

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD  
(LDP)

BEECH  
SAMMENDRAG  
1946 - 1970

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

27/68 KONTROLL OG FORANDRING AV BREMSESYSTEMET - BEECH MUSKETEER

Kunngjøringen gjelder:

Beech 23, A23 og A23A med S/N. M-1 t.o.m. M-1034

Beech A23-19 med S/N. MB-1 t.o.m. MB-264

Beech A23-24 med S/N. MA-1 t.o.m. MA-233

For å forhindre at parkeringsbrems uforvarende blir satt på under flyging, skal følgende ting utføres før neste flyging:

1. Kontroller venstre bremsesyndere typebetegnelse i fly av typen Beech 23, A23 og A23A nevnt ovenfor. Hvis bremsesynderen har P/N. 169-380006 så er alt i orden, men hvis den har P/N. VHR-625 NL, må den forandres etter alternativ a eller b i punkt 2.
2. Forandring etter alternativ a eller b nedenfor skal utføres på samtlige ovenfor nevnte fly unntatt de i punkt 1 nevnte fly som bare berøres av kontrollen.
  - a) Ta bort skive P/N A117-182, fjær P/N A110-144, stålkule P/N A134-9 og O-ring P/N A106-502, på begge bremsesyndere ved venstre pedaler og kontroller etterpå at bremsene virker normalt uten parkeringsbrems. Plasser et godt synlig oppslag foran pilot: "Parkeringsbrems satt ut av funksjon."
  - b) Forandre de venstre bremsesyndere og lag hull i gulvet som beskrevet i Beechcraft Service Instruction No. 0092-220 eller monter det forbedrede bremsesystem etter Beechcraft Service Letter No. 67-12.

Ref.: FAA AD. 68-17-6 og Beechcraft Service Instruction No. 0092-220 og Beechcraft Service Letter No. 67-12 omhandler samme sak.

3/69 ANVISNINGSSKILT FOR BRUK AV BENSINSYSTEMET I BEECHCRAFT 55 OG 95 SERIENE

Denne kunngjøring angår følgende modeller av Beech:

95, B95, B95A, D95A, E95, 95-55, 95A55, 95-B55, 95-B55A,  
95-C55, 95-C55A, 95-Z55B, D55 og D55A

For å forebygge motorstopp under start og landing ved at bensin-kranen står i feil stilling, eller ved start umiddelbart etter brå sving inn på startbanen, bestemmer Luftfartsdirektoratet iverksatt følgende:

1. Det er forbudt å foreta avgang i direkte forbindelse med krapp sving inn på startbanen og start i sving.
2. Så snart som mulig og senest ved første 25 timers ettersyn, skal det lages et skilt med tydelig tekst, 1/8" høye bokstaver, som skal festes nederst på instrumentpanelet foran føreren.

Tekst:

"Take-off and land om main tanks only.  
Turning type take-offs or take-offs immediately following fast taxi turns prohibited. Refer to FAA Flight Manual for other fuel system limitations."

Flygehåndboken skal rettes i overensstemmelse med "Beech P/N. 130776 AFM-Supplement" datert 27. november 1968 med unntakelse av punkt a og b under "For Ground Operation", som skal utgå.

3. På fly som har installert brennstofftanker i begge vinger i samsvar med Beech Kit 35-9009S, kan kravene i pkt. 1 og 2 ovenfor frafalles.

Ref.: FAA AD. Notes No. 68-26-6 med revisjoner 39-702, 39-712 og 39-1040 omhandler samme sak.

15/70 FORANDRING AV BRENNSTOFFVELGEKRAN PÅ BEECH MUSKETEER

Forandringen gjelder:

Beech Model 23, A23, A23A og B23, serie nr. MI t.o.m. M-1162

Beech Model A23-24, serie nr. MA-I t.o.m. MA-333

Beech Model A23-19 og 19A, serie nr. MB-I t.o.m. MB-392

For å forhindre at brennstoffvelgekranen, P/N 169-920000-127, setter seg fast eller går for tregt, bestemmer Luftfartsdirektoratet at kranen skal modifiseres i samsvar med Beechcraft Service Instructions No. 0364-289.

Denne forandring innebærer at kranen må demonteres, og to skiver, P/N AN960C416 og AN960C446L, plasseres i bunnen av kranen under ventilsetet.

NB! Reduser først brennstoffbeholdningen i flyets tanker til et minimum.

Ved sammenstilling av kranen igjen må man passe på at låsepinnen og "Detent Washer" kommer i riktig stilling.

Når kranen er montert sammen igjen, skal det kontrolleres at kranen er tett i stilling OFF, i samsvar med Beechcraft Service Instructions No. 0181-289.

Denne kontroll foretas ved å starte motoren og kjøre på tomgang ca. 650 rpm, samtidig som velgekranen stilles til OFF. Fra dette tidspunkt skal motoren stanse i løpet av 3-5 minutter for fly med forgassermotorer og 15-20 sekunder for modell A23-24, som har "fuel-injection"-system.

Hvis disse tider overskrides, betyr det at tykkelsen av de innlagte skiver er for stor og har løftet ventilsetet for meget. Man kan da først forsøke med å fjerne den tynne skiven, PN AN 960C416L, som er lagt inn. Hvis dette ikke hjelper, må skivenes tykkelse tilpasses slik at tetthetskravet i stilling OFF oppfylles, samtidig som kranen kan opereres uten at den biter seg fast eller går for tregt.

Forandringen skal utføres innen 25 timers flytid.

Ref.: FAA AD-70-15-3 og Beechcraft Service Instructions No. 0364-289 og 0181-289 omhandler samme sak.



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  
Beech-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.

20/72 UTSKIFTING AV STOPP BOLTER FOR HØYDERORET PÅ BEECH

Påbudet gjelder:

Beech 99, 99A, A99, A99A, serie nr. U-1 til og med U-151.  
Beech 100, A100,, serie nr. B-1 til og med B-106.

Påbudet omfatter:

For å sikre korrekt begrenning av høyderorsbevegelsen, skal følgende utføres:

1. På 99- serien: Bytt ut stopp bolter P/N NAS428-4-7 med stoppbolter P/N 131002-11 ifølge Beech Service Instructions 0-455-152, revisjon 1.
2. På 100-serien: Bytt ut stopp bolter P/N NAS428-4-7 med stoppbolter P/N 131002-11 ifølge Beech Service Instruction 0-374-154, revisjon 1.

Tid for utførelse:

Innen 100-timers gangtid regnet fra 10. april 1972.

Referanse:

FAA Ad-note 71-26-2, Beech Service Instruction No. 0455-155, revisjon 1 og No. 0374-152, revisjon 1, omhandler samme sak.

ER STAT. ES TV  
L-NR 928 I AD-REG.

33/72 DEMONTERING AV OLJEDRENERINGSSLANGER PÅ BEECH

Påbudet gjelder:

Beech modeller

95-55:	TC-1 t.o.m. TC-190
95A55:	TC-191 t.o.m. TC-501, unntatt TC-350 og TC-371
95-B55, 95-B55A:	TC-371, TC502 t.o.m. TC-1409
95-B55B:	TF-1 t.o.m. TF-70
95-C55, 95-C55A:	TC-350, TE-1 t.o.m TE-451
D55, D55A:	TE-452 t.o.m. TE-767
E55, E55A:	TE-768 t.o.m. TE-846
58, 58A	TH-1 t.o.m. TH-173

Påbudet omfatter:

Når plastikkslangene som er montert på oljesumpens dreneringskraner blir gamle og stive, kan de føre til utilsiktet åpning av dreneringskranene.

For å forebygge skade på motoren ved at oljen renner ut, skal de omtalte plastikkslanger fjernes.

Tid for utførelse:

Innen 25 timers flygetid regnet fra 26. juni 1972.

Referanser:

FAA AD-note 72-1-2 og Beechcraft Service Instructions No. 0473-241 omhandler samme sak.



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  
Beech- 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.

### 34/72 MODIFISERING AV FORGASSERVARMESPJELD PÅ BEECH MUSKETEER

#### Påbudet gjelder:

Beech modeller:

23, B23 og C23, med serienummer M-1 t.o.m. M-554 og M-1095 t.o.m. M-1361, unntatt M-3.

Sundowner C23, med serienummer M-1362 t.o.m. M-1420, M-1423, M-1425, M-1430, M-1438, M-1439, M-1442, M-1447 og M-1453 t.o.m. M-1473.

A23-19, 19A, M19A og B19, med serienummer MB-1 t.o.m. MB-520.

Sport B19, med serienummer MB-521 t.o.m. MB-585.

#### Påbudet omfatter:

Det har vist seg at spjeldet for forgasservarmen kan løsne og komme inn i motoren, og i USA har man hatt en ulykke som antagelig har denne årsak. En forsterkning som ble påbudt ved LDP 34/72, utgave 1, har vist seg ikke å være tilstrekkelig. Det er derfor påbudt kontroll som angitt under pkt. A inntil spjeldet er forsterket som angitt under pkt. B.

- A.1. Inspiser for slitasje og evt. løs forbindelse mellom spjeld og aksel.
2. Inspiser for evt. løse nagleforbindelser mellom spjeldplatene.
3. Inspiser festeskruene som holder spjeldplatene til akselen for slitasje og evt. løs forbindelse.

Dersom feil finnes under pkt. 1., 2. eller 3., skal punkt B utføres før neste flyging.

- B. Det originale spjeldet skal byttes ut med nytt, som fås i Beech kit P/N 23-9011-1S, 23-9011-3S, eller 23-9011-5S. Montering av nytt spjeld skal utføres i samsvar med Beechcraft Service Instruction 0574-241.

#### Tid for utførelse:

- Pkt. A: Før neste flyging etter mottakelse av denne LDP, og deretter med intervaller som ikke må overskride 25 flytimer, inntil pkt. B er utført.

forts.

34/72

forts. Pkt. B: Innen 120 dager regnet fra 24. juli 1973, hvis ikke allerede utført.

Det kan gis dispensasjon for tiden for innførelsen av forsterkningen hvis flyeieren kan dokumentere at han bestilte det nødvendige "kit" like etter mottakelsen av denne LDP og at det umulig å få det omtalte "kit" levert i tide.

Referanse:

FAA Emergency AD-note, FAA AD-note 73-12-11 og Beechcraft Service Instructions No. 0574-241 omhandler samme sak.

63/72

KONTROLL AV RULLELAGERET I HOVEDUNDERSTELLET OPPLÅMEKANISME

Påbudet gjelder:

Modeller:

35-33, 35-A33, 35-B33, 35-C33, E33, F33, G33

35-C33A, E33A og F33A

E33C og F33C

35, A35, B35, C35, D35, E35, F35, G35, H35

K35, M35, N35, P35, S35, V35, V35TC, V35A,

V35A-TC, V35B og V35B-TC

36 og A36

A-45 (T-34A), B45 og D45 (T-34B)

95-55, 95-A55, 95-B55 og 95-B55A

95-C55, 95-C55A, D55, D55A, E55 og E55A

56TC og A56TC

58

95, B95, B95A, D95A og E95

Serienummer:

CD-1 t.o.m. CD-1256

CE-1 t.o.m. CE-349

CJ-1 t.o.m. CJ-30

D-1 t.o.m. D-9287

E-1 t.o.m. E-283

Alle

TC-1 t.o.m. TC-1402

TE-1 t.o.m. TE-846

TG-1 t.o.m. TG-94

TH-1 t.o.m. TH-174

TD-2 t.o.m. TD-721

Påbudet omfatter:

For å forhindre at understellets "uplock roller" setter seg fast og dermed forhindrer understellet fra å komme ut, skal følgende utføres:

1. Kontroller at samtlige "uplock rollers" er av den typen som kan smøres (dvs. at indre lagerbane har spor og gjennomgående hull).

forts.



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

## LUFDDYKTHGHETS PÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-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.

63/72

forts. "Uplock rollers" som ikke kan smøres (dvs. at indre lagerbane er tett) skal skiftes ut med "uplock roller" som kan smøres.

NB! Denne kontrollen kan også utføres etter at den hule bolten, omtalt under pkt. 2 er installert, ved å presse fett gjennom smørenippelen og deretter sjekke at fett passerer mellom indre og ytre lagerbane.

2. Installer hul bolt, med smørenippel i enden, i begge "uplock rollers", som foreskrevet i Beech Service Instruction No 0448-211.
3. Smør mekanismen som holder understellet oppe, som foreksrevet i samme Beech Service Instruction.

### Tid for utførelse:

Punkt 1 og 2: Innen 300 flytimer regnet fra 6. november 1972

Punkt 3: Innen 300 flytimer regnet fra 6. november 1972 og deretter med et intervall på 100 flytimer.

### Referanser:

FAA AD-Note No. 72-22-1 og Beech Service Instruction No. 0448-211 omhandler samme sak.

28/73

KONTROLL OG MODIFIKASJON AV VINGEBJELKE PÅ BEECH MODEL 18

### Påbudet gjelder:

Beech Modell C-18S, AT-11, C-45, C-45A, UC-45B, UC-45F, AT-7, AT-7A, AT-7B, AT-7C, JRB-1, JRB-2, JRB-3, JRB-4, SNB-1, SNB-2, SNB-2C, D18S, D18C, C-45G, TC-45G, C-45H, TC-45H, TC-45J, (SNB-5), JRB-6, E18S, E18S-9700, C-18S, 3N, 3NM, 3TM, D18C-T og RC-45J (SNB-5P).

Beech Modell H-18 med serienummer BA-730 eller lavere.

Fly av ovenstående modeller med annen typebetegnelse ifølge FAA Supplemental Type Certificate (STC).

Unntak er fly som er forandret ifølge Supplement Type Certificate SA 1192WE, SA 1533WE, SA 823SW, SA 2000E eller SA 643CE.

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



28/73

forts. Påbudet omfatter:

For å forebygge vingebraudd skal vingebjelken sprekkkontrolleres og modifiseres etter anvisninger gitt i FAA AD-note No. 72-20-5, med forandringer gitt i FAA Emergency Airworthiness Directive, datert 24. april 1973. Følgende skal derfor utføres:

- a) Modifikasjon av undre vinge panel, som beskrevet i avsnitt A i ref. AD.
- b) Sprekkkontroll av fremre vingebjelkes senterseksjon, som beskrevet i avsnitt B og C i ref. AD.
- c) Spesiell sprekkkontroll ved vingestasjon 73 og 81, som beskrevet i avsnitt D punkt 1, i ref. E.A.D.
- d) Modifikasjon av vingestasjon 73 og 81, som beskrevet i avsnitt D, punkt 3, i ref. E.A.D.
- e) Modifikasjon av vingestasjon 32, 57 og 64, som beskrevet i avsnitt D, punkt 4, i ref. E.A.D.
- f) Forsendelse av resultat fra tidligere x-ray undersøkelse, som beskrevet i avsnitt D, punkt 2, i ref. E.A.D.

Hvis en finner sprekker, skal den berørte del av vingebjelken byttes ut eller repareres før videre flyging. Disse arbeider skal utføres i samsvarende med Beech Aircraft Corporation SAR 59-705 (for vingestasjon 90), 81 Kits 791 (for vingestasjon 32), 792 (for vingestasjon 81 og 73) og 18-4024 (for vingestasjon 57, 64, 73 og 81).

Rapport over funn av sprekker skal sendes til Luftfartsdirektoratet, avd. Luftfartsinspeksjon. Kopi av ref. AD-notes er oversendt registrerte eiere av flytypen, og kan for øvrig fås ved henvendelse til Luftfartsdirektoratet, avd. Luftfartsinspeksjon.

Tid for utførelse:

For fly med 1500 flytimer eller mer:

- Pkt. a: Innen 50 flytimer regnet fra 20. juni 1973.
- Pkt. b: Innen 50 flytimer regnet fra 20. juni 1973 og deretter med 500 timers intervall.
- Pkt. c: Innen 25 flytimer regnet fra 20. juni 1973 og deretter med 100 timers intervall.
- Pkt. d: Innen 600 flytimer regnet fra 20. juni 1973.
- Pkt. e: Innen 2000 flytimer regnet fra 20. juni 1973, men ikke senere enn 1. mai 1975.
- Pkt. f: Innen 48 timer etter mottagelse av denne LDP.

For fly med mindre enn 1500 flytimer:

- Pkt. a,b: Innen 1500 flytimer.
- Pkt. c: Innen 25 flytimer regnet fra 20. juni 1973 og deretter med 100 timers intervall.

forts.

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

Beech-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.

28/73  
forts.

Pkt. d: Innen 600 flytimer fra 20. juni 1973

Pkt. e: Innen 2000 flytimer regnet fra 20. juni 1973, men ikke senere enn 1. mai 1975.

Pkt. f: Innen 48 timer etter 20. juni 1973.

### Referanser:

FAA AD 72-20-5, FAA Emergency Airworthiness Directive, datert 24. april 1973. Beech Aircraft Corporation's Bulletins 64-15, 65-16, 64-17 og 66-10 omhandler samme sak.

60A/73

INSPEKSJON AV FREMRE VINGEFESTE PÅ MUSKETEER

### Påbudet gjelder:

Beech modeller 23, A23, A23A, B23, C23 med serienummer M-1 til og med M-1576.

Beech modeller A23-24, A24 med serienr. MA-1 til og med MA-368.

### Påbudet omfatter:

For å forhindre mulig sprekkdannelse i fremre vingefester, høyre og venstre side, skal følgende utføres:

1. Etter at seter og sidepaneler er fjernet utføres visuell inspeksjon av fremre vingefester P/N 169-400013-3 og P/N 169-400013-5 (venstre side) og P/N 169-400013-4 og P/N 169-400013-6 (høyre side) for sprekkdannelse eller annen skade i områdene rundt hull for vingebolter. Inspeksjonen skal utføres som angitt i Beech Service Instruction 0042-031 revisjon II eller senere revisjoner.
2. Dersom sprekker eller annen skade blir funnet under pkt. 1, skal vingefestene repareres som angitt i Beech Service Instruction 0042-031 før videre flyging, og Luftfartsverket skal underrettes om forholdet.

### Tid for utførelse.

Pkt. 1: Innen 25 flytimer regnet fra 5-9-1980 for fly med 100 timers gangtid eller mer. Deretter med gangtidsintervaller som ikke overstiger 100 timer eller ved årlige besiktelser, det som kommer først.

Denne LDP oppheves etter at modifikasjonen i Beechcraft Service Instructions No 0042-031 revisjon II er utført.

### Referanser:

FAA AD 73-20-07 R 2

21.10.82

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.

74/73 KONTROLL AV FORGASSERENS LUFTINNTAKSKANAL

Påbudet gjelder:

Beechcraft modeller:

A-23-19, 19A, M19A og B19 (serienummer MB-1 t.o.m. MB-603), 23, A23, A23A, B23 og C23 (serienummer M-2 t.o.m. M-1476), A 23-24 og A-24 (serienummer MA-2 t.o.m. MA-368).

Påbudet omfatter:

Flyene kan være utstyrt med luftinntakskanaler av en type som har dobbelt veggmateriale slik at stålspiralen ligger mellom et ytre- og et indre lag. Denne typen kanaler kan forårsake motorstopp eller reduksjon i motoreffekt dersom deler av det indre veggmaterialet løsner. Følgende skal derfor utføres:

- a) Kontroller forgasserens luftinntakskanaler ("carburetor induction air flexible ducts") for å få konstatert om de er av typen med veggmateriale på innsiden av oppstivningsspiralen.

Dersom luftinntakskanalen bare har veggmateriale på utsiden av oppstivningsspiralen, kan flyet tas i bruk.

- b) Dersom luftinntakskanalen har veggmateriale på innsiden av oppstivningsspiralen må disse skiftes ut med nye innen videre flyging. Nye kanaler skal være av typen med bare et lag veggmateriale på utsiden av oppstivningsspiralen. Aktuelle partsnummere er spesifisert i Beechcraft Service Instructions No. 0566-241.

Merk! Luftinntakskanaler kan lages av BEMCO P/no. 2W2WC med samme diameter og lengde som original kanal (Fabrikant BEMCO, Post office Box 68, Centerton, Arkansas 72719).

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 31. desember 1973.

Referanser:

FAA AD-note 73-23-3 og Beechcraft Service Instructions No. 0566-241 omhandler samme sak.

R. Ulltang

R. Jacobsen  
21.10.82.



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  
Beech-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.

### 1/74 MODIFIKASJON AV MARVEL SCHEBLER FORGASSER OG KONTROLL AV FORGASSERENS THROTTLE-WIRE

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beechcraft modeller:

A23-19, 19A, M19A og B19 (serienummer MB-1 t.o.m. MB-557)  
23, B23 og C23 (serienummer M-1 t.o.m. M-554, M-1095 t.o.m. M-1415,  
M-1419, M-1423, M-1439 og M-1447)

som er utstyrt med throttle-kontroll av vernier-typen.

#### Påbudet omfatter:

Throttlen kontrollwire skal kontrolleres for slitasje og feilaktig tilpassing, og forgasseren skal modifiseres ifølge beskrivelsen nedenfor:

- A. 1) Motordekslet fjernes og kontrollwiren ("throttle control actuating cable") frigjøres fra forgasserspeldets hevarm. Forgasseren demonteres fra motoren.
- 2) Throttlen beveges gjentatte ganger med fulle utslag for å kontrollere om kontrollwiren har tendens til å låse eller å gli ujevnt.
- 3) Throttlen låses i fremre posisjon og en skal forsøke å presse kontrollwiren tilbake i strømpen ("housing") ved å bruke en skyvekraft på ca. 50 lbs.

Under denne prøven skal kontrollwiren merkes ved kanten av strømpen.

- 4) På samme måte skal kontrollwiren merkes når denne prøves med en dragkraft på ca. 50 lbs.
- 5) Kontrollwireninstallasjonen ("throttle control assembly") skal skiftes ut med ny før videre flyging dersom en finner følgende feil:

Kontrollwiren eller strømpen er slitt og det forekommer tendens til låsing eller ujevn bevegelse (ref. prøven i pkt. 2).

Throttlen friksjonslås slipper under prøvingen i pkt. 3 og 4.

Avstanden mellom merkingen på kontrollkabelen er større enn 0,25". (Ref. pkt. 3 og 4).

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Beech-5

1/74  
forts.

- B. Dersom forgasser av typen Marvel Schebler Model MA-3-SPA eller HA-6 er montert på motoren skal følgende modifikasjon utføres:

MA-3-SPA: Forgasserens "throttle shaft and stoparm assembly and throttle lever" skal skiftes ut med enten Marvel Schebler P/N 13-1521 eller 12-B57 og mutter P/N 81-311.

HA-6: Som ovenfor, men med følgende P/N, P/N 13-1526 eller 12-B56 og mutter P/N 81-311.

Merk! Marvel Schebler modifikasjonen skal utføres i samsvar med instruksjoner gitt i Marvel Schebler Overhaul Manual.

- C. Forgasseren monteres på plass og kontrollwiren rigges til gassspjeldets hevarm med 1/16" "cushion" i posisjon for full throttle, som vist i Beechcraft models 19, 23 og 24 series Shop Manual. Bruk et tiltrekkingsmoment på 25/60 in. lbs. på mutteren P/N 81-311 og sikre denne med en splittpinne.

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer regnet fra 10. januar 1974.

Referanse:

FAA AD-note 73-23-6 og Beechcraft Service Instructions No. 0589-159 omhandler samme sak.

11/74 KONTROLL AV MITCHELL AUTOPILOTSYSTEM I BEECH MODELL 95

Påbudet gjelder:

Beech modell 95-55, 95-A55, 95-B55 (med serienummer TC-1 t.o.m. TC-1573 unntatt TC-350) og modell 95-C55, 95-D55, 95-D55A, 95-E55, 95-E55A (med serienummer TE-1 t.o.m. TC-919 og TC-350), som er utstyrt med EDO-AIRE Mitchell AK-292 Autopilot.

Påbudet omfatter:

For ovenfor nevnte autopilot er wirene fra servoene ("bridle cables") festet til rorwirene ved hjelp av wireklemmer. Da det kan forekomme at wireklemmer slurer på rorwireren, med eventuell fastlåsing av rorkontrollen som resultat, skal følgende utføres:

1. Kontroller rorwirene til balanserors- og høyderorsstyringen ved å bruke fulle rorutslag. Rorwirene skal gli lett uten tendens til fastlåsing og wireklemmene skal gå klar av struktur og inntiliggende komponenter.

Kontroller at wirene fra servoene har samme stramming som rorwirene de er festet til.

forts.



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

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
 fartøy  
 Beech-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.

11/74

forts. 2. Wireklemmenes bolter skal trekkes til med et moment på 55±5 in. lbs. og gapet mellom klemmene skal minst være .005".

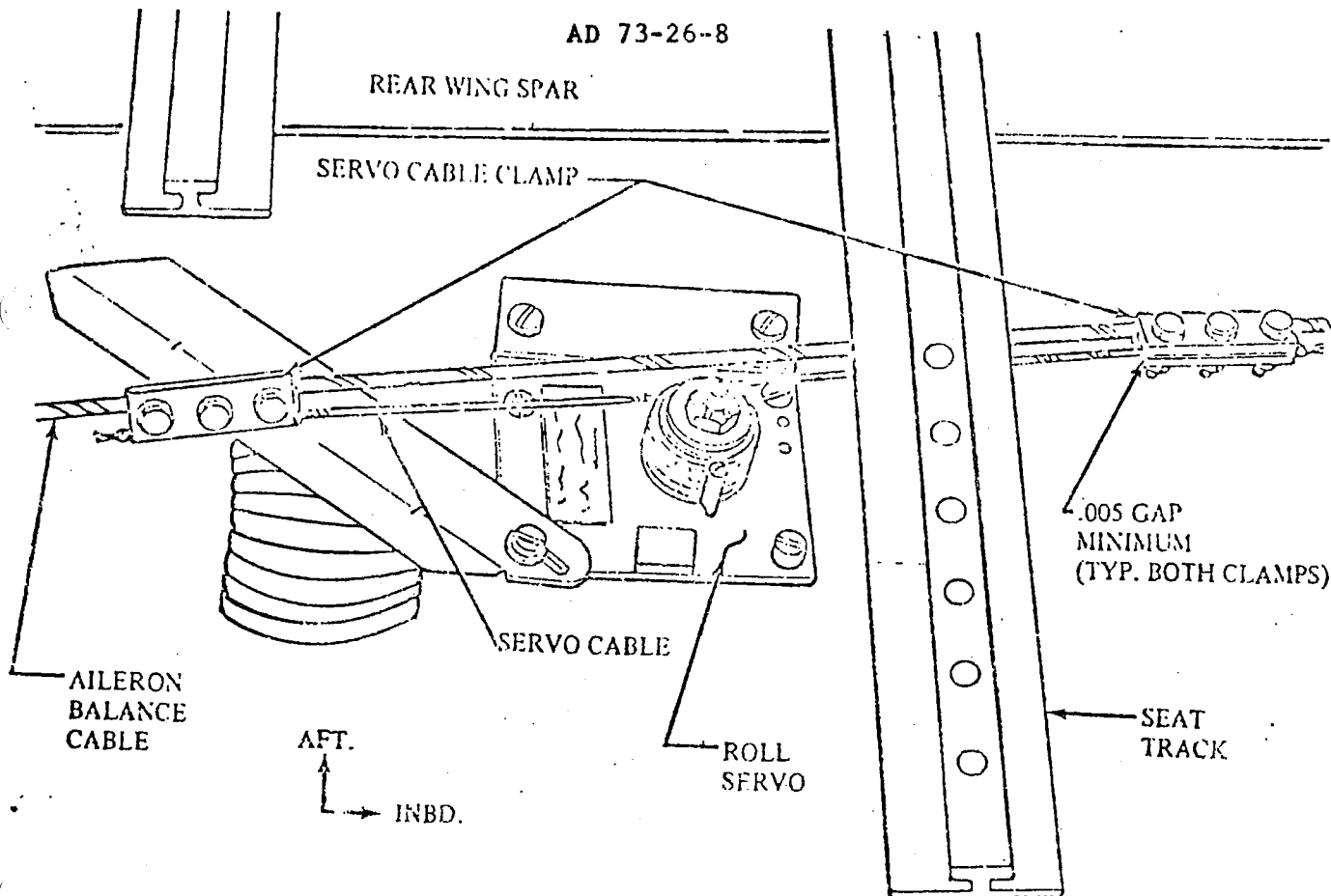
Merk! Fig. 1 viser en typisk installasjon av wireklemmer.

Tid for utførelse:

Innen 25 timer regnet fra 14. februar 1974.

Referanse:

FAA AD-note 73-26-8 omhandler samme sak.



Looking Down And Aft At Aileron Balance Cable (TYPICAL)

**MERK!** For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelse foretas i vedkommende flynotat og i luftdyktighetsrapport.

70/74 FORBUD MOT SNITTFLYGING OG SPINN

Påbudet gjelder:

Beech modell 23, A23-19, 19A, M19A, B23 med følgende serienummer, og som er godkjent for snittflyging og spinn i "Utility Category".

23: M-1, M-2, M-4 t.o.m. M-554  
A23-19: MB-1 t.o.m. MB-228  
19A: MB-289 t.o.m. MB-460  
M19A: MB-461 t.o.m. MB-480  
B23: M-1095 t.o.m. M-1284

Påbudet omfatter:

For å unngå situasjoner hvor en hurtig utgang av spinn ikke kan oppnås skal følgende utføres:

- 1) Alle spinnmanøvrer forbys.
- 2) Alle skilt i flyet som angir at spinn og snittflyging er tillatt, skal demonteres. I stedet plasseres, på instrumentpanelet og lett synlig for flygeren, et skilt med teksten:

"THIS AIRPLANE MUST BE OPERATED AS A NORMAL OR UTILITY CATEGORY AIRPLANE: INTENTIONAL SPINS ARE PROHIBITED. NO ACROBATIC MANOEUVRES APPROVED EXEPT: CHANDELLES, LAZY EIGHTS, STEEP TURNS AND STALLS (EXCEPT WHIP STALLS)"

- 3) Ønskes flyet brukt til snittflyging og spinnøvelser i "Utility Category", skal Beech Spin Kit No. 23-4007-1 eller No. 23-4007-5 installeres, hvoretter ovenfor nevnte skilt kan utskiftes.  
Kit 23-4007-1 gjelder modellene: A23-19, 19A, M19A og B23.  
Kit 23-4007-5 gjelder modell 23 med serienummer M1, M2, M4 t.o.m. M-554.

Merk! Uansett skilting i førerkabinen er kun de manøvrer som er angitt i flyets myndighetsgodkjente flygehåndbok tillatt.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Etter 23. desember 1974.

Pkt. 2: Innen 20 flytimer eller 10 dager, det som kommer først, regnet fra 23. desember 1974.

Referanse:

FAA AD-note 74-23-09 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  
Beech-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.

15/75 MODIFIKASJON AV BENSINSYSTEMETS VELGEKRAN PÅ BEECH MUSKETEER

### Påbudet gjelder:

- Beech model A23-19, 19A, M19A, B19, med serienummer MB-1 t.o.m. MB-520
- Beech model B19 Sport 150, med serienummer MB-521 t.o.m. MB-616.
- Beech model 23, A23, A23A, B23, C23, med serienummer M-1 t.o.m. M-1361.
- Beech model C23 Sundowner 180, med serienummer M-1362 t.o.m. M-1485.
- Beech model A23-24, A24, med serienummer MA-1 t.o.m. MA-368.
- Beech model A24-R, med serienummer MC-2 t.o.m. MC-95.
- Beech model A24, B24R Sierra 200, med serienummer MC-96 t.o.m. MC-180.

### Påbudet omfatter:

- a) For å redusere muligheten for feilaktig eller utilsiktet bevegelse av bensinsystemets velgekran, skal velgekranens "guard" ("fuel selector valve guard") skiftes ut med ny. Ny "guard" for velgekranen skal ha P/N 169-920001-43 eller P/N 169-920000-165, beroende på flytypen.
- b) For å forhindre at velgekranen, P/N 169-920000-61-127 eller -131, går tregt og at velgekranen ikke lukker helt i posisjon "Off", skal kontroll som beskrevet i Beechcraft Service Instruction No. 0364-289 utføres.

Dersom funksjon av velgekranen ikke er i overensstemmelse med refererte Service Instruction, skal velgekranen skiftes ut med ny, som har P/N 169-380086-1, innen videre flyging. Anvisning for utskifting av velgekran er gitt i Beechcraft Service Instruction No. 0622-289.

Når velgekran med P/N 169-380086-1 er innmontert bortfaller kravet om gjentatt inspeksjon.

### Tid for utførelse:

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

forts.

**MERK!** For at angjeldende flymateriel skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelsen føres inn i vedkommendes loggbok og på flyets logg.



Motordrevne luftfartøy  
Beech- 7

15/75  
forts.

Referanser:

FAA AD 75-01-04, Beechcraft Service Instruction No. 0364-289 og 0622-289 omhandler samme sak.

59/75 MODIFIKASJON AV HØYDERORTRIMMENS MANØVERMEKANISME

Påbudet gjelder:

Beech modell 95-55, 95-A55, 95-B55, 95-B55A, 95-B55B, 95-C55, 95-C55A, D55, D55A, E55, E55A, 58, 58A, 56TC, A56TC, 95, B95, B95A, D95A og E95.

Påbudet omfatter:

For å forebygge feil i høyderorets trim-system skal modifikasjon etter anvisninger gitt i Beechcraft Service Instructions No. 0610-152 Revision II utføres.

Tid for utførelse:

Innen tidsfrist som gitt i ref. Service Instruction regnet fra 14. september 1975.

Referanse:

FAA AD-note 75-16-10 og Beechcraft Service Instruction No. 0610-152 Revision II omhandler samme sak.

60/75 INSPEKSJON AV FORGASSERENS KONTROLLKABLER

Påbudet gjelder:

Beech modell:

A23-19, 19A, M19A og B19

B19 Sport 150

23, A23, A23A, B23 og C23

C23 Sundowner 180

A23-24 og A24

A24R

A24R og B24R Sierra 200

Serienummer:

MB-1 t.o.m. MB-520

MB-521 t.o.m. MB-776

M-1 t.o.m. M-1361

M-1362 t.o.m. M-1664

MA-1 t.o.m. MA-368

MC-2 t.o.m. MC-95

MC-96 t.o.m. MC-360

Påbudet omfatter:

Kontrollkablene til forgasserens blandingsregulering og varmluftspjeld skal kontrolleres visuelt for korrekt funksjon. Kontrollen skal utføres i samsvar med anvisning gitt i Beechcraft Service Instruction No. 0717-159.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-8

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.

60/75

forts. Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer regnet fra 14. september 1975.

Referanse:

FAA AD-note 75-17-37 og Beechcraft Service Instructions No. 0717-159 omhandler samme sak.

16/76

KONTROLL AV NØDUTGANG

*Konsulert LDP 27/85*

Påbudet gjelder:

Beech typer 33, 35, 36, 55, 56, 58 (unntatt 58P) og 95 med flere enn 5 seter montert.

Påbudet omfatter:

For at nødutgange i midten av kabinen skal være lett og enkel å åpne, skal følgende utføres:

1. Kontroller at et skilt med instruks for hvordan nødutgangen skal åpnes forefinnes, at Beech P/N 96-534051-61 utløserpinne eller tilsvarende pinne har et rødt håndtak og at gardinprofilene eller gardinen ikke er feste slik at den hindrer åpning av nødutgangen eller utgang gjennom denne.
2. Dersom nødutgangen ikke er i samsvar med pkt. 1 skal eventuelle mangler rettes på følgende måte:
  - a) Monter skilt Beech P/N 96-534051-61 eller tilsvarende i nedkant av vinduet med tekst: "Emergency Exit Pull Pin Push Window Out".
  - b) Mal håndtaket på utløserpinnen rødt eller monter Beech håndtak P/N 96-534051-61 eller tilsvarende som er rødmalt.
  - c) Ta enten ned gardinen og gardinprofilene, eller forandre gardininstallasjonen ved å feste gardinprofilene til nødutgangen i henhold til Beech Kit 35-681 eller Beech Drawing 35-001070 eller tilsvarende.

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Beech-8

16/76  
forts.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 9. juni 1976.

Referanser:

FAA AD 76-04-07

38/76

SKILTING AV NØDUTGANG

Påbudet gjelder:

Modell Beech: 65, A65 og A65-8200 (serienr. L-1, L-2, L-3, LF-7, LF-8 og LC-1 t.o.m. LC-335).

Modell 70 (serienr. LB-1 t.o.m. LB-35)

Modell 65-80, 65-A80, 65-A80-8000 og 65-B80 (serienr. LD-1 t.o.m. LD-494).

Påbudet omfatter:

For å unngå at nødutgangen blir åpnet under flyging, skal følgende utføres:

1. På alle fly skal det under det nåværende "emergency exit operating" skilt monteres et skilt, P/N 50-535033-7 med tekst "Do Not Open In Flight".
2. For alle fly, unntatt modell 65-B80, skal "Airplane Flight Manual Supplement P/N 131330", datert 28. mars 1975 eller senere revisjoner settes inn i flyets "flight manual".
3. Kontroller at modell 65-B80 har "flight manual" P/N 50-590211-1A3, revidert 30. mai 1975 om bord.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 11. august 1976.

Referanser:

FAA AD 76-09-01.

63/76

SPREKKONTROLL AV SKROG I OMRÅDET VED STASJON 380.00

Påbudet gjelder:

Beech modeller 65, A65 og A65-8200 (serienr. L-1, L-2, L-6, LF-7, LF-8 og LC-1 t.o.m. LC-335), 70 (serienr. LB-1 t.o.m. LB-35), 65-80, 65-A80, 65-A80-8800 og 65-B80 (serienr. LD-1 og høyere serienumre), 65-88 (serienr. LP-1 t.o.m. LP-26, LP-28 og LP-30 t.o.m. LP-47), 65-90, 65-A90, B90 og C-90 (serienr. LJ-1 og høyere) og E90 (serienr. LW-1 og høyere).



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Mtordrevne luft-  
fartøy  
Beech-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.

63/76

forts.

### Påbudet omfatter:

For å være sikker på at innfestingen av haleflatens bakre bjelke til skroget er fri for sprekker skal følgende utføres:

1. Foreta en visuell kontroll for sprekker på forsiden av skott del nr. 50-440028 (stasjonsnr. 380.00), deler med del nr. 50-440028-7-8 eller henholdsvis -69, -70, avstivere med del nr. 50-440028-9, -10, eller henholdsvis -29 og -30 og forsterkning (doubler) med del nr. 50-440028-5.

Fjern halekonen. Kontroller forsiden av skottet del nr. 50-440028 (stasjonsnr. 380.00), avstivere, forsterkninger og andre deler som er festet til forsiden av skottet for sprekker ved hjelp av speil og lys. Særlig nøye må disse deler kontrolleres for sprekker i kantene samt i området rundt bolter og nagler: Ta ut festeboltene for bjelken, en ad gangen, og kontroller anleggsflatene under boltehodene og muttrene for sprekker. Dersom ingen sprekker blir oppdaget er det ikke nødvendig å foreta noen ytterligere kontroll.

2. Dersom sprekker blir oppdaget etter kontrollen som vist i pkt. 1, skal Beech Aircraft Corporation, Commercial Services Operations, Wichita, Kansas 67201 kontaktes for instruksjoner angående fremgangsmåte ved reparasjoner eller utskifting av sprukket skott del nr. 50-440028 eller noen av de andre ovennevnte deler.

### Tid for utførelse:

Pkt. 1 Innen 50 timers gangtid etter 27. november 1976 på fly med total gangtid på 600 timer eller mer, eller innen en oppnådd gangtid på 650 timer på fly med mindre gangtid enn 600 timer den 27. november 1976. Deretter skal kontrollen utføres med intervaller på 600 gangtimer.

Pkt. 2 Innen neste flyging

### Referanser:

FAA AD 76-16-04

*Kansellert  
av 2/78*

4/77 MONTERING AV "STRAPS" I BAKKANT PÅ HØYRE OG VENSTRE VING

Påbudet gjelder:

Beech modeller: A23-19, 19A, M19A og B19 (serienr. MB-1 t.o.m. MB-545 og MB-547) modeller 23, A23, A23A, B23 og C23 (serienr. M-2 t.o.m. M-1415), modeller A-23-24 og A24 (serienr. MA-1 t.o.m. MA-368) og modell A24R (serienr. MC-2 t.o.m. MC-127).

Påbudet omfatter:

For å forhindre motsatte balanserorsutslag på grunn av forveksling av høyre og venstre balanseror ved montering, skal det monteres en "strap", del nr. 169-110000-481 på bakkanten på høyre og venstre vinge som vist i Beechcraft Service Instruction 0510-032 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid fra 1. februar 1977, ved neste demontering av balanseror eller innen ett år etter datoen på denne LDP, det som kommer først.

Referanser:

FAA AD 76-25-05 og Beechcraft Service Instruction 0510-032 omhandler samme sak.

19/77 SPREKKKONTROLL AV HOVEDUNDERSTELLENE

Påbudet gjelder:

Beech modeller A23-19, 19A, M19A og B19 med serienr. MB-1 t.o.m. MB-536. Modeller 23, A23, A23A, B23 og C23 med serienr. M-2 t.o.m. M-1392. Modeller A23-24 og A24 med serienr. MA-1 t.o.m. MA-368.

Påbudet omfatter:

For å unngå sammenbrudd under landing eller tap av hovedunderstell under flyging skal Beech Service Instruction No. 0465-202 Rev. I eller senere revisjoner utføres.

Tid for utførelse:

Innen 150 timers gangtid fra 23. mars 1977.

Referanser:

FAA AD 77-03-05 og Beech Service Instruction No. 0465-202 Rev. I 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 Idal n

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-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.

2/78 SPREKKKONTROLL I SKROG I OMRÅDET VED STASJON 380.00

Påbudet gjelder:

Beech modeller: 65, A65 og A65-8200 (Serie nr. L-1, L-2, L-6, LF-7, LF-8 og LC-1 til og med LC-335), 65-80, 65-A80, 65-A80-8800 og 65-B80 (Serie nr. LD-1 til og med LD-512, 65-88 (Serie nr. LP-1 til og med LP-26, LP-28 og LP-30 til og med LP-47), 65-90, 65-A90, B90 og C90 (Serie nr. LJ-1 til og med LJ-711), 70 Serie nr. LB-1 til og med LB-35 og E90 (Serie nr. LW-1 til og med LW-212 som har en total gangtid på 600 timer eller mer.

Påbudet omfatter:

For å være sikker på at innfestingen av haleflatens bakre bjelke til skroget er fri for sprekker, skal Beechcraft Service Instruction No 0755-103 Rev. 1 utføres som følger:

Foreta kontroll av skott ved stasjon 380.00 og tilhørende deler som vist i ovennevnte Service Instruction.

Tid for utførelse:

Innen en total gangtid på 600 timer er oppnådd og deretter med 600 timers mellomrom.

På fly med en total gangtid på mer enn 600 timer, skal kontrollen utføres innen neste 50 timers ettersyn og deretter med 600 timers mellomrom.

Kontrollen kan opphøre etter at de 5 delene i pkt. 9 i omtalte Service Instruction er skiftet ut.

Referanser:

AD 77-22-01 og Beechcraft Service Instruction No. 0755-103 Rev. 1 omhandler samme sak.

Denne LDP annullerer LDP 63/76.

6/78 KONTROLL OG UTSKIFTING AV VINDUER I FLY MED TRYKKABIN

Påbudet gjelder:

Beechcraft modeller

65-88

**CANCELLED**

med seriene LP-1 til og med LP-26, LP-28 og LP-3 til og med LP-47

kansellert av LDP 4/86

15. februar 1970

forts.

Motordrevne luftfartøy  
Beech-10

6/78  
forts.

65-90, 65-A90, B-90, <u>C-90</u> med serienr.	LJ-1 til og med LJ-680
E90	" " LW-1 til og med LW-178
100 og A100	" " B-1 til og med B-226
B100	" " BE-1 til og med BE-8

Påbudet omfatter:

For å unngå dekompresjon skal Beechcraft Service Instructions No. 0711-110, Rev. II eller senere revisjoner utføres og med de tidsbegrensninger som angitt.

Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 15. februar 1978 og deretter med 500 timers mellomrom.

Vinduer med sprekker eller krakelering ("Cracks and fissures") mindre enn 3/8" skal kontrolleres med 100 timers mellomrom inntil utskiftet.

Referanser:

FAA AD 77-23-07 og Beechcraft Service Instructions No. 0711-110, Rev. II omhandler samme sak.

15. februar 1978



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-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.

18/78 KONTROLL AV MOTORINSTALLASJONER

*Kursrett av LDP 17/79*

### Påbudet gjelder:

Beechcraft modeller G 50 med serienr. GH-94, GH-97 til og med GH-119 og 65-B80 med serienr. LD-270 til og med LD-508 og høyere.

### Påbudet omfatter:

For å forhindre eller redusere muligheten for brann i motorgondolene og hjulbrønnene under flyging skal følgende utføres:

- A1. Åpne motordeksler, ta av deksler over "augmentor", kontroller plate over oljetanken og "oil scupper" slange, deksel over brennstoffvelgerkran (dersom montert) og på 65-88 modeller skal dekselet over den hydraulisk drevne kabinkompressor fjernes.
- A2. Kontroller motorkomponentene på begge sider av motorene visuelt som følger:
  - a. Dreneringsplugg, filtere og filterhus og sugfilter for:
    1. Sikker befestigelse.
    2. Lekkasje.
    3. Ansamling av skitt.
  - b. Motorsylindere for:
    1. Sprekker.
    2. Lekkasje.
    3. At sylindermutterene er korrekt tildratt.
  - c. Motorens inngassystem for:
    1. Sikker befestigelse.
    2. Lekkasje.
  - d. Motorens brennstoffsystem fra innsugnings-/innsprøytingsområdet for supercharger til sylindrens inngassinntak samt slanger for:
    1. Sikker befestigelse.
    2. Lekkasje.

forts.

1. mars 1978



18/78  
forts.

3. Tegn på elde som for eks. stivhet, misfarge og sprekker.
4. Skader som kutt, utvidelser, gnagsår og stor slitasje.
5. Tildraging av rør- og slangeendestykker eller skjøtestykker.

Anm.: Det er ikke nødvendig å fjerne branndeksler på ledningene for å utføre denne kontrollen.

- e. Brennstoffledninger foran brannskottet til den motordrevne pumpen, kabinvarmesystemet, brennstofftrykkmåler, snapsesolenoid, snapseledninger, modulator og ledning til brennstoffforbruksgiver (fuel flow), brennstoffreturledninger og brennstoffledninger gjennom inngass/superchargerområdet, oljeledninger foran brannskottet til oljekjøleren fra motoren og brannskottet, oljetrykksmålerledninger, tilførselsledninger for olje og oljelufferør til brannskottet og overbord, hydraulsystemledninger foran brannskottet og propellakumulatorledningen for:

1. Tegn på elde som stivhet, misfarging, sprekker, lekkasjer og svetting.
2. Skader som kutt, utvidelser, gnagsår og stor slitasje.
3. Tildraging av rør- og slangeendestykker eller skjøtestykker.

Anm.: Det er ikke nødvendig å fjerne branndeksler på ledningene for å utføre denne kontrollen.

- f. Eksosrør og "augmentors" for:

1. Sikker befestigelse.
2. Sprekker og utvidelser.
3. At de står på linje.

- g. Propellregulator, propellstempel "dome", brennstoffpumper, motor-kontroller, brennstoffpumpens varmedeksel, elektriske ledninger beskyttet med glassfiberdeksel og hydraulpumper for:

1. Sikker befestigelse.
2. Lekkasje.
3. Mekaniske skader.
4. Korrekt operasjon.

- A3. Kontroller visuelt høyre og venstre motordeksler for:

- a. Ansamling av olje, brennstoff eller skitt og årsaken til samme.
- b. Dreneringsledninger foran brannskottet for:

1. Tegn på elde som stivhet, misfarge, sprekker, lekkasje og svetting.

1. mars 1978

forts.



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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech- 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.

18/78  
forts.

2. Skader som kutt, utvidelser, gnagsår og stor slitasje.
3. Tildraging av rør- og slangeendestykker eller skjøtestykker.
- c. Gjentetting av dreneringshull i bunnen av motordekslene.
- A4. Foreta visuell kontroll av brannskottets bakside og forside i høyre og venstre motorgondol for:
  - a. Ansamling av olje, brennstoff eller skitt og årsaken til samme.
  - b. Manglende, sprukne eller nedbrutte gummigjennomføringer i brannskottet.
  - c. Åpne eller ubrukte hull i brannskottet. Tett igjen eller lapp åpne hull i brannskottet med rustfrie nagler og/eller rustfri plate av samme tykkelse som brannskottet.
- A5. Foreta visuell kontroll av følgende komponenter på baksiden av brannskottet i høyre og venstre motorgondol:
  - a. Brennstoffledninger fra brennstoftankene til velgerkranene (både tilførsels- og returledninger).
  - b. Brennstoffreturledning fra brannskottet til velgerkran.
  - c. Brennstoffledning til brennstofftrykkgiveren.
  - d. Brennstoffledning til brennstoffforbrukgiveren.
  - e. Oljeledninger til oljetanken.
  - f. Dreneringsledninger.
  - g. Hydraulledninger fra avstengingskran.
  - h. Hydraulledninger fra reservoar.
  - i. Hydraulledninger fra kompressor.
  - j. Hydraulledninger fra kjøler.
  - k. Hydraulledninger fra filter
  - l. Bremselidninger.
  - m. Propellakumulatorledninger for:
    1. Tegn til elde som stivhet, misfarge, sprekker, lekkasje og svetting.

1. mars 1978

forts.

18/78  
forts.

2. Skader som kutt, utvidelser, gnagsår og stor slitasje.
3. Tildraging av rør- og slangeendestykker eller skjøtestykker.

Anm.: Det er ikke nødvendig å fjerne branndeksler på ledninger for å utføre denne kontrollen.

- A6. Foreta en visuell kontroll av utluftingsslangene på venstre og/eller høyre batteri og kontroller at batteripolene er rene og klemmene faste.
- A7. Foreta en visuell kontroll av brennstoffvelgerkran, reservoiret til trykkabinens hydrauliske system, understellenes "oleo struts", dører, oljetanker, oljetanklokk og elektriske ledninger i høyre og venstre hjulbrønn hvor dette er aktuelt for:
  - a. Lekkasje.
  - b. Sikker befestigelse.
  - c. Mekaniske skader.
  - d. Virkemåte.
  - e. Ansamling av skitt, olje og brennstoff.
- A8. Foreta visuell kontroll av høyre og venstre motorgondol- og hjulbrønnområde for ansamling av skitt, olje og brennstoff.
- A9. Foreta visuell kontroll av vingerot- og utvendig motorgondolområde for:
  - a. Korrekt installasjon, sikker befestigelse og renhet av Beech delnr. 65-9008-1 eller 65-9008-3, "fire seals kits", hvor dette er aktuelt.
  - b. Flekker etter brennstofflekkasje og/eller ruktige hudplater forårsaket av brennstofftanker som svetter.
  - c. Sprekker, sprøhet, lekkasje og alminnelig tilstand i brennstofftankområdet uten å fjerne tanken.
  - d. Utlufting tiltettet av fremmedlegemer.
  - e. Lekkasje rundt rør- og slangetilkoblinger, pumper, "liquidometers" og brennstofftanker for sprekker, slitasje og gnagsår i disse områder.
  - f. Områder hvor det tidligere er foretatt reparasjoner på grunn av lekkasje i brennstofftankområdet.
- A10. Foreta følgende tetthetsprøver av høyre og venstre brennstoffsysteminstallasjoner:
  - a. Innstill brennstoffkontrollhåndtaket for høyre og venstre motor i "idle cutoff" stilling.
  - b. Innstill brennstoffvelgerkranen på "Main" eller "On" stilling.
  - c. Slå på de elektriske brennstoffpumpene.



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  
Beech-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.

18/78  
forts.

- d. Foreta en visuell kontroll av alle brennstoffledninger og endestykker i hjulbrønnene og motorgondolene mellom de elektriske brennstoffpumpene og "fuel control unit". Eventuelle lekkasjer skal stoppes før første flyging.

Anm.: Etter utført tetthetsprøve, skal flyet stå tilstrekkelig lenge til at overflødig brennstoff har drenert ut fra motorens inn-gassrør før motorene startes.

- e. Etter at kontrollen i pkt. A10.a, b, c og d er utført, monter høyre og venstre augmentordeksler og andre deler som er blitt fjernet før kontrollen, lukk motordeksler, start venstre og høyre motor og operer på 1500 RPM og operer popelene inn og ut av "feather" stilling flere ganger.
- f. Prøv om motorene stopper korrekt ved å dra av blandingsspakene til "idle cutoff" stilling. Dersom motorene ikke stopper korrekt, skal feilen finnes og korrigeres før flyet tas i bruk.
- g. Åpne motordeksler og foreta en visuell kontroll av motorgondolen, området bak brannskottet og hjulbrønnen for brennstoff- og oljelekkasje. Dersom lekkasjer blir oppdaget, skal disse stoppes før flyet tas i bruk.
- h. Start opp motorer og prøv om de stopper korrekt ved å sette brennstoffvelgerkranen i "Off" stilling. Dersom motorene ikke stopper korrekt, skal feilen finnes og rettes før flyet tas i bruk.
- i. Dersom montert, skal brannvarslere kontrolleres visuelt for plassering og sikker befestigelse og brannvarsleledningene kontrolleres for brudd, gnagsår og kortslutning.
- j. Dersom montert, skal brannflasker kontrolleres visuelt for riktig trykk og ledninger og rør for brudd, jording eller gnagsår.

B. Modell 65-B80 med serienr. LD-1 til og med LD-456

1. Kontroller flight manual og se om Beech delnr. 131072 supplement er satt inn som forlangt i AD 72-18-07.
2. Kontroller om skilt, Beech delnr. 50-910615-3, er montert på instrumentpanelet eller i taket som forlangt i AD 72-18-07.

1. mars 1978

forts.

18/78  
forts.

BEECH P/N 50-910615-3 DECAL FACSIMILE  
EMERGENCY  
ENGINE SHUTDOWN PROCEDURES

- 1) MIXTURE CONT-IDLE CUT-OFF
- 2) FUEL SELECTOR-OFF
- 3) OIL SHUT-OFF HDL-UP & LKD
- 4) PROP CONTROL-FEATHERED
- 5) THROTTLE-FULLY OPEN
- 6) BOTH BOOST PUMPS-OFF
- 7) MAGNETO SWITCH-OFF
- 8) ALTNR/GEN SWITCH-OFF

Anm.: At AD Notes 73-18-07 og 73-23-04 tidligere er utført er absolutt nødvendig for å forhindre brann under flyging på fly som er berørt av denne LDP (AD 77-25-01). Følgelig er det absolutt anbefale at følgende også utføres ved utførelsen av denne LDP:

Kontroller høyre og venstre motorgondoler samt flyets journaler for å fastslå om Beech "nacelle interior fire seal kits" no. 65-9008-1 eller 65-9008-3 er montert som forlangt i AD 73-23-04 og hvis ikke skal den utføres før flyet tas i bruk.

- C. I tillegg til de rettelser som er gjort i forbindelse med utførelsen av pkt. A4.c og A10 skal alle mangler eller feil funnet i forbindelse med annen kontroll forlangt i pkt. A og B rettes før flyet tas i bruk.
- D. Straks etter utført kontroll og om nødvendig etter annen feilretting forlangt i denne LDP, skal en prøveflyging på minimum 15 minutter med minimum besetning utføres. Deretter skal motordeksler åpnes og komponenter, slanger og ledninger på venstre og høyre motor, motorgondoler og hjulbrønner kontrolleres for olje og brennstofflekkasjer. Lekkasjer skal stoppes før flyet tas i bruk.

Tid for utførelse:

Pkt. A og B: Innen 25 timers gangtid eller 1. mars 1978 og deretter med 100 timers mellomrom.

Referanse:

FAA AD 77-25-01.

1. mars 1978



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  
Beech-14

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

### 36/78 UTSKIFTING AV DELER I VINGEKLAFFSYSTEMET

#### Påbudet gjelder:

Beech modeller

23, A23, A23A, B23 og C23 med serienr. M-1 til og med M-1979		
A23-19, 19A og B19	" "	MB-1 til og med MB-866
A23-24 og A24	" "	MA-1 til og med MA-368
A24R, B24R og C24R	" "	MC-2 til og med MC-536

utstyrt med manuelt opererte vingeklaffer.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre svikt i sveisen på vingeklaffenes kontrollorganer med påfølgende uønsket innfelling av vingeklaffer under flyging, skal vingeklaff "control weld assembly" skiftes ut med Beech delnr. 169-524024-85 "flap control weld assembly".

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 3. mai 1978.

#### Referanse:

FAA AD 78-04-01.

### 43/78 FORANDRINGER FOR Å REDUSERE FAREN FOR BRANN I MOTORINSTALLASJONEN

#### Påbuder gjelder:

Beech modell G 50 med serienr. GH-94, GH-97 til og med GH-119.

Beech modell 65-B80 med serienr. LD-270 til og med LD-512.

#### Påbudet omfatter:

Til tross for at LDP 18/78 (AD 77-25-01) er blitt utført har det vært flere alvorlige havarier i U.S.A., forårsaket av motorbranner. FAA har derfor gitt ut en ny AD-note, No 78-11-01, som gir et resymé over hva som er påbudt tidligere, og som inneholder krav om nye tiltak for å forbedre situasjonen. Blant kravene inngår et tillegg til flygehåndboken, utskifting av brennstoff- og oljeledninger og montering av brannvarslingssystem av "continuous type" i motorgondoler og hjulbrønner.

forts.

15. juni 1978

Motordrevne luft-  
fartøy

Beech-14

43/78  
forts.

Registrerte eiere av berørte flytyper i Norge har fått tilsendt tillegget til flygehåndboken og refererte AD-note direkte fra Luftfartsverket. Dersom andre ønsker det, kan kopi av AD-note No 78-11-01 fås ved henvendelse til Luftfartsverket, Avd. for luftfartsinspeksjon, Postboks 18, 1330 OSLO LUFTHAVN.

Tid for utførelse:

Pkt. A i AD 78-11-01: Innen 25 timers gangtid etter mottakelsen av denne LDP.

Pkt. B i AD 78-11-01: Innen 100 timers gangtid etter 1. juni 1978.

Pkt. C i AD 78-11-01: Innen 31. januar 1979.

Referanser:

FAA AD 78-11-01.

15. juni 1978



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  
Beech - 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.

### 2/79 KONTROLL AV STØTSTENGER I HØYDERORSKONTROLLSYSTEMET

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beechcraftmodeller:

#### MODELL

50  
B50, C50  
D50, D50A, D50B, D50C og D50E  
E50  
F50  
  
G50  
H50  
J50  
65, A65, A-65-8200  
  
70  
65-80, 65-A80, 65-A80, 65-A80-8800,  
65-B80  
65-88  
  
65-90, 65-A90, B90, C90  
E90  
~~99~~, 99A, A99A, B99  
100, A100  
B100

#### SERIENUMMER

H-1 til og med H-11  
CH-12 til og med CH-36  
DH-1 til og med DH-347  
EH-1 til og med EH-70  
FH-71 til og med FH-93  
FH-95, FH-96  
GH-94, GH-97 t.o.m. GH-  
HH-120 til og med HH-1  
JH-150 til og med JH-1  
L-1, L-2, L-6, LF-7, L  
LC-1 til og med LC-335  
LB-1 til og med LB-35  
  
LD-1 til og med LD-511  
LP-1 t.o.m. LP-28, LP-3  
til og med LP-47  
LJ-1 til og med LJ-797  
LW-1 til og med LW-297  
U-1 til og med U-164  
B-1 til og med B-247  
BE-1 til og med BE-55

#### Påbudet omfatter:

For å unngå delvis tap av høyderorskontrollen p.g.a. svikt i støtstengene skal Beechcraft Service Instructions No. 0334-152, revisjon III eller senere revisjoner utføres.

#### Tid for utførelse:

Innen de tider som er angitt i gjeldende service Instructions effektiv fra 15. februar 1979

#### Referanser:

FAA AD 78-22-05 og Beechcraft Service Instructions No. 0334-152 revisjon II omhandler samme sak

*R. Ulstein*  
*R. Ulstein*  
15. februar 1979



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  
Beech-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.

6/79

### KONTROLL OG FORANDRING AV VINGER

#### Påbudet gjelder:

Beech modell 99 med serienr. U-1 og høyere og som har en total gangtid på 3000 timer eller mer unntatt fly som er forandret i henhold til Beech Wing Modification Kit No. 99-4023-1S.

#### Påbudet omfatter:

Sprekkkontroll og forandringer som vist i Beechcraft Service Instructions 0388-018 revisjon VII eller senere revisjoner.

#### Tid for utførelse:

#### Del I i gjeldende Service Instructions

#### Fly med en total gangtid på 3000 - 7500 timer:

Innen 100 timers gangtid etter at 3000 timer er oppnådd eller innen 600 timers gangtid etter siste gang kontroll ble utført i henhold til AD 75-27-10. Deretter skal kontrollen utføres med 500 timers mellomrom (også røntgenkontroll).

#### Fly med en total gangtid på 7501 - 10000 timer eller til "spar cap's" forlengete gangtid:

Innen 600 timers gangtid siden siste tilsvarende kontroll i henhold til AD 75-27-10. Deretter skal kontrollen utføres med 300 timers mellomrom med unntak av røntgenkontrollen, som skal utføres med 600 timers mellomrom.

#### Del I paragraf 0 i gjeldende Service Instructions

#### Fly med en total gangtid på 3000 - 7500 timer:

Innen 100 timers gangtid etter at 3000 timer er oppnådd eller innen 600 timers gangtid etter siste tilsvarende kontroll i henhold til AD 75-27-10. Deretter skal kontrollen utføres med 500 timers mellomrom.

#### Fly med en total gangtid på 7501 time eller mer:

Innen 600 timers gangtid er oppnådd etter siste tilsvarende kontroll i henhold til AD 75-27-10 og deretter med 300 timers mellomrom.

15. februar 1979

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 luft-  
fartøy

Beech-16

6/79  
forts.

Del III i gjeldende Service Instructions

Fly med en total gangtid på 10000 - 17500 timer:

Innen 600 timers gangtid etter 15. februar 1979 eller ved oppnådd full gangtid på den opprinnelige "spar cap".

Disse tider gjelder uansett om STC SA1178CE er utført eller ikke.

Deretter skal kontrollen utføres med 500 timers mellomrom.

Fly med en total gangtid på 17501 timer eller mer:

Innen 400 timers gangtid etter 15. februar 1979 eller ved oppnådd gangtid på den opprinnelige "spar cap".

Disse tider gjelder uansett om STC SA1178CE er utført eller ikke.

Deretter skal kontrollen utføres med 300 timers mellomrom på fly som ikke har fått utvidet gangtid.

Fly som har fått forlenget gangtiden på bjelken skal kontrolleres med 500 timers mellomrom i løpet av de første 7500 timer.

Deretter skal kontrollen utføres med 300 timers mellomrom for fly som har fått gangtidsforlengelse.

Referanser:

FAA AD 77-05-01 datert 22. november 1978 og Beechcraft Service Instructions 0388-018 revisjon VII omhandler samme sak.

R. Ulltang  
F. Jacobsen  
15. februar 1979



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  
luftfartøy  
Beech-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.

16/79 KONTROLL OG UTSKIFTING AV SKRUER I RORKONTROLLSYSTEMENE

Påbudet gjelder:

Følgende Beechcraft modeller unntatt de fly hvor AD 74-13-02 er utført:

Modell	Serienr.
65-B80	LD-441 til og med LD-511
<u>99</u> , 99A, A99A, B99	U-134 til og med U-164
<u>100</u> og A100	B-61 til og med B-178 B-180 til og med B-204 og B-206 til og med B-231

Påbudet omfatter:

For å fastslå om det sitter skruer med korrekt nr. og type i rorkontrollsystemene skal Beechcraft Service Instruction No. 0629-150 revisjon II utføres.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 5. mars 1979.

Referanser:

FAA AD 79-01-01 og Beechcraft Service Instruction No. 0629-150 revisjon II omhandler samme sak.

R. Ulltang  
R. Jacobsen

5. mars 1979



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  
luftfartøy  
Beech -18 a  
Erstatter Beech-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.

17/79 KONTROLL AV MOTORGONDOLER, VINGER, NASELLER OG HJULBRØNNER

### Påbudet gjelder:

Beechcraft Modell 65-B80 unntatt de som er modifisert i henhold til JTC SA 444 SW.

### Påbudet omfatter:

For å forhindre eller redusere muligheten for brann i motor-gondoler, vinger, naseller og hjulbrønner skal følgende utføres.

#### 1. Motorgondoler

Åpne motordeksler og foreta en visuell kontroll av motoren og komponenter foran brannskottet som følger:

- a. Dreneringsplugger, filtre og vannutskillere for feste, lekkasje og ansamling av skitt.
- b. Motorsylindere for sprekker, unormal lekkasje og tildraging av festemuttere.

PS. Svetting av olje langs motorens delelinjer, ventilhuset og støtstengerrør er akseptabelt.

- c. Injektor og inngassystemet for feste, tegn på lekkasje, forringelse, gnaging, kutt, svelling og sprekker.
- d. Brennstoff-, oljerør og slanger med endestykker for feste ved å kontrollere overrettmerking av lakk eller kitt og tegn på forringelse, stivhet, flekker, sprekker, gnagsår og lekkasje.

PS. Det er ikke nødvendig å fjerne varmedeksler for å kontrollere.

- e. Eksossystem og "primary augmentors" for feste, kontroll av oppheng, sprekker, svelling og riktig posisjon.
- f. Drenering for forringelse og blokkering.
- g. Motordeksler og brannskott for brennstoff- og oljeflekker og indikasjon på hvor disse skriver seg fra.
- h. Brannskottet for manglende eller forringete gjennomføringer og åpne hull.

Forts.

2. august 1979

17/79  
forts.

2. Naseller og hjulbrønner

Fjern deksel over "augmentors", åpne eller fjern inspeksjonsluker (og deksler, seildukdeksler over brennstoffvelgerkranene (dersom montert), deksler over inverter (dersom montert) og foreta en visuell kontroll av følgende komponenter i motorgondolen:

- a. Alle rør, slanger og drenering for brennbare væsker for forringelse, gnaging mot andre komponenter, annen skade samt feste av endestykker.
- b. Installasjon av oljetank med tilførsels- retur- og utluftingsslange (eller rør) for tegn til forringelse, lekkasje eller skader.
- c. Brennstoffvelgerkran og hydrauliktanken til kabintrykk-systemet for tegn til skade, lekkasje og feste av slanger samt oppheng.

3. Brennstoffsystemet

På fly som har motorer med Bendix innsprøytingsystem skal slangen kobles fra innsprøytingsdysen på toppen av "induction housing" og blendes av. Sett deretter velgerkranen på "main tanks", sett "main boost pump" i "ON" stilling, blandingsspaken i "Rich" stilling og kontroller alle slanger og endestykker som er under trykk i motorrommet og hjulbrønner for lekkasje. Dersom det oppdages lekkasjer skal feilene finnes og utbedres. Kontroller for lekkasjer på nytt før den frakoblede slange monteres på innsprøytingsdysen.

På andre modeller skal blandingsspaken settes i "Cut off", velg "main tanks, sett "booster pump ON" og kontroller for lekkasje som ovenfor.

4. Kontroll av vinger

- a. Kontroller vingene visuelt på undersiden for flekker eller våte flater forårsaket av lekkasje fra brennstofftankene.
- b. Fjern vingeforkanten mellom naseller og skroget og foreta en visuell kontroll av slanger og rør som fører brennbare væsker samt kontroller elektriske ledningsbunter for tilstrekkelig separasjon.

5. Kjøring av motor og funksjonsprøve av brennstoffsystemet

Etter at ovennevnte kontroll er utført skal motorene startes etter normal prosedyre. Kontroller innsprøytningsforgasserens virkemåte eller forgasserens "Idle cutoff" ved å bevege blandingsspakene til "Idle cutoff" og legg merke til turtall og brennstofftrykk eller "flow" indikator for fall. Når fall observeres, beveg blandingsspaken til "full rich" stilling. Deretter settes tankvelgerkranen i "Off" stilling samtidig med at turtall og brennstofftrykk eller "fuel flow" kontrolleres for fall. Etterat motorene er stoppet åpnes motordekslene og en kontroll for brennstoff og oljelekkasje foretas.

2. august 1979

forts.



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  
luftfartøy  
Beech-19.b  
Erstatter Beech 19 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.

17/79  
forts.

### Tid for utførelse

Pkt. 1: Innen 100 timers gangtid etter 5. mars 1979 eller innen 100 timers gangtid siden siste kontroll iflg. LDP 18/78.

Pkt. 2: Innen 25 timers gangtid etter 5. mars 1979 eller innen 100 timers gangtid siden siste kontroll iflg. LDP 18/78 og deretter med 100 timers mellomrom.

### Anmerkning:

Denne LDP erstatter LDP 18/78 når LDP 18/78 er utført.

### Referanser:

FAA AD 79-01-02 Amendment 39-3385

18/80

KONTROLL OG UTSKIFTING AV BOLTER OG MUTTERE I NEDRE, FREMRE VINGEFESTE PÅ YTRE VINGEPANEL

### Påbudet gjelder:

Beechcraft modell 200 med serienr. BB-2 til og med BB-448.

### Påbudet omfatter:

Pga at nedre, fremre vingefestebolt på venstre side på ytre vingepanel har sviktet på en Beechcraft modell 200 under flyging skal Beechcraft Safety Communique 200-51A eller senere revisjoner utføres.

### Tid for utførelse:

Før første flyging etter mottakelsen av denne LDP.

### Referanser:

Emergency Airworthiness Directive datert 26. januar 1980.

forts.

24. mars 1980

**MERKE!** For at angjeldende flymaterrell skal være luftdyktig, må påbudet være utført til rett tid og notat om utførelse ført inn i vedligeholdings- og reparasjonsjournalen for dette LDP nummeret.

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech - 19b  
Erstatter Beech 19a  
Forts.

26/80

## SPREKKONTROLL AV HOVEDBJELKEN I HALEFINNEN.

### Påbudet gjelder:

Beechraft modeller:

99, 99A og A99A med serienr. U-1 til og med U-145, U-147  
B 99 " " U-146, U-148 til og med U-151

med en total gangtid på 2000 timer eller mer.

### Påbudet omfatter:

For å oppdage sprekker eller hakk i halefinnens hovedbjelke skal Beechraft Service Instruction No 0530-134 revisjon 1 eller senere revisjoner utføres som følger, dersom ikke allerede utført:

1. Foreta sprekkekontroll av halefinnens hovedbjelke som vist på figur 3 i Service Instruction ved hjelp av en lupe som forstørrer minst 3 ganger.
2. Dersom sprekk blir funnet, skal bjelken repareres ved å installere en forsterkningsplate som angitt i Service Instruction eller skiftes ut med ny.
3. Dersom det under kontrollen utført iflg. pkt. 1 blir funnet sprekker både i bjelkeflensen og i forsterkningsplaten, eller om en sprekk er lengre enn 0.25 tommer, skal halefinnen erstattes med ny med delnr. 115-640000-605. Deretter kan kontrollen sløyfes. Det samme gjelder dersom sprekker ikke blir funnet og forsterkningsplaten er montert.

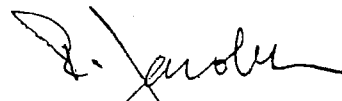
### Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 24. mars 1980  
og deretter med 500 timers mellomrom inntil kravene i  
pkt. 3 er utført.

### Referanser:

FAA AD 73-03-04 Amendment 39-3695 og Beechraft Service Instruction No 0530-134 Rev. 1 omhandler samme sak.

R. Utting

  
24. mars 1980

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  
Beech-20 a  
Erstatter Beech-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.

### 47/80 BEGRENSNING AV BRUK AV SURSTOFFSYSTEMET

#### Påbudet gjelder:

Beech modeller som følger med surstoffanlegg montert av Beech:

#### Gruppe I

Modell 200 med serienr BB-187 til og med BB-202

#### Gruppe II

Modell C 90 med serienr LJ-668 til og med LJ-851  
" A100 " " B-100 " " B-247

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at kontrollkabelen skal gå tregt eller sette seg fast pga vann som fryser i strømpen skal følgende utføres:

1. For fly i gruppe I skal skilt forarbeides med bokstaver minst 3/32" høye og med følgende tekst:  
"Flight above 25000 feet prohibited unless the oxygen system is ARMED (ON)."  
Skiltet skal plasseres lett synlig for flygeren.
2. For fly i gruppe II skal skilt forarbeides og plasseres som skilt i pkt. 1 med følgende tekst:  
"Flight above 25000 feet prohibited unless the occupants are using oxygen."
3. Sett inn et kopi av AD 80-09-03 R1 i Limitation Section i AFM. (Kopi kan fåes i Avd. for luftfartsinspeksjon).
4. Når flyet er modifisert som vist i Beechcraft Service Instruction No 0867-341 revisjon II, Part I eller senere revisjoner, kan skilt fjernes fra flyet og AD fra AFM.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 timers gangtid etter 5-9-1980

#### Referanser:

FAA AD 80-09-03 R1 Amendment 39-3807.

10.8.81



Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech-20a  
Erstatter Beech-20

30/81 KONTROLL AV OVERENSTEMMELSE MELLOM GEARBOKS OG "RH TORQUE SHAFT" I  
UNDERSTELLSMEKANISMEN

Påbudet gjelder:

Beechcraft modell King Air C90 med serienr. LJ-642 til og med LJ-935,  
L5-937 og LJ-939 til og med LJ-941.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i understellets innfellingssystem som følge av dårlig  
overensstemmelse mellom lagrene skal Beechcraft Service Instructions nr. 1160  
eller senere revisjoner utføres. I tillegg til de kontrollrutiner som  
nevnes i denne Service Instruction skal også kontroll av "torque shaft"  
foretas på fly med mer enn 5000 landinger og hvor uoverensstemmelsen  
mellom hullene er 1/2 hull eller mindre.

Tid for utførelse:

Innen 100 landinger etter 10.8.81.

Referanser:

FAA AD 81-09-01 Amendment 39-4090 og Beechcraft Service Instructions  
No. 1160.

R. Ulltang

R. Jarden

10.8.81

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-  
fartøyer

Beech - 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.

62/81 REVISJON AV APPROVAL FLIGHT MANUAL

Påbudet gjelder:

Beech modell 99 med serinr. U-1 til og med U-45 og U-147.

Påbudet omfatter:

For å forhindre flyging med luftfartøy som ikke er luftdyktig ved at systemer som kreves for å gjennomføre en sikker flyging er ute av drift, skal Approved Airplane Flight Manual delnr. 99-590012-1D revideres som følger:

1. Stryk ut "Minimum Equipment List ..... 4-35" og "Configuration Deviation List.....4-44" på side 4-1 og fjern sidene 4-35 til og med 4-46 i AFM.
2. Stryk ut følgende i Section 1, Limitations:  
"This airplane is approved for the following types of operations when required equipment is installed and operational as defined herein,
  1. VFR day and night
  2. IFR day and night
  3. Known icing conditions
  4. FAR 135 operations when all pertinent limitations and performance considerations are complied with
  5. FAR 91 operations when all pertinent limitations and considerations are complied with.
3. Sett inn vedlagte Appendix 1 i Section 1 under Limitations.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 28-10-81.

Referanser:

FAA AD 81-18-08 Amendment 39-4196

R. Ulltang

R. Jacobsen  
28-10-81

APPENDIX I  
KINDS OF OPERATIONS EQUIPMENT LIST (KOEL)

This airplane may be operated in day or night VFR, day or night IFR and icing conditions when the appropriate equipment is installed and operable.

The following equipment list identifies the systems and equipment upon which type certification for each kind of operation was predicated and must be installed and operable for the particular kind of operation indicated. However, certain operations may be authorized with certain listed equipment and/or systems inoperative under certain conditions and under provisions defined by a current Minimum Equipment List (MEL) approved by the FAA which is dated concurrently with or after this AFM revision and authorized under an operating regulation which provides for use of an MEL.

	VFR Day	VFR Night	IFR Day	IFR Night	Icing
<u>Electrical Power</u>					
1. Battery	1	1	1	1	1
2. D.C. Generator	2	2	2	2	2
3. D.C. Loadmeter	2	2	2	2	2
4. D.C. Generator Warning Light	2	2	2	2	2
5. Inverter	2	2	2	2	2
6. Inverter Warning Light	1	1	1	1	1
7. Feeder Limiter Warning Light	1	1	1	1	1
8. Battery Monitor System	1	1	1	1	1
9. AC Volt Meter (If installed)	1	1	1	1	1

Equipment/Furnishings

1. Exit Signs - Self-Illuminated	4	4	4	4	4
----------------------------------	---	---	---	---	---

Fire Protection

1. Engine Fire Detector System	2	2	2	2	2
2. Firewall Fuel Shutoff System	2	2	2	2	2

VFR  
Day  
VFR  
Night  
IFR  
Day  
IFR  
Night  
Icing

Flight Controls

1. Flap System	1	1	1	1	1
2. Flap Position Indicator	1	1	1	1	1
3. Horizontal Stabilizer Trim System - Main	1	1	1	1	1
4. " " " " - Standby	1	1	1	1	1
5. Stabilizer out-of-trim Aural Warning Indicator	1	1	1	1	1
6. Trim-in-Motion Aural Indicator	1	1	1	1	1
7. Horizontal Stabilizer Position Indicator	1	1	1	1	1
8. Stall Warning Horn	1	1	1	1	1
9. Trim Tab Indicator - Rudder	1	1	1	1	1
10. Trim Tab Indicator Aileron	1	1	1	1	1

Fuel

1. Fuel Boost Pumps (4 are installed)	PER	AFM	Limitations		
2. Fuel Quantity Indicator	2	2	2	2	2
3. Fuel Quantity Gauge Selector Switch	1	1	1	1	1
4. Nacelle Not-Full Warning Light	2	2	2	2	2
5. Crossfeed Light	1	1	1	1	1
6. Fuel Boost Pump Low Pressure Warning Light	2	2	2	2	2
7. Fuel Flow Indicator	2	2	2	2	2
8. Jet Transfer Pump	2	2	2	2	2

Ice And Rain Protection

1. Engine Inlet Scoop Deicer Boot	2	2	2	2	2
2. Indicator - Propeller/Inlet Deicer	1	1	1	1	1
3. Engine Inertial Anti-Icing System	2	2	2	2	2
4. Pitot Heat	0	0	2	2	2
5. Alternate Static Air Source	0	0	1	1	1
6. Engine Auto-Ignition System (If Installed)	2	2	2	2	2
7. Propeller Deicer System	0	0	0	0	1
8. Windshield Heat (Left)	0	0	0	0	1
9. Surface Deicer System	0	0	0	0	1
10. Stall Warning Mounting Plate Heater	0	0	0	0	1
11. Wing Ice Light (Left)	0	0	0	0	1
12. Windshield Wiper (Left)	1	1	1	1	1

	VFR Day	VFR Night	IFR Day	IFR Night	Icing
<u>Landing Gear</u>					
1. Landing Gear Position Indicator Lights	3	3	3	3	3
2. Landing Gear Handle Light	1	1	1	1	1
3. Flap-Controlled Landing Gear Aural Warning	1	1	1	1	1
4. Nose Steering Disconnect Actuator	1	1	1	1	1
5. Landing Gear Hydraulic Pump (If Installed)	1	1	1	1	1

Lights

1. Cockpit and Instrument (Required Illumination)	0	1	0	1	0
2. Anti-Collision	0	2	0	2	0
3. Landing Light Bulbs (any 2 of 4 bulbs)	0	2	0	2	0
4. Position Lights	0	3	0	3	0
5. Cabin Door Warning Light (Note)	1	1	1	1	1
6. Baggage Door Warning Light (Note)	1	1	1	1	1

Note: Where combined into one cabin/baggage annunciator - one (1) is required for all conditions.

Navigation (Instrument)

1. Altimeter (left)	1	1	1	1	1
2. Airspeed (left)	1	1	1	1	1
3. Magnetic Compass	1	1	1	1	1
4. Outside Air Temperature	1	1	1	1	1

Vacuum System

1. Suction or Pressure Gauge	1	1	1	1	1
2. Instrument Air System	1	1	1	1	1

Propeller

1. Autofeather System	2	2	2	2	2
2. Low Pitch light (PT6A-20 Engine Only)	2	2	2	2	2
3. Do not Reverse Warning Light	1	1	1	1	1
4. Propeller Reversing	2	2	2	2	2

Engine Indicating

1. Tachometer Indicator (Propeller)	2	2	2	2	2
2. Tachometer Indicator (Gas Generator)	2	2	2	2	2
3. ITT Indicator	2	2	2	2	2
4. Torque Indicator	2	2	2	2	2

VFR  
Day  
VFR  
Night  
IFR  
Day  
IFR  
Night  
Icing

Engine Oil

	VFR Day	VFR Night	IFR Day	IFR Night	Icing
1. Oil Temperature Indicator	2	2	2	2	2
2. Oil Pressure Indicator	2	2	2	2	2
3. Low Oil Pressure Light	2	2	2	2	2
4. Engine Chip Detector System	2	2	2	2	2

Note 1: The zeros (0) used in the above list mean that the equipment and/or system was not required for type certification for that kind of operation.

Note 2: The above system and equipment list is predicated on a crew of one pilot.

Note 3: Equipment and/or systems in addition to those listed above may be required by operating regulations (FAR Part 135) that may specify certain items of equipment for more than one pilot.

Note 4: The above system and equipment list does not include specific flight instruments and communications/navigation equipments required by the FAR Part 91 and 135 operating requirements.

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Motordrevne luft-  
fartøy  
Beech - 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.

72/81

### KONTROLL AV VINGEFESTER

#### Påbudet gjelder:

Beech modeller:

#### Modeller

C 90	med	serienr.	LJ-1	til	og	med	LJ-929
99	"	"	U-1	"	"	"	U-164
100	"	"	B-1	"	"	"	B-247

Unntatt er luftfartøy hvor Beechcraft Kit No 90-4077-1 S, Beechcraft Kit No 99-4023-1 S eller Aviadesign Supplemental Type Certificate SA 1178 CE eller SA 1583 CE er montert.

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at ytre del av vingen skal falle av pga brudd på nedre, fremre vingefestebolter, skal følgende utføres:

1. Demonter bolter, skiver og muttre fra nedre, fremre vingefeste, høyre og venstre ving.
  - a) Benytt fremgangsmåte angitt i Beech Shop eller Maintenance Manual hvis ikke denne LDP sier noe annet.
  - b) Beveg vingen om nødvendig, for demontering og montering av boltene ved håndkraft og uten bruk av verktøy.
  - c) Bland ikke sammen "Preload" indikatorskiver (PLI) med skiver fra andre demonterte fester.
  - d) Rengjør de demonterte deler ved hjelp av nafta eller methyl ethyl ketone (MEK) og vaskekost og gjenta rengjøringen etter behov før utførelse av hvert punkt i denne LDP.
  - e) Utfør pkt. d. på høyre og venstre vingefeste
2. Kontroller hver bolt og mutter visuelt for rust. Kopperstøv over kadmiumbelegget må ikke forveksles som rust.
3. Kontroller hver bolt og mutter visuelt for groper (pits) eller sprekker i stålmaterialiet (ikke i kopper- eller kadmiumbelegg). Benytt lupe som forstørrer minst 10 ganger. Særlig oppmerksomhet må vies overgangen mellom boltehodet og stammen samt stammen og

forts.

15-12-81

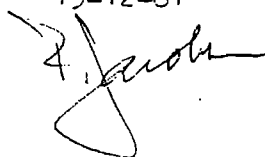
forts.  
72/81

gjengepartiet. På muttrene må oppmerksomheten særlig vies skråkanten (den siden av mutteren som vender mot bolthodet) og det tilgjengelige gjengeparti nær skråkanten (se pkt.6a).

4. Foreta varmebehandling av alle bolter og muttre i 23 timer ved temperatur på 350 til 400 grader Fahrenheit. Deretter skal kjølingen foregå i stille luft.
5. Foreta magnafluxkontroll i.h.t. AC 43.13-1A. Områder som angitt i pkt. 3 skal kontrolleres nøye for sprekker. For hver bolt skal det benyttes "fluorescent particle"-metode med ca. 6000 "ampere-turns" i en spole for å magnetisere boltene i lengderetningen. (6000 "ampere-turns" er det samme som 2000 ampere i en 3-turns spole eller 1000 ampere i en 6-turns spole osv.) For muttrene skal det benyttes en metode hvor 500-700 ampere ledes gjennom en sentral leder med en diameter på minst 0,6 tommer som går gjennom 2 muttre for å frembringe sirkulær magnetisme. Avmagnetiser bolter og muttre etter kontrollen.
6. Skift ut alle bolter og muttre som er rustne, har gravrust (pits) eller sprekker med nye med delnr. som følger: muttre delnr. 72789-1414 for alle modeller. Bolter med delnr. LWB-22-14-XX eller VEP 220121-14-XX hvor XX er 31 for modeller med serienr. LJ-1 til og med LJ-67 og XX er 32 for alle andre modeller. Skift ut "preload" indikerende skiver med nye med delnr. 61475-14-43.5 (ingen andre delnr.). Nye deler fås fra Beech Service Centers eller Beech Aircraft Corp.. Det er ikke nødvendig å kontrollere nye deler. Demonterte deler må ikke påføres nytt metalloverdrag.
7. Rengjør bolthull og de forsenkede anleggsflater for skiver i området ved ytre og indre vingefester med nafta eller methyl ethyl ketone (MEK). Kontroller disse områder visuelt for skarpe kanter, nedslitte flater og avtrykk. Dersom feil blir funnet skal Beech Aircraft Service Department kontaktes for tiltak.
8. Områdene i pkt. 7 behandles med Alodine 1200, 1200S eller 1201 og får tørke i 5 minutter. Vask av alodine med vann og blås tørr med tørr luft uten å gni. Påfør zinc chromate primer på anleggsflaten for skiver.
9. Påfør ovenstående områder, bolter, muttre og "preload"-skiver korrosjonshindrende fett, MIL-C16173, Grade 2.

R. Ulltang

forts.  
15-12-81





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

Beech-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.

forts.  
72 /81

10. Monter demonterte deler ved bruk av vanlig fremgangsmåte. "Preload indicating" skiver (PLI) kan brukes om igjen. Beveg vingene om nødvendig for å skyve på plass boltene uten bruk av verktøy. Boltene må ikke roteres mens de er i hullene. Trekk til muttrene etter vanlig fremgangsmåte dersom nye skiver (PLI) brukes. Dersom de gamle skivene brukes om igjen må kompensasjon for momentnøkkelens adapter beregnes og muttrene tiltrekkes med 3250-3400 tommepond. Pass på at momentnøkkelen ikke ligger an mot vingefestet. Påfør den delen av bolten som stikker ut av mutteren et strøk med korrosjonshindrende fett.

11. Kontroller muttrenes moment som angitt i pkt 10.

Tid for utførelse:

Pkt 1 til 10: Innen første flyging etter 15.12.81.

Pkt 11: Mellom 90 og 110 timers gangtid etter pkt 10 er utført.

Referanse:

FAA AD 81-23-01 (Emergency AD) datert 31.10.81.

33 /83

UTSKIFTING AV RUTER

Påbudet gjelder:

Følgende Beech modeller:

<u>Modell</u>	<u>Serienr.</u>
F 90	LA-2 til og med LA-7
	LA-103 til og med LA-146
<u>200</u>	BB-2 til og med BB-525
	BB-789 til og med BB-792
	BB-794 " " " BB-828
	BB-830 " " " BB-852
200C	BL-18 " " " BL-36
200CT	BN-1
200T	BT-1 " " " BT-7
B200	BB-793, BB-829 samt BB-854 til og med BB-868 og BB 870
B200C	BL-37

30.9.83

33 /83  
forts.

Påbudet omfatter:

For å hindre trykkfall i kabinen som følge av svikt i ruter av ett-  
lags type skal alle slike skiftes ut med flerlags i henhold til  
Beechcraft Service Instructions nr 1214 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 30.9.83.

Referanse:

FAA AD 83-07-14 Amendment 39-4628.

R. Ulltang

*[Handwritten signature]*

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

BEECH - 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.

### 29/85 ETTERSYN AV NØDUTGANG

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beech modeller:

#### Modell:

E33, F33, G33

E33A, F33A

E33C, F33C

35, A35, B35, C35,  
D35, E35, F35, G35,  
H35, J35, K35, M35,  
N35, P35, S35, V35,  
V35TC, V35A, V35A-TC,  
V35B og V35B-TC

36, A36

A36TC

50

B50, C50

D50, D50A, D50B,  
D50C, D50E

E50

F50

G50

H50

J50

#### Serienummer:

CD-1119 t.o.m. CD-1304

CE-180 t.o.m. CE-918, CE-920 t.o.m.  
CE-922, CE-924, CE-926 og CE-928

CJ-1 t.o.m. CJ-155

D-1 t.o.m. D-10347, D-10349 t.o.m.  
D-10352, D-15001 og D-15002

E-1 t.o.m. E-1421, E-1423 t.o.m.  
E-1550, E-1552 t.o.m. E-1568, E-1570  
t.o.m. E-1580, E-1582 t.o.m. E-1593

EA-1 t.o.m. EA-20, EA-22 t.o.m. EA-27  
EA-29 t.o.m. EA-32

H-1 t.o.m. H-11

CH-12 t.o.m. CH-360

DH-1 t.o.m. DH-347

EH-1 t.o.m. EH-70

FH-71 t.o.m. FH-93, FH-95 og FH-96

GH-94, GH-97 t.o.m. GH-119

HH-120 t.o.m. HH-149

JH-150 t.o.m. JH-176

forts:

10 8 35

**MERK!**

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

129/85

forts;

95-55, 95-A55, 95-B55,  
95-B55ATC-1 t.o.m. TC-349, TC-351 t.o.m.  
TC-2339, ~~TC-2341 t.o.m.~~ TC-235495-C55, 95-C55A, D55,  
D55A, E55, E55ATC-350, TE-1 t.o.m. TE-1151,  
TE-1153 t.o.m. TE-1180

95-B55B (T42A)

TF-1 t.o.m. TF-70

56TC, A56TC

TG-2 t.o.m. TG-94

58, 58A

TH-1 t.o.m. TH-1026, TH-1028 t.o.m.  
TH-1061, TH-1063 t.o.m. TH-1066,  
TH-1068 t.o.m. TH-1079

58TC, 58TCA

TK-1 t.o.m. TK-106, samt TK-109

95, B95, B95A, D95A, E95

TD-2 t.o.m. TD-721

Påbudet omfatter:

For å sikre tilfredsstillende nødevakueringsmuligheter gjennom sidevinduet, skal følgende ettersyn utføres:

1. Sørg for at håndtaket på nødutløserpinnen (delnr. 96-534051-61, eller tilsvarende) er merket rødt.
2. Eventuelle gardiner og gardinstenger må være festet til selve vinduet, og ikke til vindusrammen.
3. Se til at bakre del av åpningshåndtaket (handle assembly) er tilpasset slik at dette ikke kan hekte seg opp i vinduskrokene.
4. Skift ut eksisterende skilt med nytt; Beech delnr. 58-530258-1 (for fastskruing) eller 58-530258-1 (selvklebende) med følgende tekst:

" EMERGENCY EXIT LIFT LATCH-PULL PIN PUSH WINDOW OPEN "

Alternativt kan lages et like stort skilt med samme bokstavstørrelse og fargekode med følgende tekst:

" NØDUTGANG: LØFT LASEHENDELEN, DRA UT APNINGSPINNEN OG SKYV UT VINDUET "

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 16/76

Tid for utførelse:

Innen neste 100 timers ettersyn etter 10.8.85.

Referanse:

FAA AD 84-09-01

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

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

BEECH - 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.

### 13/86 KONTROLL AV BOLTER OG MUTRE I VINGEINNFESTNINGEN

#### Påbudet gjelder:

Alle Beech typer listet i Tabell 1 nedenfor. Unntatt fra denne LDP er fly med Inconel bolter og mutre i vingefestene spesifisert i Tabell 1.

TABELL 1

BEECH	SERIENUMMER	VINGEFESTE (1)	INSTRUKSJON (2)
J34C	GP-1 og opp	LF, UF, UR, LR	T-34C-1-0083
T-34C	GL-1 og opp	LF, UF, UR, LR	T-34C-0158R2
T-34C-1	GM-1 og opp	LF, UF, UR, LR	T-34C-1-0083
50	H-1 t.o.m. H-11	LF*	P/N 98-39006
50 (L-23A, U-8A)	LH-1 t.o.m. LH-55	LF*	Se Anm. 3a
B50	CH-12 t.o.m. CH-110	LF*	P/N 98-39006
B50 (L-23B)	LH-56 t.o.m. LH-95	LF*	Se Anm. 3b
C50	CH-111 t.o.m. CH-360	LF*	P/N 98-39006
D50 (L23E, L-23G)	DH-1 t.o.m. DH-154	LF*	P/N 98-39006
D50A, D50B, D50C	DH-155 t.o.m. DH-300	LF*	P/N 98-39006
D50E, D50E-5990	DH-301 t.o.m. DH-347	LF*	P/N 98-39006
E50	EH-1 t.o.m. EH-70	LF*	P/N 98-39006
E50 (L-23D, U-8D)	LH-96 og opp	LF*	Se Anm. 3b
E50 (RL-23D, RU-8D)	RLH-1 og opp	LF*	Se Anm. 3b
E50 (RL-23D, RU-8D)	LHC-1 og opp	LF*	Se Anm. 3b
E50 (RL-23D, RU-8D)	LHD-1 og opp	LF*	Se Anm. 3b
E50 (RL-23D, RU-8D)	RLHE-1 og RLHE-2	LF*	Se Anm. 3b
E50 (RL-23D, RU-8D)	LHE-3 og opp	LF*	Se Anm. 3b
F50	FH-71 t.o.m. FH-96	LF*	P/N 98-39006
G50	GH-94 t.o.m. GH-119	LF*	P/N 98-39006
H50	HH-120 t.o.m. HH-149	LF*	P/N 98-39006
J50	JH-150 t.o.m. JH-176	LF*	P/N 98-39006
60, A60, B60	P-4 og opp	LF, UF, LR	P/N 60-590001-25A13
65	LC-1 t.o.m. LC-239	LF*	P/N 98-39006
65 (L-23F, U-8F)	L-1 t.o.m. L-6	LF*	Se Anm. 3b
65 (L-23F, U-8F)	LF-7 og opp	LF*	Se Anm. 3b
A65, A65-8200	LC-240 t.o.m. LC-335	LF*	P/N 98-39006
65-80, 65-A80, 65-A80-8800	LD-1 t.o.m. LD-269	LF*	P/N 98-39006
65-B80	LD-270 og opp	LF*	P/N 98-39006
65-88	LP-1 t.o.m. LP-47	LF*	P/N 98-39006
65-A90-1 (U-21A, RU-21A, RU-21D, JU-21A, U-21G, RU-21H)	LM-1 og opp	LF*	Se Anm. 3c

forts:  
15.1.81

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

13/86  
forts;

BEECH	SERIENUMMER	VINGEFESTE (1)	INSTRUKSJON (2)
65-A90-2 (RU-21B)	LS-1 og opp	LF*	Se Anm. 3c
65-A90-3 (RU-21C)	LT-1 og opp	LF*	Se Anm. 3c
65-A90-4 (RU-21E, RU-21H)	LU-1 og opp	LF*	Se Anm. 3c
70	LB-1 t.o.m. LB-3	LF*	P/N 98-39006
65-90, 65-A90, B90, ✓ C90	LJ-1 t.o.m. LJ-993	LF*	P/N 98-39006
	LJ-995 t.o.m. LJ-1007	LF*	P/N 98-39006
	LJ-1009 t.o.m. LJ-1034	LF*	P/N 98-39006
	LJ-1037 & LJ-1039	LF*	P/N 98-39006
	t.o.m. LJ-1044	LF*	P/N 98-39006
E90	LW-1 t.o.m. LW-347	LF*	P/N 98-39006
F90	LA-2 t.o.m. LA-90	LF, UR, LR	P/N 98-39006
	LA-92 t.o.m. LA-156	LF, UR, LR	P/N 98-39006
	LA-158 t.o.m. LA-169	LF, UR, LR	P/N 98-39006
	LA-171 t.o.m. LA-173	LF, UR, LR	P/N 98-39006
	LA-175 t.o.m. LA-182	LF, UR, LR	P/N 98-39006
	LA-185, LA-187	LF, UR, LR	P/N 98-39006
	LA-189 t.o.m. LA-191	LF, UR, LR	P/N 98-39006
	LA-193 t.o.m. LA-196 og LA-199	LF, UR, LR	P/N 98-39006
H90 (T-44A)	LL-1 t.o.m. LL-18	LF	T-44A-0049R1
	LL-20 t.o.m. LL-40	LF	T-44A-0049R1
	LL-42 t.o.m. LL-48	LF	T-44A-0049R1
	LL-50 t.o.m. LL-61	LF	T-44A-0049R1
✓ 99, 99A, 99A (FACH) A99, A99A, & B99 C99	U-1 t.o.m. U-49 og U-51 t.o.m. U-164 U-50 og U-165 t.o.m. 179	LF* LF* LF, UF LF, UF	P/N 98-39006 P/N 98-39006 P/N 98-39006 P/N 98-39006
	U-181 t.o.m. U-184	LF, UF	P/N 98-39006
	U-186 t.o.m. U-192	LF, UF	P/N 98-39006
	U-194 t.o.m. U-196	LF, UF	P/N 98-39006
✓ 100, A100 & A100A B100	B-1 t.o.m. B-247	LF*	P/N 98-39006
	BE-2 t.o.m. BE-131, og BE-135	LF* LF*	P/N 98-39006 P/N 98-39006
A100-1 (RU-21J), ✓ 200, og B200 B200	BB-2 t.o.m. BB-342 BB-344 t.o.m. BB-983 BB-985 t.o.m. BB-1038 BB-1040 t.o.m. BB-1045	LF, UF LF, UF LF, UF LF, UF	P/N 98-39006 P/N 98-39006 P/N 98-39006 P/N 98-39006
	BB-1047 t.o.m. BB-1049	LF, UF	P/N 98-39006
	BB-1053 t.o.m. BB-1078 & BB-1080	LF, UF LF, UF	P/N 98-39006 P/N 98-39006
200C, B200C (C-12F)	BL-1 t.o.m. BL-51	LF, UF	P/N 98-39006
	BL-53, BL-55	LF, UF	P/N 98-39006
200CT	BN-1	LF, UF	P/N 98-39006
200T	BT-1 t.o.m. BT-22	LF, UF	P/N 98-39006
A200 (C-12A, C-12C)	BC-1 t.o.m. BC-75	LF, UF	P/N 98-39006
	BD-1 t.o.m. BD-30	LF, UF	P/N 98-39006
A200C (UC-12B)	BJ-1 t.o.m. BJ-47	LF, UF	P/N 98-39006
A200CT (C-12D, FWC-12D)	BP-1 t.o.m. BP-27	LF, UF	P/N 98-39006

(\* -se Anm. 4)

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

BEECH - 26

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

13/86

forts;

Anm. 1: Forkortelser brukt i Tabell 1; VINGEFESTER:

LF= nedre fremre      UF= øvre fremre  
LR= nedre bakre      UR= øvre bakre

Anm. 2: Tabell 1; INSTRUKSJON: T-34C-1-0083-1, T-34C-0158R2 og T-44A-0049R1 er Beech Service Instructions. Relaterte håndbøker med første anvendbare revisjoner er:

Delnr. (P/N)	Tittel	Dato
60-590001-25	Maintenance Manual	13.6.84
98-39006	Structural Inspection and Repair Manual	20.12.84

Anm. 3: Anvend følgende deler av håndbok, P/N 98-39006 (militære typer er imidlertid ikke innbefattet i denne):

Anm.	Del	Figur	Delnr. bolt	Delnr. mutter
3a	57-10-00	209	NAS495-14-27	EB-144
3b	57-11-00	210	MS20014-29	EB-144
3c	57-13-00	212	LWB-14-32	FN22-1414

### Påbudet omfatter:

For å sikre strukturell integritet i sammenføyningen mellom de ytre vingeseksjoner og midtseksjonen skal følgende utføres; i henhold til aktuelle instruksjoner for hver flytype, (ref. Tabell 1 ovenfor):

1. Fjern hver stålmutter og strekkbolt fra vingefestene. Kontroller bolter og mutre visuelt og ved hjelp av magnafluxmetoden. Skift ut deler som viser tegn til sprekker eller korrosjon.

Anm. 4: For nedre fremre vingefester(LF) merket med "\*" anbefales at også selve innfestningen kontrolleres ved hjelp av fluoriserende penetrerende væske hvor underlagsskiven ligger an mot godset.

Denne LDP forskriver ikke kontroll av selve innfestningen. Dette skal imidlertid utføres i henhold til andre LDP'er, samt meddelelser fra fabrikanten.

2. Sett inn hver bolt, mutter og omliggende deler med MIL-C-16173 Grade 2 preserveringsmiddel ved montering etter utført kontroll.

forts;  
15.1.86

MERKI

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.

13/86

forts;

3. Foreta kontroll og evt. etterjustering innfestningenes tilstrammingskraft.
4. Fyll MIL-C-16173 Grade 2 preserveringsmiddel i smørenippelen på hver "barrel nut" hvor slike finnes.

Anm.: Dersom deler må skiftes ut som følge av dette luftdyktighetspåbud skal disse sendes Luftfartsverket, Avd. for luftfartsinsp. Hver dels gangtid, plassering samt flyets registreringsmerke skal vedlegges.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen fem år etter aller første gangs utstedelse av luftdyktighetsbevis eller 15.3.86; det som kommer sist. Deretter gjentatte kontroller med fem års mellomrom.

Pkt. 3: Innen 150 timers gangtid etter utførelse av pkt. 1.

Pkt. 4: Ved utførelse av pkt. 3, og deretter gjentatt en gang hvert år.

Referanse:

FAA AD 85-22-05



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for luftfartsinspeksjon  
Postboks 1B, 1330 Oslo lufthavn

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

### 4/86 UTSKIFTNING AV SIDERUTER

#### Påbudet gjelder:

Beech 65-88 med serienr. LP-1 t.o.m. LP-26, LP-28, samt LP-30 t.o.m. LP-47  
65-90  
65-A90  
B90 og C90 med serienr. LJ-1 t.o.m. LJ-680  
E90 med serienr. LW-1 t.o.m. LW-178  
100 og A100 med serienr. B-1 t.o.m. B-226  
B100 med serienr. BE-1 t.o.m. BE-8

hvor ikke alle sideruter i støpt plexiglass (acryl) ennå er blitt utskiftet med nye, framstilt ved strekkforming.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i kabinrutene, med påfølgende dekompressjon, skal følgende utføres:

1. Kontroller rutene visuelt i henhold til Beech Service Bulletin 2011.  
Ruter som viser tegn til sprekker, småsår, belastningsmatthet eller skraper skiftes ut med nye strekkformede før første flyging.
2. Skift ut alle støpte ruter og sett inn følgende typer:

RUTE	DELNR.
Oval, baggage area	50-440014-837 eller -838
Cockpit, side, standard	50-420066-317 eller -318
Cockpit, side, oversize	50-420066-353 eller -354
Round cabin	50-420013-1053

Anm. 1: Angi plassering av hver installasjon av ny type rute i fartøyjournalen sammen med tilsvarende tidligere utskiftninger.

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

3. Pkt. 1 og 2 i denne LDP kan sløyfes dersom flyet opereres uten trykk i kabinen, med følgende begrensninger:

a) Lås "TEST/DUMP SWITCH" i "DUMP" stilling.

forts;  
15.1.86

**MERK!**

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

4/86  
forts;

- b) Fest et skilt med følgende tekst (minst 5 mm høye bokstaver) på kontrollpanelet ved betjeningsorganene for trykkabinen.
- c) Legg ved en kopi av denne LDP i "limitations section" i flygehandboken.

Anm. 3: Pkt. 3 i denne LDP kan utføres av flyets eier/bruker, som kvitterer for utførelse (LDP 4/86 pkt. 3) i flyets journaler.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 50 timers gangtid etter 15.1.86, og deretter gjentatte kontroller med 300 timers mellomrom.

Pkt. 2: Innen 31.12.86.

Pkt. 3: Innen 50 timers gangtid etter 15.1.86, dersom ikke pkt. 1 og velges utført.

Referanse:

FAA AD 85-01-01

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

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

## LUFFDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

### 17/86 MODIFIKASJON AV DRIVSTOFFVELGEKRANEN

#### Påbudet gjelder:

Beech Aircraft Corp:

Modell 23	med serienr M-2, M-4	til og med M-554
" A23	med serienr M-3, M-555	til og med M-900
" A23A	med serienr M-901	til og med M-1094
" A23-19	med serienr MB-1	til og med MB-288
" A23-24	med serienr MA-1	til og med MA-363
" A24	med serienr MA-364	til og med MA-368
" 19A	med serienr MB-289	til og med MB-460
" M19A	med serienr MB-461	til og med MB-480
" B19	med serienr MB-481	til og med MB-905
" B23	med serienr M-1095	til og med M-1284
" C23	med serienr M-1285	til og med M-2223
" A24R	med serienr MC-2	til og med MC-150
" B24R	med serienr MC-152	til og med MC-448
	MC-450, MC 451	
" C24R	med serienr MC-449, MC-452	til og med
	MC-688, MC-690	til og med
	MC-695	

#### Påbudet omfatter:

For å forhindre at drivstoffvelgeren av vanvare blir satt i stilling "off" skal en stoppanordning (delnr. 169-920041-9) monteres og merking utføres i henhold til Beechcraft Mandatory Service Bulletin nr. 2053, eller Beech Service Instructions nr. 1095, revisjon 1; eller senere revisjoner av disse.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 15.1.86.

#### Referanse:

FAA AD 85-05-02

## 188/86 KONTROLL AV VINGEINNFESTNING

Påbudet gjelder:

## Følgende Beech modeller:

65-90 og 65-A90; med serienr. LJ-68 til og med LJ-317  
 65-A90-1; alle serienr.  
 65-A90-2; " "  
 65-A90-3; " "  
 65-A90-4; " "  
 B90; " "  
 C90; " "  
 C90A; med serienr. LJ-1063 til og med LJ-1087, unntatt LJ-1085  
 E90; alle serienr.  
 100; " "  
 A100; " "  
 B100; " "

inkludert fly som er utstyrt med "spar reinforcing straps", installert i overenstemmelse med "supplemental" eller originalt typesertifikat.

Påbudet omfatter:

For å kunne oppdage mulig sprekkdannelse i "main spar lower cap", eller nærliggende struktur, skal følgende utføres:

1. Kontroller vingeinnfestningen, senterseksjonen og "outboard wing spar caps" ved hjelp av visuelle, "fluorescent penetrant" og "eddy current" undersøkelsesmetoder som spesifisert i Beech Structural Inspection and Repair Manual (BSIR Manual), delnr. 98-39006, revidert 20.12.84, eller senere revisjoner.

Anm.: Pkt. 1. Denne LDP tillates kun utført av personell som har fått spesialopplæring av Beech. Oversikt over godkjente vedlikeholdsinstanser kan fås ved henvendelse til Beech Aircraft Corporation.

2. Dersom sprekker oppdages skal defekte deler skiftes ut i henhold til BSIR Manual, eller annen anvisning fra Beech, før første flyging.

Anm.: Funn av sprekker skal dessuten rapporteres til:

LUFTFARTSVERKET  
 AVD. FOR LUFTFARTSINSPEKSJON  
 NORMKONTORET  
 POSTBOKS 18  
 1330 OSLO LUFTHAVN

Tid for utførelse:

Innen 200 timers gangtid etter at flyet har oppnådd en total gangtid på 5000 timer; dog ikke senere enn 25.9.87.

Anm.: Tid for utførelse kan justeres med inntil 10% slik at kontrollen sammenfaller med utførelse av LDP 3/86.

Referanse:

FAA AD 86-18-02

9.12.86

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)

BEECH - 29

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

## 189/86 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HØYDERORSTRIM

### Påbudet gjelder:

### Følgende Beech modeller:

MODELL	SERIENR.	REFERANSE TIL SERVICEMEDDELELSE
65-90, 65-A90, B90, C90, C90A; E90; F90; 200, B200; 200C, B200C;	LJ-1 t.o.m. LJ-1110 LW-1 t.o.m. LW-347 LA-2 t.o.m. LA-236 BB-2 t.o.m. BB-1217 BL-1 t.o.m. BL-112 og BL-124	Beechcraft Mandatory Service Instruction nr. 2028, Rev. II, datert November 1985
200CT, B200CT; 200T, B200T	BN-1 t.o.m. BN-4 BT-1 t.o.m. BT-30	
300	FA-1 t.o.m. FT-38 og FA-40 t.o.m. FA-50	
1900 1900C Airliner	UA-1 t.o.m. UA-3 UB-1 t.o.m. UB-44	
H90 (T-44A)	LL-1 t.o.m. LL-18 LL-20 t.o.m. LL-31 LL-33 t.o.m. LL-40 LL-42 t.o.m. LL-48 og LL-50 t.o.m. LL-61	Beech T-44A Service Instructions nr. T-44A-0058
A200 (C-12A) A200 (C-12C) A200CT (C-12D)	BD-1 t.o.m. BD-30; BC-1 t.o.m. BC-75 BP-1, BP-22, BP-24 t.o.m. BP-39; BP-40 og BP-45	Beech C-12 Service Instructions nr. C-12-0103
A200CT (RC-12D) A200CT (RC-12G) A200CT (FWC-12D) A200C (UC-12B)	GR-1 t.o.m. GR-13; FC-1 t.o.m. FC-3; BP-7 t.o.m. BP-11; BJ-1 t.o.m. BJ-66	
65-A90-1 (U-21A)	LM-1 t.o.m. LM-63, LM-65, LM-67 t.o.m. LM-69, LM-71 t.o.m. LM-107 og LM-112 t.o.m. LM-124;	Beech U-21 Service Instructions nr. U-21-0002
65-A90-1 (JU-21A) 65-A90-1 (U-21G) 65-A90-1 (RU-21A)	LM-64, LM-66, LM-70; LM-125 t.o.m. LM-141; LM-108 t.o.m. LM-111;	

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.

## LDP

65-A90-2 (RU-21B) LS-1 t.o.m. LS-3  
65-A90-3 (RU-21C) LT-1 og LT-2  
65-A90-4 (RU-21H) LU-1 t.o.m. LU-16

### Påbudet omfatter:

For å sikre at høyderorstrimmen fungerer tilfredsstillende skal følgende utføres:

#### 1. Foreta følgende kontroll:

a) Foreta funksjonsprøve av trimsystemet og merk av indikatorskalaen i henhold til Beech Service Bulletin nr. 2028 rev. II, datert nov. 1985, eller senere revisjoner.

b) For aktuelle fly av type 65-90, 65-90A, B90, C90, C90A og E90:

Merk støtstangen til trimroret i henhold til Beech Service Bulletin nr. 2028 rev. II, datert nov. 1985, eller senere revisjoner.

Anm.: Pkt. 1 i denne LDP er allerede utført av fabrikkens på følgende fly:

C90A med S/N LJ-1077 t.o.m. LJ-1110  
F90 med S/N LA-223 t.o.m. LA-236  
B200 med S/N BB-1193 t.o.m. BB-1217  
B200C med S/N BL-72 t.o.m. BL-112 og BL-124  
300 med S/N FA-1, FA-38 og FA-40 t.o.m. FA-50  
1900 med S/N UB-9 t.o.m. UB-44

c) Innfør "Elevator Trim System Preflight Check Procedure" vist i appendiks 1 i denne LDP, i "Limitations Section" av både Flight Manual og Pilot's Operating Handbook (der denne finnes) på følgende modeller:

65-90, 65-A90, B90, C90, C90A, E90, F90, 200/200C, 2001/200CT, B200T, B200CT, 300 og 1900/1900C.

2. Modifiser høyderorstrimmen i henhold til Beech Service Bulletin nr. 2028 rev. II, datert nov. 1985, eller senere revisjoner.

Anm.: De krav som er foreskrevet i pkt. 1 i denne LDP, bortfaller ved utførelse av pkt. 2.

### Tid for utførelse:

Pkt. 1.: Innen 25 timers gangtid etter 9.12.86.

Pkt. 2.: Innen 1.3.87.

### Referanse:

FAA AD 86-20-03

## APPENDIKS 1

## OPERATING LIMITATION:

The Elevator Trim System Preflight Check procedure, as defined below, must be conducted prior to each flight.

To verify that the elevator trim cable is not fouled or disengaged from the cable drum the following Elevator Trim System Preflight Check is required prior to each flight of the Beech Models 65-90, 65-A90, B90, C90, C90A, E90, F90, 200, B200, 200C, B200C, 200CT, B200CT, 200T, B200T, 300, 1900 and 1900C airplanes:

## COCKPIT

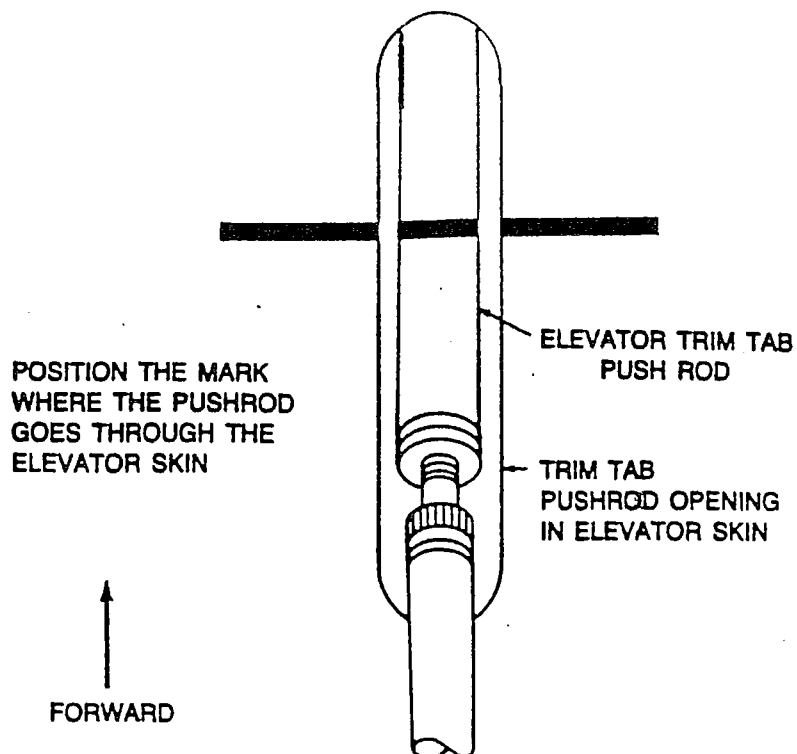
1. Control Locks - REMOVE
2. Elevator Trim:
  - a. All airplanes except 1900/1900C - SET TO "0" UNITS
  - b. 1900/1900C airplanes - SET TWO UNITS NOSE UP

## CAUTION

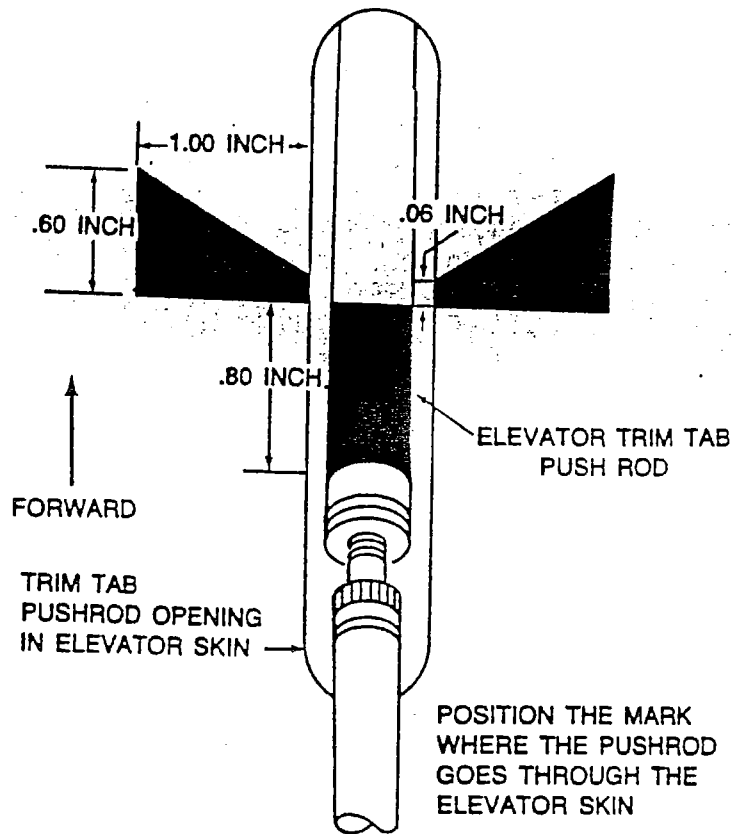
The elevator trim system must not be forced past the limits which are indicated on the elevator trim indicator scale either manually (except Model 300) or by action of the autopilot (except Model 300).

## TAIL SECTION

1. Elevator Trim Tab
  - a. VERIFY "0" (NEUTRAL) POSITION
    1. On Model 65-90, 65-A90, B90, C90, C90A and E90 airplanes, the elevator trim tab "0" (neutral) position is determined by observing that the alignment marks on the elevator trim tab pushrods align with the alignment marks on the elevator (See Figure 1 or 2 below), when the elevator is resting against the downstops.



Pushrod Marking (Temporary)  
Figure 1



Pushrod Marking (Permanent)  
Figure 2

2. On F90, 200 Series, 300 and 1900/1900C airplanes, the elevator trim tab "0" (neutral) position is determined by observing that the trailing edge of the elevator trim tab aligns with the trailing edge of the elevator, when the elevator is resting against the downstops

WARNING

The above Preflight Inspection check must be repeated prior to take-off if the elevator trim is allowed to reach limit travel at any time prior to take-off as a result of MANUAL, ELECTRICAL (except Model 300) OR AUTOPILOT (except Model 300) OPERATION of the trim system.



## 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.

### 14/87 KONTROLL OG SIKRING AV STABILISATORHENGSLER

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beech modeller og serienumre:

MODELL	SERIENR.
A23-19, 19A, M19A og B19	MB-1 t.o.m. MB-520
B19 Sport 150	MB-521 t.o.m. MB-905
23, A23, A23A, B23, C23	M-1 t.o.m. M-1361
C23 Sundowner 180	M-1362 t.o.m. M-2156, M-2158 t.o.m. M-2392
A23-24, A24	MA-1 t.o.m. MA-368
A24R	MC-2 t.o.m. MC-95
A24R, B24R, C24R Sierra 200	MC-96 t.o.m. MC-795

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at innfestningen av hengslebrakettene i stabilisatoren svikter, og dermed forårsaker tap av kontroll om flyets tverrakse; skal følgende utføres:

1. Foreta visuell kontroll av brakettfestene i henhold til "ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS" i Beech Service Bulletin nr. 2182, datert februar 1987, eller senere revisjoner.
2. Skift ut alle fester som er løse eller viser tegn til å svikte, i henhold til ovennevnte Service Bulletin.

#### Tid for utførelse:

Før første flyging, etter 20.6.87. Deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom. (25 timers mellomrom for fly som er godkjent for snittflyging)

#### Referanse:

FAA AD 87-02-08

20.6.87

**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.

## 15/87 KONTROLL AV HENGSELSBRAKETT

Påbudet gjelder:

Beech 99, 99A, A99A, B99 og C99; med serienr. U-1 t.o.m. U-240  
" 100 og A100; " " B-1 " B-247  
" B100; " " BE-1 " BE-137

Påbudet omfatter:

For å sikre integriteten av høyderorets hengsling til haleflaten, skal følgende utføres:

1. Foreta visuell kontroll av hvert ytre hengsel, på følgende måte:
  - a) Hold høyderoret fast i bakkanten.
  - b) Beveg samtidig høyderorets forkant opp og ned. Se etter om dette forårsaker bevegelse i "elevator hinge bearing bracket".
2. Skift ut hengselets festenagler med bolter i samsvar med Beech Service Bulletin nr. 2132, revisjon av desember 1986, eller senere revisjoner

Tid for utførelse:

Pkt. 1: For Beech 99 modellene: Innen 1000 timers total gangtid oppnås, eller innen 100 timers gangtid; det som kommer sist.

For Beech 100 modellene: Innen 150 timers gangtid, etter 20.6.87.

Pkt. 2: Før første flyging dersom kontroll i.h.t pkt. 1 i denne LDP avdekker bevegelse i "elevator hinge bearing bracket".

I alle tilfelle skal utskiftning skje innen 600 timers gangtid etter at 1000 timers total gangtid er oppnådd.

Referanse:

FAA AD 87-03-06 R1

## 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.

### 24/87 INSPEKSJON AV VINGEPANEL

Erstattet og opphevet av LDP 20/88

### 127A/87 KONTROLL AV NESELEGGSGAFFEL

Påbudet gjelder:

Beech 65, 65-80, A65, A65-8200, 70, 65-A80, 65-A80-8800, 65-B80, 65-88, 65-90, 65-A90, 65-A90-1, 65-A90-2, 65-A90-3, 65-A90-4, B90, C90, C90A, E90, H90, F90, 100, A100, B100, 99, 99A, A99A, B99, C99, 200, 200C, 200CT, 200T, A200, A200C, A200CT, B200, B200C, B200CT, B200T, 300, 1900 og 1900C; alle serinummer.

Påbudet omfatter:

Foreta sprekkekontroll av neseleggsgaffelen i henhold til Beech Service Bulletin nr. 2102 Revisjon 2, eller senere revisjoner. (Se fig. 1 og 2 på baksiden)  
Skift ut defekte deler etter de kriterier som er angitt i denne SB.

Tid for utførelse:

Beech 65-, 70-, 80-, 99-, og 1990-serien:  
Innen 200 timers gangtid etter 9.12.87; og deretter gjentatte kontroller med 100 timers mellomrom.

Beech 90-, 100-, 200- og 300-serien:  
Innen 200 timers gangtid etter 9.12.87; og deretter gjentatte kontroller med 150 timers mellomrom.

Referanse:

FAA AD 87-22-01 (Correction)

22.10.88

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

127A/87

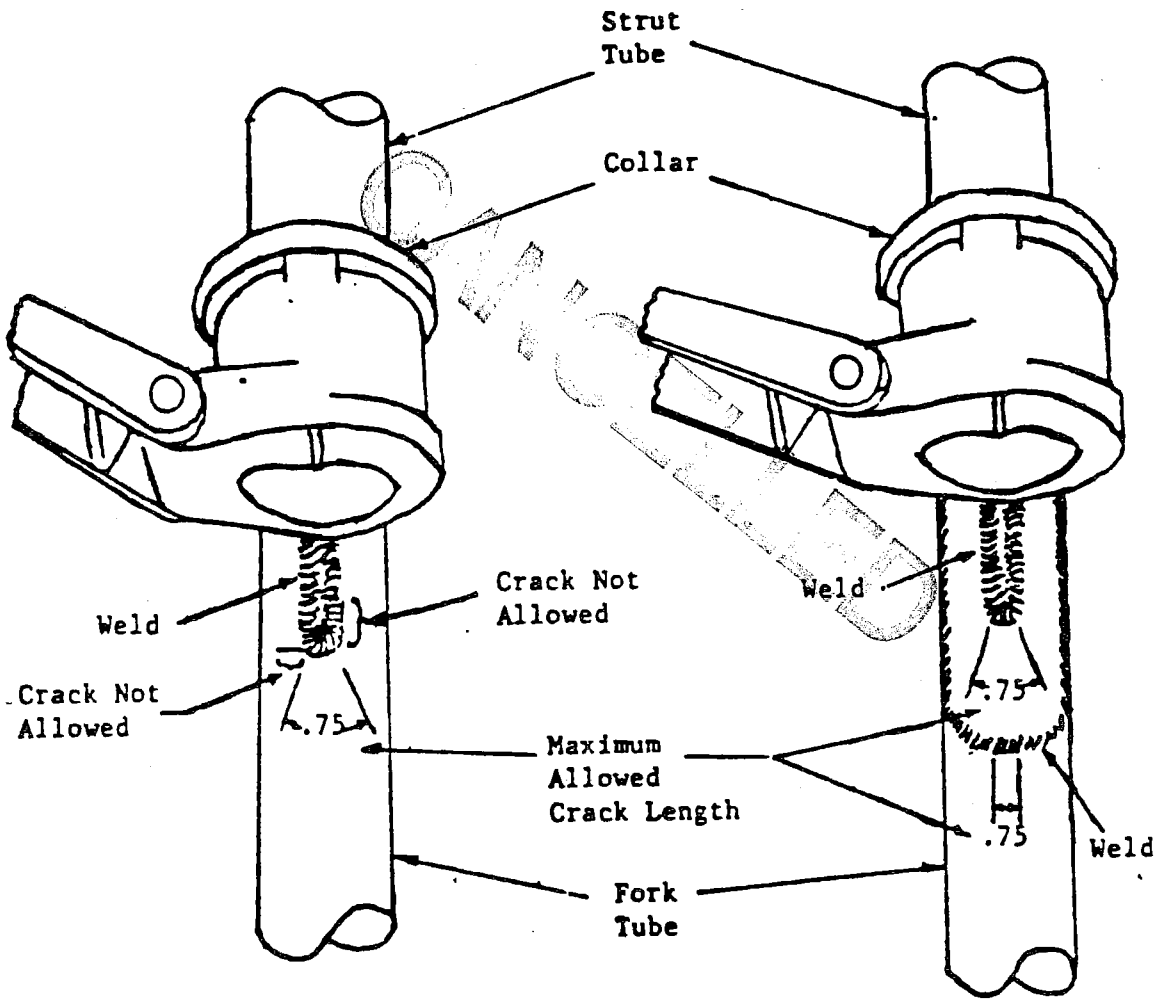


FIGURE 1

FIGURE 2

Left Side Views of Nosegear Fork Assembly  
Two Configurations Currently in Use

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

BEECH - 32

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

### 10/88 KONTROLL OG MODIFIKASJON AV HØYDERØRSTRIM

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beech modeller:

MODELL	SERIENR.	REFERANSE TIL SERVICEMEDDELELSE
65-A90, B90, C90, C90A; E90; F90; 200, B200;	LJ-114 t.om. LJ-1139  LW-1 t.o.m. LW-347 LA-2 t.o.m. LA-236 BB-2; BB-6 t.o.m. BB-1211; BB-1213 t.o.m. BB-1253; BB-1255 t.o.m. BB-1261; BB-1263 t.o.m. BB-1267	Beechcraft Mandatory Service Instruction nr. 2028, Rev. III, datert feb. 1987
200C, B200C;	BL-1 t.o.m. BL-112 og BL-124 t.o.m. BL-127	
200CT, B200CT; 200T, B200T	BN-1 t.o.m. BN-4 BT-1 t.o.m. BT-31	
300	FA-1 t.o.m. FT-38 og FA-40 t.o.m. FA-50	
1900 1900C Airliner	UA-1 t.o.m. UA-3 UB-1 t.o.m. UB-62	
H90 (T-44A)	LL-1 t.o.m. LL-18 LL-20 t.o.m. LL-31 LL-33 t.o.m. LL-40 LL-42 t.o.m. LL-48 og LL-50 t.o.m. LL-61	Beech T-44A Service Instructions nr. T-44A-0058 Rev. 1
A200 (C-12A) A200 (C-12C) A200CT (C-12D)	BD-1 t.o.m. BD-30; BC-1 t.o.m. BC-75; BP-1, BP-22, BP-24 t.o.m. BP-39; BP-40 og BP-45	Beech C-12 Service Instructions nr. C-12-0103 Rev. 1
A200CT (RC-12D) A200CT (RC-12G) A200CT (FWC-12D) A200C (UC-12B) A200CT (C-12D) A200CT (C-12F) B200C (C-12F)	GR-1 t.o.m. GR-13; FC-1 t.o.m. FC-3; BP-7 t.o.m. BP-11; BJ-1 t.o.m. BJ-66 BP-46 t.o.m. BP-51 BP-52 t.o.m. BP-63 BL-73 t.o.m. BL-112 og BL-118 t.o.m. BL-123	Beech C-12 Service Instructions No. C-12-0112

forts;  
15.7.88

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

110/88

forts: 65-A90-1 (U-21A) LM-1 t.o.m. LM-63, Beech U-21 Service  
LM-65, LM-67 t.o.m. Instructions nr.  
LM-69, LM-71 t.o.m. U-21-0002 Rev. 1  
LM-107 og LM-112  
t.o.m. LM-124;  
65-A90-1 (JU-21A) LM-64, LM-66, LM-70;  
65-A90-1 (U-21G) LM-125 t.o.m. LM-141;  
65-A90-1 (RU-21A) LM-108 t.o.m. LM-111;  
65-A90-2 (RU-21B) LS-1 t.o.m. LS-3  
65-A90-3 (RU-21C) LT-1 og LT-2  
65-A90-4 (RU-21H) LU-1 t.o.m. LU-16

Påbudet omfatter:

For å sikre at høyderorstrimmen fungerer tilfredsstillende skal modifikasjoner utføres i henhold til Beech Service Bulletin nr. 2028 Rev. III, datert feb. 1987, eller senere revisjoner.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 89/86.

Tid for utførelse:

Innen 30 dager etter 15.7.88; dersom ikke allerede utført.

Referanse:

FAA AD 87-04-24

15.7.88

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

## 120/88 KONTROLL AV VINGEPANEL

*konservert av LDP 4/6/89*

### Påbudet gjelder:

Beech 200, B200	serienr.: BB-2 til og med BB-1200, unntatt : BB-627, BB-647, BB-665, BB-798, BB-823, BB-1158 og BB-1167.
200C, B200C	serienr.: BL-7 til og med BL-93, unntatt : BL-67, BL-72, BL-86, BL-87, BL-90, BL-91 og BL-92, og serienr.: BL-124 til og med BL-127.
200CT, B200CT	serienr.: BN-1 til og med BN-4.
200T, B200T	serienr.: BT-18 til og med BT-30, unntatt : BT-19.
A200CT	serienr.: BP-1, BP-7 til og med BP-11, BP-22, BP-24 til og med BP-45, GR-1 til og med GR-13, FC-1 til og med FC-3.
A200C	serienr.: BA-1 til og med BJ-66.
300	serienr.: FA-1 til og med FA-19, unntatt : FA-17.

Anm. Ovennevnte paneler kan være installert originalt eller som reservedel.

### Påbudet omfatter:

For å sikre fortsatt strukturell integritet i "Fuel Bay Upper Skin Panel" skal tiltak utføres i henhold til instruksjoner gitt i Beech Service Bulletin nr. 2040, revisjon 1, eller senere revisjoner.

### Tid for utførelse:

Innen 75 flytimer etter 30.8.88, dog ikke senere enn 1.1.89; dersom ikke allerede utført i henhold til LDP 24/87.

Deretter gjentatte kontroller med intervall ikke overstigende 300 flytimer eller 6 måneder; det som kommer først.

Anm. Denne LDP erstatter og opphever LDP 24/87.

### Referanse:

FAA AD 87-17-05 R1

30.8.88

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

## |21/88 KONTROLL AV VINGEINNFASTNING

Påbudet gjelder:

MODELL	SERIENUMMER
Beech 65, A65, A65-8200	L-1, L-2, L-6, LF-7, LF-8 og LC-1 til og med LC-335
70	LB-1 til og med LB-35
65-80, 65-A80, 65-A80-8800, 65-B80	LD-1 til og med LD-511
65-88	LP-1 til og med LP-47
65-90, 65-A90, B90, C90	LJ-1 til og med LJ-1087 Unntatt LJ-1085
E90	LW-1 til og med LW-347
99, 99A, A99A, B99	U-1 til og med U164 Unntatt U-50
100, A100	B-1 til og med B-247
B100	BE-2 til og med BE-137

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig svikt i vingens "lower forward spar attachment" skal "Inconel" mutre inspiseres i henhold til instruksjoner gitt i Beech Service Bulletin nr. 2248, datert Februar 1988 eller senere revisjoner.

Tid for utførelse:

Før neste flyging etter 30.8.88.

Referanse:

FAA AD 88-04-07



## 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.

### 147/88 KONTROLL AV VINGEINNFESTNING

Påbudet gjelder:

*kansellert av LDP 08/90*

Følgende Beech modeller:

65-90 og 65-A90; med serienr. LJ-68 til og med LJ-317  
65-A90-1; alle serienr.  
65-A90-2; " "  
65-A90-3; " "  
65-A90-4; " "  
B90; " "  
C90; " "  
C90A; med serienr. LJ-1063 til og med LJ-1087, unntatt LJ-1085  
E90; alle serienr.  
100; " "  
A100; " "  
B100; " "

Påbudet omfatter:

For å kunne oppdage mulig sprekkdannelse i "main spar lower cap", eller nærliggende struktur, skal følgende utføres:

1. Kontroller vingeinnfestningen, senterseksjonen og "outboard wing spar caps" ved hjelp av visuelle, "fluorescent penetrant" og "eddy current" undersøkelsesmetoder som spesifisert i Beech Structural Inspection and Repair Manual (SIRM), delnr. 98-39006, revisjon A4 datert 1.5.85, eller senere revisjoner.

Anm.: Pkt. 1 i denne LDP tillates kun utført av personell som har fått spesialopplæring av Beech. Oversikt over godkjente vedlikeholdsinstanser kan fås ved henvendelse til Beech Aircraft Corporation. Beech tilbyr forøvrig to dagers gratis opplæring for personell som behersker "eddy current" - metoden.

2. Ved utførelse av pkt.1 i denne LDP skal også eventuelle "reinforcing straps" som er installert i samsvar med FAA STC SA1178CE eller SA1583CE, kontrolleres for stramming og tilstand i henhold til Aviadesign Engineering Order E.O. B-8001, Issue 3, datert 30.5.85. Korrigjer evt. feil før første flyging.
3. Dersom sprekker oppdages skal defekte deler repareres ellerskiftes ut i henhold til SIRM, eller annen anvisning fra Beech, før første flyging.

forts:

22.10.88

147/88

forts: 4. Rapportert resultatet fra utførelse av pkt. 1 og evt. 2 i denne LDP på vedlagte skjema til:

LUFTFARTSVERKET  
AVD. FOR LUFTFARTSINSPEKSJON  
NORMKONTORET  
POSTBOKS 18  
1330 OSLO LUFTHAVN

5. Dersom Beech Wing Modification Kit nr. 90-4077-1S er utført opphører pkt. 1. og 2 i denne LDP.

Anm.: Denne LDP opphever og erstatter LDP 88/86

Tid for utførelse:

1. Dersom ikke tidligere utført i henhold til LDP 88/86; innen 200 timers gangtid etter 22.10.88 eller innen 3000 timers total gangtid oppnås. Deretter gjentatte kontroller med 1000 timers mellomrom.
2. Dersom pkt. 2 er utført kan intervallet for de gjentatte kontroller angitt ovenfor utvides fra 1000 til 3000 timer.
4. Senest 1 uke etter utførelse av pkt. 1 og 2.

Anm.: Tid for utførelse kan justeres med inntil 10% slik at kontrollen sammenfaller med utførelse av LDP 3/86.

Referanse:

FAA AD 87-23-09

REPORTING FORM

Airplane Model No. \_\_\_\_\_

Airplane Serial No. \_\_\_\_\_

Date of inspection per this AD \_\_\_\_\_

Airframe total hours time-in-service \_\_\_\_\_

Were any fatigue cracks found? No \_\_\_\_\_ Yes \_\_\_\_\_

If "Yes" was checked above, complete the following:

Location of crack \_\_\_\_\_

Was crack removable by reaming or grinding? No \_\_\_\_\_ Yes \_\_\_\_\_

Additional Comments \_\_\_\_\_

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

BEECH - 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.

### 49/88 STOPPBOLTER - HØYDEROR

#### Påbudet gjelder:

Beech:

MODELL	SERIENUMMER
99	U-1 t.o.m. U-151.
100 og A100	B-1 t.o.m. B-177.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at høyderorsutslaget blir begrenset skal Beech Service Instruction 0618-152, eller senere revisjoner av denne, utføres.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 20/72.

#### Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 22.10.88, dersom ikke allerede utført.

#### Referanse:

FAA AD 74-16-03

22.10.88

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

## 152/88 UTSKIFTING AV BENSINPUMPE

Påbudet gjelder:

Beech, følgende modeller og serienumre:

MODELL	SERIENUMMER
A23-24 og A24	MA-1 t.o.m. MA-368.
A24R	MC-2 t.o.m. MC-95.
A24R, B24R og C24R	MC-96 t.o.m. MC-795.

Påbudet omfatter:

For å unngå at drivstofftilførselen blir blokkert p.g.a. brukne "Vanes" i den elektriske "Fuel Boost Pump" skal følgende tiltak utføres:

1. På fly med 14 volts elektrisk anlegg skal den eksisterende "Fuel Boost Pump" skiftes ut med Beech P/N 1816-00-1 pumpe i samsvar med instruksjoner gitt i Beech Service Bulletin (MSB) No. 2217, datert Februar 1988, eller senere revisjoner av denne.
2. På fly med 28 volts elektrisk anlegg skal den eksisterende "Fuel Boost Pump" skiftes ut med Beech P/N 1817-00-1 pumpe i samsvar med instruksjoner gitt i Beech Service Bulletin (MSB) No. 2217, datert Februar 1988, eller senere revisjoner av denne.

Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 100 flytimer etter 15.11.88.

Referanse:

FAA AD 88-10-01

LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for luftfartsinspeksjon  
Postboks 1B, 1330 Oslo lufthavn

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

### 16/89    UTSKIFTING AV VINGENES YTRE HOVEDBJELKER

#### Påbudet gjelder:

Beech modell 200 med serienr. BB-2 t.o.m. BB-161.

#### Påbudet omfatter:

For å unngå at vingenes ytre hovedbjelker svikter, skal følgende tiltak utføres:

Skift ut begge "Wing Main Outboard Spars" i samsvar med Beech Service Bulletin (SB) No. 2240, datert Februar 1988, eller senere revisjoner av denne.

Anm.: Bare venstre "Wing Main Spar" behøver byttes på fly med serienr. BB-149 t.o.m. BB-161.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført i henhold til Beech SB No. 2240, datert Februar 1988, eller Beech Letter No. 52-83-0030, datert 20.1.83, eller Beech Letter No. 52-85-0049, datert 17.4.85:

Innen 200 driftstimer etter 15.3.89, eller før 10000 driftstimer er oppnådd, det som kommer sist.

#### Referanse:

FAA AD 89-02-03

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.

## 123/89 KONTROLL OG UTSKIFTING AV MAGNESIUMSBRAKETT PÅ HØYDERORET

Påbudet gjelder:

Følgende Beech-fly med braketter som er laget av magnesium:

MODELL:	SERIENR.:
35-33, 35-A33, 35-B33, 35C-33 og E33 35-C33A og E33A E33C	CD-1 t.o.m. CD-1234 CE-1 t.o.m. CE-289 CJ-1 t.o.m. CJ-25
35, 35R, A35, B35 og C35 D35, E35, F35, G35, H35, J35, K35, M35, N35, P35, S35, V35, V35-TC, V35A, V35A-TC	D-1 t.o.m. D-9068 D-15001 og 15002
36 95-55, 95-A55, 95-B55 95-B55A	E-1 t.o.m. E-184 TC-1 t.o.m. TC-1287
95-C55, 95-C55A, D55, D55A	TE-1 t.o.m. TE-767
56TC 95, B95, B95A, D95A, E95	TG-2 t.o.m. TG-83 TD-2 t.o.m. TD-721

Anm.: Påbudet gjelder også følgende militære modell-  
betegnelser: T34A, T34B og T42A.

Påbudet omfatter:

For å unngå svikt i høyderorenes magnesiumsbraketter skal Beech Service Bulletin nr. 2242 Rev. 1, datert August 1988, eller senere revisjoner utføres.

Skift ut braketter med sprekker før første flyging, med braketter som er laget av aluminium.

Tid for utførelse:

Innen 100 timers gangtid etter 10.5.89; og deretter gjentatte kontroller med 100 timers intervall.

Referanse:

FAA AD 89-05-02

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

BEECH - 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.

### |46A/89 KONTROLL AV VINGEPANEL

#### Påbudet gjelder:

Beech: Modell 200 og B200 ; serienr. BB-2 t.o.m BB-1362,  
200C og B200C ; serienr. BL-1 t.o.m BL-135,  
200CT og B200CT; serienr. BN-1 t.o.m BN-4,  
200T og B200T ; serienr. BT-1 t.o.m BT-33,  
300 ; serienr. FA-2 t.o.m FA-206 og  
FF-1 t.o.m FF-19.

Gjelder fly utstyrt med "Wing Fuel Bay Upper Skin Panels" fremstilt  
i limt "Honeycomb Sandwich" konstruksjon.

*Anm.: Ovennevnte paneler kan være installert originalt eller som  
reservedel.*

#### Påbudet omfatter:

For å sikre fortsatt strukturell integritet i "Fuel Bay Upper Skin  
Panel" skal følgende tiltak utføres:

1. Kontrollér flyets dokumentasjon, eller inspiser "Fuel Bay Upper  
Skin Panel" for å bringe på det rene om de er av limt "Honeycomb  
Sandwich" konstruksjon. Fly med serienr. BB-2 t.o.m BB-613, BT-1  
t.o.m BT-17, BT-19 og BL-1 t.o.m BL-6 ble produsert med en "Skin  
and Stringer" konstruksjon, og er ikke berørt av denne LDP dersom  
ikke panelene er skiftet ut med paneler av limt "Honeycomb Sand-  
wich" konstruksjon i ettertid.

2. Har flyet slike paneler skal følgende tiltak i samsvar med inst-  
ruksjoner gitt i Beech Service Bulletin nr. 2040, revisjon III,  
datert april 1990, eller senere revisjoner av denne utføres:

#### 2.1 VINGEPANELER MED BLINDNAGLER I DE SKYGGELAGTE OMRÅDER VIST I FIG. 2 I SB 2040:

Inspiser for delaminering ("debonding") innen 150 flytimer eller  
6 mnd., det som kommer først. Følgende tiltak skal utføres:

2.1.1 Vingepaneler tidligere reparert med Beech Kit. no. 101-4032-1S  
eller 101-4032-3S, og

2.1.2 det er delaminering; installér et godkjent erstatningspanel,  
| ref. pkt. 4. i denne LDP, før første flyging.

forts;  
08.10.90



46A/89

forts;

- 2.1.3 det ikke er delaminering skal blindnaglene forsegles på nytt i samsvar med instruksjoner gitt i Beech Kit No. 101-4048-1S for første flyging, og kontrolleres for delaminering innen 6 mnd., igjen innen de neste 12 mnd., og deretter med intervaller på 18 mndr. eller 600 flytimer, det som kommer først.

## 2.2 Vingepaneler ikke tidligere reparert, og

### 2.2.1 det er delaminering, enten:

Installér et godkjent erstatningspanel, ref. pkt. 4. i denne LDP, før første flyging,

eller

Installér en midlertidig utbedring, ref. Fig. 1 i Beech SB 1. 2040, revisjon III. Denne reparasjonen har en tidsbegrensing 12 mndr. Deretter skal et godkjent erstatningspanel, ref. pkt. 4. installeres.

### 2.2.2 det ikke er delaminering:

Blindnaglene forsegles på nytt før første flyging i henhold til instruksjoner gitt i Beech Kit No. 101-4048-1S, og kontrolleres for delaminering innen 6 mnd., igjen innen de neste 12 mnd. og deretter med intervaller på 18 mndr. eller 600 flytimer, det som kommer først.

## 3. LIMTE VINGEPANELER UTEN BLINDNAGLER I DE SKYGGELAGTE OMRÅDER VIST I FIG. 2 I SB 2040 UTFØR FØLGENDE:

Anm.: Følgende fly ble produsert med slike paneler:

B200; serienr. over BB-1238  
 B200C; serienr. over BL-127  
 B200CT; serienr. over BN-4  
 B200T; serienr. over BT-30  
 300; serienr. over FA-81, og alle FF-serienummer.

Inspiser for delaminering innen 600 timer, eller 18 mnd., det som kommer først, og

### 3.1 Det er delaminering, enten:

3.1.1 Installér et godkjent erstatningspanel, ref. pkt. 4. i denne LDP, før første flyging,

eller

3.1.2 Installér en midlertidig utbedring, ref. Fig. 1 i Beech SB No. 2040, revisjon III. Denne reparasjonen har en tidsbegrensing 12 mndr. Deretter skal et godkjent erstatningspanel, ref. pkt. 4. installeres.

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

|46A/89

forts; 3.2 Det ikke er delaminering:

Inspisér for delaminering med 18 mnd. intervaller.

4. Følgende erstatningspaneler er godkjente:

"Partial Replacement Skin Panel":

Beech Kit No. 101-4045-3S (LH), og

Beech Kit No. 101-4045-4S (RH).

Anm.: Disse paneler er limt, har "Nomex Honeycomb Core" og har ikke nagler.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 30 dager etter 08.10.90.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 20/88.

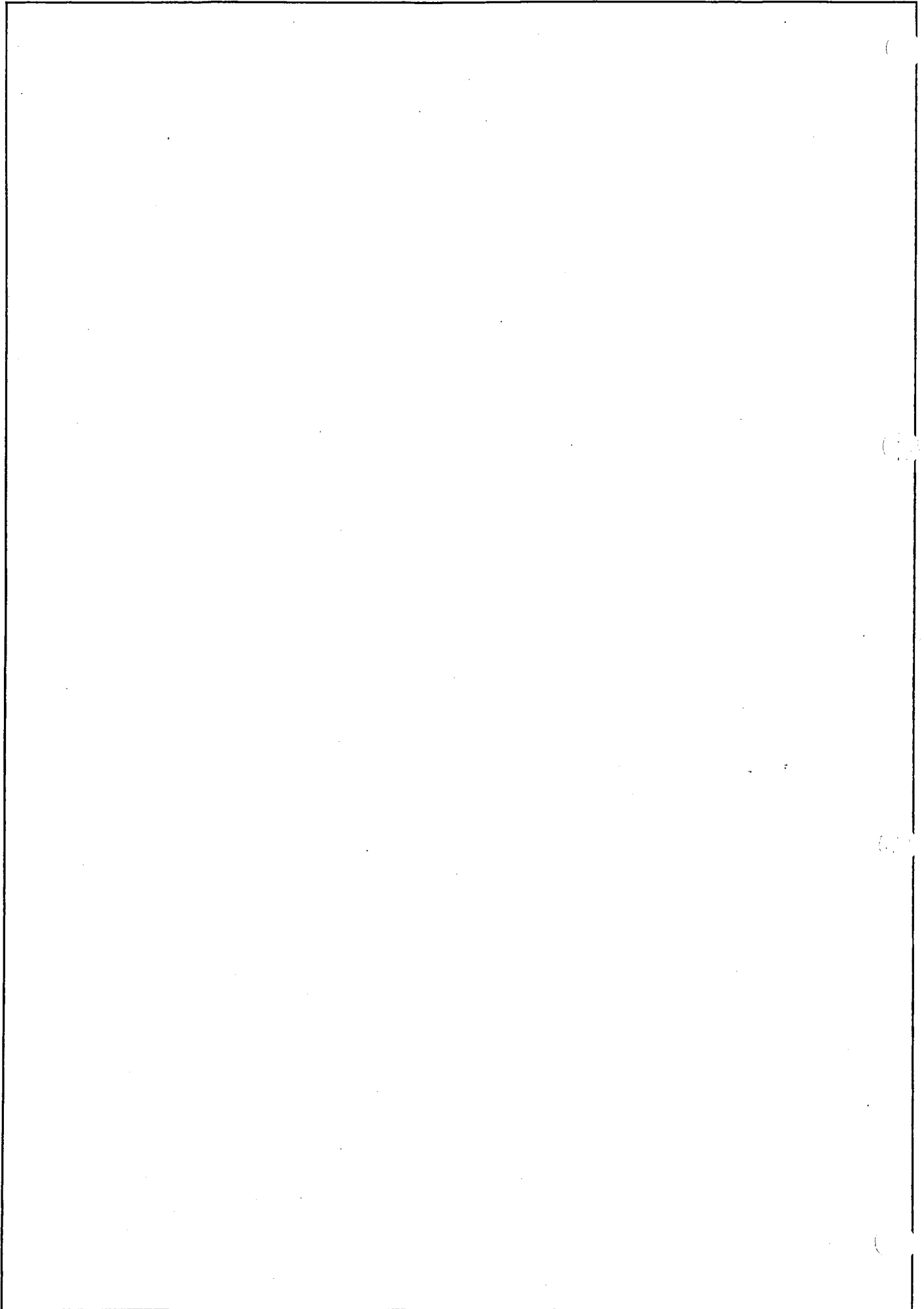
Referanse:

FAA AD 89-19-04 RI

08.10.90

**MERK!**

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



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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

### |008/90 BALANSERORSFLUTTER

#### Påbudet gjelder:

Beech: 90, 200 og 300; alle serienummer (S/N).

#### Påbudet omfatter:

For å unngå muligheten for balanserors "Flutter" skal følgende tiltak utføres:

1. Modell C90A ; S/N LJ-1132 t.o.m LJ-1167,  
B200 ; S/N BB-1246 t.o.m BB-1285, unntatt BB-1272,  
300 ; S/N FA-91 t.o.m FA-140, unntatt FA-120 og FA-128,  
A200CT; S/N BP-59 t.o.m BP-63,  
B200C ; S/N BP-64 t.o.m BP-66 og BV-1 t.o.m BV-8.

På de ovenfor nevnte fly skal hvert balanseror kontrolleres ved hjelp av "Tap" test i samsvar med instruksjoner gitt i Beech Service Bulletin (SB) No. 2256, datert November 1988.

- 1.1 Blir det under kontrollen funnet indikasjoner på at balanseror er fyllt med Scotch skum, skal dette fjernes før neste flyging.
2. Angående de øvrige berørte fly skal flyenes dokumentasjon gjennomgås for å bringe på det rene om balanseror av noen årsak er byttet ut etter 1.1.85. Dersom dette er tilfelle skal disse balanseror kontrolleres som beskrevet i ovenfor nevnte SB.

Anm.: Dersom det på fly i pkt. 2 ikke med sikkerhet kan fastslås om balanseror er byttet eller ikke, skal en "Tap Test" på hvert område mellom nagleradene langs de bakre 8" av balanserorshuden utføres. En blikk-aktig, hul lyd indikerer et akseptabelt område. En dump, tung lyd indikerer at Scotch skum er tilstede og skummet må fjernes.

- 2.1 Blir det under kontrollen funnet indikasjoner på at balanseror er fyllt med Scotch skum, skal dette fjernes før neste flyging.

#### Tid for utførelse:

Pkt. 1 og 2: Innen 100 flytimer etter 10.05.90.

Pkt. 1.1 og 2.1: Før første flyging.

#### Referanse:

FAA AD 89-22-14

10.05.90

#### MERK!

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

## |011/90 KONTROLL AV BALANSERORSSYSTEM

Påbudet gjelder:

Beech: A23-19, 19A, M19A og B19; serierr. MB-1 t.o.m MB-816,  
unntatt MB-814,  
23, A23, A23A, B23 og C23; serierr. M-1 t.o.m M-1879,  
unntatt M-1875,  
A23-24 og A24; serierr. MA-1 t.o.m MA 368,  
A24R; serierr. MC-2 t.o.m MC-150,  
B24R; serierr. MC-152 t.o.m MC-451,  
unntatt MC-311 og MC-449.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig separasjon av balanserorenes støtstenger skal følgende utføres i samsvar med Beech Service Bulletin (SB) No. 2198, datert April 1989:

1. Installér inspeksjonsåpninger i vingskinnet på undersiden av vingen.
2. Kontrollér endeleddene på balanserorenes støtstenger for korrosjon og fri bevegelse. Dersom stengene er luftdyktige skal lagrene i stengenes endeledd smøres.
3. Blir det funnet korrosjon, skal stengenes endeledd skiftes ut med nye ledd, P/N 169-380082-3, som spesifisert i ovenfor nevnte SB. Korrosjon kan oppdages ved at bevegelsen i endeleddene blir hemmet.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Pkt. 1 og 2: Innen 100 flytimer etter 10.05.90.

Pkt. 3: Før første flyging etter utførelse av denne LDP.

Referanse:

FAA AD 89-24-09

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

BEECH - 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.

### |017/90 KONTROLL AV VINGEINNFESTNING

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beech modeller:

65-90 og 65-A90; med serienr. LJ-1 til og med LJ-317.  
65-A90-1; alle serienr.  
65-A90-2; " "  
65-A90-3; " "  
65-A90-4; " "  
B90; " "  
C90; " "  
C90A; med serienr. LJ-1063 til og med LJ-1087, unntatt LJ-1085.  
E90; alle serienr.  
100; " "  
A100; " "  
B100; " "

#### Påbudet omfatter:

For å kunne oppdage mulig sprekkdannelse i "main spar lower cap", og nærliggende struktur, skal følgende utføres:

1. Kontroller undre, fremre, vingeinnfestning, senterseksjon og "out-board wing spar caps" i nærheten av vingeinnfestingen ved hjelp av visuelle, "fluorescent penetrant" og "eddy current" undersøkelsesmetoder som spesifisert i Beech Structural Inspection and Repair Manual (SIRM), delnr. 98-39006, revisjon A4 datert 1.5.87, eller senere revisjoner.

Arm.: Pkt. 1 i denne LDP tillates kun utført av personell som har fått spesialopplæring av Beech. Oversikt over godkjente vedlikeholdsinstanser kan fås ved henvendelse til Beech Aircraft Corporation. Beech tilbyr forøvrig to dagers gratis opplæring for personell som har tidligere erfaring i "eddy current" - metoden.

2. Ved utførelse av pkt.1 i denne LDP skal også eventuelle "reinforcing straps" som er installert i samsvar med FAA STC SA1178CE eller SA1583CE, kontrolleres for stramming og tilstand i henhold til Aviadesign Engineering Order E.O. B-8001, Issue 3, datert 30.5.85. Korrigjer evt. feil før første flyging.
3. Dersom sprekker oppdages skal defekte deler repareres eller skiftes ut i henhold til SIRM, eller annen anvisning fra Beech, før første flyging.

forts;  
10.05.90

**MERKI**

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

|017/90

forts;

4. Rapportert resultatet fra utførelse av pkt. 1 og evt. 2 i denne LDP på vedlagte skjema til:

LUFTFARTSVERKET  
AVD. FOR LUFTFARTSINSPEKSJON  
NORMKONTORET  
POSTBOKS 18  
1330 OSLO LUFTHAVN

5. Dersom Beech Wing Modification Kit nr. 90-4077-1S er utført opphører pkt. 1. og 2 i denne LDP.

Anm.: Denne LDP opphever og erstatter LDP 47/88, samt FAA AD 70-25-04.

Tid for utførelse:

1. Dersom ikke tidligere utført i henhold til LDP 88/86 eller LDP 47/88; innen 200 timers gangtid etter 22.10.88 eller innen 3000 timers total gangtid oppnås. Deretter gjentatte kontroller med 1000 timers mellomrom.
2. Dersom pkt. 2 er utført kan intervallet for de gjentatte kontroller angitt ovenfor utvides fra 1000 til 3000 timer.
4. Senest 1 uke etter utførelse av pkt. 1 og 2.

Anm.: Tid for utførelse kan justeres med inntil 10% slik at kontrollen sammenfaller med utførelse av LDP 3/86.

Referanse:

FAA AD 89-25-10

RAPPORTERINGSSKJEMA

FLYETS REGISTRERINGSBOKSTAVER: LN- \_\_\_\_\_

DATO FOR UTFØRELSE AV LDP 017/90: \_\_\_\_\_

FLYETS TOTALE GANGTID: \_\_\_\_\_

BLE UTMATTNINGSSPREKKER FUNNET? JA NEI (Stryk det som ikke passer)

STED FOR SPREKKFUNN: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

VAR DET MULIG Å BROTSJE ELLER SLIPE VEKK SPREKKENE ?

JA NEI (Stryk det som ikke passer)

YTTERLIGERE KOMMENTARER:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



## 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.

### |035/90 SPREKKONTROLL - VINGER

#### Påbudet gjelder:

Beech; følgende modeller og serienumre:

95, B95, B95A, D95A, E95 :	TD-1 t.o.m TD-721.
95-55, 95-A55, 95-B55 og 95-B55A :	TC-1 t.o.m TC-2456, unntatt TC-350.
95-C55, 95-C55A, D55, D55A, E55 og E55A :	TC-350 og TE-1 t.o.m TE-1201.
95-B55B (T42A) :	TF-1 t.o.m TF-70.
56TC, A56TC :	TG-1 t.o.m TG-94.
58, 58A :	TH-1 t.o.m. TH-1475.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at sprekker i fremre vingebjelkes "Carry-through Web Structure" utvikler seg slik at det er fare for separasjon av ving/skrog, skal følgende utføres:

1. Kontroller den gjennomgående "Web" struktur i samsvar med instruksjoner gitt i Beech Service Bulletin (SB) no. 2269, rev. 1, datert mars 1990, eller senere revisjoner av denne.
  - 1.1 Dersom sprekker ikke blir funnet skal kontrollen gjentas med et intervall på 500 flytimer.
  - 1.2 Dersom sprekker blir funnet i "Bend Radius":
    - 1.2.1 Dersom sprekken er mindre enn 57 mm (2.25") skal sprekken stopp-bores i samsvar med instruksjoner gitt i Beech SB No. 2269, rev. 1, og deretter kontrolleres med intervall på 200 flytimer.

*Anm. 1: Kun en stopp-boring på venstre, og en stopp-boring på høyre side av "Web" strukturen er tillatt.*
    - 1.2.2 Dersom sprekken er lengre enn 57 mm (2.25") men kortere enn 102 mm (4"), skal sprekken stopp-bores i samsvar med instruksjoner gitt i Beech SB No. 2269, rev. 1, og innen de neste 100 flytimer skal "Web" strukturen repareres med aktuelt Beech Kit, delnr. (P/N) 58-4008, som spesifisert i den ovenfor nevnte SB.

forts;  
11.06.90

#### MERK!

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

1035/90

forts;

1.2.3 Dersom sprekken er lengre enn 102 mm (4") skal "Web" strukturen repareres med aktuelt Beech Kit P/N 58-4008 som spesifisert i ovenfor nevnte SB før neste flyging.

1.3 I de tilfeller der det er sprekker i "Web" overflate i området rundt "Huckbolt" festemateriell:

1.3.1 Dersom sprekkenes lengde er mindre enn 25.4 mm (1") skal området kontrolleres for utvikling av sprekken med et intervall på 100 flytimer.

Kun en sprekke på høyre, og en sprekke på venstre side er akseptabelt under forutsetning av at ingen av sprekkenes overstiger 25.4 mm (1") lengde.

*Anm. 2: Disse sprekkenes skal ikke stopp-bores grunnet faren for å skade bakenforliggende struktur.*

1.3.2 Dersom noen sprekke er lenger enn 25.4 mm (1"), eller en sprekke sammenbinder to festehull, skal "Web" overflaten repareres med aktuelt Beech Kit P/N 58-4008 i samsvar med ovenfor nevnte SB innen 25 flytimer.

1.3.3 Dersom noen sprekke passerer gjennom to festehull og videre utover i en lengde på mer enn 12.7 mm (0.5"), skal "Web" overflaten repareres med aktuelt Beech Kit P/N 58-4008 i samsvar med ovenfor nevnte SB før neste flyging.

1.4 Dersom sprekker blir funnet på samme side av flyet på både fremre og bakre "Web" overflate eller bøyeradien, og en av sprekkenes er lenger enn 25.4 mm (1"), skal "Web" overflaten repareres med aktuelt Beech Kit P/N 58-4008 i samsvar med ovenfor nevnte SB før neste flyging.

*Anm. 3: Dersom en sprekke i skrogets hud rundt åpningen for undre, fremre, "Carry-through Fitting" blir oppdaget, kan det være nødvendig med en utvendig forsterkning.*

Følgende tiltak gjelder punktene 1.2.2, 1.3.2, 1.3.3 og 1.4:

Etter installasjon av aktuelt Beech Kit P/N 58-4008, skal området kontrolleres for sprekker med "Dye-penetrant" metode innen 1500 flytimer. Deretter skal området kontrolleres med intervaller på 500 flytimer.

Dersom sprekker blir funnet ved disse gjentatte kontroller, skal Luftfartsverket kontaktes på følgende adresse før neste flyging:

LUFTFARTSVERKET  
AVD. FOR LUFTFARTSINSPEKSJON  
POSTBOKS 18  
1330 OSLO LUFTHAVN

forts;  
11.06.90

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 42

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

|035/90

forts; Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 11.06.90, eller innen en total gangtid på 1500 flytimer er oppnådd, det som kommer sist.

Deretter til de tider som angitt i punktene i denne LDP.

Referanse:

FAA AD 90-08-14

|036/90 KONTROLL AV DRENERINGSSYSTEM

Påbudet gjelder:

Beech: 65-90, 65-A90, B90, C90 og C90A; serienr. LJ-1 t.o.m LJ-1222.

E90, F90, H90, 100, A100 og B100; alle serienumre.

200 og B200; serienr. BB-2 t.o.m BB-1344.

200C, B200C, 200CT, B200CT, 200T,  
B200T, A200, A200C og A200CT; alle serienumre.

300; serienr. FA-1 t.o.m FA-204 og  
FF-1 t.o.m FF-19.

Påbudet omfatter:

For å forhindre vannansamling i bakre del av skroget som kan fryse til is og låse eller hindre rorbevegelser, skal følgende tiltak, i samsvar med instruksjoner gitt i Beech Service Bulletin (SB) No. 2312, datert desember 1989, utføres:

1. Kontroller dreneringssystemet for bakre del av skroget.
- 1.2 Dersom dreneringssystemet er åpent og åpningene ikke er underdimensjonert, er ytterlige tiltak ikke nødvendige.
- 1.3 Dersom dreneringssystemet er blokkert eller delvis blokkert eller åpningene er underdimensjonerte, skal systemet renses og evt. underdimensjonerte åpninger gjøres større før første flyging.

forts;  
11.06.90

**MERK!**

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

1036/90  
forts;

Rapporter eventuelle defekter til:

Luftfartsverket  
avd. for luftfartsinspeksjon / LF2N,  
Postboks 18,  
1330 OSLO LUFTHAVN

Tid for utførelse:

Innen 100 flytimer etter 11.06.90.

Referanse:

FAA AD 90-08-17

11.06.90

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

BEECH-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.

### 91-044 KONTROLL AV STÅLSKIVE I SKULDERSTROPPENS "D" RING

#### Påbudet gjelder:

	<u>Modell</u>	<u>Serienummer</u>
Beech	F33A	CE-634 til og med CE-1536
	V35B	D-9862 til og med D-10403
	A36	E-825 til og med E-2578
	B36TC	EA-1 til og med EA-509
	95-B55, 95-B55A	TC-1947 til og med TC-2456
	E55, E55A	TE-1078 til og med TE-1201
	58, 58A	TH-733 til og med TH-1609
	58P, 58PA	TJ-3 til og med TJ-497
	58TC, 58TCA	TK-1 til og med TK-151

#### Påbudet omfatter:

For å hindre funksjonsfeil av forsetenes skulderstropp skal følgende tiltak utføres:

Kontroller stålskiven på "D" ringen av forsetenes skulderstropp i samsvar med Beech Service Bulletin (SB) Nr. 2394, datert desember 1990.

*Anm.: Dersom stålskiven ikke tilfredsstiller de krav som er stilt i Beech SB Nr. 2394, skal den byttes ut med P/N 100951X060YA før første flyging.*

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Senest 100 driftstimer etter 16.12.91.

#### Referanse:

FAA AD 91-18-19.

16.12.91

**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.

Konsellet av LDP 92-042 BEECH 49

## 91-045 INSPEKSJON OG MODIFIKASJON AV MOTORDEKSLER

Påbudet gjelder:

	<u>Model</u>	<u>Serienummer</u>
Beech	200 og B200	BB-2 og BB-6 til og med BB-1404
	200C og B200C	BL-1 til og med BL-72 og BL-124 til og med BL-137
	200CT og B200CT	BN-1 til og med BN-4
	200T og B200T	BT-1 til og med BT-33
	A100-1 (U-21J)	BB-3, BB-4 og BB-5
	A200 (C-12A)	BC-1 til og med BC-75
	A200 (C-12C)	BD-1 til og med BD-30
	A200C (UC-12B)	BJ-1 til og med BJ-66
	A200CT (C-12D)	BP-1, BP-22 og BP-24 til og med BP-51
	A200CT (FWC-12D)	BP-7 til og med BP-11
	A200CT (RC-12D)	GR-1 til og med GR-13
	A200CT (C-12F)	BP-52 til og med BP-71
	A200CT (RC-12G)	FC-1, FC-2 og FC-3
	A200CT (RC-12H)	GR-14 til og med GR-19
	B200C (C-12F)	BL-73 til og med BL-112 og BL-118 til og med BL-123
	B200C (UC-12F)	BU-1 til og med BU-10
	B200C (RC-12F)	BU-11 og BU-12
	B200C (UC-12M)	FC-1, FC-2 og FC-3
	B200C (RC-12M)	BV-11 og BV-12

Påbudet omfatter:

For å forhindre at bakre motordeksler løsner, skal dekslene inspiseres og modifiseres i samsvar med instruksjonen gitt i punkt 1 til og med 6 i Beech Mandatory Service Bulletin 2416, datert juli 1991.

*Anm.: Det er oppdaget at dørene for visse tidligere serienummer av modell 200 kan ha en annen konfigurasjon enn den som blir vist i Beech Mandatory Service Bulletin 2416, datert juli 1991. Disse kan identifiseres ved at det er mindre enn 2" fra kanten av døren til vulsten på den indre platen, målt der "camlock" er plassert. På denne type dører må modifikasjon SRV. 025 utføres før SB 2416. Beskrivelse av modifikasjon SRV. 025 kan fås ved henvendelse til fabrikanten eller til avdeling for Luftfartsinspeksjon.*

Tid for utførelse:

Innen 50 driftstimer etter 16.12.91.

Referanse:

FAA AD 91-18-11

LUFFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avg. 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

BEECH-44

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

### 91-047 KONTROLL AV DRENERINGSSYSTEM

BEECH 44  
Kansellert av LDP 92-043

#### Påbudet gjelder:

Beech: 65-90, 65-A90, 65-A90-1, 65-A90-2,  
65-A90-3, 65-A90-4, B90 og C90; alle serienummer.

C90A;

S/N LJ-1063 til og med LJ-1244.

E90, H90, 99, 99A, A99A, B99,  
C99, 100, A100 og B100;

alle serienummer.

#### Påbudet omfatter:

For å sikre korrekt drenering av siderorets trimror og forhindre de strukturelle skader og den uhalanserte tilstanden som kan oppstå på grunn av vannansamling og isdannelse, skal følgende tiltak utføres:

1. Foreta en inspeksjon av siderorets trimror og undersøk om drenering av fukt er i samsvar med instruksjonene gitt i Beech Service Bulletin (SB) Nr. 2365, datert januar 1991. Dersom mulighetene for korrekt drenering ikke er tilstede skal trimklaffen modifiseres i samsvar med forannevnte SB.

#### Tid for utførelse:

Før første flyging etter 16.12.91.

#### Referanse:

FAA AD 91-12-12.

16.12.91

## |91-048 KONTROLL AV "D" SIDEVINDUER I COCKPIT

Påbudet gjelder:

Beech: F90;	serienummer LA-2 til og med LA-236.
200 og B200;	serienummer BB-2 til og med BB-1212.
200C og B200C;	serienummer BL-1 til og med BL-72.
200CT og B200CT;	serienummer BN-1 til og med BN-4.
200T og B200T;	serienummer BT-1 til og med BT-30.
300;	serienummer FA-2 til og med FA-56.

Anm.1: Følgende vinduer er i termoformet akryl, og ikke berørt av denne LDP (delnummeret skal være merket på skilt festet på ruten):

<u>Modell</u>	<u>Delnummer</u>
F90, 200, 200C	101-420081-5 til og med
200CT, 200T, B200	101-420081-10;
B200C, B200CT og	50-420066-419,
B200T	50-420066-420,
	50-420066-437, eller
	50-420066-438.
300	101-420081-9 til og med
	101-420081-12.

Anm.2: Dersom en Beech 300 har et "D" sidevindu installert i samsvar med Beech Service Bulletin (SB) 2273, Rev. 1, datert april 1990, er vinduet fremstilt av termoformet akryl, og ikke berørt av denne LDP.

Påbudet omfatter:

For å forhindre sprekkdannelse og muligheter for "utblåsning" av sidevinduet i cockpit skal følgende utføres:

1. Undersøk hva slags type "D" vindu som er installert.
  - 1.1 Dersom et støpt "D" sidevindu i akryl er installert eller dersom vinduets materiale ikke kan identifiseres, skal vinduet undersøkes for sprekker, avskalling, krakelering (stress crazes), riper eller andre skader i henhold til Beech SB Nr. 2208, rev. 1, datert juli 1990.
  - 1.2 Dersom det blir funnet skader som overstiger grensene spesifisert i Beech SB Nr. 2208, rev. 1, datert juli 1990, skal vinduet byttes ut med et luftdyktig termoformet vindu før første flyging, dersom ikke unntatt i.h.t. pkt. 3 i denne LDP.
2. Dersom det ikke blir funnet skader som overstiger grensene spesifisert i Beech SB Nr. 2208, rev. 1, datert juli 1990, skal vinduet byttes ut med et luftdyktig termoformet vindu som angitt i punkt 2. under "Tid for utførelse" i denne LDP.



LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for luftfartsinspeksjon  
Postboks 18 1330 Oslo lufthavn

Telefon: Oslo (02) 59 33 40  
Tigr: CIVILAIR CSLO  
Telex: 77011 Idaln

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 45

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

- |91-048  
forts.:
3. Dersom termoformede akrylvinduer bestilt, men ikke tilgjengelig kan luftfartøyet opereres uten trykkabin inntil vinduer er installert, forutsatt at skiltene spesifisert på side 10 i Beech SB Nr. 2208, Rev. 1, datert juli 1990, er plassert slik at de klart kan ses fra pilotens seter.

### Tid for utførelse:

1. Innen 150 driftstimer etter 16.12.91.
- 1.1 Før første flyging etter utførelse av pkt. 1.
2. Innen 12 kalendermåneder etter 16.12.91.

### Referanse:

FAA AD 91-12-11.

16.12.91

**91-051 INSPEKSJON AV MOTOROPPHENG**Påbudet gjelder:

Beech: 95-C55, 95-C55A, D55, D55A, E55 og E55A, med serienummer:  
S/N TC350 og S/N TE-1 til og med TE-1201

58 og 58A, med serienummer:  
S/N TH-1 til og med TH 1610.

Påbudet omfatter:

For å hindre kraftige vibrasjoner og mulig separasjon av motorbukken, skal følgende tiltak utføres:

1. Foreta inspeksjon av motorbukken i samsvar med Beech Service Bulletin (SB) Nr.2362, revisjon 1, datert februar 1991.
  - 1.1 Dersom ingen sprekker blir funnet, gjentas inspeksjonen på hver motorbukk med intervaller ikke overstigende 100 driftstimer.
2. Dersom sprekker oppdages, skal den aktuelle motorbukken demonteres og en magnetpulvertest foretas i samsvar med Beech SB Nr. 2362, revisjon 1, datert februar 1991, for å fastsette lengden på sprekken.
  - 2.1 Dersom lengden på sprekken er 0.52 tommer eller mindre, skal motorbukken repareres og forsterkes ved å bruke Beech Kit 58-9007-1S i samsvar med instruksjonene gitt i Beech SB Nr. 2362, revisjon 1, datert februar 1991.
  - 2.2 Dersom lengden på sprekken er større enn 0.52 tommer, skal motorbukken byttes ut med P/N 96-910010-67 i samsvar med instruksjonene gitt i Beech SB Nr. 2362, revisjon 1, datert februar 1991.
3. Intervallinspeksjonene spesifisert under punkt 1.1 i denne LDP avsluttes dersom motorbukken er reparert og forsterket med Beech Kit 58-9007-1S eller dersom et motoroppheng som har P/N 96-910010-67 er installert.

Tid for utførelse:

1. Innen total gangtid på 600 driftstimer, eller innen 100 driftstimer etter 28.01.92; det som kommer først.
2. Før første flyging etter 28.01.92.

Referanse:

FAA AD 91-15-20.

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

### 92-012 MODIFIKASJON AV HØYDERORETS TRIMRORAKTUATOR

#### Påbudet gjelder:

Beech	Modell:	Serienummer:
	35-33, 35-A33, 35-B33 35-C33, E33, F33, G33	CD-1 til og med CD-981 og CD-983 til og med CD-1304
	35-C33A, E33A, F33A	CE-1 til og med CE-235, CE-249, CE-250, CE-256, CE-260, CE-264 til og med CE-268, og CE-270 til og CE-1565
	E33C, F33C	CJ-1 til og med CJ-179
	36, A36	E-1 til og med E-2103, E-2105 til og med E-2110
	A36TC, B36TC	EA-1 til og med EA-319, og EA-321 til og med EA-388
	T34C-1	GM-1 til og med GM-142
	34C	GP-1 til og med GP-50
	T-34C	GL-1 til og med GL-353
	45	G-3 til og med G-6
	A45	G-7 til og med G-156, G-257 til og med G-306, G-696 til og med G-845, CG-1 til og med CG-47 CG-58 til og med CG-60, CG-68, CG-73, CG-75, CG-78, CG-79, CG-105, CG-106, CG-108, CG-111 til og med CG-179, CG-200 til og med CG-223, CG-279 til og med CG-319
	D45	BG-1 til og med BG-423
	95	TD-2 til og med TD-302
	B95	TD-303 til og med TD-452

**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.

B95A	TD-453 til og med TD-533
D95A	TD-534 til og med TD-707
E95	TD-708 til og med TD-721
95-55	TC-1 til og med TC-190
95-A55	TC-191 til og med TC-349, TC-351 til og med TC-370, og TC-372 til og med TC-501
95-B55, 95-B55A	TC-371, TC-502 til og med TC-2456
95-C55	TC-350
95-C55A	TE-1 til og med TE-49, og TE-51 til og med TE-451
D55, D55A	TE-452 til og med TE-767
E55, E55A	TE-768 til og med TE-1201
56TC	TG-2 til og med TG-83
A56TC	TG-84 til og med TG-94
58, 58A	TH-1 til og med TH-1388, og TH-1390 til og med TH-1395
58P, 58PA	TJ-3 til og med TJ-435, og TJ-437 til og med TJ-443
58TC, 58TCA	TK-1 til og med TK-150

Påbudet omfatter:

For å forhindre kontrolltap av flyet på grunn av forbyttning av høyre og venstre høyderors trimroraktuator, skal Beech Service Bulletin nr. 2399, datert mars 1991, utføres.

Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

- Neste gang høyderorets trimror blir demontert, men ikke senere enn 12 måneder etter 03.03.92.

Referanse:

FAA AD 91-17-01.



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

BEECH - 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.

### 92-030 MODIFIKASJON AV AUTOPILOT/FLIGHT DIRECTOR LEDNINGSNETT

#### Påbudet gjelder:

Beech:	Modell:	Serienummer:
	B200	BB-1349 til og med BB-1409
	300	FA-205 til og med FA-217
	B300	FL-1 til og med FL-60
	B300C	FM-1 til og med FM-3
	1900C	UC-73, UC-139 og UC-147

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at piloten tar feil beslutninger som følge av uoppdagede, feilaktige informasjoner om luftfartøyets posisjon, eller uønskede bevegelser forårsaket av autopiloten, skal følgende tiltak utføres:

1. Modifiser luftfartøyets autopilot-/flight director ledningsnett i samsvar med instruksjonene gitt i Beech Service Bulletin (SB) No. 2423, datert desember 1991.
2. Modifiser "hardware" i Collins EFIS-85/86B (14) systemet, Collins DPU-85N Display Processor Unit og Collins MPU-85N Multifunction Processor Unit i samsvar med instruksjonene gitt i Collins SB DPU-85N-34-51 og SB MPU-85N-34-51, begge datert 06.06.91.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

1. Innen 50 flytimer etter 20.05.92.
2. Innen 6 kalendermåneder etter 20.05.92.

#### Referanse:

FAA AD 92-06-11.

20.05.92

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

---

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

LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Avd. for 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  
BEECH - 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.

### 92-043 KONTROLL AV DRENERINGSSYSTEM

#### Påbudet gjelder:

Beech: 65-90, 65-A90, 65-A90-1, 65-A90-2,  
65-A90-3, 65-A90-4, B90 og C90; alle serienummer.  
C90A; S/N LJ-1063 til og med  
LJ-1280.  
E90, H90, 99, 99A, A99A, B99,  
C99, 100, A100 og B100; alle serienummer.

#### Påbudet omfatter:

For å sikre korrekt drenering av siderorets trimror og forhindre de strukturelle skader og den ubalanserte tilstanden som kan oppstå på grunn av vannansamling og isdannelse, skal følgende tiltak utføres:

1. Foreta en inspeksjon av siderorets trimror og undersøk om drenering av fukt er i samsvar med instruksjonene gitt i Beech Service Bulletin (SB) Nr. 2365, revisjon 1, datert desember 1991. Dersom mulighetene for korrekt drenering ikke er tilstede skal trim-klaffen modifiseres i samsvar med forannevnte SB.

*Anm.: Denne LDP opphever og erstatter LDP 91-047.*

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Før første flyging etter 20.06.92.

#### Referanse:

FAA AD 92-07-05.

20.06.92

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

---

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



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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDRENVE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

### 92-047 INSPEKSJON OG MODIFIKASJON AV MOTORDEKSLER

#### Påbudet gjelder:

	<u>Model</u>	<u>Serienummer</u>
Beech	200 og B200 200C og B200C	BB-2 og BB-6 til og med BB-1404 BL-1 til og med BL-72 og BL-124 til og med BL-137
	200CT og B200CT	BN-1 til og med BN-4
	200T og B200T	BT-1 til og med BT-33
	A100-1 (U-21J)	BB-3, BB-4 og BB-5
	A200 (C-12A)	BC-1 til og med BC-75
	A200 (C-12C)	BD-1 til og med BD-30
	A200C (UC-12B)	BJ-1 til og med BJ-66
	A200CT (C-12D)	BP-1, BP-22 og BP-24 til og med BP-51
	A200CT (FWC-12D)	BP-7 til og med BP-11
	A200CT (RC-12D)	GR-1 til og med GR-13
	A200CT (C-12F)	BP-52 til og med BP-71
	A200CT (RC-12G)	FC-1, FC-2 og FC-3
	A200CT (RC-12H)	GR-14 til og med GR-19
	B200C (C-12F)	BL-73 til og med BL-112 og BL-118 til og med BL-123
	B200C (UC-12F)	BU-1 til og med BU-10
	B200C (RC-12F)	BU-11 og BU-12
	B200C (UC-12M)	FC-1, FC-2 og FC-3
	B200C (RC-12M)	BV-11 og BV-12

#### Påbudet omfatter:

1. For å forhindre at bakre motordeksler løsner, skal dekslene inspiseres og modifiseres i samsvar med instruksjonene gitt i punkt 1 til og med 6 i Beech Mandatory Service Bulletin 2416, revisjon 1, datert desember 1991.
2. Dersom bakre motordekslene på begge motornasellene er inspisert og modifisert i samsvar med Beech SB 2416, datert juli 1991 (som krevd i LDP 91-045) er ikke videre utførelse av denne LDP påkrevd.

*Anm.:* Konfigurasjonen på dørene hos visse tidligere serienummer av modell 200, gjorde utførelsen av Beech SB 2416 umulig. Service (SVR) 025 ble godkjent som en alternativ metode å utføre LDP 91-045

*Anm.:* Denne LDP opphever og erstatter LDP 91-045.

20.06.92

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

**Tid for utførelse:**

Dersom ikke allerede utført:

Innen 50 flytimer etter 20.06.92.

**Referanse:**

FAA AD 92-10-12

20.06.92

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE LUFT-  
FARTØY

BEECH - 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.

### 92-056 KONTROLL AV MOTORBUKKENS FESTEBOLTER TIL BRANNSKOTTET

#### Påbudet gjelder:

Beech:	Modell:	Serienummer:
	T-34C	GP-1 til og med GP-50, GL-1 til og med GL-353, og GM-2 til og med GM-98
	65-90, 65-A90, 65-A90-1, 65-A90-2, 65-A90-3, 65-A90-4, B90, C90, C90A, E90, F90, og H90	LJ-1 til og med LJ-1285, LW-1 til og med LW-347, LA-2 til og med LA-236, LM-1 til og med LM-141, LS-1, LS-2, LS-3, LT-1, LT-2, LU-1 til og med LU-15, og LL-1 til og med LL-61.
	99, 99A, A99A, B99 og C99	U-1 til og med U-239
	100, A100 og B100	B-1 til og med B-247, og BE-1 til og med BE-137
	200, 200C, 200CT, 200T A200, A100-1, A200CT, B200, B200C, B200CT og B200T	BB-2 til og med BB-1045, BC-1 til og med BC-75, BD-1 til og med BD-30, BJ-1 til og med BJ-66, BL-1 til og med BL-137, BN-1 til og med BN-4, BP-1 til og med BP-71, BT-1 til og med BT-33, BU-1 til og med BU-12, BV-1 til og med BV-12, FC-1, FC-2, FC-3, FE-1 til og med FE-9, FG-1 og FG-2
	300, 300C, B300 og B300C	FA-1 til og med FA-217, FF-1 til og med FF-19, FL-1 til og med FL-60, og FM-1

#### Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i motorbukkens festebolter til brannskottet ("truss-to-firewall" bolter), skal følgende tiltak utføres:

20.08.92

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

1. Demonter motorbukkens festebolter til brannskottet ("truss-to-firewall" bolter); bare en bolt om gangen til enhver tid. Undersøk om boltene er produsert av Dumont Aviation, som spesifisert på figur 2 i og i henhold til punkt 1 og 2 under ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS, Beech Service Bulletin (SB) Nr. 2432, datert februar 1992, eller senere revisjoner.
2. Bytt ut alle bolter som er produsert av Dumont Aviation og som er identifisert etter utførelse av punkt 1 i denne LDP, med nye som har delnummer (P/N) MS20006-20 /M/.

*Anm.: Korrosjonskontrollen av motorbukkens ("truss-to-firewall" bolter) og tilhørende "hardware", som er beskrevet i Beech SB Nr. 2432, datert februar 1992, eller senere revisjoner, er anbefalt men ikke påkrevd i denne LDP.*

### Tid for utførelse:

1. Innen 150 flytimer etter 20.08.92.
2. Innen første flyging etter utførelse av punkt 1.

### Referanse:

FAA AD 92-15-01.

20.08.92 (

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



## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTODREVNE LUFT-  
FARTØY  
BEECH - 51

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

### 92-075 MODIFIKASJON AV MOTORKONTROLLENE

#### Påbudet gjelder:

Beech modell:

58 og 58A  
58TC og 58TCA  
58P og 58PA

Serienummer:

TH-1389 og TH-1396 til og med TH-1662  
TK-147 og TK-151  
TJ-436 og TJ-444 til og med TJ-497

#### Påbudet omfatter:

For å hindre tap av motorens "throttle" kontroll på grunn av svikt i motorens "control support angle attachment clips", skal modifikasjon utføres i henhold til Beech Kit No. 58-5016-1 S, som beskrevet i Beech Service Bulletin No. 2439, datert mai 1992.

#### Tid for utførelse:

Dersom ikke allerede utført:

Innen 100 flytimer etter 01.01.93.

#### Referanse:

FAA AD 92-23-04.

01.01.93

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

---

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

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

BEECH - 52

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

### 93-027 UTSKIFTING AV BRENNSTOFFSYSTEMETS KRYSSFØDE-KONTROLL-VENTILER

#### Påbudet gjelder:

Beech 58 og 58A med serienummer TH-1488, TH-1600, TH-1613 t.o.m. TH-1635 og TH-1638 t.o.m. 1662.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre vanskelig operasjon av drivstoffvelgekranen på grunn av trykkdannelse i kryssføde-ledningene, skal eksisterende to kryssføde-kontroll-ventiler P/N 50-380170 byttes ut med nye i samsvar med Beech Service Bulletin No. 2454, datert mai 1992.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer etter 01.04.93.

#### Referanse:

FAA AD 93-01-23.

01.04.93

# 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  
Tlgr. : CIVILAIR OSLO  
Teleks : 71032 enfb n

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
BEECH - 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.

### 93-028 INSPEKSJON AV PILOT- OG COPILOTSTOLENS LÅSEPINNE

#### Påbudet gjelder:

Følgende Beech modeller:

#### Modell:

65-90, 65-A90,  
65-A90-1, 65-A90-2,  
65-A90-3, 65-A90-4,  
B90, C90, C90A, E90,  
F90 og H90

99, 99A, A99A, B99  
og C99

100, A100 og B100

200, 200C, 200CT,  
200T, A200, A100-1  
A200CT, B200, B200C,  
B200CT og B200T

1900, 1900C og 1900D

#### Serienummer:

LJ-1 til og med LJ-1311, LW-1  
til og med LW-347, LA-2 til og med  
LA-236, LM-1 til og med LM-141,  
LS-1, LS-2, LS-3, LT-1, LT-2,  
LU-1 til og med LU-15 og LL-1 til  
og med LL-61

U-1 til og med U-239

B-1 til og med B-247 og BE-1  
til og med BE-137

BB-2 til og med BB-1405, BC-1  
til og med BC-75, BD-1 til og med  
BD-30, BJ-1 til og med BJ-66,  
BL-1 til og med BL-137, BN-1  
til og med BN-4, BP-1 til og med  
BP-71, BT-1 til og med BT-33,  
BU-1 til og med BU-12, BV-1 til  
og med BV-12, FC-1, FC-2, FC-3,  
FE-1 til og med FE-9, FG-1, FG-2  
og GR-1 til og med GR-19

UA-1, UA-2, UA-3, UB-1 til og med  
UB-74, UC-1 til og med UC-174,  
UD-1 til og med UD-6 og UE-1 til  
og med UE-20

#### Påbudet omfatter:

For å hindre plutselige bevegelser av pilot- eller copilotstolen på grunn av feilfunksjon av stolens låsepinne, skal følgende tiltak utføres:

1. Utfør inspeksjon av stolene i samsvar med Beech Service Bulletin (SB) No. 2444, datert april 1992, revidert september 1992.
2. Dersom låsepinnen ikke er helt ute, eller er feiljustert, skal enheten modifiseres før videre flyging i samsvar med Beech SB No. 2444, datert april 1992, revidert september 1992.

01.04.93

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

**Tid for utførelse:**

Dersom ikke allerede utført:

Innen 150 flytimer etter 01.04.93.

**Referanse:**

FAA AD 92-27-10.

01.04.93

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  
  
BEECH - 54

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.

### 93-039 UTFØRELSE AV BEECH SERVICE BULLETIN No. 2496

#### Påbudet gjelder:

##### Modell:

##### Serienummer:

F33A

CE-1620, CE-1640, CE-1655, CE-1659, CE-1662,  
CE-1680, CE-1682 og CE-1693

A36

E-2563, E-2564, E-2575, E-2582, E-2599, E-2604,  
E-2614, E-2631, E-2633, E-2643, E-2645, E-2650,  
E-2660, E-2664, E-2673, E-2675, E-2680, E-2681,  
E-2688, E-2690, E-2693, E-2695, E-2698, E-2711,  
E-2727, E-2728, E-2737, E-2738, E-2743, E-2746  
og E-2752

B36TC

EA-515, EA-516, EA-519, EA-522, EA-524 og  
EA-529

58

TH-1581, TH-1588, TH-1592, TH-1597, TH-1598,  
TH-1599, TH-1600, TH-1602, TH-1612, TH-1616,  
TH-1621, TH-1623, TH-1627, TH-1628, TH-1632,  
TH-1633, TH-1640, TH-1642, TH-1646, YH-1650,  
TH-1651, TH-1653, TH-1661, TH-1663, TH-1668,  
TH-1672 og TH-1673

#### Påbudet omfatter:

For å hindre at Loran "lateral deviation" signaler vises på skjermen når man har valgt "Instrument Landing System Localizer" frekvensen, skal følgende tiltak utføres:

Modifiser ledningskonfigurasjonen til bryter systemet mellom Bendix/King KLN-88 Loran "Receiver System" og "Instrument Landing System Localizer" i samsvar med Beech Service Bulletin No. 2496, datert januar 1993.

#### Tid for utførelse:

Innen 50 flytimer etter 01.05.93.

#### Refreanse:

FAA AD 93-03-02.

01.05.93

# 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 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

BEECH - 55

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

### 93-072 KONTROLL AV "NIPPLES" I VINGENS BRENNSTOFFTANK

#### Påbudet gjelder:

Beech B90, C90 og C90A som har serienummer LJ-489 t.o.m. LJ-1318.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre svikt i "leading edge fuel cell nipples" forårsaket av spekker og brennstofflekkasje, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller "nipples" på innsiden av brennstofftanken for sprekker og brennstofflekkasje, i samsvar med Part 1 i Accomplishment Instructions Section i Beech Service Bulletin (SB) No. 2475, datert februar 1993. Dersom sprekker eller brennstofflekkasje blir funnet, skal brennstofftanken repareres i henhold til prosedyrene spesifisert i gjeldende Maintenance Manual før videre flyging.
2. Bytt ut "fuel interconnect tube assembly" i samsvar med Part II i Accomplishment Instructions Section i Beech Service Bulletin (SB) No. 2475, datert februar 1993.

#### Tid for utførelse:

Innen 150 flytimer etter 01.10.93.

#### Referanse:

FAA AD 93-17-01.

01.10.93

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

---

---

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

LUFTFARTSVERKET  
Hovedadministrasjonen  
Luftfartinspeksjonen  
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  
BEECH - 56

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

### 94-012 KONTROLL/MODIFIKASJON AV SPANT

#### Påbudet gjelder:

Beech:	Modell:	Serienummer:
	200, A200, B200 og A100-1	BB-2 t.o.m BB-1462, BC-1 t.o.m BC-75 og BD-1 t.o.m BD-30
	200C, A200C og B200C	BL-1 t.o.m BL-138, BJ-1 t.o.m BJ-66, BU-1 t.o.m BU-12 og BV-1 t.o.m BV-12
	200CT, A200CT, B200CT	BN-1 t.o.m BN-4, BP-1 t.o.m BP-71, FC- 1, FC-2, FC-3, FE-1 t.o.m FE-31, FG-1, FG-2 og GR-1 t.o.m GR-19
	200T og B200T	BT-1 t.o.m BT-38
	300	FA-1 t.o.m FA-228
	300 (FAA)	FF-1 t.o.m FF-19
	B300	FL-1 t.o.m FL-103
	B300C	FM-1 t.o.m FM-8 og FN-1

Alle modeller med serienummer som nevnt ovenfor hvor spant nr. 5 t.o.m 11 (høyre og venstre side) ikke er modifisert i henhold til:

- (1) Beech Service Bulletin Nr. 2472, rev 1, datert September 1993,
- (2) Chapter 51-10 eller 53-10, det som gjelder, i Maintenance Manual, eller
- (3) Priester Aviation Service Supplemental Type Certificate (STC) SA63CH.

#### Påbudet omfatter:

For å hindre strukturelle skader på flykroppen som følge av sprukne spant i bakre trykkskott, skal følgende tiltak utføres:

1. Kontroller spant nr. 5 t.o.m 11, høyre og venstre side, for sprekker i samsvar med Accomplishment Instructions Section i Beech SB Nr. 2472, rev 1, datert september 1993.
  - 1.1 Dersom sprekker ikke blir funnet, skal gjentatte kontroller utføres.
  - 1.2 Dersom sprekker blir funnet, skal alle sprukne spant modifiseres. Utfør modifikasjonen i henhold til (1) Beech SB nr. 2472, rev 1, datert september

01.03.94

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

1993, (2) Chapter 51-10 eller 53-10, det som gjelder, i Maintenance Manual, eller (3) Priester Aviation Service Supplemental Type Certificate (STC) SA63CH. Deretter skal gjentatte kontroller i henhold til pkt. 1.1 i denne LDP utføres.

*Anm.: Modifikasjonene beskrevet i (1) Beech SB nr. 2472, rev 1, datert september 1993, (2) Chapter 51-10 eller 53-10, det som gjelder, i Maintenance Manual, eller (3) Priester Aviation Service Supplemental Type Certificate (STC) SA63CH kan utføres når tid som helst og betraktes som avsluttende tiltak i LDP 94-012, forutsatt at alle spant (nr 5 t.o.m 11) er modifisert.*

### Tid for utførelse:

1. Innen 3000 flytimer er oppnådd, eller innen 100 flytimer etter 01.03.94.
- 1.1 Spant modifisert i henhold til (1) Beech SB nr. 2472, rev 1, datert september 1993, (2) Chapter 51-10 eller 53-10, det som gjelder, i Maintenance Manual, eller (3) Priester Aviation Service Supplemental Type Certificate (STC) SA63CH:
  - a) Ingen spant modifisert.
  - b) Spant nr. 8, 9 og 10 (den ene siden) hvor modifikasjon innvendig er utført.
  - c) Spant nr. 8, 9 og 10 (den ene siden) hvor modifikasjon utvendig er utført.
  - d) Spant nr. 5 t.o.m 11 (begge sider).

### Inspeksjonsintervall:

- a) Hver 600 flytimer på alle spant.
  - b) Hver 1200 flytimer på umodifiserte spant.
  - c) Hver 600 flytimer på umodifiserte spant.
  - d) LDP 94-012 er ikke lenger påkrevd.
- 1.2 Antall spant sprukket på den ene eller den andre siden av flykroppen:
    - a) 1 til 3
    - b) 4
    - c) 5 eller fler

### Når modifikasjon skal utføres:

- a) Innen 150 flytimer.
- b) Innen 30 flytimer.
- c) Før videre flyging.

### Referanse:

FAA AD 93-25-07.

01.03.94



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
  
BEECH - 57

---

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.

---

### 95-048      **INSTALLASJON AV SIKRING**

**Påbudet gjelder:**

Beech Aircraft Corporation; alle modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 95-13-03.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-13-03

**Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-13-03, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 95-13-03.

**Gyldighetsdato:**

01.08.95.



# 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).

**95-13-03 BEECH AIRCRAFT CORPORATION:** Amendment 39-9284; Docket No. 94-CE-24-AD.

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

<b>Models</b>	<b>Serial Numbers</b>
F90	LA-2 through LA-225 equipped with mechanical landing gear.
99, 99A, A99A, and B99	U-1 through U-49 equipped with mechanical landing gear and U-51 through U-164 equipped with mechanical landing gear.
100 and A100	B-1 through B-94 and B-100 through B-247.
B100	BE-2 through BE-137.
200 and B200	BB-2, BB-6 through BB-1157, BB-1159 through BB-1166, and BB-1168 through BB-1192.
200C and B200C	BL-1 through BL-72.
200T and B200T	BT-1 through BT-30.
200CT and B200CT	BN-1 through BN-4.
A100 (U-12F)	B-95 through B-99.
A100-1 (U-21J)	BB-3, BB-4, and BB-5.
A200 (C-12A/C)	BC-1 through BC-75 and BD-1 through BD-30.
A200C (UC-12B)	BJ-1 through BJ-66.
A200CT (C-12D)	BP-1, BP-22, and BP-24 through BP-45.
A200CT (FWC-12D)	BP-7 through BP-11.
A200CT (RC-12D)	GR-1 through GR-13.
A200CT (RC-12G)	FC-1, FC-2, and FC-3.
A200CT (RC-12H)	GR-14 through GR-19.

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

Compliance: Required within the next 100 hours time-in-service after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent excessive current flow through the electrical landing gear motor, which could result in an airplane fire, accomplish the following:

(a) Install a circuit breaker that will open before the landing gear power system motor is damaged to the point of restricting operation of the manual landing gear extension system by accomplishing the following:

(1) Prepare the airplane by completing the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Beech Service Bulletin No. 2035, Revision III: Issued: February 1985; Revised: April 1995.

(2) Incorporate one of the following Landing Gear Motor Circuit Breaker Installation Kits, as applicable, in accordance with the instructions provided with the kits:

(i) 101-3069-1 S for Models 200, B200, 200C, B200C, 200T, B200T, 200CT, B200CT, A200 (C-12A/C), and A200C (UC-12B);

(ii) 101-3069-3 S for Models 100, A100, B100, and A100-1 (U-21J);

(iii) 101-3069-5 S for Models F90, 99, 99A, A99A, and B99;

(iv) 101-3069-7 S for Model A200C (UC-12B); and

(v) 101-3133-1 S for Models A200 (C-12A/C), A200CT (C-12D), A200CT (FWC-12D), A200CT (RC-12D), A200CT (RC-12G), and A200CT (RC-12H).

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

(c) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an equivalent level of safety may be approved by the Manager, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(d) The installation required by this AD shall be done in accordance with the instructions to Landing Gear Motor Circuit Breaker Installation Kits 101-3069-1 S, 101-3069-3 S, 101-3069-5 S, 101-3069-7 S, or 101-3133-1 S, as referenced in Beech Service Bulletin No. 2035, Revision III: Issued: February 1985; Revised: April 1995. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from the Beech Aircraft Corporation, P.O. Box 85, Wichita, Kansas 67201-0085. 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 becomes effective on July 28, 1995.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Mr. Dale A. Vassalli, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4132; facsimile (316) 946-4407.

**BLANK**

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

# LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

**MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY**  
  
**BEECH - 58**

---

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.

---

## 96-026 KONTROLL AV HOVEDHJULETS «DRAG LEG LOCK LINK»

### Påbudet gjelder:

Beech Aircraft Corporation; alle modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av FAA AD 96-03-13.

### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-03-13.

### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 95-03-13.

### Referanse:

FAA AD 95-03-13.

### Gyldighetsdato:

01.04.96.



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

## AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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

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

### **96-03-13 BEECH AIRCRAFT CORPORATION: Amendment 39-9510; Docket No. 95-CE-32-AD**

Applicability: The following airplane models and serial numbers, certificated in any category:

<b>Models</b>	<b>Serial Numbers</b>
F90	LA-2 through LA-236
99, 99A, A99A, B99, and C99	U-1 through U-239
100 and A100	B-1 through B-94 and B-100 through B-247
B100	BE-1 through BE-137
200 and B200	BB-2, BB-6 through BB-1157, BB-1159 through BB-1166, and BB-1168 through BB-1192
200T and B200T	BT-1 through BT-30
200C and B200C	BL-1 through BL-72
200CT and B200CT	BN-1 through BN-4
65-A90-2(RU-21B)	LS-1 through LS-3
65-A90-3(RU-21C)	LT-1 through LT-2
200 (A100-1)	BB-3 through BB-5
A100 (U-21F)	B-95 through B-99
A200 (C-12A and C-12C)	BC-1 through BC-75, and BD-1 through BD-30
A200C (UC-12B)	BJ-1 through BJ-66
A200CT (C-12D)	BP-1, BP-22, and BP-24 through BP-45
A200CT (FWC-12D)	BP-7 through BP-11
A200CT (RC-12D)	GR-1 through GR-13
A200CT (RC-12H)	GR-14 through GR-19
A200CT (RC-12G)	FC-1 through FC-3

**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.

2 96-03-13

Compliance: Required within the next 100 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent main landing gear collapse caused by drag leg lock link failure, which could result in loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Inspect the main landing gear drag leg lock link to ensure that the hole for the roll pin is drilled completely through both walls of the link in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Beech Service Bulletin No. 2607, Revision 1, dated April 1995.

(b) Prior to further flight, replace any drag leg lock link that does not have the roll pin hole drilled through both walls of the link. Accomplish this replacement in accordance with the applicable maintenance manual.

(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, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita 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 Wichita Aircraft Certification Office.

(e) The inspections and replacements required by this AD shall be done in accordance with Beech Service Bulletin No. 2607, Revision 1, dated April 1995. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from Beech Aircraft Corporation, P.O. Box 85, Wichita, Kansas 67201-0085. 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., 7th Floor, suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective on April 1, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. Steve Potter, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4124; facsimile (316) 946-4407.

**BLANK**



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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

BEECH - 59

---

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.

---

### 96-038 REVISJON AV AIRPLANE FLIGHT MANUAL

**Påbudet gjelder:**

Beech Aircraft Corporation, model 99, 99A, A99A, B99, C99, B200, B200C, 1900, 1900C, og 1900D alle serienummer.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-09-13.

**Tid for utførelse:**

Innen 10.07.96.

**Referanse:**

FAA AD 96-09-13.

**Gyldighetsdato:**

01.06.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-038  
U.S. Department  
of Transportation  
Federal Aviation  
Administration

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

**96-09-13 BEECH AIRCRAFT CORPORATION:** Amendment 39-9589; Docket No. 96-CE-03-AD.

Applicability: Models 99, 99A, A99A, B99, C99, B200, B200C, 1900, 1900C, and 1900D airplanes (all serial numbers), certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (d) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To minimize the potential hazards associated with operating the airplane in severe icing conditions by providing more clearly defined procedures and limitations associated with such conditions, accomplish the following:

(a) Within 30 days after the effective date of this AD, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

NOTE 2: Operators must initiate action to notify and ensure that flight crewmembers are apprised of this change.

(1) Revise the FAA-approved Airplane Flight Manual (AFM) by incorporating the following into the Limitations Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

## "WARNING

Severe icing may result from environmental conditions outside of those for which the airplane is certificated. Flight in freezing rain, freezing drizzle, or mixed icing conditions (supercooled liquid water and ice crystals) may result in ice build-up on protected surfaces exceeding the capability of the ice protection system, or may result in ice forming aft of the protected surfaces. This ice may not be shed using the ice protection systems, and may seriously degrade the performance and controllability of the airplane.

• During flight, severe icing conditions that exceed those for which the airplane is certificated shall be determined by the following visual cues. If one or more of these visual cues exists, immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the icing conditions.

- Unusually extensive ice accreted on the airframe in areas not normally observed to collect ice.

- Accumulation of ice on the lower surface of the wing aft of the protected area.

- Accumulation of ice on the propeller spinner farther aft than normally observed.

• Since the autopilot may mask tactile cues that indicate adverse changes in handling characteristics, use of the autopilot is prohibited when any of the visual cues specified above exist, or when unusual lateral trim requirements or autopilot trim warnings are encountered while the airplane is in icing conditions.

• All icing detection lights must be operative prior to flight into icing conditions at night.

[NOTE: This supersedes any relief provided by the Master Minimum Equipment List (MMEL).]"

(2) Revise the FAA-approved AFM by incorporating the following into the Procedures Section of the AFM. This may be accomplished by inserting a copy of this AD in the AFM.

**"THE FOLLOWING WEATHER CONDITIONS  
MAY BE CONDUCTIVE TO SEVERE IN-FLIGHT ICING:**

- Visible rain at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.
- Droplets that splash or splatter on impact at temperatures below 0 degrees Celsius ambient air temperature.

**PROCEDURES FOR EXITING  
THE SEVERE ICING ENVIRONMENT:**

These procedures are applicable to all flight phases from takeoff to landing. Monitor the ambient air temperature. While severe icing may form at temperatures as cold as -18 degrees Celsius, increased vigilance is warranted at temperatures around freezing with visible moisture present. If the visual cues specified in the Limitations Section of the AFM for identifying severe icing conditions are observed, accomplish the following:

- Immediately request priority handling from Air Traffic Control to facilitate a route or an altitude change to exit the severe icing conditions in order to avoid extended exposure to flight conditions more severe than those for which the airplane has been certificated.
- Avoid abrupt and excessive maneuvering that may exacerbate control difficulties.
- Do not engage the autopilot.
- If the autopilot is engaged, hold the control wheel firmly and disengage the autopilot.
- If an unusual roll response or uncommanded roll control movement is observed, reduce the angle-of-attack.
- Do not extend flaps during extended operation in icing conditions. Operation with flaps extended can result in a reduced wing angle-of-attack, with the possibility of ice forming on the upper surface further aft on the wing than normal, possibly aft of the protected area.
- If the flaps are extended, do not retract them until the airframe is clear of ice.
- Report these weather conditions to Air Traffic Control."

(b) Incorporating the AFM revisions, as required by this AD, may be performed by the owner/operator holding at least a private pilot certificate as authorized by section 43.7 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.7), and must be entered into the aircraft records showing compliance with this AD in accordance with section 43.11 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 43.11).

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

(d) An alternative method of compliance or adjustment of the compliance time that provides an acceptable level of safety may be used if approved by the Manager, Small Airplane Directorate, FAA, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Small Airplane Directorate.

NOTE 3: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Small Airplane Directorate.

(e) All persons affected by this directive may examine information related to this AD at the FAA, Central Region, Office of the Assistant Chief Counsel, Room 1558, 601 E. 12th Street, Kansas City, Missouri 64106.

(f) This amendment (39-9589) becomes effective on June 11, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. John Dow, Aerospace Engineer, FAA, Small Airplane Directorate, 1201 Walnut, suite 900, Kansas City, Missouri 64106; telephone (816) 426-6934; facsimile (816) 426-2169.

**BLANK**

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
BEECH - 60

---

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.

---

### 96-056 MODIFIKASJON AV HØYDERORETS ELEKTRISKE «TRIM TAB ACTUATOR»

#### Påbudet gjelder:

Beech Aircraft Corporation , model C90A med serienummer; LJ-1111 t.o.m. LJ 1410 som har Beech elektriske trim system eller Collins autopilot system.

#### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-11-12.

#### Tid for utførelse:

Innen 150 timers ettersyn (TIS) etter 24.07.96, eller ved installasjon av Beech elektriske trim-system eller Collins autopilot system.

#### Referanse:

FAA AD 96-11-12.

#### Gyldighetsdato:

01.07.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-056  
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).

**96-11-12 BEECH AIRCRAFT CORPORATION: Amendment 39-9637; Docket No. 95-CE-82-AD.**

**Applicability:** The following Model C90A Airplanes, certificated in any category, that are equipped with an optional Beech electric trim system or a Collins autopilot system:

(1) Serial numbers LJ-1111 through LJ-1410 that were equipped at manufacture assembly with a pin-type cable guard actuator assembly (P/N 33-524023-51) on the elevator electric trim tab actuator assembly.

(2) All serial numbers (except LJ-1 through LJ-1110) equipped with a pin-type cable guard actuator assembly (P/N 33-524023-51) installed through field approval.

**NOTE 1:** Steps 1 through 4 of the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Beech Service Bulletin (SB) No. 2631, Issued: June 1995, Revised: September 1995, provide procedures for determining which assembly is installed.

**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 follows, unless already accomplished:

- 1) Within 150 hours time-in-service (TIS) after the effective date of this AD; or
- 2) Upon installation of an optional Beech elevator electric trim tab system or a Collins autopilot-system, whichever occurs first.

To prevent possible failure of the optional Beech electric trim system or the Collins autopilot system, which, if not detected and corrected, could cause loss of airplane maneuverability and possible loss of control of the airplane, accomplish the following:

(a) Modify all elevator electric trim tab actuator assemblies, part number (P/N) 33-524023-51 to the P/N 33-524023-77 or P/N 33-524023-79 level, by accomplishing the procedures in the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Beechcraft Mandatory Service Bulletin SB No. 2631, Issued: June 1995, Revised: September 1995.

(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, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita Aircraft Certification Office.

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

(d) The modification required by this AD shall be done in accordance with Beechcraft Mandatory Service Bulletin No. 2631, Issued: June 1995, Revised: September 1995. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from Beech Aircraft Corporation, P.O. Box 85, Wichita, Kansas 67201-0085. 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., 7th Floor, suite 700, Washington, DC.

(e) This amendment becomes effective on July 24, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Harvey E. Nero, Aerospace Engineer, FAA, Wichita Aircraft Certification Office, 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4137; facsimile (316) 946-4407.

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

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY  
BEECH - 61

---

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.

---

### 96-091 UTSKIFTING AV «OUTFLOW / SAFETY» VENTIL

#### Påbudet gjelder:

Beech Aircraft Corporation, modell 400, 400A, MU-300-10 og 2000 samt model 200 og B200 serien som er godkjent til å fly på høyder over 31000 fot, og model 300 og B300 som er utstyrt med Allied Signal «outflow / safety» ventiler som beskrevet i Allied Signal Aerospace Service Bulletins 103570-21-4012 og 103648-21-4022, begge revisjon 1, datert 1995-05-30, i alle klasser.

#### Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-17-10.

#### Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 96-17-10, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

#### Referanse:

FAA AD 96-17-10.

#### Gyldighetsdato:

01.10.96.

# AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 96-091  
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).

**96-17-10 BEECH AIRCRAFT CORPORATION: Amendment 39-9719. Docket 95-NM-255-AD.**

Applicability: Model 400, 400A, MU-300-10, and 2000 airplanes, Model 200 and B200 series airplanes having a maximum altitude capability of greater than 31,000 feet, and Model 300 and B300 series airplanes; equipped with Allied Signal outflow/safety valves, as identified in Allied Signal Aerospace Service Bulletins 103570-21-4012 and 103648-21-4022, both Revision 1, both dated May 30, 1995; certificated in any category.

NOTE 1: This AD applies to each airplane identified in the preceding applicability provision, regardless of whether it has been modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For airplanes that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must 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, unless accomplished previously.

To prevent cracking and subsequent failure of the outflow/safety valves, which could result in rapid decompression of the airplane, accomplish the following:

(a) Within 18 months after the effective date of this AD, replace the outflow/safety valve in accordance with Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103570-21-4012 (for airplanes equipped with valves having part number 103570-25, 103570-26, or 103570-27), or 103648-21-4022 (for airplanes equipped with valves having part number 103648-1, 103648-3, 103648-4, 103648-5, 103648-6, 103648-7, or 103648-13), both Revision 1, both dated May 30, 1995, as applicable.

(b) As of the effective date of this AD, no person shall install an outflow/safety valve, having a part number and serial number identified in Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103570-21-4012 (for airplanes equipped with valves having part number 103570-25, 103570-26, or 103570-27), or 103648-21-4022 (for airplanes equipped with valves having part number 103648-1, 103648-3, 103648-4, 103648-5, 103648-6, 103648-7, or 103648-13), both Revision 1, both dated May 30, 1995, on any airplane unless that valve is considered to be serviceable in accordance with the applicable service bulletin.

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

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

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

(e) The replacement shall be done in accordance with Allied Signal Aerospace Service Bulletin 103570-21-4012, or 103648-21-4022, both Revision 1, both dated May 30, 1995. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from AlliedSignal Aerospace, Technical Publications, Dept. 65-70, P.O. Box 52170, Phoenix, Arizona 85072-2170. Copies may be inspected at the FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW., Renton, Washington; or at the FAA, Los Angeles Aircraft Certification Office, Transport Airplane Directorate, 3960 Paramount Boulevard, Lakewood, California; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

(f) This amendment becomes effective on September 24, 1996.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Walter Eierman, Aerospace Engineer, Systems and Equipment Branch, ANM-130L, FAA, Los Angeles Aircraft Certification Office, 3960 Paramount Boulevard, Lakewood, California 90712; telephone (310) 627-5336; fax (310) 627-5210.



2 97-06-06

<b>Models</b>	<b>Serial Numbers</b>
A200CT (C-12D)	BP-1, BP-22, and BP-24 through BP-51
A200CT(FWD-12D)	BP-7 through BP-11
A200CT (RC-12D)	GR-1 through GR-13
A200CT (C-12F)	BP-52 through BP-63
A200CT (RC-12G)	FC-1, FC-2, and FC-3
A200CT (RC-12H)	GR-14 through GR-19
A200CT (RC-12K)	FE-1 through FE-23
B200C (C-12F)	BL-73 through BL-112, and BL-118 through BL-123
B200C (UC-12F)	BU-1 through BU-10
B200C (RC-12F)	BU-11
B200C (UC-12M)	BV-1 through BV-10
B200C (RC-12M)	BV-11 and BV-12
B200CT (FWD-12D)	FG-1 and FG-2
B200CT (C-12F)	BP-64 through BP-71
1900	UA-1, UA-2, and UA-3
1900C	UB-1 through UB-74, and UC-1 through UC-174
1900C (C-12)	UD-1 through UD-6
1900D	UE-1 through UE-17

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 150 hours time-in-service after the effective date of this AD, unless already accomplished.

To prevent inadvertent movement of the pilot or copilot chair, which could result in loss of control of the airplane if it occurs during a critical flight maneuver, accomplish the following:

(a) Inspect the pilot and copilot chairs to assure that the locking pins will fully engage in the seat tracks in accordance with the ACCOMPLISHMENT INSTRUCTIONS section of Beech Service Bulletin (SB) No. 2444, Revision II, dated May 1995. Prior to further flight, modify any chair where the locking pin fails to fully engage or is misaligned, in accordance with the maintenance manual as specified in Beech SB No. 2444, Revision II, dated May 1995.

(b) The inspection and possible modification required by paragraph (a) of this AD is still mandatory even if the actions were previously accomplished in accordance with Beech SB No. 2444, dated April 1992, or Beech SB No. 2444, Revision I, dated September 1992.

(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, Wichita Aircraft Certification Office (ACO), 1801 Airport Road, Room 100, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209. The request shall be forwarded through an appropriate FAA Maintenance Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Wichita ACO. Alternative methods of compliance approved in accordance with AD 92-27-10 (superseded by this action) are not considered approved as alternative methods of compliance with this AD.

NOTE 2: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Wichita ACO.

(e) The inspection required by this AD shall be done in accordance with Beech Service Bulletin No. 2444, Revision II, dated May 1995. This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from the Raytheon Aircraft Company, P.O. Box 85, Wichita, Kansas 67201-0085. 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 (39-9963) supersedes AD 92-27-10, Amendment 39-8444.

(g) This amendment becomes effective on May 9, 1997.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Mr. Steve Potter, Aerospace Engineer, Wichita Aircraft Certification Office, FAA, 1801 Airport Road, Mid-Continent Airport, Wichita, Kansas 67209; telephone (316) 946-4124; facsimile (316) 946-4407.

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

MOTORDREVNE  
LUFTFARTØY

## LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

BEECH - 62

---

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.

---

### 97-027      INSPEKSJON AV PILOT- OG COPILOTENS LÅSEPINNE

**Påbudet gjelder:**

Raytheon Aircraft Company, modeller og serienummer som listet i vedlagte kopi av  
FAA AD 97-06-06.

**Påbudet omfatter:**

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-06-06.

*Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-028.*

**Tid for utførelse:**

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 97-06-06, med virkning fra denne  
LDP's gyldighetsdato.

**Referanse:**

FAA AD 97-06-06.

**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).

**97-06-06 RAYTHEON AIRCRAFT COMPANY (formerly Beech Aircraft Corporation):** Amendment 39-9963; Docket No. 96-CE-11-AD. Supersedes AD 92-27-10, Amendment 39-8444.

Applicability: The following model and serial number airplanes, certificated in any category:

<b>Models</b>	<b>Serial Numbers</b>
65-90, 65-A90, B90, C90, and C90A	LJ-1 through LJ-1307
65-A90-1 (U-21A)	LM-1 through LM-63, LM-67 through LM-69, LM-71 through LM-99, and LM-112 through LM-114
65-A90-1 (JU-21A)	LM-64, LM-66, and LM-70
65-A90-1 (RU-21D)	LM-100, LM-102 through LM-106, and LM-116 through LM-124
65-A90-1 (RU-21H)	LM-101, LM-107, LM-115, LM-125, LM-127, LM-128, LM-129, LM-132, LM-133, LM-136, LM-137, and LM-138
65-A90-1 (RU-21A)	LM-108 through LM-111
65-A90-1 (U-21G)	LM-126, LM-130, LM-131, LM-134, LM-135, and LM-139 through LM-141
65-A90-2 (RU-21B)	LS-1, LS-2, and LS-3
65-A90-3 (RU-21C)	LT-1 and LT-2
65-A90-4 (RU-21E)	LU-1, LU-3, LU-4, LU-7, LU-8, and LU-14
65-A90-4 (RU-21H)	LU-2, LU-5, LU-6, LU-9, LU-10 through LU-13, and LU-15
E90	LW-1 through LW-347
H90 (T-44A)	LL-1 through LL-61
F90	LA-2 through LA-236
99, 99A, A99A, B99, and C99	U-1 through U-239
100 and A100	B-1 through B-94, and B-100 through B-247
A100 (U-21F)	B-95 through B-99
A100-1 (U-21J)	BB-3, BB-4, and BB-5
B100	BE-1 through BE-137
200 and B200	BB-2, and BB-6 through BB-1440
200C and B200C	BL-1 through BL-72, and BL-124 through BL-137
200CT and B200CT	BN-1 through BN-4
200T and B200T	BT-1 through BT-34
A200 (C-12A, C-12C)	BD-1 through BD-30, and BC-1 through BC-75
A200 (UC-12B)	BJ-1 through BJ-66