 1.: Innen 50 timers gangtid etter 15. februar 1979 med mindre allerede utført.

Pkt. 2.: For fly med en total gangtid på 300 timer eller mer.  
Innen 50 timers gangtid etter 15. februar 1979 og deretter med 100 timers mellomrom.

Referanser:

FAA AD 78-23-01.

14/79

FORANDRING AV OMRÅDE RUNDT HØYDERORSKABLENE

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7852151.

Påbudet omfatter:

For å være sikker på at høyderorskontrollen skal kunne bevege seg fritt, skal Piper Service Bulletin 621 datert 13. oktober 1978 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 5. mars 1979.

Referanser:

FAA AD 78-26-11 og Piper Service Bulletin 621 datert 13. oktober 1978 omhandler samme sak.

R. Utang  
5. mars 1979

R. Jacobsen



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

Piper-43

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

### 18/79 KONTROLL AV HØYDERORETS "BUNGEE SPRING"

#### Påbudet omfatter:

Piper Aircraft Corp. PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7952045.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå vanskeligheter med høyderorkontrollen p.g.a. svikt i høyderorets "bungee spring" skal følgende utføres:

Kontroller "bungee spring" med delnr. 42377-02 som vist i Piper Service Bulletin No. 626 datert 26. oktober 1978 eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 5. mars 1979 og deretter med 100 timers mellomrom.

#### Referanser:

FAA AD 79-01-04

### 19/79 KONTROLL AV BRENNSTOFFILTER

Påbudet gjelder følgende Piper Aircraft Corp. modeller med tilhørende serienr.

Modell

Serienr.

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| PA-28-161 Cherokee Warrior II        | 28-7816002 to 28-7816553 Inclusive, 28-7816554, 28-7816556 to 28-7816564 Inclusive, 28-7816566 to 28-7816597 Inclusive, 28-7816599 to 28-7816607 Inclusive, 28-7816609 to 28-7816634 Inclusive, 28-7816636 to 28-7816643 Inclusive |
| PA-28R-201T Cherokee Turbo Arrow III | 28R-7803002 to 28R-7803294 Inclusive, 28R-7803296 to 28R-7803308 Inclusive, 28R-7803310, 28R-7803311, 28R-7803315, 28R-7803317 to 28R-7803321 Inclusive, 28R-7803323 to 28R-7803325 Inclusive                                      |

5. mars 1979

Motordrevne luftfartøy

Piper-43

forts.  
19/79

Modell

Serie nr.

PA-28R-201 Cherokee Arrow III

28R-7837002 to 28R-7837232 Inclusive,  
28R-7837234, 28R-7837236, 28R-7837238 to  
28R-7837241 Inclusive, 28R-7837243 to  
28R-7837245 Inclusive, 28R-7837248 to  
28R-7837250 Inclusive, 28R-7837253 to  
28R-7837257 Inclusive, 28R-7837260, 28R-7837262 to  
28R-7837264 Inclusive, 28R-7837266 to  
28R-7837270 Inclusive, 28R-7837272 to  
28R-7837275 Inclusive.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig svikt i brennstofftilførselen skal Piper Service Bulletin 612 datert 25. oktober 1978 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 5. mars 1979.

Referanser:

FAA AD 79-02-05 og Piper Service Bulletin 612 datert 25. oktober 1978 omhandler samme sak.

R. Ulltang  
R. Jacobsen

5. mars 1979



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-44a  
Erstatter Piper-44

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

34/79

KONTROLL AV HALE PÅ PA-38-112

### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-28-112 med følgende serienr.:

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

Serial Nos. 38-78A0001 through 38-78A0040, 38-78A0041 through 38-78A0592, 38-78A0594, 38-78A0596, 38-78A0598 through 38-78A0620, 38-78A0622 through 38-78A0658, 38-78A0660 through 38-78A0714, 38-78A0716 through 38-78A0721, 38-78A0723 through 38-78A0735, 38-78A0737 through 38-78A0740, 38-78A0742, 38-78A0743, 38-78A0745 through 38-78A0766, 38-78A0768 through 38-78A0778, 38-78A0780 through 38-78A0784, 38-78A0787 through 38-78A0811, 38-78A0813, 38-78A0814, 38-78A0816, 38-78A0818, 38-78A0820, 38-78A0821, 38-78A0829, 38-78A0844, 38-79A0001 through 38-79A0005, 38-79A0007, 38-79A0008, 38-79A0010 through 38-79A0014, 38-79A0017 through 38-79A0030, 38-79A0033 through 38-79A0036, 38-79A0038 through 38-79A0041, 38-79A0043 through 38-79A0047, 38-79A0049 through 38-79A0078, 38-79A0080 through 38-79A0089, 38-79A0092, 38-79A0093, 38-79A0095, 38-79A0097 through 38-79A0099, 38-79A0101 through 38-79A0110, 38-79A0111 through 38-79A0114, 38-79A0116, 38-79A0119 through 38-79A0121, 38-79A0123 through 38-79A0128, 38-79A0130 through 38-79A0132, 38-79A0135 through 38-79A0137, 38-79A0139, 38-79A0140, 38-79A0142 through 38-79A0148, 38-79A0150 through 38-79A0165, 38-79A0167, 38-79A0168, 38-79A0170, 38-79A0172 through 38-79A0175, 38-79A0177, 38-79A0179 through 38-79A0181, 38-79A0182 through 38-79A0189, 38-79A0191 through 38-79A0197, 38-79A0199, 38-79A0200, 38-79A0204 through 38-79A0206, 38-79A0208 through 38-79A0212, 38-79A0214, 38-79A0216, 38-79A0217, 38-79A0221 through 38-79A0222, 38-79A0226, 38-79A0229 through 38-79A0231, 38-79A0234 through 38-79A0236, 38-79A0238, 38-79A0240, 38-79A0242, 38-79A0246, 38-79A0248, 38-79A0250, 38-79A0253, 38-79A0259, 38-79A0271 through 38-79A0273, 38-79A0277, 38-79A0301, 38-79A0307 and 38-79A0312.

### Påbudet omfatter:

For å unngå fare under flyging i forbindelse med sprekk i beslaget på stabilisatorens trinsebrakett med delnr. 77615-07 eller feil tildratt stabilisator til finne eller boltene som fester finnen til skroget skal følgende utføres:

Forts.

2. august 1979

Motordrevne  
luftfartøy

Piper-44 a  
Erstatter Piper-44  
34/79

- forts.
1. Demonter dorsalfinnens fremre deksel, delnr. 77606-03 og kontroller som vist i del I i Piper Service Bulletin No. 637 eller senere revisjoner.
  2. Serienr. 38-78A0001 til og med 38-79A0254.  
Utfør del II i Piper Service Bulletin No. 637 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 10 timers gangtid etter 1. juni 1979.

Pkt. 2: Innen 100 timers gangtid etter 1. juni 1979.

Referanser:

FAA AD 79-08-02 Amendment 39-3446 og Piper Service Bulletin No. 636  
datert 29. desember 1978 omhandler samme sak.

42/79

KONTROLL OG UTSKIFTING AV ENDESTYKKE PÅ AKTUATOR

Påbudet gjelder:

Piper modeller PA-31T med serienr 31T-7400002 til og med 31T-7820077 og PA-31TL med serienr 31T-7804001 til og med 31T-780-4006.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i endestykket på hovedunderstellets aktuatorcyylinder (rod end bearing assembly) skal kontroll og eventuell utskifting foretas som vist i "Instruction"-delen i Piper Aircraft Corp Service Bulletin No 570A datert 30. august 1978 eller senere revisjoner.

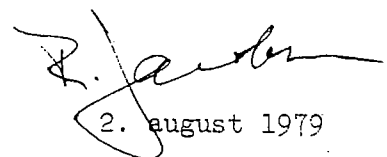
Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 2. august 1979.

Referanser:

FAA AD 78-02-01 Amendment 39-3460.

R. Ulltang

  
2. august 1979



LUFFARTSVERKET  
Hovedkontor: Astralstrasjonen  
Avt for Lufthavnsvesenets myndighet  
Postboks 15 1330 Oslo lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN: ENFBYE  
Tlfgr: CIVILAIR OSLO  
Telefax: 17011 Idal n

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-45 b  
Erstatter Piper-45a

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 Luffartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

### 43/79 KONTROLL OG UTSKIFTING AV UNDERSTELLSHÅNDTAK

#### Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-23 modeller påmontert understellshåndbok med delnr. 752303.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå mulig svikt i understellsvalgerhåndtak med Piper delnr. 752303 skal kontroll utføres som vist i Piper Service Bulletin No 635, Instruction section, trinn (1) til og med trinn (4). Dersom sprekker blir funnet, skal håndtaket skiftes ut med et som har delnr 761213 før første flyging.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 12. okt. 1979 og deretter med 100 timers mellomrom inntil håndtaket er skiftet dersom ikke allerede utført.

#### Referanser:

FAA AD 79-11-06.

### 45/79 KONTROLL AV HØYDERORETS STOPPSKRUER SAMT UTSLAG

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp modeller:

PA-31, -300, -325 med serienr 31-5 til og med 31-7912049

PA-31-350 med serienr 31-5001 til og med 31-7952091

PA-31P med serienr, 31P-1 og høyere

PA-31T " " 31T-7400002 til og med 31T-7920060

PA-31TI " " 31T-7804001 " " " 31T-7904031.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå mulige restriksjoner av høyderorets bevegelser skal Piper Service Bulletin No 649 datert 29. mars 1979 eller senere revisjoner utføres.

12. oktober 1979

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-45b  
Erstatter Piper-45a

45/79    Tid for utførelse:  
forts

Innen 25 timers gangtid etter 2. august 1979 for PA-31, -300, -325, PA-31P,  
PA-31T og PA-31T1 modeller.

Innen 25 timers gangtid etter 8. september 1979 for PA-31-350 modell.

Referanser:

| FAA AD 79-12-02 Amendment 39 -3501

R. Utting

R. Jacobs

12. oktober 1979



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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy

Piper - 46

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

46B/79 KONTROLL AV TURBOLADERENS EKSOSSYSTEM

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller PA-31, PA-31-325 og PA-31-350.

Påbudet omfatter:

For å forhindre en mulig motorbrann pga svikt i turboladerens eksos-system skal følgende utføres:

1. Kontroller om det på turboladerens eksosstuss sitter "single-piece" koplinger (Piper delnr 556 962 eller 556 053) eller "multi-segment" koplinger (Piper delnr 455 301, 555 376, 555 511 eller 555 366). Dersom "single-piece" kopling er montert skal pkt 2 og 4 og om nødvendig pkt 5 utføres. Dersom "multi-segment" koplinger er montert skal pkt 3 og om nødvendig pkt 5 utføres. Se figur 1 og 2 for identifikasjon.
- 2a: Kontroller "single-piece" koplinger (delnr 556 962 eller 556 053) som vist i del IIA i Piper Service Bulletin No 644 B eller senere revisjoner.
- 2b: Utfør kontrollen angitt i del II B i SB 644B eller senere revisjoner.
3. Foreta følgende kontroll av "multi-segment" koplinger (delnr 455 301, 555 376, 555 511 eller 555 366) (figure 2):

Demonter turboladerens eksoskoplinger og eksosstuss. Unngå å tvinge eller bøye koplingene mer enn det som er normalt og nødvendig ved demontering og montering.

Kontroller som følger ved hjelp av kontrastprøve med penetrerende væske (dye penetrent) eller kommetekt og lupe som forstørrer minst 10 ganger:

Kontroller koplingene for sprekker, spredning av "V"-båndsegmentene, svikt i punktsveiser, tegn på at eksosflensene bunner i koplingene.

Foreta en tilstandskontroll av koplingsklemmene og kontroller for bøyning, overbelastning, skadete gjenger, sprekker eller andre opplagte skader. Kontroller forbindelsen mellom turboladeren og dens eksosstuss for god tilpassing. Kontroller eksosstussens og turboladerens flenser for sprekker og missforminger. Fjern koksavleiringer fra de sammenfallende flenser før montering. Monter luftdyktig kopling med momenter som angitt i pkt 4.

forts

13.9.82.

**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.

46B/79  
forts

4. Skift ut koplinger med delnr 556 962 eller 556 053 med koplinger som følger

Modell Piper kopling delnr (Aeroquip delnr) Moment

|           |                          |                  |
|-----------|--------------------------|------------------|
| PA-31     | 455 301 (4404-376M)      | 40-50 pundtommer |
|           | 555-376 (MVT 68049-375H) | " " "            |
|           | (MVT 68049-375D)         |                  |
|           | 555-511 (MVT 69861-377M) |                  |
| PA-31-325 | 555 511 (MVT 69861-377M) | " " "            |
| PA-31-350 | 555 366 (MVT 68049-450M) | 45-55 "          |

Pass på at flensene på turboladeren og eksosstussen er rettet inn (aligned). Pass også på at pipen sitter riktig på boltehodet slik at sidebelastning unngås. Bank lett på koplingen mens boltene tildras for å fordele tilstrømningsstrykket.

5. Alle koplinger som blir funnet sprukne eller skadet på annen måte ved kontrollen i pkt 2 og 3 skal skiftes ut før første flyging.

Tid for utførelse:

Pkt 1: Innen 10 timers gangtid etter 13.9.82.

Pkt 2a: Innen 10 timers gangtid etter 13.9.82 og deretter med 50 timers mellomrom.

Pkt 2b: Innen 25 timers gangtid etter 13.9.82 og deretter med 25 timers mellomrom.

Pkt 3: Innen 50 timers gangtid etter 13.9.82 eller etter 100 timers gangtid etter at kontrollen i LDP 46A/79 var utført eller "multisegment" kopling montert. Deretter skal kontrollen utføres med 100 timers mellomrom.

Pkt 4: Innen 31.12.1982.

Referanser:

FAA Emergency AD 82-16-05 og Piper SB 644B omhandler samme sak.

R. Ulltang

R. Jacobsen  
13.9.82.

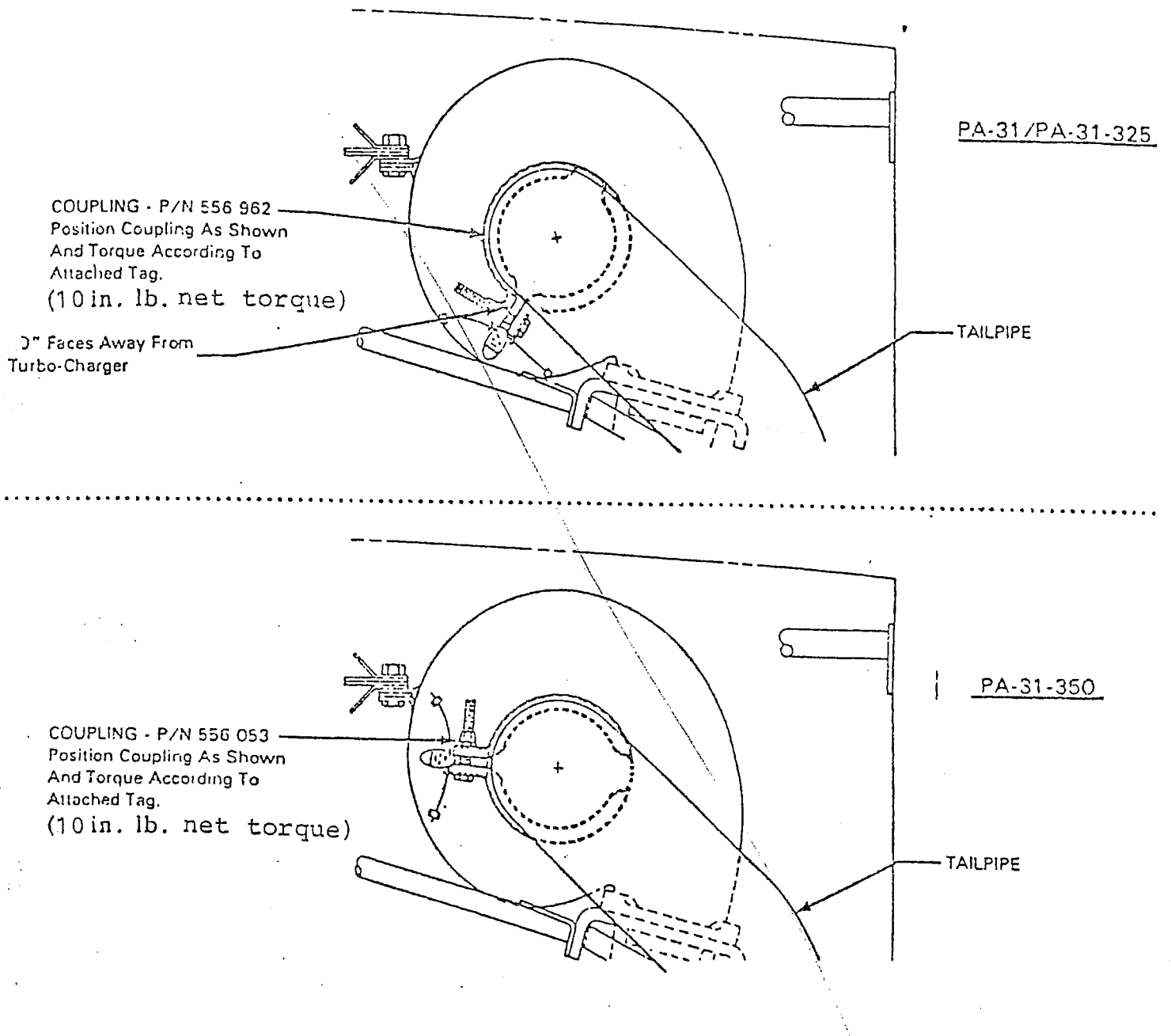
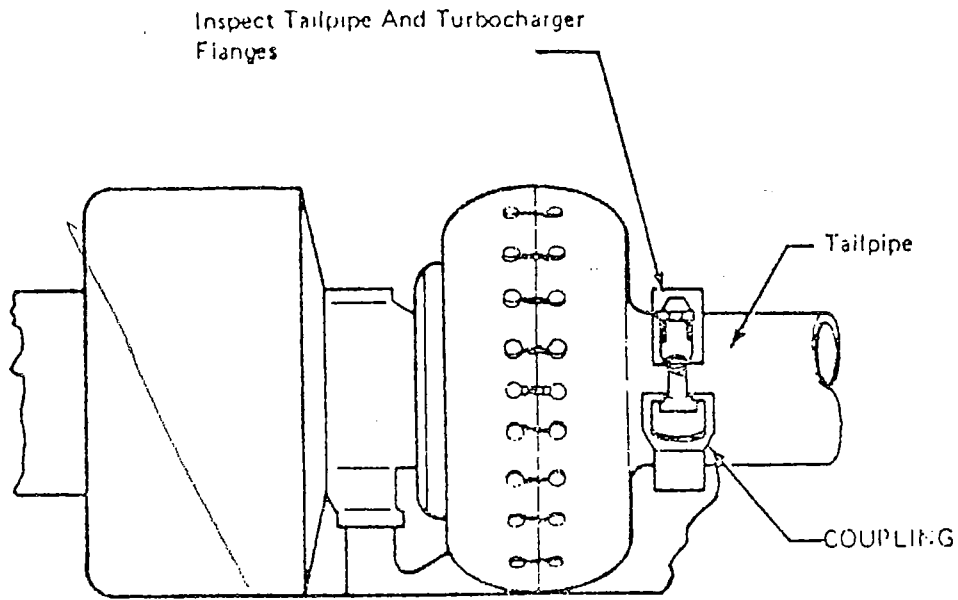


FIGURE 1  
 LDP 46A/79  
 (AD 82-16-05)



VIEW LOOKING AFT AT TURBOCHARGER

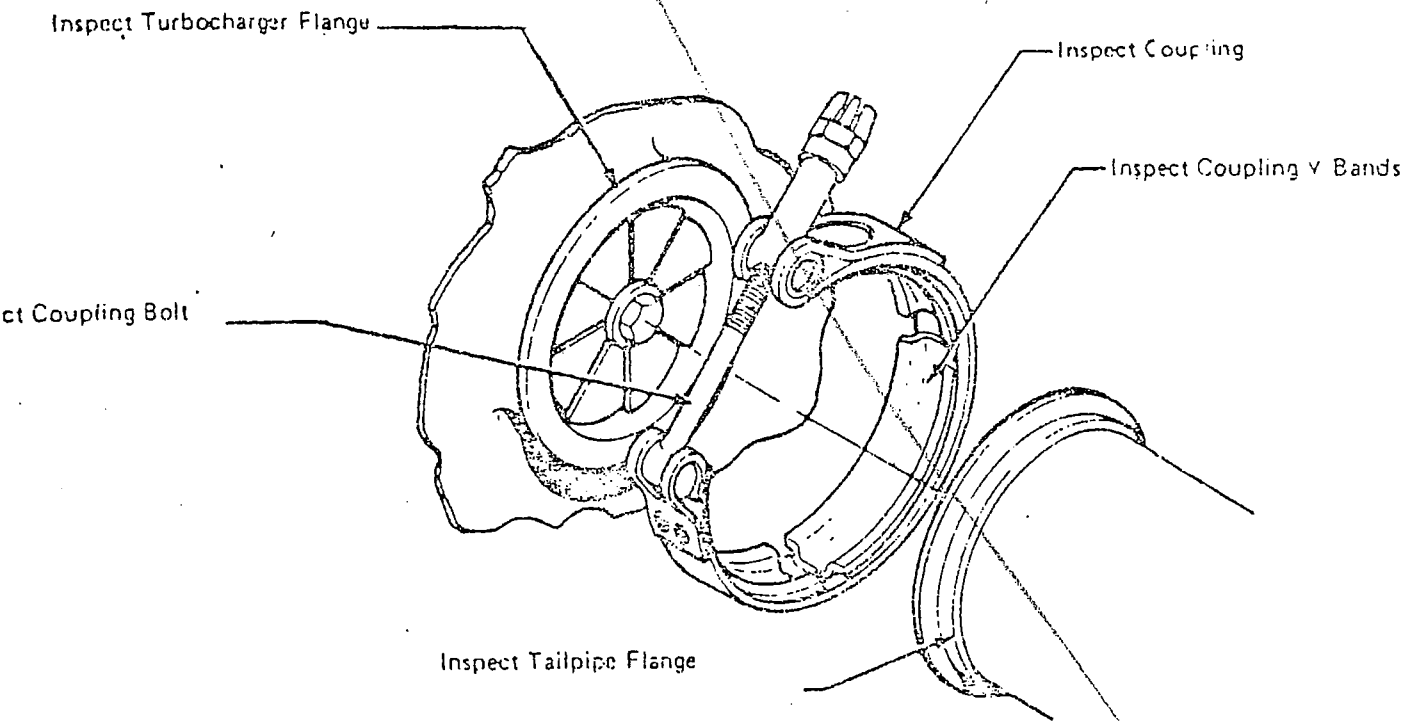


Figure 2  
LDP 46A/79  
(AD 82-16-05)



LUFFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 2 1339 Oslo lufthavn  
Telefon: Oslo (02) 121340  
AFTN - ENFBYE  
Tlgr : CIVILAIR OSLO  
Telefax : 17211 Idal n

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 47

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

### 56/79 KONTROLL FOR BRENNSTOFFLEKKASJE

#### Påbudet gjelder:

| Modell:      | Serienr.:                        |
|--------------|----------------------------------|
| PA-28-161    | 28-7816340 til og med 28-7916410 |
| PA-28-181    | 28-7890276 " " " 28-7990429      |
| PA-28-236    | 28-7911001 " " " 28-7911167      |
| PA-28-201T   | 28-7921001 " " " 28-7921028      |
| PA-28R-201   | 28R-7837150 " " " 28R-7837317    |
| PA-28R-201T  | 28R-7803185 " " " 28R-7803373    |
| PA-28RT-201  | 28R-7918001 " " " 28R-7918128    |
| PA-28RT-201T | 28R-7931001 " " " 28R-7931187    |

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre muligheten for brann skal følgende utføres:

1. Kontroller området ved vingerøtter og kabin for tegn på brennstofflekkasje, fuktighet, misfarge etter brennstofflekkasje og/eller brennstoffdamp.  
Dersom noe av det ovenstående blir oppdaget skal pkt. 2 utføres før første flyging.
- 2a. Lokaliser alle Parker-Hannifin koplinger (indentifisert ved D1 eller D1PH6) i vingerøttene, under venstre sidepanel i kabinen og i bjelkeområdet (spar box). På 201T modellene skal koplingen på utluftingsrøret ved nedre, bakre hjørne av døren kontrolleres.
- b. Trekk til alle koplinger med moment som angitt i tabell I.
- c. Mål avstanden mellom B-mutteren og koplingen (face of union and tubing fitting) som vist på figur I.  
Dersom momentet og avstanden ikke ligger innen de oppgitte grenser, skal pkt. e. utføres.
- d. Tank opp luftfartøyet og kjør motoren i 3 til 5 minutter på hver tank og kontroller for lekkasje. Dersom det fremdeles er tegn til lekkasje skal pkt. e. utføres.
- e. Skift ut koplingen som lekker med en "AN" kopling som angitt i AC 43.13-1A, paragraf 393 og 709 eller skift ut med Piper "preswaged" og "preseated" rør og kopling. Bruk gjengefett som angitt i tabell II. Rett in røret, skru sammen "finger tight" og stram mutteren 2 flater (1/6 til 1/3 omdreining). Kontroller at koplingen ligger innen de toleranser som er angitt i tabell I og figur I.  
Reparasjonen kan også utføres ved å bruke samme størrelse Parker-Hannifin koplinger som ikke er "preswaged" eller "preseated" og med samme fremgangsmåte som i forrige avsnitt. Her skal mutteren tildras 1 1/4 omdreining ved hjelp av nøkkel.

Motordrevne luftfartøy

Piper - 47

Forts.

56/79 Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen første flyging etter  
8.9.79 og deretter før hver flyging  
inntil pkt. 2 er utført.

Denne kontroll kan utføres av flyger.

Pkt. 2: Innen en gangtid på 100 timer etter 8.9.79.

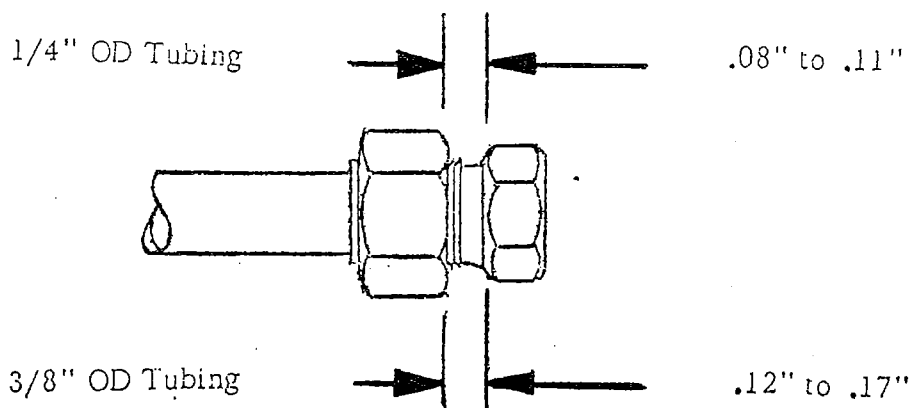
TABELL I

| RØRDIM:: | MOMENT:         | UTSTYR:       |
|----------|-----------------|---------------|
| 1/4 UD   | 75-95 tommepond | Bruk kråkefot |
| 1/8 UD   | 175-195 "       |               |

TABELL II

Slip spray lubricant (Dupont) eller tilsvarende.  
Ferulube (Parker-Hannifin) eller tilsvarende.  
Påfør smøremiddel på det utvendige gjengepartiet  
(male connector thread).  
Unngå å få smøremiddel innvendig i rørkoplingen  
(enter the throat of the connector or contact the  
ferrule seat face).

FIGUR I



Referanser:

FAA AD 79-13-03 Amendment 39-3485.

*R. Utting*

8. september 1979

*R. Jacobs*



LUFFARTSVERKET  
Kvalifikasjonskontroll  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 12 1330 Oslo lufthavn  
Telefon Oslo (02) 121340  
AFTN ENFBYE  
Tigr CIVILAIR OSLO  
Tele 17011 Idal n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motorrevne  
luftfartøy  
Piper-48a  
Erstatter Piper-  
48

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

57/79 KONTROLL AV STIKKEINSTALLASJON

### Påbudet gjelder:

#### Piper modeller:

|                  |                   |        |             |
|------------------|-------------------|--------|-------------|
| PA-31, PA-31-300 |                   |        |             |
| PA-31-325        | med serienr. 31-5 | t.o.m. | 31-7912059  |
| PA-31-350        | " "               | "      | 31-7952111  |
| PA-31P           | " "               | "      | 31P-1       |
| PA-31T           | " "               | "      | 31T-7400002 |
| PA-31T1          | " "               | "      | 31T-7920060 |
|                  |                   | "      | 31T-7804001 |
|                  |                   | "      | 31T-7904033 |

### Påbudet omfatter:

For å forhindre at "control wheel control shaft stud" løsner fra "control shaft tube" p.g.a. 2 manglende ruller (roll pins) med påfølgende tap av balanserorskontroll på vedkommende stikke skal følgende utføres på begge stikker:

1. Fest stikkene i bakre stilling.
2. Gjør "control shaft tube" (delnr. 42939-00) og pinneboltforbindelse (delnr. 42938-00) lokalisert straks bak "control wheel stop collar" (delnr. 40950-00) tilgjengelig.
3. Kontroller fremre del av "control shaft tube assembly" (delnr. 42939-00) for å se om de 2 ruller (delnr. 480732) er montert.
4. Dersom en eller begge ruller mangler skal ruller med delnr. 480732 monteres før flyet tas i bruk

### Tid for utførelse:

Innen 5 timers gangid etter 8. september 1979

### Referanser:

FAA AD 79-14-02 Amendment 39-3510

forts.

7-11-79

Motordrevne luftfartøy  
Piper-48a  
Erstatter Piper-48

68/79

FRAKOPLING AV ELEKTRISK LEDNING FRA SIGARTENNEREN

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller PA-31 og PA-31-325 med serienr. 31-7712074 til og med 31-7912098 og PA-31-350 med serienr. 31-7752096 til og med 31-7952197

Påbudet omfatter:

For å unngå røkutvikling i cockpit skal følgende utføres:

1. Modeller PA-31 og PA-31-325 med serienr. 31-7712074 til og med 31-7912000 og PA-31-350 med serienr. 31-7752096 til og med 31-7952000.  
Kople fra elektrisk ledning nr. CIG-1 fra 7 amp. sikringer ved "voltage dropping resistor assembly" under instrumentpanelet eller kople fra ledning nr. CIG-1A fra 15 amp. "Heater and Cigar lighter" sikringen på flygerens sikringspanel.
2. Modeller PA-31 og PA-31-325 med serienr. 31-7912001 til og med 31-7912098 og PA-31-350 med serienr. 31-7952001 til og med 31-7952197 unntatt 31-7952191, 31-7952193 og 31-7952195.  
Kople fra ledning nr. CIG-1 fra 7 amp. "Lighter" sikringen på flygerens sikringspanel.
3. Beskytt ledningen ved å isolere det frakoplete endestykket, brette det dobbel eller mot ledningsbunten den kommer fra og bensele det fast.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 7-11-79  
eller innen 30 dager etter 7-11-79  
det som oppnås først.

Referanser:

FAA AD 79-20-07 Amendment 39-3573

R. Ulltang

7-11-79

R. Jacobsen





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  
Piper-49

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

2/80

KONTROLL OG MODIFISERING AV DØRLÅS PÅ FREMRE BAGASJEROMS DØR

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp modell PA-34-200 Seneca med serienr 34-7250001 til og med 34-7450220.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at fremre bagasjeromsdør skal gå opp under flyging med påfølgende distraksjon av føreren samt fare for strukturelle skader, skal følgende utføres:

1. Utfør del I i Piper Service Bulletin No 633A datert 20. september 1979 eller senere revisjoner.
2. Dersom kontrollen del I viser negativt resultat, skal dørmekanismen kontrolleres og rigges om som vist i del II i gjeldende Service Bulletin og modifiseres iht del II om nødvendig.
3. Utfør del III i gjeldende Service Bulletin.

Tid for utførelse:

- Pkt 1: Før første flyging etter 10. januar 1980 og deretter med 25 timers mellomrom inntil del II er utført.
- Pkt 2: Innen 100 timers gangtid etter 10-1-1980.

Referanser:

FAA AD 79-23-01 Amendment 39-3601

4/80

FORANDRING AV BRENNSTOFFTANKENES UTLUFTINGSYSTEM

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp modeller som følger:

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Piper-49

4/80  
forts.

Anmerk: "To" leses som til og "Inclusive" leses som til og med.

Modell:

Serienr.:

|                               |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| PA-28-161 Warrior II          | 28-7816024 to 28-7916475 Inclusive   |
| PA-28-181 Archer II           | 28-7890023 to 28-7990493 Inclusive   |
| PA-28-201T Turbo Dakota       | 28-7921001 to 28-7921068 Inclusive   |
| PA-28R-201 Arrow III          | 28R-7737135 to 28R-7837317 Inclusive |
| PA-28RT-201 Arrow IV          | 28R-7918001 to 28R-7918172 Inclusive |
| PA-28R-201T Turbo Arrow III   | 28R-7703309 to 28R-7803373 Inclusive |
| PA-28RT-201T Turbo Arrow IV   | 28R-7931001 to 28R-7931222 Inclusive |
| PA-28-235 Cherokee Pathfinder | 28-7710079 to 28-7710089 Inclusive   |
| PA-28-236 Dakota              | 28-7911001 to 28-7911204 Inclusive   |

Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig brennstofflekasje og fare for brann, skal Piper Service Bulletin No 646 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 10-1-1980.

Referanser:

FAA AD 79-22-02 Amendment 39-3595 og Piper Aircraft Corp. Service Bulletin No 646 omhandler samme sak.

R. Ulltang

  
10.1.1980

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-50e  
Erstatter  
Piper-50 d

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

12/80

### KONTROLL OG MODIFISERING AV HALEFLATENE

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-23-250 med serienr. 27-7654001 til og med 27-7954044 og som har haleflater (stabilatorer) med følgende serienr. påmontert:

|        |            |        |  |
|--------|------------|--------|--|
| 0336-L | til og med | 0340-L |  |
| 0401-L | " " "      | 0607-L |  |
| 0337-R | " " "      | 0341-R |  |
| 0402-R | " " "      | 0609-R |  |

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at haleflatene løsner fra strukturen på undersiden av haleflaten skal følgende utføres:

Foreta kontroll og reparasjon eller modifisering av venstre og høyre haleflate som vist i "Instructions"-delen, side 3 av 3, i Piper Service Bulletin No. 606 datert 12. juli 1979 eller senere revisjoner. Etter at modifikasjonen er utført i henhold til "Instructions"-delens paragraf B.4., kan kontrollen sløyfes.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 11.2.80 og deretter med 100 timers mellomrom.

#### Referanser:

FAA AD 79-26-01 Amendment 39-3639.

20/80

### FORSTERKNING AV HØYDERORET

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31T med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-7920075 unntatt luftfartøy påmontert Piper Kit No. 763943.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at en farlig situasjon skal oppstå under flyging pga sprekker i høyderorets ribber og omliggende område skal PIPER Kit. No. 763 943 monteres.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 28.2.80 eller innen en total gangtid på 400 timer, det som oppnås først.

#### Referanser:

FAA AD 80-02-15 Amendment 39-3676.

5.2.1982

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-50e  
Erstatter  
Piper-50d

28/80 UTSKIFTING OG KONTROLL AV GAFFELENDESTYKKER

Påbudet gjelder:

Alle Piper Aircraft Corp. luftfartøy med vingestendere

Påbudet omfatter:

For å unngå brudd på vingestendenes gaffelendestykker skal følgende utføres:

1. For modeller PA-12,-14,-16, -18,-19,-20, -22, J5, J4 og L-18 gjelder følgende:
  - a. Ta av vingestendenes gaffelendestykker og kontroller for sprekker ved hjelp av magnetisk kontrollutstyr eller røntgen.
  - b. Skift ut gaffelendestykkene med nye med samme delnr. og som har valsete gjenger.
2. For modellene J2, J3, L4, PA-11,-15 og -17 skal følgende utføres:
  - a. Kontroller gaffelendestykkene som angitt i pkt. 1.
  - b. Merk stendene med "No step" med bokstaver som er minst 1" høye ca 6" fra bunnen av stenderen. Merkingen skal være med kontrastfarge og kunne leses når man stiger ombord eller forlater luftfartøyet.
3. Skift ut sprukne gaffelendestykker med nye som har samme delnr. og som tilfredsstiller kravene i pkt. 1. Modellene i pkt. 1 skal ha valsete gjenger og modellene i pkt. 2 kan ha enten valsete eller dreide gjenger.

Anmerkning: Følgende deler er godkjente. Streknummrene er Pipers nye numre (etter september 1981) med Pipers emblem stemplet med metallstempel på gaffelsiden av delen.

| Gamle delnr. | Nye delnr.     | Modeller   |
|--------------|----------------|--|
| Delnr. 13770 | delnr. 13770-2 | J3, L4, PA-11,                                       |
| " 11431      | " 11431-2      | J4   |
| " 11281      | " 11281-4      | PA-15,-17, J2  |
| " 14481      | " 14481-2      | PA-12,-14,-16,-18,<br>-19,-20,-22, J5, L-14,<br>L-18 |

For å avgjøre om det er valsete eller dreide gjenger benyttes et lupe, styrke 10. Valsete gjenger blir presset ut under bearbeidingen og radien i bunnen av gjengene blir ganske stor. Dreide gjenger har skjæremerker med "frynsete" kanter og er skarpt "V"-formet i bunnen av gjengepartiet.

Tid for utførelse:

- | Pkt. 1a: Innen 50 timers gangtid etter 5.2.1982 dersom ikke  
og 2a allerede utført, og deretter med 500 timers mellomrom.
- Pkt. 1b: Innen en total gangtid på 1000 timer er oppnådd dersom flyet  
noen gang i perioden har vært benyttet på flottører.  
Innen en total gangtid på 2000 timer for landfly.
- | Pkt. 2b: Innen 50 timers gangtid etter 5.2.1982 dersom ikke  
allerede utført
- Pkt. 3 : Innen første flyging

Referanser:

FAA AD 81-25-05 Amendment 39-4276

R. Ulltang

J. J. J. J.  
5.2.1982

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 50

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

43/80

### REVISJON AV FLYGHÅNDBØKER OG MODIFIKASJON AV VINGEKLAFFENES STILLINGSINDIKATORER

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller Pa-31-350 med serienr. 31-50001 til og med 31-7652176, 31-7752001 til og med 31-7952250 og 31-8052001 til og med 31-8052129.

#### Påbudet omfatter:

For å oppnå et høyere sikkerhetsnivå skal følgende utføres:

Sett inn følgende revisjoner til "FAA Approved Airplane Flight Manual, FAA Approved Pilot's Operating Handbook" eller "Pilot's Operating Handbook and FAA Approved Flight Manual":

- 1.a Serienr. 31-5001 til og med 31-7652176  
FAA Approved Airplane Flight Manual (PAC Report No. 1750) revisjon 17.
- b Serienr. 31-7752001 til og med 31-7952250  
FAA Approved Pilot's Operating Handbook (PAC Report No. 2046) revisjon 1
- c Serienr. 31-8052001 til og med 31-8052129  
Pilot's Operating Handbook and FAA Approved Airplane Flight Manual (Report No. LK-1208) revisjon 2.
2. Kontroller vingeklaffenes stillingsindikator:
  - a Dersom indikatoren ikke har teksten "Take Off Range" er ingen modifikasjon nødvendig.
  - b Dersom indikatoren har teksten som angitt i a skal denne skiftes ut med en som ikke har denne tekst eller modifiseres slik at teksten forsvinner.
3. Dersom pkt. 2 ikke kan utføres innen fristens utløp, kan et skilt forarbeides med bokstaver med en høyde ikke mindre enn 1/4" og med teksten "TAKEOFF FLAPS - 0 degrees". Skiltet festes umiddelbart over indikatoren. Når pkt. 1 og 2 er utført fjernes skiltet.

#### Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980 eller senest innen 30. september 1980 dersom pkt. 3 er utført.

Pkt. 3: Innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980  
Inntil pkt 1 og 2 er utført.

#### Referanser:

FAA AD 80-08-05 R3.

5-9-1980

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 51

48/80 KONTROLL AV BESLAG OG HENGSLER PÅ HALEPARTIET

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-34-200 med serienr. 34-E4, 34-7250001 til og med 34-7450220, modell PA-34-200T med serienr. 34-7570001 til og med 34-7770441.

Påbudet omfatter:

For å forhindre forlengelse eller sprekkdannelse i beslaghullene og slitasje av muttre og bolter på halefinners festebeslag samt haleflate og haleflatehengsler skal Piper Aircraft Corp. Service Bulletin No. 579 datert 14. november 1977 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 5-9-1980

Referanser:

FAA AD 80-09-04.

R. Utang

R. Jacobsen

5-9-1980

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 52 b  
Erstatter Piper-52 a

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.

### 53/80 SPREKKKONTROLL OG UTSKIFTING AV ØVRE SIDERORSHENGSEL

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-38-112 med serienr. 38-78A0001, til og med 38-80A0099, 38-80A0113, 38-80A0120 og 38-80A0123, til og med 38-80A0165.

#### Påbudet omfatter:

1. For å unngå muligheten for at øvre siderorshengsel sprekker under flyging og de følger som dette kan få, skal hengselpinnen tas ut og roret beveges forsiktig bakover slik at hengslet med delnr. 77610-02 blir synlig. Kontroller begge hengseldeler for sprekker i området rundt hullet for hengselpinnen og forover til forkanten av hengslet ved hjelp av "Dye check"-metoden eller tilsvarende. Øvre hengselbolt skal deretter tildras med et moment på 50 til maksimum 70 pund tommer. Dersom sprekker blir funnet skal hengslet skiftes ut med nytt med samme delnr. Det nye hengslet skal også kontrolleres som ovenfor.
2. Skift ut hengsel, delnr. 77610-02 med nytt, delnr. 77610-03 som vist i Piper Service Bulletin No.686.

#### Tid for utførelse:

Innen 5 timers gangtid etter 22-12-80 og deretter med 50 timers mellomrom til nytt hengsel, delnr. 77610-03 er montert. Pkt 2: Innen 100 timers gangtid etter 22-12-80.

#### Referanser:

FAA AD 80-22-13 Amendment 39-3960

### 54/80 UTSKIFTING AV HOVEDUNDERSTELLENES FESTEBOLTER

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-38-112 med serienr.

38-78A0001 til og med 38-78A0823,  
38-79A001 " " " 38-79A1179,  
38-80A0001 " " " 38-80A0036.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at hovedunderstelles festebolter løsner skal boltene, AN5-13A og skivene, AN960-15 skiftes ut som vist i "Instruction" delen i Piper Service Bulletin 673 datert 10 januar 1980 eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 17.9.80.

#### Referanser:

FAA AD 80-11-09 Amendment 39-3779

18-2-81

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-52 b  
Erstatter Piper-52a

55/80 KONTROLL OG UTSKIFTING AV NEDRE SIDERORSLAGER

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-38-112 med serienr. 38-78A0001 til og med serie-  
nr. 38-80A0063.

Påbudet omfatter:

For å forhindre vertikal bevegelse av lageret på nedre siderorshengsel og mulig kontakt mellom bunnen på siderorets toppdeksel og halefinnens øvre del skal følgende utføres:

1. Skyv sideroret over til siden slik at nedre hengsel blir synlig. Kontroller at lageret ikke er løsnet i hengselbeslaget. Hvis lageret er løsnet vil den ytre ringen stikke frem under hengselbeslaget. Løst lager skal skiftes ut iflg. Piper Kit 763 881 før første flyging.
2. Monter Piper Kit 763 881.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 25 timers gangtid etter 17.9.80.

Pkt. 2: Innen 50 timers gangtid etter 17.9.80.

Referanser:

FAA AD 79-03-02 Amendment 39-3777.

56/80 FORANDRING ELLER UTSKIFTING AV MAGNETLÅS PÅ "ALTERNATE AIR DOOR"

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller:

PA-31-325 med serienr. 31-7400990, 31-7512006 til og med 31-7612030  
PA-31-350 " " 31-5001 til og med 31-7652066.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at magnetlåsen på "Alternate air door" faller av og blir suget inn i eksosturbinen skal forandring eller utskifting foretas som vist i Piper Aircraft Service Bulletin No. 479 B datert 23. mars 1976 eller senere revsjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 17.9.80.

Referanser:

FAA AD 80-13-06 Amendment 39-3803.

R. Ulletang

18-2-81

R. Jarol





LUFTFARTSVERKET  
Hovedadm. strasjonen  
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  
Piper-53a  
Erstatter Piper-  
53

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

### 57/80 FORANDRING AV BRENNSTOFFTANKENES UTLUFTING

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-32R-300 med serienr. 32R-7780215 til og med 32R-7880068.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre brennstofflekkasje og muligheten for brann skal Piper Kit, delnr. 764-001V, "Fuel tank Vent Hose Replacement Kit" monteres som vist i gjeldende Kit og Maintenance Manual.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 17.9.80.

#### Referanser:

FAA AD 80-14-01 Amendment 39-3818.

### 61/80 MODIFIKASJON AV TROTTELENS KONTROLLKABEL

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller:

| Modell:    | Serienr.:                        |
|------------|----------------------------------|
| PA-28-181  | 28-7790032 til og med 28-8090227 |
| PA-32-300  | 32-7640001 " " " 32-7740032      |
| PA-32R-300 | 32R-7680001 " " " 32R-7780148    |

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at endestykket på trottelenes kontrollkabel løsner fra throttlearmen på PA-28 og PA-32 motdellene eller at endestykket setter seg fast med påfølgende brudd på trottelnkabelen på PA-28 modellene skal følgende utføres:

1. Skift ut deler som vist i Piper Service Bulletin no.537 datert 12. januar 1977 eller senere revisjon på PA-32-300 og PA-32R-300 modellene.

forts.

23-10-80

Motordrevne luft-  
Piper-53 a  
Erstatter Piper-53

forts  
61/80

2. Foreta modifikasjon av trottellkabelen som vist i Piper  
"Throttle Linkage Modification Kit" med kit nr. 764-009V  
på PA-28-181 modellen.

Anmerkning: Piper Service Bulletin No 679 omhandler også  
denne modifikasjon.

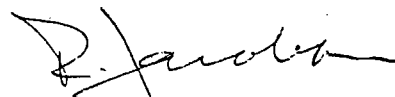
Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 23-10-80.

Referanser:

FAA AD 80-14-02 Amendment 39-3819

R. Ulltang

  
23-10-80

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-54b  
Erstatter Piper-54a

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.

62/80

### MODIFIKASJON AV "BOOM MICROPHONE ISOLATION RELAY"

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller utstyrt med Bendix, King eller Narco radiosendere med boom mikrofon med "Push-to-talk" brytere montert av fabrikken (Piper).  
Påbudet gjelder følgende modeller:

Anmerkning: "through" leses som til og med.

#### Modell:

#### Serienr.:

|              |                   |   |
|--------------|-------------------|---|
| PA-28-161    | Warrior II        | 28-7816001 through 28-8016289                   |
| PA-28-181    | Archer II         | 28-7890001 through 28-8090266                   |
| PA-28-201T   | Turbo Dakota      | 28-7921001 through 28-7921091                   |
| PA-28-236    | Dakota            | 28-7911001 through 28-8011096                   |
| PA-28R-201   | Arrow III         | 28R-7837001 through 28R-783731                  |
| PA-28RT-201  | Arrow IV          | 28R-7918001 through 28R-801804                  |
| PA-28R-201T  | Turbo Arrow III   | 28R-7803001 through 28R-780337                  |
| PA-28RT-201T | Turbo Arrow IV    | 28R-7931001 through 28R-803107                  |
| PA-32-260    | Six               | 32-7800001 through 32-7800008                   |
| PA-32-300    | Six 300           | 32-7840001 through 32-7940290                   |
| PA-32-301    | Saratoga          | 32-8006001 through 32-8006015                   |
| PA-32-301T   | Turbo Saratoga    | 32-8024001 through 32-8024007                   |
| PA-32R-300   | Lance             | 32-7880001 through 32-7880068                   |
| PA-32RT-300  | Lance II          | 32R-7885001 through 32R-798510                  |
| PA-32RT-300T | Turbo Lance II    | 32R-7787001, 32R-7887002<br>through 32R-7987126 |
| PA-32R-301   | Saratoga SP       | 32R-8013001 through 32R-801300                  |
| PA-32R-301T  | Turbo Saratoga SP | 32R-8029001 through 32R-802900                  |
| PA-34-200T   | Seneca II         | 34-7870001 through 34-8070150                   |
| PA-44-180    | Seminole          | 44-7995001 through 44-8095020                   |

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre blokkering av radion p.g.a. feil på "Boom Microphone Isolation Relay" skal Piper Service bulletin No. 681 eller senere revisjoner utføres.

11.1.82 forts.

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-54b  
Erstatter Piper-54a

62/80

Forts. Tid for utførelse:

Part I i Service Bulletin innen 10 timers gangtid etter 23.10.80.

Part II i Service Bulletin innen 100 timers gangtid etter 23.10.80.

Referanser:

FAA AD 80-14-03 Amendment 39-3810.

63/80 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV INNFESTING AV YTRE VINGEKLAFFSKINNER

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller:

PA-31, PA-31-300, PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-8012010 og  
PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-8052025.

Påbudet omfatter:

For å forhindre sprekkdannelse i ytre vingeklaffskinner, ribbeflenser og bakre vingebjelkes steg (web) i området stasjon 147.5 for vingeklaffenes festepunkter, skal kontroll og modifikasjon utføres som vist i Piper Service Bulletin No. 647 eller senere revisjoner og i instruks vedlagt kit No 763986.

1. Kontroller vingeklaffenes festepunkter i begge vinger ved stasjon 147.5 for sprekker ved hjelp av en lupe som forstørrer minst 10 ganger. Der- som sprekker blir funnet skal pkt. 2 utføres før første flyging.
2. Utfør modifikasjon som angitt i Service Bulletin No. 647 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 7.11.1980 og deretter med 50  
timers mellomrom til pkt. 2 er utført.

Referanser:

FAA AD 80-14-06 Amendment 39-3805 og Piper Service Bulletin No. 647 omhandler samme sak.

R. Ulltang

11.1.82

R. Jacobsen

LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjon  
Avd. for luftfartsspekasjon  
Postboks 15 1330 Oslo lufthavn  
Telefon Oslo 152 121340  
AFTN ENFBYE  
Tlgr CIVILAIR OSLO  
Telex 170113AL N



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-55b  
Erstatter Piper-  
55c?

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

### 65/80 REVISJON AV AIRPLANE FLIGHT MANUAL/PILOT'S OPERATING HANDBOOK

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft modell PA-31T med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-7620057 og 31T-7720001 til og med 31T-7920004.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå uønskete stabilitetsegenskaper (Phugoid) i store høyder (over 20 000 ft) skal Airplane Flight Manual/Pilot's Operating Handbook revideres som angitt i Piper Instruction, Code 31T-6 datert 5. februar 1979 eller Code PFL-31T-790228 datert 17. august 1979 eller senere revisjoner.

1. PA-31T med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-7620057 AFM/POH Rev. og delnr.: Rev. 11-761 560 (AFM). AFM Rev. No.: 790228 datert 28. februar 1979.
2. PA-31T med serienr. 31T-7720001 til og med 31T-7920004 AFM/POH Rev. og delnr.: Rev. 5-761 625 (POH) AFM Rev. No.: 781006 datert 6. oktober 1979.

#### Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 7.11.1980.

#### Referanser:

FAA AD 80-14-08 Amendment 39-3829.

### 72/80 KONTROLL AV HØYDERORETS BALANSEVEKTER

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31 og PA-31-325 med serienr. 31-7401201 til og med 31-8012076, 31-8012078 og 31-8012079 og PA 31-350 med serienr. 31-74-05401 til og med 31-8052169 og 31-8052172.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre vibrasjon (flutter) i høyderoret skal balansevektene kontrolleres som vist i Piper Service Bulletin No. 690 datert 7. juli 1980 eller senere revisjoner utføres.

forts.  
7.11.1980

Motordrevne luftfartøy  
Piper-55b  
Erstatter Piper-55 a

forts. Tid for utførelse:  
72/80

| Innen 50 timers gangtid etter 7.11.1980.

Referanser:

FAA AD 80-17-02 Amendment 39-3872.

|81/80 KONTROLL AV SKILTING PÅ PA-31

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller PA-31 og PA 31-325 med serienr. 31-7401201 til og med 31-8012072, PA-31-350 med serienr. 31-7405401 til og med 31-8052162.

Påbudet omfatter:

For å forhindre bruk av feil fartsopplysninger ved normal- og nødprosedyrer og for å kontrollere om skiltet for understellets nødutførelse er lett lesbart samt at håndtak er lett tilgjengelig skal Piper Service Bulletin no. 688 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 7.11.1980.

Referanser:

FAA AD 80-17-06 Amendment 39-3874 og Piper Service Bulletin no. 688 omhandler samme sak.

R. Utting

R. Jacobs  
7.11.1980

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



## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-56

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

93/80

### KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BRENNSTOFFVELGERVENTIL MED TILBEHØR.

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. Pa-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250, PA-31, PA-31-300, PA-31-325, PA-31-350 og PA-31P.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av motor kraft pga svikt i brennstoffvelgerventiler eller kontrollkabler skal følgende utføres:

1. PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250 med serienr. 27-505 til og med 27-1999 og 27-2223 til og med 27-7305126, PA-31, PA-31-300, PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-7300951, PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7305052, PA-31P med serienr. 31P-3 til og med 31P-7300147 påmontert Scott brennstoffvelgerventiler.

Kontroller at høyre og venstre velgerventil går lett og jevnt. Dersom ventilene henger seg opp, går tregt eller er vanskelig å bevege skal pkt. 3 utføres før første flyging.

2. PA-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250 med serienr. 27-1 til og med 27-7954089, PA-31, PA-31-300, PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-7612065 og PA-31P med serienr. 31P-1 til og med 31P-7730004 med en total gangtid på 300 eller mer.

a Kontroller hver "Swivel fitting" og "Idler control arm", og velgerhåndtakets forbindelser på velgerventilenes kontrollkabler ved hjelp av en lupe som forstørrer minst 10 ganger. Skift ut alle indre wirer som viser tegn på skade eller slitasje.

b Kontroller alle velgerventiler ved bruk av en medhjelper som opererer håndtakene fra cockpit mens ventiler og kontrollkabler opereres gjennom alle sekvenser som vist i Piper Service Bulletin no. 507 og Service Manual:

1. Kontroller rigging og justeringer.
2. Kontroller at kontrollwires, "Swivel", endestykker og kontrollorganer opererer uhindret.
3. Kontroller ventildeler og kontrollorganer for smøring. Rett på feil som vist i Piper vedlikeholdsunderlag.

3. PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250 med serienr. 27-505 til og med 27-1999 og 27-2223 til og med 27-7305126, PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-7300951 og PA-31P med serienr. 31P-3 til og med 31P-7300147 påmontert Scott velgerventil.

**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

Forts.

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-56

93/80  
forts.

- a. Foreta kontroll som i pkt. 2.b.
- b. Demonter Scott velgerventiler som vist i Maintenance Manual i delen "Fuel System". Monter Piper Kit no. 760-504, monter ventilen og kontroller for lekkasje. Monter ventilene i luftfartøyet og kontroller rigging og riktig tankvelging. Kontroller for lekkasje fra ventil og koplinger.
4. PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7305052 påmontert Scott velgerventil. Utfør pkt. 3 b.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 10 timers gangtid etter 26.11.80 og deretter med  
10 timers mellomrom inntil pkt. 3 er utført.
- Pkt. 2: Innen 100 timers gangtid etter 26.11.80 og deretter med  
100 timers mellomrom.
- Pkt. 3 og 4: Innen 100 timers gangtid etter 26.11.80 dersom ikke ut-  
ført innen de siste 900 timer og deretter med 1000 timers mellom-  
rom.

Denne LDP erstatter LDP 18/78.

Referanser:

FAA AD 80-18-10 Amendment 39-3903.

4/80

KONTROLL FOR EKSOSLEKKASJE

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller som følger:

| <u>Modell:</u>       | <u>Serienr:</u> |                        |
|----------------------|-----------------|------------------------|
| PA-28R-180 Arrow     | 28R-30002       | til og med 28R-7130013 |
| PA-28R-200 Arrow II  | 28R-35001       | " " " 28R-7635545      |
| PA-28R-201 Arrow III | 28R-7737001     | " " " 28R-7837317      |
| PA-28RT-201 Arrow IV | 28R-7918001     | " " " 28R-8018088      |

Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig eksoslekkasje inn i kabinen skal Piper Aircraft Corp. Service Bulletin no. 691 datert 6. august 1980 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 26.11.80

Referanser:

FAA AD 80-19-01 Amendment 39-3908 og Piper Aircraft Corp. Service Bulletin no. 691 omhandler samme sak.

26.11.80



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  
Piper-57b  
Erstatter Piper-57a

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.

97/80 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV MOTORENS DEFLEKTORPLATER

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell:

PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-8012089.  
PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-8052199.

Påbudet omfatter:

For å forhindre høye motortemperaturer pga. at motorens deflektorplater ikke tetter tilstrekkelig, skal Piper Service Bulletin No. 693 datert 28. juli 1980 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Kontrollen utføres innen 50 timers gangtid etter 26.11.80 og deretter med 50 timers mellomrom inntil modifikasjonen er utført.

Referanser:

FAA AD 80-20-04 Amendment 39-3925 og Piper Service Bulletin no. 693 omhandler samme sak.

100/80 REVISJON AV F/M OG FORANDRING AV VINGEKLAFFINDIKATOR

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31 og PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-8012086.

Påbudet omfatter:

For å redusere faren ved motorbortfall umiddelbart etter avgang, skal "FAA Approved Airplane Flight Manual" eller "Pilot's Operating Handbook and Approved Airplane Flight Manual" revideres og vingeklaffindikator forandres som vist i Piper Service Bulletin no. 697 eller senere revisjon.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 26.11.80

Referanser:

FAA AD 80-21-07 Amendment 39-3936.

18-2-81

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-57b  
Erstatter Piper-57a

104/80 KONTROLL AV SKOTT PÅ SKROGET VED STASJON 317.75

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller:

PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-7912039  
PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-7952071.

Påbudet omfatter:

For å opprettholde den strukturelle styrke i skott ved skrog stasjon  
317.75 skal Piper Service Bulletin No. 636A eller senere revisjoner  
utføres.

Tid for utførelse:

For fly med en total gangtid på mindre enn 2000 timer:

Innen en total gangtid på 2000 timer er oppnådd og deretter med 100 timers  
mellomrom inntil kit, delnr. 763917, er montert.

For fly med en total gangtid på mer enn 2000 timer:


Innen 50 timers gangtid etter 22.12.80 og deretter med 100 timers mellomrom  
inntil kit, delnr. 763917, er montert.

Referanser:

FAA AD 80-22-04 Amendment 39-3943.

R. Ulltang

18-2-81



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  
Piper-58a  
Erstatter  
Piper-58

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.

1/81

### KONTROLL AV STOPPSKIVER VED TILKOPLINGER AV KABELSKO PÅ AMPERMETERETS TERMINALER

Påbudet gjelder:

Følgende Piper Aircraft Corp. modeller:

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

|              |             |                                     |
|--------------|-------------|-------------------------------------|
| PA-28-180    | Serienummer | 7405001 thru 7505259                |
| PA-28-181    | " "         | 7690001 thru 8190081                |
| PA-28-201T   | " "         | 7921001 thru 7921091                |
| PA-28-235    | " "         | 7411001 thru 7710089                |
| PA-28-236    | " "         | 7911001 thru 8111021                |
| PA-28R-200   | " "         | 7435001 thru 7635545                |
| PA-28R-201   | " "         | 7737001 thru 7837317                |
| PA-28R-201T  | " "         | 7703001 thru 7803373                |
| PA-28RT-201  | " "         | 7918001 thru 8118017                |
| PA-28RT-201T | " "         | 7931001 thru 8131022                |
| PA-32-260    | " "         | 7400001 thru 7800008                |
| PA-32-300    | " "         | 7440001 thru 7940290                |
| PA-32-301    | " "         | 8006001 thru 8106005                |
| PA-32-301T   | " "         | 8024001 thru 8124001                |
| PA-32R-300   | " "         | 7680001 thru 7880063                |
| PA-32RT-300  | " "         | 7885001 thru 7985105                |
| PA-32RT-300T | " "         | 7787001 and 7887002<br>thru 7987126 |
| PA-32R-301   | " "         | 8013001 thru 8113002                |
| PA-32R-301T  | " "         | 8029001 thru 8129002                |
| PA-34-200T   | " "         | 7570001 thru 8170028                |

Påbudet omfatter:

For å unngå røktvikling i cockpit og muligheten for svikt i strømtilførselen skal Piper Aircraft Corp. Service Bulletin No 698 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 18-2-81.

Referanser:

FAA AD 80-24-03 Amendment 39-3978 og Piper Service Bulletin No 698 omhandler samme sak.

31-3-81

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-58a  
erstatte  
Piper-58

14/81

KONTROLL OG UTSKIFTING AV HENGSLER PÅ UNDERSTELSDØRENE

Påbudet gjelder:

Følgende Piper Aircraft Corp. modeller:  
PA-31, PA-31-300, PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-8012077.  
PA-31-350 med serienr. 31-5001 til og med 31-8052168.

Påbudet omfatter:

For å forhindre fare som kan oppstå ved at deler av understellsdør-  
mekanismen kommer i berøring med understellet, skal kontroll utføres  
som vist i Piper Service Bulletin No. 682 datert 24. juli 1980, eller  
senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 31-3-81  
timers mellomrom.

og deretter med 100

Referanser:

FAA AD 80-26-05 og Piper Service Bulletin No. 682 omhandler samme sak.

31-3-81

R. Ulltang

R. Jacobsen

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  
Piper-59 d  
Erstatter Piper-59 c

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.

5/81

SPREKKONTROLL AV SPANT UNDER DØRKEN HVOR SIDERORSTRINSEN OG STIGTRINNET ER FESTET

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Cor. modeller:

PA-23, PA-23-160 med serienr. 23-1 til og med 23-2046

PA-23-235 med serienr. 27-505 til og med 27622

PA-23-250 med serienr. 27-1 til og med 27-504

PA-23-250 (6Place) med serienr. 27-2000 til og med 27-8054049.

Påbudet omfatter:

For å oppdage sprekker i spantet hvor stigtrinnet er festet og for å forhindre mulig forskyvning av rorkabelens trinse som er festet på samme sted, skal Piper Service Bulletin no 672, datert 20. juni 1980 eller senere revisjoner, utføres.

Tid for utførelse:

For luftfartøy med en total gangtid på 500 timer eller mer.  
Innen 100 timers gantid etter 31.3.81  
og deretter skal kontrollen utføres med 100 timers mellomrom.

For luftfartøy med en total gangtid på mindre enn 500 timer.  
Innen en total gangtid på 600 timer er oppnådd og deretter skal kontrollen utføres med 100 timers mellomrom.

Referanser:

FAA AD 80-26-04R1 og Piper Service Bulletin no. 672 omhandler samme sak.

15/81

KONTROLL AV HALEFINNEN FOR SPREKKER

Påbudet gjelder:

Alle Piper Aircraft Corp. PA-38-112 med serienr. -78A0001 t.o.m. -80A0198.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulige farer under flyging pga sprekker oppstått i finns fremre bjelke delnr. 77601-03 og skott delnr. 77553-02 i skroget skal følgende utføres:

1. Kontroller forsiden av steget på finns fremre bjelke for sprekker i området ved de vertikale kantene av finns fremre festebeslag med

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-59 d  
Erstatter Piper-59 c

15/81  
forts.

delnr. 77553-05. Foreta sprekkekontrollen ved hjelp av "dye-penetrant" metoden eller tilsvarende metode. Ta ut de to fremre festeboltene for finnen og beveg bjelken 1/8 tomme til hver side for å få sett bjelken bedre i området rundt kanten av festebeslaget. Før sprekkekontrollen utføres må riper og merker fjernes med fint sandpapir.

2. Foreta sprekkekontroll etter "dye-penetrant" metoden eller tilsvarende metode av skott delnr. 77553-02 ved stasjon 221.42 i området ved finnens fremre bjelkebeslag med delnr. 77553-05. For å komme til baksiden av skottet må sideroret og inspeksjonsluken tas av og for å komme til forsiden må bakveggen i cockpit tas ut.
3. Skift ut bjelker med sprekker lengre enn 1/2 tomme og skott med sprekker lengre enn 3/4 tomme med deler uten sprekker og med samme delnr. før første flyging.
4. Dersom sprekkeene er mindre enn angitt i pkt 3, skal delene skiftes ut innen 25 timers gangtid.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 25 timers gangtid etter 25.5.81 eller innen total gangtid på 300 timer er oppnådd, det som kommer sist og deretter med 100 timers mellomrom.

Pkt. 3: Før første flyging etter at pkt 1 og 2 er utført.

Pkt. 4: Innen 25 timers gangtid etter 25.5.81.

Referanser:

| FAA AD 81-04-07 R1 Amendment 39-4272.

R. Ulltang

11.1.82

R. Jordan

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 60

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.

16A/81 KONTROLL AV VINGEKLAFFER

### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. PA-23 som følger:

|                     |              |         |                    |
|---------------------|--------------|---------|--------------------|
| PA-23               | Serienr. 23- | 1       | til og med 23-2046 |
| PA-23-235           | "            | 27- 505 | " " " 27-622       |
| PA-23-250           | "            | 27- 1   | " " " 27-504       |
| PA-23-250 (6 place) | "            | 27-2000 | " " " 27-8054059   |

### Påbudet omfatter:

For å forhindre svikt i vingeklaffsystemet skal følgende utføres:

1. Alle luftfartøy angitt ovenfor, med unntak av serienr. høyere enn 27-7405300, skal kontrolleres og eventuelt repareres som angitt i Piper Service Letter No. 853 datert 8. juni 1979 eller senere revisjoner.
2. Utfør kontroll som angitt i pkt. 1 t.o.m. 13 samt forandring i pkt.9 under "Instructions" i Piper Service Bulletin No. 671 datert 20. oktober 1980 eller senere revisjoner.

### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Luftfartøy med en total gangtid på mellom 2000 og 3000 timer:

Innen 100 timers gangtid etter 25.5.81 og deretter med 100 timers mellomrom.

Luftfartøy med en total gangtid på mer enn 3000 timer:

Innen 50 timers gangtid etter 25.5.81 og deretter med 100 timers mellomrom.

Etter at vingeklaffene er skiftet ut bortfaller kontrollen.

Pkt. 2: Luftfartøy med en total gangtid på mellom 1000 og 2000 timer:

Innen 100 timers gangtid etter 9.8.1982.

Luftfartøy med en total gangtid på mer enn 2000 timer:

Innen 50 timers gangtid etter 9.8.1982.

Etter at flyndre med delnr. 16423-00 er montert skal kontrollen utføres med 100 timers mellomrom inntil flyndre med delnr. 16423-06 er montert.

forts.  
9.8.1982

16A/81

forts. Referanser:

FAA AD 81-04-05 RI Amendment 39-4312, Piper Service Bulletin No. 671 og Service Letter No. 853 omhandler samme sak.

20 /81 SPREKKKONTROLL OG FORSTERKING AV FESTEØRER FOR HALEFLATESTAG

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-18-150 med serienr. 18-8602 til og med 18-8109013.

Påbudet omfatter:

For å forhindre brudd på nedre festeører for haleflatestagene skal Piper Service Bulletin 706 datert 23. februar 1981 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 25.5.81.

Referanser:

FAA AD 81-06-08.

R. Ulltang

*[Signature]*  
2.8.1982.



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  
Piper-61

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

### 32/81 KONTROLL AV OLJEDRENERINGSVENTIL

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller som følger:

| <u>Modell</u>          | <u>Serienr.</u>                    |
|------------------------|------------------------------------|
| PA 28R - 200 ARROW II  | 28R-35001 til og med 28R-7635545   |
| PA 28R - 201 ARROW III | 28R-7737001 til og med 28R-7837317 |
| PA 28RT - 201 ARROW IV | 28R-7918001 til og med 28R-8118047 |

#### Påbudet omfatter:

Bruk av feil type oljedreneringsventil i motoren kan føre til at motoroljen dreneres ut i det nesehjulsleggen felles inn. Kontroller derfor at riktig type dreneringsventil er montert i henhold til Piper Service Letter No. 910, datert 29. desember 1980, eller senere revisjoner og installer to varselsskilt (Piper delnr. 87369-26V), ett på hver side, som anvist.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 10.8.81 eller ved neste oljeskift dersom dette skjer før.

#### Referanser:

FAA AD 81-11-02 amendment 39-4111 og Piper Service Letter No. 910 datert 29. desember 1980.

### 37/81 MODIFIKASJON AV BAGASJEDØR

#### Påbudet gjelder:

| <u>Modell</u>        | <u>Serienr.</u>                  |
|----------------------|----------------------------------|
| PA-34-200 Seneca     | 34-7250001 til og med 34-7450220 |
| PA-34-200T Seneca II | 34-7570001 til og med 34-8070367 |

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at fremre bagasjedør skal kunne åpne seg under flyging skal Piper Aircraft Corporation Service Bulletin No. 633B, del IV datert 3. oktober 1980, eller senere revisjoner utføres. Denne modifikasjon kommer i tillegg til modifikasjon utført i.h.t LDP 2/80.

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-61

forts.  
37/81

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 10.8.81.

Referanser:

FAA AD 81-10-03 amendment 39-4100 og Piper Aircraft Corporation Service Bulletin No. 633 B datert 3. oktober 1980 omhandler samme sak.

R. Ulltang



10.8.81

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 62b  
Erstatter Piper-62a

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

### 40/81 KONTROLL/UTSKIFTNING AV NESEHJUL

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller som følger:

| <u>Modell</u>              | <u>Serienr.</u>               |
|----------------------------|-------------------------------|
| PA 31, PA 31 -- 325 Navajo | 31-2 til og med 31-8112038    |
| PA 31 -350 Chieftain       | 31-5001 til og med 31-8152088 |

Påmontert Cleveland nesehjul med delnr. 40-76B.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at farlige situasjoner oppstår under landing pga svikt i nesehjulet skal Piper Service Bulletin no. 700 eller senere revisjoner utføres.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 10.8.81 eller innen en total gangtid på 2000 timer er oppnådd og derefter ved hvert dekkskift Når nesehjulet er skiftet ut iflg. SB 700 bortfaller kontrollen.

#### Referanser:

FAA AD 81-11-04 amendment 39-4114 og Piper Service Bulletin 700 datert 12. desember 1980 omhandler samme sak.

### 43/81 KONTROLL AV SIDERORETS "TORQUE TUBE ATTACHMENT FITTING" OG TILBEHØR

#### Påbudet gjelder:

Følgende Piper Aircraft Corp. modeller:

| <u>Modell</u>               | <u>Serienr.</u>                    |
|-----------------------------|------------------------------------|
| PA-28RT-201 Arrow IV        | 26R-7918001 til og med 28R-8118032 |
| PA-28RT-201T Turbo Arrow IV | 28R-7931001 til og med 28R-8131050 |
| PA-34-200 Seneca            | 34-7250001 til og med 34-7450220   |
| PA-34-200T Seneca II        | 34-7570001 til og med 34-8170065   |

#### Påbudet omfatter:

For å unngå tap av siderorskontrollen som følge av at boltene gjennom rorets torsjonsrør løsner, skal Piper Service Bulletin 699, datert 1. april 1981, eller senere revisjoner utføres.

forts.

28-10-81

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 62b  
Erstatter Piper-62a

Forts.

43/81 Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 10.8.81.

Referanser:

FAA AD 81-12-04 amendment 39-4129 og Piper Service Bulletin 699 datert 1. april 1981 omhandler samme sak.

52/81 SPREKKONTROLL OG MODIFIKASJON AV BAKRE BJELKE PÅ HALEFLATEN

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller:

PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr. 31-2 til og med 31-8012081

PA-31-350 med serienummer 31-5001 til og med 31-8052151.

Påbudet omfatter:

For å forhindre brudd på haleflatens bakre bjelke ved fest for ytre høyderorshengsel skal følgende utføres:

1. Beveg høyderoret opp og ned for å komme til innfestingen av ytre høyderorshengsel. Kontroller bjelken i området ved hengslet og bjelkeradien foran hengselsfestet for sprekker ved hjelp av en lupe som forstørrer minst 10 ganger.
2. Dersom ingen sprekker blir oppdaget skal alle hengselskruer måles for lengde. Skruer over 0.71 tommer skal skiftes ut med nye med Piper delnr. 70353-02. Ta ut en skrue ad gangen.
3. Dersom sprekker blir oppdaget skal Stabilizer Rear Spar Modification and Outboard Hinge Replacement Kit, Piper delnr. 764 055, monteres. Dersom bare den ene siden er sprukket, skal Kit nr. 764 055 monteres på den sprukne siden og Kit nr. 764 054 monteres på den siden som ikke er sprukket.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 50 timers gangtid etter 28.9.1981, eller innen en total gangtid på 500 timer er oppnådd og deretter med 100 timers mellomrom inntil Kit nr. 764 055 eller Kit nr. 764 054 er montert.

Pkt. 3: Før første flyging.

Referanser:

FAA AD 81-15-04 R1 Amendment 39-4155.

R. Ulltang

28-10-81

R. Jacobs

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-63a  
Erstatter Piper-63

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

### 2/82 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BATTERIKASSE

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft modeller:

PA-28-151 med serienr. 28-7415001 til og med 28-7715314.

PA-28-161 med serienr. 28-7716001 til og med 28-8216066.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at fjærene i bunnen på baksetet kortslutter batteriet skal følgende utføres som vist i Piper Service Bulletin No. 631 B eller senere rev

1. Utfør Part I i Service Bulletin.
2. Utfør Part II i Service Bulletin.

#### Tid for utførelse:

1. Pkt. 1: Før første flyging etter 5.2.1982 og deretter skal det kontrolleres før hver flyging at setebunnen sitter på plass. Når pkt. 2 er utført bortfaller kontrollen.
2. Pkt.2: Innen 50 timers gangtid etter 5.2.1982.

#### Referanser:

FAA Emergency AD 81-23-05 datert 3. november 1981 og Piper Service Bulletin No. 631B omhandler samme sak.

### 5/82 KONTROLL OG UTSKIFTING AV MOTORBUKK

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-38-112 med serienr. 38-78A0001 til og med 38-78A0678 unntatt luftfartøy som har montert motorbukk med delnr. 77651-02 iflg. SB 617.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre svikt i neseunderstellet i forbindelse med svekkelse av motorbukken skal Piper Service Bulletin No. 617B eller senere revisjoner utføres og til de tider som angitt i denne.

#### Tid for utførelse:

1. Innen 50 timers gangtid etter 5.2.1982.

#### Referanser:

FAA AD 81-23-07 Amendment 39-4252 og Piper Service Bulletin No. 617B omhandler samme sak.

forts.  
5.2.1982

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-63<sup>a</sup>  
Erstatter Piper-63

forts.

6/82 SPREKKKONTROLL OG MODIFISERING AV YTRE VINGEKLAFFSKINNE

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31T med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-8020086 untatt luftfartøy som har Piper Kit No. 763 986 montert.

Påbudet omfatter:

For å unngå farlige situasjoner under flyging pga sprekkdannelser i innfestingsområdet ved ytre vingeklaffsskinne skal Piper Service Bulletin No. 647 A eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

| Innen 50 timers gangtid etter 5.2.1982 eller innen en total gangtid på 1000 timer er oppnådd, det som kommer sist.

Referanser:

FAA AD 81-23-06 Amendment 39-4254 og Piper Service Bulletin no. 647A omhandler samme sak.

8/82 MODIFIKASJON AV UNDERSTELLETS NED-LÅS

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-32R-300 med serienr. 32R-7680001 til og med 32R-7880068.

Påbudet omfatter:

For å forhindre potensielle farer i landingfasen og under taksing pga svikt i understellets ned-lås skal Piper Service Letter No. 927 datert 2. oktober 1981 eller senere revisjoner utføres og Piper Kit, delnr. 764135 V monteres.

Tid for utførelse:

| Innen 50 timers gangtid etter 5.2.1982.

Referanser:

FAA AD 81-24-07 amendment 39-4255

5.2.1982.

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-64

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

18/82

### KONTROLL AV STOPP PÅ UNDERSTELLSHÅNDTAKET

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-31

#### Påbudet omfatter:

Det er rapportert flere tilfeller av løs stopp (stop-gear selector lever med delnr. 41139-00) på understellshåndtaket. I et tilfelle har løs stopp ført til utilsiktet bevegelse av håndtaket i oppstilling med påfølgende kneling. For å forhindre dette skal innfesting av stoppen kontrolleres og eventuelt repareres.

#### Tid for utførelse:

Innen 25.5.1982 og deretter med 500 timers mellomrom.

#### Referanser:

Luftfartsverket, avd. for luftfartsinspeksjon LF2N.

22/82

### KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BATTERIKASSEN

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. PA-28-151 med serienr. 28-7415001 til og med 28-7715314 og PA-28-161 med serienr. 28-7716001 til og med 28-8216066.

#### Påbudet omfatter:

For å redusere muligheten for brann under flyging skal Piper Service Bulletin no. 631 B eller senere revisjon utføres som følger:

1. PA-28-151  
Utfør del I i Service Bulletin.  
Etter at del II er utført opphører kontrollen.
2. PA-28-161
  - a. Utfør del I i Service Bulletin unntatt pkt. 5.
  - b. Kontroller at setet er på plass i.h.t skilt.
  - c. Utfør del II i Service Bulletin.
  - d. Etter at del II er utført opphører kontrollen i a og b.

#### Tid for utførelse:

Pkt.1 og 2a: Innen første flyging etter 25.5.1982

forts.  
9.8.1982.

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

Forts.  
22/82

Pkt. 2b: Før hver flyging etter at pkt. 2a er utført

Pkt. 2c: Innen 50 gangtimer etter pkt. 2a er utført.

Referanser:

FAA AD 81-23-05 Amendment 39-4333 og Piper Service Bulletin no. 631B omhandler samme sak.

33/82

KONTROLL, MODIFIKASJON OG RIGGING AV NESEUNDERSTELL

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modeller PA-28R og PA-28RT.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at neseunderstellet felles inn uforvarende skal Piper Service Bulletin No 724A eller senere revisjoner utføres som følger:

1. Utfør del I i SB på følgende luftfartøy:

PA-28R-201T med serienr 28R-7703001 til og med -7803373  
PA-28RT-201T " " 28R-7931001 " " " -8131193

2. Utfør del II i SB på følgende luftfartøy:

PA-28R-200 med serienr 28R-7635522 til og med -7635545  
PA-28R-201 " " 28R-7737001 " " " -7837317  
PA-28RT-201 " " 28R-7918001 " " " -8118082

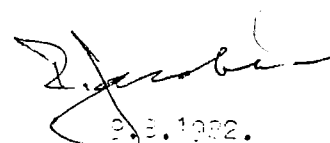
Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 9.8.1982.

Referanser:

FAA AD 82-06-11 Amendment 39-4349.

R. Ueltang

  
9.8.1982.



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper-65

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

36B/82

### KONTROLL OG MODIFISERING AV VINGKLAFFSYSTEMET

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. PA-31, PA-31-300, PA-31-325 og PA-31-350 modeller som angitt nedenfor.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre tap av kontrollen over luftfartøyet pga asymmetriske vingeklaffer forårsaket av svikt i utfellingsystemet skal følgende utføres:

|    |           |                       |            |            |            |
|----|-----------|-----------------------|------------|------------|------------|
| 1. | PA-31     | modeller med serienr. | 31-2       | til og med | 31-7812129 |
|    | PA-31-300 | " " "                 | 31-2       | " " "      | 31-511     |
|    | PA-31-325 | " " "                 | 31-7300932 | " " "      | 31-7812129 |
|    | PA-31-350 | " " "                 | 31-5001    | " " "      | 31-7852171 |

- a. Utfør del I i Piper Service Bulletin No 739 eller senere revisjoner.

Installasjon av Piper Flap Travel Restrictions and Placard Kit, delnr. 764396, opphever dette punkt.

- b. Foreta visuell kontroll som angitt i S.B. No 739 del II eller senere revisjoner. Skift ut deler som ikke er luftdyktige før første flyging.
- c. Kontroller vingeklaffenes transmisjon for unormal slitasje som vist i "Instruction No 1" i S.B. 494B eller senere revisjoner. Reparer eller skift ut deler som ikke er luftdyktige før første flyging.
- d. Monter Piper Flap Travel Restrictions and Placard Kit, delnr. 764 396 på modeller PA-31, PA-31-300, PA-31-325 og PA-31-350.

#### Tid for utførelse:

Pkt. 1a: Innen 25 timers gangtid etter 22.4.82

Pkt. 1b: Innen 100 timers gangtid etter 22.4.82 og deretter med 500 timers mellomrom.

Pkt. 1c: Innen 100 timers gangtid etter 22.4.82 dersom ikke allerede utført i forbindelse med LDP 43/76. Deretter skal pkt. 1c utføres med 100 timers mellomrom.

22.4.83.

forts.

MERKI

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

36B/82  
forts.

Pkt. d: Innen 15.5.83.

Anmerkning:

Alle Kits 764 396 sendt fra fabrikken den 9.9.82 eller senere kan identifiseres med revisjonsdato 21.9.82 (R 820921) og vil inneholde ekstra materiale og instruksjoner angitt i S.B. 739 datert 1.3.82.

Referanser:

FAA AD 82-27-13 Amendment 39-4534 og Piper Service Bulletin No 739, 794B og 741 omhandler samme sak.

R. Ulltang

R. Jacobsen  
22.4.83.

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Piper - 66

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.

17/83

### SPREKKKONTROLL OG UTSKIFTING AV DELER PÅ HALEFINNEN

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell PA-38-112 med serienr. 38-78A0001 til og med 38-82A0122.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre svikt i halefinnen og tilstøtende struktur på skroget under flyging skal følgende utføres:

Modell PA-38-112 med serienr. 38-78A0001 til og med 38-80A0198

1. Fly med fremre bjelke som ikke er skadet, og som ikke har Kit nr. 764427 montert.
  - a. Kontroller forsiden av finnsens fremre bjelkesteg (delnr. 77601-03) i området ved bjelkens festebeslag (delnr. 77553-05) for sprekker ved hjelp av kontrastprøve med penetrerende væske. Fjern finnsens to fremre festebolter og forskyv bjelken 3 mm (1/8") til hver side for å få bedre tilgang til bjelkens nedre kant hvor festebeslaget er festet. Fjern riper på bjelken før sprekkekontrollen utføres.
  - b. Reparerer eller skift ut fremre bjelke med ny bjelke med delnr. 77601-13 eller modifierer bjelken ved hjelp av Piper Forward Fin Spar Modification Kit 764 427 dersom sprekker lengre enn 12 mm (1/2") blir funnet.
  - c. Bjelker som angitt i pkt b. med sprekker mindre enn 12 mm (1/2") skal repareres eller hele bjelken skiftes ut.
2. Fly som ikke har skott med delnr. 77553-06 montert
  - a. Foreta sprekkekontroll av skott med delnr. 77553-02 ved stasjonsnr. 221.42 i området ved fremre bjelkes festeplate (delnr. 77553-05) ved hjelp av kontrastprøve med penetrerende væske. For å gjøre baksiden tilgjengelig kan sideroret samt en inspeksjonsluke i området tas av og for å komme til forsiden kan bakveggen i bagasjerommet tas av. Sett halestøtte under halen og legg en planke inne i bakkroppen for å forhindre skade når teknikeren klatrer inn.
  - b. Dersom sprekker lengre enn 19 mm (3/4") blir funnet i skottet skal dette repareres eller skiftes ut med delnr. 77553-06.
  - c. Sprekker mindre enn 19 mm (3/4") skal repareres.

forts.

17.3.83.

17/83  
forts.

3. Fly som ikke har finne med bakre bjelke med delnr. 77601-16, (shim) delnr. 85606-02 under øvre rorhengeslet og skrog med skott delnr. 85615-02
  - a. Foreta sprekkekontroll av bakre vertikal bjelke, delnr. 77601-02 som vist i Piper Service Bulletin no. 745, Part IV, Instruction Section, ved hjelp av kontrastprøve med penetrerende væske. Reparer eller skift bakre bjelke (77601-02) og bakre skott (77554-02) med bakre vertikale bjelke (77601-16), øvre rorhengeslommellomlegg (85606-02) og skott (85615-02) før første flyging dersom sprekker blir funnet.
4. Skift ut fremre finnes bjelkebeslag (delnr. 77553-05) med nytt.

Modell PA-38-112 med serienr. 38-81A0001 til og med 38-82A0101

1. På fly som ikke har montert Kit No. 764421 skal festebeslaget, delnr. 77553-05, på fremre bjelke skiftes ut med nytt.
2. På fly som har Kit No. 764421 montert skal festebeslag, delnr. 77553-05, på fremre bjelke skiftes ut med nytt.

Modell PA-38-112 med serienr. 38-82A0102 til og med 38-82A0122

1. Skift ut festebeslag, delnr. 77553-05, på finnes fremre bjelke med nytt.

Anmerkninger: Angtidsbegrensninger på beslaget (delnr. 77553-05) på fremre bjelke montert på fly med serienr. 38-82A0123 og høyere finnes i Airplane Flight Manual som hører til hvert enkelt fly.

Tid for utførelse:

Modell PA-38-112 med serienr. 38-78A-0001 til og med 38-80A0198.

Pkt. 1a: Fly med en total gangtid på 300 timer eller mer:

Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83 og deretter med 100 timers mellomrom.

Fly med en total gangtid mindre enn 300 timer:

Innen en total gangtid på 325 timer er oppnådd og deretter ved 100 timers mellomrom.

Pkt. 1b: Før første flyging etter 17.3.83.

Pkt. 1c: Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83.

Pkt. 2a: Fly med en total gangtid på mer enn 300 timer:

Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83 og deretter med 300 timers mellomrom.

Fly med en total gangtid på mindre enn 300 timer:

Innen 325 timers gangtid og deretter med 300 timers mellomrom.

forts.

17.3.83.

R. Ulltåg

R. Ulltåg

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

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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft  
fartøy  
Piper - 67

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

17/83  
forts.

Pkt. 2b: Før første flyging etter 17.3.83.

Pkt. 2c: Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83.

Pkt. 3a: Fly med en total gangtid på mer enn 2475 timer:

Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83 og deretter med 200 timers mellomrom.

Fly med en total gangtid mindre enn 2475 timer:

Innen en total gangtid på 2500 timer er oppnådd og deretter med 200 timers mellomrom.

Pkt. 4: Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83 eller innen 3000 timer total gangtid er oppnådd, det som kommer sist, og deretter med 3000 timers mellomrom.

Modell PA-38-112 med serienr. 38-81A0001 til og med 38-82A0101

Pkt. 1: Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83 eller innen 3000 timers total gangtid er oppnådd, det som kommer sist, og deretter med 3000 timers mellomrom.

Pkt. 2: Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83 eller innen en total gangtid på 5000 timer, det som kommer sist, og deretter med 5000 timers mellomrom.

Modell PA-38-112 med serienr. 38-82A0102 til og med 38-82A0122

Pkt. 1: Innen 25 timers gangtid etter 17.3.83 eller innen en total gangtid på 5000 timer, det som kommer sist, og deretter med 5000 timers mellomrom.

### Referanser:

FAA AD 82-27-08 Amendment 39-4529

Denne LDP annullerer og erstatter LDP 15/81

29/83

SKIFTING AV BOLTER I HOVEDUNDERSTELLET

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. PA-38-112 med serienr. 38-78A0001 til og med 38-82A0110.

forts.

23.6.83.

MERK!

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

29 /83 Påbudet omfatter:

For å forhindre at hovedunderstellets festebolter bøyes, sprekker eller løsner skal følgende utføres:

1. Utfør Service Bulletin No 673 A eller senere revisjoner.
2. Skift ut AN7-17A boltene som fester innerste del av hovedunderstellsleddene med nye og trekk til boltene med 450-500 tommepond eller 37-41 fotpund.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 23.6.83.

Referanser:

FAA AD 83-05-04 Amendment 39-4581 og Service Bulletin No 673 A omhandler samme sak.

23.6.83.

## 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.

35/83

### RENGJØRING OG KONTROLL AV DRIVSTOFFILTER

#### Påbudet gjelder:

|                 |                   |                   |
|-----------------|-------------------|-------------------|
| Piper PA-24-400 | med serienr. 26-2 | til og med 26-148 |
| Piper PA-30     | " " 30-2          | " " " 30-2000     |
| Piper PA-39     | " " 39-1          | " " " 39-155      |

#### Påbudet omfatter:

For å unngå vannansamling i drivstoffsystemet skal følgende utføres:

1. Drivstoffvelgeventilens filter rengjøres og kontrolleres med henblikk på vannansamling, forurensninger og korrosjon etter følgende framgangsmåte:

A. Drivstofffilteret nås ved å fjerne gulvplaten i kroppens midtseksjon (PA-30, PA-39) eller mellom forsetene (PA-24-400).

B. Demonter, drener og rens filteret på følgende måte:

a) Løsne filterhuset fra velgeventilen ved å fjerne festeskruene.

b) Ta ut filterenheten.

c) Skyll drivstofftanker og velgeventiler samt rens filter etter følgende framgangsmåte dersom forurensninger blir funnet:

(i) Plugg igjen filterets åpne ender.

(ii) Vask filteret med anbefalt rensmiddel. Malepensel med myk bust kan brukes til dette.

(iii) Fjern all rensvæsken og ta ut pluggene.

(iv) Kontroller pakning og filter for skade og skift ut om nødvendig

2. På Piper PA-30 med serienr. 30-2 til og med 30-1744 skiftes det eksisterende filterhus ut med Piper konisk filterhus av rustfritt stål, delnr. 757187, i henhold til Piper Service Letter nr. 589, datert 18. august 1971 eller senere revisjoner.

Anm.: Dette kan allerede være utført i henhold til Piper Service Spares Letter nr. SP-289 eller ovennevnte Service Letter nr. 589.

forts.

30.9.83

**MERK!**

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

forts.

3. Installer skilt med tekst som bekræftet nedenfor på innsiden av inspeksjonsluken eller et nærliggende sted hvor det kan tydelig ses ved "preflight check". Bokstavhøyden skal være minst 1/8" (3 mm).

A. På Piper PA 24-400 skal skiltet ha følgende tekst:

"THE FUEL SYSTEM SHALL BE DRAINED DAILY PRIOR TO FIRST FLIGHT AND AFTER REFUELING TO AVOID THE ACCUMULATION OF WATER OR SEDIMENT USING THE FOLLOWING PROCEDURES:

a. Move the quick drain valve handle to full aft position to open the strainer quick drain for a few seconds with the fuel cell selector on each cell, including the auxiliary tanks. Allow enough fuel to flow to clear lines as well as the strainer. Positive fuel flow shut-off can be observed through the clear plastic tube.

b. Ensure that the drain valve positively closes.

c. If it is not possible to observe fuel draining through the clear plastic tube because of a loss in its transparency, replace with a new tube.

CAUTION: When draining any amount of fuel, care should be taken to ensure that no fire hazard exists before starting engine."

B. På Piper PA-30 og PA-39 skal skiltet ha følgende tekst:

"THE FUEL SYSTEM SHALL BE DRAINED DAILY PRIOR TO FIRST FLIGHT AND AFTER REFUELING TO AVOID THE ACCUMULATION OF WATER OR SEDIMENT USING THE FOLLOWING PROCEDURE:

a. Pull up on the knob located in the center of the selector valves to open the strainer quick drain for a few seconds with the fuel tank selector on the main tank, then change the tank selector to each auxiliary tank and repeat the process. Allow enough fuel to flow to clear the lines as well as the strainer. Positive fuel flow shut-off can be observed through the clear plastic tube which carries the fuel overboard.

b. Ensure that the drain valve positively closes.

c. If it is not possible to observe fuel draining through the clear plastic tube because of a loss in its transparency, replace with a new tube.

CAUTION: When draining any amount of fuel, care should be taken to ensure that no fire hazard exists before starting engine."

forts.



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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy

Piper - 69

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

35/83  
forts.

4. Dersom det ikke finnes plass til skilt av denne størrelse kan et skilt med følgende tekst brukes istedet:

"BEFORE THE FIRST FLIGHT OF EACH DAY AND AFTER REFUELING DRAIN THE FUEL SYSTEM IN ACCORDANCE WITH PIPER SERVICE LETTER 851 PART B, ITEM 2.a. and 2.b."

### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 30.9.83 og deretter i intervaller som ikke overstiger 50 timers gangtid.

Pkt. 2: Innen 100 timers gangtid etter 30.9.83

Pkt. 3: Innen 50 timers gangtid etter 30.9.83

Anm.: Gangtiden mellom de gjentatte kontroller som er beskrevet i denne LDP kan justeres med opp til 10 timer slik at de kan tilpasses andre ettersyn og vedlikehold på flyet.

### Referanse:

FAA AD 83-10-01 Amendment 39-4649.

40/83

ENDRING AV VEKTTRENSER

### Påbudet gjelder:

Piper PA-23-235 med serienr. 27-505 til og med 27-622  
PA-23-250 alle serienr.

### Påbudet omfatter:

For å forhindre strukturell skade i vingen skal følgende utføres:

1. En kopi av denne LDP vedhefter "Limitations section" i "Airplane Flight Manual" og begrensninger for "Zero Fuel Weight" som er spesifisert nedenfor følges:

### ZERO FUEL WEIGHT LIMITATIONS

PA-23-235 and PA-23-250 (S/Ns 27-1 thru 27-1999), Zero Fuel Weight - 4,000 lb.

30.9.83 forts.

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

40/83  
forts:

PA-23-250 (S/Ns 27-2000 and up), Zero Fuel Weight (Nonturbocharg-  
ed) - 4400 lbs; (Turbocharged) - 4,500 lbs.

2. Bytt ut "Airplane Flight Manual" etter listen nedenfor

AIRPLANE FLIGHT MANUALS (PIPER REPORTS)

PA-23-235 (S/N 27-505 til og med 27-622) - Report 1207 Rev.B  
PA-23-250 (S/N 27-1 " " 27-1999)- Report 1036 Rev.B  
PA-23-250 (S/N 27-2000 " " 27-2504)- Report 1204 Rev.C.  
PA-23-250 (S/N 27-2505 " " 27-3836)- Report 1308 Rev.B  
(4800 lbs. Gross Weight).  
PA-23-250 (S/N 27-3838 til og med 27-3943) - Report 1360 Rev.B  
(5200 lbs. Gross Weight).  
PA-23-250 (S/N 27-3837 til og med 27-3943 til og med 27-4425,  
27-4427, 27-4573) - Report 1520 Rev.B.  
PA-23-250 (S/N 27-4426, 27-4574 til og med 27-7554168) -  
Report 1630 Rev.16.  
PA-23-250 (Alle S/N fra og med 27-7654001)- Report 1948 Rev.2.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 1.11.83

Pkt. 2: Innen 30.sept. 1984.

R. Ulltang

*[Signature]*

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne  
luftfartøy  
Piper - 70

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

### 57/83 KONTROLL AV EKSOSYSTEMETS VARMEVEKSLER

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-34-200 med serienr. 34-7350343 til og med 34-7450220 samt serienr. 34-7250001 til og med 34-7350342 som har eksosystem installert i henhold til Piper Service Letter nr. 673 og Piper Kit 760-764V.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre redusert trekkraft eller motorstopp som følge av at den konisk formede deflektoren i inntaket til varmeveksleren løsner og blokkerer eksosutløpet, skal varmeveksleren kontrolleres og defekte deler utskiftes som beskrevet i Piper Service Bulletin nr. 762 datert 26.5.83, eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

For eksosystem med 950 timers gangtid eller mer: Innen 50 timers gangtid etter 9.12.83.

For eksosystem med mindre enn 950 timers gangtid: Innen 1000 timers gangtid.

Deretter gjentatte kontroller med 100 timers intervall.

De gjentatte kontroller kan justeres med 10 timer for å tilpasse annet vedlikehold.

Anm.: Dersom det ikke finnes annen dokumentasjon som viser eksosystemets gangtid skal flyets gangtid benyttes.

#### Referanser:

FAA AD 83-14-05

Piper Service Bulletin nr. 762, datert 26. mai 1983.

### 58/83 FORBUD MOT BRUK AV FLAPS

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-60-600 (Aerostar 600), alle serienr.  
Piper PA-60-601 (Aerostar 601), alle serienr.  
Piper PA-60-601P (Aerostar 601P), alle serienr.

Piper PA-60-602P (Aerostar 602P), alle serienr.

forts.

9.12.83

58/83  
forts.

Påbudet omfatter:

For å sikre flyets manøvreringsdyktighet i steiling med motorkraft skal følgende utføres:

1. Revider "Limitations Section" av "Airplane Flight Manual (AFM)" og "Pilot's Handbook (POH)" slik at bakre tyngdepunktsgrense blir 166,0 tommer. Før samtidig inn setningen "Use of Flaps Prohibited for All Operations" i begynnelsen av "Normal Operations" og data for ytelser.

Lag et skilt med minimum 2,5 mm høye bokstaver med følgende tekst:

"USE OF FLAPS PROHIBITED FOR ALL OPERATIONS. TAKEOFF AND LANDING DISTANCES WILL BE INCREASED WITHOUT FLAPS: REFER TO THE APPLICABLE AFM OR POH FOR PERFORMANCE INFORMATION AND APPROACH SPEEDS."

Skiltet plasseres lett synlig i førerrommet,

eller

2. Før inn ny bakre tyngdepunktsgrense 163.0 tommer i "Limitations Section" i "Airplane Flight Manual" og "Pilots's Operation Handbook,

eller

3. Installer Piper Kit 764.969 V.

Anm.: Kan ikke utføres på fly hvor aerodynamiske modifikasjoner eller økning i motorkraft er foretatt,

eller

4. Modifiser flyet i henhold til FAA Supplemental Type Certificate (STC) SA980NM (Machen, Inc., Superstar II),

eller

5. Modifiser flyet i henhold til STC SA 2143NM (Machen, Inc., Stall Improvement Kit) alene eller i kombinasjon med STC SA 1658NM (Machen, Inc., Superstar I).

Tid for utførelse:

Innen 25 timer gangtid etter 9.12.83.

Referanse:

FAA AD 83-14-07 R3

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motorørevne luft-  
fartøy

Piper - 71

Med hjemmel i lov om luftfart av 18. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. kgl. res. av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets  
bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

59/83 INSTALLASJON AV "FLOW STRIPS" OG UTSKIFTING AV FARTSMÅLER

Påbudet gjelder:

Piper PA-38-112 med serienr. 38-78A0001 til og med 38-79A0582.

Påbudet omfatter:

For å standardisere og forbedre steilekarakteristikken skal følgende utføres:

1. Monter Piper Flow Strip Installation Kit, delnr. 763-930.
2. Skift ut fartsmåleren med Piper delnr. 61906-02 eller 61905-02 eller endre merkingen på den originale fartsmåler til følgende:
  - a) Rødt strek 138 knop
  - b) Gult felt fra 110 til 138 knop
  - c) Grønt felt fra 52 til 110 knop
  - d) Hvitt felt fra 49 til 89 knop
3. Sett Piper delnr. 761-658, revisjon 3, datert 18.12.78 med ytelsesdata for fly som har Piper Kit delnr. 763-930 installert, inn i "Pilot's Operating Handbook".

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 9.12.83

Referanser:

FAA AD 83-14-08

Piper Service Letter nr. 876, datert 12.4.79.

9.12.83

5/84

**BLOKKERING AV HØYDERORSFUNKSJON**Påbudet gjelder:

Alle Piper PA-28 eller andre flytyper hvor radio eller navigasjons utstyr er montert over høyre styrespak.

Påbudet omfatter:

For å unngå at dårlig innfestet radio- eller navigasjonsutstyr løsner og forårsaker blokkering av styremekanismen skal følgende utføres:

Påse at alle instrumentkassetter er forsvarlig festet både til instrumentpanel og i kassetters bakkant. Spesielt gjelder dette lange instrumentkassetter som måtte befinne seg nær styresystemet.

Anm.: Dette LDP er utgitt på grunnlag av en Flyteknisk Feilrapport der det framgår at transponderen på en PA-28-151 ikke var blitt festet i bakkant ved innmontering på fabrikk. Dette medførte at instrumentkassetten falt ned på styremekanismen og blokkerte denne slik at spaken kunne skyves fram, men ikke dras tilbake dersom man ikke samtidig ga fullt balanserorsutslag. Blokkeringen kunne vanskelig oppdages ved vanlig rorsjekk før avgang.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter 10.10.84

Referanse:

Luftfartsverket, LF2N.

10.10.84

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

MOTORREVNE LUFT-  
FARTBY

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

PIPER - 72

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

### 7/84 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV VINGEFLAPS

#### Påbudet gjelder:

|                      |                    |                       |
|----------------------|--------------------|-----------------------|
| Piper PA-31          | med serienr. 31 -2 | til og med 31-7812129 |
| <del>PA-31-300</del> | " " 31 -2          | " " " 31-511 -        |
| <del>PA-31-325</del> | " " 31 -7300932    | " " " 31-7812129      |
| PA-31-350            | " " 31 -5001       | " " " 31-7852171      |
| <del>PA-31T</del>    | " " 31T-7400002    | " " " 31-7820092      |
|                      |                    | (unntatt 31T-7820067) |
| PA-31T1              | " " 31T-7804001    | " " " 31T-7804011     |
| <del>PA-31P</del>    | " " 31P-1          | " " " 31P-7730012     |

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre assymetrisk utsetting av vingeflaps forårsaket av svikt i utfellingssystemet skal følgende utføres:

1. På aktuelle PA-31, PA-31-300, PA-31-325, PA-31-350 og PA-31P modeller:
  - a) Begrens maksimum flaputslag til 25 grader etter de anvisninger som er gitt i "Part I" av Piper Service Bulletin nr. 739 eller senere revisjoner.  
  
Utførelse av punkt 1d opphever dette punkt.
  - b) Foreta visuell kontroll av "flap flexible drive shaft assemblies" i henhold til "Part II" av SB 739 eller senere revisjoner. Ikke luftdyktige deler må skiftes ut før flyging.
  - c) Kontroller flapens transmisjon som vist i "Instructions No 1" i Piper Service Bulletin nr. 494B eller senere revisjoner.
  - d) Monter "Piper Flap Travel Restriction and Placard Kit", delnr. 764 396 for PA-31, PA-31-300, PA-31-325, PA-31-350 og delnr. 764 397 for PA-31P.
  - e) Monter "Piper Flap Travel Restriction Supplementary Kit", delnr. 764 920L i henhold til Piper Service Letter nr. 958 eller senere revisjoner.

Anm.: Punkt 1d opphever dette punkt dersom de installerte Piper Kit 764 396 resp. 764 397 er levert 21.9.82 eller senere. Dette kan identifiseres ved å kontrollere at "center flap tracks" er utstyrt med "upper flap stop", delnr. 71887-02.

forts;  
10.11.84

7/84

forts;

2. På PA-31T med serienr. 31T-7400002 til og med 31T-7520013:
  - a) Begrens maksimum flaputslag til 15 grader etter de anvisninger som er gitt i "Part I" av Piper Service Bulletin nr. 741 eller senere revisjoner.
  - b) Foreta visuell kontroll av "Flap flexible drive shaft assemblies" i henhold til "Part 1B" av SB 741 eller senere revisjoner. Ikke luftdyktige deler må skiftes ut før første flyging.
  - c) Kontroller flapens transmisjon som vist i "Instructions No 1" i Piper Service Bulletin nr. 494B eller senere revisjoner.
  - d) Installer "Permanent Autopilot/Flap Operation Placard", Piper delnr. 81009-02 og innfør permanente revisjoner av "Pilot's Operating Handbook" og "Airplane Flight Manual" i samsvar med SB 741 eller senere revisjoner.
  - e) Monter "Piper Wing Flap Transmission Modification Kit", delnr. 764 398. Utførelse av dette punkt opphever punkt 2a og 2b og innebærer at punkt 3 skal utføres.
3. På PA-31T med serienr. 31T-7520014 til og med 31T-7820066 og 31T-7820068 til og med 31T-7820092. Samt PA-31T1 og de fly som er nevnt i punkt 2e:
  - a) Installer en midlertidig "Autopilot/Flap Operating Placard" og innfør midlertidige revisjoner av "Pilot's Operating Handbook" og "Airplane Flight Manual" i samsvar med SB 741 eller senere revisjoner.
  - b) Foreta visuell kontroll av flapens transmisjon som vist i Piper Service Bulletin nr. 494B eller senere revisjoner. Ikke luftdyktige deler må skiftes ut før første flyging.
  - c) Installer "Permanent Autopilot/Flap Operation Placard", Piper delnr. 81009-02 og innfør permanente revisjoner av "Pilot's Operating Handbook" og "Airplane Flight Manual" i samsvar med SB 741 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

- Pkt. 1a: Innen 25 timers gangtid etter 10.11.84.  
 Pkt. 1b: Innen 100 timers gangtid etter 10.11.84.  
 og deretter med 500 timers mellomrom.  
 Pkt. 1c: Innen 100 timers gangtid etter 10.11.84.  
 dersom ikke allerede utført i forbindelse med LDP 36B/82  
 og deretter med 100 timers mellomrom.  
 Pkt. 1d: Monteres når dette "Kit" er tilgjengelig.  
 Pkt. 1e: Innen 1.12.84.
- Pkt. 2a: Samme som pkt. 1a.  
 Pkt. 2b: Samme som pkt. 1b.  
 Pkt. 2c: Samme som pkt. 1c.  
 Pkt. 2d: Samme som pkt. 1d.

forts;  
 10.11.84



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for Luftfartsinspeksjon  
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn  
59 33 40  
Telefon: Oslo (02) ~~XXXXXX~~  
AFTN : ENFBYE  
Tigr. : CIVILAIR OSLO  
Telex : 17011 ldaif n

MOTORREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 73

## 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.

forts;

7/84 Pkt. 3a: Samme som pkt. 1a.  
Pkt. 3b: Samme som pkt. 1c.  
Pkt. 3c: Samme som pkt. 1d.

### Referanse:

FAA AD 82-27-13 R2.

Anm. 1: Dette LDP innebærer gjentatte kontroller.

Anm. 2: Dette LDP erstatter og opphever LDP 368/82.

8/84 **KONTROLL AV HALEFINNE OG STABILISATOR**

### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell:  
PA-38-112 med serienr. 38-78A0001 til og med 38-82A0122.

### Påbudet omfatter:

For å unngå skade i halefinnen og stabilisatorens innfestning på grunn av materialtretthet skal følgende utføres:

Kontroller og reparer om nødvendig fremre og bakre bjelke i halefinnen i henhold til retningslinjer gitt i Piper Service Bulletin nr. 763A datert 25 juli 1983 eller senere revisjoner.

Gjentatte kontroller i henhold til denne LDP kan avbrytes dersom Piper Kit nr. 764 965 monteres.

### Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid for fly med 500 timers gangtid eller mer etter 10.11.84.

Innen oppnådd gangtid på 525 timer for fly som har mindre enn 500 timers gangtid etter 10.11.84.

Deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom.

Anm.: Intervallet mellom de gjentatte kontroller foreskrevet i denne LDP kan justeres med opp til 10 % slik at disse eventuelt faller sammen med andre ettersyn.

### Referanse:

FAA AD 83-19-01

10.11.8

**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.

## 10/84 KONTROLL AV VINGEBJELKENS NEDRE FLENS VED VINGEROTDEKSEL

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp. modell:

PA-24-180, PA-24-250, PA-24-260 med serienr. 24-1 og opp

PA-24-400 " " 26-2 og opp

PA-30 " " 30-2 til og med 30-2000

PA-39 " " 39-1 til og med 39-155

Påbudet omfatter:

For å unngå skade eller sprekkdannelse i vingens nedre hovedbjelkeflens ved vingerotdekselet hvor denne går inn i skroget, skal Piper Service Bulletin nr. 751, datert 24 mai 1983 eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 10.11.84

Referanser:

FAA AD 83-19-03

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 74

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

### 7/85 SPREKKONTROLL AV KROPPSSPANT

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp.

PA-31T S/N 31T-7400002 til og med 31T-8120104  
PA-31T1 S/N 31T-7804001 til og med 31T-8104073,  
31T-8304003, 31T-1104004 til og med 31T-1104007  
PA-31T2 S/N 31T-8166001 til og med 31T-8166032  
31T-8166034 " " " 31T-8166056  
31T-8166067 " " " 31T-8166071,  
31T-8166073 " " " 31T-8166075  
  
PA-31T3 S/N 31T-8275001  
31T-8275003 til og med 31T-8275012  
31T-8275014 " " " 31T-8275017  
31T-8275023 " " " 31T-8275028  
31T-8275001 " " " 31T-8375005

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at sprekke dannelse i spantet ved stasjon 332.0 fører til at haleflatens fremre bjelke mister feste, skal kontroll med penetrerende væske utføres i henhold til Piper Service Bulletin nr. 773 datert 19.12.84, eller senere revisjoner.

a) Dersom det blir funnet sprekker og disse ikke overskrider de akseptable grenser gitt i SB 773, stoppbores sprekken og Piper Reinforcement Kit 764 983 installeres.

b) Dersom det finnes sprekker som overskrider de tillatte grenser skal spantet skiftes ut med Reinforced Bulkhead Assembly delnr. 45583-16 eller -17.

#### Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 8.2.85, eller ved total gangtid på 200 timer. Det som kommer sist.

Deretter gjentatte kontroller med 200 timers intervall.

Anm.: Gangtidsintervallene kan justeres med inntil 10% slik at de gjentatte kontroller kan falle sammen med andre ettersyn.

#### Referanse:

FAA AD 84-08-06

8.2.85

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

**CANCELLED**

**BLANK**

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)

MOTORREVNE LUFT-  
FARTBY

PIPER - 75

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

### 11/85 ENDRING AV VEKTBEGRENSNINGER

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp.

Piper PA-23-235 med serienr. 27-505 til og med 27-622  
Piper PA-23-250 med serienr. 27-1 og opp.  
Piper PA-E23-250 med serienr. 27-2505 til og med 27-7554168 samt  
27-7654001 opp.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre strukturell skade i vingen skal følgende utføres:

1. En kopi av denne LDP ved heftes "Limitation Section" i Airplane Flight Manual og begrensninger for "Zero Fuel Weight" som spesifisert nedenfor følges.

#### ZERO FUEL WEIGHT LIMITATIONS

PA-23-235 and PA-23-250 (S/Ns 27-1 thru 27-1999), Zero Fuel Weight - 4,000 lbs.

PA-23-250 and PA-E23-250 (S/Ns 27-2000 and up), Zero Fuel Weight (normally aspirated) 4400 lbs; (Turbocharged) - 4,500 lbs.

2. Bytt ut Airplane Flight Manual etter listen nedenfor:

#### AIRPLANE FLIGHT MANUALS (PIPER REPORTS)

PA-23-235 (S/N 27-505 t.o.m. 27-622) - Report 1207 Rev. B.  
PA-23-250 (S/N 27-1 t.o.m. 27-1999) - Report 1036 Rev. B.  
PA-23-250 (S/N 27-2000 t.o.m. 27-2504) - Report 1204 Rev. C.  
PA-23-250 (S/N 27-2505 t.o.m. 27-3836) (27-3838 t.o.m. 27-3943)  
- Report 1308 Rev. B (4800 lbs. Gross Weight), normally aspirated.  
PA-23-250 (S/N 27-2505 t.o.m. 27-3836), (27-3838 t.o.m. 27-3943)  
- Report 1360 Rev. B (5200 lbs. Gross Weight), Turbocharged.  
PA-23-250 (S/N 27-3837, 27-3944 t.o.m. 27-4425, 27-4427 t.o.m. 27-4573) - Report 1520 Rev. B.  
PA-23-250 (S/N 27-4426, 27-4574 t.o.m. 27-75554168) - Report 1630 Rev. 17.  
PA-23-250 (S/N 27-7654001 og opp) - report 1948 Rev. 13.  
PA-E23-250 (S/N 27-2505 t.o.m. 27-3836, 27-3838 t.o.m. 27-3943)  
- Report 1378 Rev. B (S/N 27-3837, 27-3944 t.o.m. 27-4425, 27-4427 t.o.m. 27-4573) - Report 1521 Rev. B (S/N 27-4426, 27-4574 t.o.m. 27-7554168) - Report 1631, Rev. B (S/N 27-7654001 og opp) - Report 2049, Amendment 5.

forts;  
8.2.85

MERK!

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

11/85  
forts;

Anm.: Punkt 1 og 2. kan utføres av flyets eier/bruker. Disse forandringer føres inn i flyets tekniske journaler.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 1.3.85.

Pkt. 2: Innen 31.12.85.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 40/83

Referanser:

FAA AD 83-22-01

25/85 PROSEDYRE FOR UTTAK AV SPINN

Påbudet gjelder:

Piper PA-28-140 med serienummer 28-20000 til og med 28-7725290

Påbudet omfatter:

1. Før flyet spinnes skal føreren være helt fortrolig med de instruksjoner og begrensninger som er angitt i Piper SB nr. 753, datert 15.12.82 eller senere revisjoner.
2. En kopi av ovennevnte SB vedlegges flygehåndboken.
3. Plakaten som medfølger Piper SB nr. 753 monteres på instrument-panelet.

Anm.: Denne LDP kan utføres av flyets eier/bruker som deretter kvitterer for dette i flyets journaler.

Tid for utførelse:

Før første flyging etter mottakelse av denne LDP.

Referanse:

Svensk LVA 1886

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

PIPER - 76

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

### 41/85 INSTALLASJON AV "QUICK DRAINS"

#### Påbudet gjelder:

Alle Piper J-3, J-4, J-5, PA-11, PA-12, PA-14, PA-15,  
PA-16, PA-17, PA-18, PA-18A, PA-20 og PA-22

#### Påbudet omfatter:

For å unngå delvis eller fullstendig motorsvikt som følge av ufullstendig drenering av drivstofftankene skal følgende utføres på ovennevnte fly; med unntak av fly med Quick Drains allerede installert, for hvilke kun pkt. 5 skal utføres:

1. For Piper J-3, J-4 (Serienr. 4-1 t.o.m. 4-1377, samt 4-1379 t.o.m. 4-1384), PA-15, og PA-17 med kroppstanker og 3/8 National Pipe Tread (NPT) Drain Boss:
  - a) Drener drivstofftanken.
  - b) Fjern Fuel Tank Drain Plug (delnr. 70151) fra bakre del av tankbunnen.
  - c) Installer Elbow, delnr. 458-883 (AN915-3D), Reducer/Adapter, delnr. 453-618 (AN912-3D) og Drain Valve, delnr. 22179-00 som vist på fig. 1 i denne LDP.
  - d) Installer en gjennomsiktig drivstoffbestandig plastslange med 1/4" indre diameter (I.D.) og 3/8" ytre diameter (Y.D.) fra Drain Valve til minimum en tomme under buken. (Slangen kan skaffes fra Piper; delnr. 189543.)
  - e) Fest slangen med egnet klemme til Drain Valve og før slangen videre ned med innfestning i eksisterende drivstoffslange og/eller struktur.
  - f) Sørg for at slangen legges utenom siderorspedalene og/eller beinplassen og lag et 5/8" hull i bunnen på kroppen nær midtlinjen dersom motoren har to eksosrør; eller på motsatt side av eksosrøret dersom motoren bare har ett.
  - g) Legg en foring 3/8" I.D. (AN931-6-10) hvor plastslangen føres ut av skrogbunnen.
  - h) Fyll tanken, kontroller at det ikke forekommer lekkasjer og at det ikke oppstår drivstoffsøl på kroppen ved drenering.

forts:  
1.11.85

41/85

forts;

2. For Piper PA-16 som har vingetank med 3/8" NPT Drain Boss:
- a) Installer Quick Drain Valves, delnr. 22179-00 på kroppstanken som beskrevet i pkt. 1 a) t.o.m. h) ovenfor.
  - b) Drener vingetanken.
  - c) Ta av inspeksjonsdekselet som sitter ca. 10 cm fra rotribben og 12-13 cm foran bakre vingebejelke.
  - d) Fjern Fuel Tank Drain Plug, delnr. 70151.
  - e) Installer Reducer/Adapter, delnr. 453-616 (AN912-1D) og Fuel Drain Valve, delnr. 491-806 som vist på fig. 2 i denne LDP.
  - f) Lag et hull med 3/4" diameter i inspeksjonsdekselet hvor Quick Drain sitter.
  - g) Fyll tanken, kontroller at det ikke er lekkasjer, påse at Quick Drain fungerer tilfredsstillende og installer deretter inspeksjonsdekselet.
3. For Piper J-4 (serienr. 4-1378, samt 4-1385 og opp), J-5, PA-12 og PA-14 med vingetanker som har 3/8" NPT Drain Boss:
- Utfør pkt. 2 b) t.o.m. g), med unntak av pkt. 2 e) hvor Piper Adapter med delnr. 453-618 (AN912-3D) skal innstalleres i stedet for det delnr. som er oppgitt.
4. For Piper PA-11, PA-16, PA-18, PA-18A, PA-20 og PA-22 med vingetanker som har 1/4" NPT Drain Boss:
- Utfør pkt. 2 b) t.o.m. g).
5. Installer skilt med følgende tekst (min. 3 mm bokstavhøyde) på lett synlig sted i cockpit på alle modeller berørt av denne LDP:

"DRENER SUMPENE I ALLE DRIVSTOFFTANKER FØR  
FØRSTE FLYGING HVER DAG"

eller

"DRAIN ALL FUEL SUMPS BEFORE  
FIRST FLIGHT OF EACH DAY"

Anm.: Drain Valve, delnr. 491-806, skal brukes sammen med Sample Cup, delnr. 67728-00. Dette omhandles av Piper Service Spares Letter SP-6, datert 5.2.80.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter mottakelse av denne LDP, eller ved neste årlige ettersyn; det som kommer først.

Referanse:

FAA AD 85-06-04



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

PIPER - 77

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

41/85  
forts;

FIG. 1

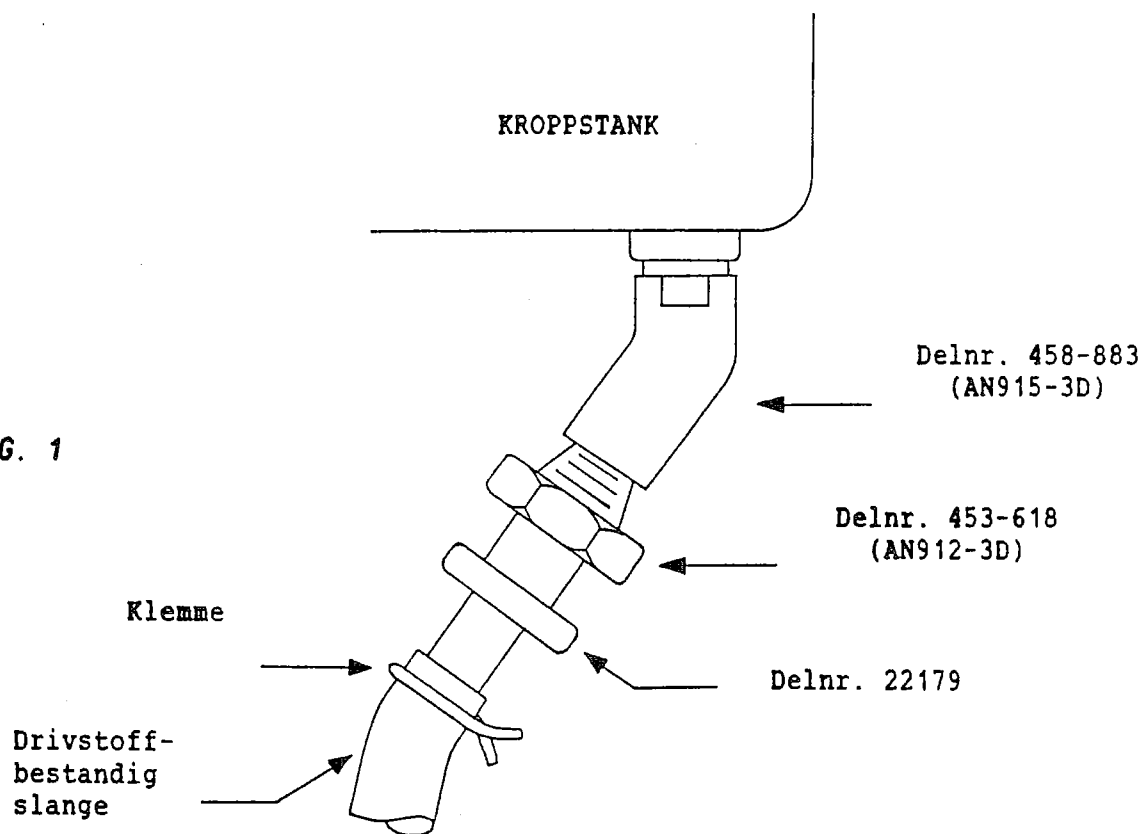
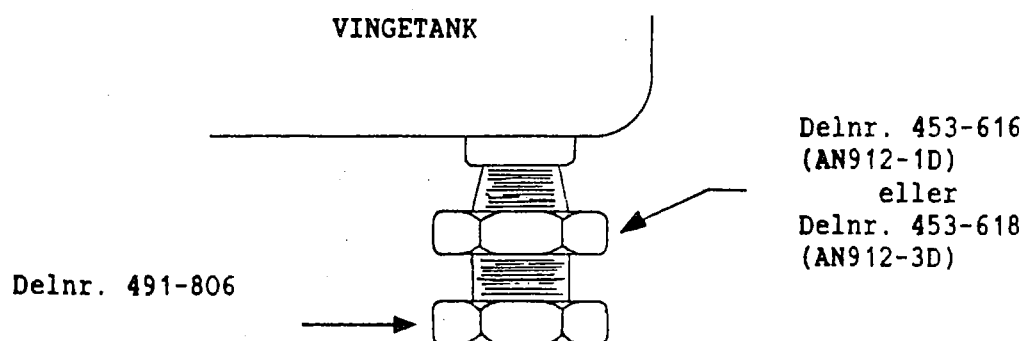


FIG. 2



1.11.85

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

## 49/85 KORREKT BRUK AV PARKERINGSBREMSEN

Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp.

|                 |                |        |
|-----------------|----------------|--------|
| PA-20           | S/N 20-1       | og opp |
| PA-22           | S/N 22-1       | " "    |
| PA-23/PA-23-160 | S/N 23-1       | " "    |
| PA-23-235/250   | S/N 27-1       | " "    |
| PA-24           | alle S/N       | " "    |
| PA-24-250/260   | S/N 24-1       | " "    |
| PA-24-400       | S/N 26-1       | " "    |
| PA-25           | alle S/N       | " "    |
| PA-25-235/260   | S/N 25-1       | " "    |
| PA-30           | S/N 30-1       | " "    |
| PA 39           | S/N 39-1       | " "    |
| PA-31P          | S/N 31P-1      | " "    |
| PA-36-285/300   | S/N 36-7360001 | " "    |
| PA-36-375       | S/N 36-7802001 | " "    |
| PA-44-180       | S/N 44-7995001 | " "    |
| PA-44-180T      | S/N 44-8107001 | " "    |

Påbudet omfatter:

For å oppnå riktig bruk av parkeringsbremsen skal en Piper plakat med delnummer 81090-02 monteres lett synlig på flygerens instrumentpanel i henhold til Piper Aircraft Corporation Service Bulletin No. 771, datert 19.5.84.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 15.12.85.

Referanser:

FAA AD 85-02-05.

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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 78

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

### 18/86 MODIFIKASJON AV STIKKEFORING OG ENDRING AV HØYDERORSUTSLAG

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corp.:

PA 38-112 (Tomahawk) S/N 38-78A0001 til og med 38-82A0122.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at stikken låser seg under flyging, skal følgende utføres:

1. For fly med serienumre fra og med 38-78A0001 til og med 38-79A1160 modifiseres stikkeforingen i instrumentbrettet (Control Wheel Shaft Bushing) i henhold til Piper Service Bulletin nr. 661, datert 22.8.79, eller senere revisjoner.
2. For fly med serienumre fra og med 38-78A0001 til og med 38-82A0122 endres høyderorsutslaget i henhold til Piper Service Bulletin nr. 800, datert 19.11.84, eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 15.1.86.

#### Referanse:

FAA 85-11-06

### 38/86 KONTROLL AV UNDERSTELLET

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corporation:

PA-31/PA-31-300

PA-31-325 ..... med serienummer 31-2 til og med 31-8312014

PA-31-350 ..... med serienummer 31-5001 til og med 31-8352042

PA-31-350 T-1020 med serienummer 31-8153001 til og med 31-8353007

PA-31P ..... med serienummer 31P-1 til og med 31P-7730012

PA-31T ..... med serienummer 31T-7400002 til og med 31T-8120104

PA-31T1 ..... med serienummer 31T-7804001 til og med 31T-8304003

og 31T-1104004 til og med 31T-1104006

PA-31T2 ..... med serienummer 31T-8166001 til og med 31T-8166071,

31T-8166073 og 31T-8166076

PA-31T3 T-1040 . med serienummer 31T8275001 til og med 31T-8275003

forts;

31 1 86

**MERKI**

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

138/86  
forts;

Påbudet omfatter:

For å forhindre separasjon av understelletts innerlegg med hjul fra ytterleggen, skal tiltak utføres i henhold til Piper Service Bulletin nr. 779A, datert 16.7.84, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timerts gangtid etter 31.1.86.

Referanse:

FAA AD 85-08-05

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 79

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

### 71/86 KONTROLL OG UTSKIFTNING AV BENSINSLANGER I COCKPIT

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-31-300/310, PA-31-325 og PA-31-350; alle serienr.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå bensinbrann i cockpit skal følgende utføres:

1. Kontroller og foreta evt. utskiftning av alle bensinrør og -slanger bak instrumentpanelet etter følgende retningslinjer:

#### a) Gummislanger:

- i) Demonter gummislengene.
- ii) Kontroller slangene visuelt med tanke på sprekker eller andre skader. Bøy slangene varsomt og observer om sprekker oppstår. Skift ut slanger med tegn til sprekker eller annen svekkelse før første flyging.
- iii) Monter og foreta funksjonsprøve av slangene.

#### b) Metallrør:

- i) Kontroller rørene visuelt med hensyn til korrekt tilpassning, klemmetildragning, samt eventuelle gnissings- og klemskader. Justér feil tilpassning eller tildragning og skift ut skadede eller slitte rør før første flyging.

2. Utfør Piper Service Bulletin nr. 825, datert 8.4.86, eller senere revisjoner. (Gjelder ikke PA-31-350)

#### Tid for utførelse:

- Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 13.11.86, eller ved neste årlige ettersyn; det som kommer først.

Deretter innføres punktet i flyets vedlikeholdsprogram for gjentatt utførelse av kontroll ved hvert 1000 timers ettersyn.

- Pkt. 2: Ved neste planlagte ettersyn, dog senest innen 10 timers gangtid etter 13.11.86.

Deretter innføres punktet i flyets vedlikeholdsprogram for gjentatt utførelse av kontroll ved hvert 1000 timers ettersyn.

forts:  
13.11.86

71/86

forts;

Anm.: Denne LDP innebærer at Piper SB 825 skal utføres på alle PA-31-300/310 og PA-31-325; uansett serienummer. Dessuten skal tiltakene beskrevet i SB 825 utføres med gjentatte intervall.

Referanse:

LF2N

## |93/86 KONTROLL AV TURBOLADERENS EKSO SRØRTILKOBLING

Påbudet gjelder:

Piper PA-31 og PA-31-325; med serienr. 31-2 t.o.m. 31-8312019  
PA-31-350; " " 31-5001 t.o.m. 31-8452021  
PA-31-350-T1020; " " 31-8253001 t.o.m. 31-8553002

hvor turboladeren er utstyrt med flersegmentkoblinger med følgende delnr. 455-301, 555-376, 555-511, eller 555-366.

Påbudet omfatter:

For å unngå muligheten for brann forårsaket av svikt i turboladerens eksosrørtilkobling, skal kontroll og utskifting utføres i henhold til Piper Service Bulletin nr. 644D, datert 29.5.86, eller senere revisjoner.

Anm.1: Bruk enten lys og forstørrelsesglass (minst 10 X forstørrelse) eller penetrerende væske ved utførelse av de visuelle kontroller foreskrevet i Part I av SB 644D.

Anm.2: Tiltrekkingsmoment for mutrene til eksosrørtilkoblinger med delnr. 455-301 og 555-376, skal for begge være 40-50 in. lbs.

Tid for utførelse:

Innen 10 timers gangtid etter 9.12.86, dersom ikke allerede utført; deretter gjentatte kontroller og utskifting til de tider og intervaller som er beskrevet i SB 644D.

Referanse:

FAA AD 82-16-05

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 80

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

### 194/86 UTSKIFTNING AV AMPEREMETER

#### Påbudet gjelder:

Følgende Piper modeller, unntatt fly med generatorer som leverer 90A:

| MODELL                           | SERIENR.   |
|----------------------------------|--|
| PA-28-150/160 Cherokee           | 28-3378 t.o.m. 28-4377   |
| PA-28-180 Archer                 | 28-3378 t.o.m. 28-7505259 og 28-E13  |
| PA-28-181 Archer II              | 28-7690001 t.o.m. 28-8190279,<br>28-8290017, 28-8290018, 28-8290028,<br>28-8290033, 28-8290034 og 28-8290036 |
| PA-28-235 Cherokee               | 28-10720 t.o.m. 28-7710089 og<br>28-E11  |
| PA-28-236 Dakota                 | 28-7911001 t.o.m. 28-8511020   |
| PA-28-201T Turbo Dakota          | 28-7921001 t.o.m. 28-7921091   |
| PA-28R-180 Arrow I               | 28R-30004 t.o.m. 28R-30481<br>28R-30483 t.o.m. 28R-7130013   |
| PA-28R-200 Arrow II              | 28R-30482, 28R-35001 t.o.m.<br>28R-7635545   |
| PA-28R-201 Arrow III             | 28R-7737001 t.o.m. 28R-7837317   |
| PA-28R-201T Turbo<br>Arrow III   | 28R-7703001 t.o.m. 28R-7803373<br>28R-7918001 t.o.m. 28R-8218026   |
| PA-28RT-201 Arrow IV             | 28R-7931001 t.o.m. 28R-8631006   |
| PA-28RT-201T Turbo<br>Arrow IV   | 32-1 t.o.m. 32-7800008<br>32-40000 t.o.m. 32-7940290   |
| PA-32-260 Cherokee               | 32R-7680001 t.o.m. 32R-7880068   |
| PA-32-300 Cherokee Six           | 32R-7885001 t.o.m. 32R-7985105   |
| PA-32R-300 Lance                 | 32R-7787001 t.o.m. 32R-7987126   |
| PA-32RT-300 Lance II             | 32-8006001 t.o.m. 32-8106087   |
| PA-32RT-300T Turbo<br>Lance II   | 32-8024001 t.o.m. 32-8124030   |
| PA-32-301 Saratoga               | 32R-8013001 t.o.m. 32R-8113094   |
| PA-32-301T Turbo<br>Saratoga     | 32R-8029001 t.o.m. 32R-8129090   |
| PA-32R-301 Saratoga SP           | 34-7570001 t.o.m. 34-8170092   |
| PA-32R-301T Turbo<br>Saratoga SP |  |
| PA-34-200T Seneca II             |  |

#### Påbudet omfatter:

Skift ut eksisterende amperemetre med Ammeter Replacement Kit, Piper delnr. 765-186, i henhold til Piper Service Bulletin nr. 811A, datert 12.5.86, eller senere revisjoner.

forts;  
9.12.86

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

94/86

forts; Anm.: Denne LDP kansellerer og opphever LDP 1/81

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 9.12.86; dersom ikke tidligere utført.

Referanse:

FAA AD 86-17-01

95/86 **UTSKIFTNING AV HYDRAULISKE SLANGER**

Påbudet gjelder:

| MODELL                     | SERIENR.   |
|----------------------------|--|
| PA-23-150/160 Apache       | 23-1 t.o.m. 23-2046  |
| PA-23-235 Apache           | 27-5015 t.o.m. 27-622  |
| PA-23-250 Aztec            | 27-1 t.o.m. 27-8154030   |
| PA-31-300/310/325 Navajo   | 31-5 t.o.m. 31-8312019   |
| PA-31-350 Navajo Chieftain | 31-5001 t.o.m. 31-8452021  |
| PA-31P Pressurized Navajo  | 31P-3 t.o.m. 31P-7730012   |
| PA-31-350 T1020            | 31-8253001 t.o.m. 31-8553002   |
| PA-31P-350 Mojave          | 31P-8414001 t.o.m. 31P-8414050   |
| PA-31T Cheyenne I          | 31T-7400002 t.o.m. 31T-7720069   |
| PA-31T Cheyenne II         | 31T-7820001 t.o.m. 31T-8120104   |
| PA-31T1 Cheyenne I         | 31T-7804001 t.o.m. 31T-8104101   |
| PA-31T1 Cheyenne IA        | 31T-8304001 t.o.m. 31T-1104017   |
| PA-31T2 Cheyenne IIXL      | 31T-8166001 t.o.m. 31T-1166006   |
| PA-31T3 T1040              | 31T-8275001 t.o.m. 31T-8375005,<br>31T-8475001 og 31T-5575001                        |
| PA-42 Cheyenne III         | 42-7800001, 42-7800002,<br>42-7801003, 42-7801004 og<br>42-8001001 t.o.m. 42-8001106 |
| PA-42 Cheyenne IIIA        | 42-8301001, 42-8301002, 42-5501003<br>t.o.m. 42-5501023, 42-5501025                  |

Påbudet omfatter:

For å unngå tap av trykk i det hydrauliske anlegg skal følgende utføres:

Skift ut alle ledninger med Piper delnr. 17766-02 (465-138) (som har glatt gummi-overflate og blå tilkoblingsmutter) med nye med samme delnr. (som har vevd ytterlag og svart tilkoblingsmutter); i samsvar med kriterier og retningslinjer gitt i Piper Service Bulletin nr. 822, datert 2.4.86, eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers gangtid etter 9.12.86; dersom ikke allerede utført.

Referanse:

FAA AD 86-17-07



## 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.

### 19/87 SPREKKONTROLL AV VINGEINNFESTNING

Kansellert 30.06.89

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-28, alle modeller og serienr. (Unntatt; PA-28-236)  
PA-32-260, med serienr. 32-1 t.o.m. 32-7800008  
PA-32-300, med serienr. 32-40000 t.o.m. 32-7840202

#### Påbudet omfatter:

For å unngå vingebrudd som følge av sprekker i nedre innfestning av vingen, skal følgende utføres:

1. Fjern begge vinger i samsvar med Piper Maintenance Manual for aktuell flytype.

**VARSLING:** UTVIS STØRSTE FORSIKTIGHET NÅR FESTEBOLTENE (18 PÅ HVER SIDE) FJERNES OG NÅR NYE MONTERES. BOLTEHULLENE MÅ IKKE RIPES ELLER SKADES PÅ ANNEN MÅTE. IKKE SLÅ UT BOLTENE. NUMMERER HVER BOLT OG HVERT HULL ETERHVERT SOM BOLTENE TAS UT, SLIK AT RIKTIG BOLT KOMMER I RIKTIG HULL VED MONTERING AV VINGENE ETTER UTFØRT KONTROLL. VÆR NØYE MED AT RIKTIG TILTREKKINGSMOMENT BRUKES VED INSTALLASJON AV BOLTENE. DERSOM DET ER BEHOV FOR UTSKIFTNING AV BOLTER MÅ MAN KONTROLLERE AT DE NYE BOLTER HAR KORREKT DELNR. OG KLEMLENGDE. INSTALLASJON AV NYE MUTRE (MS 20365-524C) PÅ BOLTENE I VINGEINNFESTNINGEN ANBEFALES.

2. Kontroller visuelt ved hjelp av forstørrelsesglass (minst 10 X forstørrelse) og ved hjelp av "dye penetrant"-metoden, eller tilsvarende; for sprekker i nedre flens av vingebjelken (wing lower spar cap) fra 5 cm (2") utenfor ytre rad av boltehull i innfestningen til området midt mellom andre og tredje rad av boltehull regnet fra ytre rad.

- a) Dersom ikke sprekker finnes, skal pkt. 3 i denne LDP utføres før første flyging.
- b) Dersom sprekker oppdages, skal vingebjelken eller hele vingen skiftes ut med en luftdyktig enhet, før første flyging.

Anm.: Den nye enheten må også være kontrollert i henhold til denne LDP og funnet i orden.

3. Kontroller vingehuden på oversiden foran hver hovedbjelke, ved vingeroten visuelt for sprekker.

- a) Dersom ingen sprekker finnes kan vingene monteres i samsvar med Piper Maintenance Manual for aktuell flytype.

forts; 10.8.87

19/87  
forts;

b) Dersom sprekker oppdages, skal skaden utbedres i henhold til FAA AC 43.13-1A før vingene monteres i samsvar med Piper Maintenance Manual for aktuell flytype.

4. Meddel resultatet av den utførte kontroll til:

Luftfartsverket  
Avd. for luftfarsinspeksjon  
Norm-/Ingeniørkontoret  
Postboks 18  
1330 OSLO LUFTHAVN

Telefax: (02) 59 34 40 (midlertidig)  
Telefon: (02) 59 34 39 J. Sneltvedt

Meddelelsen som enten kan gis skriftlig eller pr. telefon, skal inneholde følgende opplysninger:

LUFTFARTSVERKET REGISTRERINGSBOKSTAVEN  
NAVN PÅ EIER/BRUKER  
TOTAL GANGTID VED KONTROLLEN  
RESULTAT AV KONTROLLEN

Tid for utførelse:

Pkt. 1, 2 og 3:

For fly med mindre enn 5000 timers total gangtid; 10.8.87:  
Innen 5050 timers total gangtid oppnås.

For fly med 5000 timers gangtid eller mer; 10.8.87:  
Innen 50 timers gantid etter 10.8.87.

Pkt. 4: Innen 7 dager etter utført kontroll.

Referanse:

FAA AD 87-08-08

LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for luftfartsinspeksjon  
Postboks 13, 1333 Oslo lufthavn

Telefon : Oslo (02) 59 33 40  
Tjpr. : CIVILAIR OSLO  
Telefax : 77011 Idel'n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

NOTORISERT LUFT-  
FARTØY

PIPER - 82

Med hjemmel i lov om luftfart av 18. desember 1960 §§ 214 og 43 jfr. egl. res. av 8. desember 1961, litra K og Samferdselsdepartementets  
bemyndigelse av 23. mars 1964 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

### 20/87 KONTROLL AV KOMPONENTER I EKSSYSTEMET

#### Påbudet gjelder:

Følgende modeller og serienumre av Piper (Ted Smith) Aerostar:

#### MODELL:

PA-60-600 (Aerostar 600)  
PA-60-601 (Aerostar 601)  
PA-60-601P (Aerostar 601P)  
PA-60-602P (Aerostar 602P)

#### SERIENR.:

60-0001-003 t.o.m. 60-0933-8161262  
61-0001-004 t.o.m. 61-0880-8162157  
61P-0157-001 t.o.m. 61P-0860-8163455  
62P-0750-8165001 og 62P-0861-8165002  
t.o.m. 62P-0932-8165055 og 60-8265001  
t.o.m. 60-8365021  
60-8423001 t.o.m. 60-8423025

PA-60-700P (Aerostar 700P)

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre lekkasjer i eksosystemet skal Piper Service Bulletin  
nr. 818, datert 25.2.86, eller senere revisjoner utføres.

Ann.: Utførelse av inspeksjonen i Part II, pkt. 8 i SB 818, skal  
foregå ved hjelp av "dye penetrant"-metoden.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid, etter 10.8.87; dersom ikke allerede utført.

#### Referanse:

FAA AD 87-07-09

10.8.87

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

## 139/87 FEILTANKING AV DRIVSTOFF

Påbudet gjelder:

Piper PA-31, PA-31-300, PA-31-325 serienr. 31-1 til og med 31-8312019  
PA-31-350 serienr. 31-5001 til og med 31-8452021  
PA-31-350 (T1020) serienr. 31-8253001 til og med 31-8553002  
PA-31P serienr. 31P-1 til og med 31P-7730012  
PA-31P-350 serienr. 31P-8414001 til og med 31P 8414050  
PA-60-600, PA-60-601, PA-60-601P, PA-60-602P, PA-60-700P; alle serienr.

Påbudet omfatter:

For å unngå motorsvikt som følge av tanking av feil type drivstoff (Jet Fuel), skal påfyllingsåpningene modifiseres i henhold til Piper Service Bulletin nr. 797B, datert 1.9.87, eller senere revisjoner.

Anm.: Denne LDP gjelder ikke PA-23-250 (Aztec F) eller PA-36 (Brave)

Tid for utførelse:

Innen 30.11.88

Referanse:

FAA AD 87-21-01

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 83

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

### 130/88 MODIFIKASJON AV FREMRE BAGASJEROMSDØR

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-34-200 serienr. 34-7250007 til og med 34-7450220  
PA-34-200T serienr. 34-7570001 til og med 34-8170092  
PA-34-220T serienr. 34-8133001 til og med 34-8633031  
og 3433001 til og med 3433088.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at fremre bagasjeromsdør åpner seg under flyging skal følgende utføres:

1. For modell PA-34-200 (serienr. 34-7250001 t.o.m. 34-7450220)  
og modell PA-34-200T (serienr. 34-7570001 t.o.m. 34-7970075,  
34-7970077 t.o.m. 34-7970105,  
34-7970107 t.o.m. 34-7970109  
34-7970111,  
34-7970113 t.o.m. 34-7970117,  
34-7970120, 34-7970121,  
34-7970123 t.o.m. 34-7970135,  
34-7970137, 34-7970141,  
34-7970143, 34-7970145 og  
34-7970164)

skal fremre bagasjeromsdør modifiseres i henhold til instruksjoner gitt i Piper Service Bulletin nr. 633B, del III, datert 20.9.1979.

Anm.: Gjelder ikke fly der LDP 2/80 er utført.

2. For modell PA-34-200 (serienr. 34-7250001 t.o.m. 34-7450220) og  
modell PA-34-200T (serienr. 34-7570001 t.o.m. 34-8070367) skal  
skal fremre bagasjeromsdør modifiseres i henhold til Piper Service  
Bulletin nr. 633B, del IV, datert 3.10.1980, eller senere revisjon.

Anm.: Gjelder ikke fly der LDP 37/81 er utført.

3. Inspiser visuelt, foreta nødvendige reparasjoner og modifiser  
fremre bagasjeromsdør og låsemekanisme på alle berørte fly i henhold  
til Piper Service Bulletin nr. 872, datert 9.11.1987, eller senere  
revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Punkt 1, 2 og 3: Innen 50 flytimer etter 30.8.88.

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.

130/88

forts: Referanse:

FAA AD 88-04-05

Denne LDP annullerer og opphever LDP 2/80 og LDP 37/81.

30.8.88

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

PIPER - 84

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

### 50/88 SPREKKKONTROLL - UNDERSTELL

#### Påbudet gjelder:

Piper:

MODELL

SERIENUMMER

|                          |             |                     |
|--------------------------|-------------|---------------------|
| PA-31-300, -310 og - 325 | 31-8        | t.o.m. 31-8312019.  |
| PA-31-350                | 31-5001     | t.o.m. 31-8452021.  |
| PA-31-350 T-1020         | 31-8253001  | t.o.m. 31-8553002.  |
| PA-31P                   | 31P-2       | t.o.m. 31P-7730012. |
| PA-31P-350               | 31P-8414001 | t.o.m. 31P-8414050. |
| PA-31T                   | 31T-7400002 | t.o.m. 31T-8120104. |
| PA-31T1                  | 31T-7804001 | t.o.m. 31T-1104017. |
| PA-31T2                  | 31T-8166001 | t.o.m. 31T-1166008. |

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at understellet bryter sammen skal følgende tiltak utføres:

1. Visuell inspeksjon av understelletes "Forward side brace" etter sprekker ved å benytte "Fluorecent penetrant" eller "Dye penetrant" metoden i samsvar med instruksjoner gitt i Piper Service Bulletin (SB) No. 845A, datert 9.10.87, eller senere revisjoner av denne.
2. Hvis det under ovenfor nevnte inspeksjon ikke blir funnet sprekker skal inspeksjonen gjentas hver 100. flytime.
3. Hvis det under ovenfor nevnte inspeksjon blir funnet sprekker skal understellets "Forward side brace" skiftes ut med luftdyktig del.

#### Tid for utførelse:

1.a) Fly med gangtid under 1000 flytimer pr. 22.10.88:

Innen 100 flytimer etter oppnådd gangtid på 1000 flytimer.

b) Fly med gangtid over 1000 flytimer pr. 22.10.88:

Innen 100 flytimer etter 22.10.88.

2. Med intervaller ikke overstigende 100 flytimer.

3. Før neste flyging, deretter med intervaller ikke overstigende 100 flytimer.

forts;

22.10.88

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

50/88

forts;

Anm.: De gjentatte inspeksjoner i punkt 2 i denne LDP er ikke lenger nødvendige hvis "Forward side brace" blir skiftet ut med omkonstruert del. Ref. Piper SB No. 845A.

Referanse:

FAA AD 88-05-05

## 193/88 INSPEKSJON AV EKSOSANLEGG

Påbudet gjelder:

Piper PA-60 serien; alle serienummer, som er modifisert i.h.t. Machen Inc. STC No. SA980NM med installasjon av Lycoming Model TIO- eller LTIO-540-J2BD motorer.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig motorbrann under flyging skal følgende tiltak utføres:

- 1.: Inspiser og om nødvendig bytt ut eksosanlegget på begge motorer i samsvar med Machen Inc. Service Bulletin (SB) No. 66-018, datert 5.6.88, eller senere revisjoner av denne.
- 2.: Inspiser og om nødvendig bytt ut oljerørene på begge motorer i samsvar med instruksjoner gitt i Machen Inc. Service Bulletin (SB) No. 66-018, datert 5.6.88, eller senere revisjoner av denne.

Anm.: De gjentatte inspeksjoner i punkt 1 er ikke lenger nødvendige når eksosanlegget er blitt modifisert i samsvar med instruksjoner gitt i Machen Inc. Service Bulletin (SB) No. 66-019, datert 8.1.88, eller senere revisjoner av denne.

Tid for utførelse:

Pkt.1 og 2: Innen 50 flytimer etter 10.1.89, og deretter med intervaller ikke overstigende 100 flytimer.

Referanse:

FAA AD 88-21-05



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

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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 85

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 1984 fastsetter Luftfartsverket følgende forskrift om luftdyktighet.

### 194A/88 VANN I DRIVSTOFF

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250 og PA-E23-250; alle serienummer.

Unntatt herfra er PA-23-250; serienr. 27-7654001 t.o.m 27-8154030.

#### Påbudet omfatter:

For å minske muligheten for at nedbør og/eller vann brukt til vasking skal trenge inn i drivstofftankene skal følgende tiltak utføres:

Inspisér drivstoffsystemets ventilasjons- og dreneringsrør, tanklokk av "Thermos" typen og dekselet over drivstoffpåfyllingene, og hvis installert; begge "Auxiliary" drivstofftanker i samsvar med instruksjoner gitt i Piper Service Bulletin No. 340, datert 24.5.71, eller senere revisjoner av denne. Blir det under inspeksjonen funnet defekter, skal disse utbedres før neste flyging.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført: Innen to måneder etter 5.2.90, og deretter med intervaller ikke overstigende 12 måneder.

#### Referanse:

FAA AD 88-21-07 R1

### 1/89 UTSKIFTING AV SLANGER

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-60-601 serienr. 61-0001-004 t.o.m. 61-0334-111 utstyrt med automatisk "Waste Gate Controller" - Retrofit option 106,

PA-60-601 serienr. 61-0342-112 t.o.m. 61-0880-8162157,

PA-60-601P serienr. 61P-0157-001 t.o.m. 61P-0860-8163455,

PA-60-602P serienr. 62P-0750-8165001 og 62P-0861-8165002 t.o.m 60-8365010,

PA-60-700P serienr. 60-8423001 t.o.m. 60-8423025.

forts;  
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.

1/89

forts; Påbudet omfatter:

For å redusere muligheten for skade på oljetilførselsslengene, skal følgende tiltak utføres:

- 1 : For alle ovenfor nevnte fly, unntatt PA-60-700P (S/N 60-8423001 t.o.m. 60-8423025), skal motorens væskeførende slanger og tilhørende deler skiftes ut og modifiseres i samsvar med instruksjonene i Piper Service Bulletin (SB) No. 761, datert 18.4.83, og Piper SB No. 815, datert 3.1.86.
- 2 : For PA-60-700P (S/N 60-8423001 t.o.m. 60-8423025) skal motorens væskeførende slanger og tilhørende deler skiftes ut og modifiseres i samsvar med instruksjonene i Piper Service Bulletin (SB) No. 815 datert 3.1.86.

Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer etter 15.3.89.

Referanse:

FAA AD 88-25-02

15.3.89

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

PIPER - 86

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

### 14/89 MERKING AV DØRLASER

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-28, PA-32, PA-34 og PA-38; alle versjoner og serienr. med to dørlåser.

#### Påbudet omfatter:

For å sikre at døren skal kunne åpnes fra utsiden av personer uten kjennskap til flytypen, skal følgende merking utføres:

1. Mal begge dørhåndtak røde, bortsett fra der hvor håndtaket faller inn i rød staffering. I slike tilfeller skal kontrastfarge benyttes.
2. Ved håndtaket som sitter under vinduet skal det anbringes en påskrift i kontrastfarge med 2 cm høye bokstaver og følgende tekst:

"DET ER EN LÅS TIL, MIDT OVER VINDUET"

3. Ved håndtaket midt over vinduet skal det anbringes en krum pil med påskriften "ÅPNER" i kontrastfarge. Likeledes skal det anbringes en påskrift i kontrastfarge og med 2 cm høye bokstaver i låsens nærhet, med følgende ordlyd:

"DET ER EN LÅS TIL, I BAKKANT UNDER VINDUET"

Dette gjelder ikke PA-38, hvor følgende ordlyd skal benyttes:

"DET ER EN LÅS TIL, UNDER VINDUET"

4. Kontroller at merkingen er tydelig og gjennoppfrisk ved behov.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 24/70.

#### Tid for utførelse:

- 1., 2. og 3.: Ved første gangs utstedelse av luftdyktighetsbevis
- 4.: Ved hver årlige ettersyn

#### Referanse:

LF2N

15.3.89

**MERK!**

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

## 19/89 MODIFIKASJON AV KABINDØR

Påbudet gjelder:

Alle fly i Piper PA-60 serien

Påbudet omfatter:

For å hindre utilsiktet åpning av øvre kabindør under flyging, skal følgende utføres:

1. Kontroller kabindørens rigging i henhold til Piper Maintenance Manual (P/N 761 732), Revision IR860920, datert 20.9.86. Dersom uoverensstemmelse forekommer skal omrigging foretas før første flyging.
2. Installer "Placards" i henhold til Piper Service Bulletin 600-74, datert 3.7.78.
3. Modifiser dørens låsesystem ved å installere et "Door Ajar Warning Kit" som foreskrevet i et av følgende underlag:
  - a) Piper Service Letter 980, datert 7.2.85, eller
  - b) FAA STC SA1327G1, utstedt til Air Continental, Inc., og som spesifiserer Kit No. 10001 (ingen revisjon), datert 6.6.88 (gjelder PA-60 600/601)

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 10.5.89; dersom ikke allerede utført.

Referanse:

FAA AD 89-03-04

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

PIPER - 87

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.

### 001/90 INSTALLASJON AV BRANNVARSLINGSSYSTEM

#### Påbudet gjelder:

Piper (Ted Smith) : PA-60-600; kun fly med turbocharger.  
Aerostar) PA-60-601, -601P, -602P og -700P; alle serienr.  
samt  
Ted Smith Aerostar modell: 600 (kun turbocharged),  
601, 601A, 601B og 601P; alle serienr.

#### Påbudet omfatter:

Svikt i turboladerens "Exhaust Tailpipe Assembly" forårsaker overoppheting og brann i nacellen og bak brannveggen. Dette resulterer i svekkelse og svikt i vingestrukturen.

For å unngå mulig overoppheting og brann skal følgende utføres:

1. Installer Piper "Engine Fire Detection Kit", Piper P/N 764-158, i samsvar med instruksjoner gitt i Piper Service Bulletin (SB) No. 920, Part II, datert 7.8.1989, eller senere revisjoner av denne. Revider flyets "Airplane Flight Manual/Pilot's Operating Handbook" ved å sette inn tillegget som blir levert med det ovenfor nevnte "Kit".
2. Utfør de inspeksjoner og reinstallasjon av "Exhaust Tailpipe Assembly" som spesifisert i Part I i ovenfor nevnte SB. Dersom uregelmessigheter blir funnet, skal disse utbedres i samsvar med ovenfor nevnte SB, eller relevant Piper Maintenance Manual.

#### Tid for utførelse:

Før første flyging etter 10.05.90.

#### Referanse:

FAA EAD 90-01-02

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 ved.

1055/90

## KONTROLL AV SIDEROR

Kansellert / opphevet av LDP 92-01-

Påbudet gjelder:

Piper: PA-34-200; serienummer 34-7250001 t.o.m 34-7250220,  
PA-34-200T; serienummer 34-7570001 t.o.m 34-8170092,  
PA-34-220T, serienummer 34-8133001 t.o.m 34-8533012,

Påbudet omfatter:

For å hindre tap av siderorseffekt skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en visuell kontroll av siderorets sektor, siderorets "Torque-tube", innfesting og festemateriell på alle PA-34-200, PA-34-200T og PA-34-220T modeller.
2. Skift ut aluminium "Fitting", P/N 96319-00V, med stål "Fitting" P/N 96319-802, og andre deler etter behov som spesifisert i Piper Service Bulletin (SB) No. 899, datert 10. februar 1989, eller senere revisjoner av denne.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 50 driftstimer eller 12 kalendermåneder etter 08.10.90, det som kommer først.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 43/81 PIPER - 62

Referanse:

FAA AD 90-17-04

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

PIPER - 88

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.

### 063/90 MODIFIKASJON AV HOVEDUNDERSTELL

Påbudet gjelder:

Piper: PA-38-112; alle serienummer.

Påbudet omfatter:

For å unngå at innfestingen for understellet løsner, skal tiltak som beskrevet i Piper Service Bulletin 673B, datert 2.10.86, utføres.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 100 flytimer etter 08.10.90.

Referanse:

FAA AD 90-19-03

### 1079/90 MODIFIKASJON AV DRIVSTOFFSYSTEM

Påbudet gjelder:

Piper: PA23, PA23-150, PA23-160; serienr. 23-1 t.o.m. 23-2046,  
PA23-235; serienr. 27-505 t.o.m. 27-622,  
PA23-250, PA23-250(6); serienr. 27-1 t.o.m. 27-7405476 og  
27-7554001 t.o.m. 27-8154030.

Påbudet omfatter:

For å minske muligheten for uren gange og motorbortfall forårsaket av vann i drivstoffet, skal følgende tiltak utføres:

1. For PA23, PA23-150, PA23-160:

1.1 Instruksjonene i Piper Service Bulletin (SB) No. 827A "Part I", datert 4.11.88, skal innlemmes i "Owner's Handbook" og/eller "Pilot's Operating Manual".

1.2 Modifiser flyet ved å installere Piper Dual-Fuel Drain Kit, delnr. (P/N) 765-363, i samsvar med instruksjoner gitt i "Part II" i Piper SB No. 827A, datert 4.11.88.

forts;  
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.

|079/90

forts;

- 1.3 Modifiser flyet ved å installere Piper "Fuel Tank Wedge Kit", P/N 599-367, i samsvar med instruksjoner gitt i "Part I" i Piper SB No. 932A, datert 30.8.90.
2. Modellene PA23-235, PA23-250, PA23-250(6) som er utstyrt med tanker uten skvalpeskott, skal modifiseres ved å installere Piper "Fuel Tank Wedge Kit", P/N 599-367, i samsvar med instruksjoner gitt i "Part I" i Piper SB No. 932A, datert 30.8.90.
3. Modellene PA23-250 og PA 23-250(6) som er utstyrt med tanker med skvalpeskott skal modifiseres ved å installere større "Fuel Bowls", P/N 8983-009 eller 89483-010, i samsvar med instruksjoner gitt i "Part II" i Piper SB No. 932A, datert 30.8.90.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Frist for utførelse av denne LDP er inntil videre opphevet.

Referanse:

FAA AD 90-23-18 R1



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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 89

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.

### 92-032 KONTROLL AV SIDEROR

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-34-200 med serienr. 34-7250001 t.o.m. 34-7450220  
PA-34-200T med serienr. 34-7570001 t.o.m. 34-8170092  
PA-34-220T med serienr. 34-8133001 t.o.m. 34-8533012

#### Påbudet omfatter:

For å hindre tap av siderorskontrollen som følge av svikt i "torque tube fitting" skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller om siderorets "torque tube fitting" er av stål eller aluminium.
  - a) Dersom delen er av stål skal den kontrolleres for korrekt innfestning og moment på boltene. Dersom ikke innfestning og/eller moment er korrekt skal delen festes og moment korrigeres i henhold til Piper Service Bulletin 899, datert 10.2.89, før første flyging.
  - b) Dersom delen er i aluminium skal denne skiftes ut med del av stål, før første flyging, i henhold til Piper SB 899.
2. Dersom "torque tube fitting" i stål er bestilt, men ikke tilgjengelig, kan flyet fortsatt opereres dersom følgende tiltak utføres før første flyging:
  - a) Foreta visuell korrosjonskontroll av aluminiumsdelen. Dersom tegn til korrosjon blir funnet skal delen tas av og korrosjonen utbedres i henhold til FAA AC 43-13.1A.
  - b) Foreta sprekkekontroll ved hjelp av "dye penetrant"-metoden. Dersom sprekker blir funnet skal delen skiftes ut med aluminiumsdel uten sprekker eller korrosjon, før første flyging.
3. For fly som tillates operert etter pkt. 2 i denne LDP og som har godkjent "torque tube fitting" etter kontrollene i pkt. 2 a) og b), gjelder følgende gjentatte kontroller inntil del av stål installeres:
  - a) Foreta visuell kontroll for korrekt innfestning, tegn til korrosjon og/eller sprekker. Inkorrekt innfestning skal rettes i henhold til Piper SB 899. Tegn på korrosjon skal utbedres i henhold til FAA AC 43-13.1A. Skift ut deler med sprekker før første flyging.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 055/90.

20.05.92

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

**Tid for utførelse:**

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 8.10.90 (gyldighetsdato for LDP 055/90).

Pkt. 3 a): Gjentatte kontroller med 50 timers mellomrom.

**Referanse:**

FAA AD 92-08-04

20.05.92 (

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

PIPER - 90

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.

### 92-046A KONTROLL OG UTSKIFTNING AV VINGESTAG

Påbudet gjelder:

#### Gruppe 1 - Service Bulletin 528D:

|   |              |                        |
|---|--------------|------------------------|
| Piper J-2 Cub serie                               | med serienr. | 500 t.o.m. 1975        |
| J-3, NE-1, L-4 Cub                                | --"--        | ALLE                   |
| J-4 Coupe serie                                   | --"--        | 4-401 t.o.m. 4-1649    |
| J-5, J-5C, L-14, AE-1, HE-1,<br>Cub Cruiser serie | --"--        | 5-1 t.o.m. 5-1389      |
| PA-11 Cub Special serie                           | --"--        | 11-1 t.o.m. 11-1678    |
| PA-12 Super Cruiser serie                         | --"--        | 12-1 t.o.m. 12-4036    |
| PA-14 Family Cruiser                              | --"--        | 14-1 t.o.m. 14-523     |
| PA-15 Vagabond                                    | --"--        | 15-1 t.o.m. 15-388     |
| PA-16 Clipper                                     | --"--        | 16-1 t.o.m. 16-736     |
| PA-17 Vagabond                                    | --"--        | 17-1 t.o.m. 17-215     |
| PA-20 Pacer serie                                 | --"--        | 20-1 t.o.m. 20-1121    |
| PA-22 Tri-Pacer/Colt serie                        | --"--        | 22-1 t.o.m. 22-9848    |
| PA-25 Pawnee serie                                | --"--        | 25-1 t.o.m. 25-8156024 |

#### Gruppe 2 - Service Bulletin 910A:

|  |              |                        |
|--|--------------|------------------------|
| Piper PA-18/18A Super Cub serie  | med serienr. | 18-1 t.o.m. 18-8309025 |
| (Inkludert alle serienr.<br>L-21A, L21B & L18, sjø-<br>landbruks- og militærversjoner) | --"--        | 1809001 t.o.m. 1809032 |
| PA- 19 Super Cub   | --"--        | 1809034 t.o.m. 1809040 |
|  | --"--        | 19-1, 19-2 og 19-3     |

Påbudet omfatter:

For å hindre alvorlig svekkelse av vingestagene som følge av korrosjon skal følgende utføres:

1. Demonter vingestagene i henhold til relevant vedlikeholdshåndbok og utfør enten pkt. 1.1, 1.2, 1.3 eller 1.4 i denne LDP.

- 1.1 Kontroller vingestagene for korrosjon i samsvar med Piper Service Bulletin 528D, datert 19.10.90, eller 910A, datert 10.10.89. 01.04.94

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

*Anm.: Luftfartsverket godkjenner korrosjonskontroll ved hjelp av røntgen eller boroskop. Den som skal utføre kontrollen skal ha spesiell godkjenning fra Luftfartsverket. Røntgenkontroll kan utføres uten at stagene demonteres.*

1.1.1 Dersom korrosjon ikke finnes, skal gjentatte kontroller utføres hvert 2. kalenderår.

1.1.2 Ved funn av korrosjon, skal pkt. 1.2, 1.3 eller 1.4 utføres før videre flyging.

1.1.3 Dersom det har vært boret hull i hermetisk lukkede (sealed) stag for å feste dørklips e.l, skal vingestagene kontrolleres ved intervall ikke overstigende 2 kalenderår.

1.2 Installer vingestag med "Original Equipment Manufacturer" (OEM) delnummer, eller tilsvarende FAA godkjente vingestag som er kontrollerte og funnet luftdyktige. Deretter skal disse vingestagene kontrolleres som angitt i pkt. 1. i denne LDP.

1.3 Installer nye hermetisk lukkede (sealed) vingestag (partnummer som angitt i Piper SB Nr. 528D eller Piper SB Nr. 910A) eller tilsvarende Univair FAA "Parts Manufacturer Approved" (PMA) enheter på hver vinge.

*Anm.: Disse nye hermetisk lukkede (sealed) vingestag enheter består av både et hermetisk lukket (sealed) stag og en omkonstruert gaffel.*

1.4. Installer F. Atlee Dodge vingestag i samsvar med FAA Supplemental Type Certificate (STC) SA4635NM, og kontroller vingestagene som angitt under pkt. 1.1 i denne LDP.

2. Demonter vingestagenes gaffler og utfør et av følgende tiltak:

2.1 Kontroller vingestagenes gaffler ved hjelp av godkjente magnetiske prosedyrer.

2.1.1 Dersom sprekker ikke finnes, skal gjentatte kontroller utføres hver 500 flytime, og vingestagene skal skiftes ut i henhold til følgende:

- a) Dersom luftfartøyet er eller har vært utstyrt med flottører, innen oppnådde 1000 flytimer.
- b) Dersom luftfartøyet aldri har vært utstyrt med flottører, innen oppnådde 2000 flytimer.

2.1.2 Erstatningsdeler skal ha det samme delnummer som den eksisterende del og skal være fabrikkert med valsete gjenger eller tilsvarende FAA

01.04.94

## 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.

godkjent del. Gaffler hvor gjengene er fremstilt med sponkskjærende bearbeiding tillates ikke anvendt.

2.1.3 Dersom sprekker blir funnet, skal gaffler installeres før videre flyging i samsvar med pkt. 2.2, 2.3 eller 2.4 i denne LDP.

2.2 Installer gaffler som er kontrollert og funnet luftdyktige og som har OEM delnummer. Deretter skal vingestagene kontrolleres ved hjelp av godkjente magnetiske prosedyrer ved de intervall som er beskrevet i pkt. 2.1 i denne LDP.

2.3 Installer nye hermetisk lukkede (sealed) vingestag (delnr. beskrevet i Piper SB Nr. 528D eller Piper SB Nr. 910A) eller Univair FAA PMA vingestag enheter på hver vinge. Installasjon av disse enheter kan være utført i henhold til pkt. 1.3 i denne LDP.

2.4 Installer F. Atlee Dodge vingestag-gaffler i henhold til FAA STC SA4635NM.

*Anm.: Utførelse av pkt. 1.3 og 2.3 medfører at de gjentatte kontrollene beskrevet i denne LDP ikke lenger er påkrevd.*

*Anm.: Utførelse av pkt. 2.4 medfører at de gjentatte kontrollene beskrevet under pkt. 2.1 ikke lenger er påkrevd.*

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 28/80.*

### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Pkt.1: Innen 30 dager etter 01.04.94, eller senest innen 2 år etter utført kontroll i samsvar med LDP 92-046.

Pkt.2: Innen 100 flytimer etter 01.04.94.

### Referanse:

FAA AD 93-10-06.

01.04.94

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

GAU

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER - 91

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.

### 92-054 REVISJON AV OWNERS HANDBOOK OG PILOTS OPERATING MANUAL

#### Påbudet gjelder:

Piper: PA23-150 og PA23-160; serienr. 23-1 t.o.m. 23-2046 som ikke er modifisert med installasjon av dobbelt dreneringskit P/N 765-363, i samsvar med anvisningene i PIPER SB Nr. 827A, Part II.

#### Påbudet omfatter:

For å minske muligheten for uren gange og motorbortfall forårsaket av vann i drivstoffet, skal følgende tiltak utføres:

1. Punktene 1 til og med 5 i Aircraft Systems Operating Instructions som er beskrevet i Part I i Piper Service Bulletin (SB) Nr. 827A, datert 04.11.88, eller senere revisjoner, skal innlemmes i luftfartøyets "Owners Handbook" og "Pilots Operating Manual".

*Anm.:* Punktene 6 og 7 i Handling and Servicing instruksjonene som beskrevet i Part I i Piper SB Nr. 827A, datert 04.11.88, dekkes av LDP 94A/88.

*Anm.:* Dersom vann blir funnet i større mengder enn en teskje under preflight dreneringstesten, anbefales det at dreneringsprosedyrene gjentas etter at vingene er beveget opp og ned noen ganger eller at luftfartøyet er satt i en "nose down" posisjon. Dersom det fremdeles blir funnet vann i drivstoffet anbefales drenering og inspeksjon av drivstofftankene.

*Anm.:* Denne LDP opphever og erstatter LDP 079/90.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 180 kalenderdager etter 20.08.92.

#### Referanse:

FAA AD 92-13-04.

20.08.92

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

---

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



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

PIPER -92

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.

### 92-055 INSPEKSJON AV NESEHJUL

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft corp.: PA-34-200 serienummer: 34-7250001 til og med 34-7450220  
PA-34-200T 34-7570001 til og med 34-8170092

#### Påbudet omfatter

For å hindre problemer under landingsoperasjoner på grunn av at nesehjulet ikke går helt ut, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller nesehjulets "centering spring" og undersøk om det er en clevis- eller en bolt med sekskanthode som er installert.
2. Dersom clevis bolt (P/N) 400-910 er installert, kontroller at den er korrekt installert i henhold til punkt 2 under kapitlet INSTRUCTIONS og skisse "A" i Piper Service Bulletin (SB) Nr. 893, datert 11.10.88, eller senere revisjoner.
  - 2.1 Dersom bolten er korrekt installert, monter skilt P/N 582-943 i henhold til punkt 2 under kapitlet INSTRUCTIONS i Piper SB Nr. 893, datert 11.10.88, eller senere revisjoner.
  - 2.2 Dersom bolten ikke er korrekt installert, demonter og installer clevis bolt i henhold til punktene 3 til og med 6 under kapitlet INSTRUCTIONS i Piper SB Nr. 893, datert 11.10.88, eller senere revisjoner. Monter skilt P/N 582-943 i henhold til punkt 6(C) under kapitlet INSTRUCTIONS i Piper SB Nr. 893, datert 11.10.88.
3. Dersom en installert hex- eller clevis bolt ikke er merket med P/N 400-910, skal denne byttes ut med en clevis bolt P/N 400-910 i henhold til punktene 3 til og med 6 under kapitlet INSTRUCTIONS i Piper SB Nr. 893, datert 11.10.88, eller senere revisjoner. Monter skilt P/N 582-943 i henhold til punkt 6(C) under kapitlet INSTRUCTIONS i Piper SB Nr. 893, datert 11.10.92, eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 100 flytimer etter 20.08.92.

#### Referanse:

FAA AD 92-13-05.

20.08.92

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

---

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

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
PIPER - 93

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.

### 93-006 KONTROLL/UTSKIFTING AV MOTORENS DEFLEKTORPLATER

#### Påbudet gjelder:

Piper: PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr.: 31-2 t.o.m. 31-8012089.  
PA-31-350 med serienr.: 31-5001 t.o.m. 31-8052199

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre høye motortemperaturer på grunn av at motorens deflektorplater ikke tetter skikkelig, skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en visuell inspeksjon av deflektorplatene i luftinntak og inspeksjonsluker og kontroller at disse er i korrekt posisjon.
2. Dersom deflektorplatene ikke står i korrekt posisjon skal et av følgende tiltak utføres:
  - a) Utfør en forsterkning av deflektorplatene i samsvar med Piper Service Bulletin (SB) No. 693, datert 28.07.80.
  - b) Installer tykkere deflektorplater i samsvar med Piper Kit 764 093, som beskrevet i Piper Service Letter 875, datert 11.05.81.

*Anm.: Utførelse av pkt. 2.a) eller 2 b) medfører ikke fritak fra de repetitive inspeksjoner krevd i denne forskrift.*

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 97/80.*

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

1. Innen 50 flytimer etter 01.02.93.
2. Repetitive inspeksjoner ikke overstigende 50 flytimer.

#### Referanse:

FAA AD 92-26-02.

01.02.93

# 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 : 22 94 20 00  
Telefax : 22 94 23 91  
Tigr. : CIVILAIR OSLO  
Teleks : 71032 enfb n



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 94

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

### 93-010 FARGEKODING AV BALANSERORKABEL OG RORFLYNDRE

**Påbudet gjelder:**

Piper: Alle PA-31 modeller.

**Påbudet omfatter:**

For å hindre feilkobling av balanserorets kontrollsystem, skal følgende tiltak utføres:

Ved hjelp av rød lakkfarge, skal balanserorkabelen og enden av rorflyndren til begge balanserorsystem fargekodes i samsvar med figuren tilhørende denne LDP.

**Tid for utførelse:**

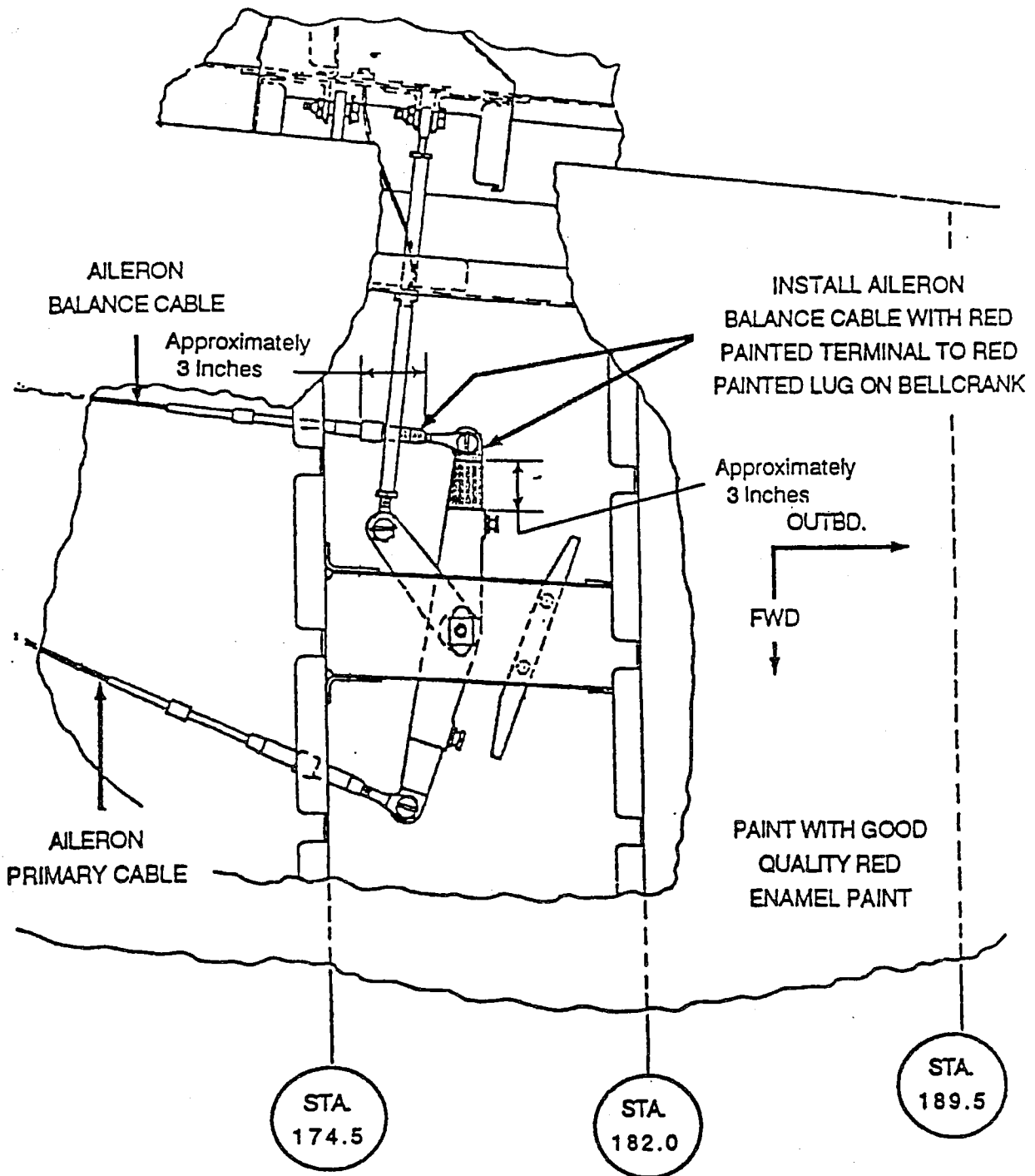
Neste gang balanserorkablene blir demontert, men ikke senere enn 12 kalendermåneder etter 01.02.93.

**Referanse:**

FAA AD 92-27-05.

01.02.93

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD



VIEW LOOKING THRU TOP WING SKIN (LEFT WING)  
RIGHT WING OPPOSITE

**MERK!** For at angjeldende flymaterieel 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  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Teleks : 71032 enfb n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
PIPER - 95

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.

### 93-030 KONTROLL/UTSKIFTING AV MOTORENS DEFLEKTORPLATER

#### Påbudet gjelder:

Piper: PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr.: 31-2 t.o.m. 31-8012089.  
PA-31-350 med serienr.: 31-5001 t.o.m. 31-8052199

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre høye motortemperaturer på grunn av at motorens deflektorplater ikke tetter skikkelig, skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en visuell inspeksjon av deflektorplatene i luftinntak og inspeksjonsluker og kontroller at disse er i korrekt posisjon.
2. Dersom deflektorplatene ikke står i korrekt posisjon skal et av følgende tiltak utføres før videre flyging:
  - a) Utfør en forsterkning av deflektorplatene i samsvar med Piper Service Bulletin (SB) No. 693, datert 28.07.80. Deretter skal den visuelle inspeksjonen krevd under pkt. 1 i denne LDP gjentas med intervaller ikke overstigende 50 timer, eller;
  - b) Installer tykkere deflektorplater i samsvar med Piper Kit 764 093, som beskrevet i Piper Service Letter 875, datert 11.05.81. Deretter skal den visuelle inspeksjonen krevd under pkt. 1 i denne LDP gjentas med intervaller ikke overstigende 100 timer.
3. Dersom deflektorplatene står i korrekt posisjon, skal et av følgende tiltak utføres:
  - a) Gjenta inspeksjonen beskrevet i punkt 1 i denne LDP med intervaller ikke overstigende 50 flytimer, eller;
  - b) Installer tykkere deflektorplater i samsvar med Piper Kit 764 093, som beskrevet i Piper Service Letter 875, datert 11.05.81. Deretter skal den visuelle inspeksjonen krevd under pkt. 1 i denne LDP gjentas med intervaller ikke overstigende 100 timer.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-006.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

1. Innen 50 flytimer etter 01.04.93.
2. Før videre flyging.
3. Innen 50 flytimer etter 01.04.93.

01.04.93

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

**Referanse:**

FAA AD 93-02-13.

01.04.93

---

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



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 96

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.

### 93-045 KONTROLL/MODIFIKASJON AV NESEHJUL

#### Påbudet gjelder:

| <u>Piper:</u> | <u>Modell:</u> | <u>Serienummer:</u>   |
|---------------|----------------|---|
|               | PA-32R-300     | 32R-7680001 t.o.m. 32R-7880068                              |
|               | PA-32RT-300    | 32R-7885001 t.o.m. 32R-7985105                              |
|               | PA-32RT-300T   | 32R-7887001 t.o.m. 32R-7987126                              |
|               | PA32R-301      | 32R-8013001 t.o.m. 32R-8613005<br>og 3213001 t.o.m. 3213037 |
|               | PA-32R-310T    | 32R-8029001 t.o.m. 32R-8629006<br>og 3229001 t.o.m. 3229003 |

#### Påbudet omfatter:

For å sikre korrekt inn- og utsetting av nesehjulet, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller motorbukken i samsvar med Piper Service Bulletin (SB) No. 955, datert 03.03.92, og reparer eventuelle sprekker i samsvar med forannevnte SB før videre flyging.
2. Modifiser flyskrogstruktur samt forsterk nesehjul og motorbukkens festeområde i samsvar med instruksjoner beskrevet i Engine Mount Drag Link Installation Kit, Piper Part No. 766-252 (turbocharged modeller), eller Engine Mount Drag Link Installation Kit, Piper Part No. 766-253 (for vanlig aspirerte modeller). Piper SB No. 955, datert 01.03.92, refererer til forannevnte kits.
3. Kontroller nesehjulets "actuator attachment bracket" for korrekte nagledimensjoner i samsvar med Part III i Piper SB No. 955, datert 03.03.92. Dersom nagler blir funnet å ikke tilfredstille de dimensjoner beskrevet i Piper SB No. 955, skal nesehjulets "actuator attachment brackets" forsterkes i samsvar med forannevnte Service informasjon.
4. Dersom deler som er nødvendige for å utføre modifikasjonen spesifisert under pkt. 2 i denne LDP er bestilt men ikke er tilgjengelige fra fabrikanten, skal pkt. 1 i denne LDP utføres med intervaller ikke overstigende 100 flytimer til delene er levert.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 01.06.93.

#### Referanse:

FAA AD 93-05-10.

01.06.93

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

---

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
PIPER - 97

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.

### 93-046 UTSKIFTING AV STRØMPER TIL DRIVSTOFFSLANGE

#### Påbudet gjelder:

Piper PA-23-150, PA-23-160 PA-23-235 og PA-23-250 (alle serienummer) som har Met-Co-Aire (MCA) 48-gallon vingetanker installert i samsvar med Supplemental Type Certificate SA1480WE.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre brennstofflekkasje, skal alle Parker "Push-Lok" fleksible strømpes, MCA P/N 11059-4 eller Parker-Hannifin P/N 801-6/250PSI, byttes ut med Stratoflex strømpe MCA P/N 11059-10 eller Parker-Hannifin P/N 130001-6S-0154, i samsvar med Met-Co-Aire Service Bulletin Nr. 23-001, datert juli 1992.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 01.06.93.

#### Referanse:

FAA AD 93-06-02.

01.06.93

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

## 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.

### 93-083 KORROSJONSKONTROLL AV FREMRE VINGEFESTE

#### Påbudet gjelder:

Piper modell PA25 (PA25-150), PA25-235 og PA25-260; alle serienummer.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre separasjon av vingen fra flykroppen under flyging på grunn av at fremre vingefeste (wing forward spar fuselage attachment assembly) er sprukket eller korrodert, skal følgende tiltak utføres:

1. Gjør tilgang til høyre og venstre vingefeste ved å fjerne skruene som holder vingebekledningen. På senere modeller demonter "wing fillet" ved å fjerne skruene i bakkant, over og under, og ta av vingebekledningen (Fig. 1).
2. Gjør grundig rent i området rundt fremre vingefeste med (bare) vann og lufttørk deretter området. Bruk av løsningsmiddel er ikke tillatt.

*Anm.: Alle forholdsregler av menneskelige og miljømessige hensyn skal tas ved behandling av avfall.*

3. Fjern vingens festebolter og kontroller den rørformede festegruppe i fremre vingebjelke for sprekke- og korrosjonsskader. Fjern all lakk som bobler opp eller flaker av. Reparer eller skift ut skadede deler i den rørformede festegruppen med luftdyktige deler i samsvar med FAA AC 43-13-1A, Acceptable Methods, Techniques, Practices - Aircraft Inspection and Repair.
4. Utfør korrosjonskontroll av fremre vingefeste "attach fitting assembly", P/N 61005-0 (front spar fitting assembly) og 61006-0 (front spar fitting) for modell PA-25-150; og P/N 64412-0 (front spar fitting assembly) og 64003-0 (front spar fitting) for modell PA-25-235 og PA-25-260. Dersom tegn til korrosjon oppdages skal fremre vingefestes rørformede festegruppe skiftes ut i samsvar med FAA AC 43-13-1A samt prosedyren beskrevet nedenfor, før videre flyging.
  - 4.1 Sørg for oppretting av skroget i samsvar med hensiktsmessig bruk av jigg i h.h.t FAA AC 43-13-1A.
  - 4.2 Del av de rørformede detaljene som spesifisert i Fig. 2, samt Fig. 3a og 3b, 4a og 4b, eller 5a og 5b; det som gjelder.
  - 4.3 Forarbeid en ny rørformet festegruppe ved å benytte gjeldende delnummer det refereres til i Fig. 3b, 4b, eller 5b; og
  - 4.4 Skjøt den nye rørformede festegruppen inn i skrogets ramme.

*Anm.: Indre og ytre festeområder er svært utsatt for korrosjon, derfor må kontroll av disse områder utføres med stor nøyaktighet.*

01.12.93

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

5. Utfør sprekkekontroll av fremre vingefeste "attach fitting assembly" med dye penetrant. Dersom sprekker oppdages skal fremre vingefestes rørformede festegruppe skiftes ut i samsvar med FAA AD 43-13-1A samt prosedyren beskrevet nedenfor, før videre flyging.
  - 5.1 Sørg for oppretting av skroget ved bruk av jiggen i h.h.t FAA AC 43-13-1A.
  - 5.2 Del av de rørformede detaljene som spesifisert i Fig. 2, samt Fig. 3a og 3b, 4a og 4b, eller 5a og 5b; det som gjelder.
  - 5.3 Forarbeid en ny rørformet festegruppe ved å benytte gjeldende delnummer det refereres til i Fig. 3b, 4b, eller 5b; og
  - 5.4 Skjõt den nye rørformede festegruppen inn i skrogets ramme.
6. Deler som skiftes ut i h.h.t de krav som er beskrevet i denne LDP skal være av de deler som er spesifisert i Fig. 3a og 3b, 4a og 4b, eller 5a og 5b.
7. Bruk primer, samt lakker alle områder hvor deler har blitt skiftet ut eller områder der lakk er fjernet på grunn av bobler eller avflaking. Benytt epoxy lakk og primer. Etter at lakken er herdet foreta rustbehandling av hele området.
8. Installer alle deler som ble demontert.

**Tid for utførelse:**

Dersom ikke allerede utført:

Innen 01.01.94.

**Referanse:**

FAA Emergency AD 93-21-12.

01.12.93

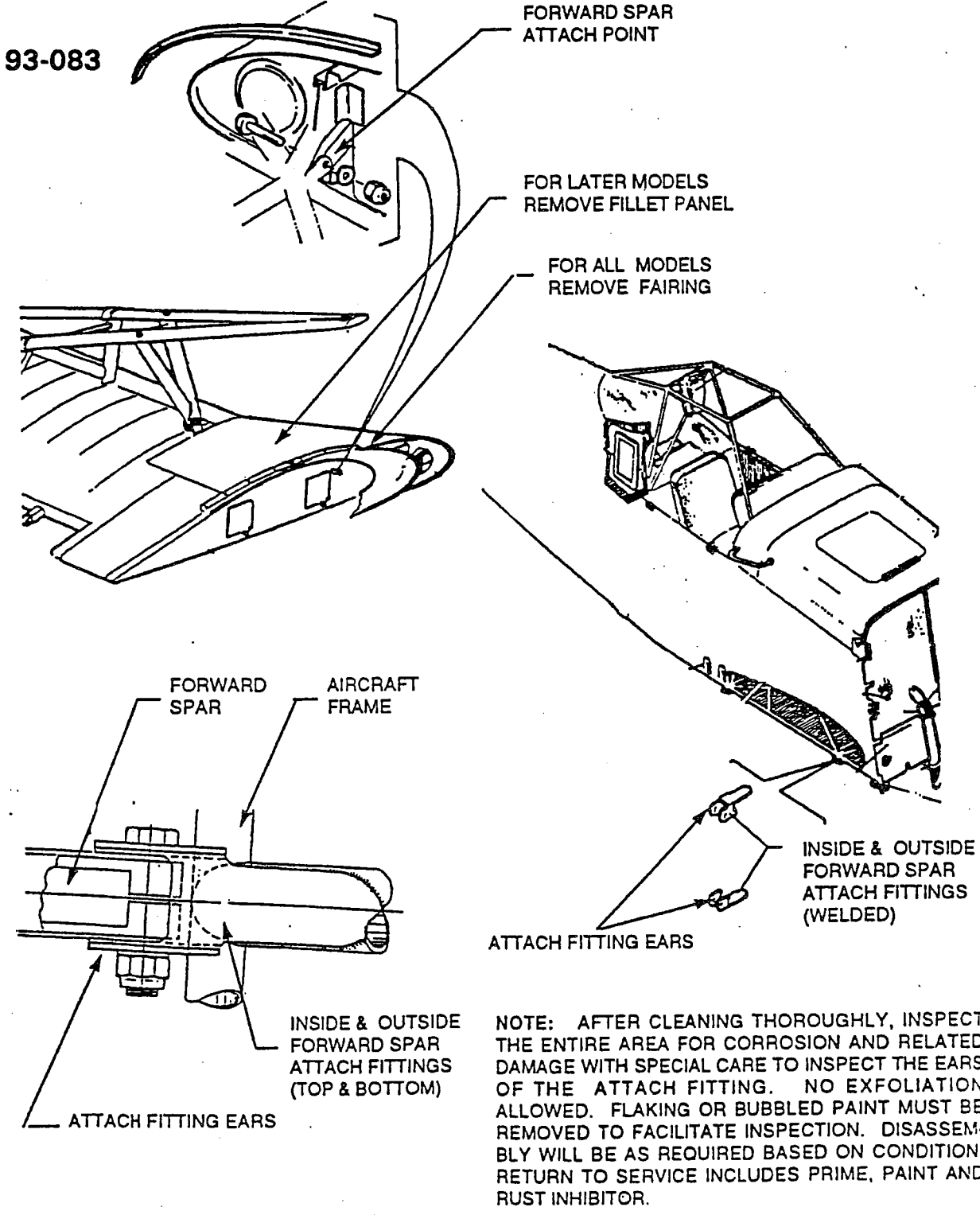
**LUFTFARTSVERKET**  
 Hovedadministrasjonen  
 Luftfartstilsynet  
 Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo  
 Telefon : 22 84 20 00  
 Telefaks : 22 84 23 91  
 Tlf. : CIVILAR OSLO  
 Telex : 71032 enfb n



# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

**MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY**  
  
**PIPER - 99**

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.



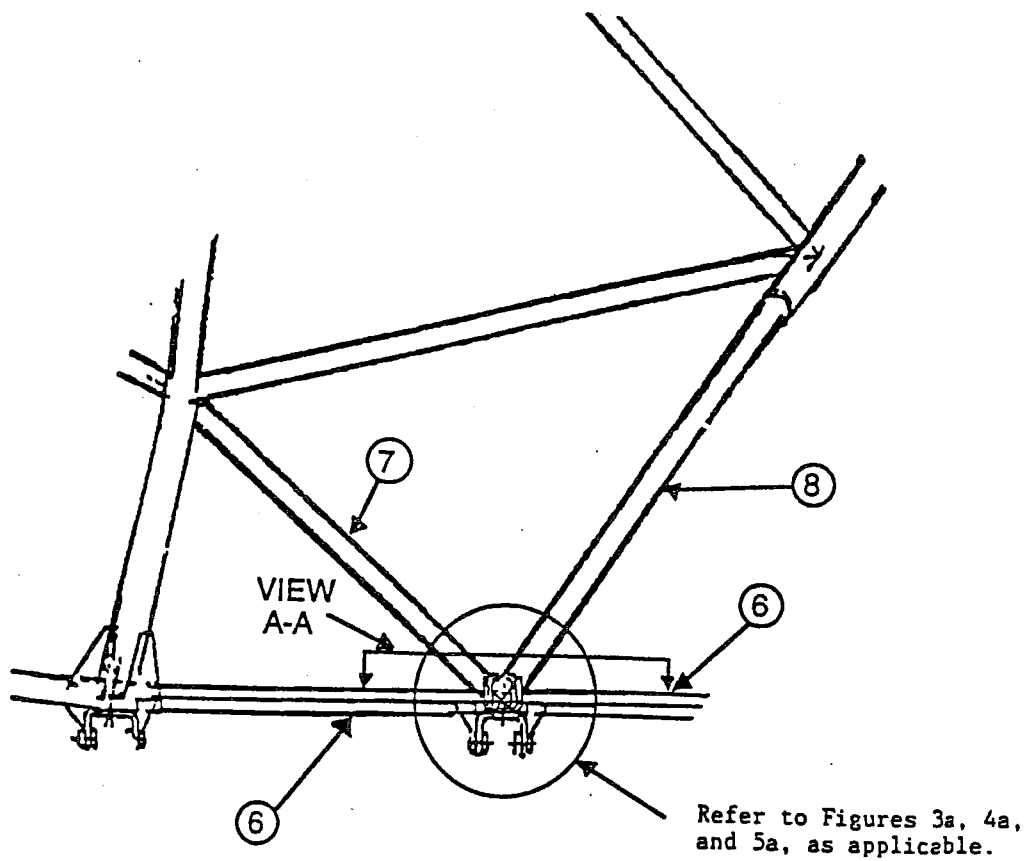
FIGUR 1

01.12.93

**MERK!** For at angjeldende flymaterieel 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

PA-25  
Side View of the Front Wing Fitting  
and Landing Gear Fittings



FIGUR . 2

01.12.93



**LUFTFARTSVERKET**  
 Hovedadministrasjonen  
 Luftfarteinspeksjonen  
 Postboks 8124 Dep., 0032 Oslo  
 Telefon : 22 94 20 00  
 Telefax : 22 94 23 81  
 Tlf. : CIVILAIR OSLO  
 Telex : 71032 enfb n



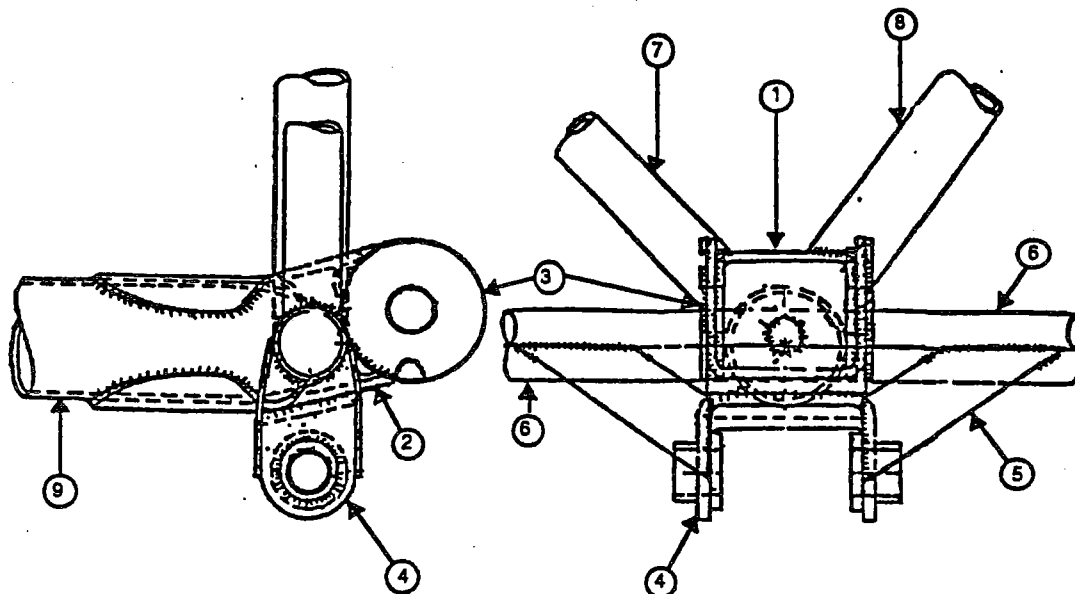
# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

**MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY**  
  
**PIPER - 100**

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.

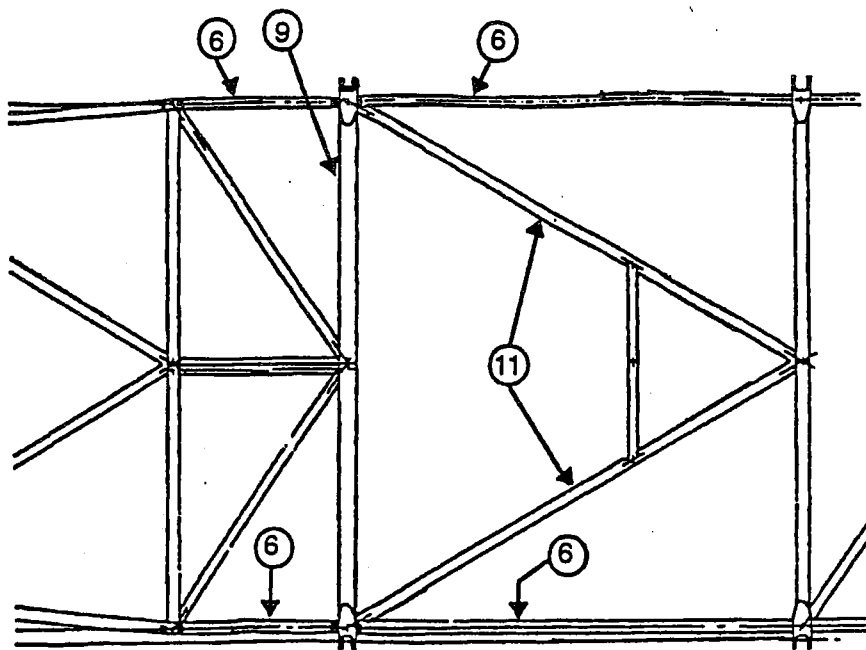
93-083

PA-25-150  
S/N - ALL



View Looking Aft

Side View



Bottom View (View A-A)  
(Both Sides)

FIGUR 3a

01.12.93

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

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

PA-25-150  
S/N - ALL  
Front Wing Spar Attachment-Fittings and Tubes

| <u>NO.</u> | <u>DESCRIPTION</u>        | <u>PART NO./TUBE DIMENSIONS</u> |
|------------|---------------------------|---------------------------------|
| 1          | Front Spar Fitting        | 61006-0                         |
| 2          | Channel                   | 61007-0                         |
| 3          | Fitting Assy-Front Spar   | 61005-0                         |
| 4          | Fitting Assy-Landing Gear | 21242-2                         |
| 5          | Brace-Bracket             | 11994-28                        |
| 6          | Tube                      | .75 x .035<br>(4130) N **       |
| 7          | Tube                      | .625 x .035<br>(4130) N **      |
| 8          | Tube                      | .75 x .035<br>(4130) N **       |
| 9          | Tube                      | 1.25 x .058<br>(4130) N **      |
| 11         | Tube                      | .625 x .028<br>(1025)           |

\*\* - MIL-T-6736 Type 1

FIGUR : 3b

01.12.93

**LUFTFARTSVERKET**  
 Hovedadministrasjonen  
 Luftfartinspeksjonen  
 Postboks B1 24 Dep., 0032 Oslo  
 Telefon : 22 84 20 00  
 Telefax : 22 84 23 91  
 Tlfgr. : CIVILAIR OSLO  
 Teleks : 71032 enfb n



# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

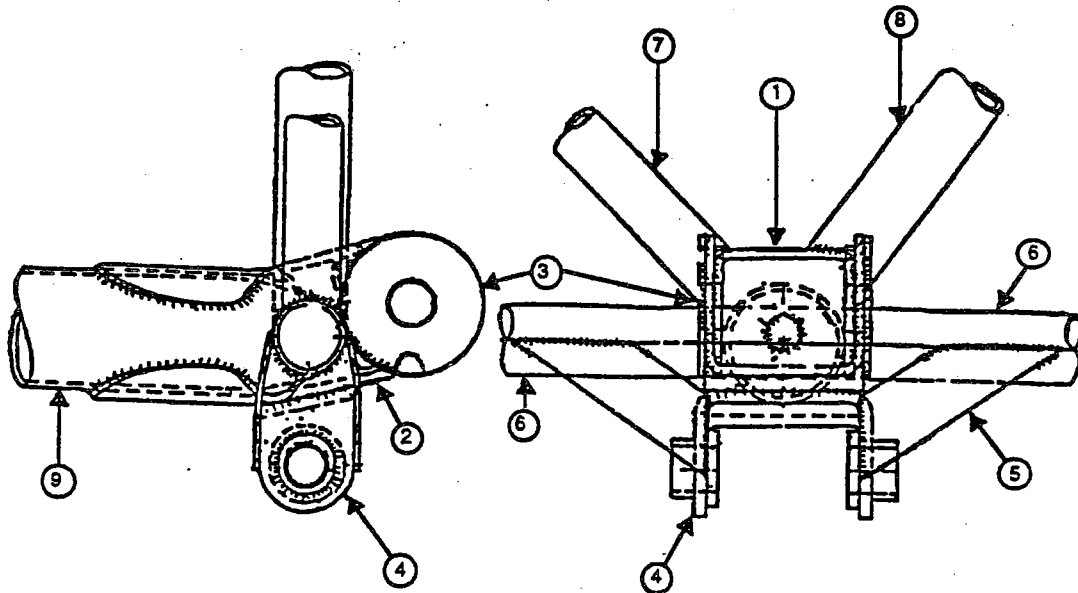
MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 101

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.

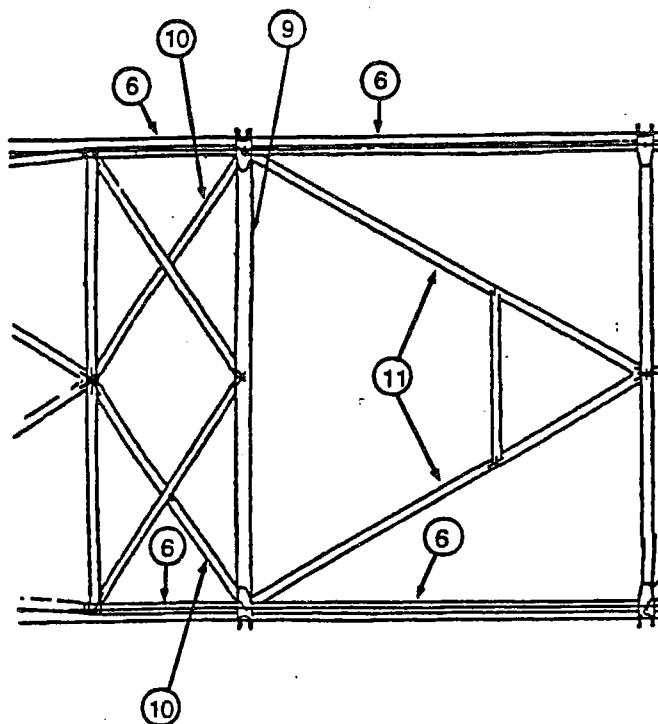
93-083

PA-25-235  
(S/N - 25-2000 To 25-2985)



View Looking Aft

Side View



Bottom View (View A-A)  
(Both Sides)

01.12.93

FIGUR 4a

**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

PA-25-235  
S/N - 25-2000 to 25-2985  
Front Wing Spar Attachment-Fittings and Tubes

| <u>NO.</u> | <u>DESCRIPTION</u>        | <u>PART NO./TUBE DIMENSIONS</u> |
|------------|---------------------------|---------------------------------|
| 1          | Front Spar Fitting        | 64003-0                         |
| 2          | Channel                   | 64175-0                         |
| 3          | Fitting Assy-Front Spar   | 64412-0                         |
| 4          | Fitting Assy-Landing Gear | 64005-0 (L)<br>64005-1 (R)      |
| 5          | Brace-Bracket             | 11994-28                        |
| 6          | Tube                      | .75 x .049<br>(4130) N **       |
| 7          | Tube                      | .625 x .049<br>(4130) N **      |
| 8          | Tube                      | .875 x .065<br>(4130) N **      |
| 9          | Tube                      | 1.25 x .095<br>(4130) N **      |
| 10         | Tube                      | .75 x .049<br>(4130) N **       |
| 11         | Tube                      | .625 x .028<br>(1025)           |

\*\* - MIL-T-6736 Type 1

FIGUR 4b

01.12.93

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



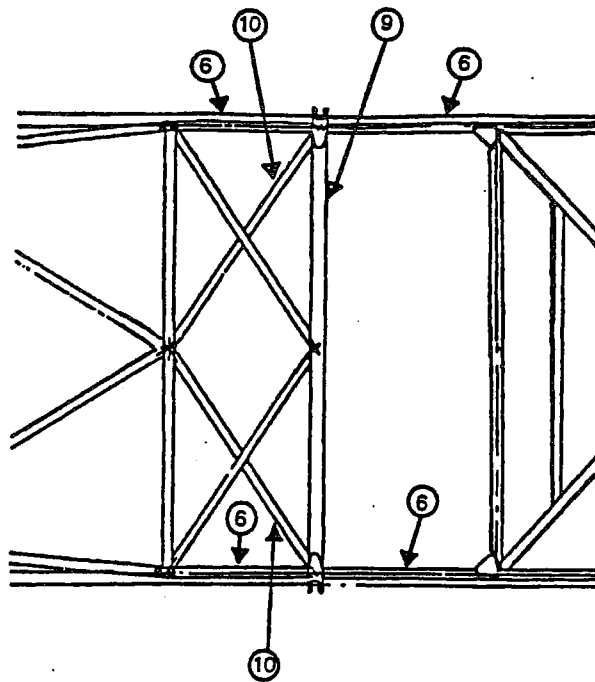
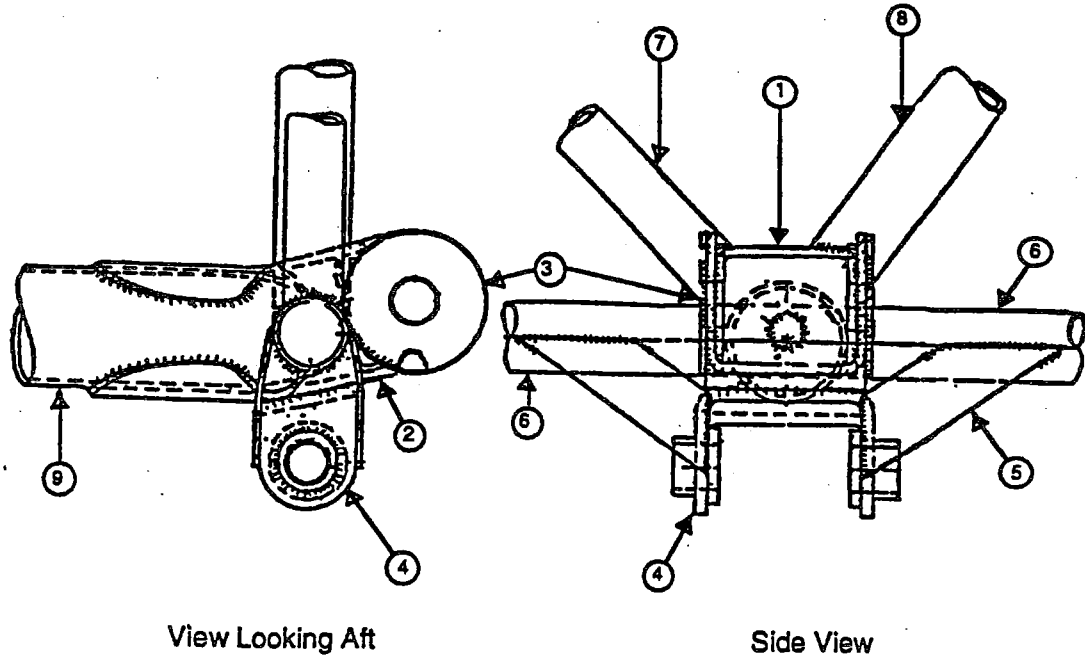
# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

**MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY**  
**PIPER - 102**

Med hjemmel i lov om luftfart av 18. 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.

93-083

PA-25-235, PA-25-260  
S/N - 25-2986 and Up



Bottom View (View A-A)  
(Both Sides)

01.12.93

FIGUR 5a

**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 LDPs nummer.

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

PA-25-235,-260  
S/N - 25-2986 and Up  
Front Wing Spar Attachment-Fittings and Tubes

| <u>NO.</u> | <u>DESCRIPTION</u>        | <u>PART NO. /TUBE DIMENSIONS</u> |
|------------|---------------------------|----------------------------------|
| 1          | Front Spar Fitting        | 64003-0                          |
| 2          | Channel                   | 64175-0                          |
| 3          | Fitting Assy-Front Spar   | 64412-0                          |
| 4          | Fitting Assy-Landing Gear | 64005-0 (L)<br>64005-1 (R)       |
| 5          | Brace-Bracket             | 11994-28                         |
| 6          | Tube                      | .75 x .049<br>(4130) N **        |
| 7          | Tube                      | .625 x .049<br>(4130) N **       |
| 8          | Tube                      | .875 x .065<br>(4130) N **       |
| 9          | Tube                      | 1.25 x .095<br>(4130) N **       |
| 10         | Tube                      | .75 x .049<br>(4130) N **        |

\*\* - MIL-T-6736 Type 1

FIGUR 5b

01.12.93

LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Luftfartsinspeksjonen  
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

PIPER-103

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.

### 94-001A KONTROLL AV HØYDERORETS STØTSTANG

**Påbudet gjelder:**

Piper PA-31-, PA-31P- og PA-31T-seriene (alle modeller og serienumre).

**Påbudet omfatter:**

For å sikre at høyderorets støtstang (control tube assembly) er intakt, skal følgende kontroller og prosedyrer utføres:

1. Skaff adgang til høyderorskontrollene ved å fjerne nedre halvdel av halekonen og skrogets sidepaneler.
2. Fjern den lange støtstangen som forbinder bellkranken med rorhornet.
3. Fest bakre ende av fjæroverføringen (bungee link) til rorhornet ved hjelp av låsetråd, for fjerning eller installasjon av festebolten (bungee attach bolt).
4. Kontroller støtstangens endestykke for sprekker (rod end shank and treads) ved hjelp av magnetpulverprøve etter anerkjent metode. Dersom sprekker oppdages skal endestykket skiftes ut med luftdyktig del (P/N 49261-02 eller P/N 452-658) før første flyging.
5. Foreta visuell kontroll av lageret i endestykket for slitasje og fri bevegelse. Dersom slitasje eller mangel på fri bevegelse oppdages, skal endestykket skiftes ut med luftdyktig del (P/N 49261-02 eller P/N 452-658) før første flyging.
6. Bruk forstørrelsesglass (10X) og kontroller de fremre festehull i støtstangen for sprekker, korrosjon og ovalitet (forstørrelse av hullet). Dersom sprekker, korrosjon eller ovalitet oppdages, skal støtstangen skiftes ut med luftdyktig del (henholdsvis delnr. 40847-00, 40847-04 eller 40847-07) før første flyging.
7. Foreta visuell kontroll av fremre og bakre innfestningsområde for å sikre at både fremre (P/N 402311 (AN 174-12A)) og bakre (P/N 402317 (AN174-11A)) bolt er installert. Dersom ikke riktig bolter er installert skal disse skiftes med riktig bolt før første flyging.
8. Fjern låsetråden og installer støtstangen og sjekk at riggingen av høyderoret er korrekt. Fest deretter nedre del av halekonen og skrogets sidepaneler.

*Anm.: Figur 1 på baksiden viser de deler og områder som skal kontrolleres.*

**Tid for utførelse:**

Innen 30 timers gangtid etter 1.1.94.

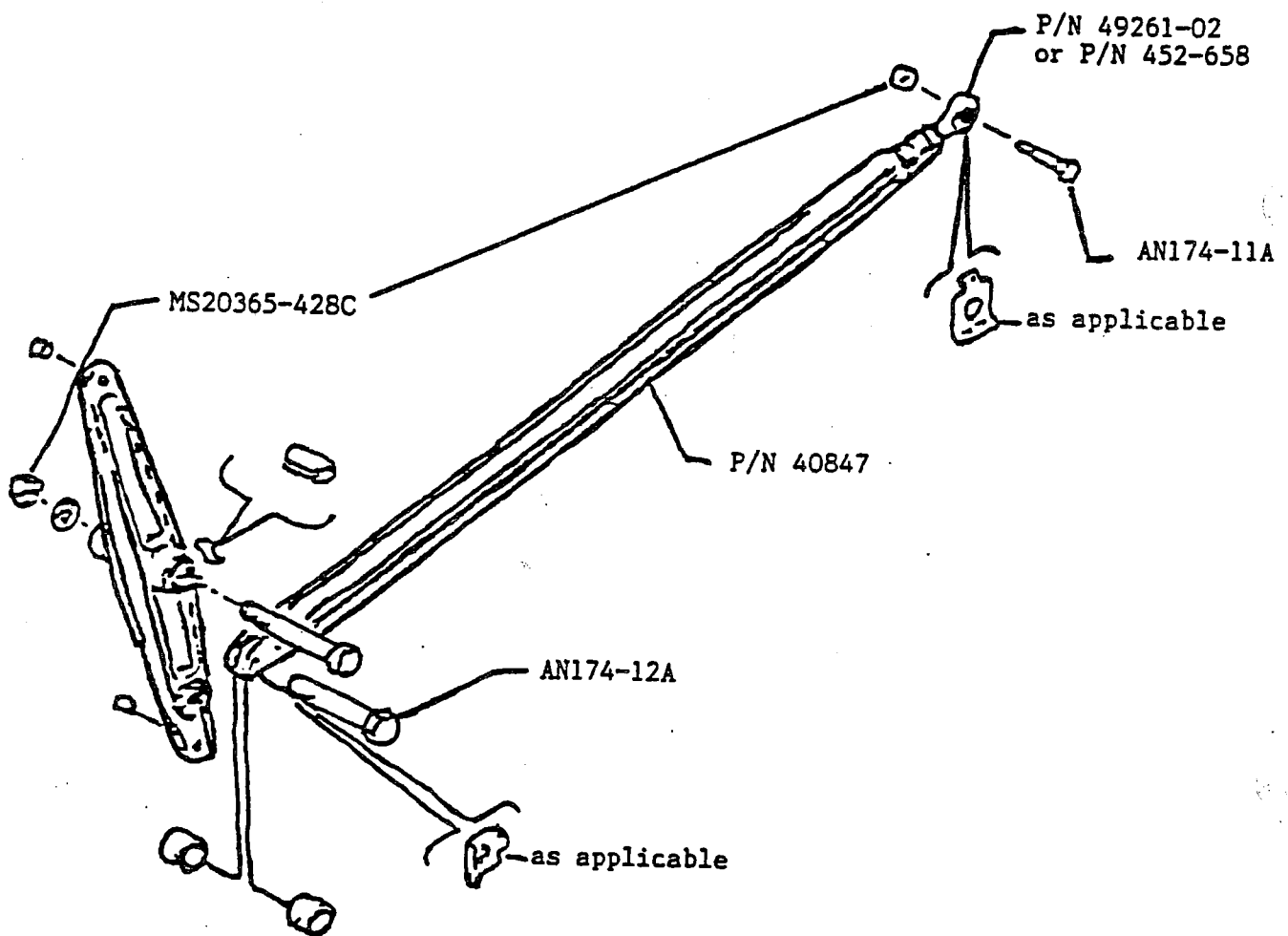
**Referanse:**

FAA AD 93-24-02 R1

01.03.94

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

FIGUR 1:



01.03.94

**MERK!** For at angjeldende flymaterieff 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  
Luftfartssinspeksjonen  
Postboks 81 24 Dep., 0032 Oslo  
Telefon : 22 94 20 00  
Telefax : 22 94 23 91  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Teleks : 71032 enfb n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 104

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.

### 94-003 UTSKIFTING AV HOVEDUNDERSTELLETS FORSTERKNINGSBRAKETT

#### Påbudet gjelder:

| <u>Piper:</u> | <u>Modell:</u>                        | <u>Serienummer:</u>           |
|---------------|---------------------------------------|-------------------------------|
|               | PA-31-300, PA-31-310,<br>og PA-31-325 | 31-2 t.o.m 31-8312019         |
|               | PA-31-350                             | 31-5001 t.o.m 31-8452021      |
|               | PA-31-350 T-1020                      | 31-8253001 t.o.m 31-8553002   |
|               | PA-31P                                | 31P-1 t.o.m 31P-7730012       |
|               | PA-31P-350                            | 31P-8414001 t.o.m 31P-8414050 |
|               | PA-31T                                | 31T-7400001 t.o.m 31T-8120104 |
|               | PA-31T1                               | 31T-7804001 t.o.m 31T-1104017 |
|               | PA-31T2                               | 31T-8166001 t.o.m 31T-1166008 |
|               | PA-31T3 T-1040                        | 31T-8275001 t.o.m 31T-5575001 |

#### Påbudet omfatter:

For å hindre uønsket utfelling av hovedunderstellet under flyging, skal følgende tiltak utføres:

Bytt ut hovedunderstellsaktuatorens forsterkningsbrakett P/N 40776-00 med ny, som har P/N 73786-02, i samsvar med Piper Service Bulletin No 923, datert 16.08.89.

#### Tid for utførelse:

Innen 200 flytimer etter 01.02.94, eller innen 6 kalendermåneder etter 01.02.94; det som kommer sist.

#### Referanse:

FAA AD 93-25-08.

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  
Luftfartsspeksjonen  
Postboks B124 Dep., 0032 Oslo  
Telefon : 22 84 20 00  
Telefax : 22 84 23 91  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Teleks : 71032 enfb n



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 105

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.

### 94-013 UTSKIFTING AV BOLT

**Påbudet gjelder:**

Piper PA34 serien.

**Påbudet omfatter:**

For å hindre at nesehjulet kollapser på grunn av at bolten som forbinder "upper drag link" til "nose gear trunnion" svikter, skal følgende tiltak utføres:

Skift ut bolten og tilhørende deler som forbinder "upper drag link" og "nose gear trunnion" med nye deler som beskrevet nedenfor og i samsvar med fig. 1 i denne LDP.

1. Piper part number (P/N) 400 274 (AN7-35) bolt
2. Piper P/N 407 591 (AN960-716L) washer, den som gjelder
3. Piper P/N 407 568 (AN960-716) washer, den som gjelder
4. Piper P/N 404 396 (AN320-7) nut; og
5. Piper P/N 424 085 cotter pin

**Tid for utførelse:**

Innen 100 flytimer etter 01.03.94, dersom ikke allerede utført de siste 400 flytimer, deretter ved intervaller ikke overstigende 500 flytimer.

**Referanse:**

FAA AD 93-24-14.

01.03.94

# 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  
Luftfartsspeksjonen  
Postboks B124 Dep., 0032 Oslo  
Telefon : 22 94 20 00  
Telefax : 22 94 23 91  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Teleks : 71032 enfb n



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
PIPER - 106

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.

### 94-017 KONTROLL/UTSKIFTING AV TETNINGSMATERIALE

#### Påbudet gjelder:

Piper: PA-31, PA-31-300 og PA-31-325 med serienr.: 31-2 t.o.m. 31-8012089.  
PA-31-350 med serienr.: 31-5001 t.o.m. 31-8052199

#### Påbudet omfatter:

For å hindre høye motortemperaturer på grunn av at motorens deflektorplater ikke tetter skikkelig, skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør en visuell inspeksjon av deflektorplatene gjennom luftinntak og inspeksjonsluker og kontroller at tetningsmaterialet ("baffle seals") er i korrekt posisjon (vendt forover).
2. Dersom tetningsmaterialet ikke står i korrekt posisjon (blåst bakover) skal et av følgende tiltak utføres før videre flyging:
  - 2.1 Installer tykkere tetningsmateriale i samsvar med instruksjonene i Piper Kit 764 093, datert 10.11.80; eller
  - 2.2 Installer tetning av et av følgende materialer i samsvar med "Installasjonsprosedyrer for Brown Aircraft Supply Baffle Seals" beskrevet i denne LDP:
    1. Brown Aircraft Supply Engine Baffle Material, P/N BA71646-1 og BA71646-2, temperaturskala -40 til 300 °F (-40 til 149 °C).
    2. Brown Aircraft Supply, Fiber Reinforced High Temperature Silicone Engine Baffle Material (red), P/N T-95182, temperaturskala -65 til 550 °F (-53 til 288 °C).
    3. Brown Aircraft Supply Engine Baffle Material, P/N T-8071, temperaturskala -40 til 300 °F (-40 til 149 °C).

#### INSTALLASJONSPROSEDYRER FOR BROWN AIRCRAFT SUPPLY BAFFLE SEALS:

- a. Kontroller eksisterende deflektorplater gjennom fronten av motordekselet. Kontroller at eksisterende tetningsmateriale har tilstrekkelig lengde til å ha minst 1" kontakt med øvre og nedre deksel når tetningen er i korrekt posisjon. Merk områder som trenger forlenging og noter minimum lengde som er nødvendig for å imøtekomme kravet.
- b. Avmonter motordekselet i samsvar med gjeldende Maintenance Manual. Fjern nagler, wire og skruer som fester tetningsmaterialet til motorens deflektorplater. Metallstrimler som fester tetningsmaterialet til deflektoren skal stå igjen.

01.03.94

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

- c. Fjern eksisterende tetningsmateriale og legg disse mot Brown Aircraft Supply baffle seal material.
- d. Skjær ut nye tetninger etter malen og vær oppmerksom på at tetningsmaterialet blir forlenget slik som notert under utførelsen av pkt. a.
- e. Monter de nye tetninger til motorens deflektorplater med de originale skruer, nagler og wire, eller nye deler av samme delnr.

*Anm.: Fremre øvre tetning mot motordekselet er den mest kritiske delen, spesielt innvendige og utvendige hjørner. Dersom det gamle materialet kan fjernes uten skader og krumningen kan overføres til det nye flate materialet, er det ikke nødvendig å skjære i materialet der det krummer fra vertikal til horisontal kontakt med motordekselet. Dersom krumningen krever at materialet spaltes i hjørnet, anbefales at spalten sammenføres med "ty-raps" eller låsetråd for å sikre kontakt med motordekselet hele veien.*

3. Dersom tetningsmaterialet står i korrekt posisjon, skal et av følgende tiltak utføres:
  - 3.1 Gjenta inspeksjonen beskrevet i punkt 1 i denne LDP med intervaller ikke overstigende 50 flytimer, eller; i denne LDP med intervaller ikke
  - 3.2 Installer tykkere tetningsmateriale i samsvar med Piper Kit 764 093, som beskrevet i Piper Service Letter 875, datert 11.05.81. Deretter skal den visuelle inspeksjonen krevd under pkt. 1 i denne LDP gjentas med intervaller ikke overstigende 100 timer.

*Anm.: Dersom pkt. 2.1 eller pkt. 2.2 utføres er ikke videre tiltak i samsvar med denne LDP lenger påkrevd.*

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-030.*

### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

1. Innen 50 flytimer etter 01.02.94.
2. Før videre flyging.
3. Innen 50 flytimer etter 01.03.94.

### Referanse:

FAA AD 93-23-13.

01.03.94

## 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.

### 94-054 MODIFIKASJON AV NESEHJULET

#### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corporation, følgende modeller og serienummer:

| <u>Modell:</u> | <u>Serienummer:</u>           |
|----------------|-------------------------------|
| PA28R-180      | 28R-30004 t.o.m 28R-7130013   |
| PA28R-200      | 28R-35001 t.o.m 28R-7635545   |
| PA28R-201      | 28R-7737001 t.o.m 28R-7837317 |
| PA28R-201T     | 28R-7703001 t.o.m 28R-7803373 |
| PA28RT-201     | 28R-7918001 t.o.m 28R-8218003 |
| PA28RT-201T    | 28R-7931001 t.o.m 28R-8231009 |
| PA44-180       | 44-7995001 t.o.m 44-8195026   |
| PA44-180T      | 44-8107001 t.o.m 44-8207005   |

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at nesehjulet kollapser, skal Nose Landing Gear Modification Kit, Piper P/N 764-377 (for PA28R og PA28RT modeller) eller Piper P/N 764-378 (for PA44 modeller) utføres. Modifikasjonen utføres i samsvar med de instruksjoner som følger med ovennevnte Kit.

*Anm.: Modifikasjonskits som nevnt ovenfor består av en toleransebolt (NAS464P4-27), fire lager og tilhørende komponenter for installasjon på «draglink assembly». NAS464P4-27 bolten erstatter AN4-20 bolten som brukes til å koble øvre og nedre «draglink».*

*Anm.: I Piper Service Letter 988, datert 29.07.86, finnes referanser til ovennevnte kit.*

#### Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 01.09.94.

#### Referanse:

FAA AD 94-14-14.

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 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.

## 94-055 KONTROLL FOR LØS INNFESTNING AV BRAKETT TIL HALEFLATENS LAGERBESLAG

### Påbudet gjelder:

Piper Aircraft Corporation, følgende modeller og serienummer som ikke har inkorporert  
Piper Part No. 760 835 (Hi-Shear Rivet Replacement Kit) på alle fire braketter til  
haleflatens lagerbeslag (stabilator torque tube bearing support fittings):

| <u>Modell:</u>                    | <u>Serienummer:</u> |
|-----------------------------------|---------------------|
| PA24-180, PA24-250<br>og PA24-260 | 24-1 t.o.m 24-5047  |
| PA24-400                          | 26-2 t.o.m 26-148   |
| PA30                              | 30-1 t.o.m 30-2000  |
| PA39                              | 39-1 t.o.m 39-155   |

### Påbudet omfatter:

For å hindre tap av pitch control på grunn av at innfestningen av braketten til haleflatens  
lagerbeslag er løs, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller om braketten til haleflatens lagerbeslag er løs ved å utføre følgende:
  - 1.1 Demonter halekonen og bakerste høyre inspeksjonsluke.
  - 1.2 Ved at en beveger haleflatens (stabilator) tipp opp og ned, frem og tilbake, kontrolleres om angitte braketter sitter løst. Kontrollen gjentas på motsatt side av flyet.

*Anm.: Det refereres til Piper Service Bulletin 411A, datert 10.04.74, som spesifiserer ovennevnte prosedyrer.*

2. Dersom løse braketter oppdages, skal Piper Part No. 760 835 (Hi-Shear Rivet Replacement Kit) inkorporeres. Halekonen og bakerste høyre inspeksjonsluke monteres på plass.
3. Dersom løse braketter ikke oppdages ved utførelse av pkt. 1 i denne LDP, skal halekonen og bakerste høyre inspeksjonsluke monteres før videre flyging og

01.09.94

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

gjentatte kontroller skal gjennomføres hver 100 flytime inntil Piper Part No. 760 835 (Hi-Shear Rivet Replacement Kit) er inkorporert på alle fire braketter til haleflatens lagerbeslag.

*Anm.: Dersom Piper Part No. 760 835 (Hi-Shear Rivet Replacement Kit) er inkorporert, er ikke lenger de gjentatte kontrollene foreskrevet i denne LDP påkrevet.*

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 31/74.*

### Tid for utførelse:

1. Innen 100 flytimer etter 01.09.94.
2. Før videre flyging.
3. Gjentatte kontroller hver 100 flytime inntil Piper Part No. 760 835 er inkorporert på alle fire braketter til haleflatens lagerbeslag.

### Referanse:

FAA AD 94-13-10.

01.09

## 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.

### 94-056 KONTROLL/UTSKIFTING AV HOVEDUNDERSTELLETS «TRUNNION»

#### Påbudet gjelder:

Følgende Piper Aircraft Corporation modell og serienummer som ikke er utstyrt med hovedunderstells «trunnion» (høyre og venstre side) som har et av følgende delnummer (P/N): 67926-30, 67926-31, 67926-32, 67926-33, 39486-14 eller 39486-15.

#### Modell:

#### Serienummer:

|           |  |
|-----------|--|
| PA34-200  | 34-7250001 t.o.m 34-7450220  |
| PA34-200T | 34-7570001 t.o.m 34-8170092  |
| PA34-220T | 34-8133001 t.o.m 34-8233088, som ikke er utstyrt med «trunnion housing assemblies», Piper P/N 39486-802 (venstre) og 39486-803 (høyre), som har preget inn støpenummer 67924-2 |
| PA44-180  | 44-7995001 t.o.m 44-8195026, samt 4495001 t.o.m 4495013  |
| PA44-180T | 44-8107001 t.o.m 44-8207020  |

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at hovedunderstellet kollapser på grunn av sprekker i «trunnion», skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør sprekkekontroll med dye-penetrant av hovedunderstellets «trunnion» i samsvar med Piper Service Bulletin nr. 787B, datert 25.08.93.

*Anm.: Dersom antall driftstimer for «trunnion» er ukjent, kan flyets antall flytimer benyttes.*

- 1.1 «Blend» ut merker i det området som er angitt på tegningen i forannevnte Service Bulletin med aluminiumoksid-papir (300 «grit» eller finere), eller tilsvarende. Alodine og lakker området etter utført arbeide.
- 1.2 Dersom sprekker oppdages etter kontroll med dye-penetrant, skal sprukken «trunnion» byttes ut og erstattes med luftdyktig del av forbedret design; P/N 67926-30, 67926-31, 67926-32, 67926-33, 39486-14 eller 39486-15; den som gjelder, i samsvar med gjeldende Maintenance manual.

01.09.94

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

- 1.3 Dersom sprekker ikke oppdages etter kontroll med dye-penetrant, skal kontrollen gjentas med intervaller ikke overstigende 100 flytimer til pkt. 2 i denne LDP er utført.
- 1.4 Dersom sprekker oppdages på «trunnion» bare på den ene siden, skal den andre «trunnion» kontrolleres i samsvar med pkt. 1.3 til pkt. 2 i denne LDP er utført.
2. Skift ut og erstatt «trunnion» med luftdyktig del av forbedret design; P/N 67926-30, 67926-31, 67926-32, 67926-33, 39486-14 eller 39486-15; den som gjelder, i samsvar med gjeldende Maintenance manual.
  - 2.1 Dersom delene bestilt fra fabrikanten ikke er tilgjengelige, skal kontroll med dye-penetrant utføres i samsvar med Piper Service Bulletin nr. 787B, datert 25.08.93, ved intervaller ikke overstigende 100 driftstimer. Dersom et av følgende oppstår, skal den repetitive kontrollen utføres før videre flyging og «trunnion» skiftes ut i samsvar med pkt. 2 i denne LDP;
    - 2.1.1 Delene blir tilgjengelige;
    - 2.1.2 Sprekker i en «trunnion» oppdages,
    - 2.1.3 2500 driftstimer er akkumulert på «trunnion», eller det er gått 500 driftstimer siden 01.09.94; det som kommer sist.

*Anm.: Dersom både høyre og venstre «trunnion» er erstattet med luftdyktig del av forbedret design; P/N 67926-30, 67926-31, 67926-32, 67926-33, 39486-14 eller 39486-15 er ikke videre tiltak i samsvar med denne LDP påkrevet.*

### Tid for utførelse:

1. Innen oppnådde 500 driftstimer etter 01.09.94.
  - 1.1 Før videre flyging.
  - 1.2 Før videre flyging.
  - 1.3 Intervaller ikke overstigende 100 driftstimer til pkt. 2 i denne LDP er utført.
  - 1.4 Intervaller ikke overstigende 100 driftstimer til pkt. 2 i denne LDP er utført.
2. Innen oppnådde 2000 driftstimer, eller innen 100 driftstimer etter 01.09.94; det som kommer sist.
  - 2.1 Før videre flyging, deretter intervaller ikke overstigende 100 driftstimer.

### Referanse:

FAA AD 94-13-11.

01.09.94

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 110

---

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.

---

### 95-044 KORROSJONSKONTROLL AV FREMRE VINGEFESTE

**Påbudet gjelder:**

Piper Aircraft Corporation, modell PA-25, PA-25-235 og PA-25-260.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-12-01.

**Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-12-01, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-083.*

**Referanse:**

FAA AD 95-12-01.

**Gyldighetsdato:**

01.07.95.



# 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).

**95-12-01 PIPER AIRCRAFT CORPORATION:** Amendment 39-9251; Docket No. 92-CE-63-AD. Supersedes AD 93-21-12, Amendment 39-8763.

**Applicability:** Models PA-25, PA-25-235, and PA-25-260 airplanes (all serial numbers), certificated in any category.

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

**Compliance:** Required within the next 12 calendar months after the effective date of this AD, unless already accomplished, and thereafter at intervals not to exceed 24 calendar months (except as noted in paragraph (h) of this AD).

To prevent possible in-flight separation of the wing from the airplane caused by a cracked or corroded wing forward spar fuselage attachment assembly, accomplish the following:

(a) Gain access to the left and right wing forward spar fuselage attach fittings by removing the screws retaining the wing fairing. Dismantle the wing fillet by removing the screws on the aft edge top and bottom and removing the wing fairing (see FIGURE 1 of the Appendix to this AD).

(b) Remove the wing attach bolts and wing. Remove paint from the wing forward spar fuselage attachment fittings and surrounding areas; do not sand blast because it may obscure surface indications.

**NOTE 2:** Saturation of the bolts with a penetrating oil may facilitate removal.

(c) Visually inspect the wing forward spar tubular fuselage attach cluster for damage (cracks, corrosion, rust, or gouges). Prior to further flight, repair or replace any damaged tubular member with equivalent material in accordance with FAA Advisory Circular (AC) No. 43.13-1A, Acceptable Methods, Techniques, Practices - Aircraft Inspection and Repair.

(d) Inspect (using both dye penetrant and ultrasonic procedures) the wing forward spar fuselage attach fitting assembly, part numbers (P/N) 61005-0 (front spar fitting assembly) and 61006-0 (front spar fitting) for Model PA-25; and P/N 64412-0 (front spar fitting assembly) and 64003-0 (front spar fitting) for Models PA-25-235 and PA-25-260, for corrosion and cracks in accordance with the Appendix to this AD.

(1) If any corrosion is found that meets or exceeds the parameters presented in the Appendix to this AD or any cracks are found, prior to further flight, replace the forward spar fuselage tubular attach cluster with serviceable parts as specified in the Appendix to this AD.

(2) The inspection procedures in the Appendix of this AD, except for the dye penetrant inspection procedures, must be accomplished by a Level 2 inspector certified using the guidelines established by the American Society for Non-destructive Testing, or MIL-STD-410. A mechanic with at least an Airframe license may perform the dye penetrant inspection.

(e) Replacement parts required by this AD shall be of those referenced and specified in either Figures 3a and 3b, 4a and 4b, or 5a and 5b (as applicable), included as part of the Appendix of this AD.

(f) Prime and paint all areas where parts were replaced or where paint is bubbled or gone. Use epoxy paint and primer, and, after paint has cured, rust inhibit the entire area.

(g) Reinstall all items that were removed.

(h) If a new cluster is installed into the fuselage frame, repetitive inspections are not required until five years after the replacement date on the respective fuselage side. This cluster may be replaced every five years as an alternative to the repetitive inspections.

95-12-01

(i) Send the results of the inspection required by paragraph (d) of this AD within 10 calendar days after the inspection to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. Include the airplane model and serial number, the category of operation the airplane is operated in (normal or restricted), the location and condition of any cracked or corroded area, the number of hours TIS of the airplane at the time of inspection, and the approximate number of hours TIS accrued on the airplane annually. (Reporting approved by the Office of Management and Budget under OMB No. 2120-0056.)

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

(k) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(l) This document or any other information that relates to this AD may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri.

(m) This amendment (39-9251) supersedes AD 93-21-12, Amendment 39-8763.

(n) This amendment becomes effective on July 7, 1995.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**APPENDIX TO AD 95-12-01****PROCEDURES AND REQUIREMENTS  
FOR WING FORWARD SPAR  
ATTACHMENT ASSEMBLY; INSPECTION OF  
PIPER PA-25 SERIES AIRPLANES****EQUIPMENT REQUIREMENTS**

1. A portable combination ultrasonic flaw detector with both an LED thickness readout and an A-trace with thickness gate display.
2. An ultrasonic probe with the following: a 15 MHz 0.25-inch diameter with a 0.375-inch plastic delay line. An equivalent permanent delay line transducer that provides adequate sensitivity and resolution to measure a 0.050-inch steel shim can also be used.
3. Three steel shims within the range of 0.050 to 0.100 inches are required. To ensure proper calibration, the steel shims should be smooth and free of dirt. In order to verify the shim thickness, use a calibrated micrometer to measure the steel shims.
4. Either glycerin, 3-in-1 oil, or equivalent ultrasonic couplants are used to conduct this test set-up and inspection. Water-based couplants are not permitted because of the possibility of initiating long-term corrosion of the wing forward spar fuselage attachment fittings.

NOTE: Couplant is defined as "a substance used between the face of the transducer and test surface to improve transmission of ultrasonic energy across this boundary or interface."

NOTE: If surface pitting is found on either side of the fitting ears, lightly sand the surface to obtain a smooth working surface. Removal of surface irregularities such as pits, rust, scale, and paint will enhance the accuracy of the inspection technique.

**INSTRUMENT CALIBRATION:**

1. Turn the instrument power on and check the battery charge status. The instrument should have at least 40-percent of available battery life. The screen brightness and contrast of the display screen should match the environmental conditions (i.e., outside sunlight or inside a hangar).
2. Depending on the ultrasonic instrument used, select or verify the single element transducer setting from the probe selection menu. If a removable delay line is used, unscrew the plastic delay line from the transducer. Add couplant to the base of the delay line, then reattach the delay line.
3. Obtain steel shims with known or measured thickness at or near 0.050, 0.075, and 0.100 inches. At least one steel shim shall be greater than 0.095 inches, one less than or equal to 0.050 inches, and one between these two values. Place the probe on the thickest steel shim using couplant. Adjust the gain setting to increase the backwall signal from this steel shim. An A-trace will appear on the screen and a thickness readout will appear on the display. The signal on the screen from left to right shows: the initial pulse, the delay line (the front surface of the steel shim) and the backwall echo of the steel shim. A second and third multiple backwall echo may also be seen on the A-trace. Enable the thickness gate. Adjust the thickness gate to initiate at the delay line to steel shim interface and terminate at the first backwall echo.
4. Place the probe on the thinnest steel shim using couplant. Adjust the damping, voltage and pulse width to obtain the maximum signal response and highest resolution on this steel shim. These settings can vary from probe to probe and are somewhat dependent on operator preferences.
5. To stabilize the interface synchronization, adjust the electronic triggering (blocking gate) to approximately three quarters of the distance between the initial pulse and the delay line interface echo. The thickness gate should initiate at the delay line interface echo and terminate at the first backwall echo.
6. Depending on the instrument and probe, select positive half-wave rectified signal display or negative half-wave rectified signal display. This selection should give the best signal display on the thinnest steel shim. Select the interface synchronization. This selection automatically starts the thickness gate at the delay time corresponding to the tip of the plastic delay line.
7. Couple the probe to the thickest steel shim using couplant. Adjust the range so the A-scan display reads from 0.000 to 0.300 inches. Several multiple backwall echoes will disappear from the screen.
8. Adjust the thickness gate to trigger on the first return signal. If instability of the gate trigger occurs, adjust the gain and/or damping to stabilize the thickness reading. A thickness readout should be present on the screen and near the known steel shim thickness.



4 95-12-01

9. Adjust the velocity to 0.231 inches/microseconds. The thickness reading should be the known steel shim thickness. Couple the transducer to the thinnest steel shim. If the thickness readout does not agree with the known thickness, adjust the fine delay setting to produce the known thickness. Re-check the thickest step. If the readout does not indicate the correct thickness re-adjust the fine delay setting. After this adjustment is made, record the thickness values for each of the steel shims on a set-up sheet.

10. Calculate the percent error for each measured steel shim. The maximum allowable percent error should not exceed 3-percent.

#### **INSPECTION PROCEDURES:**

1. Add couplant to the outside inspection surface (Refer to Figures 3a, 4a and 5a, as applicable). Add the appropriate gain to obtain the backwall echo from the inspection surface. If the gain setting is adjusted, re-check the thickness values on the steel shims. To assure proper coupling to the test sample, twist the probe clockwise and counter-clockwise (with a 45-degree twist) and maintain contact with the test surface. During the articulation of the probe, observe the A-trace on the screen and stop the probe twist at the point of adequate back surface signal amplitude to trigger the thickness gate on the first half-cycle. Measure and record the thickness. Repeat the above process at eight equally-spaced locations around the surface. The weld bead near the spar cluster may be hard to access. Find a suitable location near the weld and measure the thickness.

2. Add couplant to the inside inspection surface (Refer to Figures 3a, 4a and 5a, as applicable). Add appropriate gain to obtain the backwall echo from the inspection surface. To assure proper coupling to the test sample, twist the probe (clockwise and counter-clockwise with a 45-degree twist). During the articulation of the probe, observe the A-trace on the screen and stop the probe twist at the point of adequate back surface signal amplitude to trigger the thickness gate on the first half-cycle. Measure and record the thickness. Repeat the above process at eight equally-spaced locations around the surface.

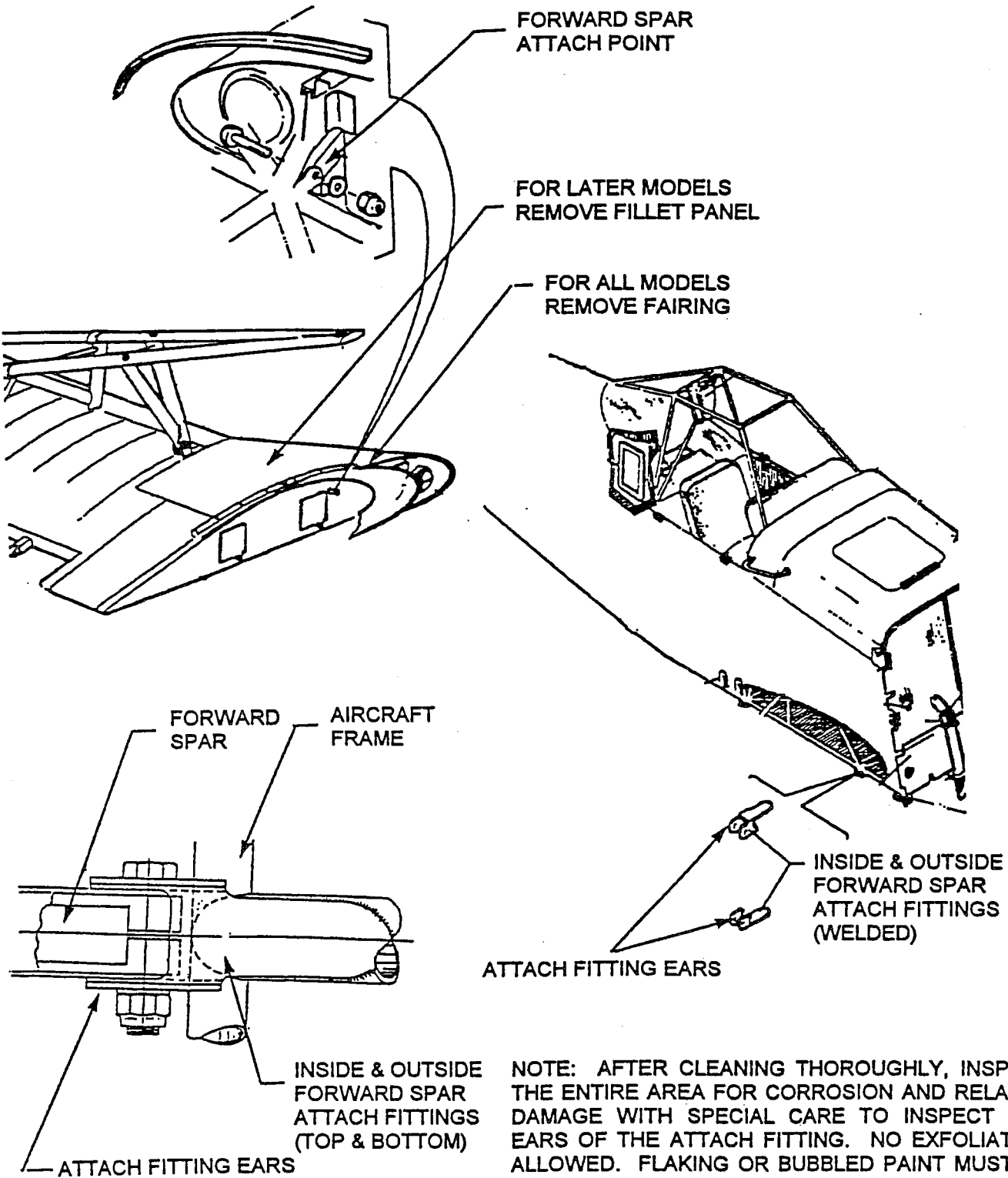
3. If a thickness reading in any one of the eight locations from paragraph 1. of the **INSPECTION PROCEDURES** section (outside section surface) is .085-inch or less for the PA-25 Model or .055-inch or less for the PA-25-235 and PA-25-260 Models, or if a thickness reading in any one of the eight locations from paragraph 2. of the **INSPECTION PROCEDURES** section (inside section surface) is .055-inch or less for the PA-25 Model or .085-inch or less for the PA-25-235 and PA-25-260 Models, prior to further flight, replace the forward spar fuselage tubular attach cluster with serviceable parts in accordance with FAA AC No. 43.13-1A, Acceptable Methods, Techniques, Practices - Aircraft Inspection and Repair. This procedure requires the following:

- a. Provide for the alignment of the airframe with an appropriate alignment fixture in accordance with FAA AC No. 43.13-1A, Acceptable Methods, Techniques, Practices- Aircraft Inspection and Repair.
- b. Cut the tubular members as referenced and specified in Figure 2 and either Figures 3a and 3b; Figures 4a and 4b; or Figures 5a and 5b, as applicable.
- c. Fabricate a cluster using all applicable part numbers referenced in Figures 3b, 4b, or 5b, as applicable; and
- d. Splice the new cluster into the fuselage frame.

#### **DYE PENETRANT INSPECTION:**

Inspect the wing forward spar fuselage attach fitting assembly for cracks using FAA-approved dye penetrant methods. If any cracks are found, prior to further flight, replace the forward spar fuselage tubular attach cluster with serviceable parts in accordance with FAA AC No. 43.13-1A, Acceptable Methods, Techniques, Practices - Aircraft Inspection and Repair. This procedure requires the following:

1. Provide for the alignment of the airframe with an appropriate alignment fixture in accordance with FAA AC No. 43.13-1A, Acceptable Methods, Techniques, Practices- Aircraft Inspection and Repair.
2. Cut the tubular members as referenced and specified in Figure 2 and either Figures 3a and 3b; Figures 4a and 4b; or Figures 5a and 5b, as applicable.
3. Fabricate a cluster using all applicable part numbers referenced in Figures 3b, 4b, or 5b, as applicable; and
4. Splice the new cluster into the fuselage frame.



NOTE: AFTER CLEANING THOROUGHLY, INSPECT THE ENTIRE AREA FOR CORROSION AND RELATED DAMAGE WITH SPECIAL CARE TO INSPECT THE EARS OF THE ATTACH FITTING. NO EXFOLIATION ALLOWED. FLAKING OR BUBBLED PAINT MUST BE REMOVED TO FACILITATE INSPECTION. DISASSEMBLY WILL BE AS REQUIRED BASED ON CONDITION. RETURN TO SERVICE INCLUDES PRIME, PAINT AND RUST INHIBITOR.

FIGURE 1  
95-12-01

95-12-01

PA-25  
Side View of the Front Wing Fitting  
and Landing Gear Fittings

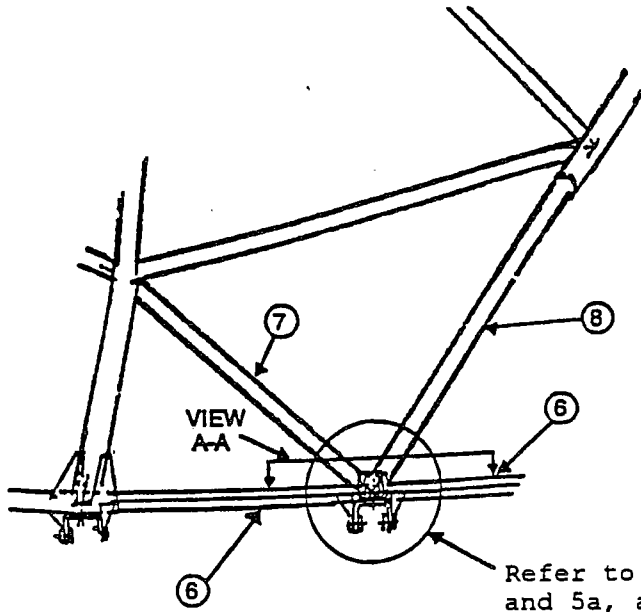
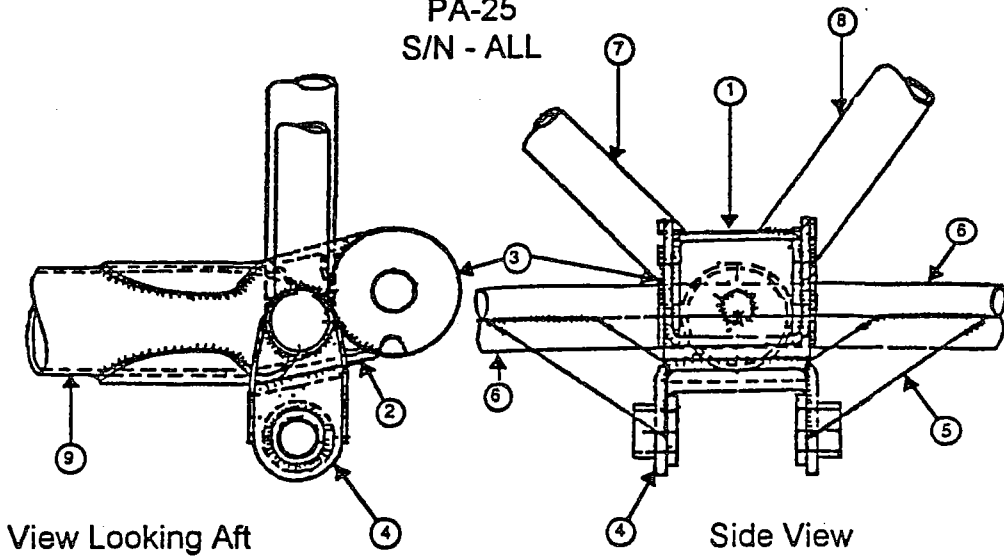


Figure 2  
95-12-01

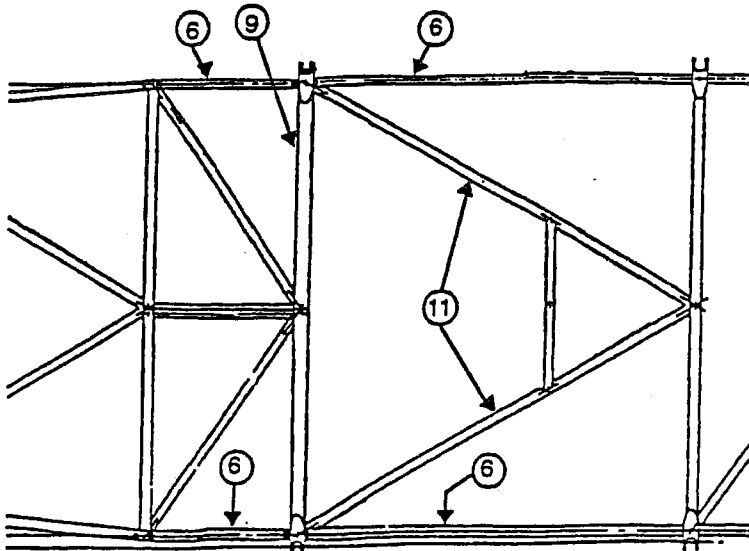
Refer to Figures 3a, 4a,  
and 5a, as applicable.

PA-25  
S/N - ALL



View Looking Aft

Side View



Bottom View (View A-A)  
(Both Sides)

Figure 3a  
95-12-01

PA-25  
S/N - ALL

95-12-01 7

## Front Wing Spar Attachment-Fittings and Tubes

| NO. | DESCRIPTION               | PART NO./TUBE DIMENSIONS  |
|-----|---------------------------|---------------------------|
| 1   | Front Spar Fitting        | 61006-0                   |
| 2   | Channel                   | 61007-0                   |
| 3   | Fitting Assy-Front Spar   | 61005-0                   |
| 4   | Fitting Assy-Landing Gear | 21242-2                   |
| 5   | Brace-Bracket             | 11994-28                  |
| 6   | Tube                      | .75 x .035<br>(4130)N **  |
| 7   | Tube                      | .625 x .035<br>(4130)N ** |
| 8   | Tube                      | .75 x .035<br>(4130)N **  |
| 9   | Tube                      | 1.25 x .058<br>(4130)N ** |
| 11  | Tube                      | .625 x .028<br>(1025)     |

\*\* - MIL-T-6736 Type 1

Figure 3b  
95-12-01

PA-25-235  
S/N - 25-2000 to 25-2985  
Front Wing Spar Attachment-Fittings and Tubes

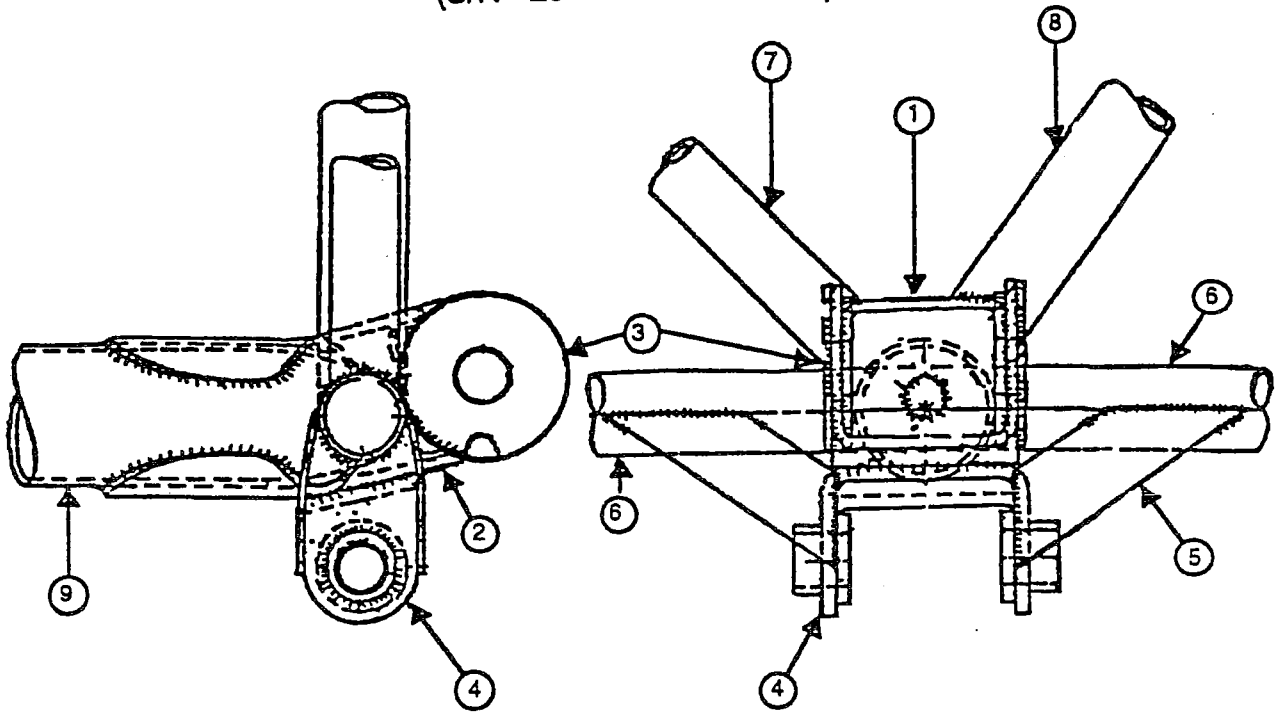
| NO. | DESCRIPTION               | PART NO./TUBE DIMENSIONS   |
|-----|---------------------------|----------------------------|
| 1   | Front Spar Fitting        | 64003-0                    |
| 2   | Channel                   | 64175-0                    |
| 3   | Fitting Assy-Front Spar   | 64412-0                    |
| 4   | Fitting Assy-Landing Gear | 64005-0 (L)<br>64005-1 (R) |
| 5   | Brace-Bracket             | 11994-28                   |
| 6   | Tube                      | .75 x .049<br>(4130)N **   |
| 7   | Tube                      | .625 x .049<br>(4130)N **  |
| 8   | Tube                      | .875 x .065<br>(4130)N **  |
| 9   | Tube                      | 1.25 x .095<br>(4130)N **  |
| 10  | Tube                      | .75 x .049<br>(4130)N **   |
| 11  | Tube                      | .625 x .028<br>(1025)      |

\*\* - MIL-T-6736 Type 1

(See next page for Figure 4a.)  
Figure 4b  
95-12-01

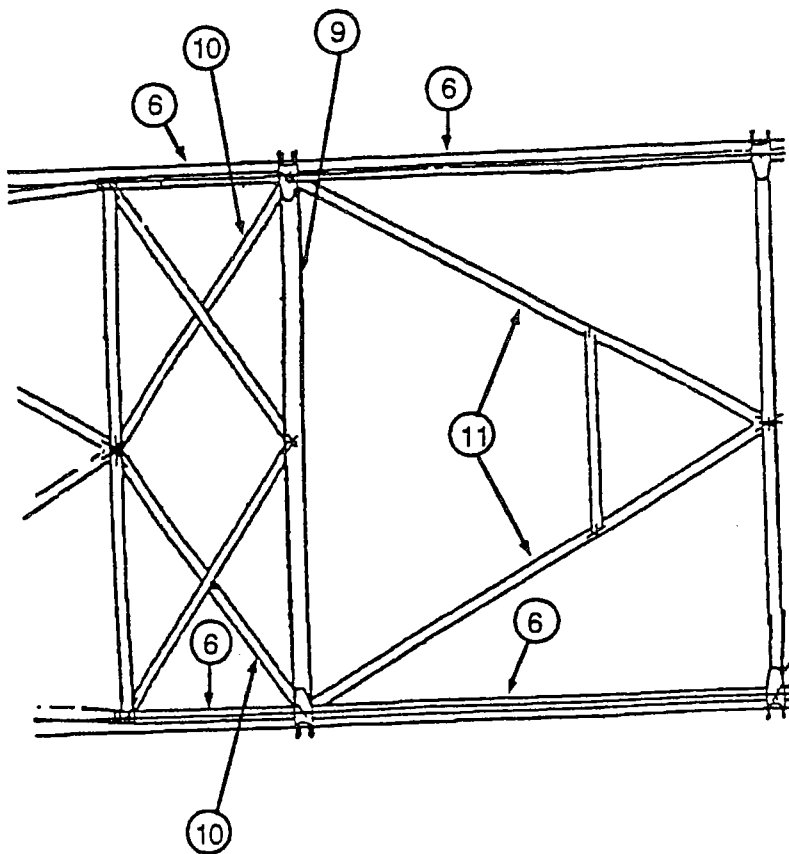
8 95-12-01

PA-25-235  
(S/N - 25-2000 To 25-2985)



View Looking Aft

Side View

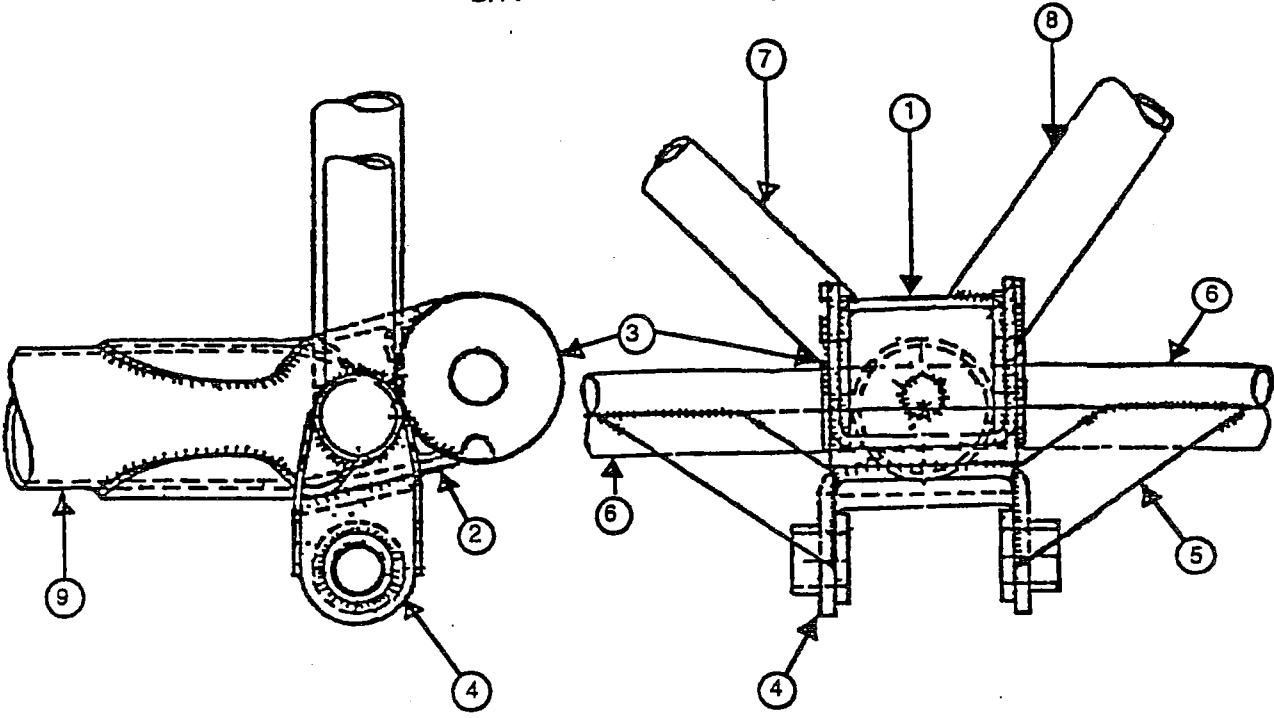


Bottom View (View A-A)  
(Both Sides)

Figure 4a  
95-12-01

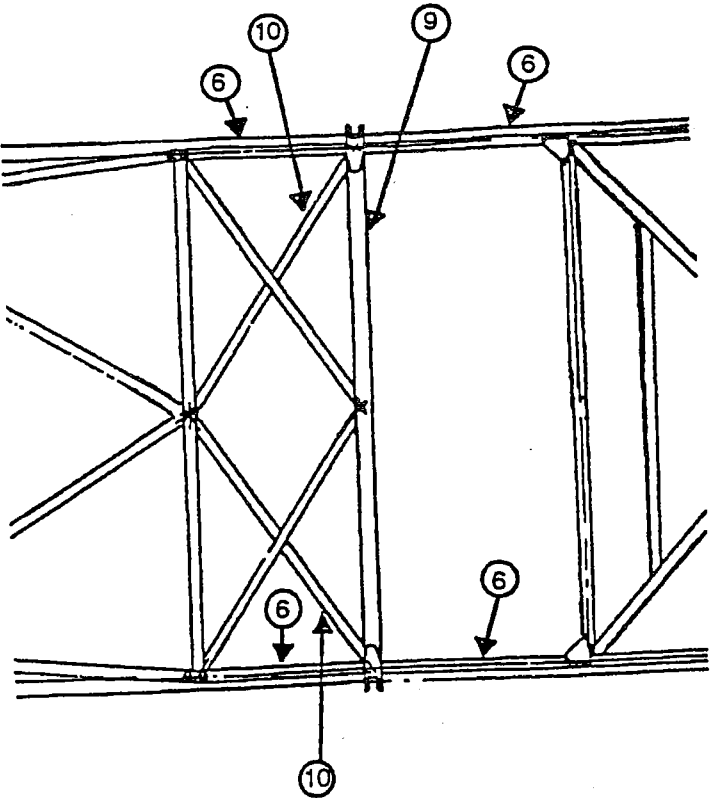
PA-25-235, PA-25-260  
S/N - 25-2986 and Up

95-12-01 9



View Looking Aft

Side View



Bottom View (View A-A)  
(Both Sides)

Figure 5a  
95-12-01

10 95-12-01

PA-25-235,-260  
S/N - 25-2986 and UP  
Front Wing Spar Attachment-Fittings and Tubes

| NO. | DESCRIPTION               | PART NO./TUBE DIMENSIONS   |
|-----|---------------------------|----------------------------|
| 1   | Front Spar Fitting        | 64003-0                    |
| 2   | Channel                   | 64175-0                    |
| 3   | Fitting Assy-Front Spar   | 64412-0                    |
| 4   | Fitting Assy-Landing Gear | 64005-0 (L)<br>64005-1 (R) |
| 5   | Brace-Bracket             | 11994-28                   |
| 6   | Tube                      | .75 x .049<br>(4130)N **   |
| 7   | Tube                      | .625 x .049<br>(4130)N **  |
| 8   | Tube                      | .875 x .065<br>(4130)N **  |
| 9   | Tube                      | 1.25 x .095<br>(4130)N **  |
| 10  | Tube                      | .75 x .049<br>(4130)N **   |

\*\* - MIL-T-6736 Type 1

Figure 5b  
95-12-01

**BLANK**



LUFFARTSVERKET  
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

PIPER - 111

---

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.

---

## 95-061A KONTROLL AV UNDERSTELL

### Påbudet gjelder:

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-20-07.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-20-07.

### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-20-07, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 95-20-07.

### Gyldighetsdato:

01.01.96.



# CORRECTED 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).

## Correction issued November 1995.

**95-20-07 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC. (formerly Piper Aircraft Corporation):** Amendment 39-9386; Docket No. 93-CE-61-AD.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

1. All serial numbers of Models PA24, PA24-250, PA24-260, PA24-400, PA30, and PA39 airplanes;
2. The following model and serial number airplanes that are not equipped with a part number (P/N) 95643-06, 95643-07, 95643-08, or 95643-09 bracket assembly, which includes a part number 78717-02 main landing gear side brace stud:

| Model      | Serial Numbers  |
|------------|---|
| PA28R-180  | 28R-30002 through 28R-31135, and<br>28R-7130001 through 28R-7130013 |
| PA28R-200  | 28R-35001 through 28R-35820, and<br>28R-7135001 through 28R-7635539 |
| PA28R-201  | 28R-7737002 through 28R-7737096                                     |
| PA28R-201T | 28R-7703001 through 28R-7703239                                     |
| PA32R-300  | 32R-7680001 through 32R-7780444                                     |
| PA34-200   | all serial numbers  |
| PA34-200T  | 34-7570001 through 34-7770372                                       |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability revision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required initially as follows, and thereafter as specified in the body of this AD:

1. For the affected Models PA28R-180, PA28R-200, PA28R-201, PA28R-201T, PA32R-300, PA34-200, and PA34-200T airplanes: Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD or, if the main gear side brace stud has already been inspected as specified in this AD, within 500 hours TIS after the last inspection, whichever occurs later.

2. For the affected Models PA24, PA24-250, PA24-260, PA24-400, PA30, and PA39 airplanes: Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD or, if the main gear side brace stud has already been inspected as specified in this AD, within 1,000 hours TIS after the last inspection, whichever occurs later.

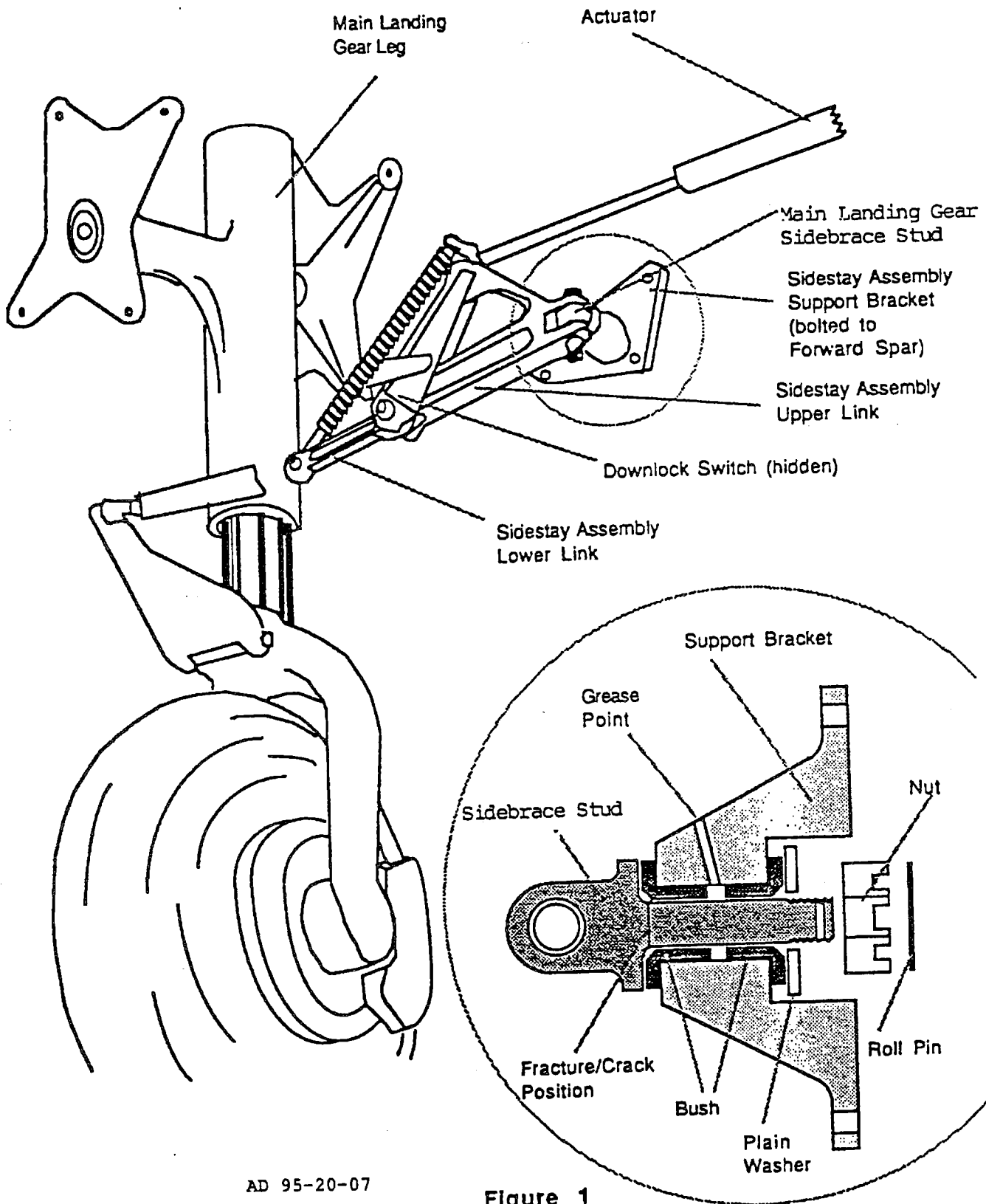
To prevent main landing gear (MLG) collapse caused by main gear side brace stud cracks, which, if not detected and corrected, could result in loss of control of the airplane during landing operations, accomplish the following:

NOTE 2: The paragraph structure of this AD is as follows:

- Level 1: (a), (b), (c), etc.
- Level 2: (1), (2), (3), etc.
- Level 3: (i), (ii), (iii), etc.

Level 2 and Level 3 structures are designations of the Level 1 paragraph they immediately follow.

(a) Remove both the left and right main gear side brace studs from the airplane in accordance with the instructions contained in the Landing Gear section of the maintenance manual, and inspect each main gear side brace stud for cracks, using Type I (fluorescent) liquid penetrant or magnetic particle inspection methods. Inspections must be accomplished by a facility or persons authorized by the FAA to accomplish the applicable inspection method. Figure 1 of this AD depicts the area where the sidebrace stud is to be inspected.



AD 95-20-07

**Figure 1**

Note: This figure is provided to depict the area of the sidebrace stud to be inspected. This is not intended to represent the configuration of all models affected.

NOTE 3: All affected Models PA24 and PA24-250 airplanes were equipped at manufacture with P/N 20829-00 main gear side brace studs. All affected Models PA24-260, PA24-400, PA30, and PA39 airplanes were equipped at manufacture with P/N 22512-00 main gear side brace studs. A P/N 95299-00 or P/N 95299-02 stud installed in an applicable Model PA28R-180, PA28R-200, PA28R-201, PA28R-201T, PA32R-300, PA34-200, or PA34-200T airplane may be identified by removing the stud and measuring the shank diameter of the stud. If the shank measures 5/8 inch in diameter, a P/N 78717-02 main gear side brace stud is installed. The FAA is aware of no methods of determining the main gear side brace stud P/N while the stud is installed.

(1) For any main gear side brace stud found cracked, prior to further flight, replace the cracked stud with an FAA-approved serviceable part (part numbers referenced in the table in paragraph (c) of this AD) in accordance with the instructions contained in the Landing Gear section of the applicable maintenance manual, and accomplish one of the following, as applicable:

(i) Reinspect and replace (as necessary) as specified in paragraph (c) of this AD; or

(ii) For the affected Models PA28R-180, PA28R-200, PA28R-201, PA28R-201T, PA32R-300, PA34-200, and PA34-200T airplanes, the P/N 95299-00 or 95299-02 main gear side brace studs are no longer manufactured. A new main gear side brace stud bracket assembly, P/N 95643-06, P/N 95643-07, P/N 95643-08, or P/N 95643-09, as applicable, must be installed if cracks are found as specified in paragraph (a)(1) of this AD. No repetitive inspections will be required by this AD for these affected airplane models when this bracket assembly is installed.

(2) For the affected Models PA28R-180, PA28R-200, PA28R-201, PA28R-201T, PA32R-300, PA34-200, and PA34-200T airplanes, inspect the main gear side brace assembly to ensure that the appropriate number of bushings are installed:

(i) For the 9/16-inch main gear side brace stud, P/N 95299-00 or P/N 95299-02, two bushings must be installed in the bracket assembly.

(ii) For the 5/8-inch main gear side brace stud, P/N 78717-02, one bushing must be installed in the bracket assembly.

(iii) Prior to further flight, replace any bracket assembly where the inappropriate number of bushings are installed.

NOTE 4: The PA34-200T Illustrated Parts Catalog (Revision dated May 1983, Piper P/N 761 589), Figure 45, Item 52, illustrates this one and two-bushing installation.

(3) For any main gear side brace stud not found cracked, prior to further flight, reinstall the uncracked stud in accordance with the instructions contained in the Landing Gear section of the applicable maintenance manual, and reinspect and replace (as necessary) as specified in paragraph (c) of this AD.

(b) Owners/operators of the affected Models PA28R-180, PA28R-200, PA28R-201, PA28R-201T, PA32R-300, PA34-200, and PA34-200T airplanes may have a new main gear side brace bracket assembly, P/N 95643-06, P/N 95643-07, P/N 95643-08, or P/N 95643-09, as applicable, installed at any time to terminate the inspection requirement of this AD.

(c) Reinspect both the left and right main gear side brace studs, using Type I (fluorescent) liquid penetrant or magnetic particle inspection methods. Inspections must be accomplished by a facility or persons authorized by the FAA to accomplish the applicable inspection method. Replace any cracked stud or reinstall any uncracked stud as specified in paragraphs (a)(1) and (a)(3) of this AD, respectively:

| Part Number installed | TIS Inspection Interval | Model Airplanes Installed on   |
|-----------------------|-------------------------|--|
| 20829-00              | 1,000 hours             | PA24 and PA24-250  |
| 22512-00              | 1,000 hours             | PA24-260, PA24-400, PA30, and PA39   |
| 95299-00 or 95299-02  | 500 hours               | PA28R-180, PA28R-200, PA28R-201, PA28R-201T, PA32R-300, PA34-200, and PA34-200T. |

NOTE 5: Accomplishing the actions of this AD does not affect the requirements of AD 77-13-21, Amendment 39-3093. The tolerance inspection requirements of that AD still apply for Piper PA24, PA30, and PA39 series airplanes.

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

95-20-07

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, Suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 6: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(f) Information related to this AD may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri.

(g) This amendment (39-9386) becomes effective on November 17, 1995.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**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)

MOTØRDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 112

---

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

---

### 96-017 KONTROLL AV «OIL COOLER HOSES»

#### Påbudet gjelder:

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-26-13.

#### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-26-13.

#### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-26-13, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### Referanse:

FAA AD 95-26-13.

#### Gyldighetsdato:

01.02.96.



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**95-26-13 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-9472; Docket No. 94-CE-28-AD; Supersedes AD 76-25-06, Amendment 39-2788.

**Applicability:** The following airplane models (all serial numbers), certificated in any category, that are equipped with oil cooler hose assemblies that do not meet TSO-C53a, Type D requirements:

|               |               |             |            |
|---------------|---------------|-------------|------------|
| PA28-140      | PA28-150      | PA28-160    | PA28S-160  |
| PA28-180      | PA28S-180     | PA28R-180   | PA28R-200  |
| PA28R-201     | PA28-151      | PA28-161    | PA28-181   |
| PA28-235      | PA28-236      | PA32-260    | PA32-300   |
| PA32S-300     | PA32-301      | PA32R-300   | PA32RT-300 |
| PA32R-301(SP) | PA32R-301(HP) | PA32RT-300T | PA32R-301T |
| PA32-301T     |               |             |            |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent oil cooler hoses from failing or rupturing, which could result in engine stoppage and subsequent loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS, inspect the oil cooler hoses to ensure that the hoses meet the criteria presented in the paragraphs below.

(1) For airplanes that have any oil cooler hose assembly mounted at the front or back of the airplane, or both, the fire sleeve of the hose should not be soaked with oil or have a brownish or whitish color, and there should be no evidence of deterioration as a result of heat, brittleness, or oil seepage. Prior to further flight, replace any hose that is soaked with oil, has a brownish or whitish color, or has evidence of deterioration.

(2) On airplanes that have any oil cooler hose assembly mounted in the front of the airplane, ensure that the following exists, and, prior to further flight, adjust accordingly:

(i) The hose passes underneath and behind the electrical ground cable and in front of the lower of the two engine mount struts when the hose is routed to the rear of the engine; and

(ii) The hose is tied to the engine mount strut and a clearance of at least 2 inches exists between the oil hose and exhaust stack.

**NOTE 2:** Figure 1 of this AD relates to the conditions specified in paragraphs (a)(2)(i) and (a)(2)(ii) of this AD.

(b) Upon the accumulation of 8 years or 1,000 hours TIS after installation of each oil cooler assembly, whichever occurs first, and thereafter every 8 years or 1,000 hours TIS (whichever occurs first), accomplish one of the following:

(1) Replace each oil cooler hose assembly with a part number specified in the APPLICABILITY section of this AD, and reinspect in accordance with paragraph (a) of this AD at intervals not to exceed 100 hours TIS; or

(2) Replace each oil cooler hose assembly with an approved TSO-C53a, Type D, hose assembly ensuring that there is a minimum of 2 inches between the oil cooler hoses and exhaust stacks (as applicable) upon installation. Ensure that there is a minimum bend radius of 6.5 inches on oil cooler assemblies incorporating 0.75-inch outer diameter hoses.

(c) The replacement specified in paragraph (b)(2) of this AD may be accomplished at any time prior to the 8-year or 1,000-hour compliance time as terminating action for the 100-hour TIS repetitive inspection requirement of this AD.



2 95-26-13

(d) After adjusting or installing oil cooler hoses, prior to further flight, run the engine for 5 minutes to ensure that there are no oil leaks and that the 2-inch clearance is maintained (as applicable) when the engine is warm. Prior to further flight, replace any leaking oil cooler hoses and adjust the clearance accordingly.

NOTE 3: Although not required by this AD, the FAA recommends that an oil cooler hose flexibility test be accomplished at each 100-hour TIS inspection interval. Oil cooler hose flexibility may be determined by gently lifting the hose in several places from the bottom of its downward arc to the oil cooler. If the oil cooler hose moves slightly either from side-to-side or upward with the hand at the center of an even arc, then some flexibility remains. If the oil cooler hose appears hardened or inflexible, replacement is recommended.

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

(f) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

NOTE 5: Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 76-25-06 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

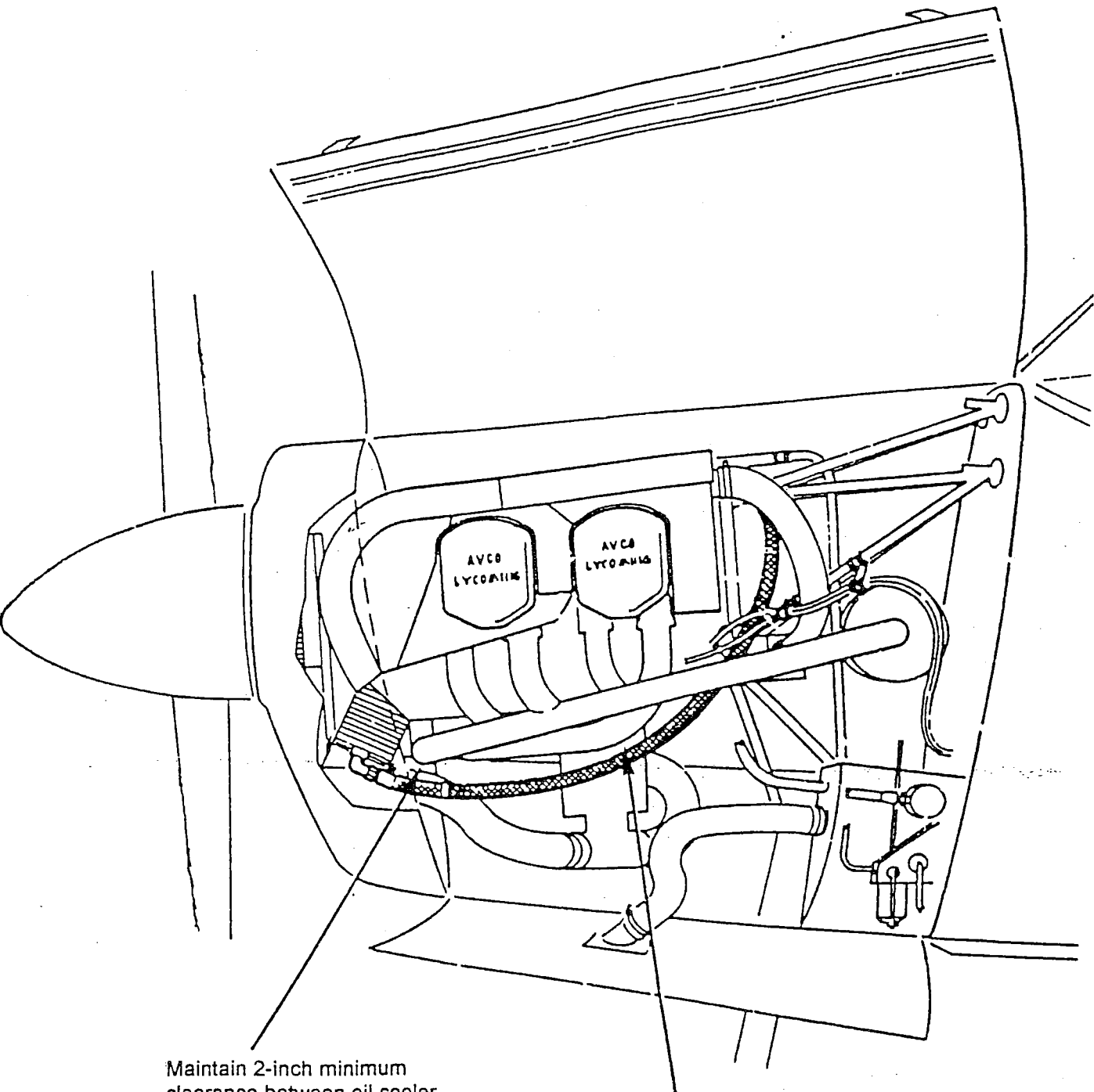
(g) Figure 1 of this AD may be obtained from the Atlanta ACO at the address specified in paragraph (f) of this AD. This document or any other information that relates to this AD may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri.

(h) This amendment (39-9472) supersedes AD 76-25-06, Amendment 39-2788.

(i) This amendment (39-9472) becomes effective on February 5, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Ms. Juanita Craft-Lloyd, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7373; facsimile (404) 305-7348.



Maintain 2-inch minimum clearance between oil cooler hoses and exhaust stack in this area.

Maintain 2-inch minimum clearance between oil cooler hoses and exhaust stack in this area.

Figure 1

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

PIPER - 113

---

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.

---

## 96-042A UTSKIFTING AV «LANDING LIGHT SUPPORT AND SEAL»

### Påbudet gjelder:

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-01 R1.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-01 R1.

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-01 R1.

### Referanse:

FAA AD 96-10-01 R1.

### Gyldighetsdato:

1998-12-01.



## REVISED AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**96-10-01 R1 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-10862; Docket No. 95-CE-51-AD; Revises AD 96-10-01, Amendment 39-9606.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

| Models                                 | Serial Numbers              |
|--|-----------------------------|
| PA-28-140                              | 28-20000 through 28-7725290 |
| PA-28-150, PA-28-160,<br>and PA-28-180 | 28-1 through 28-1760        |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished.

NOTE 2: Early compliance is encouraged.

To prevent the landing light seal from lodging in the carburetor, which could result in rough engine operation or possible engine failure and loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Replace the landing light support and seal assembly in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 975, dated November 2, 1994.

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

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Blvd., Suite 450, Atlanta, Georgia 30349.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 96-10-01, are considered approved as alternative methods of compliance for this AD.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(d) The replacements required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 975, dated November 2, 1994. This incorporation by reference was previously approved by the Director of the Federal Register as of June 10, 1996 (61 FR 19813, May 3, 1996). Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., Attn: Customer Service, 2926 Piper Dr., Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(e) This amendment becomes effective on December 14, 1998.

### FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

William O. Herderich, Aerospace Engineer, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Blvd., Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6069; facsimile: (770) 703-6097.

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

PIPER - 114

---

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.

---

### 96-044      **INSTALLASJON AV «CLEVIS BOLT»**

**Påbudet gjelder:**

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-03.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-03.

**Tid for utførelse:**

Hvis ikke allerede utført:

Innen 2000 timers ettersyn (TIS) eller innen neste 100 timers ettersyn etter 14.06.96, det som inntreffer senest.

**Referanse:**

FAA AD 96-10-03.

**Gyldighetsdato:**

01.06.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-044

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).

**96-10-03 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC. (formerly Piper Aircraft Corporation):** Amendment No. 39-9608; Docket No. 95-CE-37-AD.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

| <b>Models</b>                       | <b>Serial Numbers</b>   |
|-------------------------------------|---|
| PA28-140                            | 28-20000 through 28-26946 and 28-7125001 through 28-7725290                         |
| PA28-150, PA28-160,<br>and PA28-180 | 28-1 through 28-5859, 28-7105001 through 28-7505259, 28-E13, and 28-03              |
| PA28-151                            | 28-7415001 through 28-7715314   |
| PA28-161                            | 28-7716001 through 28-8616057, 2816001 through 2816102, and 2841001 through 2841346 |
| PA28-181                            | 28-7690001 through 28-8690062 and 2890001 through 2890169                           |
| PA28-235                            | 28-10001 through 28-11378, 28-7110001 through 28-7710089, and 28-E11                |
| PA28-236                            | 28-7911001 through 28-8611008 and 2811001 through 2811034                           |
| PA28-201T                           | 28-7921001 through 28-7921095   |
| PA28R-180                           | 28R-30001 through 28R-31270 and 28R-7130001 through 28R-7130013                     |
| PA28R-200                           | 28R-35001 through 28R-35820 and 28R-7135001 through 28R-7635462                     |
| PA28R-201                           | 28R-7737001 through 28R-7837319 and 2837001 through 2837059                         |
| PA28R-201T                          | 28R-7703001 through 28R-7803374 and 2803001 through 2803012                         |
| PA28RT-201                          | 28R-7918001 through 28R-8218026   |
| PA28RT-201T                         | 28R-7931001 through 28R-8631005 and 2831001 through 2831038                         |
| PA32-260                            | 32-1 through 32-1297 and 32-7100001 through 32-7800008                              |
| PA32-300                            | 32-40000 through 32-40974 and 32-7140001 through 32-7940290                         |
| PA32-301                            | 32-8006001 through 32-8406020   |
| PA32-301T                           | 32-8024001 through 32-8424002   |
| PA32R-300                           | 32R-7680001 through 32R-7880068   |
| PA32RT-300                          | 32R-7885001 through 32R-7985105   |
| PA32RT-300T                         | 32R-7887001 through 32R-7987126   |
| PA32R-301                           | 32R-8013001 through 32R-8413024   |

|            |   |
|------------|---|
| PA32R-301T | 32R-8029001 through 32R-8429028                           |
| PA34-200   | 34-7250001 through 34-7450220                             |
| PA34-200T  | 34-7570001 through 34-8170092                             |
| PA34-220T  | 34-8133001 through 34-8233088                             |
| PA44-180   | 44-7995001 through 44-8195026 and 4495001 through 4495013 |
| PA44-180T  | 44-8107001 through 44-8107066                             |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required upon the accumulation of 2,000 hours time-in-service (TIS) or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, unless already accomplished.

NOTE 2: The compliance time specified in this AD takes precedence over the compliance time specified in the The New Piper Aircraft Inc. (Piper) Service Bulletin (SB) 965, dated September 1, 1993.

NOTE 3: The instructions in this AD do not mirror the Piper service bulletin and instructions in this AD take precedence over the service bulletin instructions. This AD will require installing the clevis bolt, regardless of the condition of the current part.

To prevent failure of the flap handle attach bolt and sudden retraction of the flaps, which, if not detected and corrected, could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Measure the cable mounting attach hole diameter and enlarge the hole to .316 of an inch diameter. If the diameter of the cable mount attach hole is larger than .316 of an inch, prior to further flight, replace the flap lever handle (refer to the applicable illustrated parts catalog for part number), in accordance with the **INSTRUCTIONS** section of Piper SB No. 965, dated September 1, 1993.

(b) Install a new bushing (using only Piper Part Number (P/N) 63900-174) into the cable mounting attach hole, in accordance with the **INSTRUCTIONS** section of Piper SB No. 965, dated September 1, 1993.

(c) Replace the flap lever handle attach bolt with a new clevis bolt (Piper P/N 400 673 or standard P/N AN23-11) in accordance with the **INSTRUCTIONS** section of Piper SB No. 965, dated September 1, 1993.

(d) Inspect the washer, nut, and cotter pin, and if damaged, prior to further flight, replace washer (Piper P/N 407-564 or standard P/N AN960-10), nut (Piper P/N 404-392 or standard P/N AN320-3), and cotter pin (Piper P/N 424-051 or standard P/N MS24665-132) as applicable in accordance with the **INSTRUCTIONS** section of Piper SB No. 965, dated September 1, 1993.

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

(f) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office.

NOTE 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta Aircraft Certification Office.

(g) The inspections and replacements required by this AD shall be done in accordance with The New Piper Aircraft Inc. Service Bulletin No. 965, dated September 1, 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 The New Piper Aircraft, Inc., Attn: Customer Service, 2629 Piper Dr., Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(h) This amendment (39-9608) becomes effective on June 14, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

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  
PIPER - 115

---

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

---

### 96-048 SPREKKONTROLL AV KROPPSSPANT

**Påbudet gjelder:**

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-13.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-13.

*Anm.: Denne erstatter og opphever LDP 7/85.*

**Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-13, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 96-10-13

**Gyldighetsdato:**

01.07.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-048  
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).

**96-10-13 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC. (formerly Piper Aircraft Corporation):** Amendment 39-9620; Docket No. 90-CE-61-AD. Supersedes AD 84-08-06, Amendment 39-4851.

**Applicability:** The following model and serial number airplanes, certificated in any category, that do not have either Piper Kit 764-983 (stabilizer forward spar attachment bulkhead reinforcement) incorporated at Fuselage Station (FS) 332 or have a part number (P/N) 45583-16 or P/N 45583-17 bulkhead assembly installed:

| <b>Models</b> | <b>Serial Numbers</b>  |
|---------------|--|
| PA31T         | 31T-7400002 through 31T-8120104  |
| PA31T1        | 31T-7804001 through 31T-8104101, 31T-8304003, and 31T-1104004 through 31T-1104007  |
| PA31T2        | 31T-8166001 through 31T-8166032, 31T-8166034 through 31T-8166065, 31T-8166067 through 31T-8166071, and 31T-8166073 through 31T-8166075 |
| PA31T3        | 31T-8275001, 31T-8275003 through 31T-8275012, 31T-8275014 through 31T-8275017, 31T-8275025, and 31T-8375001 through 31T-8375005        |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (h) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent structural failure of the horizontal stabilizer and the aft fuselage attachment caused by cracks in the FS 332 bulkhead, which, if not detected and corrected, could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Within the next 200 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished (compliance with AD 84-08-06), and thereafter at intervals not to exceed 200 hours TIS until the modification required by paragraph (c), (d), or (e) of this AD is incorporated, inspect (using dye penetrant methods) the FS 332 bulkhead for cracks. Accomplish the inspections in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin (SB) No. 773A, dated May 3, 1984.

(b) The initial dye penetrant inspection type must be utilized for all future repetitive inspections. Dye penetrant inspection types consist of Type I: fluorescent; Type II: non-fluorescent or visible dye; and Type III: dual sensitivity.

(c) If cracks are found during any of the inspections required in paragraph (a) of this AD and no crack exceeds the limitations specified in Piper SB No. 773A, dated May 3, 1984, prior to further flight, repair the cracks in accordance with Piper SB No. 773A, dated May 3, 1984, and reinforce the FS 332 bulkhead by incorporating Piper Kit 764-983 in accordance with the instructions to Piper Kit 764-983, Revised June 18, 1990.

(d) If cracks are found during any of the inspections required in paragraph (a) of this AD and any crack exceeds the limitations specified in Piper SB No. 773A, dated May 3, 1984, prior to further flight, replace the bulkhead assembly with a reinforced bulkhead assembly, P/N 45583-16 or P/N 45583-17. Accomplish this replacement in accordance with the applicable maintenance manual.

(e) Upon the accomplishment of the third repetitive inspection required by this AD (600 hours TIS after the effective date of this AD), unless already accomplished as required by paragraph (c) or (d) of this AD, accomplish one of the following, as applicable:

(1) If cracks are found and no crack exceeds the limitations specified in Piper SB No. 773A, dated May 3, 1984, repair the cracks in accordance with Piper SB No. 773A, dated May 3, 1984, and reinforce the FS 332 bulkhead by incorporating Piper Kit 764-983 in accordance with the instructions to Piper Kit 764-983, Revised June 18, 1990;

(2) If cracks are found and any crack exceeds the limitations specified in Piper SB No. 773A, dated May 3, 1984, replace the bulkhead assembly with a reinforced bulkhead assembly, P/N 45583-16 or P/N 45583-17, in accordance with the applicable maintenance manual; or

(3) If no cracks are found, either reinforce the FS 332 bulkhead by incorporating Piper Kit 764-983 in accordance with the instructions to Piper Kit 764-983, Revised June 18, 1990; or replace the bulkhead assembly with a reinforced bulkhead assembly, P/N 45583-16 or P/N 45583-17, in accordance with the applicable maintenance manual.

(f) Incorporating Piper Kit 764-983 or installing reinforced bulkhead assembly, P/N 45583-16 or P/N 45583-17, as required by paragraphs (c) and (d) or (e) of this AD is considered terminating action for the repetitive inspection requirement of this AD.

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

(h) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

NOTE 3: Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 84-08-06 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

(i) The inspections and possible repair required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 773A, dated May 3, 1984. The reinforcement required by this AD shall be done in accordance with the instructions to Piper Kit 764-983, Revised June 18, 1990. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(j) This amendment (39-9620) supersedes AD 84-08-06, Amendment 39-4851.

(k) This amendment becomes effective on June 27, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**BLANK**

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

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -116

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

---

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

---

### 96-052 SPREKKKONTROLL AV UNDERSTELL

#### Påbudet gjelder:

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-14.

#### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-14.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 50/88.*

#### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-14, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### Referanse:

FAA AD 96-10-14.

#### Gyldighetsdato:

01.07.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-052

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).

**96-10-14 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC. (formerly Piper Aircraft Corporation):** Amendment 39-9621; Docket No. 90-CE-62-AD. Supersedes AD 88-05-05, Amendment 39-5861.

Applicability: The following model and serial number airplanes, certificated in any category, that do not have left and right main landing gear (MLG) forward sidebraces of improved design installed, part numbers (P/N) 85165-02 (left) and 85165-03 (right) or P/N 85166-02 (left) and 85166-03 (right).

| <b>Models</b>                   | <b>Serial Numbers</b>  |
|---------------------------------|--|
| PA31, PA31-300, and<br>PA31-325 | 31-2 through 31-8312019  |
| PA31-350                        | 31-5001 through 31-8553002   |
| PA31P                           | 31P-2 through 31P-7730012  |
| PA31P-350<br>PA31T              | 31P-8414001 through 31P-8414050<br>31T-7400002 through 31T-8120104     |
| PA31T1                          | 31T-7804001 through 31T-8304003 and<br>31T-1104004 through 31T-1104017 |
| PA31T2                          | 31T-8166001 through 31T-8166076 and<br>31T-1166001 through 31T-1166008 |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent the MLG from retracting because of a cracked MLG forward side brace, which, if not detected and corrected, could result in gear collapse and loss of control of the airplane during landing operations, accomplish the following:

(a) Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished (compliance with AD 88-05-05), and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS until the modification required by paragraph (d) of this AD is incorporated, inspect (using dye penetrant methods) both the left and right MLG sidebraces for cracks. Accomplish the inspections in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 845A, dated October 9, 1987.

(b) The initial dye penetrant inspection type must be utilized for all future repetitive inspections. Dye penetrant inspection types consist of Type I: fluorescent; Type II: non-fluorescent or visible dye; and Type III: dual sensitivity.

(c) If cracks are found during any of the inspections required in paragraph (a) of this AD, prior to further flight, replace the cracked MLG sidebrace with a part of improved design, P/N 85165-02 (left) or 85165-03 (right) or P/N 85166-02 (left) or 85166-03 (right), as applicable. Accomplish this replacement in accordance with the applicable maintenance manual.

(d) Within the next 1,200 hours TIS after the effective date of this AD, unless already accomplished as required by paragraph (c) of this AD, replace both the left and right MLG side braces with parts of improved design, P/N 85165-02 (left) and 85165-03 (right) or P/N 85166-02 (left) and 85166-03 (right), as applicable. Accomplish these replacements in accordance with the applicable maintenance manual.

(e) Installing both the left and right MLG side braces with parts of improved design, P/N 85165-02 (left) and 85165-03 (right) or P/N 85166-02 (left) and 85166-03 (right), as applicable, as required by paragraph (d) of this AD is considered terminating action for the repetitive inspection requirement of this AD.

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

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

NOTE 3: Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 88-05-05 (superseded by this AD) are not considered approved for this AD.

(h) The inspection required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 845A, dated October 9, 1987. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(i) This amendment (39-9621) supersedes AD 88-05-05, Amendment 39-5861.

(j) This amendment becomes effective on June 27, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**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  
  
PIPER -117

---

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.

---

## 96-053 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV INNFESTNING FOR YTRE VINGEKLAFFSKINNER

### Påbudet gjelder:

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-15.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-15.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 63/80.*

### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-10-15, med  
virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 96-10-15.

### Gyldighetsdato:

01.07.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-053  
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).

**96-10-15 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC. (formerly Piper Aircraft Corporation):** Amendment 39-9622; Docket No. 90-CE-63-AD. Supersedes AD 80-14-06, Amendment 39-3805.

**Applicability:** The following model and serial number airplanes, certificated in any category, that do not have Piper Kit 763 986 incorporated in the area of Wing Station (WS) 147.5:

| Models            | Serial Numbers                |
|-------------------|-------------------------------|
| PA31 and PA31-300 | 31-2 through 31-8012010       |
| PA31-325          | 31-7512006 through 31-8012010 |
| PA31-350          | 31-5001 through 31-8052025    |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent structural failure under certain load conditions caused by cracked areas at WS 147.5, which, if not detected and corrected, could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished (compliance with AD 80-14-06), and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS until the modification required by paragraph (b) or (c) of this AD is incorporated, inspect the outboard flap tracks, wing rib flanges, and the rear spar web on both wings in the area of WS 147.5 by accomplishing the following:

- (1) Lower the flaps to 40 degrees.
- (2) Inspect the attachment of the flap track rib to the rear spar on the inboard and outboard sides of the flap track using 10-power magnification.
- (3) Remove the rectangular access plate from the bottom wing skin. The rectangular access plate is located forward of the wing spar at WS 153.
- (4) Inspect the WS 147.5 rib attachment angle using 10-power magnification.

**NOTE 2:** The 100-hour TIS repetitive inspection interval was established to coincide with regularly scheduled maintenance.

(b) If cracks are found during any of the inspections required in paragraph (a) of this AD, prior to further flight, incorporate Piper Kit 763 986 in accordance with the instructions included with Piper Kit 763 986, Revised April 15, 1991, as referenced in Piper SB No. 647A, dated November 24, 1980.

(c) Within the next 1,000 hours TIS after the effective date of this AD, unless already accomplished as required by paragraph (b) of this AD, incorporate Piper Kit 763 986 in the area of WS 147.5. Accomplish this action in accordance with the instructions included with Piper Kit 763 986, Revised April 15, 1991, as referenced in Piper SB No. 647A, dated November 24, 1980.

(d) Incorporating Piper Kit 763 986 as required by paragraphs (b) and (c) of this AD is considered terminating action for the repetitive inspection requirement of this AD.

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

(f) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

**NOTE 3:** Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

**NOTE 4:** Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 80-14-06 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

(g) The modification required by this AD shall be done in accordance with the instructions included with Piper Kit 763 986, Revised April 15, 1991. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(h) This amendment (39-9622) supersedes AD 80-14-06, Amendment 39-3805.

(i) This amendment becomes effective on June 27, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**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  
  
PIPER -118

---

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

---

### 96-059 KONTROLL AV SKOTT PÅ SKROGET VED STASJON 317.75

**Påbudet gjelder:**

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-12.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-12.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 104/80.*

**Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-12-12, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 96-12-12.

**Gyldighetsdato:**

01.07.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-059

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

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

**96-12-12 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC. (formerly Piper Aircraft Corporation):** Amendment 39-9654; Docket No. 90-CE-60-AD. Supersedes AD 80-22-04, Amendment 39-3943.

**Applicability:** The following model and serial number airplanes, certificated in any category, that do not have either Piper Kit 764-028 or Piper Kit 763-917 incorporated at the Fuselage Station (FS) 317.75 bulkhead area:

#### **Models**

PA31, PA31-300, and PA31-325  
PA31-350

#### **Serial Numbers**

31-2 through 31-7912039  
31-5001 through 31-7952071

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required within the next 100 hours time-in-service after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent structural failure of the vertical fin forward spar caused by cracks in the FS 317.75 bulkhead, which, if not detected and corrected, could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Inspect the upper section of the FS 317.75 bulkhead for cracks in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 636A, dated August 26, 1980.

(1) If any crack is found, prior to further flight, incorporate Piper Kit 764-028 in accordance with the instructions included with that kit, revised June 18, 1990.

(2) If no crack is found, prior to further flight, incorporate Piper Kit 763-917 in accordance with the instructions included with that kit, revised June 18, 1980.

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

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

**NOTE 2:** Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

**NOTE 3:** Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 80-22-04 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

(d) The inspection required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 636A, dated August 26, 1980. The installation required by this AD shall be done in accordance with the instructions to Piper Kit 764-028, revised June 18, 1990, or Piper Kit 763-917, revised June 18, 1990, as applicable. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(e) This amendment (39-9654) supersedes AD 80-22-04, Amendment 39-3943.

(f) This amendment becomes effective on July 16, 1996.

#### **FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

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

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER - 119

## 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.

---

### 96-111      **UTSKIFTING AV HYDRAULISKE SLANGER**

**Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc., modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av  
FAA AD 96-21-04.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-04.

*Anm. : Denne LDP erstatter og opphever LDP 95/86.*

**Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-04 med  
virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 96-21-04.

**Gyldighetsdato:**

01.12.96

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-111  
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).

**96-21-04 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Docket No. 95-CE-56-AD; Amendment No. 39-9781, Supersedes AD 86-17-07, Amendment 39-5400.

Applicability: The following models and serial numbers, certificated in any category.

| <b>Models</b>                   | <b>Serial Numbers</b>  |
|---------------------------------|--|
| PA23 and PA23-160               | 23-1 through 23-2046   |
| PA23-235                        | 27-505 through 27-622  |
| PA23-250                        | 27-1 through 27-8154030  |
| PA31, PA31-300,<br>and PA31-325 | 31-2 through 31-8312019  |
| PA31-350                        | 31-5001 through 31-8553002   |
| PA31P                           | 31P-1 through 31P-7730012  |
| PA31P-350                       | 31P-8414001 through 31P-8414050  |
| PA31T                           | 31T-7400002 through 31T-8120104  |
| PA31T1                          | 31T-7804001 through 31T-8304003,<br>and 31T-1104004 through 31T-1104017  |
| PA31T2                          | 31T-8166001 through 31T-8166076 and,<br>31T-1166001 through 31T-1166008  |
| PA31T3                          | 31T-8275001 through 31T-8475001<br>and, 31T-5575001  |
| PA42                            | 42-7800001, 42-7800002, 42-7801003,<br>42-7801004, 42-8001001 through<br>42-8001106, 42-8301001, 42-8301002,<br>42-5501003 through 42-5501023, and<br>42-5501025 |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within 25 hours time-in-service (TIS) after September 2, 1986 (the effective date of AD 86-17-07) or within 10 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, unless already accomplished.

To prevent hydraulic hose failure which could cause loss of hydraulic capabilities resulting in a gear-up landing and possible loss of the airplane, accomplish the following:

(a) Inspect and replace all hydraulic hoses identified as Piper part number (P/N) 17766-02 or 465-138 and having a smooth rubber surface and a blue colored end nut, with hoses of the same part number having a woven outer covering and black colored end nut, in accordance with the **INSTRUCTIONS** section of Piper Service Bulletin (SB) No. 822, dated April 2, 1986.



NOTE 2: These hoses were available for installation starting February 1, 1985, and may have been installed in newly manufactured airplanes or as spares at any subsequent time.

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

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta 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 Atlanta Aircraft Certification Office.

(d) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 86-17-07 (superseded by this action) are considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

(e) The inspections and/or replacements required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 822, dated April 2, 1986. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., Attn: Customer Service, 2926 Piper Dr., Vero Beach, Florida, 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment (39-9781) supersedes AD 86-17-07, Amendment 39-5400.

(g) This amendment becomes effective on December 10, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**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)

MOTØRDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER - 120

---

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

---

### 96-112 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV BALANSERORET

**Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc., modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-03, som ikke er utstyrt med P/N 74461-02 (venstre) og P/N 74461-03 (høyre) hengsel brakett på balanseroret.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-03.

**Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-03, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 96-21-03.

**Gyldighetsdato:**

01.12.96

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-112  
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).

**96-21-03 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-9780; Docket No. 95-CE-84-AD.

**Applicability:** The following airplane models and serial numbers that are not equipped with part number (P/N) 74461-02 (left) and P/N 74461-03 (right) inboard aileron hinge brackets, certificated in any category:

| <b>Models</b>  | <b>Serial Numbers</b> |
|--|-----------------------|
| (The following aircraft should reference Piper Service Bulletin No. 974, dated October 19, 1994) |                       |

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| PA31, PA31-300, and<br>PA31-325 | 31-2 through 31-8312019                             |
| PA31-350                        | 31-5001 through 31-8553002                          |
| PA31P-350                       | 31P-8414001 through 31P-8414050                     |
| PA31T3                          | 31T-8275001 through 31T-8475001, and<br>31T-5575001 |

| <b>Models</b>  | <b>Serial Numbers</b> |
|--|-----------------------|
| (The following aircraft should reference Piper Service Bulletin No. 967, dated January 24, 1994) |                       |

|           |   |
|-----------|---|
| PA31P     | 31P-1 through 31P-7730012, and 31P-03   |
| PA31T     | 31T-7400002 through 31T-7400009, and<br>31T-7520001 through 31T-8120104   |
| PA31T1    | 31T-7804001 through 31T-8304003, and<br>31T-1104004 through 31T-1104017   |
| PA31T2    | 31T-8166001 through 31T-8166076, and<br>31T-1166001 through 31T-1166008   |
| PA42      | 42-7800001 through 42-7800004, and<br>42-8001001 through 42-8001106   |
| PA42-720  | 42-8301001, 42-8301002, 42-5501003 through<br>42-5501023, 42-5501025 through 42-5501027,<br>42-5501029 through 42-5501031, 42-5501033, and<br>42-5501039 through 42-5501059 |
| PA42-720R | 42-5501024, 42-5501028, 42-5501032, and<br>42-5501034 through 42-5501038  |
| PA42-1000 | 42-5527002 through 42-5527044   |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Upon the accumulation of 3,000 hours time-in-service (TIS), or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, unless already accomplished.

NOTE 2: The paragraph structure of this AD is as follows:

Level 1: (a), (b), (c), etc.

Level 2: (1), (2), (3), etc.

Level 3: (i), (ii), (iii), etc.

Level 2 and Level 3 structures are designations of the Level 1 paragraph they immediately follow.

To prevent structural failure of the aileron caused by cracks in the area of the inboard aileron hinge bracket, which, if not detected and corrected, could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Inspect (using dye penetrant methods) the area beneath and in the area of the inboard aileron hinge bracket on the aileron spar for cracks in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper service bulletin (SB) No. 967, dated January 24, 1994, or Piper SB No. 974, dated October 19, 1994, whichever service bulletin applies to the particular model and serial number.

(1) If cracks are found on the aileron spar:

(i) Prior to further flight, inspect the corresponding aileron rib at the inboard aileron hinge bracket location;

(ii) Prior to further flight, replace any cracked spar assembly and any cracked aileron rib in accordance with the applicable Maintenance Manual;

(iii) Prior to further flight, replace the inboard aileron hinge brackets with an inboard aileron hinge bracket of improved design, part number (P/N) 74461-02 (left) and P/N 74461-03 (right), in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper SB No. 967, dated January 24, 1994, or Piper SB No. 974, dated October 19, 1994, as applicable.

(2) If no cracks are found, prior to further flight, replace the inboard aileron hinge brackets with a part of improved design P/N 74461-02 (left) and P/N 74461-03 (right), in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper SB No. 967, dated January 24, 1994, or Piper SB No. 974, dated October 19, 1994, as applicable.

(b) If the inboard aileron hinge brackets, P/N 74461-02 (left) or P/N 74461-03 (right) have been ordered from the manufacturer but are not available, prior to further flight, and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS, dye penetrant inspect beneath and in the vicinity of the inboard aileron hinge bracket for cracks in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper SB No. 967, dated January 24, 1994, or Piper SB No. 974, dated October 19, 1994, as applicable.

(c) If any one of the following occurs, prior to further flight, terminate the above repetitive inspections, replace any cracked aileron rib and any cracked spar assembly (if applicable), and replace the inboard aileron hinge bracket as specified in paragraph (a)(1)(iii) of this AD:

(1) Parts become available;

(2) An inboard aileron bracket hinge, aileron spar or aileron rib is found cracked; or

(3) 1,000 hours TIS are accumulated after the initial inspection required by this AD.

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

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta 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 Atlanta Aircraft Certification Office.

(f) The inspections and replacements required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 967, dated January 24, 1994, or Piper Service Bulletin No. 974, dated October 19, 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 The New Piper Aircraft, Inc., Attn: Customer Service, 2926 Piper Dr., Vero Beach, Florida, 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(g) This amendment becomes effective on December 10, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**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

PIPER - 121

---

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

---

## 96-114      **UTSKIFTING AV FORSTERKINGSBRACKETT FOR HOVEDUNDERSTELLETS AKTUATOR**

### **Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc., modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-11.

### **Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-11.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 94-003.*

### **Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-21-11 med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### **Referanse:**

FAA AD 96-21-11.

### **Gyldighetsdato:**

01.12.96

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-114  
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).

**96-21-11 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-9788. Docket No. 95-CE-45-AD; Supersedes AD 93-25-08, Amendment 39-8774.

Applicability: The following Model and serial number airplanes, certificated in any category.

| <b>Model</b>                    | <b>Serial Number</b>   |
|---------------------------------|--|
| PA31, PA31-300,<br>and PA31-325 | 31-2 through 31-8312019  |
| PA31-350                        | 31-5001 through<br>31-8553002  |
| PA31P                           | 31P-1 through 31P-7730012  |
| PA31P-350                       | 31P-8414001 through<br>31P-8414050                                     |
| PA31T                           | 31T-7400001 through<br>31T-8120104                                     |
| PA31T1                          | 31T-7804001 through 31T-8304003<br>and 31T-1104004 through 31T-1104017 |
| PA31T2                          | 31T-8166001 through 31T-8166076<br>and 31T-1166001 through 31T-1166008 |
| PA31T3                          | 31T-8275001 through 31T-8475001<br>and 31T-5575001                     |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability revision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required within the next 200 hours time-in-service (TIS) after February 11, 1994 (effective date of AD 93-25-08) or within the next 25 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, unless already accomplished.

To prevent the main landing gear (MLG) from extending, when not selected and while the airplane is in flight, because of actuator reinforcement bracket failure, which could result in substantial airplane damage or loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Replace any MLG actuator reinforcement bracket having part number (P/N) 40776-00 with a new MLG actuator reinforcement bracket, P/N 73786-02, in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin (SB) No. 923, dated August 16, 1989.

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

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta 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 Atlanta Aircraft Certification Office.

(d) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 93-25-08 (superseded by this action) are considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

(e) The replacement required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 923, dated August 16, 1989. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., Attn: Customer Service, 2926 Piper Dr., Vero Beach, Florida, 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment supersedes AD 93-25-08, Amendment 39-8774.

(g) This amendment becomes effective on December 16, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.

**BLANK**

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

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

PIPER - 122

---

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

---

### 97-001 LÅSING AV GAFFELENDSTYKKET PÅ KABELN FOR OPERASJON AV UNDERSTELLET

**Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc., modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av  
FAA AD 96-24-13.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-24-13.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 6/76.*

**Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-24-13, med  
virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 96-24-13.

**Gyldighetsdato:**

01.01.97

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 97-001

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).

**96-24-13 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Docket No. 95-CE-55-AD; Amendment No. 39-9837. Supersedes AD 75-26-18, Amendment 39-2504.

Applicability: PA-31, PA-31P, and PA-31T series airplanes with the following Model and serial numbers, certificated in any category.

| Models              | Serial Numbers   |
|---------------------|--|
| PA-31 and PA-31-325 | 31-7300950 through 31-7612017                                |
| PA-31-350           | 31-7305048, 31-7305049, and<br>31-7305052 through 31-7652032 |
| PA-31P              | 31P-7300128 through 31P-7630005                              |
| PA-31T              | 31T-7400002 through 31T-7620013                              |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required within 50 hours time-in-service (TIS) after February 9, 1976 (effective date of AD 75-26-18) or within the next 25 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, unless already accomplished.

To prevent the landing gear selector cable forward attachment pin assembly from becoming separated from the powerpack control arm, which if not corrected, could cause loss of landing gear retraction or extension, accomplish the following:

- (a) Modify the landing gear selector cable forward attachment pin assembly by installing a safety lock wire in accordance with the **Instructions** section of Piper Service Bulletin No. 488, dated October 24, 1975.
- (b) Special flight permits may be issued in accordance with 14 CFR 21.197 and 21.199 to operate the airplane to a location where the requirements of this AD can be accomplished.
- (c) An alternative method of compliance or adjustment of compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta 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 Atlanta Aircraft Certification Office.

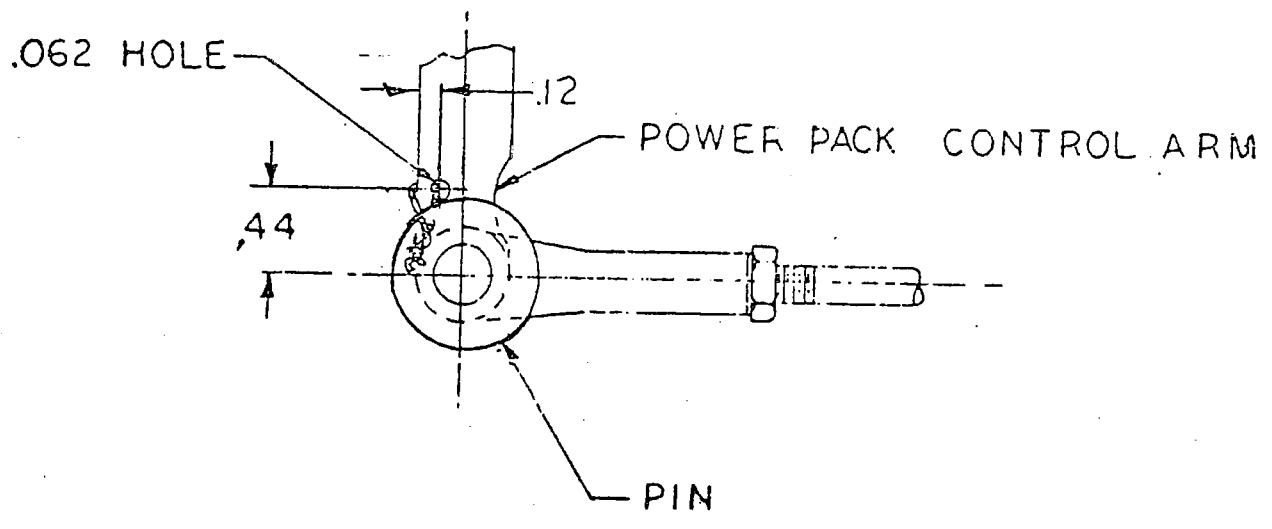
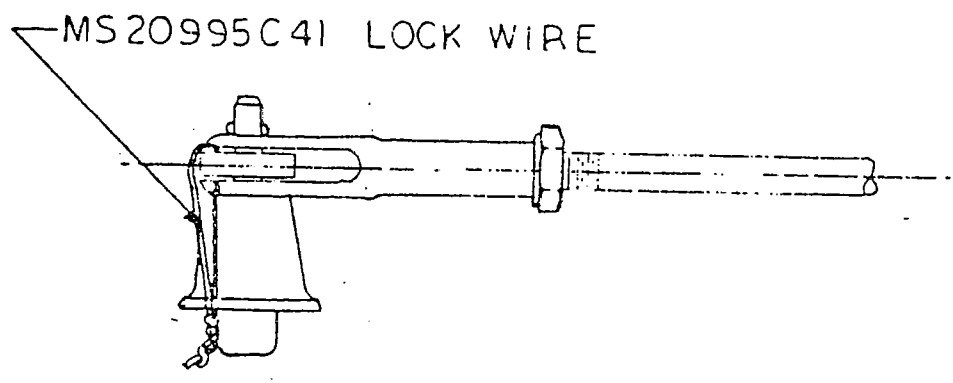
(d) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 75-26-18 (superseded by this action) are considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

(e) The modification required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 488, dated October 24, 1975. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., Attn: Customer Service, 2926 Piper Dr., Vero Beach, Florida, 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment supersedes AD 75-26-18, Amendment 39-2504.

(g) This amendment becomes effective on January 17, 1997.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Avenue, suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362; facsimile (404) 305-7348.



**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  
  
PIPER - 123

---

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.

---

### 97-007A KONTROLL AV UNDERSTELL

**Påbudet gjelder:**

Piper modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-01-01 R1.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-01-01 R1.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 95-061A.*

**Tid for utførelse:**

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-01-01 R1, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 97-01-01 R1.

**Gyldighetsdato:**

1999-01-01.



# REVISED AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**97-01-01 R1 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-10864; Docket No. 96-CE-09-AD.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

1. All serial numbers of Models PA-24, PA-24-250, PA-24-260, PA-24-400, PA-30, and PA-39 airplanes;
2. The following model and serial number airplanes that are not equipped with a Piper part number (P/N) 78717-02 (or FAA-approved equivalent part number) main gear sidebrace stud in both right and left main gear sidebrace bracket assemblies:

| Model       | Serial Numbers   |
|-------------|--|
| PA-28R-180  | 28R-30002 through 28R-31135, and 28R-7130001 through 28R-7130013 |
| PA-28R-200  | 28R-35001 through 28R-35820, and 28R-7135001 through 28R-7635539 |
| PA-28R-201  | 28R-7737002 through 28R-7737096                                  |
| PA-28R-201T | 28R-7703001 through 28R-7703239                                  |
| PA-32R-300  | 32R-7680001 through 32R-7780444                                  |
| PA-34-200   | all serial numbers   |
| PA-34-200T  | 34-7570001 through 34-7770372                                    |

NOTE 1: P/N 78717-02 sidebrace stud was installed at manufacture on Piper Model PA-34-200T airplanes, serial numbers 34-7670325 through 34-7770372.

NOTE 2: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required initially as follows, and thereafter as specified in the body of this AD:

1. For the affected Models PA-28R-180, PA-28R-200, PA-28R-201, PA-28R-201T, PA-32R-300, PA-34-200, and PA-34-200T airplanes: Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD; or, if the main gear sidebrace stud has already been inspected or replaced as specified in this AD, within 500 hours TIS after the last inspection or replacement; whichever occurs later.

2. For the affected Models PA-24, PA-24-250, PA-24-260, PA-24-400, PA-30, and PA-39 airplanes: Within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD; or, if the main gear sidebrace stud has already been inspected or replaced as specified in this AD, within 1,000 hours TIS after the last inspection or replacement; whichever occurs later.

To prevent main landing gear (MLG) collapse caused by main gear sidebrace stud cracks, which could result in loss of control of the airplane during landing operations, accomplish the following:

NOTE 3: The paragraph structure of this AD is as follows:

Level 1: (a), (b), (c), etc.

Level 2: (1), (2), (3), etc.

Level 3: (i), (ii), (iii), etc.

Level 4: (A), (B), (C), etc.

Level 2, Level 3, and Level 4 structures are designations of the Level 1 paragraph they immediately follow.





# SERVICE BULLETIN

Bilag til LDP 97-001  
No. 488

Piper Aircraft Corporation

Lock Haven, Pennsylvania, U.S.A.

"DOA EA-1 Approved"

October 24, 1975 M

Subject:

Modification of Landing Gear Selector Cable Forward Attachment Pin.

Models Affected:

PA-31-310 & PA-31-325 Navajo  
PA-31-350 Navajo Chieftain

PA-31P Navajo  
PA-31T Cheyenne

Serial Numbers Affected:

31-7300950 to 31-7612017 Inclusive  
31-7305048, 31-7305049, 31-7305052 to 31-7652032  
Inclusive  
31P-7300128 to 31P-7630005 Inclusive  
31T-7400002 to 31T-7620013 Inclusive

Compliance Time:

At the next Programmed Inspection event interval, not to exceed the next twenty-five (25) hours of operation.

Purpose:

The landing gear selector flexible push-pull control cable assembly is attached to the hydraulic powerpack control arm by a cable attachment pin assembly, Piper part no. 53599-00. A recent incident at the factory indicates that this pin assembly may become disengaged, causing detachment of the landing gear selector cable from the powerpack control arm, with subsequent loss of landing gear (retraction/extension) system control.

This release provides instructions to install safety wire to the landing-gear selector cable attachment pin to prevent inadvertent disengagement of the pin.

Instructions:

1. Gain access to the hydraulic powerpack by removing the left hand nose access panel (on the PA-31P and PA-31T only) or the right hand nose access panel (on the PA-31 and PA-31-350 only).
2. Remove equipment from shelf as required to allow access to landing gear selector cable attachment point at the powerpack control arm.
3. Drill .062 inch hole in landing gear selector arm on the powerpack per attached sketch.
4. Ascertain that the cable attachment pin is fully engaged and locked by making certain that the pin knob base is against the cable clevis.

Instructions (continued):

5. Safety with approximately three inches of MS20995C41 lock wire (.041 stainless steel) through the hole in the arm and existing hole in pin knob per attached sketch.

NOTE:

Wrap lock wire around arm on side opposite from cable, to prevent interference with cable clevis during normal operation.

7. Replace equipment that was removed for access and reinstall access panel.
8. Make an appropriate log book entry indicating compliance with this service bulletin.

Material Required:

Approximately three inches of MS20995C41 lock wire (.041 inch stainless steel).

Availability of Parts:

Obtain locally.

Effectivity Date:

This service bulletin is effective upon receipt.

Summary:

Please contact your Piper field service facility to make arrangements for compliance with the provisions of this service bulletin, in accordance with Compliance Time, above.

(a) Remove both the left and right main gear sidebrace studs from the airplane in accordance with the instructions contained in the Landing Gear section of the maintenance manual, and inspect each main gear sidebrace stud for cracks, using Type I (fluorescent) liquid penetrant or magnetic particle inspection methods. Figure 1 of this AD depicts the area of the sidebrace stud shank where the sidebrace stud is to be inspected.

NOTE 4: All affected Models PA-24 and PA-24-250 airplanes were equipped at manufacture with P/N 20829-00 main gear sidebrace studs. All affected Models PA-24-260, PA-24-400, PA-30, and PA-39 airplanes were equipped at manufacture with P/N 22512-00 main gear sidebrace studs. The Appendix included with this AD contains information on determining the P/N of the bracket assembly (which contains the main gear side brace stud) on the affected PA-28R, PA-32R, and PA-34 series airplanes.

(1) For any main gear sidebrace stud found cracked, prior to further flight, replace the cracked stud with an FAA-approved serviceable part (part numbers referenced in the table in paragraph (b) of this AD or FAA-approved equivalent part number) in accordance with the instructions contained in the Landing Gear section of the applicable maintenance manual, and accomplish one of the following, as applicable:

(i) Reinspect (and replace as necessary) as specified in paragraph (b) of this AD; or

(ii) For the affected Models PA-28R-180, PA-28R-200, PA-28R-201, PA-28R-201T, PA-32R-300, PA-34-200, and PA-34-200T airplanes, the 9/16-inch main gear sidebrace studs (P/N 95299-00, 95299-02, or P/N 67543, as applicable) are no longer manufactured. Install a new main gear sidebrace stud bracket assembly, P/N 95643-06, P/N 95643-07, P/N 95643-08, or P/N 95643-09, as applicable. No repetitive inspections will be required by this AD for these affected airplane models when this bracket assembly is installed on both the left and right sides; or

(iii) For the affected Models PA-28R-180, PA-28R-200, PA-28R-201, PA-28R-201T, PA-32R-300, PA-34-200, and PA-34-200T airplanes, ream the existing two-piece bushings to an inside diameter of .624-inch to .625-inch, chamfer the head side of the bushing to accommodate the radius in the shank of the main gear sidebrace stud, and install the 5/8-inch stud, P/N 78717-02. No repetitive inspections will be required by this AD when this action is accomplished on both the left and right bracket assemblies. If the bushings cannot be reamed while installed in the bracket (i.e., the bushings are loose), then install a main gear sidebrace bracket assembly, P/N 95643-06, P/N 95643-07, P/N 95643-08, or P/N 95643-09, as applicable. Models PA-28R-180 and PA-28R-200 with serial numbers as specified in the Appendix to this AD may be equipped with a bracket casting identified with casting number 67073-2 or 67073-3 and may require the following modification to P/N 78717-02 for proper installation:

(A) Reduce the length of the stud to  $1.688 \pm 0.15$  inches;

(B) Add additional rolled threads to  $1.125 \pm .015$  inches from the flange. Note that the stud is heat treated to 180 to 200 ksi; and

(C) Drill an additional roll pin hole 90 degrees to the existing hole, and approximately 1.480 inches from the flange.

(iv) No repetitive inspections will be required by this AD when a P/N 78717-02 (or FAA-approved equivalent part number) main gear sidebrace stud is installed in the existing bracket assembly on both the left and right sides; or when a bracket assembly, P/N 95643-06 (or FAA-approved equivalent part number), P/N 95643-07 (or FAA-approved equivalent part number), P/N 95643-08 (or FAA-approved equivalent part number), or P/N 95643-09 (or FAA-approved equivalent part number), as applicable, is installed on both the left and right sides.

(2) For any main gear sidebrace stud not found cracked, prior to further flight, reinstall the uncracked stud in accordance with the instructions contained in the Landing Gear section of the applicable maintenance manual, and reinspect and replace (as necessary) as specified in paragraph (b) of this AD.

(b) Reinspect both the left and right main gear sidebrace studs, using Type I (fluorescent) liquid penetrant or magnetic particle inspection methods. Replace any cracked stud or reinstall any uncracked stud as specified in paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD, respectively:

| Part Number Installed   | TIS Inspection Interval | Model Airplanes Installed on           |
|---|-------------------------|--|
| 20829-00 (Piper parts) or FAA-approved equivalent part number | 1,000 hours             | PA-24 and PA-24-250                    |
| 22512-00 (Piper parts) or FAA-approved equivalent part number | 1,000 hours             | PA-24-260, PA-24-400, PA-30, and PA-39 |

| Part Number Installed  | Inspection Interval | TIS Inspec- Model Airplanes Installed on   |
|--|---------------------|--|
| 95299-00 or<br>95299-02 (Piper parts)<br>or FAA-approved<br>equivalent part number | 500 hours           | PA-28R-180 and PA-28R-200<br>not equipped with casting<br>number 67073-2 or 67073-3,<br>PA-28R-201, PA-28R-201T,<br>PA-32R-300, PA-34-200, and<br>PA-34-200T |
| 67543 (Piper parts)<br>or FAA-approved<br>equivalent part number                   | 500 hours           | PA-28R-180 and PA-28R-200<br>equipped with casting number<br>67073-02 or 67073-03  |

NOTE 5: Accomplishing the actions of this AD does not affect the requirements of AD 77-13-21, Amendment 39-3093. The tolerance inspection requirements of that AD still apply for Piper PA-24, PA-30, and PA-39 series airplanes.

(c) Owners/operators of the affected Models PA-28R-180, PA-28R-200, PA-28R-201, PA-28R-201T, PA-32R-300, PA-34-200, and PA-34-200T airplanes may accomplish one of the following at any time to terminate the repetitive inspection requirement of this AD:

(1) Install a main gear sidebrace bracket assembly, P/N 95643-06 (or FAA-approved equivalent part number), P/N 95643-07 (or FAA-approved equivalent part number), P/N 95643-08 (or FAA-approved equivalent part number), or P/N 95643-09 (or FAA-approved equivalent part number), as applicable, which contains the 5/8-inch diameter main gear sidebrace stud, P/N 78717-02 (or FAA-approved equivalent part number), and the one-piece bushing, P/N 67026-12 (or FAA-approved equivalent part number). Accomplish these installations in accordance with the instructions contained in the Landing Gear section of the applicable maintenance manual; or

(2) Ream the existing two-piece bushings to an inside diameter of .624-inch to .625-inch, chamfer the head side of the bushing to accommodate the radius in the shank of the main gear sidebrace stud, and install the 5/8-inch stud, P/N 78717-02 (or FAA-approved equivalent part number). No repetitive inspections will be required by this AD when this action is accomplished on both the left and right bracket assemblies. If the bushings cannot be reamed while installed in the bracket (i.e., the bushings are loose), then install a main gear sidebrace bracket assembly, P/N 95643-06 (or FAA-approved equivalent part number), P/N 95643-07 (or FAA-approved equivalent part number), P/N 95643-08 (or FAA-approved equivalent part number), or P/N 95643-09 (or FAA-approved equivalent part number), as applicable. Models PA-28R-180 and PA-28R-200 with serial numbers as specified in the Appendix to this AD may be equipped with a bracket casting identified with casting number 67073-2 or 67073-3 and may require the following modification to P/N 78717-02 (or FAA-approved equivalent part number) for proper installation:

- (i) Reduce the length of the stud to  $1.688 \pm 0.15$  inches;
- (ii) Add additional rolled threads to  $1.125 \pm .015$  inches from the flange. Note that the stud is heat treated to 180 to 200 ksi; and
- (iii) Drill an additional roll pin hole 90 degrees to the existing hole, and approximately 1.480 inches from the flange.

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

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 97-01-01, Amendment 39-9872 (revised by this action), or AD 95-20-07, Amendment 39-9386 (superseded by AD 97-01-01), are considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

NOTE 6: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(f) Information related to this AD may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri.

(g) This amendment revises AD 97-01-01, Amendment 39-9872, which superseded AD 95-20-07, Amendment 39-9386.

(h) This amendment becomes effective on December 8, 1998.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. William O. Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6084; facsimile: (770) 703-6097.

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  
PIPER -124

---

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

---

### 97-026 KONTROLL/UTSKIFTING AV NESEHJUL

#### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. modeller og serienummer som følger:

#### Modell:

PA31, PA31-300 og PA31-325  
PA31-350  
PA31P

#### Serienummer:

31-2 t.o.m. 31-8112038  
31-5001 t.o.m. 31-8152088  
31P-3 t.o.m. 31P-7730012

som har påmontert Cleveland nesehjul med delnr. (P/N) 40-76B (Piper P/N 451 784).

#### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-07-03.

#### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-07-03, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 40/81.*

#### Referanse:

FAA AD 97-07-03.

#### Gyldighetsdato:

01.05.97.



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**97-07-03 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-9976; Docket No. 96-CE-29-AD, Supersedes AD 81-11-04, Amendment 39-4114.

**Applicability:** The following Models and serial numbered airplanes equipped with Cleveland part number (P/N) 40-76B (Piper P/N 451 784) nose wheel assembly, certificated in any category.

| Models                          | Serial Numbers             |
|---------------------------------|----------------------------|
| PA31, PA31-300,<br>and PA31-325 | 31-2 through 31-8112038    |
| PA31-350                        | 31-5001 through 31-8152088 |
| PA31P                           | 31P-3 through 31P-7730012  |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required within the next 100 hours time-in-service (TIS) after May 22, 1981 (effective date of AD 81-11-04); within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD; or upon the accumulation of 2,000 hours TIS on the nose wheel assembly, whichever occurs later, unless already accomplished.

To prevent the failure of the nose wheel, which if not corrected, could result in loss of control of the airplane during taxiing, take-off, or landing operations, accomplish the following:

(a) Inspect the nose wheel assembly, Cleveland part number (P/N) 40-76B (The New Piper Aircraft, Inc. P/N 451 784), for cracks in accordance with the "Instructions" section of Piper Aircraft Corporation (Piper) Service Bulletin (SB) 700A, dated October 12, 1981.

(1) If cracked, prior to further flight, replace Cleveland P/N 40-76B (Piper P/N 451 784) with a new Cleveland P/N 40-76B (Piper P/N 451 784) nose wheel assembly. Upon the accumulation of 2,000 hours TIS, reinspect at 100 hour intervals or at each tire change, whichever occurs first; or,

(2) As an alternative to paragraph (a)(1), if cracked, replace Cleveland P/N 40-76B (Piper P/N 451 784) with a serviceable Cleveland P/N 40-140 (Piper P/N 551 791) nose wheel assembly of improved design in accordance with the "Instructions" section of Piper SB 700A, dated October 12, 1981.

(3) If no cracks are found and Cleveland P/N 40-140 (Piper P/N 551-791) is not installed, repetitively inspect at intervals not to exceed 100 hours TIS or at each tire change, whichever occurs first.

(b) The installation of Cleveland P/N 40-140 (Piper P/N 551 791) is considered terminating action for the inspection requirements of paragraph (a) and (a)(3) of this AD.

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

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Ave., suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office.

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

2 97-07-03

(e) The inspections and replacement required by this AD shall be done in accordance with Piper Aircraft Corporation Service Bulletin No. 700A, dated October 12, 1981. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., Attn: Customer Service, 2926 Piper Dr., Vero Beach, Florida, 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective on May 15, 1997.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Christina Marsh, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, Campus Building, 1701 Columbia Ave., suite 2-160, College Park, Georgia 30337-2748; telephone (404) 305-7362, facsimile (404) 305-7348.

**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  
  
PIPER -125

---

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

---

## 97-092 KORREKT BRUK AV PARKERINGSBREMSSEN

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 85-02-05R1.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 85-02-05R1.

### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 85-02-05R1, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 49/85..*

### Referanse:

FAA AD 85-02-05R1.

### Gyldighetsdato:

1997-12-01.



# REVISED AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**Revision issued November 1997.**

**85-02-05 R1 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-10189; Docket No. 84-CE-27-AD. Revises AD 85-02-05, Amendment 39-4984.

Applicability: The following model and serial number airplanes, certificated in any category:

| <b>Models</b>   | <b>Serial Numbers</b>         |
|---|-------------------------------|
| PA-20, PA-20S, PA-20-115,<br>PA-20S-115, PA-20-135, and<br>PA-20S-135                           | 20-1 through 20-1121          |
| PA-22, PA-22-108, PA-22-135,<br>PA-22S-135, PA-22-150, PA-22S-150,<br>PA-22-160, and PA-22S-160 | 22-1 through 22-9848          |
| PA-23 and PA-23-160   | 23-1 through 23-2046          |
| PA-23-235, PA-23-250, and<br>PA-E23-250   | 27-1 through 27-8154030       |
| PA-24, PA-24-250, and<br>PA-24-260  | 24-1 through 24-5034          |
| PA-24-400   | 26-1 through 26-148           |
| PA-25, PA-25-235, and<br>PA-25-260  | 25-1 through 25-8156024       |
| PA-30   | 30-1 through 30-2000          |
| PA-31P  | 31P-1 through 31P-7730012     |
| PA-36-285, PA-36-300,<br>and PA-36-375  | 36-7360001 through 36-8302025 |
| PA-39   | 39-1 through 39-162           |
| PA-44-180   | 44-7995001 through 44-8195026 |
| PA-44-180T  | 44-8107001 through 44-8207020 |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, repaired, or reconfigured in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, repaired, or reconfigured so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required within 100 hours time-in-service after March 1, 1985 (the effective date of AD 85-02-05, Amendment 39-4984) or prior to the next flight after the effective date of this AD, whichever occurs later, unless already accomplished.

To prevent airplane controllability problems while involved in ground operation because of improper brake operations, accomplish the following:

2 85-02-05 R1

(a) Install one of the following in a central location on the pilot's instrument panel in full view of the pilot.

- (1) A Piper part number 81090-02 placard; or
- (2) A Piper part number 683-107 placard.

NOTE 2: The above referenced placards both contain the following language:

**\*WARNING  
NO BRAKING WILL OCCUR IF AIRCRAFT  
BRAKES ARE APPLIED WHILE PARKING  
BRAKE HANDLE IS PULLED AND HELD\***

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

(c) Installing the placard required by paragraph (a) of this AD may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 85-02-05 (revised by this action) are considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(e) All persons affected by this directive may examine information pertaining to this document at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment becomes effective on November 21, 1997.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

William Herderich, Aerospace Engineer, Atlanta Certification Office, FAA, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone (770) 703-6084; facsimile (770) 703-6097.

**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  
  
PIPER -126

---

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

---

## 98-032 REVISJON AV FLIGHT MANUAL

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. modell PA-46-310P og PA-46-350P.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-26.

### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-26, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 98-04-26.

### Gyldighetsdato:

1998-04-01.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



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

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

**98-04-26 THE NEW PIPER AIRCRAFT CORPORATION:** Amendment 39-10338; Docket No. 97-CE-60-AD.

Applicability: Models PA-46-310P and PA-46-350P airplanes (all serial numbers), certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated, unless already accomplished.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) Within 30 days after the effective date of this AD, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

NOTE 2: Operators should initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

## **"WARNING**

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

- During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

- Unusually extensive ice accumulation on the airframe and windshield in areas not normally observed to collect ice.

- Accumulation of ice on the upper surface of the wing aft of the protected area.

- Since the autopilot, when installed and operating, may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in icing conditions.

- All wing icing inspection lights must be operative prior to flight into known or forecast icing conditions at night. [NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Normal Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

**"THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS  
MAY BE CONDUCTIVE TO SEVERE  
IN-FLIGHT ICING:**

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.
- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

**PROCEDURES FOR EXITING  
THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:**

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

- Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.
- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps when holding in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control."

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

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

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106

(f) This amendment (39-10338) becomes effective on March 13, 1998.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. John P. Dow, Sr., Aerospace Engineer, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106, telephone (816) 425-6932, facsimile (816) 426-2169.

**BLANK**



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

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -127

---

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

---

## 98-033      UTSKIFTNING AV RORHENGSLERAKETT

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. modell PA38-112 serienummer 38-80A0166 t.o.m 38-82A0122.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-03-16.

### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-03-16, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 98-03-16.

### Gyldighetsdato:

1998-04-01.



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**98-03-16 THE NEW PIPER AIRCRAFT CORPORATION:** Amendment 39-10308; Docket No. 96-CE-53-AD.

Applicability: Model PA-38-112 airplanes (serial numbers 38-80A0166 through 38-82A0122), certificated in any category.

NOTE 1: The serial numbers listed in the applicability section of this AD do not match the serial numbers in Piper Aircraft Corporation (Piper) Service Bulletin (SB) No. 686, dated May 23, 1980. This AD takes precedence over the applicability section in the Piper SB 686, dated May 23, 1980.

NOTE 2: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent cracks in the upper rudder hinge bracket, which could result in separation of the rudder from the airplane and loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Upon the accumulation of 5,000 hours total time-in-service (TIS) or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, remove and replace the upper rudder hinge bracket, part number (P/N) 77610-02 or an FAA-approved equivalent part number, with a new upper rudder hinge bracket, P/N 77610-03. Thereafter, at intervals not to exceed 5,000 hours TIS, replace the upper rudder hinge bracket, P/N 77610-03, with a new upper rudder hinge bracket, P/N 77610-03 in accordance with the Instructions section of Piper SB No. 686, dated May 23, 1980.

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

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Blvd., suite 450, Atlanta, Georgia 30349. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office.

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

(d) The removal and replacements required by this AD shall be done in accordance with the Instructions section of Piper Aircraft Corporation Service Bulletin No. 686, dated May 23, 1980. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft Corporation, Attn: Customer Service, 2926 Piper Dr., Vero Beach, Florida, 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(e) This amendment (39-10308) becomes effective on March 16, 1998.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. Bill Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Blvd., suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone (770) 703-6084; facsimile (770) 703-6097.

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  
  
PIPER -128

---

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

---

## 98-034 REVISJON AV FLIGHT MANUAL

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-27.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-27.

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-04-27, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 98-04-27.

### Gyldighetsdato:

1998-04-01.



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**98-04-27 THE NEW PIPER AIRCRAFT CORPORATION:** Amendment 39-10339; Docket No. 97-CE-61-AD.

Applicability: Models PA-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250, PA-30, PA-39, PA-40, PA-31, PA-31-300, PA-31-325, PA-31-350, PA-34-200, PA-34-200T, PA-34-220T, PA-42, PA-42-720, PA-42-1000 airplanes (all serial numbers), certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated, unless already accomplished.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) Within 30 days after the effective date of this AD, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

NOTE 2: Operators should initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

## "WARNING

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

- During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

- Unusually extensive ice accumulation on the airframe and windshield in areas not normally observed to collect ice.

- Accumulation of ice on the upper surface of the wing, aft of the protected area.

- Accumulation of ice on the engine nacelles and propeller spinners farther aft than normally observed.

- Since the autopilot, when installed and operating, may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in icing conditions.

- All wing icing inspection lights must be operative prior to flight into known or forecast icing conditions at night. [NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]

2 98-04-27

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Normal Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

**"THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS  
MAY BE CONDUCTIVE TO SEVERE  
IN-FLIGHT ICING:**

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.
- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

**PROCEDURES FOR EXITING  
THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:**

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

- Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.
- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps when holding in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control."

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

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

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment (39-10339) becomes effective on March 13, 1998.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. John P. Dow, Sr., Aerospace Engineer, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106; telephone (816) 426-6932; facsimile (816) 426-2169.

**BLANK**

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

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -129

---

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

---

## 98-040 KONTROLL AV «ELEVATOR BUNGEE SPRING»

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 98-08-18.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-08-18.

### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-08-18, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 98-08-18.

### Gyldighetsdato:

1998-05-01.



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**98-08-18 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.** (formerly Piper Aircraft Corporation): Amendment 39-10467; Docket No. 90-CE-65-AD. Supersedes 79-01-04, Amendment 39-3381.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

## Models

PA-31, PA-31-300, and PA-31-325  
PA-31-350  
PA-31P

## Serial Numbers

31-2 through 31-8312019  
31-5001 through 31-8553002  
31P-1 through 31P-7730012

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent failure of the elevator bungee spring, which could result in a reduction in elevator control and consequent loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) For any affected airplane incorporating a Piper part number (P/N) 42377-02 (or FAA-approved equivalent part number) elevator bungee spring where the elevator bungee spring has 900 hours TIS or less, accomplish the following:

(1) Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished (compliance with AD 79-01-04), and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS until the replacement required by paragraph (b) of this AD is accomplished, inspect the elevator bungee spring for cracks or surface deformities in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 626C, dated February 28, 1997.

NOTE 2: The 100-hour TIS repetitive inspection compliance time is the same as that in AD 79-01-04 (superseded by this action). This compliance time is being retained to provide credit and continuity for already-accomplished and future inspections.

NOTE 3: Piper Service Bulletin No. 626C, dated February 28, 1997, lists Piper Models PA-31, PA-31-300, PA-31-325, and PA-31-350 airplanes in the Models Affected section. For purposes of this AD, the inspection procedures included in this service bulletin also apply to the Piper Model PA-31P airplanes.

(2) If any cracks or surface deformities are found during any inspection required by paragraph (a)(1) of this AD, prior to further flight, accomplish the following:

(i) For all affected Models PA-31, PA-31-300, PA-31-325, and PA-31-350 airplanes, replace the elevator bungee link with a Piper P/N 71086-03 (or FAA-approved equivalent part number) elevator bungee link;

(ii) For all the affected airplanes, replace the elevator bungee spring with a Piper P/N 71056-02 (or FAA-approved equivalent part number) or Piper P/N 71056-03 (or FAA-approved equivalent part number) elevator bungee spring. Accomplish this in accordance with **Section IV, Surface Controls**, of the applicable maintenance manual.

(b) Upon accumulating 1,000 hours TIS on a Piper P/N 42377-02, 71056-02, or 71056-03 (or FAA-approved equivalent part number for any of the above) elevator bungee spring or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, accomplish the following:

(1) For all affected Models PA-31, PA-31-300, PA-31-325, and PA-31-350 airplanes, replace the elevator bungee link with a Piper P/N 71086-03 (or FAA-approved equivalent part number) elevator bungee link in accordance with **Section IV, Surface Controls**, of the applicable maintenance manual, unless already accomplished.

(2) For all affected airplanes, replace the elevator bungee spring with a Piper P/N 71056-02 (or FAA-approved equivalent part number) or Piper P/N 71056-03 (or FAA-approved equivalent part number).



2 98-08-18

(i) For all affected Models PA-31, PA-31-300, PA-31-325, and PA-31-350 airplanes, accomplish this replacement in accordance with **Section IV, Surface Controls**, of the applicable maintenance manual.

(ii) For the affected Model PA-31P airplanes, accomplish the replacement in accordance with the INSTRUCTIONS section in Piper Service Bulletin No. 1002, dated June 5, 1997.

(c) For all affected airplanes, repetitively replace the elevator bungee spring with a Piper P/N 71056-02 (or FAA-approved equivalent part number) or Piper P/N 71056-03 (or FAA-approved equivalent part number) elevator bungee spring at intervals not to exceed 1,000 hours TIS.

(1) Accomplish the repetitive replacements in accordance with the applicable service information specified in either paragraph (b)(2)(i) or (b)(2)(ii) of this AD.

(2) If an affected airplane already had the elevator bungee spring and link replaced as specified in paragraphs (b)(1) and (b)(2) of this AD, then only the repetitive replacements of the elevator bungee spring as specified in paragraph (c) of this AD are required.

(d) The repetitive inspections required by paragraph (a) of this AD may be terminated when the replacements specified in paragraphs (a)(2) and (b)(1) and (b)(2) of this AD are accomplished.

(e) As of the effective date of this AD, no person shall install either a Piper P/N 42377-02 (or FAA-approved equivalent part number) elevator bungee spring or a Piper P/N 42376-02 (or FAA-approved equivalent part number) elevator bungee link.

NOTE 4: The actions specified by this AD are different from those in Piper SB No. 626C, dated February 28, 1997. This AD takes precedence over the service bulletin. Piper SB No. 626C, dated February 28, 1997, specifies replacing the bungee links every 1,000 flight hours, and specifies repetitive inspections of both the Piper P/N 42377-02 and P/N 71056-02 elevator bungee springs. This AD requires a one-time replacement of the elevator bungee link, and does not require repetitive inspections of the Piper P/N 71056-02 elevator bungee springs on any of the affected airplanes.

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

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 79-01-04 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

NOTE 5: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(h) The inspection required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 626C, dated February 28, 1997. The replacement required by this AD (for Model PA-31P airplanes) shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 1002, dated June 5, 1997. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC

(i) This amendment supersedes AD 79-01-04, Amendment 39-3381.

(j) This amendment becomes effective on May 26, 1998.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

William Herderich, Aerospace Engineer, Atlanta Certification Office, FAA, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6084; facsimile: (770) 703-6097.

**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

PIPER -130

---

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

---

### 98-053      **UTSKIFTING AV «LOWER SPAR SPLICE PLATE»**

#### **Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 98-09-25.

#### **Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-09-25.

#### **Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 98-09-25, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### **Referanse:**

FAA AD 98-09-25.

#### **Gyldighetsdato:**

1998-06-01



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**98-09-25 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-10506; Docket No. 97-CE-48-AD.

Applicability: The following airplane model and serial numbers, certificated in any category:

**Models**

PA-31, PA-31-300, and PA-31-325  
 PA-31-350

**Serial Numbers**

31-2 through 31-8312019  
 31-5001 through 31-8553002

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (c) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as follows, unless already accomplished:

1. For the affected Models PA-31, PA-31-300, and PA-31-325 airplanes: Upon accumulating 6,000 hours on the lower spar splice plate or within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, whichever occurs later; and

2. For the affected Model PA-31-350 airplanes: Upon accumulating 13,000 hours TIS on the lower spar splice plate or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later.

To prevent failure of the lower spar splice plate caused by fretting and cracking, which could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Replace the lower spar splice plate and rework the lower spar caps in accordance with the instructions included in the following kits, as applicable, and as referenced in Piper Service Bulletin No. 1003, dated June 16, 1997:

(1) Main Spar Splice Plate Replacement (Lower) Kit No. 766-640, Drawing 88254, Revision A, dated May 12, 1997, which applies to Models PA-31, PA-31-300, and Piper PA-31-325 airplanes; and

(2) Main Spar Splice Plate Replacement (Lower) Kit No. 766-641, Drawing 88255, Revision A, dated May 12, 1997, which applies to Model PA-31-350 airplanes.

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

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(d) The replacements required by this AD shall be done in accordance with the instructions to Piper Main Spar Splice Plate Replacement (Lower) Kit No. 766-641, Drawing 88255, Revision A, dated May 12, 1997; or Piper Main Spar Splice Plate Replacement (Lower) Kit No. 766-640, Drawing 88254, Revision A, dated May 12, 1997. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(e) This amendment becomes effective on June 15, 1998.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. William O. Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6084; facsimile: (770) 703-6097.

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

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -131

---

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

---

## 98-104 ENDRING AV VEKTBEGRENSNINGER

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 83-22-01 R1.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 83-22-01 R1.

*Anm.: Denne LDP reviderer og erstatter LDP 11/85.*

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 83-22-01 R1, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 83-22-01 R1.

### Gyldighetsdato:

1998-12-01



# REVISED AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**83-22-01 R1 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-10852; Docket No. 82-CE-36-AD; Revises AD 83-22-01, Amendment 39-4758.

Applicability: The following models and serial numbers, certificated in any category:

| Model      | Serial Numbers                                    |
|------------|---|
| PA-23-235  | 27-505 through 27-622                             |
| PA-23-250  | 27-1 and up                                       |
| PA-E23-250 | 27-2505 through 27-7554168, and 27-7654001 and up |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent possible wing structure damage caused by excessive fuel weight, which could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Within 30 days after the effective date of this AD, unless already accomplished (compliance with AD 83-22-01), insert a copy of this AD into the Limitations Section of the airplane flight manual (AFM), and operate the airplane in accordance with the Zero Fuel Weight Limitations specified below:

(1) Models PA-23-235 and PA-23-250 (S/N's 27-1 through 27-1999) airplanes: Zero Fuel weight - 4,000 lbs.

(2) Models PA-23-250 and PA-E23-250 (serial number 27-2000 and up) airplanes: Zero Fuel weight (normally aspirated) - 4,400 lbs.; (Turbo-charged) - 4,500 lbs.

(b) Within 12 months after November 3, 1983 (the effective date of AD 83-22-01) or prior to further flight after the effective date of this AD, whichever occurs later, incorporate the appropriate AFM report as follows:

| Airplane Model | Serial Numbers  | Report  |
|----------------|---|---|
| PA-23-235      | 27-505 through 27-622   | Report 1207, Rev. B                             |
| PA-23-250      | 27-1 through 27-1999  | Report 1036, Rev. B                             |
| PA-23-250      | 27-2000 through 27-2504   | Report 1204, Rev. C                             |
| PA-23-250      | 27-2505 through 27-3836;<br>and 27-3838 through 27-3943             | Report 1308, Rev. B<br>(4800 lbs. Gross weight) |
| PA-23-250      | 27-2505 through 27-3836;<br>and 27-3838 through 27-3943             | Report 1360, Rev. B<br>(5200 lbs. Gross weight) |
| PA-23-250      | 27-3837, 27-3944 through<br>27-4425, and 27-4427 through<br>27-4523 | Report 1520, Rev. B                             |
| PA-23-250      | 27-4426, 27-4574 through<br>27-7554168                              | Report 1630, Rev. 17                            |

| Airplane Model | Serial Numbers   | Report                   |
|----------------|--|--------------------------|
| PA-23-250      | 7654001 and up   | Report 1948, Rev. 13     |
| PA-E23-250     | 27-2505 through 27-3836,<br>and 27-3838 through 27-3943              | Report 1378, Rev. B      |
| PA-E23-250     | 27-3837, 27-3944 through<br>27-4425; and 27-4427<br>through 27-4573. | Report 1521, Rev. B      |
| PA-E23-250     | 27-4426 and 27-4574 through<br>27-7554168                            | Report 1631, Rev. B      |
| PA-E23-250     | 27-7654001 and up  | Report 2049, Amendment 5 |

(c) The actions required by this AD may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

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

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, GA 30349.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 83-22-01 (revised by this action) are considered approved as alternative methods of compliance for this AD.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(f) The AFM reports referenced in this AD may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., Customer Services, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. These documents may be examined at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(g) This amendment revises AD 83-22-01, Amendment 39-4758.

(h) This amendment becomes effective on November 25, 1998.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. William Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, GA 30349; telephone: (770) 703-6084; facsimile: (770) 703-6097.

**BLANK**



4 99-01-05

intervals not to exceed 24 calendar months using the procedures specified in paragraphs (a)(1) and (a)(2), including all subparagraphs, of this AD:

- (1) Wing lift strut assemblies installed in accordance with (a)(4) or (b)(3) of this AD; or
- (2) F. Atlee Dodge wing lift strut assemblies installed in accordance with paragraph (a)(5) or (b)(5) of this AD.

(d) For all affected airplane models, within 1 calendar month after the effective date of this AD or within 24 calendar months after the last inspection accomplished in accordance with AD 93-10-06 (superseded by this action), whichever occurs later, and thereafter prior to further flight after the installation of any lift strut assembly, accomplish one of the following:

(1) Install "NO STEP" decal, Piper part number (P/N) 80944-02, on each wing lift strut approximately 6 inches from the bottom of the struts in a way that the letters can be read when entering and exiting the aircraft; or

(2) Paint the statement "NO STEP" approximately 6 inches from the bottom of the struts in a way that the letters can be read when entering and exiting the aircraft. Use a minimum of 1-inch letters using a color that contrasts with the color of the airplane.

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

(f) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 93-10-06, Amendment 39-8536, are considered approved as alternative methods of compliance for this AD.

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

(g) The inspections required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 528D, dated October 19, 1990, and Piper Service Bulletin No. 910A, dated October 10, 1989. The installation required by this AD shall be done in accordance with F. Atlee Dodge Installation Instructions No. 3233-I for Modified Piper Wing Lift Struts (Supplemental Type Certificate (STC) SA4635NM), dated February 1, 1991, and Jensen Aircraft Installation Instructions for Modified Lift Strut Fittings, which incorporates the following pages:

| Pages       | Revision Level | Date           |
|-------------|----------------|----------------|
| 1 and 5     | Original Issue | July 15, 1983  |
| 2, 4, and 6 | Revision No. 1 | March 30, 1984 |
| a and 3     | Revision No. 2 | April 20, 1984 |

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. The service bulletins referenced in this AD may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., Customer Services, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies of the instructions to the Jensen Aircraft STC's may be obtained from Jensen Aircraft, 9225 County Road 140, Salida, Colorado 81201. Copies of the instructions to the F. Atlee Dodge STC may be obtained from F. Atlee Dodge, Aircraft Services, Inc., P.O. Box 190409, Anchorage, Alaska 99519-0409. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(h) This amendment supersedes AD 93-10-06, Amendment 39-8536.

(i) This amendment becomes effective on February 8, 1999.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: William O. Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6084; facsimile: (770) 703-6097.

**APPENDIX TO AD 99-01-05; AMENDMENT 39-10972;  
DOCKET NO. 96-CE-72-AD**

**PROCEDURES AND REQUIREMENTS  
FOR ULTRASONIC INSPECTION OF PIPER WING LIFT STRUTS**

**Equipment Requirements**

1. A portable ultrasonic thickness gauge or flaw detector with echo-to-echo digital thickness readout capable of reading to 0.001-inch and an A-trace waveform display will be needed to accomplish this inspection.

2. An ultrasonic probe with the following specifications will be needed to accomplish this inspection: 10 MHz (or higher), 0.283-inch (or smaller) diameter dual element or delay line transducer designed for thickness gauging. The transducer and ultrasonic system shall be capable of accurately measuring the thickness of AISI 4340 steel down to 0.020-inch. An accuracy of +/- 0.002-inch throughout a 0.020-inch to 0.050-inch thickness range while calibrating shall be the criteria for acceptance.

3. Either a precision machined step wedge made of 4340 steel (or similar steel with equivalent sound velocity) or at least three shim samples of same material will be needed to accomplish this inspection. One thickness of the step wedge or shim shall be less than or equal to 0.020-inch, one shall be greater than or equal to 0.050-inch, and at least one other step or shim shall be between these two values.

4. Glycerin, light oil, or similar non-water based ultrasonic couplants are recommended in the setup and inspection procedures. Water-based couplants, containing appropriate corrosion inhibitors, may be utilized, provided they are removed from both the reference standards and the test item after the inspection procedure is completed and adequate corrosion prevention steps are then taken to protect these items.

• NOTE: Couplant is defined as "a substance used between the face of the transducer and test surface to improve transmission of ultrasonic energy across the transducer/strut interface."

• NOTE: If surface roughness due to paint loss or corrosion is present, the surface should be sanded or polished smooth before testing to assure a consistent and smooth surface for making contact with the transducer. Care shall be taken to remove a minimal amount of structural material. Paint repairs may be necessary after the inspection to prevent further corrosion damage from occurring. Removal of surface irregularities will enhance the accuracy of the inspection technique.

**Instrument Setup**

1. Set up the ultrasonic equipment for thickness measurements as specified in the instrument's user's manual. Because of the variety of equipment available to perform ultrasonic thickness measurements, some modification to this general setup procedure may be necessary. However, the tolerance requirement of step 13 and the record keeping requirement of step 14, must be satisfied.

2. If battery power will be employed, check to see that the battery has been properly charged. The testing will take approximately two hours. Screen brightness and contrast should be set to match environmental conditions.

3. Verify that the instrument is set for the type of transducer being used, i.e. single or dual element, and that the frequency setting is compatible with the transducer.

4. If a removable delay line is used, remove it and place a drop of couplant between the transducer face and the delay line to assure good transmission of ultrasonic energy. Reassemble the delay line transducer and continue.

5. Program a velocity of 0.231-inch/microsecond into the ultrasonic unit unless an alternative instrument calibration procedure is used to set the sound velocity.

6. Obtain a step wedge or steel shims per item 3 of the Equipment Requirements. Place the probe on the thickest sample using couplant. Rotate the transducer slightly back and forth to "ring" the transducer to the sample. Adjust the delay and range settings to arrive at an A-trace signal display with the first backwall echo from the steel near the left side of the screen and the second backwall echo near the right of the screen. Note that when a single element transducer is used, the initial pulse and the delay line/steel interface will be off of the screen to the left. Adjust the gain to place the amplitude of the first backwall signal at approximately 80% screen height on the A-trace.

7. "Ring" the transducer on the thinnest step or shim using couplant. Select positive half-wave rectified, negative half-wave rectified, or filtered signal display to obtain the cleanest signal.

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  
PIPER -132

---

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

---

## 99-018 KONTROLL/UTSKIFTING AV VINGESTAG

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 99-01-05.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-01-05.

*Anm.: Denne LDP kansellerer LDP 92-046A.*

### Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-01-05, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 99-01-05.

### Gyldighetsdato:

1999-03-01.

## BW 99-01

**THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.  
AIRWORTHINESS DIRECTIVE  
SMALL AIRCRAFT AND ROTORCRAFT**

**99-01-05 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-10972; Docket No. 96-CE-72-AD; Supersedes AD 93-10-06, Amendment 39-8536.

Applicability: The following model and serial number airplanes, certificated in any category:

| <b>Models</b>   | <b>Serial Numbers</b>  |
|---|--|
| TG-8 (Army TG-8, Navy XLNP-1)<br>E-2 and F-2  | All serial numbers<br>All serial numbers                                     |
| J3C-40, J3C-50, J3C-50S, (Army L-4, L-4B, L-4H, and L-4J), J3C-65 (Navy NE-1 and NE-2), J3C-65S J3F-50, J3F-50S, J3F-60, J3F-60S, J3F-65 (Army L-4D), J3F-65S, J3L, J3L-S, J3L-65 (Army L-4C), and J3L-65S  | All serial numbers   |
| J4, J4A, J4A-S, and J4E (Army L-4E)   | 4-401 through 4-1649   |
| J5A (Army L-4F), J5A-80, J5B, (Army L-4G), J5C, L-14, AE-1, and HE-1  | All serial numbers   |
| PA-11 and PA-11S  | 11-1 through 11-1678   |
| PA-12 and PA-12S  | 12-1 through 12-4036   |
| PA-14   | 14-1 through 14-523  |
| PA-15   | 15-1 through 15-388  |
| PA-16 and PA-16S  | 16-1 through 16-736  |
| PA-17   | 17-1 through 17-215  |
| PA-18, PA-18S, PA-18 "105" (Special), PA-18S "105" (Special) PA-18A, PA-18 "125", (Army L-21A), PA-18S "125", PA-18AS "125", PA-18 "135" (Army L-21B), PA-18A "135", PA-18S "135", PA-18AS "135", PA-18 "150", PA-18A "150", PA-18S "150", PA-18AS "150", PA-18A (Restricted), PA-18A "135" (Restricted), and PA-18A "150" (Restricted) | 18-1 through 18-8309025, 189001 through 1809032, and 1809034 through 1809040 |
| PA-19 (Army L-18C), and PA-19S  | 19-1, 19-2, and 19-3   |
| PA-20, PA-20S, PA-20 "115", PA-20S "115", PA-20 "135", and PA-20S "135"   | 20-1 through 20-1121   |
| PA-22, PA-22-108, PA-22-135, PA-22S-135, PA-22-150, PA-22S-150, PA-22-160, and PA-22S-160   | 22-1 through 22-9848   |
| PA-25, PA-25-235, and PA-25-260   | 25-1 through 25-8156024  |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

2 99-01-05

To prevent in-flight separation of the wing from the airplane caused by corroded wing lift struts or cracked wing lift strut forks, which could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

NOTE 2: The paragraph structure of this AD is as follows:

Level 1: (a), (b), (c), etc.

Level 2: (1), (2), (3), etc.

Level 3: (i), (ii), (iii), etc.

Level 4: (A), (B), (C), etc.

Level 2, Level 3, and Level 4 structures are designations of the Level 1 paragraph they immediately follow.

(a) For all affected airplane models, within 1 calendar month after the effective date of this AD or within 24 calendar months after the last inspection accomplished in accordance with AD 93-10-06 (superseded by this action), whichever occurs later, remove the wing lift struts in accordance with Piper Service Bulletin (SB) No. 528D, dated October 19, 1990, or Piper SB No. 910A, dated October 10, 1989, as applicable, and accomplish one of the following (the actions in either paragraph (a)(1), (a)(2), (a)(3), (a)(4), or (a)(5); including subparagraphs, of this AD):

(1) Inspect the wing lift struts for corrosion in accordance with the "Instructions" section in Part I of either Piper SB No. 528D, dated October 19, 1990, or Piper SB No. 910A, dated October 10, 1989, as applicable.

(i) If no perceptible dents (as defined in the above SB's) are found in the wing lift strut and no corrosion is externally visible, prior to further flight, apply corrosion inhibitor to each strut in accordance with whichever of the above SB's that is applicable. Reinspect the lift struts at intervals not to exceed 24 calendar months and accomplish any of the requirements of paragraph (a) of this AD, including all subparagraphs.

(ii) If a perceptible dent (as defined in the above SB's) is found in the wing lift strut or external corrosion is found, prior to further flight, accomplish one of the installations (and subsequent actions presented in each paragraph) specified in paragraphs (a)(3), (a)(4), or (a)(5) of this AD.

(2) Inspect the wing lift struts for corrosion in accordance with the Appendix to this AD. The inspection procedures in this Appendix must be accomplished by a Level 2 inspector certified using the guidelines established by the American Society for Non-destructive Testing, or MIL-STD-410.

(i) If no corrosion is found that is externally visible and all requirements in the Appendix to this AD are met, prior to further flight, apply corrosion inhibitor to each strut in accordance with whichever of the above SB's that is applicable. Reinspect the lift struts at intervals not to exceed 24 calendar months and accomplish any of the requirements of paragraph (a) of this AD, including all subparagraphs.

(ii) If external corrosion is found or if any of the requirements in the Appendix of this AD are not met, prior to further flight, accomplish one of the installations (and subsequent actions presented in each paragraph) specified in paragraphs (a)(3), (a)(4), or (a)(5) of this AD.

(3) Install original equipment manufacturer (OEM) part number wing struts (or FAA-approved equivalent part numbers) that have been inspected in accordance with the specifications presented in either paragraph (a)(1) or (a)(2) of this AD, and are found to be airworthy according to the inspection requirements included in these paragraphs. Thereafter, inspect these wing lift struts at intervals not to exceed 24 calendar months in accordance with the specifications presented in either paragraph (a)(1) or (a)(2) of this AD.

(4) Install new sealed wing lift strut assemblies, part numbers as specified in Piper SB No. 528D and Piper SB No. 910A (or FAA-approved equivalent part numbers) on each wing as specified in the Instructions section in Part II of the above-referenced SB's. These sealed wing lift strut assemblies also include the wing lift strut forks. Installation of these assemblies constitute terminating action for the inspection requirements of both paragraphs (a) and (b) of this AD.

(5) Install F. Atlee Dodge wing lift strut assemblies in accordance with F. Atlee Dodge Installation Instructions No. 3233-I for Modified Piper Wing Lift Struts (Supplemental Type Certificate (STC) SA4635NM), dated February 1, 1991. Thereafter, inspect these wing lift struts at intervals not to exceed 60 calendar months in accordance with the specifications presented in paragraph (a)(1) or (a)(2) of this AD.

(b) For all affected airplane models, except for Models PA-25, PA-25-235, and PA-25-260, within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD or within 500 hours TIS after the last inspection accomplished in accordance with AD 93-10-06 (superseded by this action), whichever occurs later, remove the wing lift strut forks, and accomplish one of the

99-01-05 3

following (the actions in either paragraph (b)(1), (b)(2), (b)(3), (b)(4), or (b)(5); including subparagraphs, of this AD):

(1) Inspect the wing lift strut forks using FAA-approved magnetic particle procedures.

(i) If no cracks are found, reinspect at intervals not to exceed 500 hours TIS provided that the replacement requirements of paragraphs (b)(1)(ii)(B) and (b)(1)(ii)(C) of this AD have been met.

(ii) Replace the wing lift strut forks at whichever of the following is applicable:

(A) If cracks are found on any wing lift strut fork: Prior to further flight;

(B) If the airplane is equipped with floats or has been equipped with floats within the last 2,000 hours TIS and no cracks are found during the above inspections: Upon accumulating 1,000 hours TIS on the wing lift strut forks or within the next 100 hours TIS, whichever occurs later; or

(C) If the airplane has not been equipped with floats within the last 2,000 hours TIS and no cracks are found during the above inspections: Upon accumulating 2,000 hours TIS on the wing lift strut forks or within the next 100 hours TIS, whichever occurs later.

(iii) Replacement parts shall be of the same part numbers of the existing part (or FAA-approved equivalent part numbers) and shall be manufactured with rolled threads. Lift strut forks manufactured with machined (cut) threads shall not be utilized.

(iv) The 500-hour TIS interval repetitive inspections are still required when the above replacements are accomplished.

(2) Install new OEM part number wing lift strut forks (or FAA-approved equivalent part numbers). Reinspect and replace these wing lift strut forks at the intervals specified in paragraphs (b)(1)(i), (b)(1)(ii), (b)(1)(iii), and (b)(1)(iv), including all subparagraphs, of this AD.

(3) Install new sealed wing lift strut assemblies, part numbers as specified in Piper SB No. 528D and Piper SB No. 910A (or FAA-approved equivalent part numbers) on each wing, as specified in the Instructions section in Part II of the above-referenced SB's.

(i) This installation may have "already been accomplished" through the actions specified in paragraph (a)(4) of this AD.

(ii) No repetitive inspections are required after installing these sealed wing lift strut assemblies.

(4) Install Jensen Aircraft wing lift strut fork assemblies as specified in the STC's presented in the paragraphs that follow, as applicable, in accordance with Jensen Aircraft Installation Instructions for Modified Lift Strut Fittings, which incorporates the following pages:

| Pages       | Revision Level | Date           |
|-------------|----------------|----------------|
| 1 and 5     | Original Issue | July 15, 1983  |
| 2, 4, and 6 | Revision No. 1 | March 30, 1984 |
| a and 3     | Revision No. 2 | April 20, 1984 |

No repetitive inspections are required after installing these Jensen Aircraft wing lift strut fork assemblies; however, repetitive inspections of the lift strut are required as specified in paragraph (a)(1), (a)(2), or (a)(3) of this AD:

(i) For Models PA-12 and PA-12S airplanes: STC SA1583NM;

(ii) For Model PA-14 airplanes: STC SA1584NM;

(iii) For the Models PA-16 and PA-16S airplanes: STC SA1590NM;

(iv) For the Models PA-18, PA-18S, 189001 PA-18 "105" (Special), PA-18S "105" (Special), PA-18A "135", PA-18S "135", PA-18S "135", PA-18S "135", PA-18AS "125", PA-18 "135" (Army L-21B), PA-18A "135", PA-18S "135", PA-18S "135", PA-18AS "135", PA-18 "150", PA-18A "150", PA-18S "150", PA-18AS "150", PA-18A (Restricted), PA-18A "135" (Restricted), and PA-18A "150" (Restricted) airplanes: STC SA1585NM;

(v) For the Models PA-20, PA-20S, PA-20 "115", PA-20S "115", PA-20 "135", and PA-20S "135" airplanes: STC SA1586NM; and

(vi) For the Model PA-22 airplanes: STC SA1587NM.

(5) Install F. Atlee Dodge wing lift strut assemblies in accordance with F. Atlee Dodge Installation Instructions No. 3233-I for Modified Piper Wing Lift Struts (STC SA4635NM), dated February 1, 1991.

(i) No repetitive inspections of the wing lift strut forks are required when these assemblies are installed.

(ii) This installation may have "already been accomplished" through the actions specified in paragraph (a)(5) of this AD.

(c) If holes are drilled, in either one of the scenarios presented in paragraphs (c)(1) and (c)(2) of this AD, to attach cuffs, door clips, or other hardware, inspect the wing lift struts at

6 99-01-05

Adjust the pulse voltage, pulse width, and damping to obtain the best signal resolution. These settings can vary from one transducer to another and are also user dependent.

8. Enable the thickness gate, and adjust the gate so that it starts at the first backwall echo and ends at the second backwall echo. (Measuring between the first and second backwall echoes will produce a measurement of the steel thickness that is not affected by the paint layer on the strut). If instability of the gate trigger occurs, adjust the gain, gate level, and/or damping to stabilize the thickness reading.

9. Check the digital display reading and if it does not agree with the known thickness of the thinnest thickness, follow your instrument's calibration recommendations to produce the correct thickness reading. When a single element transducer is used this will usually involve adjusting the fine delay setting.

10. Place the transducer on the thickest step of shim using couplant. Adjust the thickness gate width so that the gate is triggered by the second backwall reflection of the thick section. If the digital display does not agree with the thickest thickness, follow your instruments calibration recommendations to produce the correct thickness reading. A slight adjustment in the velocity may be necessary to get both the thinnest and the thickest reading correct. Document the changed velocity value.

11. Place couplant on an area of the lift strut which is thought to be free of corrosion and "ring" the transducer to surface. Minor adjustments to the signal and gate settings may be required to account for coupling improvements resulting from the paint layer. The thickness gate level should be set just high enough so as not to be triggered by irrelevant signal noise. An area on the upper surface of the lift strut above the inspection area would be a good location to complete this step and should produce a thickness reading between 0.034-inch and 0.041-inch.

12. Repeat steps 8, 9, 10, and 11 until both thick and thin shim measurements are within tolerance and the lift strut measurement is reasonable and steady.

13. Verify that the thickness value shown in the digital display is within +/- 0.002-inch of the correct value for each of the three or more steps of the setup wedge or shims. Make no further adjustments to the instrument settings.

14. Record the ultrasonic versus actual thickness of all wedge steps or steel shims available as a record of setup.

#### **Inspection Procedure**

1. Clean the lower 18 inches of the wing lift struts using a cleaner that will remove all dirt and grease. Dirt and grease will adversely affect the accuracy of the inspection technique. Light sanding or polishing may also be required to reduce surface roughness as noted in the Equipment Requirements section.

2. Using a flexible ruler, draw a 1/4-inch grid on the surface of the first 11 inches from the lower end of the strut as shown in Piper Service Bulletin No. 528D or 910A, as applicable. This can be done using a soft (#2) pencil and should be done on both faces of the strut. As an alternative to drawing a complete grid, make two rows of marks spaced every 1/4-inch across the width of the strut. One row of marks should be about 11 inches from the lower end of the strut, and the second row should be several inches away where the strut starts to narrow. Lay the flexible ruler between respective tick marks of the two rows and use tape or a rubber band to keep the ruler in place. See Figure 1.

3. Apply a generous amount of couplant inside each of the square areas or along the edge of the ruler. Re-application of couplant may be necessary.

4. Place the transducer inside the first square area of the drawn grid or at the first 1/4-inch mark on the ruler and "ring" the transducer to the strut. When using a dual element transducer, be very careful to record the thickness value with the axis of the transducer elements perpendicular to any curvature in the strut. If this is not done, loss of signal or inaccurate readings can result.

5. Take readings inside each square on the grid or at 1/4-inch increments along the ruler and record the results. When taking a thickness reading, rotate the transducer slightly back and forth and experiment with the angle of contact to produce the lowest thickness reading possible. Pay close attention to the A-scan display to assure that the thickness gate is triggering off of maximized backwall echoes.

• NOTE: A reading shall not exceed .041-inch. If a reading exceeds .041-inch, repeat steps 13 and 14 of the Instrument Setup section before proceeding further.

6. If the A-trace is unsteady or the thickness reading is clearly wrong, adjust the signal gain and/or gate setting to obtain reasonable and steady readings. If any instrument setting is adjusted, repeat steps 13 and 14 of the Instrument Setup section before proceeding further.

99-01-05 7

7. In areas where obstructions are present, take a data point as close to the correct area as possible.

• NOTE: The strut wall contains a fabrication bead at approximately 40% of the strut chord. The bead may interfere with accurate measurements in that specific location.

8. A measurement of 0.024-inch or less shall require replacement of the strut prior to further flight

9. If at any time during testing an area is encountered where a valid thickness measurement cannot be obtained due to a loss of signal strength or quality, the area shall be considered suspect. These areas may have a remaining wall thickness of less than 0.020-inch, which is below the range of this setup, or they may have small areas of localized corrosion or pitting present. The latter case will result in a reduction in signal strength due to the sound being scattered from the rough surface and may result in a signal that includes echoes from the pits as well as the backwall. The suspect area(s) shall be tested with a Maule "Fabric Tester" as specified in Piper Service Bulletin No. 528D or 910A.

10. Record the lift strut inspection in the aircraft log book.



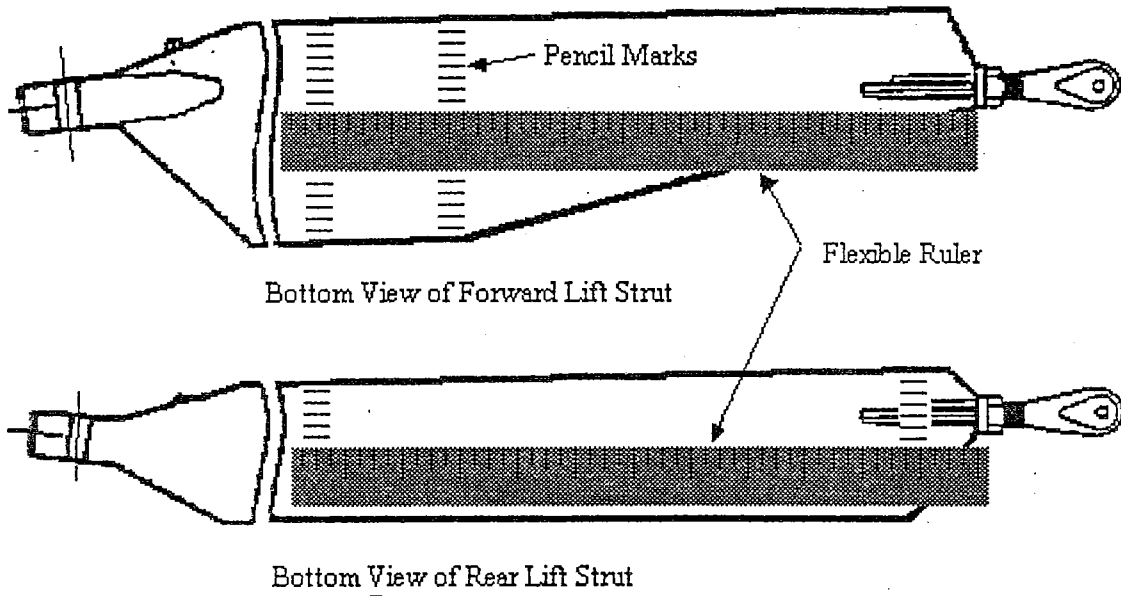


Figure 1

**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

PIPER -133

---

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

---

## 99-030 UTSKIFTING AV LUFTFILTER

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 99-05-09.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-05-09.

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-05-09, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 99-05-09.

### Gyldighetsdato:

1999-04-01.



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

## 99-05-09 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.: Amendment 39-11057, Docket No. 98-CE-110-AD.

Applicability: The following airplane model and serial numbers, certificated in any category, that are equipped with Purolator air filter part number (P/N) 638873, Model CA161PL, or Piper P/N 460-632 (PS60007-2):

| Models                              | Serial Numbers  |
|-------------------------------------|---|
| PA-23-235                           | 27-505 through 27-622   |
| PA-23-250                           | 27-01 through 27-2504   |
| PA-24-180 and PA-24-250             | 24-103 through 24-3687  |
| PA-24-260                           | 24-3642, and 24-4000 through 24-5028                          |
| PA-28-140                           | 28-20000 through 28-7725290                                   |
| PA-28-150, PA-28-160, and PA-28-180 | 28-1 through 28-7505259, and 28-E13                           |
| PA-28-181                           | 28-7690001 through 28-8690062, and 2890001 through 2890205    |
| PA-28-181                           | 2890206 through 2890231, and 2843001 through 2843167          |
| PA-28-235                           | 28-10001 through 28-7710089, and 28-E11                       |
| PA-28-201T                          | 28-7921001 through 28-7921095                                 |
| PA-28R-201T                         | 28R-7703001 through 28R-7803374                               |
| PA-28R-201T                         | 2803001 through 2803012                                       |
| PA-28RT-201T                        | 28R-7931001 through 28R-8631005, and 2831001 through 2831038  |
| PA-32-260                           | 32-1 through 32-7800008                                       |
| PA-32-300                           | 32-7640001 through 32-7940290                                 |
| PA-32-301                           | 32-8006001 through 32-8606023, and 3206001 through 3206088    |
| PA-32R-300                          | 32R-7680001 through 32R-7880068                               |
| PA-32RT-300                         | 32R-7885001 through 32R-7985105                               |
| PA-32R-301                          | 32R-8013001 through 32R-8613006, and 3213001 through 3213041  |
| PA-32R-301                          | 3213029, 3213042 through 3213103, and 3246001 through 3246117 |
| PA-34-200T                          | 34-7570001 through 34-8170092                                 |
| PA-34-220T                          | 34-8133001 through 34-8633031, and 3433001 through 3433225    |
| PA-34-220T                          | 3448001 through 3448035                                       |
| PA-34-220T                          | 3448038 through 3448079, and 3447001 through 3447029          |
| PA-34-220T                          | 3449002 through 3449078                                       |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent pieces of a damaged induction air filter from being ingested into the engine, which could result in reduced or loss of engine power, accomplish the following:

(a) Within the next 25 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, replace, with an FAA-approved induction air filter, any Purolator/Facet induction air filter, Purolator part number (P/N) 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), that incorporates the criteria presented in both paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD. Accomplish this replacement in accordance with the applicable maintenance manual.

(1) Was manufactured anytime from January 1997 through September 1998; and

(2) Is identified with a .250 (1/4)-inch high (white) ink stamp "FACET - 638873", and may include "FAA-PMA".

NOTE 2: This AD allows the aircraft owner or pilot to check the maintenance records to determine whether any Purolator/Facet induction air filter, Purolator P/N 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), has been installed between January 1997 and March 19, 1999 (the effective date of this AD). See paragraph (c) of this AD for authorization.

NOTE 3: Piper Service Bulletin No. 1022, dated September 22, 1998, and Purolator Service Bulletin No.: SB090298.01, dated September 16, 1998, provide information relating to the subject of this AD, including procedures on how to identify the affected induction air filters.

(b) As of the effective date of this AD, no person shall install, on any affected airplane, any Purolator/Facet induction air filter, Purolator P/N 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), that incorporates the criteria presented in both paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

(c) The owner/operator holding at least a private pilot's certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may check the maintenance records to determine whether any Purolator/Facet induction air filter, Purolator P/N 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), has been installed between January 1997 and March 19, 1999 (the effective date of this AD). If one of these induction air filters is not installed, the AD does not apply and the owner/operator must make an entry into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

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

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(f) The service information that relates to the subject presented in this AD may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. This information may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri.

(g) This amendment becomes effective on March 19, 1999.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Ms. Juanita Craft, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6089; facsimile: (770) 703-6097; e-mail address: "Juanita.Craft@faa.gov".

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  
PIPER -134

---

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

---

## 99-031 SPREKKKONTROLL OG MODIFIKASJON AV BAKRE BJELKE PÅ HALEFLATEN

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av  
FAA AD 99-06-01.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-06-01.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 52/81.*

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-06-01, med virkning fra denne  
LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 99-06-01.

### Gyldighetsdato:

99-06-01.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Bilag til LDP 99-031

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).

**99-06-01 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-11065; Docket No. 97-CE-152-AD; Supersedes AD 81-15-04 R1, Amendment 39-4200.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

| Models                          | Serial Numbers                  |
|---------------------------------|---------------------------------|
| PA-31, PA-31-300, and PA-31-325 | 31-2 through 31-8312019         |
| PA-31-350                       | 31-5001 through 31-8553002      |
| PA-31P-350                      | 31P-8414001 through 31P-8414050 |

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: As indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent failure of the horizontal stabilizer rear spar caused by cracks at the elevator outboard hinge attachment, which could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, inspect the horizontal stabilizer rear spar in the area of the outboard hinge attachment and the outboard hinge attach bracket for cracks in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin (SB) No. 1007, dated September 30, 1997.

(b) If cracks are found in the horizontal stabilizer rear spar during the inspection required by paragraph (a) of this AD, prior to further flight, modify the horizontal stabilizer rear spar by incorporating Piper Kit No. 766-646. Accomplish this modification in accordance with the INSTRUCTIONS contained in Piper Kit No. 766-646, which is referenced in Piper SB No. 1007, dated September 30, 1997.

(c) If no cracks are found in the horizontal stabilizer rear spar during the inspection required by paragraph (a) of this AD, continue to inspect in accordance with paragraph (a) of this AD at intervals not to exceed 100 hours TIS. Upon the accumulation of 500 hours TIS after the effective date of this AD or when cracks are found, whichever occurs first, modify the horizontal stabilizer rear spar by incorporating Piper Kit No. 766-646. Accomplish this modification in accordance with the INSTRUCTIONS contained in Piper Kit No. 766-646, which is referenced in Piper SB No. 1007, dated September 30, 1997.

(d) Modifying the affected airplane by incorporating Piper Kit No. 766-646 is considered terminating action for the inspections required in paragraphs (a) and (c) of this AD.

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

(f) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349.

(1) The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 81-15-04 R1 are not considered approved as alternative methods of compliance for this AD.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(g) The inspections required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 1007, dated September 30, 1997. The modification required by this AD shall be done in accordance with the instructions in Piper Kit No. 766-646, which is referenced in Piper Service Bulletin No. 1007, dated September 30, 1997. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(h) This amendment supersedes AD 81-15-04 R1, Amendment 39-4200.

(i) This amendment becomes effective on April 20, 1999.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Mr. William Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6084; facsimile: (770) 703-6097.



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  
  
PIPER -135

---

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

---

## 99-067 REVISJON AV FLIGHT MANUAL.

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av  
FAA AD 99-14-01.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-14-01.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 98-034.*

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-14-01, med virkning fra denne  
LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 99-14-01.

### Gyldighetsdato:

1999-08-01.



# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

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

**99-14-01 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-11209; Docket No. 98-CE-77-AD; Supersedes AD 98-04-27, Amendment 39-10339.

**Applicability:** Models PA-23, PA-23-160, PA-23-235, PA-23-250, PA-E23-250, PA-30, PA-39, PA-40, PA-31, PA-31-300, PA-31-325, PA-31-350, PA-31P, PA-31T, PA-31T1, PA-31T2, PA-31P-350, PA-34-200, PA-34-200T, PA-34-220T, PA-42, PA-42-720, and PA-42-1000 airplanes, all serial numbers, certificated in any category.

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required as follows, unless already accomplished:

**1. For all affected airplanes, except for Models PA-31P, PA-31T, PA-31T1, PA-31T2, and PA-31P-350 airplanes:** Within 30 days after March 13, 1997 (the effective date of AD 98-04-27).

**2. For all Models PA-31P, PA-31T, PA-31T1, PA-31T2, and PA-31P-350 airplanes:** Within the next 30 days after the effective date of this AD.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) At the applicable compliance time presented in the Compliance section of this AD, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

**NOTE 2:** Operators should initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

## "WARNING

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

- During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

- Unusually extensive ice accumulation on the airframe and windshield in areas not normally observed to collect ice.

- Accumulation of ice on the upper surface of the wing, aft of the protected area.

- Accumulation of ice on the engine nacelles and propeller spinners farther aft than normally observed.

- Since the autopilot, when installed and operating, may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in icing conditions.

- All wing icing inspection lights must be operative prior to flight into known or forecast icing conditions at night. [NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Normal Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

**“THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS  
MAY BE CONDUCTIVE TO SEVERE  
IN-FLIGHT ICING:**

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.
- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

**PROCEDURES FOR EXITING  
THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:**

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

- Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.
- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps when holding in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control.”

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

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

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

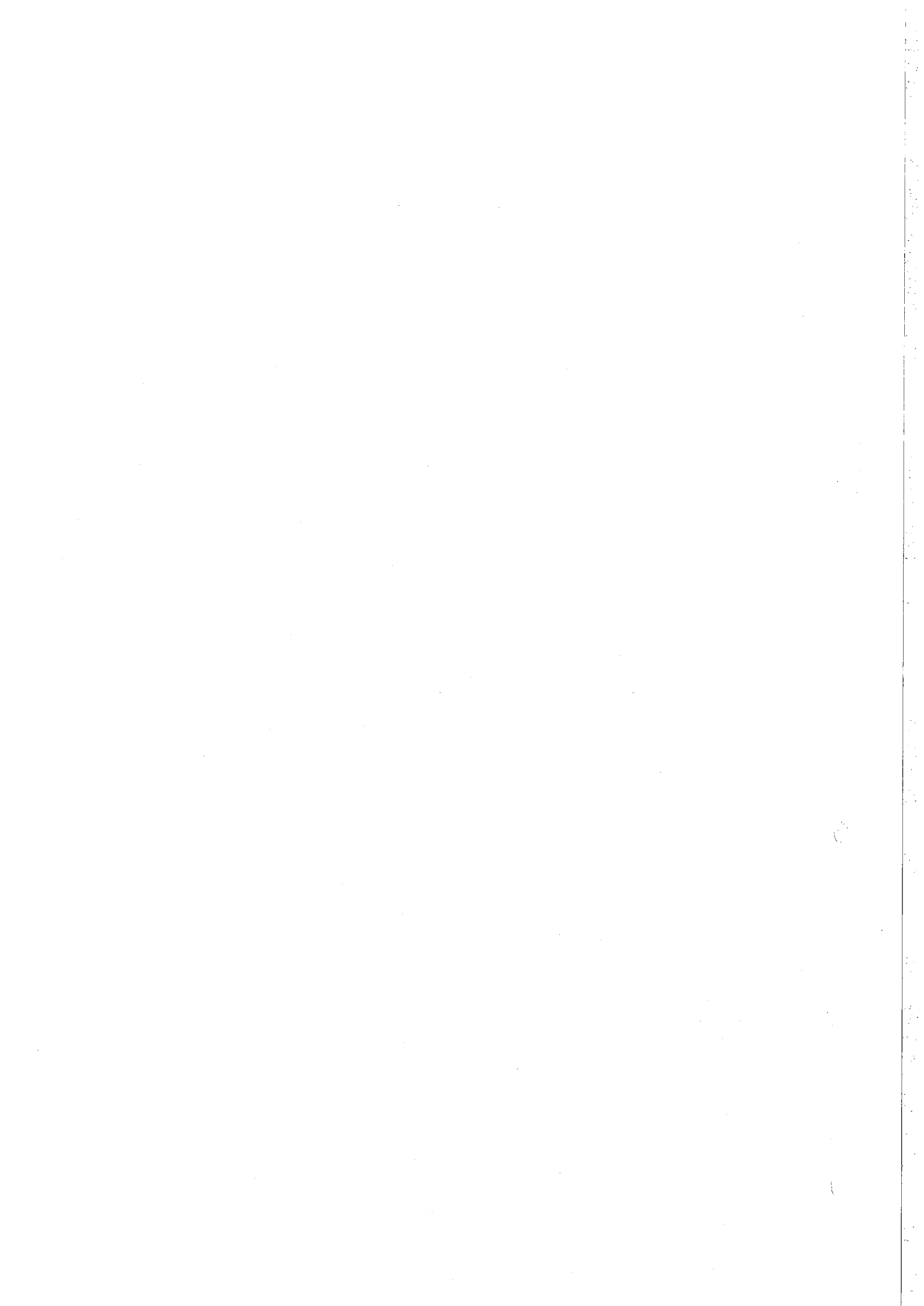
(f) This amendment supersedes AD 98-04-27, Amendment 39-10339.

(g) This amendment becomes effective on August 17, 1999.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. John P. Dow, Sr., Aerospace Engineer, FAA, Small Airplane Directorate, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106; telephone: (816) 426-6932; facsimile: (816) 426-2169.

*AD's are posted on the internet at <http://av-info.faa.gov>*



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  
LUFTEARTØY  
  
PIPER -136

---

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

---

## 99-069 SPREKKONTROLL AV HØYDERORSBJELKE

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 99-12-05.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-12-05.

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-12-05, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

FAA AD 99-12-05.

### Gyldighetsdato:

1999-08-01.

BW 99-13

**THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.  
AIRWORTHINESS DIRECTIVE  
SMALL AIRCRAFT AND ROTORCRAFT**

**99-12-05 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-11189; Docket No. 97-CE-32-AD.

**Applicability:** The following airplane model and serial numbers, certificated in any category, that are not equipped with the applicable improved design elevators or elevator spar assemblies specified in the "Replacement Elevator P/N" and "Replace Spar P/N" columns of the "Material Required Table" on page 4 of Piper Service Bulletin No. 998A, dated August 4, 1997:

| <b>Models</b>                   | <b>Serial Numbers</b>           |
|---------------------------------|---------------------------------|
| PA-31, PA-31-300, and PA-31-325 | 31-2 through 31-8312019         |
| PA-31-350                       | 31-5001 through 31-8553002      |
| PA-31P-350                      | 31P-8414001 through 31P-8414050 |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (g) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent failure of the elevator spar caused by fatigue cracking, which could result in reduced airplane controllability, accomplish the following:

(a) Upon accumulating 2,500 hours time-in-service (TIS) on each elevator spar assembly or within the next 100 hours TIS after the effective date of this AD, whichever occurs later, accomplish the following in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 998A, dated August 4, 1997:

- (1) Install access holes for the inspection of the elevator spar;
- (2) Inspect the elevator spars for cracks; and
- (3) Inspect the elevator ice protection boots for looseness.

(b) If the elevator ice protection boots are found loose during the inspection required by paragraph (a)(3) of this AD, prior to further flight, reinstall or replace the elevator ice protection boots in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 998A, dated August 4, 1997.

(c) If no cracks are found in the elevator spars during the inspection required by paragraph (a)(2) of this AD, reinspect the elevator spars for cracks at intervals not to exceed 100 hours TIS, provided no cracks are found (if crack are found, refer to paragraphs (d) and (d)(1) of this AD).

(d) At whichever of the compliance times presented in paragraphs (d)(1) and (d)(2) of this AD that occurs first, replace each elevator or elevator spar assembly with a part of improved design as specified in the "Replacement Elevator P/N" and "Replace Spar P/N" columns of the "Material Required Table" on page 4 of Piper Service Bulletin No. 998A, dated August 4, 1997. Accomplish these replacements in accordance with the applicable maintenance manual.

(1) Prior to further flight on any elevator spar assembly where any cracks are found during the initial inspection required by paragraph (a)(2) of this AD or any repetitive inspection required by paragraph (c) of this AD; or

(2) Within 1,000 hours TIS after the initial inspection required by paragraph (a)(2) of this AD.

(e) Replacing both the left and right elevators or elevator spar assemblies with parts of improved design as specified in the "Replacement Elevator P/N" and "Replace Spar P/N" columns of the "Material Required Table" on page 4 of Piper Service Bulletin No. 998A, dated August 4, 1997, is considered terminating action for the repetitive inspection requirement of this AD.

(1) This action may be accomplished at any time to terminate the repetitive inspections, but must be accomplished prior to further flight on any elevator spar found cracked or within 1,000 hours TIS after the initial inspection, whichever occurs first.

(2) If one elevator spar assembly is replaced prior to further flight when a crack is found, the other elevator spar assembly must still be repetitively inspected every 100 hours TIS until replacement at 1,000 hours TIS after the initial inspection or when cracks are found, whichever occurs first.

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

(g) An alternative method of compliance or adjustment of the initial or repetitive compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

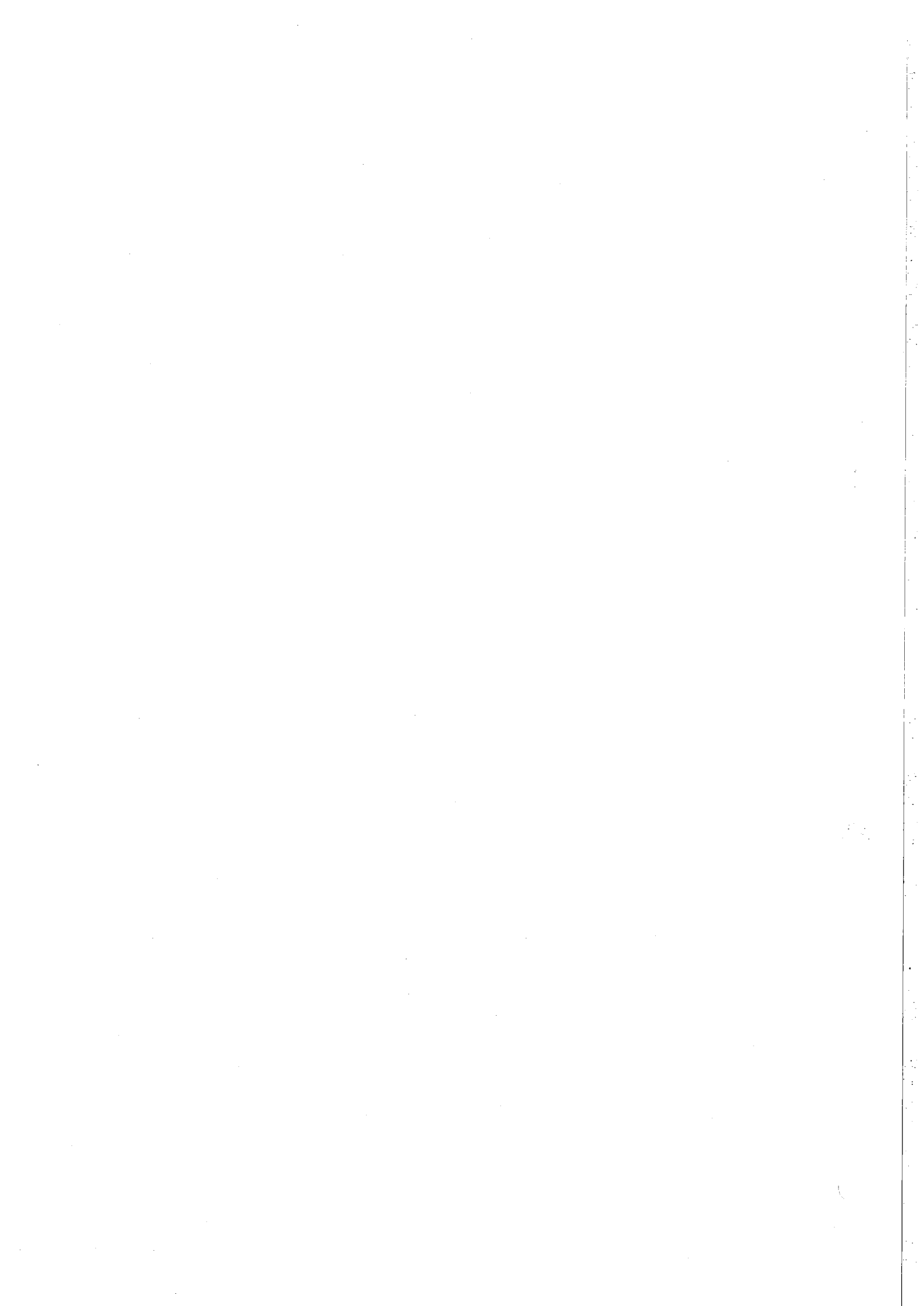
NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(h) The installations, inspections, and replacements required by this AD shall be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 998A, dated August 4, 1997. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. Copies may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

(i) This amendment becomes effective on July 23, 1999.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

William Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6084; facsimile: (770) 703-6097.





LUFTFARTSTILSYNET  
1. TILSYNSAVDELING  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -137

---

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

### 2000-007 KONTROLL AV PUROLATOR LUFTFILTER

**Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 99-26-05.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-26-05.

**Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 99-26-05, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 99-26-05.

**Gyldighetsdato:**

07-02-2000.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



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

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**99-26-05 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-11464; Docket No. 99-CE-69-AD. Issued December 8, 1999.

Applicability: The following airplane model and serial numbers, certificated in any category, that are equipped with Purolator air filter part number (P/N) 638873, Model CA161PL, or Piper P/N 460-632 (PS60007-2):

| Models        | Serial Numbers  |
|---------------|---|
| PA-25         | all serial number airplanes   |
| PA-25-235     | all serial number airplanes   |
| PA-25-260     | all serial number airplanes   |
| PA-28S-160    | all serial number airplanes   |
| PA-28S-180    | all serial number airplanes   |
| PA-32S-300    | all serial number airplanes   |
| PA-28-151/161 | all serial number airplanes that have Supplemental Type Certificate SA2946SO incorporated |

**NOTE 1:** This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

**Compliance:** Required as indicated in the body of this AD, unless already accomplished.

To prevent pieces of a damaged induction air filter from being ingested into the engine, which could result in reduced or loss of engine power, accomplish the following:

(a) Within the next 25 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, replace, with an FAA-approved induction air filter, any Purolator/Facet induction air filter, Purolator part number (P/N) 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), that incorporates the criteria presented in both paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD. Accomplish this replacement in accordance with the applicable maintenance manual.

(1) Was manufactured anytime from January 1997 through September 1998; and

(2) Is identified with a .250 (1/4)-inch high (white) ink stamp "FACET - 638873", and may include "FAA-PMA".

**NOTE 2:** This AD allows the aircraft owner or pilot to check the maintenance records to determine whether any Purolator/Facet induction air filter, Purolator P/N 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), has been installed between January 1, 1997, and January 13, 2000 (the effective date of this AD). See paragraph (c) of this AD for authorization.

**NOTE 3:** Piper Service Bulletin No. 1022, dated September 22, 1998, and Purolator Service Bulletin No.: SB090298.01, dated September 16, 1998, provide information relating to the subject of this AD, including procedures on how to identify the affected induction air filters.

(b) As of the effective date of this AD, no person shall install, on any affected airplane, any Purolator/Facet induction air filter, Purolator P/N 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), that incorporates the criteria presented in both paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

(c) The owner/operator holding at least a private pilot's certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7) may check the maintenance records to determine whether any Purolator/Facet induction air filter, Purolator P/N 638873, Model No. CA161PL, Piper P/N 460-632 (PS60007-2), has been installed between January 1, 1997, and January 13, 2000 (the effective date of this AD). If one of these induction air filters is not installed, the AD does not apply and the owner/operator must make an entry into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

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

(e) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance times that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

NOTE 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Atlanta ACO.

(f) The service information that relates to the subject presented in this AD may be obtained from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. This information may be inspected at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri.

(g) This amendment becomes effective on January 13, 2000.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Ms. Juanita Craft, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6089; facsimile: (770) 703-6097; e-mail address: "Juanita.Craft@faa.gov".

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
1. TILSYNSAVDELING  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

PIPER -138

---

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

### 2000-034 REVISJON AV FLIGHT MANUAL

#### **Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-06-06.

#### **Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-06-06.

#### **Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-06-06, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### **Referanse:**

FAA AD 2000-06-06.

#### **Gyldighetsdato:**

2000-05-19

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



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

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

*AD's are posted on the internet at <http://av-info.faa.gov>*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

## 2000-06-06 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.: Amendment 39-11646; Docket No. 99-CE-49-AD.

(a) What airplanes are affected by this AD? PA-31, PA-31-300, PA-31-325, PA-31-350, PA-31P, PA-31T, PA-31T1, PA-31T2, PA-31T3, and PA-31P-350 airplanes, all serial numbers, that are:

- (1) equipped with pneumatic deicing boots; and
- (2) certificated in any category.

(b) Who must comply with this AD? Anyone who wishes to operate any of the above airplanes on the U.S. Register. The AD does not apply to your airplane if it is not equipped with pneumatic de-icing boots.

(c) What problem does this AD address? The information necessary to activate the pneumatic wing and tail deicing boots at the first signs of ice accumulation is critical for flight in icing conditions. If we did not take action to include this information, flight crews could experience reduced controllability of the aircraft due to adverse aerodynamic effects of ice adhering to the airplane prior to the first deicing cycle.

(d) What must I do to address this problem? To address this problem, you must revise the Limitations Section of the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) to include the following requirements for activation of the ice protection systems. You must accomplish this action within the next 10 calendar days after the effective date of this AD, unless already accomplished. You may insert a copy of this AD in the AFM to accomplish this action:

“• Except for certain phases of flight where the AFM specifies that deicing boots should not be used (e.g., take-off, final approach, and landing), compliance with the following is required.

- Wing and Tail Leading Edge Pneumatic Deicing Boot System, if installed, must be activated:
  - At the first sign of ice formation anywhere on the aircraft, or upon annunciation from an ice detector system, whichever occurs first; and
  - The system must either be continued to be operated in the automatic cycling mode, if available; or the system must be manually cycled as needed to minimize the ice accretions on the airframe.
- The wing and tail leading edge pneumatic deicing boot system may be deactivated only after:
  - leaving known or observed/detected icing that the flight crew has visually observed on the aircraft or was identified by the on-board sensors; and
  - after the airplane is determined to be clear of ice.”

NOTE: The FAA recommends periodic treatment of deicing boots with approved ice release agents, such as ICEX™, in accordance with the manufacturer's application instructions.

(e) Can the pilot accomplish the action? Yes. Anyone who holds at least a private pilot certificate, as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), may incorporate the AFM revisions required by this AD. You must make an entry into the aircraft records that shows compliance with this AD, in accordance with section 43.9 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.9).

(f) Can I comply with this AD in any other way? Yes.

(1) You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (i) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (ii) The Manager, Small Airplane Directorate, approves your alternative. Submit your request through

an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager.

(2) This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (f)(1) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(g) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance? Contact the Small Airplane Directorate, 901 Locust, Room 301, Kansas City, Missouri 64106; telephone: (816) 329-4121; facsimile: (816) 329-4091.

2 00-06-06

(h) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD? The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(i) When does this amendment become effective? This amendment becomes effective on May 5, 2000.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. John P. Dow, Sr., Aerospace Engineer, FAA, Small Airplane Directorate, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; telephone: (816) 329-4121; facsimile: (816) 329-4090.

Issued in Kansas City, Missouri, on March 17, 2000.

Carolanne L. Cabrini, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

**BLANK**



LUFTFARTSTILSYNET  
1. TILSYNSAVDELING  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -139

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

### 2001-002 KONTROLL OG UTSKIFTING AV HENGSLER PÅ UNDERSTELSDØRENE

#### **Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-25-01.

#### **Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-25-01.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 4/81.*

#### **Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2000-25-01, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### **Referanse:**

FAA AD 2000-25-01.

#### **Gyldighetsdato:**

2001-02-19

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "av-info.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2000-25-01 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC. (formerly Piper Aircraft Corporation):**  
Amendment 39-12035; Docket No. 96-CE-69-AD; Supersedes AD 80-26-05, Amendment 39-3994.

(a) **What airplanes are affected by this AD?** The following airplane models and serial numbers that are:

- (1) certificated in any category; and
- (2) equipped with Piper part number 46653-00 or 47529-32 main landing gear door hinge assemblies made of aluminum (or FAA-approved equivalent part numbers).

| Models     | Serial Numbers  |
|------------|---|
| PA-31      | 31-2 through 31-900 and 31-7300901 through 31-8312019.  |
| PA-31-300  | 31-2 through 31-900 and 31-7300901 through 31-8312019.  |
| PA-31-350  | 31-5001 through 31-5004 and 31-7305005 through 31-8553002.  |
| PA-31-325  | 31-7400990, 31-7512001 through 31-8312019.  |
| PA-31P     | 31P-1 through 31P-109 and 31P-7300110 through 31P-7730012.  |
| PA-31T     | 31T-7400002 through 31T-8120104.  |
| PA-31T1    | 31T-7804001 through 31T-8104073; 31T-8104101; 31T-8304001 through 31T-8304003; and 31T-1104004 through 31T-1104017. |
| PA-31T2    | 31T-8166001 through 31T-8166076, and 31T-1166001 through 31T-1166008.   |
| PA-31T3    | 31T-8275001 through 31T-8475001, and 31T-5575001.   |
| PA-31P-350 | 31P-8414001 through 31P-8414050.  |

Note 1: Aircraft referred to as Model PA-31-310 are actually Model PA-31 airplanes. Actions specified for PA-31 airplanes must also be performed. See also AD 80-26-05, Piper Service Bulletin No. 682, dated July 24, 1980, and type certificate data sheet A20SO.

(b) **Who must comply with this AD?** Anyone who wishes to operate any of the above airplanes must comply with this AD.

(c) **What problem does this AD address?** The actions specified by this AD are intended to detect and correct cracked main landing gear (MLG) inboard door hinge assemblies. This could result in the MLG becoming jammed with consequent loss of control of the airplane during landing operations.

(d) **What actions must I accomplish to address this problem?** To address this problem, you must accomplish the following:

| Action   | Compliance Time  | Procedures  |
|--|--|---|
| <p>(1) For airplanes with any MLG inboard door hinge assembly that is Piper part number 47529-32 (or FAA-approved equivalent part number), accomplish the following:</p> <p>(i) Inspect all hinges and hinge attachment angles in the MLG inboard door hinge assembly; and</p> <p>(ii) Replace any cracked MLG inboard door hinge assembly with a Piper part number 47529-32 assembly (or FAA-approved equivalent part number).</p>  | <p>Inspect upMMPaccumulating 2,000 hours time-in-service (TIS) on the MLG inboard door hinge assembly or within the next 100 hours TIS after January 19, 2001 (the effective date of this AD), whichever occurs later; and thereafter at intervals not to exceed 2,000 hours TIS. Accomplish the replacement, if necessary, prior to further flight after the inspection.</p>          | <p>Accomplish in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 682, dated July 24, 1980.</p> |
| <p>(2) For airplanes with any aluminum MLG inboard door hinge assembly that is not Piper part number 47529-32 (or FAA-approved equivalent part number) or any assembly that is not made of steel, accomplish the following:</p> <p>(i) Inspect all hinges and hinge attachment angles in the MLG inboard door hinge assembly; and</p> <p>(ii) Replace any cracked MLG inboard door hinge assembly with a Piper part number 47529-32 assembly (or FAA-approved equivalent part number).</p> | <p>Inspect at the next inspection required by AD 80-26-05 or within the next 100 hours time-in-service (TIS) after January 19, 2001 (the effective date of this AD), whichever occurs first, and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS. Accomplish the replacement, if necessary, prior to further flight after the inspection where the cracked assembly was found.</p> | <p>Accomplish in accordance with the INSTRUCTIONS section of Piper Service Bulletin No. 682, dated July 24, 1980.</p> |

**(e) Can I comply with this AD in any other way?**

(1) You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (i) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (ii) The Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative.

Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(2) Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 80-26-05 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

Note 2: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

**(f) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?** Contact William O. Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6082; facsimile: (770) 703-6097; e-mail: [william.o.herderich@faa.gov](mailto:william.o.herderich@faa.gov).

**(g) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?** The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14

CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD

**(h) Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?** Actions required by this AD must be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 682, dated July 24, 1980. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from The New Piper Aircraft, Inc., Customer Service, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. You can look at copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

**(i) Does this AD action affect any existing AD actions?** This amendment supersedes AD 80-26-05, Amendment 39-3994.

**(j) When does this amendment become effective?** This amendment becomes effective on January 19, 2001.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: William O. Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6082; facsimile: (770) 703-6097; e-mail: [william.o.herderich@faa.gov](mailto:william.o.herderich@faa.gov).

Issued in Kansas City, Missouri, on November 30, 2000.

William J. Timberlake, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

LUFTFARTSTILSYNET  
1. TILSYNSAVDELING  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -140

---

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

### 2001-029 KONTROLL AV HØYDEROR

#### **Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-01.

#### **Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-01.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 1/71 og 12/80.*

#### **Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-06-01, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### **Referanse:**

FAA AD 2001-06-01.

#### **Gyldighetsdato:**

2001-05-09

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "av-info.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2001-06-01 THE NEW PIPER AIRCRAFT, INC.:** Amendment 39-12148; Docket No. 99-CE-29-AD; Supersedes AD 70-26-06, Amendment 39-1132; AD 76-03-01, Amendment 39-2505; and AD 80-02-15, Amendment 39-3676.

(a) What airplanes are affected by this AD? This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category;

Note 1: Aircraft referred to as Model PA-31-310 are actually Model PA-31 airplanes. Actions specified for PA-31 airplanes must also be performed. See also AD 77-03-03, Piper Service Bulletin 529, and type certificate data sheet A20SO.

(1) Part I of this AD: Inspection, replacement, and installation as specified in Piper Service Bulletin No. 323, dated September 21, 1970:

| Models              | Serial Numbers      |
|---------------------|---------------------|
| PA-31 and PA-31-300 | 31-2 through 31-694 |

(2) Part II of this AD: Modification as specified in Piper Service Bulletin No. 897B, Date: July 15, 1997:

| Models  | Serial Numbers   |
|---------|--|
| PA-31P  | 31P-1 through 31P-7730012  |
| PA-31T  | 31T-7400002 through 31T-8120104                                      |
| PA-31T1 | 31T-7804001 through 31T-8304003, and 31T-1104004 through 31T-1104017 |
| PA-31T2 | 31T-8166001 through 31T-8166076, and 31T-1166001 through 31T-1166008 |
| PA-31T3 | 31T-8275001 through 31T-8475001 and 31T-5575001                      |

(3) Part III of this AD: Modification as specified in Piper Service Bulletin No. 1008, Date: September 30, 1997:

| Models                          | Serial Numbers  |
|---------------------------------|---|
| PA-31, PA-31-300, and PA-31-325 | 31-2 through 31-8312019   |
| PA-31-350                       | 31-5001 through 31-8452021 and<br>31-8253001 through 31-8553002 |
| PA-31P-350                      | 31P-8414001 through 31P-8414050                                 |

(b) Who must comply with this AD? Anyone who wishes to operate any of the above airplanes must comply with this AD.

(c) What problem does this AD address? The actions specified by this AD are intended to detect and correct damage to the elevator structure. A damaged elevator structure could lead to reduced or loss of control of the airplane.

(d) What actions must be accomplished on airplane models and serial numbers listed in paragraph (a)(1) of this AD to address this problem? To address this problem on the airplane models and serial numbers listed in paragraph (a)(1) of this AD, you must accomplish the following actions:

| Action  | Compliance Time  | Procedures  | Other Information                             |
|---|--|---|---|
| (1) Initially inspect the rudder and elevator spars and elevator butt ribs for cracks.  | Within 100 hours time-in-service (TIS) after the last inspection required by AD 70-26-06, and thereafter at intervals not to exceed 100 hours TIS until Piper Elevator and Rudder Hinge Replacement Kit No. 760 465 is incorporated. | In accordance with the instructions in Piper Service Bulletin No. 323, dated September 21, 1970.  | This inspection is retained from AD 70-26-06. |
| (2) If cracks are found in the rudder or elevator structure during any inspection required by this AD, replace the cracked part, and either continue to reinspect or incorporate Kit No. 760 465. | Prior to further flight after the inspection where the cracks were found.  | Do the inspections in accordance with the instructions in Piper Service Bulletin No. 323, dated September 21, 1970; or do the kit incorporation in accordance with the instructions to Piper Elevator and Rudder Hinge Replacement Kit No. 760 465, Revised October 25, 1989. | Not Applicable.                               |
| (3) Incorporate Piper Elevator and Rudder Hinge Replacement Kit No. 760 465.  | Upon accumulating 2,000 hours TIS on the airplane or within the next 100 hours TIS after May 8, 2001 (the effective date of this AD), whichever occurs later.  | Do this kit incorporation in accordance with the instructions to Piper Elevator and Rudder Hinge Replacement Kit No. 760 465, Revised October 25, 1989.   | Not Applicable.                               |

(e) What actions must be accomplished on airplane models and serial numbers listed in paragraph (a)(2) of this AD to address this problem? To address this problem on the airplane models and serial numbers listed in paragraph (a)(2) of this AD, you must accomplish the following actions:

| Action   | Compliance Time   | Procedures   | Other Information  |
|--|---|--|--|
| (1) Modify the elevator trim tab system and elevator control tube, through the incorporation of Piper Kit No. 760 989. | Upon accumulating 2,000 hours TIS or within 100 hours TIS after May 8, 2001 (the effective date of this AD), whichever occurs later.          | In accordance with the instructions to Piper Elevator Trim Tab System Modification Kit No. 760 989, as referenced in Piper Service Bulletin No. 477A, dated November 3, 1975.                        | This modification is retained from AD 76-03-01, and applies to Piper Model PA-31T airplanes, serial numbers 31T-7400002 through 31T-7620012. Credit for having performed this portion of the AD may be taken if the airplane is in compliance with the actions of AD 76-03-01. |
| (2) Incorporate Elevator Butt Rib Refinement Kit, Piper Part Number 766-219.   | Upon accumulating 2,000 hours TIS or within the next 100 hours TIS after May 8, 2001 (the effective date of this AD), whichever occurs later. | Do this kit incorporation in accordance with the instructions to Elevator Butt Rib Refinement Kit, Piper Part Number 766-219, as referenced in Piper Service Bulletin No. 897B, Date: July 15, 1997. | Refinement Kit, Piper Part Number 766-219, may have been incorporated as specified in Piper Service Bulletin 897A. If so, credit for having performed this portion of the AD may be taken.   |

(f) What actions must be accomplished on airplanes listed in paragraph (a)(3) of this AD to address this problem? To address this problem on the airplanes listed in paragraph (a)(3) of this AD, you must accomplish the following actions:

| Action  | Compliance Time   | Procedures  | Other Information   |
|---|---|---|---|
| Incorporate Elevator Butt Rib Reinforcement Kit, Piper Part Number 766-642. | Upon accumulating 2,000 hours TIS or within the next 100 hours TIS after May 8, 2001 (the effective date of this AD), whichever occurs later. | In accordance with the instructions to Elevator Butt Rib Reinforcement Kit, Piper Part Number 766-642, as specified in Piper Service Bulletin No. 1008, Date: September 30, 1997. | If AD 99-12-05, Amendment 39-11189, applies to one of the above-referenced airplanes, then the actions of AD 99-12-05 must be accomplished prior to incorporating Elevator Butt Rib Reinforcement Kit, Piper Part Number 766-642. No credit towards this AD is given for accomplishing the actions of Piper SB 864. |

(g) Can I comply with this AD in any other way? You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

(1) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and  
(2) The Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative.  
Submit your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Atlanta ACO.

(3) Alternative methods of compliance that were approved in accordance with any of the following airworthiness directives (all superseded by this action) are not considered approved for this AD:



- (i) AD 70-26-06, Amendment 39-1132;
- (ii) AD 76-03-01, Amendment 39-2505; and
- (iii) AD 80-02-15, Amendment 39-3676.

Note 2: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

(h) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance? You can contact William O. Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6082; facsimile: (770) 703-6097; e-mail: william.o.herderich@faa.gov.

(i) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD? The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

(j) Are any service bulletins incorporated into this AD by reference? Actions required by this AD must be done in accordance with Piper Service Bulletin No. 323, dated September 21, 1970, Piper Elevator and Rudder Hinge Replacement Kit No. 760 465, Revised October 25, 1989; Piper Elevator Trim Tab System Modification Kit No. 760 989, as referenced in Piper Service Bulletin No. 477A, dated November 3, 1975; Elevator Butt Rib Refinement Kit, Piper Part Number 766-219, as referenced in Piper Service Bulletin No. 897B, Date: July 15, 1997; Elevator Butt Rib Reinforcement Kit, Piper Part Number 766-642, as specified in Piper Service Bulletin No. 1008, Date: September 30, 1997. The Director of the Federal Register approved these service bulletins and kits for incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from The New Piper Aircraft, Inc., Customer Services, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. You can look at copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC 20001.

(k) Does this AD action affect any existing AD actions? This amendment supersedes the following AD actions:

- (1) AD 70-26-06, Amendment 39-1132;
- (2) AD 76-03-01, Amendment 39-2505; and
- (3) AD 80-02-15, Amendment 39-3676.

(l) When does this amendment become effective? This amendment becomes effective on May 8, 2001.

Issued in Kansas City, Missouri, on March 9, 2001.

James E. Jackson, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
1. TILSYNSAVDELING  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -141

---

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

### 2001-036 KONTROLL AV "MLG LOWER SIDE BRACE ASSEMBLIES"

#### Påbudet gjelder:

Aerostar Aircraft Corporation alle modeller som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-08-10.

#### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-08-10.

#### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2001-08-10, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### Referanse:

FAA AD 2001-08-10.

#### Gyldighetsdato:

2001-06-05

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "av-info.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

## 2001-08-10 AEROSTAR AIRCRAFT CORPORATION: Amendment 39-12187; Docket No. 2000-CE-31-AD.

(a) What airplanes are affected by this AD? This AD affects the following airplane models, serial numbers 1 through 1026 that are certificated in any category: Models PA-60-600 (Aerostar 600), PA-60-601 (Aerostar 601), PA-60-601P (Aerostar 601P), PA-60-602P (Aerostar 602P), and PA-60-700P (Aerostar 700P).

(b) Who must comply with this AD? Anyone who wishes to operate any of the above airplanes must comply with this AD.

(c) What problem does this AD address? The actions specified by this AD are intended to correct damage or cracks in the main landing gear lower side brace at the upper bolt lug where the upper and lower side braces connect. This could result in cracking and failure of the main landing gear lower side brace. Such failure could lead to loss of control of the airplane.

(d) What actions must I accomplish to address this problem? To address this problem, you must do the following:

| Actions  | Compliance  | Procedures  |
|--|---|---|
| (1) Replace both main landing gear lower side brace assemblies with Aerostar part number 400084-001 lower side brace assemblies.   | Within the next 50 hours time-in-service after June 12, 2001, unless already performed. | Do these replacements following the INSTRUCTIONS PART II: Replacement paragraph of Aerostar Service Bulletin SB600-134A, dated March 31, 2000, and the Aerostar Maintenance Manual. |
| (2) Do not install, on any affected airplane, main landing gear lower side brace assemblies that are not Aerostar part number 400084-001 or FAA-approved equivalent part number. | As of June 12, 2001.  | Not applicable.   |

**(e) Can I comply with this AD in any other way?** You may use an alternative method of compliance or adjust the compliance time if:

- (1) Your alternative method of compliance provides an equivalent level of safety; and
- (2) The Manager, Seattle Aircraft Certification Office (ACO), approves your alternative.

Send your request through an FAA Principal Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Seattle ACO, 1601 Lind Avenue, SW, Renton, Washington 98055.

Note: This AD applies to each airplane identified in paragraph (a) of this AD, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance following paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if you have not eliminated the unsafe condition, specific actions you propose to address it.

**(f) Where can I get information about any already-approved alternative methods of compliance?** Contact Richard Simonson, Aerospace Engineer, FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW, Renton, Washington 98055; telephone: (425) 227-2597; facsimile: (425) 227-1181.

**(g) What if I need to fly the airplane to another location to comply with this AD?** The FAA can issue a special flight permit under sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to operate your airplane to a location where you can accomplish the requirements of this AD.

**(h) Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?** Actions required by this AD must be done following Aerostar Aircraft Corporation Service Bulletin SB600-134A, dated March 31, 2000. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from Aerostar Aircraft Corporation, 10555 Airport Drive, Coeur d'Alene Airport, Hayden Lake, Idaho 83835-8742. You can look at copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, suite 700, Washington, DC.

**(i) When does this amendment become effective?** This amendment becomes effective on June 12, 2001.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:** Richard Simonson, Aerospace Engineer, FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW, Renton, Washington 98055; telephone: (425) 227-2597; facsimile: (425) 227-1181.

Issued in Kansas City, Missouri, on April 13, 2001.

David R. Showers, Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
1. TILSYNSAVDELING  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -142

---

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

### 2003-034 "FLAP CONTROL TORQUE TUBE"

#### **Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av  
FAA AD 2003-09-13.

#### **Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-09-13.

#### **Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-09-13.

#### **Referanse:**

FAA AD 2003-09-13.

#### **Gyldighetsdato:**

2003-06-20.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "www.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2003-09-13 The New Piper Aircraft, Inc.: Amendment 39-13142; Docket No. 2002-CE-44-AD.**

(a) *What airplanes are affected by this AD?* This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category and do not incorporate a part number (P/N) 17634-002 flap control torque tube; or a P/N 104622-002 or 104622-004 flap control torque tube assembly:

| Model               | Serial numbers   |
|---------------------|--|
| PA-23 and PA-23-160 | 23-1 through 23-2046.                                      |
| PA-23-235           | 27-505 through 27-622.                                     |
| PA-23-250           | 27-1 through 27-504 and 27-2000 through 27-8154030.        |
| PA-E23-250          | 27-2505 through 27-4916 and 27-7304917 through 27-7554168. |

(b) *Who must comply with this AD?* Anye who wishes to operate any of the airplanes identified in paragraph (a) of this AD must comply with this AD.

(c) *What problem does this AD address?* The actions specified by this AD are intended to detect and correct damage to the flap control torque tube, which could result in failure of the flap operating system. If such failure occurred during landing or takeoff, then a split flap condition could occur with potential loss of control of the airplane.

(d) *What actions must I accomplish to address this problem?* To address this problem, you must accomplish the following:

| Actions   | Compliance  | Procedures   |
|---|---|--|
| (1) Inspect the flap control torque tube for cracks, corrosion, wear, or elongation of the attachment bolt holes (referred to as damage). | Initially inspect up accumulating 2,500 hours time-in-service (TIS) on the flap control torque tube or within the next 100 hours TIS after June 23, 2003 (the effective date of this AD), whichever occurs later. Repetitively inspect thereafter at intervals not to exceed 500 hours TIS until a replacement flap control torque tube or flap control torque tube assembly specified in paragraph (d)(2) of this AD is installed. | In accordance with sections 3 through 10 of the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Piper Mandatory Service Bulletin No. 1051B, dated November 5, 2002. |



|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>(2) Replace any damaged flap control torque tube and replace any wooden end plugs with new plastic end plugs, P/N 17631-002. Replace the flap control torque tubes with either a P/N 17634-002 flap control torque tube or a P/N 104622-002 or 104622-004 flap control torque tube assembly.</p>  | <p>Prior to further flight after the inspection where damage is found.</p>  | <p>In accordance with sections 3 through 10 of the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Piper Mandatory Service Bulletin No. 1051B, dated November 5, 2002.</p> |
| <p>(i) The P/N 17631-002 end plugs are part of the P/N 104622-002 and 104622-004 flap control torque tube assemblies, but must be obtained for the P/N 17634-002 installation.</p> <p>(ii) You do not have to inspect the existing wooden end plugs as specified in the service bulletin since this AD requires the installation of plastic end plugs.</p> |   |   |
| <p>(3) The repetitive inspections required by this AD may be terminated after installation of a replacement flap control torque tube or flap control torque tube assembly as specified in paragraph (d)(2) of this AD.</p>   | <p>You may replace the flap control torque tube assembly at any time, but must replace prior to further flight if damage is found during an inspection.</p> | <p>In accordance with sections 3 through 10 of the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Piper Mandatory Service Bulletin No. 1051B, dated November 5, 2002.</p> |

(e) *Can I comply with this AD in any other way?* To use an alternative method of compliance or adjust the compliance time, use the procedures in 14 CFR 39.19. Send these requests to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Hassan Amini, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6080; facsimile: (770) 703-6097.

(f) *Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?* Actions required by this AD must be done in accordance with Piper Mandatory Service Bulletin No. 1051B, dated November 5, 2002. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get copies from The New Piper Aircraft, Inc., Customer Services, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960; telephone: (561) 567-4361; facsimile: (772) 978-6573. You may view copies at the FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(g) *When does this amendment become effective?* This amendment becomes effective on June 23, 2003.

Issued in Kansas City, Missouri, on April 30, 2003.  
Michael Gallagher,  
Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.  
[FR Doc. 03-11265 Filed 5-8-03; 8:45 am]  
BILLING CODE 4910-13-U

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
1. TILSYNSAVDELING  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -143

---

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

### 2003-035 FLYTTING AV MAGNET VIPPEBRYTERE

#### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. PA-18 og PA-19, alle modeller.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå delvis eller fullstendig motorsvikt som følge av utilsiktet bruk av magnetbrytere av vippetype plassert på venstre side av fremre sete skal følgende tiltak utføres.

1. Fjern gamle magnet brytere fra original plassering
2. Monter magnet brytere nærmest mulig fuel nivå glass i venstre vingerot
3. Ledninger fra magnet brytere til magneter legges i venstre fremre vindusstolpe

*Anm.: Denne LDP gjelder ikke for brytere av roterende type.*

#### Tid for utførelse:

Ved første 100 timers ettersyn etter mottagelse av denne LDP, eller ved neste årlige ettersyn; det som kommer først.

#### Referanse:

Luftfartstilsynet, Norge

#### Gyldighetsdato:

2003-06-20.

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 96  
E-post: postmottak@caa.dep.no

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -145

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

### 2003-052 REPARASJON/UTSKIFTING AV BRENNSTOFFPUMPE

**Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av  
FAA AD 2003-11-14.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-11-14.

**Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-11-14.

**Referanse:**

FAA AD 2003-11-14.

**Gyldighetsdato:**

2003-08-18.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "www.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

## 2003-11-14 The New Piper Aircraft, Inc.: Amendment 39-13173; Docket No. 2003-CE-23-AD.

(a) *What airplanes are affected by this AD?* This AD applies to the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category, equipped with a model 91E92-1 or model 91E93-1 aircraft heater fuel pump:

| Model      | Serial Nos.                    |
|------------|--------------------------------|
| PA-34-200T | 34-7570002 through 34-8170092. |
| PA-34-220T | 34-8133002 through 3449278.    |
| PA-44-180  | 44-7995001 through 4496168.    |
| PA-44-180T | 44-8107001 through 44-8207020. |

(b) *Who must comply with this AD?* Anyone who wishes to operate any of the airplanes identified in paragraph (a) of this AD must comply with this AD.

(c) *What problem does this AD address?* The actions specified by this AD are intended to correct quality control problems with the heater fuel pump, which could result in failure of the heater fuel pump. Such failure could lead to fire or explosion in the cockpit.

(d) *What must I do to address this problem?* To address this problem, you must accomplish the following actions:

| Actions   | Compliance   | Procedures   |
|---|--|--|
| (1) Visually inspect any aircraft heater fuel pump (mode A-91E92-1 or model 91E93-1) for leakage.   | Within the next 10 hours time-in-service (TIS) after June 20, 2003 (the effective date of this AD), unless already accomplished. | In accordance with The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003; Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. 110A, dated March 6, 2003; and the applicable airplane maintenance instructions.   |
| (2) If any leak is found, inspect the pump sealing surface for abnormalities (for example, nicks, gouges, or warping). Correct any abnormality found. If any abnormality cannot be corrected, replace the heater fuel pump. | Prior to further flight after the inspection required in paragraph (d)(1) of this AD.  | In accordance with The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003; Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003; and the applicable airplane maintenance instructions. |

---

|   |  |  |
|---|--|--|
| (3) Do not install any heater fuel pump (model 91E92-1 or model 91E93-1) unless you have visually inspected the pump for leakage. | As of June 20, 2003 (the effective date of this AD). | In accordance with The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003; Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003; and the applicable airplane maintenance instructions. |
|---|--|--|

---

(e) *Can I comply with this AD in any other way?* To use an alternative method of compliance or adjust the compliance time, follow the procedures in 14 CFR 39.19. Send these requests to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO). For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Hector Hernandez, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6069; facsimile: (770) 703-6097.

(f) *Are any service bulletins incorporated into this AD by reference?* Actions required by this AD must be done in accordance with The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003. The Director of the Federal Register approved this incorporation by reference under 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You can get copies from The New Piper Aircraft, Inc., Customer Services, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960; telephone: (772) 567-4361; facsimile: (772) 978-6584. You may view this information at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri, or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(g) *When does this amendment become effective?* This amendment becomes effective on June 20, 2003.

Issued in Kansas City, Missouri, on May 27, 2003.

David R. Showers,  
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.  
[FR Doc. 03-13650 Filed 6-3-03; 8:45 am]  
BILLING CODE 4910-13-P

**BLANK**



LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -146

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2004-002 KORROSJONSKONTROLL AV RUDDER TORQUE TUBE OG TILHØRENDE RIBBER

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-24-07.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-24-07.

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-24-07.

### Referanse:

FAA AD 2003-24-07.

### Gyldighetsdato:

2004-01-30.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "www.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2003-24-07 The New Piper Aircraft, Inc.:** Amendment 39-13376; Docket No. 2003-CE-03-AD.

## When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on February 9, 2004.

## What Other ADs Are Affected by This Action?

- (b) None.

## What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

| Model                       | Serial numbers                  |
|-----------------------------|---------------------------------|
| PA-31, PA-31-300, PA-31-325 | 31-2 through 31-8312019         |
| PA-31-350                   | 31-5001 through 31-8553002      |
| PA-31P                      | 31P-1 through 31P-7730012       |
| PA-31P-350                  | 31P-8414001 through 31P-8414050 |
| PA-31T                      | 31T-7400001 through 31T-8120104 |
| PA-31T1                     | 31T-7804001 through 31T-1104017 |
| PA-31T2                     | 31T-8166001 through 31T-1166008 |
| PA-31T3                     | 31T-8275001 through 31T-5575001 |

## What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

- (d) This AD is the result of reports of rudder tube corrosion. The actions specified by this AD are intended to detect and correct corrosion in the rudder torque tube assembly and rudder rib, which could result in failure of the rudder torque tube. This failure could lead to loss of rudder control.

## What Must I Do to Address This Problem?

- (e) To address this problem, you must accomplish the following:

| Actions  | Compliance   | Procedures  |
|--|--|---|
| (1) Install an inspection hole in the rudder skin for the rudder torque tube assembly; OR instead of installing an inspection hole, use the tooling hole in the rudder bottom rib. You may enlarge the diameter of the tooling hole no more than 0.25 inches to facilitate inspection and corrosion treatment. | Within the next 150 hours time-in-service (TIS) after February 9, 2004 (the effective date of this AD), unless already accomplished.               | Install an inspection hole per The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1105A, dated September 22, 2003. Protect bare metal per Section 8, FAA Advisory Circular (AC) 43.13-1B.  |
| (2) Visually inspect the rudder torque tube and associated ribs for corrosion.   | Before further flight after the installation required in paragraph (e)(1) of this AD and thereafter at intervals not to exceed 12 calendar months. | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1105A, September 22, 2003.   |
| (3) If you find corrosion damage:<br>(i) Replace the rib/rudder torque assembly; OR<br>(ii) Repair the damaged torque tube using an FAA-approved repair design.  | Before further flight after any inspection required in paragraph (e)(2) of this AD where corrosion damage is found.                                | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1105A, dated September 22, 2003. Repairs must address items in paragraph (f) of this AD and may be approved per FAA Order 8300.10 (Volume 2, Chapter 1), Airworthiness Inspector's Handbook. |

(f) All repairs must address the following:

(1) Detect hidden corrosion damage:

(i) In the faying surface between the rudder ribs and torque tube assembly attachments.

(ii) Inside the bore of the torque tube.

(2) Establish procedures for removing corrosion or for corrosion prevention of repaired parts.

Advisory Circular (AC) 43.13-1B Acceptable Methods, Techniques, and Practices-Aircraft Inspection and Repair, and AC 43-4A, Corrosion Control for Aircraft, provide resources for establishment of these procedures.

(3) For repairs involving material removal without reinforcement: Define a clear, accurate, and complete description of negligible damage limits. Note that acceptable amounts of material removal may be location-dependent. Higher-stressed areas will be less tolerant of material removal.

(4) For all repairs involving reinforcement: A clear, accurate, and complete description of the repair design must be established per 14 CFR part 21.31.

(5) Verify that all repairs follow Subpart C—Strength Requirements and Subpart D—Design and Construction of Civil Aviation Regulations (CAR) 3, dated May 15, 1956 (the original certification basis for the Piper PA-31 Series as shown in type certificate data sheets A8EA and A20SO).

#### May I Request an Alternative Method of Compliance?

(g) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.13. Send your request to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of

compliance, contact William O. Herderich, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta ACO, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6082; facsimile: (770) 703-6097.

**Does This AD Incorporate Any Material by Reference?**

(h) You must do the actions required by this AD following the instructions in The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1105A, dated September 22, 2003. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin per 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from The New Piper Aircraft, Inc., Customer Services, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960; telephone: (772) 567-4361; facsimile: (772) 978-6584. You may review copies at FAA, Central Region, Office of the Regional Counsel, 901 Locust, Room 506, Kansas City, Missouri 64106; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

Issued in Kansas City, Missouri, on November 24, 2003.

James E. Jackson,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 03-29871 Filed 12-2-03; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -147

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2004-057 KONTROLL/UTBEDRING AV RATTETS INNFESTNING

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. alle modeller og serienummer som er listet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-14-12.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-14-12.

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-14-12.

### Referanse:

FAA AD 2004-14-12.

### Gyldighetsdato:

2004-08-23.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "www.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2004-14-12 The New Piper Aircraft, Inc.: Amendment 39-13721; Docket No. FAA-2004-18032; Directorate Identifier 2004-CE-15-AD.**

## When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on August 10, 2004.

## Are Any Other ADs Affected by This Action?

- (b) None.

## What Airplanes Are Affected by This AD?

- (c) This AD affects the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category:

| Models                         | Serial Nos.                           |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| (1) Group A:                   |                                       |
| (i) PA-28-161 Warrior III      | 2842026 through 2842180.              |
| (ii) PA-28-181 Archer III      | 2843112 through 2843565.              |
| (iii) PA-28R-201 Arrow         | 2844014 through 2844099.              |
| (iv) PA-32R-301 Saratoga II HP | 3246098 through 3246214.              |
| (v) PA-32R-301T Saratoga II TC | 3257028 through 3257327.              |
| (vi) PA-34-220T Seneca V       | 3449042 through 3449292.              |
| (vii) PA-44-180 Seminole       | 4496020 through 4496173, and 4496175. |
| (viii) PA-46-350P Mirage       | 4636132 through 4636344, and          |
| (ix) PA-46-500TP Meridian      | 4697001 through 4697162.              |
| (2) Group B:                   |                                       |
| (i) PA-28-161 Warrior III      | 2842181 through 2842203.              |
| (ii) PA-28-181 Archer III      | 2843566 through 2843588.              |
| (iii) PA-28R-201 Arrow         | 2844100 through 2844104.              |
| (iv) PA-32R-301 Saratoga II HP | 3246215 through 3246219.              |
| (v) PA-32R-301T Saratoga II TC | 3257328 through 3257340.              |
| (vi) PA-32-301FT Piper 6X      | 3232001 through 3232013.              |
| (vii) PA-32-301XTC Piper 6XT   | 3255001 through 3255014.              |

|                            |                                      |
|----------------------------|--------------------------------------|
| (viii) PA-34-220T Seneca V | 3449293 through 3449301.             |
| (ix) PA-44-180 Seminole    | 4496174 and 4496176 through 4496180. |
| (x) PA-46-350P Mirage      | 4636345 through 4636348, and         |
| (xi) PA-46-500TP Meridian  | 4697163 through 4697174.             |

### What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

(d) This AD is the result of inadequate control wheel attaching hardware. We are issuing this AD to detect and correct inadequate control wheel attachment design, which could result in loss of control of the ailerons and elevator. This failure could lead to loss of airplane.

### What Must I Do to Address This Problem?

(e) To address this problem, you must do the following:

| Actions  | Compliance  | Procedures  |
|--|---|---|
| (1) For airplanes listed in Group A of paragraph (c)(1) of this AD: follow the instructions below, with the exception of airplanes listed in Group A that are already modified in accordance with The New Piper Aircraft, Inc., Service Bulletin No. 1139, dated, August 28, 2003. | Inspect within 25 hours Time-in-Service (TIS) after the effective date of this AD, August 10, 2004. Replace prior to further flight after the inspection. | Follow Part I of The New Piper Aircraft, Inc., Service Bulletin No. 1139, dated April 9, 2004.  |
| (i) Inspect the control wheel attachment screw for property thread engagement (minimum one thread showing past the end of the nut plate), and replace the screw if insufficient thread engagement is found.  |   |   |
| (ii) Inspect the nut plate for sufficient locking characteristics (minimum one thread showing past the nut plate, when the screw is tightened by hand), and replace the nut plate if it is insufficient.   |   |   |
| (iii) After the above inspections, reassemble the control wheel onto the control wheel shaft and apply Loctite thread-locking compound.  |   |   |
| (2) For airplanes listed in Group A or Group B of paragraphs (c)(1) and (2) of this AD: install the retainer clip Part Number 104687-002.  | Install the retainer clip within 100 hours TIS after the effective date of this AD, August 10, 2004.  | Follow Part II of The New Piper Aircraft Inc., Service Bulletin No. 1139A, dated April 9, 2004. |

### May I Request an Alternative Method of Compliance?

(f) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office, FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Samuel Belete, Aerospace Safety Engineer, FAA Atlanta Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia, 30349; telephone: (770) 703-6048; facsimile: (770) 703-6097.

## Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in The New Piper Aircraft, Inc., Service Bulletin No. 1139A, dated April 9, 2004. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. You may get a copy from The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida, 32960. You may review copies at the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, call (202) 741-6030, or go to: [http://www.archives.gov/federal\\_register/code\\_of\\_federal\\_regulations/ibr\\_locations.html](http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html). You may view the AD docket at the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-001.

Issued in Kansas City, Missouri, on June 29, 2004.

David R. Showers,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 04-15507 Filed 7-8-04; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P



LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -148

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2005-016      UTSKIFTING AV DELER I "TURBOSUPERCHARGER" - INSTALLASJON

### **Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-01-10.

### **Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-01-10.

### **Tid for utførelse:**

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-01-10 med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

*Anm. Denne LDP erstatter LDP 19/74.*

### **Referanse:**

FAA AD 2005-01-10.

### **Gyldighetsdato:**

2005-04-25.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



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

Aircraft Certification Service  
Washington, DC

*We post ADs on the internet at "www.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2005-01-10 The New Piper Aircraft, Inc.:** Amendment 39-13934; Docket No. FAA-2004-18597; Directorate Identifier 2004-CE-21-AD.

## **When Does This AD Become Effective?**

- (a) This AD becomes effective on February 22, 2005.

## **What Other ADs Are Affected by This Action?**

- (b) This AD supersedes AD 74-06-01.

## **What Airplanes Are Affected by This AD?**

- (c) This AD affects Models PA-23-235, PA-23-250, and PA-E23-250 airplanes, all serial numbers, that are
- (1) certificated in any category; and
  - (2) equipped with Garrett Aviation Services (Garrett) (formerly AiResearch) turbosuperchargers installed under supplemental type certificate (STC) SA852WE, SA909WE, or SA978WE; or installed under The New Piper, Inc. (Piper) Aircraft Drawing Number 32016.

**Note:** Piper manufactured the majority of affected airplanes with the turbocharger system. The turbocharger system installed under Piper Aircraft Drawing Number 32016 (STC SA909WE) was a factory option on the Piper Model PA-23-250 or PA-E23-250 with serial numbers 27-2505 through 27-3943.

## **What is the Unsafe Condition Presented in This AD?**

- (d) This AD is the result of a report of a fatal accident related to the breakdown of the turbocharger oil reservoir following a fire in the engine nacelle. The actions specified in this AD are intended to prevent turbosupercharger oil reservoirs with inadequate fire resistance from failing when exposed to flame or exhaust gases. This failure could lead to an in-flight fire within the nacelle area penetrating the firewall and subsequent failure of the wing spar.

## **What Must I do to Address This Problem?**

- (e) To address this problem, you must do the following:

| <b>Actions</b>   | <b>Compliance</b>   | <b>Procedures</b>  |
|--|---|--|
| (1) <i>For Any turbosupercharger installation under supplemental type certificate (STC) SA852WE, SA909WE, or SA978WE:</i>  | Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after February 22, 2005 (the effective date of this AD), unless already done. | Follow the procedures in Garrett Aviation Service Bulletin No. 1002143, Revision A, dated June 18, 2004.<br>(i) Replace any oil reservoir (part number (P/N) 286-P23-028-81 or 286-P23-028-111, or FAA-approved equivalent P/N) with a fireproof oil tank (P/N 10ND79200-1 or 10ND79200-3, or FAA-approved equivalent P/N); and<br>(ii) Replace the installed oil reservoir hoses with fire-shielded hoses.  |
| (2) <i>For Any turbosupercharger installation under Piper Aircraft Drawing Number 32016:</i>   | Within the next 100 hours TIS after February 22, 2005 (the effective date of this AD), unless already done.                   | Follow the procedures in The New Piper Aircraft, Inc. Vendor Service Publication No. 166, dated August 20, 2004 and the procedures in Garrett Aviation Service Bulletin No. 1002143, Revision A, dated June 18, 2004.<br>(i) Replace any oil reservoir (P/N 286-P23-028-81 or 286-P23-028-111, or FAA-approved equivalent P/N) with a fireproof oil tank (P/N 10ND79200-1 or 10ND79200-3, or FAA-approved equivalent P/N); and<br>(ii) Replace the installed oil reservoir hoses with fire-shielded hoses. |
| (3) <i>For Any turbosupercharger installation under STC SA852WE, SA909WE, Or SA978WE; or Piper Aircraft Drawing Number 32016: Do not install any oil reservoir (P/N 286-P23-028-81 or 286-P23-028-111, Or FAA-approved equivalent P/N). Do not install any oil reservoir hose that is not fire-shielded.</i> | As of February 22, 2005 (the effective date of this AD).  | Not Applicable.  |

#### **May I Request an Alternative Method of Compliance?**

(f) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Los Angeles Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Roger Pesuit, Aerospace Engineer, FAA, Los Angeles ACO, 3960 Paramount Boulevard, Lakewood, CA 90712-4137; telephone: (562) 627-5251; facsimile: (562) 627-5210.

#### **Does This AD Incorporate Any Material by Reference?**

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in The New Piper Aircraft, Inc. Vendor Service Publication No. 166, dated August 20, 2004, and the procedures in

Garrett Aviation Service Bulletin No. 1002143, Revision A, dated June 18, 2004. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of these service bulletins in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. To get a copy of this service information, contact: (for any installation under STC SA852WE, SA909WE, or SA978WE) The Nordam Group Nacelle/Thrust Reverser Systems Division, 6911 N. Whirlpool Drive, Tulsa, OK 74117 telephone: (918) 878-4000; facsimile: (918) 878-4808; and (for any installation under Piper Aircraft Drawing Number 32016) The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida, 32960; and The Nordam Group Nacelle/Thrust Reverser Systems Division 6911 N. Whirlpool Drive, Tulsa, OK 74117 telephone: (918) 878-4000; facsimile: (918) 878-4808. To review copies of this service information, go to the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, go to: [http://www.archives.gov/federal\\_register/code\\_of\\_federal\\_regulations/ibr\\_locations.html](http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html) or call (202) 741-6030. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-001 or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2004-18597.

Issued in Kansas City, Missouri, on December 28, 2004.

David A. Downey,  
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.  
[FR Doc. 05-184 Filed 1-6-05; 8:45 am]  
BILLING CODE 4910-13-P

LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -149

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2005-058      INSPEKSJONER AV "AIRCRAFT HEATER FUEL PUMP"

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc. PA-34 og PA-44 modeller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-15-10.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-15-10.

### Tid for utførelse:

For "Group 1 airplanes" til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-15-10.

For "Group 2 airplanes" til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-15-10, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 2003-052.*

### Referanse:

FAA AD 2005-15-10

### Gyldighetsdato:

2005-11-01.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Aircraft Certification Service  
Washington, DC



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

*We post ADs on the internet at "www.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2005-15-10 The New Piper Aircraft, Inc.:** Amendment 39-14199; Docket No. FAA-2005-21590; Directorate Identifier 2005-CE-33-AD.

## When Does This AD Become Effective?

- (a) This AD becomes effective on August 26, 2005.

## Are Any Other ADs Affected By This Action?

- (b) This AD supersedes AD 2003-11-14, Amendment 39-13173.

## What Airplanes Are Affected by This AD?

(c) This AD applies to the following airplane models and serial numbers that are certificated in any category, equipped with a model 91E92-1 or model 91E93-1 aircraft heater fuel pump:

- (1) Group 1: The New Piper Aircraft, Inc. airplanes retained from AD 2003-11-14:

| Model      | Serial Nos.                    |
|------------|--------------------------------|
| PA-34-200T | 34-7570002 through 34-8170092. |
| PA-34-220T | 34-8133002 through 3449278.    |
| PA-44-180  | 44-7995001 through 4496168.    |
| PA-44-180T | 44-8107001 through 44-8207020. |

(2) Group 2: The New Piper Aircraft, Inc. airplanes (not included in AD 2003-11-14) added to the applicability of this AD:

| Model      | Serial Nos.              |
|------------|--------------------------|
| PA-34-220T | 3449279 through 3449309. |
| PA-44-180  | 4496169 through 4496190. |

## What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?

(d) This AD is the result of an investigation that concluded that after issuance of AD 2003-11-14, additional fuel pumps that did not meet the quality control (inspection or design) requirements of the AD were installed in Models PA-34-220T and PA-44-180 airplanes. We are issuing this AD to correct quality control problems with the heater fuel pump, which could result in failure of the heater fuel pump. Such failure could lead to fire or explosion in the cockpit.

## What Must I Do To Address This Problem?

(e) What actions must I do to address this problem for Group 1 airplanes? To address this problem for Group 1 airplanes, you must do the following:

| Actions   | Compliance  | Procedures   |
|---|---|--|
| (1) Visually inspect any installed aircraft heater fuel pump (model 91E92-1 or model 91E93-1 for leakage.   | Within the next 10 hours time-in-service (TIS), after June 20, 2003 (the effective date of AD 2003-11-14), unless already done. | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003. |
| (2) If any leak is found, inspect the pump sealing surface for abnormalities (for example, nicks, gouges, or warping). Correct any abnormality found. If any abnormality cannot be corrected, replace the header fuel pump. | Before further flight after the inspection required in paragraph (e)(1) of this AD.   | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003. |
| (3) Do not install any heater fuel pump (model 91E92-1 or model 91E93-1) unless you have visually inspected the pump for leakage and corrected any abnormalities specified in paragraph (e)(2) of the AD.                   | As of June 20, 2003 (the effective date of AD 2003-11-14).  | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003. |

(f) What actions must I do to address this problem for Group 2 airplanes? To address this problem for Group 2 airplanes, you must do the following:

| Actions   | Compliance  | Procedures   |
|---|---|--|
| (1) Visually inspect any installed aircraft heater fuel pump (model 91E92-1 or model 91E93-1) for leakage.  | Within the next 10 hours time-in-service (TIS), after August 26, 2005 (the effective date of this AD), unless already done. | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127B, dated April 18, 2005, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110B, dated December 20, 2004. |
| (2) If any leak is found, inspect the pump sealing surface for abnormalities (for example, nicks, gouges, or warping). Correct any abnormality found. If any abnormality cannot be corrected, replace the heater fuel pump. | Before further flight after the inspection required in paragraph (f)(1) of this AD.   | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127B, dated April 18, 2005, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110B, dated December 20, 2004. |
| (3) Do not install any heater fuel pump (model 91E92-1 or model 91E93-1) unless you have visually inspected the pump for leakage and corrected any abnormalities specified in paragraph (f)(2) of this AD.                  | As of August 26, 2005 (the effective date of this AD).  | Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127B, dated April 18, 2005, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110B, dated December 20, 2004. |

## May I Request an Alternative Method of Compliance?

(g) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO). For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Hector Hernandez, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta Aircraft Certification Office, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6069; facsimile: (770) 703-6097.

## Does This AD Incorporate Any Material by Reference?

(h) You must do the actions required by this AD following the instructions in The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003; The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127B, dated April 18, 2005; Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003; and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110B, dated December 20, 2004.

(1) On June 20, 2003 (68 FR 33356, June 4, 2003), and in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51, the Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127, dated February 26, 2003, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110A, dated March 6, 2003.

(2) As of August 26, 2005, and in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51, the Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1127B, dated April 18, 2005, and Kelly Aerospace Power Systems Service Information Letter Bulletin No. A-110B, dated December 20, 2004.

(3) To get a copy of this service information, contact The New Piper Aircraft, Inc., Customer Services, 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960; telephone: (772) 567-4361; facsimile: (772) 978-6584. To review copies of this service information, go to the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, go to: [http://www.archives.gov/federal\\_register/code\\_of\\_federal\\_regulations/ibr\\_locations.html](http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html) or call (202) 741-6030. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-001 or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2005-21590; Directorate Identifier 2005-CE-33-AD.

Issued in Kansas City, Missouri, on July 14, 2005.

John R. Colomy,  
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 05-14389 Filed 7-25-05; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P



LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -150

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

**2005-059      UTBEDRING AV MONTERING AV "FUEL FITTINGS" I STC SA2660CE  
INSTALLASJON**

**Påbudet gjelder:**

The New Piper Aircraft, Inc. PA-28, alle modeller og serienummer som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-19-20.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-19-20.

**Tid for utførelse:**

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-19-20.

**Referanse:**

FAA AD 2005-19-20.

**Gyldighetsdato:**

2005-11-01.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Aircraft Certification Service  
Washington, DC



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

*We post ADs on the internet at [www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/](http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/)*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2005-19-20 The New Piper Aircraft, Inc.:** Amendment 39-14285; Docket No. FAA-2005-21174; Directorate Identifier 2005-CE-23-AD.

## **When Does This AD Become Effective?**

(a) This AD becomes effective on November 4, 2005.

## **What Other ADs Are Affected by This Action?**

(b) None.

## **What Airplanes Are Affected by This AD?**

(c) This AD affects Models PA-28-160, PA-28-161, PA-28-180, and PA-28-181 airplanes, serial numbers 28-671 through 28-5859, 28-7105001 through 28-7505261, 28-7690001 through 28-8590001, and all serial numbers thereafter, that:

- (1) Are certificated in any category;
- (2) Incorporate Peterson Aviation, Inc. Supplemental Type Certificate (STC) SA2660CE installed between April 20, 1998 and April 1, 2005; and
- (3) Incorporate Peterson Aviation, Inc. Service Bulletin SB98-1.

## **What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?**

(d) This AD is the result of reports of fuel leaks during the post STC installation tests. The actions specified in this AD are intended to prevent fuel fittings used in STC SA2660CE from leaking fuel in the engine compartment, which could result in an engine fire. This condition could lead to loss of control of the airplane.

## **What Must I Do To Address This Problem?**

(e) To address this problem, you must do the following:

| Actions  | Compliance  | Procedures  |
|--|---|---|
| Replace the two AN894-6-4 bushing screw thread expanders on the two AN826-6 tees (one on the gascolator and the other one attached to a bushing (AN912-2J) attached to the inlet on the top of the top fuel pump) with NAS1564-6-4J reducers and AN818-6 nuts. | At the next 100-hour or annual inspection that occurs following 30 days after November 4, 2005 (the effective date of this AD), whichever occurs first. | Follow Petersen Aviation, Inc. Service Bulletin PA-28-160, -161, -180, -181 Bulletin No. SB 05-2, dated April 12, 2005. |

**May I Request an Alternative Method of Compliance?**

(f) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact James P. Galstad, Aerospace Engineer, FAA Wichita ACO, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone:(316) 946-4135; facsimile: (316) 946-4107.

**Does This AD Incorporate Any Material by Reference?**

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in Petersen Aviation, Inc. Service Bulletin PA-28-160, -161, -180, -181 Bulletin No. SB 05-2, dated April 12, 2005. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. To get a copy of this service information, contact Petersen Aviation, Inc., 984 K Road, Minden, Nebraska 68959; telephone: (308) 832-2050; facsimile: (308) 832-2311. To review copies of this service information, go to the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, go to: [http://www.archives.gov/federal\\_register/code\\_of\\_federal\\_regulations/ibr\\_locations.html](http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html) or call (202) 741-6030. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-001 or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2005-21174; Directorate Identifier 2005-CE-23-AD.

Issued in Kansas City, Missouri, on September 13, 2005.

James E. Jackson,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 05-18525 Filed 9-20-05; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
PIPER -151

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2005-061 INSPEKSJONER AV OG UTSKIFTING AV DELER I NESEUNDERSTELL

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc., fartøyer i PA-34- serien som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-13-16.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-13-16.

### Tid for utførelse:

For pkt. (2) under "Actions" i ovennevnte AD til den tid som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-13-16, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

For øvrig til de tider og intervaller som beskrevet i FAA AD 2005-13-16.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 94-013.*

### Referanse:

FAA AD 2005-13-16.

### Gyldighetsdato:

2005-11-01.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service  
Washington, DC

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

*We post ADs on the internet at "www.faa.gov"*

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

**2005-13-16 The New Piper Aircraft, Inc.:** Amendment 39-14153; Docket No. FAA-2004-19960; Directorate Identifier 2004-CE-47-AD.

## **When Does This AD Become Effective?**

- (a) This AD becomes effective on August 8, 2005.

## **What Other ADs Are Affected by This Action?**

- (b) This AD supersedes AD 93-24-14, Amendment 39-8762.

## **What Airplanes Are Affected by This AD?**

- (c) This AD affects Models PA-34-200, PA-34-200T, and PA-34-220T airplanes, all serial numbers, that are certificated in any category.

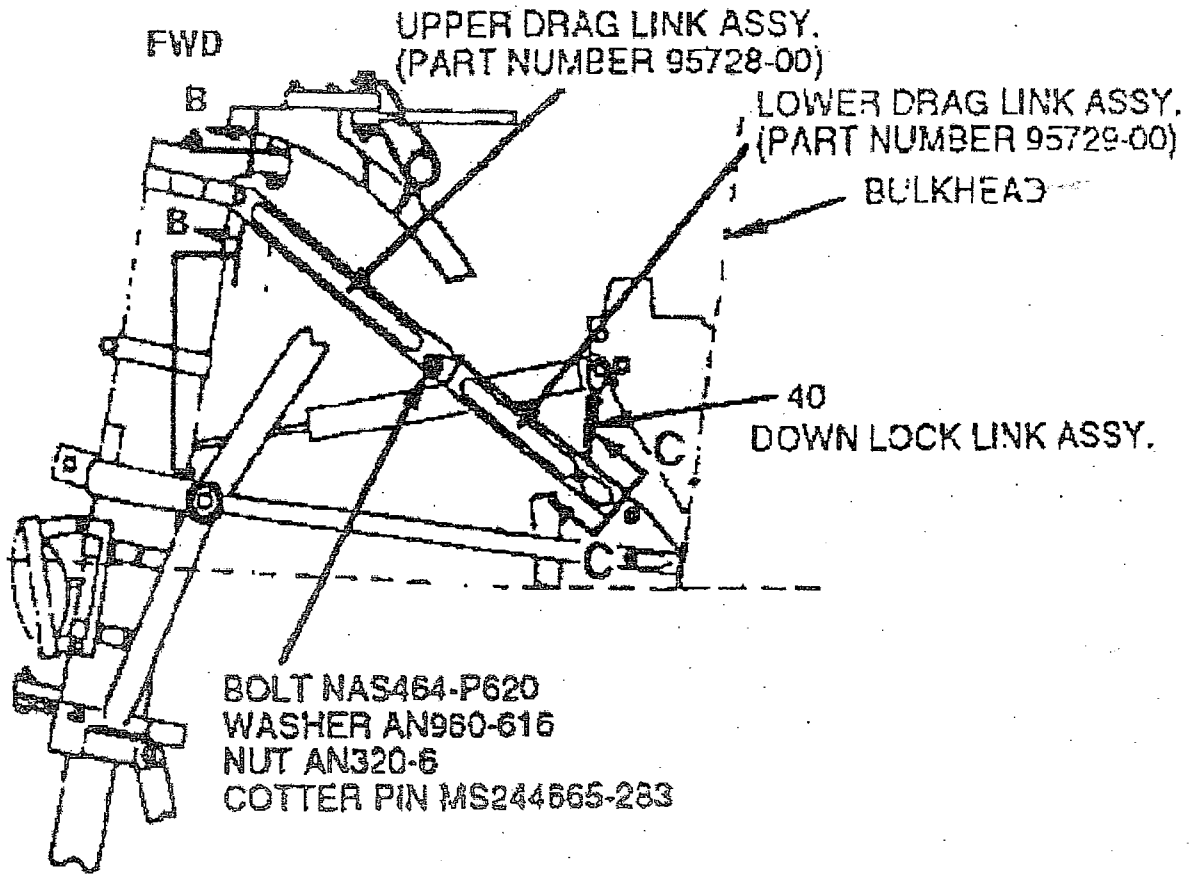
## **What Is the Unsafe Condition Presented in This AD?**

- (d) This AD is the result of service difficulty reports related to the collapse or involuntary retraction of the nose landing gear (NLG). The actions specified in this AD are intended to detect, correct, and prevent failure in certain components of the NLG, lack of cleanliness of the NLG due to inadequate maintenance, or lack of lubricant in the NLG or NLG components. This failure of the NLG could lead to loss of control of the airplane during take-off, landing, or taxiing operations.

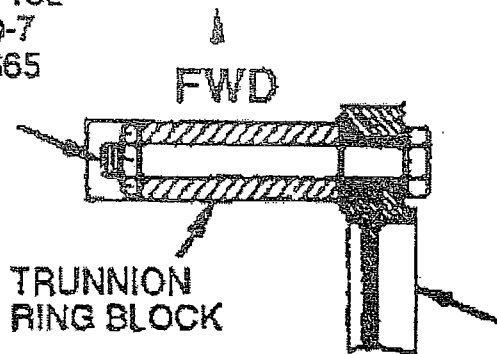
## **What Must I Do To Address This Problem?**

- (e) To address this problem, you must do the following:

| Actions   | Compliance   | Procedures  |
|---|--|---|
| <p>(1) Replace the bolt and stack up that connects the upper drag link to the nose gear trunnion with new parts (or FAA-approved equivalent part numbers (P/N)) of the following:</p> <p>(i) Piper P/N 400 274 (AN7-35) bolt;</p> <p>(ii) Piper P/N 407 591 (AN960-716L) washer, as applicable;</p> <p>(iii) Piper P/N 407 568 (AN960-716);</p> <p>(iv) Piper P/N 404 396 (AN320-7) nut; and</p> <p>(v) Piper P/N 424 085 cotter pin.</p> | <p>Within the next 100 hours time-in-service (TIS) after January 28, 1994 (the effective date of AD 93-24-14), unless already done within the last 400 hours TIS before January 28, 1994 (compliance with AD 93-24-14). Repetitively replace thereafter at intervals not to exceed 500 hours TIS. Continue to repetitively replace until the actions in paragraphs (e)(2) and (e)(3) of this AD begin.</p> | <p>Follow Figure 1 of this AD.</p>  |
| <p>(2) Do the inspections, replacements, and other corrective actions specified in Table 1 "Specified Maintenance" of Piper Service Bulletin No. 1123A, dated November 30, 2004.</p>  | <p>Within the next 100 hours TIS after August 8, 2005 (the effective date of this AD), unless already done. Repetitively inspect thereafter at the intervals referenced in the Inspection Time column of the <i>INSTRUCTIONS</i> paragraph in Piper Service Bulletin No. 1123A, dated November 30, 2004.</p>   | <p>Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1123A, dated November 30, 2004.</p> |
| <p>(3) Do any necessary corrective actions as a result of the actions specified in Table 1 "Specified Maintenance" of Piper Service Bulletin No. 1123A, dated November 30, 2004.</p>  | <p>Before further flight after any action required by paragraph (e)(2) of this AD.</p>   | <p>Follow The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1123A, dated November 30, 2004.</p> |



AN7-35  
AN960-716  
OR  
AN960-716L  
AN320-7  
MS24665



SECTION B-B

"UPPER" DRAG LINK - TO -  
GEAR CONNECTION

Figure 1.



**Note 1:** Paragraph 2. Modified Components of the INSTRUCTIONS section of The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1123A, dated November 30, 2004, specifies modified parts that you may install for improved service life.

**Note 2:** The Actions column of the table in paragraph (e) of this AD may include one or a combination of these actions: replacement, repair, adjustment, alignment, cleaning, lubricating, or other action.

**May I Request an Alternative Method of Compliance?**

(f) You may request a different method of compliance or a different compliance time for this AD by following the procedures in 14 CFR 39.19. Unless FAA authorizes otherwise, send your request to your principal inspector. The principal inspector may add comments and will send your request to the Manager, Atlanta Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance, contact Hassan Amini, Aerospace Engineer, FAA, Atlanta ACO, One Crown Center, 1895 Phoenix Boulevard, Suite 450, Atlanta, Georgia 30349; telephone: (770) 703-6080; facsimile: (770) 703-6097.

**Does This AD Incorporate Any Material by Reference?**

(g) You must do the actions required by this AD following the instructions in The New Piper Aircraft, Inc. Service Bulletin No. 1123A, dated November 30, 2004. The Director of the Federal Register approved the incorporation by reference of this service bulletin in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. To get a copy of this service information, contact The New Piper Aircraft, Inc., 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960. To review copies of this service information, go to the National Archives and Records Administration (NARA). For information on the availability of this material at NARA, go to: [http://www.archives.gov/federal\\_register/code\\_of\\_federal\\_regulations/ibr\\_locations.html](http://www.archives.gov/federal_register/code_of_federal_regulations/ibr_locations.html) or call (202) 741-6030. To view the AD docket, go to the Docket Management Facility; U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, SW., Nassif Building, Room PL-401, Washington, DC 20590-001 or on the Internet at <http://dms.dot.gov>. The docket number is FAA-2004-19960; Directorate Identifier 2004-CE-47-AD.

Issued in Kansas City, Missouri, on June 15, 2005.

John R. Colomy,

Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 05-12176 Filed 6-21-05; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

**BLANK**

LUFFFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
PIPER -152

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2006-011      INSPEKSJON AV VINGESTRUKTUR

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc., fartøyer i PA-28-serien og PA-32-serien som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0032.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0032.

### Tid for utførelse:

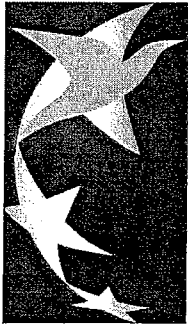
Til de tider og intervaller som er beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0032.

### Referanse:

EASA AD No.: 2005-0032.

### Gyldighetsdato:

2006-03-31.

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>EASA</b>  | <b>AIRWORTHINESS DIRECTIVE</b>  |  |
|   | <b>AD No. : 2005-0032</b><br><b>[Corrected]</b><br><b>Date: 13 December 2005</b>  |  |
| No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry. |   |  |
| <b>Type Approval Holder's Name</b><br>The New Piper Aircraft, Inc.   |   | <b>Type/Model designation</b><br>PA-28 and PA-32 |
| FAA TCDS 2A13 and A3SO   |   |  |
| Foreign AD: None   |   |  |
| Supersedure: Supersedes CAA UK AAD 001-08-98   |   |  |
|  |   |  |
| <b>ATA 57</b>  | <b>Structure – Wing – Inspection</b>  |  |
|  |   |  |
| <b>Manufacturer(s):</b>  | Piper Aircraft Corporation and The New Piper Aircraft, Inc.   |  |
| <b>Applicability:</b>  | Piper PA-28 and PA-32 series aircraft as detailed in Piper Service Bulletin 1006.   |  |
| <b>Reason:</b>   | <p>[Corrected: Ref. to PAD 05-019 has been introduced in "Remarks"]</p> <p>EASA has been made aware of significant corrosion findings on the wing spar caps behind the fuel tanks of PA-28 and PA-32 series aircraft. The UK occurrence database references at least 18 reports made to CAA-UK from 1977 to date. In addition similar reports of corrosion findings have since been found in the Dutch fleet and also in the USA, (an FAA Alert was issued in September 1992).</p> <p>Piper devised a Service Bulletin No 1006 dated August 15, 1997 on the subject of "Corrosion Inspection of Main Spar Behind Fuel Tanks". Piper determined that specific thorough inspection, defect rectification and preventative treatment as described in SB 1006 was necessary over and above the routine Service/Maintenance manual instructions. Note that this area is difficult to inspect and often missed due to insufficient disassembly or difficulty in gaining access, (note that the removal of leading edge fuel tanks is necessary to facilitate inspection).</p> <p>Corrosion found has been beyond practical repair limits in a number of cases requiring spar or wing replacement.</p> <p>If not detected significant corrosion in the spar cap area will affect the structural integrity of the spar, and left uncorrected could result in catastrophic structural failure of the wing.</p> |  |

|                    |   |
|--------------------|---|
| Effective Date:    | 20 December 2005  |
| Compliance:        | <p><b>Required</b> at the next 150 hour or Annual Check whichever is the sooner following the aircraft reaching 7 years time in service. For aircraft exceeding 7 years time in service compliance is required at the next 150 hour or Annual Check, whichever occurs first following the effective date of this Directive. For aircraft previously inspected in accordance with SB1006 not later than 7 years after that inspection.</p> <p><b>Inspect</b> the wing main spar behind the fuel tanks for corrosion in accordance with Service Bulletin 1006. If corrosion or other discrepancies are detected replace or repair the affected parts. Apply corrosion prevention fluid treatment and replace flexible fuel vent hoses in accordance with the SB.</p> <p><b>Repeat</b> the inspection and other requirements described above at intervals not exceeding 7 years.</p> <p>NOTE: Alternative fluids meeting MIL-C-81309, MIL-C-23411 or Mil Spec 16173, Grade 4 may be used in place of that specified in the SB.</p> |
| Ref. Publications: | Piper Service Bulletin 1006, available from The New Piper Aircraft, Inc. 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960  |
| Remarks:           | <p>This AD was previously published for comment as PAD 05-019. The comments received are addressed in the Comment Response Document on PAD 05-019 published on the EASA web site.</p> <p>Enquiries regarding this AD should be addressed to Mr. M. Capaccio, AD Focal Point, Certification Directorate, EASA. E-mail <a href="mailto:ADs@easa.eu.int">ADs@easa.eu.int</a></p> <p>For questions concerning the technical contents of this AD requirement(s), contact The New Piper Aircraft, Inc. at the address given above.</p>  |

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

PIPER -153

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2006-012 "STRUCTURE – INSPECTION OF BALANCE WEIGHT TUBE"

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc., alle fartøyer i PA-28-serien og PA-32-serien som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0034.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0034.

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

### Tid for utførelse:

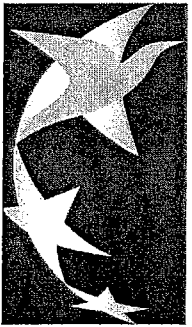
Til de tider og intervaller som er beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0034. regnet fra denne LDP's gyldighetsdato.

### Referanse:

EASA AD No.: 2005-0034.

### Gyldighetsdato:

2006-03-31.

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>EASA</b>   | <b>AIRWORTHINESS DIRECTIVE</b>  |  |
|    | <p><b>AD No : 2005-0034</b></p> <p><b>Date: 21 December 2005</b></p>  |  |
| <p>No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry.</p> |   |  |
| <b>Type Approval Holder's Name</b><br><b>The New Piper Aircraft, Inc.</b>   | <b>Type/Model designation</b><br><b>PA-28 and PA-32</b>   |  |
| FAA TCDS 2A13 and A3SO  |   |  |
| Foreign AD: FAA AD 70-26-04   |   |  |
| Supersedure: Supersedes FAA AD 70-26-04 and CAA UK AAD 001-05-2000  |   |  |
|   |   |  |
| <b>ATA 55</b>   | <b>Structure – balance weight tube – Inspection</b>   |  |
|   |   |  |
| <b>Manufacturer:</b>  | Piper Aircraft Corporation and The New Piper Aircraft, Inc.   |  |
| <b>Applicability:</b>   | PA-28-140, PA-28-150, PA-28-160, PA-28-180, PA-28S-180, PA-28-235, PA-28R-180, PA-28R-200 all serial numbers.<br><br>PA-32-260, PA-32-300, PA-32S-300 all serial numbers.   |  |
| <b>Reason:</b>  | <p>This AD is proposed in response to further reports of stabilator balance tube cracking being found on aircraft not previously included in the applicability of the State of Design FAA AD 70-26-04, and in the heavier tubes that were specified as a terminating action in accordance with Piper Service Letter 576.</p> <p>The wider aircraft applicability and continued inspections are necessary to detect cracking which could lead to failure of the stabilator balance weight tube, producing an unbalanced aerodynamic control surface, leading to flutter and potential catastrophic loss of control / structural failure.</p> |  |
| <b>Effective Date:</b>  | 30 December 2005  |  |
| <b>Compliance:</b>  | <p><b>Required</b> not later than 55 flight hours from the effective date of this Directive, unless previously accomplished in which case within 200 flight hours from that inspection.</p> <p><b>Inspect</b> the stabilator balance weight tube for cracks in accordance with Service Bulletin 327. If cracks are found replace the tube before further flight.</p> <p><b>Repeat</b> inspection at intervals not exceeding 200 flight hours.</p>   |  |



|                    |  |
|--------------------|--|
| Ref. Publications: | Piper Service Bulletin 327, available from The New Piper Aircraft, Inc. 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960  |
| Remarks:           | <p>This AD was previously published for comment as PAD 05-017. The comments received are addressed in the Comment Response Document on PAD 05-017 published on the EASA web site.</p> <p>Enquiries regarding this AD should be addressed to Mr. M. Capaccio, AD Focal Point, Certification Directorate, EASA. E-mail <a href="mailto:ADs@easa.eu.int">ADs@easa.eu.int</a></p> <p>For questions concerning the technical contents of this AD's requirement(s), contact The New Piper Aircraft, Inc. at the address given above.</p> |

**BLANK**

LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo  
Besøksadresse:  
Rådusgata 2, Oslo  
Telefon : 23 31 78 00  
Telefax : 23 31 79 95  
E-post: postmottak@caa.dep.no

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
PIPER -154

---

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

## 2006-013 "STRUCTURE – INSPECTION OF MAIN UNDERCARRIAGE"

### Påbudet gjelder:

The New Piper Aircraft, Inc., alle modeller og serienummer i PA-28-serien og PA-32-serien som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0035.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0035.

### Tid for utførelse:

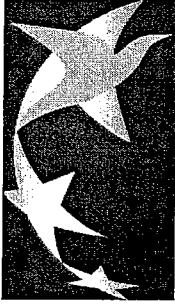
Til de tider og intervaller som er beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD No.: 2005-0035.

### Referanse:

EASA AD No.: 2005-0035.

### Gyldighetsdato:

2006-03-31.

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>EASA</b>   | <b>AIRWORTHINESS DIRECTIVE</b>  |  |
|    | <p><b>AD No : 2005-0035</b></p> <p><b>Date: 22 December 2005</b></p>  |  |
| <p>No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry.</p> |   |  |
| <b>Type Approval Holder's Name</b><br>The New Piper Aircraft, Inc.  | <b>Type/Model designation</b><br>PA-28 and PA-32  |  |
| FAA TCDS 2A13   |   |  |
| Foreign AD: None  |   |  |
| Supersedure: Supersedes CAA UK AAD 002-06-99  |   |  |
|   |   |  |
| <b>ATA 32</b>   | <b>Structure – Main undercarriage – Inspection</b>  |  |
|   |   |  |
| <b>Manufacturer(s):</b>   | Piper Aircraft Corporation and The New Piper Aircraft, Inc.   |  |
| <b>Applicability:</b>   | PA-28-140 Cherokee Cruiser 28-20001 through 28-7725290<br>PA-28-150 Cherokee 28-1 through 28-4377 and 28-1760A<br>PA-28-151 Warrior 28-7415001 through 28-7715314<br>PA-28-160 Cherokee 28-1 through 28-4377 and 28-1760A<br>PA-28-161 Warrior II 28-7716001 through 2816109<br>PA-28-161 Warrior III 2816110 Only<br>PA-28-161 Cadet 2841001 through 2841365<br>PA-28-180 Cherokee 28-3 through 28-7205318<br>PA-28-180 Archer 28-E13, 28-7305001 through 28-7505259<br>PA-28-235 Cherokee Pathfinder 28-10001 through 28-7710089 and 28-E11<br>PA-32-260 Cherokee Six 260 32-1 through 32-7800008 |  |
| <b>Reason:</b>  | The above referenced CAA UK AAD was raised in response to an incident in 1995 and recurring failures of the main landing gear leg castings, (Part No. 65319-02, -03 or -04), due to cracking on the oleo torque link attach lugs. The potential for similar events exists in the European fleet. These failures can remain undetected until the aircraft touches the ground during landing, leading to collapse of the associated main landing gear, consequential airframe damage and loss of control. These events carry a risk of serious injury and potential for loss of life.                 |  |

|                    |   |
|--------------------|---|
|                    | <p>Since publication of the CAA AAD Piper has produced Service Bulletin No. 1131 dated August 18, 2003 to address this unsafe condition. Piper SB 1131 seeks inspections of the oleo lugs as defined in the UK AAD Piper 002-06-99 (but at 100 hourly intervals). This EASA AD adopts the 100 hour inspection interval in line with the Piper SB and the applicability of the Piper SB, which varies from the CAA AD.</p>   |
| Effective Date:    | 30 December 2005  |
| Compliance:        | <p><b>Required</b> prior to the accumulation of 2000 flight hours. For aircraft in excess of 2000 flight hours, compliance is required at the next 100 hrs inspection, or annual inspection, whichever comes first, unless previously accomplished in which case within 100 hours from that inspection.</p> <p><b>Inspect</b> the cast main landing gear cylinder torque link attach lugs (Piper Part No. 65319-02, -03 or -04) for cracks. Using a 10x power magnifying glass, inspect the top and bottom radii at the torque link attach lugs where it connects to the strut housing. If no cracks are found by this method, use dye penetrant inspection to check for cracks according to Piper Service Bulletin No.1131 or using the dye penetrant process that can be found in the PA-28-181 airplane maintenance manual, Chapter 20, Section 20-10-00. If cracks are found, the main landing gear oleo housing must be replaced before further flight.</p> <p><b>Repeat</b> inspection at intervals not exceeding 100 flight hours.</p> <p><b>Replacement</b> of the cast housing with a forged cylinder Part No. 65490 terminates the need for repeat inspections.</p> |
| Ref. Publications: | Service Bulletin 1131, available from The New Piper Aircraft, Inc. 2926 Piper Drive, Vero Beach, Florida 32960  |
| Remarks:           | <p>This AD was previously published for comment as PAD 05-018. The comments received are addressed in the Comment Response Document on PAD 05-018 published on the EASA web site.</p> <p>Enquiries regarding this AD should be addressed to Mr. M. Capaccio, AD Focal Point, Certification Directorate, EASA. E-mail <a href="mailto:ADs@easa.eu.int">ADs@easa.eu.int</a></p> <p>For questions concerning the technical contents of this AD's requirement(s), contact The New Piper Aircraft, Inc. at the address given above.</p>  |

**BLANK**