

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 17/2012 du 22 août 2012)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2012-0155

GROB AIRCRAFT AG

Avions GROB G115 séries

Empennages - Bras du compensateur de profondeur - Inspection/Remplacement

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 Navigabilité Aéronef d'OSAC (par courriel à "contact@osac.aero" ou par fax au 01 46 42 65 39) ou auprès du bureau concerné du département certification-produits de l'EASA.

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

EASA	AIRWORTHINESS DIRECTIVE
	AD No.: 2012-0155 Date: 20 August 2012 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 Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive 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].	
Type Approval Holder's Name : GROB AIRCRAFT AG	Type/Model designation(s) : G 115E and G 115EG aeroplanes
TCDS Number: EASA.A.364	
Foreign AD: Not applicable	
Supersedure: None	
ATA 55	Stabilisers – Elevator Trim Tab Arm – Inspection / Replacement
Manufacturer(s):	GROB Aircraft AG, formerly Grob Werke GmbH & Co. KG, Burkhard Grob Luft- und Raumfahrt GmbH & Co. KG.
Applicability:	G 115E and G 115EG aeroplanes, all serial numbers.
Reason:	On several Grob G 115 aeroplanes, elevator trim tab arms Part Number (P/N) 115E-3758 have been found cracked, from a rear mounting hole (either L/H or R/H) to the rear edge of the trim tab arm. This condition, if not detected and corrected, could lead to further crack propagation, possibly resulting in failure of the part and consequent loss of control of the aeroplane. For the reasons described above, this AD requires repetitive inspections of the elevator trim tab arm to detect cracks and, if detected, replacement of the part with a serviceable part. This AD also provides an optional terminating action for the repetitive inspections.
Effective Date:	03 September 2012

Required Action(s) and Compliance Time(s):	Required as indicated, unless accomplished previously: (1) Initially, within 50 flight hours (FH) after the effective date of this AD and, thereafter, at intervals not to exceed 200 FH, accomplish a dye penetrant inspection or a Non Destructive Testing of the elevator trim tab arm P/N 115E-3758 in accordance with the Accomplishment instructions of GROB Mandatory Service Bulletin (MSB) 1078-186/2. (2) If, during any inspection as required by paragraph (1) of this AD, a crack is detected, before next flight, replace the affected elevator trim tab arm with a serviceable part in accordance with the Accomplishment instructions of GROB MSB 1078-186/2. (3) Replacement of an elevator trim tab arm with a part, having a P/N other than P/N 115E-3758, constitutes terminating action for the repetitive inspections required by paragraphs (1) of this AD. (4) Inspections and corrective actions, accomplished before the effective date of this AD, in accordance with the instructions of GROB MSB 1078-186 at original issue or Revision 1, are acceptable to comply with the initial requirements of paragraphs (1) and (2) of this AD.
Ref. Publications:	Grob MSB 1078-186/2 dated 28 March 2012. The use of later approved revisions of this document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.
Remarks:	1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD. 2. This AD was posted on 02 July 2012 as PAD 12-072 for consultation until 30 July 2012. No comments were received during the consultation period. 3. Enquiries regarding this AD should be referred to the Safety Information Section, Certification Directorate, EASA. E-mail ADs@easa.europa.eu. 4. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: GROB Aircraft AG , Office of Airworthiness E-mail: productsupport@grob-aircraft.com.

TRADUCTION DE COURTOISIE
de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2012-0155

GROB AIRCRAFT AG
Avions GROB 115 séries

1. APPLICABILITE :

Les modèles G 115E et G 115EG, tous numéros de série.

2. RAISONS :

Sur plusieurs Grob G115, les bras du compensateur de profondeur référence (PN) 115E-3758 ont été trouvés criqués, de l'arrière du trou d'assemblage (soit gauche ou droit) jusqu'à la partie arrière du bras du compensateur de profondeur.

Cette condition, si non détectée et non corrigée, pourrait entraîner une propagation de la crique, et conduire à une rupture possible de la pièce et une perte de contrôle de l'aéronef.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette AD exige des inspections répétitives du bras du compensateur de profondeur pour détecter toute crique et le remplacement de la pièce par une en état de navigabilité si une crique est trouvée.

Cette AD propose aussi une action terminale optionnelle aux inspections répétitives.

3. ACTIONS IMPERATIVES ET DELAIS D'APPLICATION :

Sauf si déjà accomplies, les actions suivantes sont rendues impératives :

- 3.1** Initialement, dans les 50 heures de vol à compter de la date d'entrée en vigueur de cette AD, et par la suite, à des intervalles n'excédant pas 200 heures de vol, effectuer un ressuage ou un essai non destructif du bras du compensateur de profondeur PN 115E-3758 selon les instructions du BS Grob (MSB) 1078-186/2.
- 3.2** Si lors de l'inspection, comme exigée au § 3.1 de cette AD, une crique est détectée, avant le prochain vol, remplacer le bras du compensateur de profondeur par une pièce en état de navigabilité selon les instructions du BS Grob 1078-186/2.
- 3.3** Le remplacement d'un bras de compensateur de profondeur, par un ayant un PN autre que le PN 115E-3758, constitue une action terminale aux inspections répétitives exigées par le § 3.1 de cette AD.
- 3.4** Les inspections et les actions correctives accomplies avant la date d'entrée en vigueur de cette AD, selon les instructions du BS Grob 1078-186 à l'édition originale ou l'édition 1, sont des moyens acceptables pour se conformer aux exigences initiales des paragraphes 3.1 et 3.2 de cette AD.

4. DOCUMENTS DE REFERENCE :

Grob MSB No. 1078-186/2 du 28 mars 2012.

5. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

03 septembre 2012.