

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

GENERELT
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.

8/56 GASSHÅNDTAK MED BØYELIG OVERFØRING

En del flytyper, blant annet Auster og Luscombe, har gasshåndtak av den type som trekkes ut og inn av instrumentbrettet, og overføringen av bevegelsen skjer ved Bowdenkabel. Det viser seg at den indre kabel i Bowdenkabelen etter lang tids bruk kan svekkes og briste slik at flygeren mister kontrollen over motoren. De konstruksjoner hvor håndtaket ikke er hindret fra å vri seg, slik at den indre kabel kan tvinnes, er mest utsatt.

Flyeiere må være oppmerksom på dette under bruk og daglig ettersyn. Hvis kabelen er svekket, merkes dette på at overføringen blir bløt, når man beveger håndtaket. I så tilfelle bør overføringen kontrolleres eller skiftes. På de konstruksjoner hvor det er mulig å kontrollere den indre kabel, bør dette gjøres minst ved heloverhaling av flyet.

12/56 VEDLIKEHOLD AV TREFLY

Erfaring har vist at gamle trefly ofte får skader fordi treverket ødelegges av fuktighet og limingen blir dårlig. Fly som står meget ute er særlig utsatt. Slike skader er meget vanskelig å oppdage ved den vanlige besiktelse for forlengelse av luftdyktighetsbevisets gyldighetstid.

For fremtiden skal derfor alle fly med trekonstruksjon i vinger eller kropp, som er mer enn 5 år gamle, gis et grundig ettersyn av autorisert mekaniker eller autorisert verksted med ikke over et års mellomrom. Vedkommende mekaniker eller verksted må avgjøre på skjønn i hvert enkelt tilfelle hvor langt man skal gå i retning av å fjerne finerkledning osv., men han skal overbevise seg om at styrken av konstruksjonen ikke er blitt svekket i den grad at det går ut over luftdyktigheten.

Eieren kan selv velge tidspunkt for ettersynet, men Luftfartsdirektoratets avdeling for flyteknisk kontroll skal varsles i så god tid at det er mulig å sende en offentlig kontrollør til å følge ettersynet.

Etter 1. januar 1957 vil fly som ikke har fått ettersyn som omtalt foran, ikke få sine luftdyktighetsbevis fornyet.

Fly med vinger med trebjelker, men trukket med duk, slik som blant annet Piper Cub, kommer ikke inn under denne bestemmelse.

20/57 SPREKKER I GAFFELFORMEDE BESLAG

Det har vist seg at ikke alle er klar over at gaffelformede beslag undertiden kan påkjennes slik at det oppstår sprekker ved at den skrue som går gjennom dem trekkes for hardt til. Luftfartsdirektoratet vil derfor gjøre oppmerksom på følgende:

Gaffelformede beslag faller i 3 typer. Den første er beslag hvor det ikke skal være noen bevegelse, og hvor den del som går inn i gaffelen fyller denne helt ut, eventuelt ved at det er anbrakt mellomlagsskiver. Beslag av denne type kan den bolt som går gjennom beslaget trekkes til uten noen fare, idet kraften overføres direkte fra gaffelen til den del som går inn i gaffelen.

Andre beslag er beregnet på at det skal være en viss bevegelse, men det er satt inn en avstandshylse i gaffelen, slik at den indre del dreier seg om hylsen. Slike beslag kan også trekkes til, idet kraften overføres gjennom avstandshylsen.

Den tredje type har bevegelse, og det er en viss klaring mellom den del som går inn i gaffelen og innsiden av gaffelen. Slike beslag er oftest forsynt med splintebolter, men det hender at de er utstyrt med skrue med mutter. Disse beslag er farlige hvis skruen trekkes til for hardt, fordi gaffelen kommer i spenn som gradvis kan føre til sprekkdannelse eller tretthetsbrudd. De må derfor trekkes til meget forsiktig.

Beslag av denne type bør ikke forsynes med "elastic stop"-mutter, men med kronemutter og splint. Hvis det brukes "elastic stop"-muttere, må man passe på at det blir satt på nye og hele muttere, fordi sikringen av en "elastic stop"-mutter blir mindre effektiv når mutteren ikke kan trekkes ordentlig til.

2/58 FESTE AV STREKKFISKER

På en rekke mindre fly, deriblant Piper Cub, er overføringen av bevegelsen til rorene gjort på den måten at styreledningen ender i en strekkfisk, og så er gaffelen på strekkfisken skjøvet over flyndren på roret og festet med en bolt. Hvis bolten trekkes for hardt til, kan gaffelen klemme mot flyndren, slik at strekkfisken ikke kan dreie seg fritt om bolten. Følgen er at når man beveger roret, så bøyes endestykket om gaffelen på strekkfisken fram og tilbake, og man risikerer tretthetsbrudd i gjengene.

Samtlige flyeiere bes være oppmerksom på dette, og passe på at strekkfisker som er festet direkte til rorflyndrene har fri bevegelse.

24/58 LAGRING AV FLY

Luftfartsdirektoratets besiktelsesmenn legger ofte merke til at fly og flydeler som ikke er i bruk, ikke blir tatt vare på. Flyene står ute i delvis demontert tilstand, vinger ligger på bakken i lang tid i sol og regn, og forskjellige deler ligger slengt omkring.

En spesiell ting som er funnet i det siste er at stendere med innskrudde endestykker er blitt liggende ute etter at endestykkene er skrudd ut. Resultatet er at det kommer vann inn i stenderne, og at de ruster innenfra.

Flyeierne bes være oppmerksom på at dårlig lagring ikke bare kan påføre dem betydelige utlegg på grunn av direkte skader, men at de også kan risikere at Luftfartsdirektoratet påbyr at fly eller deler som ikke har vært forsvarlig lagret, skal overhales ved et verksted for at man skal være sikker på at de ikke har tatt skade.

1/59 VARMEAPPARATER

De fleste varmeapparater er basert på at frisk luft oppvarmes med ekshaustgass, enten fra motoren eller fra et særskilt forbrenningskammer. I alle tilfelle ledes varmen gjennom en metallvegg fra ekshausten til friskluften. Myndighetene forlanger at trykket på friskluftsiden skal være høyere enn på ekshaustsiden, slik at hvis det blir sprekker lekker det frisk luft inn i ekshaustsystemet og ikke omvendt. Tilliten til denne sikkerhetsforanstaltningen er så stor at man hittil har ansett ekshaustforgiftninger for utelukket med denne type apparater.

Et inntruffet tilfelle har imidlertid vist at slike varmeapparater er betydelig farligere enn antatt. Under visse forhold kan materialet bli så svekket at hele stykker faller ut, da forsvinner trykkforskjellen og ekshaust og luft blandes. Derved kommer det ekshaust inn i friskluftssystemet og derfra inn i kabinen.

Luftfartsdirektoratet pålegger derfor flyeierne å være spesielt oppmerksomme på farene for ekshaustforgiftning fra varmeapparater som tar varme fra ekshausten fra motorene ("exhaust heaters") eller som forbrenner bensin ("combustion heaters"). Det er så mange typer av disse at det er umulig å gi detaljerte forskrifter for hver type, men følgende alminnelige regler må følges:

1. Fabrikkens forskrifter for vedlikehold, kontroll og overhaling må anskaffes og følges.
2. Materialet må kontrolleres, ikke bare for tæring og sprekker, men også for tegn på interkrystallinsk korrosjon. Slik korrosjon kan ofte være vanskelig å oppdage.
3. Det viser seg at interkrystallinsk korrosjon ødelegger materialet meget hurtigere ved høyere temperatur enn ved lavere. Vær derfor nøye med justering av de organer som regulerer eller begrenser temperaturen. Hvis man vet at et varmeapparat har vært sterkt overhett, bør det kontrolleres.

4. Flygerne må advares mot farene ved ekshaustforgiftning, og få beskjed om å slå av varmeapparater og lufte hvis de merker lukt av ekshaust, hodepine eller tegn på dødsighet. Ekshaustforgiftning er lumsk, fordi symptomene er svake i begynnelsen, slik at man ikke skjønner at man blir forgiftet. Når man oppdager det, kan det være for sent.

4/59 RUSTDANNELSE I STÅLRØRSKROPPER SOM HAR VÆRT I VANN

Erfaring viser at stålrørskropper ofte rustet innenfra, særlig hvis kroppen har vært i saltvann. Rusten er meget farlig, fordi den er så vanskelig å se. Man risikerer derfor at en flykropp kan bli så svekket at den kan få brudd i luften, før rusten blir oppdaget. Rustdannelsen har også stor økonomisk betydning, fordi reparasjoner av en rustet kropp pleier å bli dyre.

Flyeiere må derfor være oppmerksom på følgende:

1. Stålrørskropper må beskyttes omhyggelig mot rust, særlig må man passe godt på at vann ikke kan trenge inn i rørene. Av den grunn må det aldri borres huller i stålrørskropper som opprinnelig er tette. Hvis kroppene ikke er tette, bør rørene beskyttes innvendig. Det har vist seg at vann kan trenge inn gjennom porøse steder i sveisene på kropper som ellers skulle være tette, derfor lønner det seg å lakkere kroppene utvendig etter sveisingen.
2. Stålrørskropper må absolutt hindres fra å komme i vann, spesielt saltvann. Man skal være oppmerksom på at det ofte er lett å dyppe halen i vannet når man trekker et flottørfly opp på en bratt slipp.
3. Hvis en stålrørskropp har vært i vann, må flyet kontrolleres av et autorisert verksted. Ved å kontrollere og ta forebyggende forholdsregler straks, kan man ofte spare omfattende reparasjoner senere.

11/62 STYRELEDNINGER I SEILFLY

I sommer inntraff et tilfelle hvor siderorsledningen på en Bergfalke røk under flyging ved den gjennomføring som sitter i forkant av baksetet under vanlig skoleflyging. I dette tilfelle fikk instruktøren tak i enden av styreledningen med hånden og greide å lande seilflyet, men tilfellet var utvilsomt meget farlig.

Undersøkelse viste at det var brukt 2,5 mm kabel, 5 x 7 med hampekjerne, og at wiren var en del slitt i føringene. Strekkprøver viste at wiren vanlig holder ca. 360 kg, men på et sted hvor den hadde gått gjennom en føring holdt den bare 90 kg. På det svake sted var det ikke brukne tråder som kunne påvises på den vanlige måten ved å stryke en tvistdott langs wiren, men en del tråder var blitt flate, og det så ut til at trådene var blitt sprø.

Denne type wire brukes en del i tyske glidere, og Luftfartsdirektoratet kommer til å ta saken opp med den tyske luftfartsmyndighet. I mellomtiden vil Luftfartsdirektoratet gjøre oppmerksom på at denne type wire meget lett kan bli svekket der den går over føringer og at svekkelsen ikke som vanlig ses av brukne tråder. Luftfartsdirektoratet påbyr at denne type wire holdes under nøye observasjon og henstiller at den skiftes ut med 3/32", 7 x 19 "extra flexible" styreledningswire for fly.

13/64 LIMFORBINDELSE I ELDRE SEILFLY

Det har vist seg at visse typer lim ødelegges ved lagring og det har vært en del brudd på fly i luften. I de siste par år har det vært 2 tilfelle av vingebrudd med svenskbygde fly - 1 Weihe og 1 Kranich, i begge tilfelle kom flygerne ned i fallskjerm - og svenskene har nå kassert alle seilfly bygget før 1946, mens de som er bygget mellom 1946 og 1950 bare skal få gå 5 år fra nå.

Eldre seilfly er limt med flere typer lim. De eldste er limt med kasein lim, dette råtner hvis det står lenge fuktig, men det er lett å konstatere om limingen er dårlig. Fly bygget mellom 1940 og 1950 er limt med forskjellige typer harpiks lim, og det viser seg at disse undertiden smuldrer til pulver, slik at limingen mister styrken. Tapet av styrke varierer meget med lim-sorten, og med hvordan arbeidet er utført, visse limtyper er bare tilfredsstillende når delene er passet godt sammen, slik at limlaget er tynt. Det er meget vanskelig å forutsi hvor meget styrken av limfuger svekkes etter en viss tid med en bestemt limsort, men man skal være forsiktig med alt harpikslim fra den tiden. I Norge har man hatt smuldring med Kaurit W. et urea formaldehyd-lim som var meget brukt en tid, særlig i Sverige, det er blankt og helt sort. Etter 1950 er man gått over til andre limtyper, hvorav Aerolite er mest kjent, de ser ut til å holde bra.

De eldre seilfly i Norge er vesentlig av typen Gronau Baby, som er temmelig robust bygget, og Luftfartsdirektoratet vil derfor ikke nedlegge forbud basert bare på bestemte år. Foreløpig blir alle brukere varslet om at de må være meget på vakt mot dårlige limforbindelser. Hvor man kan komme til skal man kontrollere fugen ved å trykke forsiktig med fingrene, man skal også se inn i vingene etter dårlige ribber, og kjenne om forkantfireren sitter fast til ribbene. Hvis man hører noe som skrangler i forkanten, må den skjæres opp, det er et tegn på at ribbene er gått opp i limingen.

Inntil videre er det altså brukerne selv som må avgjøre om det er forsvarlig å bruke de gamle seilfly, Luftfartsdirektoratet kommer til å se nøyer på saken når de enkelte fly skal besiktes. Det vil neppe lønne seg å overhale slike seilfly eller utføre store reparasjoner, da man aldri kan vite hvor lenge det blir tillatt å fly med dem.

4/65 REPARASJON AV METALLPROPELLER

En propell med blader av lettmetall kan repareres hvis bladene er blitt bøyd, men dette er et arbeid for spesialister, og fabrikantene gir meget strenge regler for hva som er tillatt. Metallpropeller som er blitt bøyd, må derfor sendes til en autorisert propellmekaniker eller et autorisert verksted for reparasjon.

Det er kommet Luftfartsdirektoratet for øre at enkelte flyeiere har rettet propeller delvis før de sender dem til verkstedene. Dette er meget farlig, da det gir verkstedet et misvisende inntrykk av hvor stor skaden opprinnelig var, og er derfor strengt forbudt. Verkstedene bør, for ikke å risikere selv å bli trukket til ansvar, nekte å reparere propeller når det er usikkert hvor stor skaden opprinnelig har vært.

16/70 FLYRADIOINSTALLASJONENS ANTENNETILKOBLING

Teledirektoratet har anmodet Luftfartsdirektoratet om å utgi følgende meddelelse:

"Konsesjonærer for flyradiostasjoner for både kommunikasjon og navigasjon gjøres oppmerksom på at det kan oppstå alvorlige feilfunksjoner om radiostasjonens kommunikasjonssett skulle bli tilkoblet installasjonens navigasjonsantenne.

Selv om det er ulike kontaktplugger som benyttes ved tilkobling av antenner til radiostasjonens forskjellige funksjonenheter, har det forekommet tilfelle av feilkobling, og konsesjonærene pålegges derfor å sørge for at mulighetene for gal tilkobling ytterligere reduseres, f.eks. ved at antennekablene om bord tydelig merkes, og at det bendsles fast slik at antennekabelen bare når fram til sin riktige tilkobling.

Det presiseres at operasjoner på radioinstallasjonen ikke må foretas av ukyndig personell, og at Teledirektoratets konsesjonsutstedelse er betinget av at stasjonens vedlikehold ivaretas på en kompetent måte."

23/70 MERKING AV BENSINKRANER

På småfly er det to typer bensinkranvelgere, som ser nokså like ut. På den ene typen tjener armen som beveger kranen samtidig som viser, ref. fig. 1 nedenfor, og på den andre typen er det en spesiell viser, motsatt rettet av betjeningsarmen, ref. fig. 2.

Det viser seg at flygere som er vant med den ene typen kranvelger og kommer over i et luftfartøy med den andre typen, lett tar feil og stiller kranen 180° galt.

Luftfartsdirektoratet bestemmer derfor at kranvelgere av typen i fig. 1 skal merkes med en pil i tydelig kontrastfarge, som vist på figuren.

Kranvelgere som har et totalt bevegelsesområde på 90° og stoppes mekanisk i ytterstillingene, behøver ingen ekstra merking.

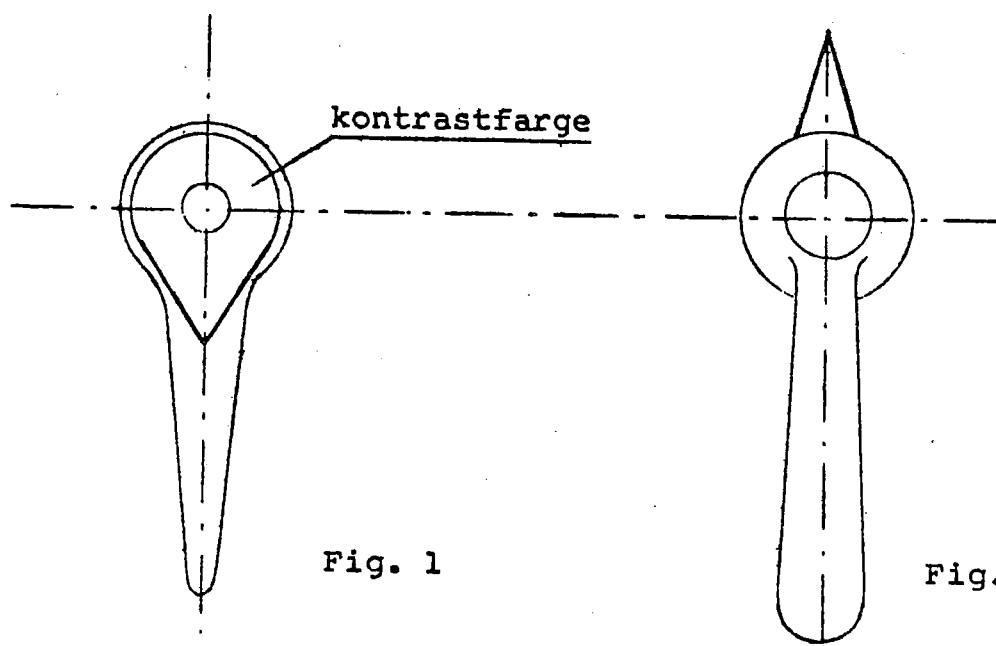


Fig. 1

Fig. 2

Merkingen skal være utført innen 1. mars 1971.

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)

Generelt-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.

59/72 INSPEKSJON OG MODIFISERING AV NIKKEL-KADMIUM BATTERIER

Påbudet gjelder:

Alle luftfartøyer hvis primære strømkrets inkluderer et nikkel-kadmium batteri, som kan brukes til start av fartøyets motor(er) eller A.P.U.

Følgende luftfartøyer er unntatt:

- Learjet, modellene 23, 24 og 25.
- Luftfartøyer hvor ladestrømmen automatisk er regulert som en funksjon av batteriets temperatur.
- Luftfartøyer hvor strømkretsen inkluderer batteritemperaturmåler, varslingsystem og bryter, og hvor operasjonsprosedyren påbyr utkopling av ladestrømmen i tilfelle overtemperaturvarsel.

Påbudet omfatter:

Nikkel-kadmium batteriene er meget temperaturfølsomme og kan ved høye temperaturer bli termisk ustabile. Dette skjer ved at batteriets indre motstand minker når temperaturen øker slik at batteriet trekker mer og mer ladestrøm jo varmere det blir under opplading.

For å forhindre batteribrann under opplading, såvel i fartøyet som på bakken, skal følgende utføres:

- Batterier med en kapasitet på under 50 ampere-timer som inneholder polystyrene-celler, skal skiftes ut med et tilsvarende godkjent batteri som bare inneholder nylon-celler. Dette kan eventuelt utføres ved å skifte ut individuelle polystyrene-celler med tilsvarende godkjente nylon-celler.

NB! Polystyrene-celler kan identifiseres ved at de er klare eller lyse gule og plastikklike. Nylon-celler er derimot melkehvite eller blålige av utseende.

Marathon (Sonotone) batterier fabrikerte før 1969 (typene CA 20, CA 20 H og CA 21 H) inneholder polystyrene-celler.

Marathon batterier fabrikert i 1969 eller senere, samt batterier fra andre produsenter, inneholder nylon-celler.

Batterier som er gjenoppbygde siden nye, kan inneholde en blanding av nylon- og polystyrene-celler.

forts.

Tilbehør
Zenith-1

31/73
forts.

Referanser:

Bureau Veritas C.D.N. No. 73-20 og Zenith Aviation Bulletin
Service No. 10, datert 3. november 1972 omhandler samme sak.

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)

GENERELT - 2

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.

24B/74 FORBUD MOT RØKING PÅ TOALETTER OM BORD I LUFTFARTØYER

Påbudet gjelder:

Alle typer luftfartøyer med et eller flere toaletter.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 74-08-09 R2.

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 74-08-09 R2, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 74-08-09 R2.

Gyldighetsdato:

01.08.96.

REVISED AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



Bilag til LDP 24B/74

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

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

Revision issued June 1996.

74-08-09 R2 TRANSPORT CATEGORY AIRCRAFT: Amendment 39-9680. Docket 95-NM-233-AD. Revises AD 74-08-09 R1, Amendment 39-9214.

Applicability: All transport category airplanes, certificated in any category, that have one or more lavatories equipped with paper or linen waste receptacles.

NOTE 1: The following is a partial list of aircraft, some or all models of which are type certificated in the transport category and have lavatories equipped with paper or linen waste receptacles:

Aerospatiale Models ATR42 and ATR72 series airplanes;
Airbus Models A300, A310, A300-600, A320, A330, and A340 series airplanes;
Boeing Models 707, 720, 727, 737, 747, 757, and 767 series airplanes;
Boeing Model B-377 airplanes;
British Aircraft Models BAC 1-11 series, BAe-146 series, and ATP airplanes;
CASA Model C-212 series airplanes;
Convair Models CV-580, 600, 640, 880, and 990 series airplanes;
Convair Models 240, 340, and 440 series airplanes;
Curtiss-Wright Model CW 46;
de Havilland Models DHC-7 and DHC-8 series airplanes;
Fairchild Models F-27 and C-82 series airplanes;
Fairchild-Hiller Model FH-227 series airplanes;
Fokker Models F27 and F28 series airplanes;
Grumman Model G-159 series airplanes;
Gulfstream Model 1159 series airplanes;
Hawker Siddeley Model HS-748;
Jetstream Model 4101 airplanes;
Lockheed Models L-1011, L-188, L-1049, and 382 series airplanes;
Martin Model M-404 airplanes;
McDonnell Douglas Models DC-3, -4, -6, -7, -8, -9, and -10 series airplanes;
Model MD-88 airplanes; and Model MD-11 series airplanes;
Nihon Model YS-11;
Saab Models SF340A and SAAB 340B series airplanes;
Short Brothers and Harlin Model SC-7 series airplanes;
Short Brothers Models SD3-30 and SD3-60 series airplanes.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent possible fires that could result from smoking materials being dropped into lavatory paper or linen waste receptacles, accomplish the following:

(a) Within 60 days after August 6, 1974 (the effective date of AD 74-08-09, amendment 39-1917), or before the accumulation of any time in service on a new production aircraft after delivery, whichever occurs later, except that new production aircraft may be flown in accordance with sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to a base where compliance may be accomplished, accomplish the requirements of paragraphs (a)(1) and (a)(2) of this AD.

(1) Install a placard either on each side of each lavatory door over the door knob, or on each side of each lavatory door, or adjacent to each side of each lavatory door. The placards must either contain the legible words, "No Smoking in Lavatory" or "No Smoking;" or contain "No Smoking" symbology in lieu of words; or contain both wording and symbology; to indicate that smoking is prohibited in the lavatory. The placards must be of sufficient size and contrast and be located so as to be conspicuous to lavatory users. And

(2) Install a placard on or near each lavatory paper or linen waste disposal receptacle door, containing the legible words or symbology indicating "No Cigarette Disposal."

(b) Within 30 days after August 6, 1974, establish a procedure that requires that no later than a time immediately after the "No Smoking" sign is extinguished following takeoff, an announcement be made by a crewmember to inform all aircraft occupants that smoking is prohibited in the aircraft lavatories; except that, if the aircraft is not equipped with a "No Smoking" sign, the required procedure must provide that the announcement be made prior to each takeoff.

(c) Except as provided by paragraph (d) of this AD: Within 180 days after August 6, 1974, or before the accumulation of any time in service on a new production aircraft, whichever occurs later, except that new production aircraft may be flown in accordance with sections 21.197 and 21.199 of the Federal Aviation Regulations (14 CFR 21.197 and 21.199) to a base where compliance may be accomplished, install a self-contained, removable ashtray on or near the entry side of each lavatory door. One ashtray may serve more than one lavatory door if the ashtray can be seen readily from the cabin side of each lavatory door served.

(d) The airplane may be operated for a period of 10 days with a lavatory door ashtray missing, provided that no more than one such ashtray is missing. For airplanes on which only one lavatory door ashtray is installed, the airplane may be operated for a period of 3 days if the lavatory door ashtray is missing.

NOTE 2: This AD permits a lavatory door ashtray to be missing, although the FAA-approved Master Minimum Equipment List (M MEL) may not allow such provision. In any case, the provisions of this AD prevail.

(e) Within 30 days after August 6, 1974, and thereafter at intervals not to exceed 1,000 hours time-in-service from the last inspections, accomplish the following:

(1) Inspect all lavatory paper and linen waste receptacle enclosure access doors and disposal doors for proper operation, fit, sealing, and latching for the containment of possible trash fires.

(2) Correct all defects found during the inspections required by paragraph (e)(1) of this AD.

(f) Upon the request of an operator, the FAA Principal Maintenance Inspector may adjust the 1,000-hour repetitive inspection interval specified in paragraph (e) of this AD to permit compliance at an established inspection period of the operator if the request contains data to justify the requested change in the inspection interval.

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

(h) This amendment becomes effective on July 29, 1996.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Norman Martenson, Manager, Standardization Branch, ANM-113, FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW., Renton, Washington 98055-4056; telephone (206) 227-2113; fax (206) 227-1149.

BLANK



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)

Generelt-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.

71/74 KONTROLL OG EVENTUELL UTSKIFTING AV RORKABLER I SEILFLY OG MOTOR-GLIDERE

Påbudet gjelder:

Alle seilfly og motorglidere.

Påbudet omfatter:

Rorkabler oppbygd av wire i DIN-norm i kombinasjon med forskjellige typer wireklemmer kan få kraftig reduserte styreegenskaper i områdene ved wireklemmene. Ved en havariundersøkelse i utlandet er det konstatert at en feilmontert Taluritklemme på en wire i DIN-norm delvis hadde kuttet wiren. Da muligheten finnes for liknende feil på norskregistrerte fly og for å unngå gjentakelse, skal følgende utføres:

1. Kontroller om flyets styresystem
 - a. har rorkabler av wire i DIN-spesifikasjon eller LN-spesifikasjon (flykvalitet) og
 - b. at wireklemmer av typen "Talurit" har dimensjonene som angitt i tillegg nr. 1.
2. Styresystem, som har rorkabler med "Talurit" wireklemmer og som ikke tilfredsstiller kravene gitt i tillegg nr. 1, skal skiftes ut med nye rorkabler i samsvar med pkt. 3 innen videre flyging.
3. Rorkabler skal være oppbygd av wire etter spesifikasjon LN9374 eller LN9389.

Wire i DIN-norm med $\varnothing 2,5$ mm skal skiftes ut med wire i LN-spesifikasjon som har $\varnothing 2,4$ mm respektive $\varnothing 3,2$ mm. $\varnothing 3,2$ mm er å foretrekke.

Wire i DIN-norm med $\varnothing 3,0$ mm og $\varnothing 3,5$ mm skal skiftes ut med wire i LN-spesifikasjon, som har $\varnothing 3,2$ mm.

Merk: Flyfabrikantens anvisninger skal følges ved montering av wireklemmer.

Tid for utførelse:

Pkt. 1. Innen 7 dager regnet fra 30. desember 1974.

Pkt. 3 Ved første større overhaling.

forts.

71/74
forts.

Referanse:

LTA No. 74-323 omhandler samme sak.

Tillegg nr. 1

Inspection Directives (Attachment to LTA-No. 74-323 Rev. 2)

1. Determination of cable type

Note:

Cable according to aviation specification LN 9374 or LN 9389 have a steel core.

Cable according to DIN-specification DIN L9 resp. DIN 655 have a hemp core.

2. Details regarding cable sleeves

a. Cable with "Talurit" cable sleeves should be checked as follows:

Cable according to DIN 19 resp. DIN 655 with swaged Alu-cable sleeves

Cable Ø mm	2,5	3,0	3,5
Sleeve Ø mm	5,4	6,0	7,0
Sleeve length mm	11,5	13,5	16,0

Cable according to LN 9374 with swaged Alu-cable sleeves

Cable Ø mm (required	2,4	2,4	3,2
(effective	2,4-2,6	2,7	3,2-3,5
Sleeve Ø mm	6,0	7,0	8,0
Sleeve length mm	13,5	15,0	16,5

Cable according to LN 9374 and LN 9389 with swaged MS- og CU-cable sleeves

Cable Ø mm (required	2,4	2,4	3,2
(effective	2,4-2,6	2,7	3,2-3,5
Sleeve Ø mm	6,0	7,0	8,0
Sleeve length mm	14,5	15,0	19,0

Tolerated limits for all combinations

For sleeve diameter: + 0,2 and - 0,1 mm

For sleeve length: + (without given limit) and - 1,0

Diversing from the above Talurit-sleeves as manufactured by Messrs. Alexander Schleicher and considered as approved have the following dimensions:

LUFTFARTSVERKET
Hovedadministrasjonen
Avd. for luftfartsinspeksjon
Postboks 18, 1330 Oslo lufthavn
Telefon: Oslo (02) 121340
AFTN : ENFBE
Tlgr. : CIVILAIR OSLO
Telex : 170111 Idal n



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt-4a
Erstatter
Generelt-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.

71/74
forts.

Cable according to DIN 655 with swaged Alu-cable sleeves

Cable Ø mm 3,0
Sleeve Ø mm 6,5
Sleeve length mm 13,5

Tolerated limits

Sleeve Ø: $\pm 0,2$ mm
Sleeve length: + (without given limit) and - 1,0 mm

- The swaged or struck sleeve should not touch the timble end.
- The cable end should protrude out of the sleeve a little.
- Visually check cable sleeves for cracks using at least a 5 x powered magnifying glass.
- The sleeves diameter at half length should measure as mentioned above.
- Generally only one cable sleeve per timble is required, however in cases where two sleeves in tandem have been used both sleeves should have the a.m. dimensions.

65/78

INSTALLASJON AV SKULDERSELER ELLER DIAGONAL SKULDERSTROPP FOR FØRERSETE OG SETER VED SIDEN AV DETTE

Påbudet gjelder:

Alle typeer luftfartøy med unntak av ballonger.

Påbudet omfatter:

For å øke havarisikkerheten skal alle luftfartøyer være utstyrt med skulderseler eller diagonal skulderstropp av godkjent type for fører-sete og sete ved siden av dette.

- Monteringen skal følge anvisning fra luftfartøyets fabrikant. For luftfartøyer hvor slik anvisning ikke er gitt skal installasjonen godkjennes av Luftfartsverket i hvert enkelt tilfelle.
- Kontroller at installasjonen er i.h.t. AC 43.13-2A, chapter 9 med hensyn til stroppenes/selenes vinkler og innfestning.

Installasjonen skal utføres av autorisert flyverksted

11.1.82

forts.

MERK! For at angjeldende flymaterieell skal være luftdyktig, må påbudet være utført i fullt id og notat om utførelsen fastslått ved signerte og daterte beretninger, jfr. paragraf 123 i luftloven.

Generelt-4a
Erstatter
Generelt-4

65/78 I de tilfelle hvor en slik installasjon ikke lar seg gjennomføre kan det
forts. søkes Luftfartsverket om dispensasjon fra dette påbud.

Tid for utførelse:

Pkt. 1: Innen 1. januar 1979

Pkt. 2: Innen 15.februar 1982.

R. Ulltang

11.1.82

[Signature]

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt-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.

39C/80 KORROSJONSKONTROLL AV STEPELMOTORER

Påbudet gjelder:

Alle stempelmotorer i norskregistrerte luftfartøy.

Påbudet omfatter:

For å unngå motorsvikt som følge av korrosjonsskader, skal følgende utføres av luftfartsforetagende eller flyverksted med de nødvendige rettigheter:

1. Avmontert et tilstrekkelig antall sylindre for å kunne kontrollere motoren innvendig for korrosjon, særlig oppmerksomhet vies ventil-løftere og kamaksel.

Dersom det ved undersøkelsen oppdages korrosjonsskader skal også de øvrige sylindre avmonteres.

2. Kontroller sylindrene innvendig for korrosjon ved hjelp av boroskop eller lys og speil.
3. Propelltappen kontrolleres for korrosjon mellom flens og motorblokk.
4. Dersom det under utførelse av punktene 1, 2 eller 3 oppdages korrosjonsskader som krever ytterligere demontering av motoren, skal et autorisert/godkjent verksted med overhalingsrettigheter kontaktes for utarbeidelse av en tilstandsrapport for motoren.
5. For motorer med to magneter (enkeltmagneter) skal disse avmonteres og kontrolleres for tilstand i sin alminnelighet og for slark og smøring av lagre i særdeleshet.

Dobbelmagneter skal kontrolleres av autorisert/godkjent verksted med overhalingskompetanse.

6. Utført LDP dokumenteres i reisedagbok, motorjournal og komponentkort, eller tilsvarende teknisk bokføringssystem godkjent av Luftfartsverket.

Tid for utførelse:

Motorer hvor 5-årskontroll er utført

Utfør pkt 2 og 3 innen 15.4.83 dersom ikke allerede utført. Deretter skal LDP 39C/80 utføres med 10 års mellomrom etter siste 5-årskontroll.

Motorer med en kalendertid mindre enn 5 år siden ny eller overhalt.

Innen en gangtid på 10 år siden ny eller overhalt og deretter med 10 års mellomrom inntil motoren blir overhalt.

Referanser: LF2N

R. Ulltang

R. J. J. J.
22.4.83

CANCELLED

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



LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt-6a
Erstatter
Generelt-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.

76/80 GJENNOMFØRING AV KRAV TIL FORBEDRET FREKVENSSSTABILITET FOR SENDERE I VHF KOMMUNIKASJONSUTSTYR FOR LUFTFARTØY

Påbudet gjelder:

VHF radiokommunikasjonsutstyr installert i norsk-registrerte luftfartøy før 1. januar 1975.

Påbudet omfatter:

Det vises til AIC 24/78, hvor det refereres en overgangsordning for innføring av halv kanalavstand for VHF radiokommunikasjons- og navigasjonsutstyr for luftfartøy.

Overgangen til halv kanalavstand medfører bl.a. strengere krav til frekvensstabiliteten for sendere i VHF kommunikasjonsutstyr. Dette kravet iverksettes i to etapper. Første etappe, som omfatter sendere som skal nyinstalleres, ble satt i verk 1. januar 1975.

Fra 1. januar 1981 vil kravet også bli gjort gjeldende for sendere som ble installert før 1. januar 1975. Dette medfører at etter 1. januar 1981 må alle sendere i VHF kommunikasjonsutstyr i norsk-registrerte luftfartøy ha en frekvensstabilitet på pluss/minus 0,003 % eller bedre.

Følgende VHF kommunikasjonsutstyr vil fortsatt kunne benyttes etter 1. januar 1981:

ARC:	131B, 328D, 328T, 428A, 831A, RT-1038A, RT-485A, RT.385A
AVIONIC:	FV-2010, FV-2720
AVIONIC DITTEL:	ATR720
BECKER:	AR 2008/25, AR 2009/25, AR 2010/25, AR2011/25, AR 2808/25, AR 2809/25
BENDIX:	RT-241B, RTA-42A, CN-2011A, CN 2012A, CN-2013A
COLLINS:	VHF 20A, VHF-250, VHF-250E, VHF-251, VHF-251E, 618M-2B, 618M-2D, 618M-3
DITTEL:	FSG-15, FSG-16, FSG-18, FSG-40A, FSG-40M, FSG-40S
EDO-AIRE:	RT-551A, RT-661A
KING:	KX 175B, KY92-01, KY 195B, KY 196, KY 197, KTR 900A, KTR905, KTR 9000, KTR 9100A
NARCO:	COM 11B, COM 111B, COM 120, COM 120/20
RCA:	AVC 110A
WULFSBERG:	WT-200, WT-2000

forts.
26.11.80

76/80
Forts.

Følgende VHF kommunikasjonsutstyr vil også kunne benyttes etter 1. januar 1981, men ikke etter 1. januar 1983:

ARC: 528A, 528E-1
BECKER: AR 7, AR2009, AR2010, AR2011
BENDIX: RT-241A
COLLINS: VHF 250S
EDO-AIRE: RT-551; RT-553, RT-563, RT-661
NARCO: COM 10A, COM 11A, COM III.
RAIDAIR: RAIDAIR 360

Kombinerte kommunikasjons/navigasjonsutstyr

Navigasjonsenheten i kombinerte komm/nav-utstyr hvor kommunikasjonsenheten ikke tilfredsstiller kravet til frekvensstabilitet, dvs ikke er nevnt ovenfor, vil fortsatt kunne benyttes etter 1. januar 1981, under følgende forutsetning:

Kommunikasjonsenheten må settes ut av funksjon, enten ved at den, der hvor det er mulig, utmonteres, eller ved at enheten gjøres funksjonsudyktig ved å fjerne kretskort eller komponenter. Betjeningspanelet må merkes med informasjon om at kommunikasjonsenheten er satt ut av funksjon.

Inngrepet i utstyret må utføres av godkjent flyradioverksted, og ny konsesjonssøknad må sendes Teledirektoratet, vedlagt en erklæring fra verkstedet om at endringen er utført og en beskrivelse av hvordan den er utført.

Alt annet VHF radiokommunikasjonsutstyr i norsk-registrerte luftfartøy er ikke tillatt brukt etter 1. januar 1981, og må derfor utmonteres.

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter 1. januar 1981.

Referanser:

ICAO Annex 10, Amendment 52, Volume 1, § 4.7.1.1, AIC B 24/78

R. Ulltang

P. Jacobsen
26.11.80

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

19C/82 KONTROLL OG OVERHALING AV SEILFLY MED STÅL- OG TREKONSTRUKSJON

Påbudet gjelder:

Seil- og motorseilfly med stål- og trekonstruksjon.

Påbudet omfatter:

Luftfartsverket har mottatt rapporter om seilfly hvor særlig limforbindelser i vinger, skrog og ror har vært i dårlig forfatning. Årsaken til dette er at de fleste seilfly av trekonstruksjon er av eldre dato og limt med et lim som ikke tilfredsstiller dagens krav til holdbarhet. Av vesentlig betydning er lagrings- og bruksforholdene. Fly som oppbevares eller står i hangar under riktige temperatur- og fuktighetsforhold er langt mindre utsatt for skader enn fly som står ute.

Limsvakheter vil vanligvis først opptre etter 10 år, forutsatt normalt vedlikehold og bruk. For å forhindre at seilfly under varierende forhold og bruk skal forfalle slik at dette går utover luftdyktigheten, skal de gjennomgå tidfestede kontroller og overhalinger.

Ut over årlig kontroll skal det utføres en kontroll av konstruksjon med 5 års mellomrom (5-års kontroll). Limets styrke kontrolleres ved at duk og/eller finør fjernes i nødvendige utstrekning. Limets styrke skal være slik at bruddet ligger i trevirket/finøren og ikke i limflaten når man prøver å splitte finørlasker og lignende.

Heloverhaling skal utføres med 10 års mellomrom dersom det ikke i forbindelse med havari eller større reparasjoner er utført arbeide som har tilsvarende omfang.

Ved heloverhaling og 5-års kontroll skal det føres eget rapportskjema for flyets og delers tilstand.

Kontroll og arbeide tillates bare utført av byggeleder med godkjenning i kategori tre-rør-duk eller godkjent verksted. Luftfartsverket, avdeling for luftfartsinspeksjonen, LFL, kontaktes før åpninger lukkes eller eventuelle reparasjoner dekkes.

Tid for utførelse:

ALLE FLY SOM HAR EN KALENDERTID PÅ MINDRE ENN 5 ÅR SIDEN NY
ELLER HELOVERHALT:

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Utfør 5-års kontroll innen 5 års kalendertid siden ny eller heloverhalt eller innen 31.12.96, det som kommer sist, og deretter innen 5 år etter hver heloverhaling.

ALLE FLY SOM HAR EN KALENDERTID PÅ 5 ÅR ELLER MER SIDEN NY ELLER HELOVERHALT:

Utfør heloverhaling innen 31.12.96 eller innen 10 års kalendertid siden ny eller heloverhalt, det som kommer sist, og deretter innen 10 år etter hver heloverhaling.

Referanse:

LUFTFARTSVERKET, Luftfartsinspeksjonen, LFL.

Gyldighetsdato:

01.08.96.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Generelt - 8

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

56 /82

NYE KRAV TIL KANALSEPARASJON

Påbudet gjelder:

VHF radiokommunikasjonsutstyr og radionavigasjonsutstyr installert i norsk-registrerte luftfartøyer før 1. juni 1979.

Påbudet omfatter:

Det vises til AIC B 24/78, hvor det refereres en overgangsordning for innføring av 25 og 50 kHz kanalavstand for henholdsvis VHF radiokommunikasjons- og radionavigasjonsutstyr for luftfartøy.

Overgangen til ny kanalavstand medfører bl.a. strengere krav til selektiviteten for mottakere i VHF radiokommunikasjonsutstyr- og radionavigasjonsutstyr. Dette kravet iverksettes i to etapper. Første etappe, som omfatter mottakere som skal nyinstalleres, ble satt i verk 1. juni 1979, jfr. ovennevnte AIC B 24/78.

Fra 1. januar 1983 vil kravet også bli gjort gjeldende for mottakere som ble installert før 1. juni 1979. Dette medfører at i norskregistrerte luftfartøy må alle mottakere i VHF radiokommunikasjonsutstyr være konstruert for 25 kHz kanalseparasjon og alle VHF navigasjonsmottakere konstruert for 50 kHz kanalseparasjon. Videre må alle DME utstyr ha mulighet til mottaking av både X og Y kanaler etter 1. januar 1983.

Se vedlegg for typer VHF radiokommunikasjons- og radionavigasjonsutstyr og DME (pulsutstyr) som fortsatt vil kunne benyttes etter 1. januar 1983.

Radiokommunikasjons- og radionavigasjonsutstyr som ikke tilfredsstiller de nye selektivitetskrav, dvs. ikke er nevnt ovenfor, vil fortsatt kunne benyttes etter 1. januar 1983 under følgende forutsetninger:

- a) Utstyret må modifiseres av fabrikant eller av godkjent flyverksted etter fabrikantens anvisning. Ny søknad om konsesjon må sendes Teledirektoratet vedlagt en erklæring fra fabrikant/verksted om at endringen er utført, samt beskrivelse av utførelsen.

eller at:

- b) I luftfartøyet installeres kommunikasjons-, navigasjonsutstyr samt DME med Y kanaler som tilfredsstiller de nye krav.

Eksisterende utstyr som ikke er typegodkjent etter de nye krav må utmonteres innen 1. januar 1985.

8.11.1982

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.

56 /82
forts.

Alt annet VHF radiokommunikasjons- og radionavigasjonsutstyr samt DME utstyr som ikke er oppført i listen ovenfor er ikke tillatt brukt etter 1. januar 1983 og må derfor tas ut.

Tid for utførelse:

Innen første flyging etter 1. januar 1983.

Referanser:

ICAO Annex 10, Amendment 52, Vol. 1 pkt. 4.7.2.4, AIC B 24/78 og LDP 76/80.

R. Ulltang

[Signature]
9.11.1982

VHF RADIONAVIGASJONSUTSTYR VOR/LOC:

<u>ARC</u>	<u>COLLINS</u>	
328D	ILS-70	KNR 634
328T	ILS-700	KNR 660A
428A	VIR-30A	KNR 665
442A	VIR-30M	KNR 665A
542A-1	VIR-31A	KNR 6030
841A	VIR-31H	KNS 80
41A	VIR-350	KNS 81
R-1048A	VOR-700	KNS 81
R-1048B	VIR-351	KX 155
RT-385A	5IR-7	KX 165
RT-485A	5IR-8	KX 175B
RT-485B	5IR-7 A/8A	
	5IRV-1	<u>NARCO</u>
<u>BECKER</u>	5IRV-2B	NAV 10
NR 2020	5IRV-4	NAV 11
NR 2029	5IRV-4A	NAV 12
NR 2030	5IRV-4B	NAV 14
NAV 2020 A/B	5IRV-4C	NAV 100
NAV 2029	5IRV-4D	NAV 110
NAV 2030 A/B	5IR-10	NAV 111
NAV 2040 A/B	5IR-10A	NAV 112
	5IR-10B	NAV 114
<u>BENDIX</u>		NAV 121
RIA-32A	<u>EDO-AIRE</u>	NAV 122
RN-222AE	R-662	NAV 122A
RN-222BE	R-552	NAV 124
RN-242A	R-554	NAV 124A
RVA-33A	R-664	NAV 124R
RNA-26C		NAV 824
CN-2011A	<u>KING</u>	NAV 825
CN-2012A	KN 53	
CN-2013A	KNR 600	<u>RCA</u>
	KNR 600A	AVN 210A
	KNR 615	AVN 210
	KNR 630/631	
	KNR 632	

VHF RADIOKOMMUNIKASJONSUTSTYR

ARC

131B

328D

328T

428A

831A

RT-1038A

RT-385A

RT-485A

RT-485B

COLLINS

VHF-20A

VHF-250

VHF-250E

VHF-251

VHF-251E

VHF-253

VHF-700

618M-2B

618M-2D

618M-3

KING

KX 155

KX 165

KX 175B

KY 92-01

KY 195B

KY 196

KY 197

KTR 900A

KTR 905

KTR 908

KTR 9000

KTR 9100A

KU 191

KU 192

KU 193

KU 194

NARCO

AVIONIC

FV-2010

FV-2720

FV-2720B

FV-2720C

COMCO

COMCO 733

DITTEL

FSG-15

FSG-16

FSG-18

FSG-18PL

FSG-18PC

FSG-40A

FSG-40M

FSG-40S

FSG-50

FSG-60

FSG-60M

COM 11B

COM 111B

COM 120

COM 120/20

COM 810

COM 811

SPERRY (RCA)

RCA

AVC 110A

WULFSBERG

WT-100/WR-100

WT-200

WT-2000

AVIONIC DITTEL

ATR 720

ATR 720B

BECKER

AR 2008/25

AR 2008/25A

AR 2008/25B

AR 2009/25

AR 2010/25

AR 2011/25

AR 2808/25

AR 2809/25

EDO-AIRE

RT-551A

RT-661A

BENDIX

RT-241B

RTA-42A

CN-2011A

CN-2012A

CN-2013A

NAVIGASJONSUTSTYR DME (pulsutstyr):

ARC

476A

876A

RTA-1077B

NARCO

DME-190

DME-190TSO

DME-195

DME-890

BENDIX

DM-2031A

RCA

AVQ-85

COLLINS

PRIMUS-10

DME-40

DME-451

860E-2

860E-3

860E-4

860E-4A

860E-5

DME-700

EDO

RT-888

KING

KDM 705

KDM 705A

KDM 706

KDM 7000 A/B

KN 61

KN 62

KN 62A

KN 63

KN 65

KN 65A

KNS 80

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.

47/85 UTSKIFTNING AV LUFTFILTRE

Påbudet gjelder:

Alle luftfiltre (Induction Air Filters) montert i motoranlegg på småfly.

Påbudet omfatter:

For å unngå mulig reduksjon i motoreffekten eller motorstopp som følge av at deler av et ødelagt luftfilter blir suget inn i motoren, skal filteret skiftes ut med et nytt av godkjent type.

NB Denne LDP forandrer ikke gjeldende regler vedrørende 100 timers ettersyn samt den årlige kontroll av luftfilter.

Tid for utførelse:

1. Innen 100 timers gangtid etter 15.12.85 eller før oppnådd total filtergangtid på 500 timer, avhengig av hva som inntreffer sist. Deretter med mellomrom som ikke overskrider 500 timers gangtid.
2. Innen 100 timers gangtid etter 15.12.85 for luftfiltre med ukjent gangtid.

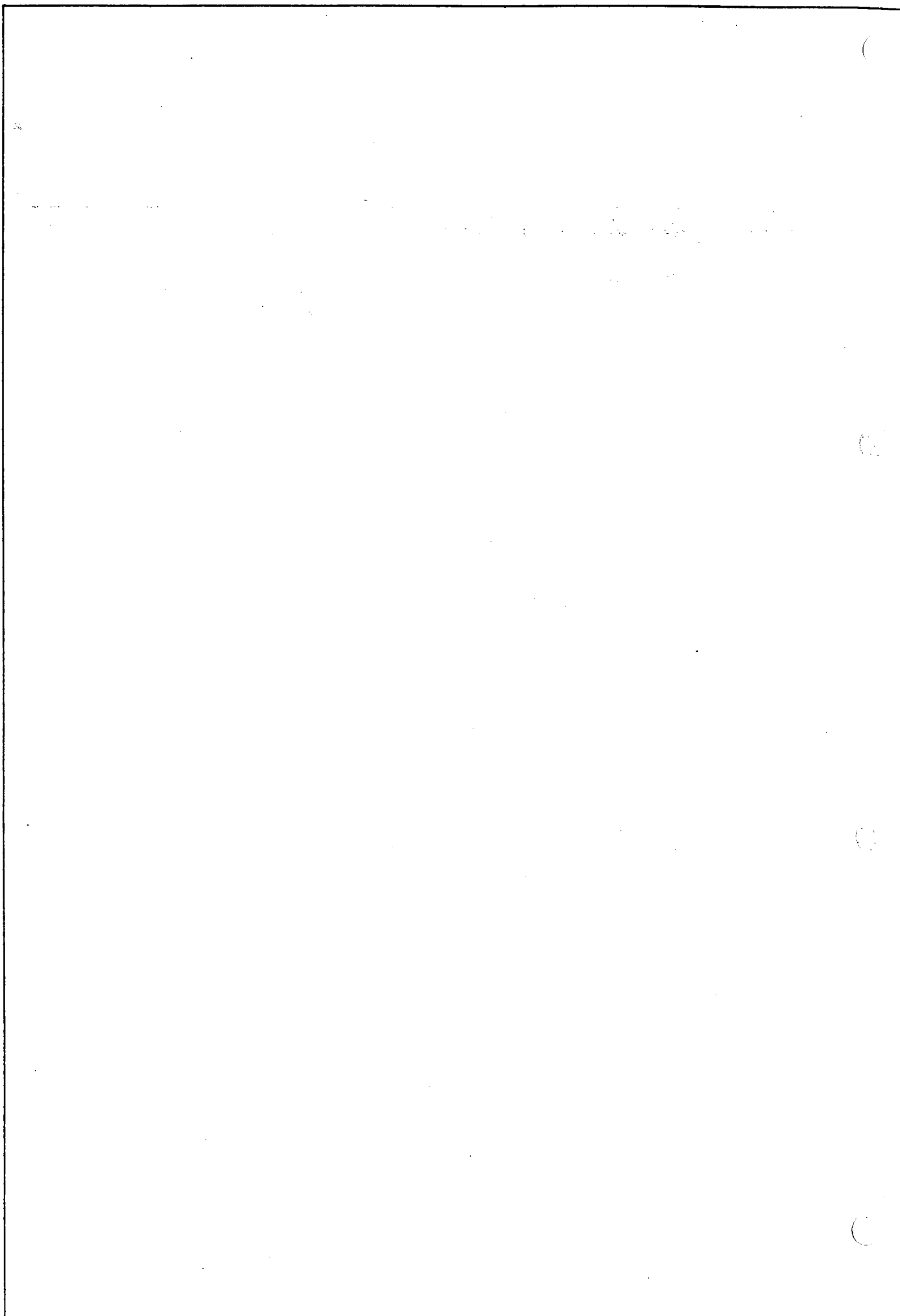
Referanser:

FAA AD 84-26-02

15.12.85

MERK!

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



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

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

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

GENERELT - 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.

42/89 GANGTIDSBEGRENSNING FOR STEPELMOTORER

Påbudet gjelder:

Alle en-motors stempel-motordrevne fly, med motorytelse til og med 300 kW (400 HK); som er godkjent for flyging med fallskjermhoppere.

Påbudet omfatter:

For å unngå skadevisninger på motorer i fly som er godkjent for "løfting" av fallskjermhoppere, gjelder følgende:

Utvidelse av gangtid i henhold til BSL B 3-2 Bilag 12 pkt. 4, tillates ikke lenger for de berørte motorer.

Tid for utførelse:

Denne LDP trer i kraft 15.10.89.

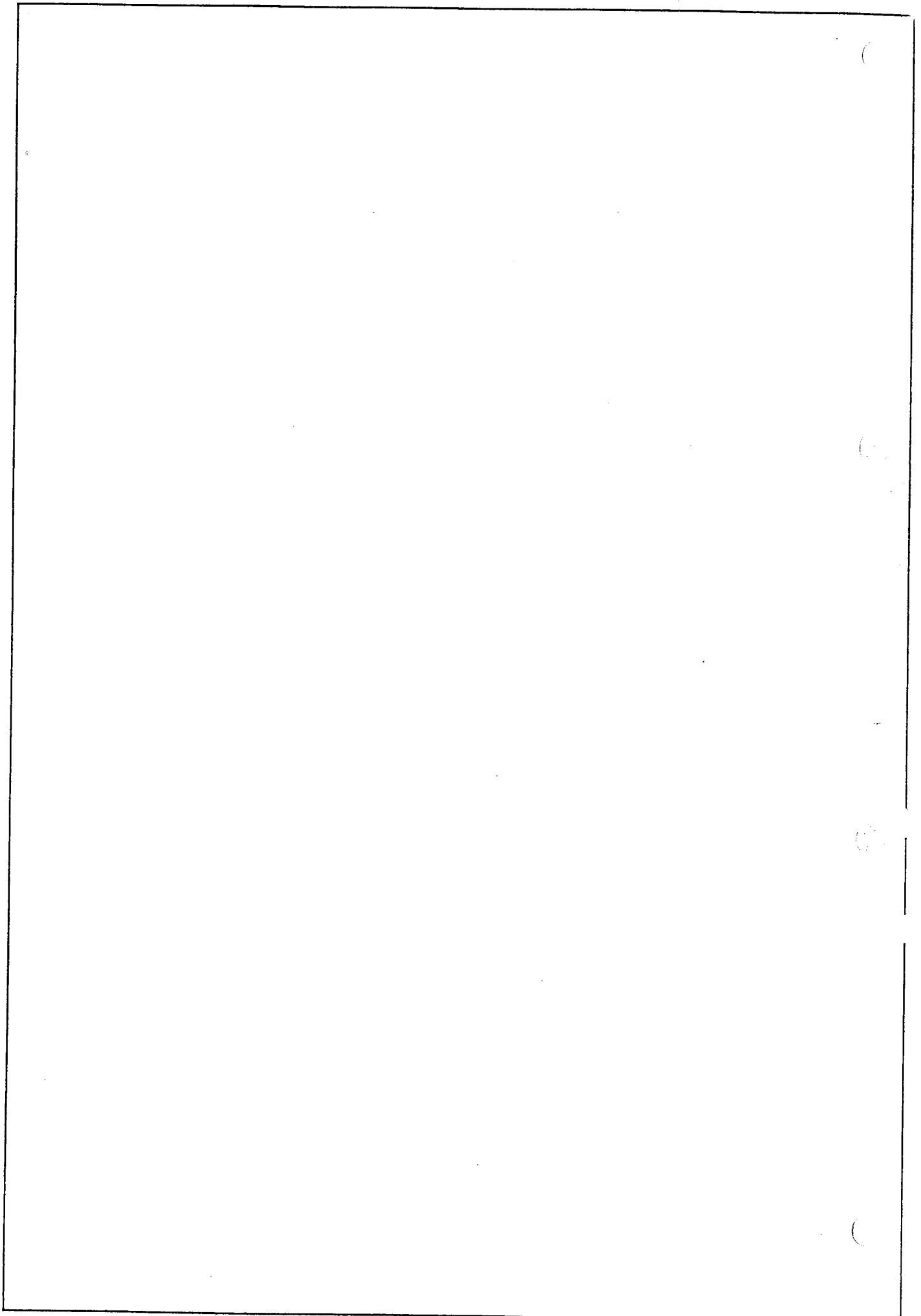
Referanse:

LF2N

K. smør av 039/90

15.10.89

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.



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)

GENERELT - 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.

|92-005 UTSKIFTING AV SETEBELTER

Påbudet gjelder:

Luftfartøy som har setebelter med en låseanordning som ikke er av typen metall mot metall.

Påbudet omfatter:

Setebelter som ikke har metall mot metall låseanordning skal skiftes ut med godkjente setebelter med en låseanordning som er av ovennevnte type.

Tid for utførelse:

Innen 01.01.93.

Referanse:

CAA AD 009-11-91.

03.03.92

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.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2001-051 OVERHALING OG KORROSJONSKONTROLL AV STEMPELMOTORER

Påbudet gjelder:

Stempelmotorer med effekt på 300 kW (400 hk) eller mindre.

Påbudet omfatter:

For å opprettholde motorens driftssikkerhet gjelder følgende regler for overhaling og korrosjonskontroll:

1. Motoren skal overhales i henhold til fabrikantens anbefalte **driftstimer**.
2. Fabrikantens anbefalte **kalendertid** kan erstattes av følgende korrosjonskontroll som skal utføres av JAR 145 flyverksted / autorisert verksted. Korrosjonskontrollen skal omfatte, men ikke begrenses til følgende deler:
 - sylindere (innvendig), ventilløftere, kamaksel, råder og veivaksel.
 - propelltapp, eventuelt veivakselens frontplugg
 - magneter
 - forgasser (innvendig), samt øvrige komponenter som er en integrert del av motoren.
 - sylindertoppdeksler og ventilfjærer.

Anm.: Det forutsettes at verkstedet har godkjente prosedyrer for utførelse av arbeidet.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 93-035.

Tid for utførelse:

Klubb/Privat:

Korrosjonskontroll skal utføres hvert 10. år regnet fra motoren var ny eller sist overhalt

Ervervsmessig:

Korrosjonskontroll skal utføres hvert 10. år regnet fra motoren var ny eller sist overhalt

Overhaling skal utføres hvert 20. år regnet fra motoren var ny eller sist overhalt.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Følgende overgangsordning gjelder for motorer som er gått mellom 17 og 30 år regnet fra motoren var ny eller sist overhalt:

Overhaling må utføres innen 3 år fra denne LDPs gyldighetsdato eller innen 30 år regnet fra motoren var ny eller sist overhalt; det som kommer først.

Gyldighetsdato:

15.03.2002

Referanse:

Luftfartstilsynet.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

94-019A KONTROLL OG UTSKIFTING AV GUMMISLANGER

Påbudet gjelder:

Gummislanger brukt i hydrauliske drivstoff- og oljesystem i luftfartøy.

Påbudet omfatter:

Luftfartsverket har registrert ulike praksiser med hensyn til kontroll og utskifting av gummislanger. Levetid, kontrollmetoder og intervall, er ofte ikke entydig angitt i mindre luftfartøyers vedlikeholdsunderlag. For tilfeller hvor luftfartøyfabrikanten ikke har spesifisert vedlikehold og levetid for slanger, har Luftfartsverket derfor utarbeidet denne forskriften for kontroll og utskifting av slanger.

Anm.: Godkjente vedlikeholdsinstanser har adgang til å utarbeide/følge egne rutiner, såfremt disse ivaretar slangenens luftdyktighet på en tilsvarende eller bedre måte.

1. Foreta visuell kontroll med henblikk på følgende tegn til svekkelse:
 - a. Lekkasje eller svetting
 - b. Misfarging
 - c. Delaminering
 - d. Dype slitasjemerker (hull i slangens ytterste lag)
 - e. Korroderte endebeslag
 - f. Deformasjon
2. Bøy slangen forsiktig for å fastslå om unormal stivhet forekommer.
3. Dersom det etter utført visuell kontroll fortsatt er tvil om luftdyktigheten, skal følgende tiltak utføres:
 - 3.1 Fjern slangeklemmer og evt. varmebeskyttende overtrekk.
 - 3.2 Demonter slangen.
 - 3.3 Utfør pkt. 1. og 2. i denne LDP.
 - 3.4 Trykkprøv slangen til minst 50% over maksimalt tillatt arbeidstrykk.
Anm.: Dette må foretas på en slik måte at man ikke risikerer å bli skadet dersom slangen sprenges. F. eks. bruk av spesialskap.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

- 3.5 Bøy slangen flere ganger, minst 30°, mens den ennå er under trykk. Kasser slanger som ikke kan holde trykket.
- 3.6 Kontroller om slangen har jevn ytre diameter. Kontroller også indre diameter ved å slippe en stålkule, som akkurat passer i slangeåpningen, gjennom slangen mens denne holdes loddrett. Kulen skal kunne gli uhindret gjennom hele slangens lengde, i begge retninger.
- 3.7 Installer slangen uten at det oppstår skarpe bøyer eller knekker. Se til at slangen installeres, slik at den ikke kan bli utsatt for slitasje eller gnaging. Påse også at slangen i størst mulig grad legges utenom varmekilder, så som sylindrer, eksosanlegg, osv. Dersom slanger må legges nærmere varmekilder enn 50 mm, skal varmebeskyttende overtrekk benyttes.

Anm.: MIL-H-8794 slanger er godkjente for driftstemperaturer på maksimalt 120°C.

- 4. Skift ut alle slanger som ikke er luftdyktige med nye før videre flyging.

Anm.: Dersom fabrikanten har angitt maksimal levetid skal slanger som når denne grense kasseres, selv om de passerer kontroll og trykkprøve.

I tilfelle fabrikanten ikke har spesifisert levetid, skal alle slanger som er eldre enn 10 år kasseres; uavhengig av tilstand. Om en slanges alder ikke kan dokumenteres, skal denne regnes fra luftfartøyets fabrikkårs.

Vær oppmerksom på at aldringsprosessen for en gummislange varierer. Dette vil være avhengig av bruk, miljø og vedlikehold. Den gitte levetidsgrense på 10 år må derfor anses for å være et maksimum, som bare kan oppnås ved spesielt gunstige forhold.

Anm.: Slanger som har ligget lagret mindre enn 5 år under godkjente forhold, betraktes som nye, og kan sitte på luftfartøyet i de foreskrevne antall år. Slanger som har ligget på lager utover 5 år, forkorter sin gangtid tilsvarende

NB: Lagringstiden må kunne dokumenteres.

- 5. Gummislanger kan erstattes av teflonslanger etter følgende retningslinjer:

- 5.1 Slangen må være av flykvalitet. Standarder er bl.a. gitt i FAA TSO-C53 og JAA JTSO-2C75, og liste over godkjente fabrikanter og produkter finnes i FAA AC 20-36.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

94-019A

- 5.2 Teflonslangen må minst tilfredsstille spesifikasjonene for indre diameter, trykk, driftstemperatur og evt. andre krav som gjelder for den aktuelle installasjon.
- 5.3 Teflonslanger skal installeres og vedlikeholdes i henhold til fabrikantens anvisninger. Dersom slik ikke finnes, brukes kontrollene og kassasjonskriteriene som beskrevet i pkt. 1, 2, 3 og 4 i denne LDP.
- 5.4 Det er i utgangspunktet ingen levetidsbegrensning på denne type slanger. Tidsbegrensning og lagring som beskrevet under ovennevnte anmerkninger, gjelder derfor ikke teflonslanger.

Wireforsterkninger i slangen kan imidlertid være utsatt for utmatting. Intervall for utskifting må derfor fastsettes ut fra brukserfaring og en vurdering av de påkjenninger slangen er utsatt for, samt konsekvensen av lekkasje eller brudd.

Anm.: Dersom fabrikanten har angitt tidsbegrensninger for levetid og lagring, vil disse gjelde.

Tid for utførelse:

1. og 2. Utføres ved hvert årlige ettersyn (eller tilsvarende).
3. Utføres med intervaller ikke overstigende 5 år.

Referanse:

LFL, AIC B 66/92.

Gyldighetsdato:

01.09.97.

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

GENERELT - 15

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

98-048B KONTROLL AV «BABY CRADLE»

Påbudet gjelder:

«Baby cradle» som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 98-176 (AB)R1.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 98-176 (AB)R1.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 98-176 (AB)R1.

Referanse:

DGAC AD 98-176 (AB)R1.

Gyldighetsdato:

1998-11-01.

GSAC

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 98-176(AB) R1
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

BABIES CRADLES

Installation of cradles on vertical partitions

ERRATUM

At the top of the second page, in the box where the Airworthiness Directive reference number is written, a typo error occurred.

It must be read 98-176(AB) R1 instead of 98-C66(B).

French original is correct.

September 23, 1998

BABIES CRADLES

98-176(AB) R1

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 98-176(AB) R1
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

BABIES CRADLES

Installation of cradles on vertical partitions

1. AFFECTED EQUIPMENTS

Baby cradle or bassinets to be installed on aircraft cabin vertical partition during flight, except during take off and landing. This Airworthiness directive applies to any in service cradle attached to partition by 2 points - 3 fixations points cradles are not affected by this Airworthiness Directive.

2. REASONS

It has been found that certain baby cradles, in case of flight in severe turbulence, with negative acceleration factor may fold upwards, along the partition. In this case, the baby may be injured.

3. ACTIONS

1. Before October 5, 1998, on all aircraft verify the good sustaining of affected the cradles by installing them as for normal operation on a vertical partition (or on a representative mount), and then by applying with the hand an upwards effort [effort magnitude roughly maximum 5 deca Newton (10 lbs)] on the side of the cradle opposite to the partition.

If the cradle folds up along the partition, it must be removed from the aircraft before further flight.

2. Cradles which were found to fail the test must be modified before further flight, by embodiment of an approved modification.

Cradles which pass the test will be stamped with a mark referring to this Airworthiness Directive.

3. After October 5, 1998, use of not verified cradle, as spares, is no more allowed.

.../...

August 12, 1998

BABIES CRADLES

98-176(AB) R1

GSAC

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

ref. : 98-176(AB) R1

Page n° 2

Note : After modification cradle, while protecting a 10 kilograms baby, should withstand, without folding along the partition an upwards acceleration as indicated in the affected aircraft manufacturer cabin specification. It must withstand by all means a minimum of 3g (see JAR 25-561 change 14).

This Revision 1 replaces the AD 98-176(AB) dated April 22, 1998.

EFFECTIVE DATES :

Originale AD : MAY 2, 1998

Revision 1 : AUGUST 22, 1998

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

99-068A FUNKSJONSSJEKK AV GPS-MOTTAKERE.

Påbudet gjelder:

Alle IFR sertifiserte luftfartøy utstyrt med et navigasjonssystem som inkluderer en GPS-sensor listet i Appendix 1 i vedlagte kopi av fransk AD 1999-258(AB)

Påbudet omfatter:

Tiltak skal utføres i samsvar med vedlagte kopi av fransk AD 1999-258(AB).

Skiltet som skal installeres i cockpitt skal ha følgende tekst:

"GPS INOPERATIVE FROM 18. AUGUST 1999"

GPS er igjen operativ etter at test er vellykket utført i henhold til pkt 3.3 i vedlagte AD 1999-258(AB). Testen må utføres etter 22. august 1999.

Tid for utførelse:

Senest 17. august 1999.

Referanse:

Fransk AD 1999-258(AB).

Gyldighetsdato:

1999-08-17.

GSAC

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 1999-258(AB)
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

GPS

Navigation systems using a GPS (ATA 34)

1. EQUIPMENT AFFECTED

This Airworthiness directive applies to all IFR certified aircraft fitted with a navigation system including a GPS sensor listed in Appendix 1.

This Airworthiness Directive applies to GPS multisensor or standalone systems certified (see Flight Manual) as :

- supplemental IFR navigation systems in accordance with AC 20-138 or AC 20-130A.
- BRNAV systems certified in accordance with AMJ 20X2 or JAA TGL 2.
- primary remote area/ oceanic navigation systems certified in accordance with FAA order N8110-60.

2. REASON

During night from August 21 to 22, 1999, the GPS system week number will transition from 1023 to 1024 , and the GPS EPOCH will change. Several GPS systems will erroneously consider week 1024 as week 0 and will consequently use the corresponding EPOCH 0 , dated January 6, 1980.

This week number roll over (WNRO) may affect the navigation function , either by inducing a loss of position computation, or an erroneous position.

A test allows to check proper functioning of the equipment after WNRO. The use of the equipments not listed as WNRO immune is prohibited by this AD after August 18, 1999, until the test is performed satisfactorily. August 18, 1999 date has been retained because GPS receiver may anticipate almanach change until 70 hours before GPS End of Week.

3. REQUIRED ACTIONS AND COMPLIANCE

3.1. The use of GPS systems is prohibited on and after August 18, 1999, until the test described in paragraph 4 is successfully passed.

June 16, 1999

GPS
Navigation systems using a GPS

1999-258(AB)

3.2. Before August 1st , 1999, install a placard near the navigation system control panel, stating

"GPS INOPERANT A PARTIR DU 18 AOUT 1999".

The reactivation of the GPS and the removal of the placard may not be performed until the test described in paragraph 3 is satisfactorily passed.

3.3. Test of proper functioning after WNRO

Switch on the navigation system and check the following :

- * check that the GPS date is correct.
- * check that the GPS time is correct (if this cannot be displayed, check that the GPS position is correct, i.e check that the difference between the GPS position and the aircraft position does not exceed 0,5 NM).
- * check that the GPS uses the satellites indicated by the new almanach, by comparing the satellites used by the GPS with those indicated by a GPS prediction software for the test date and time.

If not possible, check that the GPS position is correct (see above).

- * check that there is no alarm or messages.

EFFECTIVE DATE : JUNE 26, 1999

APPENDIX 1

NON COMPLIANT RECEIVER OR LACK OF RESPONSE FROM GPS MANUFACTURER

MANUFACTURER	TYPE	P/N
HONEYWELL		HG 2021 AB
UNIVERSAL	UNS 1Msp	1114-5X-0XX
ROCKWELL-COLLINS	GPS 900	822-0935-003
ROCKWELL-COLLINS	GPS 4000	822-0931-001
NORTHSTAR	M 3 GPS	1200-0101
TRIMBLE	TNL 2100T	80822-00-XXXX
TRIMBLE	TNL 2101 PLUS	81439-13-XXXX
TRIMBLE	TNL 2101 IO PLUS	81440-13-XXXX
TRIMBLE	TNL 2100TIO	80822-10-XXXX

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

99-075 KONTROLL AV TRANSPONDER.

Påbudet gjelder:

Alle luftfartøy utstyrt med Mode "S" transponder system og TCAS II, som beskrevet i vedlagte kopi av CAA AD 001-08-99.

Påbudet omfatter:

Tiltak skal utføres i samsvar med vedlagte kopi av CAA AD 001-08-99.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av CAA AD 001-08-99.

Referanse:

CAA AD 001-08-99.

Gyldighetsdato:

1999-09-01.



SAFETY REGULATION GROUP

Aviation House
 Gatwick Airport South
 West Sussex
 RH6 0YR
 UNITED KINGDOM

Direct Dial +44(0)1293 573149
 Direct Fax +44(0)1293 573993

Switchboard +44(0)1293 567171
 Fax +44(0)1293 573999
 Telex 878753

Our ref 9/97/CtAw/314/315/317

16 August 1999

CAA EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE 001-08-99 AIRCRAFT EQUIPPED WITH MODE 'S' TRANSPONDER SYSTEMS AND TCAS II CHECK OF ALTITUDE ENCODED DATA AND COMPARATOR FUNCTION USED BY MODE 'S' TRANSPONDER IN TCAS EQUIPPED AIRCRAFT.

BACKGROUND

Investigations into a recent incident involving a hazardous loss of separation between two aircraft revealed faults in the Mode 'S' system of one of the aircraft.

The loss of separation was caused by improper operation of the aircraft TCAS which was receiving erroneous altitude data from its Mode 'S' transponder. The erroneous data was not detected due to a dormant fault in an altitude data source comparator installed, in the Mode 'S' transponder, to detect such faults.

APPLICABILITY

Applicable to aircraft equipped with one or more Mode 'S' transponder systems connected to a TCAS II.

COMPLIANCE

Compliance is required not later than 45 days from the effective date of this Directive which is 18 August 1999.

REQUIREMENT

Check the Mode 'S' transponder systems as follows:

By inspection and reference to the build standard of the aircraft, together with the Maintenance Manual and Wiring Diagram Manual, determine the source(s) of pressure-altitude data to the Mode 'S' transponder(s).

- (1) For aircraft using altitude data input to the Mode 'S' transponder(s) and encoded in other than Gilham format e.g. databus or synchro formats, no further action is required by this Directive.
- (2) For aircraft where altitude data is encoded in Gilham format and inputs to each Mode 'S' transponder are provided from dual altitude encoders, for each transponder:
 - (a) Confirm by inspection and reference to aircraft and equipment Maintenance Manuals and Wiring Diagram Manuals, that the transponder altitude data comparator function is enabled and, using appropriate test equipment, demonstrate that the comparator detects altitude data differences between the dual encoders of more than 600 feet. If the comparator function is not enabled or is unserviceable, rectify before further flight.

and,

 - (b) Not later than three months from the effective date of this Directive, amend the Maintenance Schedule/Programme to provide a verification test of the functionality of the transponder altitude data comparator at periods not to exceed 24 months.

continued overleaf

- (3) For aircraft where altitude data in Gilham format is provided to each Mode 'S' transponder from a single altitude source:
- (a) Test the systems using appropriate test equipment at intervals not exceeding 45 days to verify that the altitude readout of the Mode 'S' system is correct throughout the operating envelope of the aircraft.
 - (b) The need for the repetitive test specified in paragraph (3)(a) of this Directive will terminate when the aircraft is modified with either a single monitored air data sensor or dual independent altitude encoders and an altitude data comparator.

JAA Administrative & Guidance Material, Section One: General, Part 3: Temporary Guidance Leaflet No. 8. provides operators with further information.

- (4) Report all findings found during testing to Mr Pat Doolan at the address below.

IT IS RECOMMENDED THAT YOU FORWARD A COPY OF THIS AIRWORTHINESS DIRECTIVE TO THE ORGANISATION THAT MAINTAINS YOUR AIRCRAFT.

Enquiries regarding this Directive should be referred to Mr Pat Doolan, Deputy Manager, Applications & Certification Section, 1E, Civil Aviation Authority, Aviation House, Gatwick Airport South, West Sussex RH6 0YR Telephone No. +44 (0)1293 573160, Fax +44 (0)1293 573860.



R J TEW
Applications & Certification Section

BLANK

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

GENERELT - 18

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

99-093A KONTROLL AV TRANSPONDER.

Påbudet gjelder:

Denne LDP oppheves av vedlagte kopi av FAA AD 99-23-22R2

Referanse:

FAA AD 99-23-22R2.

Gyldighetsdato:

2000-06-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

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



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

AD's are posted on the internet at <http://av-info.faa.gov>

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

RESCISSION

99-23-22 R2 TRANSPORT CATEGORY AIRPLANES: Amendment 39-11686. Docket No. 2000-NM-81-AD. Rescinds AD 99-23-22 R1, Amendment 39-11473.

Applicability: Transport category airplanes, as listed below, certificated in any category, equipped with any Mode "C" transponder with single Gillham code altitude input, including, but not limited to, the transponder part numbers listed below. Whether a Mode "C" transponder has a single Gillham code altitude input may be determined by reviewing the transponder installation instructions.

Airplane Models:

Airbus Industrie

A300

A310

British Aerospace

BAe Avro 146-RJ

BAe ATP

Fokker

F28 Mark 0070

F28 Mark 0100

F28 Mark 1000-4000

Lockheed

L-1011 TriStar

L-188 Electra

CASA

CN-235

Dassault Aviation

Mystere Falcon 50

Mystere Falcon 900

Mystere Falcon 200

Fan Jet Falcon Series G

Boeing (MDC)

DC-10-30

DC-10-40

DC-9

DC-9-81

DC-9-82

DC-9-83

DC-9-87

Boeing 707

Boeing 727

Boeing 737

Boeing 747

Bombardier

CL-215-1A10

CL-215-6B11

CL-600-1A11

CL-600-2A12

CL-600-2B16

Gulfstream

G1159 (G-II)

G-1159A (G-III)

G-IV

Mode "C" Transponder Part Numbers:

Rockwell Collins

622-2224-001

622-2224-003

522-2703-001

522-2703-011

787-6211-001

787-6211-002

Bendix

066-1056-00

066-1056-01

066-1123-00

2041599-6508

Wilcox

97637-201

97637-301

IFF

APX-100

APX-101

This rescission is effective April 20, 2000.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Peter Skaves, Aerospace Engineer, Airplane and Flight Crew Interface Branch, ANM-111, FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW., Renton, Washington 98055-4056; telephone (425) 227-2795; fax (425) 227-1320.

Issued in Renton, Washington, on April 7, 2000.

Donald L. Riggan, Acting Manager, Transport Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

GENERELT - 19

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2000-070 KONTROLL AV BALLONGER

Påbudet gjelder:

Alle ballonger som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-374(A).

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-374(A).

Anm.: Eventuelle funn av polyuretan TONIX behandling skal meddeles Luftfartstilsynet.

Tid for utførelse:

Til de tider som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2000-374(A), med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

DGAC AD 2000-374(A).

Gyldighetsdato:

2000-10-15.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 2000-374(A)
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

ALL MANUFACTURERS

All balloons

Balloon's envelopes (ATA 12)

1. AIRCRAFT CONCERNED:

This Airworthiness Directive (AD) concerns hot air and gas, free or captive balloons.

2. REASONS:

During the renewal of the Certificate of Airworthiness of a balloon, it has appeared that the envelope had a polyurethane TONIX treatment. The envelope mechanical and the non-inflammability characteristics were reduced.

3. ACTIONS AND COMPLIANCE:

The following actions are mandatory as soon as this AD is received:

- 1) Before the next flight, consult maintenance documentation to find if a polyurethane TONIX treatment has been applied on the balloon envelope. If so, the balloon is prohibited to fly and the GSAC must be immediately informed by mail (see note). The balloon may return to service only after the DGAC approval.
- 2) Before the next flight, inspect the envelope, and, in case of doubt of polyurethane TONIX treatment, due to envelope aspect, or because of a heavier load of the envelope, the balloon is prohibited to fly and the GSAC must be immediately informed by mail (see note). The balloon may return to service only after the DGAC approval.
- 3) Before the next flight, check that all maintenance practices on the balloon, and particularly cement or paint were approved by DGAC.

.../...

Note: GSAC address:

GSAC/T
14 rue Rouget de l'Isle
92441 Issy-les-Moulineaux Cedex
France

This Airworthiness Directive has been subject of a telegraphic diffusion on August 31, 2000.

EFFECTIVE DATE:

Upon receipt of the telegraphic AD on AUGUST 31, 2000

BLANK

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2000-071A FM IMMUNITET BESKYTTELSESKRAV FOR ILS/LLZ/VOR OG KOMMUNIKASJONSMOTTAGERE

Påbudet gjelder:

Alt ILS/LLZ/VOR og VHF/COM radioutstyr som minimum er påkrevd i henhold til BSL D 2-1, BSL D 3-1, BSL D 1-14 eller JAR OPS 1/3.

Påbudet omfatter:

Med bakgrunn i ICAOs standarder i Anneks 10, vedrørende VHF FM interferens immunitetskrav til radioutstyr, skal følgende tiltak utføres:

1. ILS/LLZ mottagere som ikke overholder og heller ikke kan modifiseres til å overholde VHF FM interferens immunitetskravene som er spesifisert i Anneks 10 Vol 1 pkt. 3.1.4.1 og 3.1.4.2, skal deaktiveres, demonteres eller skiftes ut med mottager som oppfyller disse kravene.
2. VOR mottager som ikke overholder og heller ikke kan modifiseres til å overholde VHF FM interferens immunitetskravene som er spesifisert i Anneks 10 Vol 1 pkt. 3.3.8.1 og 3.3.8.2, skal deaktiveres, demonteres eller skiftes ut med mottager som oppfyller disse kravene.

Anm.: Gjelder pkt. 1. og 2. ovenfor:

Unntatt fra denne LDP er utstyr som ikke er minimum påkrevd i henhold til BSL D 2-1, BSL D 3-1, BSL D 1-14 eller JAR OPS 1/3. Slikt utstyr, som heller ikke oppfyller Anneks 10 Vol 1 pkt. 3.1.4.1 og 3.1.4.2 alternativt Anneks 10 Vol 1 pkt. 3.3.8.1 og 3.3.8.2, må merkes på en slik måte at flygeren hele tiden er klar over at mottageren ikke kan benyttes som godkjent navigasjonshjelpemiddel i henhold til BSL D 2-1, BSL D 3-1, BSL D 1-14 eller JAR OPS 1/3. Dessuten må selve mottageren merkes for å sikre at kryssbyting ikke kan skje.

3. Luftfartøy som utelukkende brukes for flyging VFR er unntatt fra pkt. 1. og 2. i denne forskrift dersom det monteres et skilt på instrumentpanelet med følgende tekst:

MÅ IKKE BENYTTES SOM GODKJENT NAVIGASJONSHJELPEMIDDEL
Dette NAV utstyr oppfyller ikke VHF FM interferens immunitetskravene jf.r. ICAO Anneks 10 Vol. I.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Skiltet skal monteres i umiddelbar nærhet av NAV-utstyrets betjeningspanel.

4. VHF/COM mottager som ikke oppfyller VHF FM interferens immunitetskravene som er spesifisert i Anneks 10 Vol III part 2 pkt. 2.3.3.1 og 2.3.3.2, kan benyttes inntil det blir et krav om å installere mottagere som oppfyller immunitetskravene eller inntil Luftfartstilsynet fastsetter en dato med krav om slik installasjon.

Tid for utførelse:

Innen 01.01.2001.

Referanse:

ICAO Anneks 10 Vol I og Vol II part 2

Gyldighetsdato:

2000-11-15.

Luftfartstilsynet
1. tilsynsavdeling
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådhusgata 2, Oslo
Telefon : 23 31 78 00
Telefax : 23 31 79 96
e-post: postmottak@caa.dep.no

GENERELT - 21

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2000-074 KONTROLL AV TRANSPONDER

Påbudet gjelder:

Påbudet gjelder:

Alle luftfartøy utstyrt med Mode "C" eller Mode "S" transponder system, som beskrevet i
vedlagte kopi av CAA AD 002-12-99 Rev 1.

Påbudet omfatter:

Tiltak skal utføres i samsvar med vedlagte kopi av CAA AD 002-12-99 Rev 1.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 99-075.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av CAA AD 002-12-99 Rev 1.

Referanse:

CAA AD 002-12-99 Rev 1.

Gyldighetsdato:

2000-11-20.

APPLICABILITY Applicable to all aircraft equipped with one or more Mode 'C' or Mode 'S' transponder systems which utilise Gilham code altitude input.

SUBJECT - DESCRIPTION Check of Mode 'C' or Mode 'S' transponder system(s).

COMPLIANCE - REQUIREMENT Compliance is initially required not later than six months from the effective date of this Directive revision. For aircraft which have been checked in accordance with the original issue of this Directive or CAA AAD 001-08-99 compliance is required not later than 24 months from the initial check required by those Directives. REPEAT CHECK at intervals not exceeding 24 months.

Check the Mode 'C' or Mode 'S' transponder system(s) in accordance with paragraphs (1) through to (9) below, complying with all precautions detailed in the applicable maintenance manuals and correct all adverse findings prior to further flight.

NOTE: Altitude testing may be restricted to the operating envelope of the aircraft.

- (1) Connect an air data test set to the No. 1 and No. 2 (where applicable) Pitot/Static source.
- (2) In the aircraft flight deck/cockpit, select the No. 1 Mode 'C' or Mode 'S' transponder (as applicable) and select Air Data source No. 1.
- (3) Select the air data test set to the following altitude reporting values:
 - 1,000 feet;
 - 4,100 feet;
 - 15,700 feet and;
 - 31,000 feet.
- (4) For each selected altitude, verify that the Mode 'C' or Mode 'S' transponder (as applicable) altitude reporting is within tolerance (± 125 feet), and record the altitude as follows:

1,000 feet	=	Actual reading (± 125 feet)
4,100 feet	=	Actual reading (± 125 feet)
15,700 feet	=	Actual reading (± 125 feet)
31,000 feet	=	Actual reading (± 125 feet)
- (5) In the aircraft flight deck/cockpit, select Air Data source No. 2 (if applicable) and repeat paragraphs (3) and (4) above.
- (6) In the aircraft flight deck/cockpit, select the No. 2 Mode 'C' or Mode 'S' transponder (if applicable) and select Air Data source No. 1 and repeat paragraphs (3) and (4) above.
- (7) In the aircraft flight deck/cockpit, select Air Data source No. 2 (if applicable) and repeat paragraphs (3) and (4) above.
- (8) Where aircraft have the availability of a third air data source, that provides altitude data to the transponder system, repeat checks (3) and (4) above, for No. 1 and/or No.2 Mode C or Mode S transponder systems connected to Air Data source No. 3.
- (9) Confirm by inspection and reference to aircraft and equipment Maintenance Manuals and Wiring Diagrams that, where dual Air Data sources are used, the transponder altitude data comparator function is enabled. Using appropriate test equipment, demonstrate that the comparator detects altitude data differences between the dual encoders of more than 600 feet.
If the comparator function is not enabled or is unserviceable, rectify before further flight (this requirement is only applicable to aircraft which utilise dual Air Data sources).

NOTE: The comparator function is only available when Mode S transponders are installed.

This Directive becomes effective on 17 January 2000. Revision 1 becomes effective on 10 November 2000 and cancels CAA AAD 001-08-99.

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

GENERELT - 22

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2001-041 KONTROLL AV PROPANSYLINDERE TIL BRUK FOR BALLONGER

Påbudet gjelder:

Theo Schroeder fire balloons GmbH VA 50- og VA 70- propansylindre som beskrevet i vedlagte LBA AD 2001-229.

Påbudet omfatter:

Tiltak skal utføres i samsvar med vedlagte kopi av LBA AD 2001-229.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av LBA AD 2001-229.

Referanse:

LBA AD 2001-229.

Gyldighetsdato:

2001-09-03.



**Airworthiness
Directive
2001-229**

Lufffahrt-Bundesamt
Airworthiness Directive Section
Hermann-Blenk-Str. 26
38108 Braunschweig
Federal Republic of Germany

Theo Schroeder

Effective Date: July 26, 2001

Affected:

Kind of aeronautical product: Propane cylinders
Manufacturer: Theo Schroeder, Schweich, Germany
Type / Models affected: Schroeder fire balloons VA 50- and VA 70-propane cylinders (manufacturing date up to July 2001) equipped with pressure reducer for pilot flame, brand Lorch, as well as on Worthington cylinders (manufacturing date up to July 2001)
Serial numbers affected: see details under "Type / Models affected"
German Type Certificate No.: none

Subject:

Installation/Modification of a filter and a flow reducer (protection against pipe break) between pressure reducer and cylinder valve

Reason:

The gas supply of the pilot flame at the entrance into the pressure reducer can break off due to rough and improper handling of the propane cylinder.

Action:

Installation/Modification of a filter and a flow reducer in accordance with the instructions given in the Technical Note of the manufacturer.

Compliance:

- a) The modification must be performed at latest on September 31, 2001.
- b) Perform a special inspection program before each flight until the modification has been done.

Technical publication of the manufacturer:

Theo Schroeder Technical Note No. 8025-34 dated June 17, 2001 which becomes herewith part of this AD and may be obtained from Messrs.:

Theo Schroeder
fire balloons GmbH
Am Bahnhof 1

D- 54338 Schweich
Federal Republic of Germany
Tel.: +49 (0) 6502 930 4
Fax: +49 (0) 6502 930 500

Accomplishment and log book entry:

Action to be accomplished by an approved service station and to be checked and entered in the log book by a licensed inspector.

Holders of affected aircraft registered in Germany have to observe the following:

As a result of the a.m. deficiencies, the airworthiness of the aircraft is affected to such an extent that after the expiry of the a.m. dates the aircraft may be operated only after proper accomplishment of the prescribed actions. In the interest of aviation safety outweighing the interest of the receiver in a postponement of the prescribed actions, the immediate compliance with this AD is to be directed

Instructions about Available Legal Remedies:

An appeal to this notice may be raised within a period of one month following notification. Appeals must be submitted in writing or registered at the Luffahrt-Bundesamt, Hermann-Blenk-Str. 26, 38108 Braunschweig.

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

GENERELT - 23

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2002-032 KONTROLL AV TRANSPONDER

Påbudet gjelder:

Alle luftfartøy som har Rockwell Collins Mode C 621A-3 transponder som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2002-06-05.

Påbudet omfatter:

Tiltak skal utføres i samsvar med vedlagte kopi av FAA AD 2002-06-05.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av FAA AD 2002-06-05.

Referanse:

FAA AD 2002-06-05.

Gyldighetsdato:

2002-04-15.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

We post ADs on the internet at "av-info.faa.gov"

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

2002-06-05 Transport Category Airplanes: Amendment 39-12682. Docket 2000-NM-284-AD.

Applicability: Transport category airplanes, certificated in any category, equipped with Rockwell Collins Mode C 621A-3 Air Traffic Control (ATC) transponder(s), part number (P/N) 522-2703-XXX (where XXX is any series number).

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

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To prevent transmission of inaccurate data concerning altitude from one airplane to another, which could cause the pilot receiving the data to change course, either ascending or descending, and possibly lead to a mid-air collision or near mid-air collision, accomplish the following:

Testing

(a) Within 6 months after the effective date of this AD: Perform a pulse width test to detect malfunctions of any Mode C 621A-3 ATC transponder(s) equipped with P/N 522-2703-XXX, where XXX is any part number, in accordance with Rockwell Collins Air Transport Systems Overhaul Manual with Illustrated Parts List, Temporary Revision No. 34-44-00-38, dated April 20, 2000.

Note 2: Pulse width tests done using TIC-49, ATC-601, ATC-601A, or ATC-1400A ramp or bench testers meet the applicable test requirements specified in paragraphs (a) and (b) of this AD.

Note 3: Previous checks used to perform the test specified in paragraph (a) of this AD, per Rockwell Collins Air Transport Systems Overhaul Manual with Illustrated Parts List, Temporary Revision No. 34-44-00-38, dated April 20, 2000, are considered acceptable for compliance with paragraph (a) of this AD.

Replacement

(b) If the pulse width test required by paragraph (a) of this AD detects malfunction of a transponder, prior to further flight, perform the requirements specified in paragraph (b)(1) or (b)(2) of this AD, as applicable, in accordance with Rockwell Collins Service Bulletin 621A-3-34-21, Revision 1, dated November 14, 1975.

(1) For transponders having serial numbers up to and including 7192: Replace the transmitter tube and resistor with a new tube and resistor and repeat the pulse width test required by paragraph (a) of this AD.

(2) For transponders having serial numbers 7193 and subsequent: Replace the transmitter tube with a new tube and repeat the pulse width test required by paragraph (a) of this AD.

Note 4: Accomplishment of the replacement specified in paragraph (b)(1) or (b)(2) of this AD, as applicable, prior to the effective date of this AD, per Rockwell Collins Service Information Letter (SIL) 00-1, dated May 25, 2000, is acceptable for compliance with the applicable replacement required by paragraph (b)(1) or (b)(2) of this AD.

Repair

(c) If the follow-up pulse width test required by paragraph (b) of this AD detects malfunction of a transponder: Prior to further flight, repair the transponder in accordance with the applicable Mode C transponder component maintenance manual and airplane maintenance manual. If the repair information is not available in the applicable manual, prior to further flight, repair the transponder in accordance with a method approved by the Manager, Seattle Aircraft Certification Office (ACO), FAA.

Note 5: The airplane may be operated in accordance with the provisions and limitations specified in the FAA-approved Master Minimum Equipment List (MMEL), provided that only one Mode C transponder on the airplane is inoperative.

Reporting Requirement

(d) Submit a report of the results (both positive and negative) of the tests required by paragraphs (a) and (b) of this AD, at the applicable time specified in paragraph (d)(1) or (d)(2) of this AD, to: Elizabeth Zurcher, Aerospace Engineer, FAA, Seattle ACO, Systems and Equipment Branch, ANM-130S, 1601 Lind Avenue, SW., Renton, Washington 98055-4056; fax (425) 227-1181. The report must include the part number of the Mode C transponder(s) and whether corrective action was required. Information collection requirements contained in this regulation have been approved by the Office of Management and Budget (OMB) under the provisions of the Paperwork Reduction Act of 1980 (44 U.S.C. 3501 et seq.) and have been assigned OMB Control Number 2120-0056.

(1) For airplanes on which the pulse width test (using a bench check, if necessary) is accomplished after the effective date of this AD: Submit the report within 60 days after performing the test required by paragraph (a) or (b) of this AD, as applicable.

(2) For airplanes on which the pulse width test has been accomplished prior to the effective date of this AD: Submit the report within 60 days after the effective date of this AD.

Alternative Methods of Compliance

(e) 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, Seattle ACO. Operators shall submit their requests through an appropriate FAA Principal Maintenance or Avionics Inspector, who may add comments and then send it to the Manager, Seattle ACO.

Note 6: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Seattle ACO.

Special Flight Permits

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

Incorporation by Reference

(g) Except as provided by paragraph (c) of this AD: The actions shall be done in accordance with Rockwell Collins Air Transport Systems Overhaul Manual with Illustrated Parts List, Temporary Revision No. 34-44-00-38, dated April 20, 2000; and Rockwell Collins Service Bulletin 621A-3-34-21, Revision 1, dated November 14, 1975; as applicable. Revision 1 of Rockwell Collins Service Bulletin 621A-3-34-2 contains the following effective pages:

Page No.	Revision level shown on page	Date shown on page
1, 4	1	Nov. 14, 1975.
2, 3, 5/6	Original	June 15, 1975.

This incorporation by reference was approved by the Director of the Federal Register in accordance with 5 U.S.C. 552(a) and 1 CFR part 51. Copies may be obtained from Rockwell Collins, Inc., 400 Collins Road NE; Cedar Rapids, Iowa 52498. Copies may be inspected at the FAA, Transport Airplane Directorate, 1601 Lind Avenue, SW., Renton, Washington; or at the Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW., suite 700, Washington, DC.

Effective Date

(h) This amendment becomes effective on April 26, 2002.

Issued in Renton, Washington, on March 13, 2002.

Vi L. Lipski,

Manager, Transport Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 02-6793 Filed 3-21-02; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

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

GENERELT - 24

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2003-023 HONEYWELL PRIMUS II RNZ-850/-851 INTEGRATED NAVIGATION UNIT

Påbudet gjelder:

Luftfartøy som er utstyrt med Honeywell Primus II RNZ-850/-851 Integrated Navigation Unit som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2003-04-06.

Påbudet omfatter:

Tiltak skal utføres i samsvar med vedlagte kopi av FAA AD 2003-04-06.

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av FAA AD 2003-04-06.

Referanse:

FAA AD 2003-04-06.

Gyldighetsdato:

2003-04-03.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

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

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

2003-04-06 Various Aircraft: Amendment 39-13054. Docket 2003-NM-41-AD.

Applicability: Aircraft, certificated in any category, equipped with a Honeywell Primus II RNZ-850/-851 Integrated Navigation Unit having a part number identified in Table 1 of this AD; including, but not limited to BAE Systems (Operations) Limited (Jetstream) Model 4101 airplanes; Bombardier BD-700-1A10 series airplanes; Bombardier CL-215-6B11 (CL415 variant) series airplanes; Cessna Model 560, 560XL, and 650 airplanes; Dassault Model Mystere-Falcon 50 series airplanes; Dornier Model 328-100 and -300 series airplanes; Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (EMBRAER) Model EMB-135 and -145 series airplanes; Learjet Model 45 airplanes; Raytheon Model Hawker 800XP and Hawker 1000 airplanes; and Sikorsky Model S-76A, S-76B, and S-76C aircraft. Table 1 of this AD follows:

Table 1.—Integrated Navigation Unit Part Numbers

Part numbers
7510100-811 through 7510100-814 inclusive
7510100-831 through 7510100-834 inclusive
7510100-901 through 7510100-904 inclusive
7510100-911 through 7510100-914 inclusive
7510100-921 through 7510100-924 inclusive
7510100-931 through 7510100-934 inclusive

Note 1: This AD applies to Honeywell Primus II RNZ-850/-851 Integrated Navigation Units installed on any aircraft, regardless of whether the aircraft has been otherwise modified, altered, or repaired in the area subject to the requirements of this AD. For aircraft that have been modified, altered, or repaired so that the performance of the requirements of this AD is affected, the owner/operator must request approval for an alternative method of compliance in accordance with paragraph (e) of this AD. The request should include an assessment of the effect of the modification, alteration, or repair on the unsafe condition addressed by this AD; and, if the unsafe condition has not been eliminated, the request should include specific proposed actions to address it.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously.

To ensure that the flightcrew has an accurate glideslope deviation indication, accomplish the following:

Compliance Time for Action

(a) Within 5 days after the effective date of this AD, accomplish the requirements of either paragraph (b) or (c) of this AD.

Inspection To Determine Part Number

(b) Perform a one-time general visual inspection of the modification plate for the Honeywell Primus II NV-850 Navigation Receiver Module; part number 7510134-811, -831, -901, or -931; which is part of the Honeywell Primus II RNZ-850/-851 Integrated Navigation Unit; to determine if Mod "L" has been installed. The modification plate is located on the bottom of the Honeywell Primus II RNZ-850/-851 Integrated Navigation Unit, is labeled NV-850, and contains the part number and serial number for the Honeywell Primus II NV-850 Navigation Receiver Module. If Mod "L" is installed, the letter "L" will be blacked out.

(1) If Mod "L" is installed, before further flight, do paragraph (c) of this AD.

(2) If Mod "L" is not installed, no further action is required by this paragraph.

Note 2: For the purposes of this AD, a general visual inspection is defined as: "A visual examination of an interior or exterior area, installation, or assembly to detect obvious damage, failure, or irregularity. This level of inspection is made from within touching distance unless otherwise specified. A mirror may be necessary to enhance visual access to all exposed surfaces in the inspection area. This level of inspection is made under normally available lighting conditions such as daylight, hangar lighting, flashlight, or droplight and may require removal or opening of access panels or doors. Stands, ladders, or platforms may be required to gain proximity to the area being checked."

Note 3: For more information on the inspection specified in paragraph (b) of this AD, refer to Honeywell Technical Newsletter A23-3850-001, Revision 1, dated January 21, 2003.

Aircraft Flight Manual Revision

(c) Revise the Limitations section of the aircraft flight manual (AFM) to include the following statements (which may be accomplished by inserting a copy of the AD into the AFM):

Flight Limitations

When crossing the Outer Marker on glideslope, the altitude must be verified with the value on the published procedure.

For aircraft with a single operating glideslope receiver, the approach may be flown using normal procedures no lower than Localizer Only Minimum Descent Altitude (MDA).

For aircraft with two operating glideslope receivers, the aircraft may be flown to the published minimums for the approach using normal procedures if both glideslope receivers are tuned to the approach and both crew members are monitoring the approach using independent data and displays.

Parts Installation

(d) As of the effective date of this AD, no person may install a Honeywell Primus II NV-850 Navigation Receiver Module on which Mod "L" has been installed, on the Honeywell Primus II RNZ-850/-851 Integrated Navigation Unit of any airplane, unless paragraph (c) of this AD is accomplished.

Alternative Methods of Compliance

(e) 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. Operators shall submit their requests through an appropriate FAA Principal Maintenance or Operations Inspector, as applicable, who may add comments and then send it to the Manager, Los Angeles ACO.

Note 4: Information concerning the existence of approved alternative methods of compliance with this AD, if any, may be obtained from the Los Angeles ACO.

Special Flight Permits

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

Effective Date

(g) This amendment becomes effective on March 11, 2003.

Issued in Renton, Washington, on February 14, 2003.

Vi L. Lipski,

Manager, Transport Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 03-4238 Filed 2-21-03; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

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

GENERELT - 25

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

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

2003-029 HONEYWELL MST 67A MODE "S" TRANSPONDER

Påbudet gjelder:

Luftfartøy som er utstyrt med Honeywell MST 67A Mode "S" transpondere som beskrevet i vedlagte kopi av DGAC AD 2003-036(AB).

Påbudet omfatter:

Tiltak skal utføres i samsvar med vedlagte kopi av DGAC AD 2003-036(AB).

Tid for utførelse:

Til de tider som er angitt i vedlagte kopi av DGAC AD 2003-036(AB).

Referanse:

DGAC AD 2003-036(AB)
AIC-I 04/03

Gyldighetsdato:

2004-03-31.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

released by DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Inspection and/or modifications described below are mandatory. No person may operate a product to which this Airworthiness Directive applies except in accordance with the requirements of this Airworthiness Directive.

Translation of 'Consigne de Navigabilité' ref. : 2003-036(AB)
In case of any difficulty, reference should be made to the French original issue.

HONEYWELL INTERNATIONAL INC.

MST 67 A transponders

Mode "S" interrogation (ATA 34)

1. AIRCRAFT CONCERNED

The present Airworthiness Directive is applicable to all aircraft fitted with HONEYWELL MST 67A Mode "S" transponders as defined hereafter:

P/N 066-01143-1101, -1201 and -1301, S/N 1141 and below,
P/N 066-01143-1602, S/N 1503 and below.

2. REASONS

Allow the unit to produce correct response to Mode "S" all call interrogation (UF 11).

3. MANDATORY ACTIONS

Replace U9004 and U9005 on IOP/DLP board (P/N 200-08366-0020 or -0040) according to referenced Service Bulletin instructions.

4. COMPLIANCE

Actions described in paragraph 3 must be performed before March 31, 2003.

REF.: HONEYWELL Software Bulletin SWB MST 67A-SW2.

EFFECTIVE DATE : FEBRUARY 15, 2003

February 05, 2003

HONEYWELL INTERNATIONAL INC.
MST 67 A transponders

2003-036(AB)

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2003-066 MODIFIKASJON AV COCKPITDØRER

Påbudet gjelder:

Virksomheter som driver ervervsmessig transport av passasjerer med luftfartøy hvor maksimal startmasse overstiger 45 500 kg eller som har godkjent kabinkonfigurasjon for transport av flere enn 60 passasjerer.

Påbudet omfatter:

Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonen ICAO har gjennom en endring av Annex 6 "Operation of Aircraft" innført en standard som innebærer at alle cockpitdører skal være forsterket samt stengt og låst under flyging. Dette for å forhindre eller forsinke at eventuelle inntrengere får tilgang til cockpit.

Etter de terroristhandlingene som skjedde i USA den 11. september 2001 har behovet ytterligere blitt forsterket. Nye forskrifter med krav til cockpitdører som står imot inntrenging og beskyting er besluttet av Federal Aviation Administration (FAA) og er innført i både operative og tekniske forskrifter. Disse er gitt tilbakevirkende kraft.

JAA har tatt tilsvarende krav inn i følgende JAR forskrifter:

Retroaktive krav for eksisterende luftfartøy:	JAR § 26.260 (01.05.2003)
Operative krav:	JAR-OPS 1.1255 (01.08.2003)

Luftfartstilsynet har besluttet at ovennevnte JAR forskrifter skal gjelde alle norskregistrerte luftfartøy som er omfattet av denne LDP. En kopi av nevnte forskrifter følger derfor vedlagt til denne LDP siden disse utgavene pr. d.d. ikke er implementert som norske forskrifter.

Tid for utførelse:

Innen 1. november 2003.

Referanse:

ICAO Annex 6, Chapter 13 Amendment 27
JAR 26.260
JAR OPS 1.1255

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Gyldighet:

Denne LDP er gyldig fra 19.09.2003 og frem til aktuelle ovennevnte JAR forskrifter er vedtatt som norske forskrifter.

**[JAR 26.260 Security Considerations
(See ACJ 26.260)**

The applicability, as defined here-after, may be affected by and be changed in accordance with national security programmes addressing onboard security.

From 1 November 2003, all passenger carrying aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a passenger seating capacity greater than 60, and having a lockable door installed between the pilot compartment and the passenger compartment, shall meet the following requirements :

(a) Protection of flight deck. If a flight deck door is required by operating rules, the door installation must be designed to:

(1) Resist forcible intrusion by unauthorized persons and be capable of withstanding impacts of 300 Joules (221.3 foot-pounds) at the critical locations on the door, as well as a 1 113 Newton (250 pound) constant tensile load on the knob or handle (See ACJ 26.260(a)(1)), and

(2) Resist penetration by small arms fire and fragmentation devices by meeting the following projectile definitions and projectile speeds (See ACJ 26.260(a)(2)).

(i) Demonstration Projectile #1.
A 9 mm full metal jacket, round nose (FMJ RN) bullet with nominal mass of 8.0 g (124 grain) and reference velocity 436 m/s (1 430 ft/s)

(ii) Demonstration Projectile #2.
A .44 Magnum, jacketed hollow point (JHP) bullet with nominal mass of 15.6 g (240 grain) and reference velocity 436 m/s (1 430 ft/s)]

[Amdt. 1, 01.05.03]

JAR-OPS 1.1255 Flight crew compartment security

[(a) In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door, this door shall be capable of being locked, and means or procedures acceptable to the Authority shall be provided or established by which the cabin crew can notify the flight crew in the event of suspicious activity or security breaches in the cabin.

(b) From 1 November 2003, all passenger-carrying aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 45 500 kg or with a Maximum Approved Passenger Seating Configuration greater than 60 shall be equipped with an approved flight crew compartment door that is capable of being locked and unlocked from each pilot's station and designed to meet the requirements of JAR 26.260. The design of this door shall not hinder emergency operations, as required in JAR 26.260(a)(4).

(c) In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door in accordance with sub-paragraph (b):

(1) This door shall be closed prior to engine start for take-off and will be locked when required by security procedure or the Commander, until engine shut down after landing, except when deemed necessary for authorised persons to access or egress in compliance with National Aviation Security Programme;

(2) *Reserved*

[Amdt. 6, 01.08.03]

BLANK

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

GENERELT - 27

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2004-067 "CARGO RESTRAINT STRAP ASSEMBLIES" INSTALLERT I HENHOLD TIL STC 01004NY

Påbudet gjelder:

Alle Transport Category fly som har "Cargo restraint strap assemblies" P/N 1519-MCIDS, som er installert i henhold til STC ST01004NY listet i vedlagte kopi av AD 2004-22-01.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-22-01.

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2004-22-01.

Referanse:

2004-22-01

Gyldighet:

2004-12-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE



Aircraft Certification Service
Washington, DC

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

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

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

2004-22-01 Transport Category Airplanes: Amendment 39-13829. Docket 2002-NM-91-AD.

Applicability: The following transport category airplanes, certificated in any category, on which cargo restraint strap assemblies part number (P/N) 1519-MCIDS have been installed per Supplemental Type Certificate (STC) ST01004NY:

TABLE 1.—MANUFACTURERS/AIRPLANE MODELS

Manufacturer	Airplane model
Aerospatiale	ATR42 and ATR72 series airplanes.
Airbus	A300 B2 and A300 B4 series airplanes; A300 B4-600, A300 B4-600R, and A300 F4-600R (collectively called A300-600) series airplanes; A310, A320, A321, A330, and A340 series airplanes.
Boeing	707-100, 707-200, 707-100B, and 707-100B series airplanes; 727, 737, 747, 757, and 767 series airplanes.
British Aerospace	BAe 146 series airplanes and Avro 146-RJ series airplanes.
Fokker	F27 and F.28 series airplanes.
Lockheed	188A and 188C airplanes, and L-1011 series airplanes.
Maryland Air Industries, Inc.	F-27 series airplanes and FH-227 series airplanes.
McDonnell Douglas	DC-7, DC-7B, and DC-7C airplanes; DC-8-11, DC-8-12, DC-8-21, DC-8-31, DC-8-32, DC-8-33, DC-8-41, DC-8-42, and DC-8-43 airplanes; DC-8-51, DC-8-52, DC-8-53, and DC-8-55 airplanes; DC-8F-54 and DC-8F-55 airplanes; DC-8-61, DC-8-62, and DC-8-63 airplanes; DC-8-61F, DC-8-62F, and DC-8-63F airplanes; DC-8-71, DC-8-72, and DC-8-73 airplanes; DC-8-71F, DC-8-72F, and DC-8-73F airplanes; DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, and DC-9-15F airplanes; DC-9-21 airplanes; DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51, DC-9-81 (MD-81), DC-9-82 (MD-82), DC-9-83 (MD-83), and DC-9-87 (MD-87) airplanes; MD-88 airplanes; MD-90-30 airplanes; 717-200 airplanes; DC-10-10 and DC-10-10F airplanes; DC-10-15 airplanes; DC-10-30 and DC-10-30F (KDC-10) airplanes; DC-10-40 and DC-10-40F airplanes; MD-10-10F and MD-10-30F airplanes; and MD-11 and MD-11F airplanes.

Compliance: Required as indicated, unless accomplished previously. To prevent shifting or unrestrained cargo in the cargo compartment, which could cause an unexpected change in the airplane's center of gravity, damage to the airplane structure and/or flight control system, a hazard to the flightcrew, and/or possible loss of controllability of the airplane, accomplish the following:

Revisions to Airplane Flight Manual (AFM) and Weight and Balance Manual (WBM)

(a) Within 14 days after the effective date of this AD, revise the Limitations Section of the applicable AFM, and the cargo-loading procedures in the applicable WBM, to include the following information (this may be accomplished by inserting a copy of this AD into the AFM and the WBM):

"Discontinue the use of Supplemental Type Certificate (STC) ST01004NY to install Airline Container Manufacturing Company, Inc., cargo restraint straps, part number 1519-MCIDS, as the only means of securing cargo to Technical Standard Order (TSO) C90c/NAS3610 pallets. Such cargo restraint straps may continue to be used as supplemental restraints to secure cargo to TSO C90c/NAS3610 pallets, or to the cargo restraint fittings in the airplane floor, per the airplane manufacturer's weight and balance manuals, and within the strap rated load (5,000 lbs.)."

Note 1: If the statement in paragraph (a) of this AD has been incorporated into the general revisions of the AFM and the WBM, the general revisions may be incorporated into the AFM and the WBM, and the copy of this AD may then be removed from the AFM and the WBM.

Alternative Methods of Compliance

(b) In accordance with 14 CFR 39.19, the Manager, New York Aircraft Certification Office, FAA, is authorized to approve alternative methods of compliance for this AD.

Effective Date

(c) This amendment becomes effective on December 1, 2004.

Issued in Renton, Washington, on October 18, 2004.

Kalene C. Yanamura,

Acting Manager, Transport Airplane Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 04-24031 Filed 10-26-04; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

BLANK

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

GENERELT - 28

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2005-053 "HARTZELL, McCAULEY AND SENSENICH PROPELLERS – MAINTENANCE ACTIONS"

Påbudet gjelder:

Alle propellmodeller fra ovennevnte produsenter, som nærmere beskrevet i FAA AD 2005-14-11.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-14-11.

Tid for utførelse:

Til de tider som er beskrevet i vedlagte kopi av FAA AD 2005-14-11, med virkning fra denne LDP's gyldighetsdato.

Referanse:

FAA AD 2005-14-11.

Gyldighet:

2005-11-01.

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

Aircraft Certification Service
Washington, DC



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

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

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

2005-14-11 Hartzell Propeller, Inc., McCauley Propeller Systems, and Sensenich Propeller Manufacturing Company, Inc. Propellers: Amendment 39-14188. Docket No. 2003-NE-53-AD.

Effective Date

- (a) This airworthiness directive (AD) becomes effective August 17, 2005.

Affected ADs

- (b) None.

Applicability

- (c) This AD applies to the Hartzell Propeller, Inc., McCauley Propeller Systems, and Sensenich Propeller Manufacturing Company, Inc. propeller models last returned to service by Southern California Propeller Service of Inglewood, CA., listed in the following Table 1:

TABLE 1.—APPLICABLE PROPELLER MODELS

Hartzell Propeller, Inc.	
0HC-0(2,3,4)Y0-0.	
0HC-0(2,3,4)(X,V,MV,W,Z,P,R) (F,G,L,K,R,20,30,31)-0.	
0HA-0-0.	
HC-B(3,4)(M,P,R,T)(A,N,P)-0.	
HC-(D,E)(4,5)(A,B,N,P)-0.	
McCauley Propeller Systems	
020030C000-0: All constant speed two-bladed propeller models.	
030030C000-0: All constant speed three-bladed propeller models.	
10000/0: All metal propeller models.	
Sensenich Propeller Manufacturing Company, Inc.	
All metal propeller models.	

- (d) These actions are against propeller models returned to service by Southern California Propeller Service. Southern California Propeller Service is not to be confused with propeller repair stations known as California Propeller or as Propeller Service of California. Southern California Propeller Service was issued Air Agency Certificate number of VXSR617L in 1992, which was revoked in June of 1998.

(e) For Hartzell and McCauley propeller models listed in Table 1 of this AD, any letter or number (or lack of a letter or number) could appear where open parentheses are shown in the model number. Model numbers could show any combination of letters or numbers where the model number shows parentheses with a series of numbers or letters.

(f) For propeller models listed in Table 1 of this AD, that have been overhauled since being returned to service by Southern California Propeller Service by an authorized repair station other than Southern California Propeller Service, no further action is required.

Unsafe Condition

(g) This AD results from the investigation of a failed propeller blade and subsequent inspections of various propeller models returned to service by Southern California Propeller Service, of Inglewood, CA. We are issuing this AD to prevent blade failure that could result in separation of a propeller blade and loss of control of the airplane.

Compliance

(h) You are responsible for having the actions required by this AD performed within 10 hours time-in-service after the effective date of this AD.

Required Actions

(i) Perform the actions specified in paragraph (j) of this AD on propeller models listed in Table 1 of this AD. You can find information on performing the actions in the applicable propeller manufacturer's service documentation.

(j) Perform the following actions:

- (1) Disassemble,
- (2) Clean,
- (3) Inspect for the following:
 - (i) Cracks,
 - (ii) Corrosion or pits,
 - (iii) Nicks,
 - (iv) Scratches,
 - (v) Blade minimum dimensions,
 - (vi) Unapproved localized heating of blade,
 - (vii) Unapproved use of helicoil inserts in actuating pin holes,
 - (viii) Improperly drilled actuating pin holes,
 - (ix) Chemical conversion coat or paint or both applied over corrosion,
 - (x) Lack of chemical conversion coating,
 - (xi) Lack of paint on internal surfaces,
 - (xii) Bolts incorrectly torqued,
 - (xiii) Incorrect parts,
 - (xiv) Incorrect installation of parts,
 - (xv) Reinstallation of parts intended for one-time use, and
 - (xvi) Lack of proper shot peening.
- (4) Repair and replace with serviceable parts, as necessary,
- (5) Reassemble and test.

Alternative Methods of Compliance

(k) The Manager, Chicago Aircraft Certification Office, has the authority to approve alternative methods of compliance (AMOCs) for this AD if requested using the procedures found in 14 CFR 39.19.

Special Flight Permits

(l) Under 14 CFR 39.23, we are limiting the special flight permits for this AD by not allowing any flights with apparent cracks in propellers.

Related Information

(m) Special Airworthiness Information Bulletin No. NE-01-19, dated March 20, 2001, pertains to the subject of this AD.

Issued in Burlington, Massachusetts, on July 5, 2005.

Francis A. Favara,

Acting Manager, Engine and Propeller Directorate, Aircraft Certification Service.

[FR Doc. 05-13740 Filed 7-12-05; 8:45 am]

BILLING CODE 4910-13-P

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-010 KONTROLL OG OVERHALING AV SEIL- OG MOTORSEILFLY MED TRE-, RØR-, DUK-KONSTRUKSJON

Påbudet gjelder:

Seil- og motorseilfly med tre-, rør- duk-konstruksjon.

Bakgrunn:

Erfaringen har vist at fly av denne type konstruksjon bør gjennomgå en utvidet kontroll for å fastlå tilstanden. For de fleste slike fly har produsentene ikke foreskrevet denne type kontroll.

Derfor fastlegges følgende ettersyns-/ overhalings-intervaller for slike fly hvor produsentene ikke har angitt andre intervaller i ettersynsinstruksene.

Påbudet omfatter:

A. 5-ÅRS KONTROLL

Senest 5 år etter at flyet er nytt, er heloverhølt, har gjennomgått 10-års kontroll eller 5-årskontroll skal det utføres et utvidet årlig tilsyn. Dette skal gjøres av godkjent verksted eller byggeleder som har godkjennelse i kategorien - tre, rør og duk.

Dette utvidede årlige tilsynet skal gjennomføres i henhold til vedlikeholdsinstruks for 5-års kontroll i NAK's Vedlikeholdshåndbok for seilfly, siste versjon.

B. HOVEDETTERSYN

Hovedettersyn skal utføres når flyets tilstand ved årlig ettersyn eller utvidet årlig ettersyn vurderes å være slik at dette er nødvendig for å opprettholde flyets luftdyktighet.

Hovedettersyn skal gjøres av godkjent verksted eller byggeleder med godkjennelse i kategori - tre, rør og duk. Hovedettersyn skal utføres i henhold til vedlikeholdsinstruks for hovedettersyn i NAK's Vedlikeholdshåndbok for seilfly, siste versjon.

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD

Minimum 4 uker før ettersynet påbegynnes skal Luftfartstilsynet informeres. Det skal angis:

- Hvor ettersynet skal finne sted
- Navn på ansvarlig
- Planlagt framdrift

Luftfartstilsynet vil, hvis man finner det hensiktsmessig, angi hvilke kontroller man eventuelt ønsker å gjøre under arbeidet, og hvem i Luftfartstilsynet som er kontaktperson.

Anm.: Denne LDP erstatter og opphever LDP 19C/82.

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 8050 Dep., 0031 Oslo
Besøksadresse:
Rådusgata 2, Oslo
Telefon 23 31 78 00
Telefax 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.dep.no

LUFTDYKTIGHETSPÅBUD (LDP)

GENERELT - 30

Med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 15-4 jf. § 4-1 og det vedtak om delegering av myndighet til Luftfartstilsynet av 10. desember 1999 nr. 1273

2006-077 "NAVIGATION SYSTEMS – MODE "S" AND "C" TRANSPONDER – CHECK"

Påbudet gjelder:

Alle luftfartøy utstyrt med "Mode C" eller "Mode S" transponder system som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD 2006-0265.

Påbudet omfatter:

Utfør tiltak som beskrevet i vedlagte kopi av EASA AD 2006-0265.

Anm.: Denne LDP erstatter LDP 2000-074 "GENERELT".

Tid for utførelse:

Til de tider og intervaller som er angitt i EASA AD 2006-0265 regnet fra 13. september 2006.

Referanse:

EASA AD 2006-0265.

Gyldighetsdato:

2006-11-27.

EASA	AIRWORTHINESS DIRECTIVE
	AD No.: 2006 - 0265 Date: 30 August 2006
No person may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive unless otherwise agreed with the Authority of the State of Registry.	
Type Approval Holder's Name:	Type/Model designations:
Various	Mode 'C' and Mode 'S' Transponder Systems utilising Gilham code altitude input.
ETSOA Number: Not applicable.	
Foreign AD: Not applicable.	
Supersedes: CAA United Kingdom AD 002-12-99 Rev.2 and any corresponding EU Member State ADs that were issued in response to that AD.	
ATA 34	Navigation Systems – Mode S and C Transponders – Check
Manufacturers:	Various
Applicability:	All aircraft equipped with one or more Mode 'C' or Mode 'S' transponder systems which utilise Gilham code altitude input. This type of equipment is known to be installed on, but not limited to, the following aircraft: BAE Systems 146 series; BAE Systems Jetstream 3100 series; and Boeing 747-200 series.
Reason:	There have been a number of incidents where incorrect transponder altitude resulted in loss of aircraft separation during ACAS manoeuvres. This directive requires the identification of incorrect transmission of altitude data from transponders which utilise Gilham coded altitude encoders as a sensor input. Where aircraft transponders accept dual Gilham coded altitude encoders, the transponder altitude data comparator must also be checked for correct operation.
Effective Date:	13 September 2006.
Compliance:	Within the next 6 months after the effective date of this directive and thereafter at intervals not to exceed 24 months, check the Mode 'C' or Mode 'S' transponder system(s) in accordance with paragraphs (1) through to (9) below, complying with all precautions detailed in the applicable maintenance manuals and correct all adverse findings prior to further flight.

	Note 1: For aircraft which have been checked in accordance with CAA United Kingdom AD 002-12-99 Rev.2 or any corresponding EU Member State AD, initial compliance with this directive is required not later than 24 months from the previous check required by those Directives. Note 2: Altitude testing may be restricted to the operating envelope of the aircraft. (1) Connect an air data test set to the No. 1 and No. 2 (where applicable) Pitot/Static system. (2) In the aircraft flight deck/cockpit, select the No. 1 Mode 'C' or Mode 'S' transponder (as applicable) and select Air Data source No. 1. (3) Select the air data test set to the following altitude reporting values: 1,000 feet; 4,100 feet; 15,700 feet and; 31,000 feet. (4) For each selected altitude, verify that the Mode 'C' or Mode 'S' transponder (as applicable) altitude reporting is within tolerance (± 125 feet), and record the altitude as follows: 1,000 feet = Actual reading (± 125 feet) 4,100 feet = Actual reading (± 125 feet) 15,700 feet = Actual reading (± 125 feet) 31,000 feet = Actual reading (± 125 feet) (5) In the aircraft flight deck/cockpit, select Air Data source No. 2 (if applicable) and repeat paragraphs (3) and (4) above. (6) In the aircraft flight deck/cockpit, select the No. 2 Mode 'C' or Mode 'S' transponder (if applicable) and select Air Data source No. 1 and repeat paragraphs (3) and (4) above. (7) In the aircraft flight deck/cockpit, select Air Data source No. 2 (if applicable) and repeat paragraphs (3) and (4) above. (8) Where aircraft have the availability of a third air data source, that provides altitude data to the transponder system, then repeat checks (3) and (4) above, for No. 1 and/or No.2 Mode C or Mode S transponder systems connected to Air Data source No. 3. (9) Confirm by inspection and reference to aircraft and equipment Maintenance Manuals and Wiring Diagrams, that, where dual Air Data sources are used, the transponder altitude data comparator function is enabled. Using appropriate test equipment, demonstrate that the comparator detects altitude data differences between the dual encoders of more than 600 feet. If the comparator function is not enabled or is unserviceable, rectify before further flight (this requirement is only applicable to aircraft which utilise dual Air Data sources). Note 3: The comparator function is only available when Mode S transponders are installed.
Ref. Publications:	None
Remarks:	1. If requested and appropriately substantiated, the responsible EASA manager for the related product has the authority to accept Alternative Methods of Compliance (AMOCs) for this AD. 2. This AD was posted as PAD 06-170 for consultation on 07 August

	2006 with a comment period until 21 August 2006. No comments were received during the consultation period. 3. Enquiries regarding this AD should be addressed to the AD Focal Point, Certification Directorate, EASA; E-mail: ADs@easa.europa.eu 4. For any questions concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: Kevin Hallworth, Avionics Specialist. E-Mail: kevin.hallworth@easa.europa.eu
--	--