

GSAC

## Avis d'émission d'une Directive de Navigabilité (AD)\* par

l'EASA, European Aviation Safety Agency

l'autorité primaire d'un matériel étranger

Les examens ou modifications décrits ou rappelés ci-dessous sont impératifs. La non application des exigences contenues dans la Directive de Navigabilité citée ci-dessous entraîne l'inaptitude au vol de l'aéronef concerné.

(Envoi 14/2009 du 15 juillet 2009)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2009-0132

**SCHEIBE AIRCRAFT GMBH**

**Planeurs et Motoplaneurs SF 25, SF 28**

Gouverne de profondeur et compensateur -  
Bras d'entraînement du compensateur mécanique de profondeur - Inspection/Réparation

### Nota pour les exploitants et organismes d'entretien d'aéronefs inscrits au registre français :

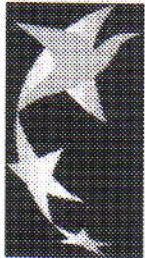
Si l'AD jointe invite à un contact vers l'autorité primaire de l'AD, contacter le bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

Si pour l'exécution d'une tâche donnée, l'AD jointe se réfère à une qualification de personnel répondant à une réglementation nationale, il est possible de faire intervenir, pour cette tâche, du personnel de qualification équivalente acceptée dans l'Union Européenne.

Si l'AD jointe se réfère à une donnée de navigabilité ou une instruction pour le maintien de la navigabilité (Manuel de Vol, Manuel de Maintenance, ...) qui n'est pas celle approuvée ou pas celle en vigueur en France ou si l'AD jointe présente une difficulté d'application liée à sa spécificité nationale, exposer le problème auprès du département technique du GSAC (par courriel à "contact@gsac.fr" ou par fax au 01 46 90 48 48) ou auprès du bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

La recopie de cette AD peut avoir dégradé la définition du document présenté. En cas de difficulté à lire certains éléments de cette AD, se reporter à l'AD originale mise à disposition par l'autorité primaire de l'AD.

\* Cette AD est exigible au titre du règlement Européen 1702/2003 ou de la Décision n° 2/2003 de l'EASA.

EASA	AIRWORTHINESS DIRECTIVE	
	<b>AD No.: 2009-0132</b>	
	<b>Date: 23 June 2009</b> Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 on behalf of the European Community, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 66 of that Regulation.	
This AD is issued in accordance with EC 1702/2003, Part 21A.3B. In accordance with EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD unless otherwise specified by the Agency [EC 2042/2003 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [EC 216/2008, Article 14(4) exemption].		
<b>Type Approval Holder's Name:</b>  Scheibe Aircraft GmbH	<b>Type/Model designation(s):</b>  Mü13E "Bergfalke" series and SF26A "Standard" sailplanes, and SF25 series and SF28A "Tandem Falke" powered-sailplanes	
TCDS Numbers: EASA A.098, A.099, A.103 and A.107		
Foreign AD: Not applicable		
Supersedure: None		
<b>ATA 27</b>	<b>Elevator and Tab - Drive Arm of the Mechanical Elevator Trim Tab-Inspection/Repair</b>	
<b>Manufacturer(s):</b>	Scheibe Aircraft GmbH, Scheibe Flugzeugbau GmbH and Sportavia Pützer GmbH & Co. KG.	
<b>Applicability:</b>	Model Mü13E "Bergfalke" series and model SF26A "Standard" sailplanes, all serial numbers, and Model SF25 series and model SF28A "Tandem Falke" powered-sailplanes, all serial numbers.	
<b>Reason:</b>	The manufacturer has advised of receiving a report of looseness of the drive arm of the mechanical elevator trim tab, found during an annual inspection.  This kind of damage is likely caused by penetrated humidity over the years.  If left uncorrected, this condition could lead to the separation of the drive arm which could result in flutter of the elevator and possible loss of control of the aircraft.  For the reasons stated above, this new Airworthiness Directive mandates repetitive inspections for solid fixation of the drive arms of the mechanical elevator trim tabs.	
<b>Effective Date:</b>	07 July 2009	

<p>Required Action(s) and Compliance Time(s):</p>	<p>Required as indicated, unless accomplished previously:</p> <p>(1) At the next scheduled maintenance check but no later than 12 months after the effective date of this AD, inspect the drive arm of the mechanical elevator trim tab in accordance with the initial issue of Scheibe Aircraft Service Bulletin (SB) 104-24, 232-6, 653-91 or 770-30, as applicable.</p> <p>If any damage is found, before further flight, repair the drive arm of the mechanical elevator trim tab in accordance with the initial issue of Scheibe Aircraft Work Instruction 104-24, 232-6, 653-91 or 770-30, as applicable.</p> <p>(2) Thereafter, at intervals not to exceed 12 months, repeat the inspection of the drive arm of the mechanical elevator trim tab and do all corrective actions in accordance with the initial issue of Scheibe Aircraft SB 104-24, 232-6, 653-91 or 770-30, as applicable.</p>
<p>Ref. Publications:</p>	<p>Scheibe Aircraft Service Bulletin 104-24, 232-6, 653-91 and 770-30, initial issue dated 23 March 2009;  Scheibe Aircraft Work Instruction 104-24, 232-6, 653-91 and 770-30, initial issue dated 23 March 2009.</p> <p>The use of later approved revisions of these documents is acceptable for compliance with the requirements of this AD.</p>
<p>Remarks:</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.</li> <li>2. This AD was posted on 13 May 2009 as PAD 09-068 for consultation until 10 June 2009. No comments were received during the consultation period.</li> <li>3. Enquiries regarding this AD should be referred to the Airworthiness Directives, Safety Management &amp; Research Section, Certification Directorate, EASA. E-mail: ADs@easa.europa.eu</li> <li>4. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact:   SCHEIBE AIRCRAFT GMBH/Customer Service  Am Flugplatz 5 , 73540 Heubach, GERMANY  Telephone: + 49 (0) 7173-184286 Facsimile: + 49 (0) 7173-185587  E-mail: info@scheibe-aircraft.de</li> </ol>

EASA Form 110

## TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2009-0132

### SCHEIBE AIRCRAFT GMBH

#### Planeurs et Motoplaneurs SF 25, SF 28

#### 1. MATERIELS CONCERNES :

Les planeurs modèles MÜ13E "Bergfalke" et SF26A "Standard", tous numéros de série, et les motoplaneurs modèles SF25 et SF28A "Tandem Falke", tous numéros de série.

#### 2. RAISON :

Le constructeur a reçu un rapport faisant état d'un desserrage du bras d'entraînement du mécanisme du compensateur de la gouverne de profondeur, trouvé lors d'une inspection annuelle.

Ce type de dommage est probablement causé par la pénétration d'humidité au cours des années.

Si laissée en l'état, cette condition pourrait entraîner la séparation du bras d'entraînement, ce qui pourrait engendrer des vibrations de la gouverne de direction et une possible perte de contrôle de l'aéronef.

Pour les raisons mentionnées ci-dessus, cette nouvelle AD impose des inspections répétitives pour vérifier la fixation du bras d'entraînement du compensateur mécanique de profondeur.

#### 3. ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Les mesures suivantes sont rendues impératives sauf si déjà accomplies :

3.1. A la prochaine visite d'entretien programmée, et au plus tard dans les 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de cette AD, inspecter le bras d'entraînement du compensateur mécanique de profondeur selon l'édition originale du Bulletin de Service de SCHEIBE 104-24, 232-6, 653-91 ou 770-30 applicable.

Si un dommage est trouvé, avant le prochain vol, réparer le bras d'entraînement du compensateur mécanique de profondeur selon l'édition originale du "Aircraft Work Instruction" de SCHEIBE 104-24, 232-6, 653-91 ou 770-30 applicable.

3.2. Par la suite, à des intervalles n'excédant pas 12 mois, répéter l'inspection du bras d'entraînement du compensateur mécanique de profondeur selon l'édition originale du Bulletin de Service de SCHEIBE 104-24, 232-6, 653-91 ou 770-30 applicable.

#### 4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Bulletins de Service de SCHEIBE 104-24, 232-6, 653-91 ou 770-30 éditions originales du 23 mars 2009 ; Aircraft Work Instruction de SCHEIBE 104-24, 232-6, 653-91 ou 770-30 éditions originales du 23 mars 2009 ;

ou toute révision ultérieure approuvée.

#### 5. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR :

07 juillet 2009.