

ILMAILUHALLITUS
NATIONAL BOARD OF AVIATION

PL 50
SF-01531 VANTAA
FINLAND
Puhelin/Telephone 90-82 921
international +358 0 82 921
Telex 121247 AVIA SF

ILMAILUHALLITUKSEN TIEDOTUKSIA
INFORMATION FROM THE NATIONAL BOARD OF AVIATION

MUUTOSMÄÄRÄYS
AIRWORTHINESS
DIRECTIVE

M 1420/87

Muutos 2

2.3.1988



M-määräyksen noudattaminen on ilma-aluksen jatkuvan lentokelpoisuuden edellytyksenä. Määräyksen mukaisen toimenpiteen saa tehdä ja kuitata, ellei määräyksessä toisin mainita, ilmailuvälinekorjaamo tai lupakirjamekaanikko kelpuutuksensa mukaisesti, purjelentokoneiden ja harrasteilma-alusten osalta huollosta vastaava henkilö. Tehty toimenpide on merkittävä ilma-aluksen teknilliseen päiväkirjaan tai purjelentokoneen matkapäiväkirjaan.

1420.

Gulfstream. Muutos lentokoneen käyttöohjeisiin.

Koskee: Gulfstream Aerospace Corp. 690, 690A, 690B, 690C, 690D, 695, 695A ja 695B lentokoneita.

Viite: FAA AD 87-24-07R1

Voimaantulo: 1.4.1988

Toimenpiteet:

A. Tee seuraavat toimenpiteet 50 lentotunnin kuluessa:

1) Varmista, että lentokoneen POH/AFM (Pilot Operating Handbook/Aircraft Flight Manual) ohjekirjaan on lisätty muutossivu(t) seuraavasti:

Tyyppi 690	Muutos No 23,	Pvm May	20,	1987
Tyyppi 690A	Muutos No 30,	Pvm May	20,	1987
Tyyppi 690B	Muutos No 23,	Pvm May	20,	1987
Tyyppi 690C	Muutos No 21,	Pvm April	9,	1987
Tyyppi 690D	Muutos No 12,	Pvm April	9,	1987
Tyyppi 695	Muutos No 12,	Pvm April	9,	1987
Tyyppi 695A	Muutos No 20,	Pvm April	9,	1987
Tyyppi 695B	Muutos No 9,	Pvm April	9,	1987

Jos valmistajan muutossivua ei ole saatavissa, lisää tämän määräyksen liitteenä oleva muutossivu ko. kirjan "LIMITATIONS" osaan. Tässä muutoksessa olevat ohjeet korvaavat kaikki aikaisemmat tätä asiaa käsittelevät ohjeet.

HUOM. 1. Jos ylläolevat toimenpiteet on tehty M 1420/87 (FAA AD 86-24-12) perusteella, ei kohta A.1) koske näitä koneita.

2) Niissä koneissa, joissa on jatkuvalla sytytyksellä varustettu sytytysjärjestelmä, jonka päälläoloaika on alle yhden tunnin:

i) Valmista 2.5 mm:n valkoisin kirjaimin punaisella taustalla oleva kilpi "THIS AIRPLANE IS PROHIBITED FROM FLIGHT INTO KNOWN ICING" ja kiinnitä se mittaritauluun ohjaajien näkökenttään. Käytä lentokonetta tämän rajoituksen mukaisesti.

ii) Kun sytytysjärjestelmä on Gulfstream Service Informationin nro. SI-211 ja/tai SI-212 mukaisesti muutettu sellaiseksi, jonka päälläoloaika on tunti tai enemmän, ei kohdan 2.i vaatimus enää ole voimassa.

- B. Kohta A. ei koske koneita, joihin on asennettu Gulfstream Custom Kit Nos. 138 Pvm April 15, 1987 tai 139 Pvm May 28, 1987 tai muun FAA:n hyväksymän ohjeen mukaan automaattinen sytytysjärjestelmä molempiin moottoreihin.

HUOM. 2. Automaattisella sytytysjärjestelmällä tarkoitetaan järjestelmää, jossa moottorin sytytysjärjestelmä kytkeytyy päälle ilman ohjaajan toimenpiteitä, kun moottorin pyörimisnopeus tai vääntömomentti alittaa tietyn arvon, ja sytytysjärjestelmä pysyy päällä kunnes pyörimisnopeus tai vääntömomentti ylittää sanotun arvon. Tämä ei ole sama kuin, mitä ymmärretään jatkuvalla sytytyksellä.

- C. Kohdissa A.1) ja A.2)i) vaaditut toimenpiteet voi tehdä myös koneen ohjaaja.

Toimistopäällikkö


Kim Salonen

Tämä määräys kumoaa M-määräyksen No 1420/87 Muutos 1.

LJV/AKo

APPENDIX I
Supplement to the POH/AFM
Gulfstream Aerospace Corporation
Models 690, 690A, 690B, 690C, 690D,
695, 695A, and 695B Airplanes

Continuous ignition switch shall be assured by selecting Manual IGN or IGN Override or IGN OVRD on the ignition switch as appropriate during all operations in actual or potential icing conditions described herein:

- (1) During takeoff and climb out in actual or potential icing conditions.
- (2) When ice is visible on, or shedding from propeller(s), spinner(s), or leading edge(s).
- *(3) Before selecting ENG INLET, when ice has accumulated.
- (4) Immediately, any time engine flameout occurs as a possible result of ice ingestion.
- (5) During approach and landing while in or shortly following flight in actual or potential icing conditions.

*Note: If icing conditions are entered in flight without the engine anti-icing system having been selected, switch one ENGINE system to ENG INLET ON position. If the engine runs satisfactorily, switch the second ENGINE system to the ENG INLET ON position and check that the second engine continues to run satisfactorily.

CAUTION

Flight in actual or potential icing conditions will be limited by duty cycle of the ignition system. Ignition system time limits must be observed to prevent exceeding duty cycle times. Operator should verify these limits for his particular installation.

For the purpose of this supplement, the following definition applies:

"Potential icing conditions in precipitation or visible moisture meteorological conditions:

- (1) Begin when the OAT is +5°C (+41°F) or colder, and
- (2) End when the OAT is +10°C (+50°F) or warmer."

The procedures and conditions described in this appendix supersede any other POH/AFM procedures and conditions which may be contradictory.