

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'incapacité au vol de l'aéronef concerné.

(Envoi 22/2009 du 04 novembre 2009)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2009-0225-E

DG FLUGZEUGBAU GMBH

Planeurs GLASER DIRKS DG-500 MB, DG-800 B

Démarrage - Couronne du démarreur - Inspections/Remplacement

Cette Directive de Navigabilité annule et remplace l'AD EASA 2009-0169-E.

Cette AD a fait l'objet d'une diffusion urgente le 22 octobre 2009.

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	EMERGENCY AIRWORTHINESS DIRECTIVE
	<p>AD No.: 2009-0225-E</p> <p>Date: 22 October 2009</p> <p>Note: This emergency 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.</p>
<p>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].</p>	
<p>Type Approval Holder's Name :</p> <p>DG Flugzeugbau GmbH</p>	<p>Type/Model designation(s):</p> <p>DG-500 MB and DG-800 B Powered Sailplanes</p>
TCDS Number:	LBA No. 843/PS and EASA.A.067
Foreign AD:	Not applicable
Supersedure:	This directive supersedes AD 2009-0169-E dated 30 July 2009.
ATA 72	Starting - Starter Ring Gears - Inspections/Replacement
Manufacturer(s):	DG Flugzeugbau GmbH.
Applicability:	Model DG-500 MB and DG-800 B powered sailplanes, all serial numbers.
Reason:	<p>Zinc-coated starter ring gears installed on Solo 2625 01 and 2625 02 engines have shown to be prone to cracking. For that reason, AD 2009-0169-E has been published in July 2009.</p> <p>From that date, collected in-service data have revealed that painted starter ring gears with lightening holes are also subject to cracks. The reason for these cracks is still unknown at the present time.</p> <p>As a consequence, this Airworthiness Directive (AD) mandates repetitive inspections of zinc-coated starter ring gears and painted starter ring gears with lightening holes, and their replacement when cracks are found.</p>
Effective Date:	24 October 2009.
Required Action(s) and Compliance Time(s):	<p>Required as indicated, unless accomplished previously:</p> <p>(1) Before further flight after the effective date of this AD, identify the installed version of the starter ring gear (zinc-coated or painted with lightening holes) in accordance with paragraph 1. of the instructions of DG-Flugzeugbau Technical Note (TN) No. 800/36, revision 1or TN No. 843/30, revision 1 (Thereafter named 'the Technical Notes').</p>

EASA Form 111

	<p>(2) If a zinc-coated starter ring gear or a painted starter ring gear with lightening holes is found, before further flight inspect the starter ring gear for cracks as instructed in paragraph 2. of the Technical Notes.</p> <p>(2.1) If any crack is found, before further engine operation, replace the starter ring gear as instructed in paragraph 3. of the Technical Notes.</p> <p>(2.2) If no crack is found and until accomplishment of paragraph (3) of this AD, do repetitive inspections of the zinc-coated starter ring gear and painted starter ring gear with lightening holes during every pre-flight check as instructed in paragraphs 2. and 3. of the Technical Notes.</p> <p>(3) At the operator's discretion, replace the zinc-coated starter ring gear and painted starter ring gear with lightening holes <u>with a painted starter ring gear without lightening holes</u> as instructed in paragraph 3 of the Technical Notes.</p> <p>Installation of a painted starter ring gear without lightening holes terminates the repetitive inspection requirements of paragraph (2.2) of this AD.</p> <p><u>Limited Pilot-Owner Maintenance</u></p> <p>When/Where Part-M applies the inspection requirements of this AD, can be done under the scope of the limited pilot-owner maintenance authorisation.</p>
Ref. Publications:	<p>DG-Flugzeugbau Technical Notes No. 800/36 and 843/30, both at Revision 1, dated 16 September 2009.</p> <p>The use of later approved revisions of these documents is acceptable for compliance with the requirements of this AD.</p>
Remarks:	<ol style="list-style-type: none"> 1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD. 2. The safety assessment has requested not to implement the full consultation process and an immediate publication and notification. 3. Enquiries regarding this AD should be referred to the Airworthiness Directives, Safety Management & Research Section, 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: <p style="text-align: center;"> DG-Flugzeugbau GmbH Otto Lilienthal Weg 2/Am Flugplatz 76646 Bruchsal GERMANY Tel.: +49 (0) 7251 3020-0 - Fax: +49 (0) 7251 3020-200 </p>

EASA Form 111

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2009-0225-E

DG FLUGZEUGBAU GMBH

Planeurs GLASER DIRKS DG-500 MB, DG-800 B

1. MATERIELS CONCERNES :

Les moto-planeurs modèles DG-500 MB et DG-800 B, tous numéros de série.

2. RAISON :

Les couronnes galvanisées des démarreurs installés sur les moteurs Solo 2625 01 et 2625 02 a tendance à criquer. Pour cette raison, l'AD 2009-0169-E a été publiée en juillet 2009.

Depuis cette date, des données collectées en service ont révélé que les couronnes peintes des démarreurs avec des trous d'allègement sont aussi sujettes à des criques. La raison de ces criques n'est pas encore connue.

Donc, cette AD exige des inspections répétitives de la couronne du démarreur galvanisée et celle peinte avec des trous d'allègement et le remplacement en cas de dommage trouvé.

3. ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Exigé comme indiqué, sauf si déjà accompli :

3.1. Avant le prochain vol, à compter de la date d'entrée en vigueur de cette AD, identifier la version de la couronne du démarreur installée (revêtement en zinc ou peinte avec des trous d'allègement) selon les instructions du paragraphe 1 de la Note Technique (NT) n° 800/36 à la révision 1 ou de la NT n° 843/30 à la révision 1 (par la suite nommées «Les Notes Techniques»).

3.2. Si une couronne de démarreur revêtue de zinc ou peinte avec des trous d'allègement est identifiée, avant le prochain vol, l'inspecter pour recherche de criques selon les instructions du paragraphe 2 des Notes Techniques.

3.2.1. Si une crique est trouvée, avant la prochaine utilisation du moteur, remplacer la couronne selon les instructions du paragraphe 3 des Notes Techniques.

3.2.2. Si aucune crique n'est révélée et ce jusqu'à l'accomplissement du paragraphe 3.3. de cette AD, faire une inspection répétitive de la couronne de démarreur, à chaque pré-vol comme indiqué aux paragraphes 2 et 3 des Notes Techniques.

3.3. Il est laissé au choix de l'utilisateur de remplacer la couronne avec un revêtement en zinc ou peinte avec des trous d'allègement par une couronne peinte sans trou d'allègement selon les instructions du paragraphe 3 des Notes Techniques.

L'installation d'une couronne peinte **sans** trou d'allègement est une action terminale aux exigences d'inspections répétitives du paragraphe 3.2.2. de cette AD.

Entretien limité par le pilote-proprétaire :

Si la Partie-M s'applique, les inspections exigées par cette AD peuvent être réalisées dans le cadre de l'entretien limité au pilote-proprétaire.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Notes Techniques de DG FLUGZEUGBAU GMBH n° 800/36 et 843/30 à la Révision 1, du 16 septembre 2009, ou toute révision ultérieure approuvée.

5. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR :

24 octobre 2009.