



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
Rockwell
International-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.

15/73 KONTROLL AV FLENS PÅ FREMRE VINGEBJELKE

Påbudet gjelder:

Aero Commander modellene 500, 500A, 500B, 520, 560, 560A, 560E, 560F, 680, 680E, 680F, 680F(P), 680FL, 680FL(P) og 720, med serienr. fra 1 til og med 1489, pluss 1491, 1492, 1495 og 1500.

Påbudet omfatter:

Det har forekommet sprekker i fremre vingebjelkes nedre flens (front spar lower cap) og følgende skal derfor utføres:

1. Kontroll

Kontroller begge vinklene på fremre vingebjelkes nedre flens i området ved vingestasjon 24.00.

Kontrollen skal utføres på begge vinger og som omtalt i Aero Commander Service Bulletin No. 90B, datert 9. mars 1970.

Hvis kontrollen avslører sprekker, må vingebjelkens flens repareres som omtalt i pkt. 3 før videre flyging.

2. Forsterkningsalternativ A

Forsterk vingebjelkens flens som omtalt i Aero Commander Service Change 81B, datert 17. mars 1965, hvis ikke allerede utført med Aero Commander Service Changes 81, 81A eller 81B som underlag.

3. Reparasjon/Forsterkningsalternativ B

Hvis kontrollen under pkt. 1 har avslørt sprekker, eller hvis man vil unngå gjentatte sprekkekontroller, må Aero Commander Service Department kontaktes for en fabrikkgodkjent reparasjonsforskrift. Denne skal godkjennes av Luftfartsverket før den utføres.

Tid for utførelse:

Med hensyn til tid for utførelse deles flyene inn i følgende grupper:

Gruppe A: Samtlige fly som omfattes av denne LDP, men som har mindre enn 1700 timers total gangtid pr. 26. mars 1973.

Gruppe B: Fly med serienr. fra 1 til og med 1260 som pr. 26. mars 1973 har mellom 1700 og 2000 timers total gangtid.

Gruppe C: Fly med serienr. fra 1 til og med 1260 som pr. 26. mars 1973 har 2000 timer eller høyere total gangtid.

forts.

15/73
forts.

Gruppe D: Fly med serienr. fra og med 1261 til og med 1489, pluss 1491, 1492, 1495 og 1500 som pr. 26. mars 1973 har 1700 timer eller høyere total gangtid.

Pkt. 1: Gruppe A: Innen flyet når 2000 timer total gangtid, deretter ved et intervall på 500 flytimer.

Gruppe B: Innen 300 flytimer regnet fra 26. mars 1973, deretter ved et intervall på 500 flytimer.

Gruppe C: Innen 25 flytimer regnet fra 26. mars 1973, repetert med et intervall på 100 flytimer fram til pkt. 2 er utført. Deretter med et intervall på 500 flytimer.

Gruppe D: Innen 300 flytimer regnet fra 26. mars 1973, deretter med et intervall på 500 flytimer.

Pkt. 2 Gruppe A: innen flyet når 2000 timers total gangtid.
eller 3:

Gruppene B, C og D: Innen 300 flytimer regnet fra 26. mars 1973.

NB! Kravet om gjentatt sprekkontroll under pkt. 1 bortfaller hvis flensen på vingebjelken forsterkes som omtalt i pkt. 3 (forsterkningsalternativ B), men ikke hvis flensen forsterkes som omtalt i pkt. 2 (forsterkningsalternativ A).

Hvis en vingebjelke repareres som omtalt i pkt. 3 etter at det er funnet sprek i flensen, bortfaller også kravet om gjentatt kontroll for denne bjelken.

Referanser:

FAA revidert AD note 65-6-1 og Aero Commander Service Bulletin No. 90 B omhandler samme sak.



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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-
fartøy

Rockwell
International-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.

19/73 UTSKIFTING AV LOKK PÅ BENSINTANKENE

Påbudet gjelder:

Aero Commander modellene 500, 500A, 500B, 500U, 520, 560, 560A, 560E, 560F, 680, 680E, 680F, 680F(P), 680FL, 680FL(P) og 720.

Påbudet omfatter:

For å forhindre at bensin suges ut fra tankene under flyging, skal standard tanklokk skiftes ut med forbedret type tanklokk (Non-siphoning fuel cap assemblies). Følgende Aero Commander Custom Kits er tilgjengelige for utskiftingen:

For Aero Commander modell 520 og 560 med serienr. 1 til og med 230:
Aero Commander Kit No. 87A-1.

For Aero Commander modellene 500, 500A, 500B, 500U, 560A, 560E, 560F, 680, 680E, 680F, 680F(P), 680FL(P) og 720 med serienr. fra og med 231 til og med 1854, samt modell 680FL med serienr. fra og med 1261 til og med 1738:
Aero Commander Kit No. 87A-2.

NB! Det er ikke nødvendig å skifte tanklokk som tidligere er installert med Aero Commander Kit No. 87.

Tid for utførelse:

Innen 250 flytimer regnet fra 16. april 1973.

Referanse:

FAA AD 73-6-2 omhandler samme sak.

27/73 KONTROLL OG MODIFISERING AV EKSOSSYSTEMET PÅ AERO COMMANDER 100 OG 100-180

Påbudet gjelder:

Følgende fly av typen Rockwell International Aero Commander:

Modell 100-180 med serienr. 068 og 5001 til og med 5213.

Modell 100 med serienr. 251 til og med 360.

Modell 100 som er utstyrt med eksossystem av typen Elano Corporation (NEE Turbo Systems Inc.) P/N 099001.

Påbudet omfatter:

For å forebygge skader og blokkering av eksossystemet og derav følgende reduksjon i motoreffekten, skal følgende utføres:

forts.

27/73
forts.

1. Kontroll av eksosystemet:

Eksosystemet skal kontrolleres og skadete eller slitte deler skal repareres eller byttes ut. Arbeidet skal utføres i samsvar med anvisninger gitt i FAA Advisory Circular AC No. 43.13-1, chapter 14, section 3. (AC No. 43.13-1 og -2 er en utvidet og modernisert utgave av CAM 18.)

2. Modifisering av eksosystemet:

Eksosystemet skal utstyres med Aero Commander "exhaust outlet guard" P/N SK 1093.

Denne modifisering skal utføres i samsvar med anvisninger gitt i Aero Commander Service Bulletin SB 1019.

Tid for utførelse:

For eksosystem med mer enn 500 timers gangtid: Innen 25 flytimer regnet fra 20. juni 1973.

For eksosystem med mindre enn 500 timers gangtid: Innen 500 timers gangtid.

Referanser:

FAA AD 73-1-1 og Aero Commander Service Bulletin SB 1019 omhandler samme sak.

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 95
e-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE
LUFTFARTØY

ROCKWELL INT. - 5

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

2005-039 "INSPECTION FOR CRACKS IN WING ATTACH ANGLES"

RETTELSE: Rettelse i FAA AD av dokumentnr. (ref. strek i marg) og rettelse av LDP-nummer under produsent. "ROCKWELL INT. - 02" er rettet til "ROCKWELL INT. - 5.

Påbudet gjelder:

Alle Rockwell International fly som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-12-51.

Påbudet omfatter:

Tiltak utføres som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-12-51.

Anm. Denne AD er tidligere distribuert som vedlegg til brev til de berørte fartøyeiere som "Emergency AD 2005-12-51".

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-12-51.

Referanse:

FAA AD 2005-12-51.

Gyldighetsdato:

2005-07-08.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "www.faa.gov"

The following Airworthiness Directive issued by the Federal Aviation Administration in accordance with the provisions of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 39, applies to an aircraft model of which our records indicate you may be the registered owner. Airworthiness Directives affect aviation safety and are regulations which require immediate attention. You are cautioned that no person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of the Airworthiness Directive (reference 14 CFR part 39, subpart 39.3).

CORRECTION: [*Federal Register: July 11, 2005 (Volume 70, Number 131); Page 39651-39652; www.access.gpo.gov/su_docs/aces/aces140.html*]

2005-12-51 Rockwell International (Aircraft Specification No. A-2-575 previously held by North American and recently purchased by Boeing) and Autair Ltd. (Aircraft Specification No. AR-11 previously held by Noorduyn Aviation Ltd.): Amendment 39-14144; Docket No. FAA-2005-21463; Directorate Identifier 2005-CE-30-AD.

When Does This AD Become Effective?

(a) This AD becomes effective on June 23, 2005, to all affected persons who did not receive emergency AD 2005-12-51, issued June 8, 2005. Emergency AD 2005-12-51 contained the requirements of this amendment and became effective immediately upon receipt.

Are Any Other ADs Affected By This Action?

(b) None.

What Airplanes Are Affected by This AD?

(c) This AD affects Models AT-6 (SNJ-2), AT-6A (SNJ-3), AT-6B, AT-6C (SNJ-4), AT-6D (SNJ-5), AT-6F (SNJ-6), BC-1A, Harvard (Army AT-16), SNJ-7, and T-6G 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 a report of a Rockwell International Model SNJ-6 (AT-6F) airplane crash that occurred on May 9, 2005, resulting in two fatalities. We are issuing this AD to detect and correct cracking in the wing spars before the cracks grow to failure. Such a wing failure could result in the wing separating from the airplane with consequent loss of control of the airplane.

What Must I Do To Address This Problem?

(e) To address this problem, you must do the following:

Actions	Compliance	Procedures
(1) Perform a fluorescent penetrant inspection of all inboard and outboard, upper and lower wing attach angles (except for the nose angles) of both wings for cracks. Replace the angles as necessary.	(i) Initially inspect before further flight after June 23, 2005 (the effective date of this AD), unless previously done within the last 10 hours time-in-service (TIS), except for those who received emergency AD 2005-12-51, issued June 8, 2005. Emergency AD 2005-12-51 contained the requirements of this amendment and became effective immediately upon receipt. (ii) Repetitively inspect thereafter every 200 hours TIS. (iii) Replace angles as necessary prior to further flight after the inspection where cracks are found.	Follow the Appendix to this AD.
(2) <i>For all airplanes:</i> Report to FAA the results of the initial inspection required by paragraph (e)(1) of this AD even if no damage is found and even if the inspection was previously done. The Office of Management and Budget (OMB) approved the information collection requirements contained in this regulation under the provisions of the Paperwork Reduction Act of 1980 (44 U.S.C. 3501 and those following sections) and assigned OMB Control Number 2120-0056.	Within 7 days after the inspection required by paragraph (e)(1) of this AD or within 7 days after June 23, 2005 (the effective date of this AD), except that this action was already required upon receipt for those who received emergency AD 2005-12-51. Therefore, those who sent in a report through emergency AD 2005-12-51 do not have to resend that initial report.	Send the form (Figure 1 of this AD) to FAA, Los Angeles ACO, 3960 Paramount Blvd., Lakewood, CA 90712; facsimile: (562) 627- 5210. E-mail: fred.guerin@faa.gov .
(3) You may operate the airplane to return/position the airplane to a home base, hangar, maintenance facility, etc., for the purpose of doing the inspection required by this AD provided you follow the limitations in paragraph (f) of this AD.	You may operate the airplane up to 10 hours TIS provided the flight(s) occur(s) no later than 30 days after June 8, 2005. This is a one-time provision.	Not Applicable.
(4) Special flight permits are allowed for this AD. See paragraph (f) of this AD for restrictions.	Use the procedures in 14 CFR part 39 and the restrictions in paragraph (f) of this AD.	Not Applicable.

Wing Attachment Angle Inspection Report for: Models AT-6 (SNJ-2), AT-6A (SNJ-3), AT-6B, AT-6C (SNJ-4), AT-6D (SNJ-5), AT-6F (SNJ-6), BC-1A, Harvard (Army AT-16), SNJ-7, And T-6G Airplanes	
Date: _____	
Model of aircraft: _____	
Aircraft serial number: _____	
Aircraft registration number: _____	
Hours on airframe (report known or estimated): _____	
Cracks found (yes or no): _____	
If yes, describe number of cracks, length, location, which angle it occurred (use another sheet if necessary): _____ _____ _____	
Type of operation of aircraft (aerobatic, non-aerobatic, for hire, etc.) _____	
Address and phone number at aircraft location (FBO or local contact) _____ _____ _____	
Name, address, and phone number of aircraft owner (if different from local contact): _____ _____ _____	
Send to:	Fred Guerin, ANM-120L Federal Aviation Administration Los Angeles Aircraft Certification Office 3960 Paramount Blvd Lakewood, CA 90712 E-mail: fred.guerin@faa.gov Facsimile: (562) 627-5210

Figure 1.

What Are the Flight Restrictions Specified in Paragraphs (e)(3) and (e)(4) of This AD?

(f) During the time allowed before compliance with the initial inspection required by paragraph (e)(1) of this AD, or for any approved special flight permit, you must adhere to the following limitations:

- (1) Acrobatic maneuvers are prohibited.
- (2) Flight into known or forecast moderate or severe turbulence is prohibited.
- (3) Day visual flight rules (VFR) operation only.
- (4) Single pilot operation only (Passengers prohibited).

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, Los Angeles Aircraft Certification Office (ACO), FAA. For information on any already approved alternative methods of compliance or for further information about this AD, contact Fred Guerin, Aerospace Engineer, FAA, Los Angeles ACO, 3960 Paramount Blvd., Lakewood, CA 90712; telephone: (562) 627-5232; facsimile: (562) 627-5210; e-mail: fred.guerin@faa.gov.

Where Do I View the AD Docket?

(h) 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-2005-21463.

Issued in Kansas City, Missouri, on June 14, 2005.

John R. Colomy,
Acting Manager, Small Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

Appendix to AD 2005-12-51

Wing Attachment Angle Inspection for: Models AT-6 (SNJ-2), AT-6A (SNJ-3), AT-6B, AT-6C (SNJ-4), AT-6D (SNJ-5), AT-6F (SNJ-6), BC-1A, Harvard (Army AT-16), SNJ-7, and T-6G Airplanes

Procedures:

- (1) Remove all outboard wing attach angle covers.
- (2) Support outboard wing on appropriate stands to relieve the weight on the wing attach bolts.
- (3) On the upper wing attach angles, except for the forward and aft five bolts on the angle, remove all of the through bolts that attach the outboard wing (Do not remove bolts in the nose angle).
- (4) Remove all paint down to the bare metal using solvent on outer surface of affected angles. Do not sand or use media blasting or use any method that would cover up or contaminate a crack. This means not using Scotchbrite or a similar abrasive, which can contaminate a crack for penetrant inspection.
- (5) Use the penetrant manufacturer's cleaner, acetone, or 90-percent or more alcohol solution to do a final surface cleaning preparation step before the fluorescent penetrant inspection.
- (6) Perform an inspection of the outboard and inboard wing attach angles using a high sensitivity fluorescent dye penetrant inspection procedure per the penetrant manufacturer's instructions. Pay particular attention to cracks that may be present in the edge of the spot faces closest to the radius of the angle. Also pay attention to any small cracks that may be emanating from the edge of the fasteners in any row of installed fasteners. Choose a commercially available fluorescent inspection method that requires the use of an ultraviolet (black light) in a darkened environment. Do not use dye penetrant, which is read under normal lighting conditions.
- (7) Check the wing attachment angle for condition and for security of rivets and bolts.
- (8) If no cracks or major defects are found, replace nuts and bolts following directions in paragraphs (11) and (12) of this appendix of this AD, clean angle, and apply a corrosion protectant coating paint (Alodine alone is not acceptable).
- (9) On the upper wing, remove the forward and aft five bolts that were previously left in place, and inspect the remaining uninspected portion of the angles following the above procedure.
- (10) On the lower wings, repeat the inspection on the bottom two attach angles in the same sequence as on the top angles.

(11) When replacing bolts in angles, use only nuts, bolts, and torque values as specified in "Erection and Maintenance No. AN01-60FFA-2" or "Erection and Maintenance No. AN01-60F-2" as applicable to the aircraft model. Bolts may be reused if upon inspection they are found to be in airworthy condition. Nuts may be reused as long as the nylon-locking feature is functional, and they cannot be turned onto the bolt with fingers. Torque values for 1/4-inch bolts are 60-65 inch/lb, and for 5/16-inch bolts are 100-105 inch/lb. These torque values supersede those in the manuals.

(12) To assure that the nuts do not contact the shoulder of the wing attach bolts and cause an under torque condition, assure that no more than two threads are protruding from nut after torquing. If more than two threads are protruding, replace with a bolt of the correct length.

(13) If any cracks are found, replace the angle with a new part. Send all cracked angles to Fred Guerin, Aerospace Engineer, FAA, Los Angeles ACO, 3960 Paramount Blvd., Lakewood, CA 90712.

[FR Doc. 05-12151 Filed 6-20-05; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P