

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 09/2022 du 27 avril 2022)

Directive de Navigabilité de l'EASA de référence 2022-0066-E

SCHEIBE AIRCRAFT GmbH

Motoplaneur SF 25

Commandes de vol - Manche - Inspection / Remplacement

Cette CN annule et remplace l'AD 2022-0043R1 de l'EASA du 24 mars 2022.

This AD supersedes EASA AD 2022-0043R1 dated 24 March 2022

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 de la direction des méthodes 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 748/2012.

Emergency Airworthiness Directive

AD No.: 2022-0066-E

Issued: 11 April 2022

Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part ML.A.301, as applicable, 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 [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part ML.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name:

SCHEIBE AIRCRAFT GmbH

Type/Model designation(s):

SF 25 powered sailplanes

Effective Date: 13 April 2022

TCDS Number(s): EASA.A.098

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: This AD supersedes EASA AD 2022-0043R1 dated 24 March 2022.

ATA 27 – Flight Controls – Control Stick – Inspection / Replacement

Manufacturer(s):

Scheibe Aircraft GmbH (Scheibe), formerly Sportavia-Pützer GmbH & Co. KG, Scheibe Flugzeugbau GmbH

Applicability:

Scheibe SF 25 powered sailplanes, all models, all serial numbers (s/n) on which Scheibe modification (mod) 653E.41-S10 or mod 653C-41-S10.1 has been embodied in production;

Scheibe SF 25 C powered sailplanes, s/n 44147 to 44716 inclusive;

Scheibe SF 25 E powered sailplanes, s/n 4323 to 4365 inclusive; and

Scheibe SF 25 K powered sailplanes, all s/n.

Definitions:

For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The TM/SB: Scheibe Technische Mitteilung/Service Bulletin (TM/SB) 653-96 Revision 1.

Affected part: Control sticks, for both left-hand (LH) and right-hand (RH) sides, except those having Part Number (P/N) 20093, P/N 20093/G, P/N 20094 or P/N 20094/G.

Serviceable part: Any LH control stick having P/N 20093 or P/N 20093/G; and any RH control stick having P/N 20094 or P/N 20094/G.

Groups: Group 1 are Scheibe SF 25 powered sailplanes on which Scheibe mod 653E.41-S10 has been embodied in production, except those also having mod 653C-41-S10.1 embodied in production; Scheibe SF 25 C powered sailplanes, s/n 44147 to 44716 inclusive; Scheibe SF 25 E powered sailplanes, s/n 4323 to 4365 inclusive and Scheibe SF 25 K powered sailplanes, all s/n.
Group 2 are SF 25 powered sailplanes on which mod 653C-41-S10.1 has been embodied in production.

Reason:

An occurrence was reported of finding fracture in a RH control stick of a powered sailplane, located above the weld seam at the transfer joint. Subsequent investigation determined that the fracture was a result of severe corrosion phenomena affecting the inner surface of the control stick tube due to water ingress.

This condition, if not detected and corrected, could lead to a rupture of an affected part, possibly resulting in reduced control, or loss of control, of the powered sailplane.

To address this unsafe condition, Scheibe issued the original issue of TM/SB 653-96 to provide inspection and replacement instructions.

Consequently, EASA issued Emergency AD 2022-0043-E (later revised) to require repetitive inspections of each affected part to detect corrosion and replacement of each affected part with a serviceable part.

Since EASA AD 2022-0043R1 was issued, it was identified that powered sailplanes on which Scheibe mod 653C-41-S10.1 is embodied are also affected by this unsafe condition.

For the reason described above, this AD retains the requirements of EASA AD 2022-0043R1, which is superseded, and expands the Applicability.

Required Action(s) and Compliance Time(s):

Required as indicated, unless accomplished previously:

Inspection(s):

- (1) Within the compliance time defined in Table 1 of this AD, as applicable, and, thereafter, at intervals not to exceed 100 flight hours or 12 months (see Note 1 of this AD), whichever occurs first, inspect each affected part in accordance with the instructions of the TM/SB (see Note 2 of this AD).

Table 1 – Initial Inspection of Affected Parts

Group	Compliance Time
1	Before next flight after 15 March 2022 [the effective date of EASA AD 2022-0043-E]
2	Before next flight after the effective date of this AD

Note 1: A non-cumulative tolerance of 30 days may be applied to the (calendar) compliance times specified in paragraph (1) of this AD to allow synchronization of the required inspections with other maintenance tasks, for which a non-cumulative tolerance is already granted in the applicable Maintenance Manual.

Note 2: The action(s) required by paragraph (1) of this AD may be accomplished by the pilot-owner under the provisions of Annex I paragraph M.A.803 or Annex Vb paragraph ML.A.803 of Regulation (EU) No 1321/2014, as applicable. In respect of powered sailplane not subject to Regulation (EU) No 1321/2014, the State of Registry should consider if the national regulations allow the action(s) to be accomplished by the pilot-owner.

Corrective Action(s):

- (2) If, during any inspection as required by paragraph (1) of this AD, discrepancies, as defined in the TM/SB, are detected on an affected part, before next flight, replace that affected part with a serviceable part, as defined in this AD, in accordance with the instructions of the TM/SB.

Replacement:

- (3) Unless accomplished as required by paragraph (2) of this AD, within the compliance time defined in Table 2 of this AD, as applicable, replace each affected part with a serviceable part in accordance with the instructions of the TM/SB.

Table 2 – Affected Part Replacement

Group	Compliance Time
1	Within 20 months after 15 March 2022 [the effective date of EASA AD 2022-0043-E]
2	Within 20 months after the effective date of this AD

Terminating Action:

- (4) Replacement on a powered sailplane of an affected part (LH or RH side) with a serviceable part in accordance with the instructions of the TM/SB constitutes terminating action for the repetitive inspections of that affected part (LH or RH side, as applicable), as required by paragraph (1) of this AD for that powered sailplane.
- (5) Replacement on a powered sailplane of each affected part as required by paragraph (3) of this AD constitutes terminating action for the repetitive inspections as required by paragraph (1) of this AD for that powered sailplane.

Credit:

- (6) Inspections, corrective actions, and modification accomplished before the effective date of this AD, in accordance with the instructions of the original issue of Scheibe TM/SB 653-96 is an acceptable method to comply with the initial requirements of this AD.

Part(s) Installation:

- (7) From the effective date of this AD, do not install an affected part on any powered sailplane.

Ref. Publications:

Scheibe TM/SB 653-96 original issue dated 02 March 2022, or Revision 1 dated 04 April 2022.

The use of later approved revisions of the above-mentioned document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.

Remarks:

- If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.
- The results of the safety assessment have indicated the need for immediate publication and notification, without the full consultation process.
- Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.
- Information about any failures, malfunctions, defects or other occurrences, which may be similar to the unsafe condition addressed by this AD, and which may occur, or have occurred on a product, part or appliance not affected by this AD, can be reported to the [EU aviation safety reporting system](#). This may include reporting on the same or similar components, other than those covered by the design to which this AD applies, if the same unsafe condition can exist or may develop on an aircraft with those components installed. Such components may be installed under an FAA Parts Manufacturer Approval (PMA), Supplemental Type Certificate (STC) or other modification.
- For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: Scheibe Aircraft GmbH, Am Flugplatz 5, D-73540 Heubach
Email: info@scheibe-aircraft.de.

TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2022-0066-E

SCHEIBE AIRCRAFT GmbH

Motoplaneurs SF 25

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR :

13 avril 2022

CONSTRUCTEUR(S) :

Scheibe Aircraft GmbH (Scheibe), anciennement Sportavia-Pützer GmbH & Co. KG, Scheibe Flugzeugbau GmbH.

APPLICABILITE :

Motoplaneurs Scheibe SF 25, tous les modèles, tous les numéros de série (s/n) sur lesquels la modification Scheibe (mod) 653E.41-S10 ou mod 653C-41-S10.1 a été incorporée en production ;

Motoplaneurs Scheibe SF 25 C, numéros de série 44147 à 44716 inclus ;

Motoplaneurs Scheibe SF 25 E, numéros de série 4323 à 4365 inclus ; et

Motoplaneurs Scheibe SF 25 K, tous numéros de série.

DEFINITIONS :

Dans le cadre de la présente CN, les définitions suivantes s'appliquent :

TM/SB : Scheibe Technische Mitteilung/Bulletin de service (TM/SB) 653-96 Révision 1.

Pièce concernée : Manche de commande, pour les côtés gauche (LH) et droit (RH), à l'exception de ceux de référence (P/N) 20093, 20093/G, 20094 ou 20094/G.

Pièce en bon état de fonctionnement : Tout manche de commande gauche ayant le P/N 20093 ou le P/N 20093/G ; et tout manche de commande droit ayant le P/N 20094 ou P/N 20094/G.

Groupes : Le groupe 1 comprend les motoplaneurs Scheibe SF 25 sur lesquels la modification Scheibe 653E.41-S10 a été incorporé en production, à l'exception de ceux dont la modification 653C-41-S10.1 a également été incorporée en production ; les motoplaneurs Scheibe SF 25 C, numéro de série 44147 à 44716 inclus ; les motoplaneurs Scheibe SF 25 E, numéro de série 4323 à 4365 inclus et les motoplaneurs Scheibe SF 25K, tous numéro de série.

Le groupe 2 est constitué des motoplaneurs SF 25 sur lesquels la modification 653C-41-S10.1 a été incorporée en production.

RAISON :

Il a été signalé un cas où il a été trouvé une fissure dans le manche de droite d'un motoplaneur, située au-dessus du cordon de soudure du joint de transfert. Une enquête ultérieure a permis de déterminer que la fissure était le résultat d'un phénomène de corrosion sévère affectant la surface interne du tube du manche en raison de la pénétration de l'eau.

Cette condition, si non détectée et corrigée, pourrait conduire à la rupture de la pièce concernée, ce qui pourrait entraîner une réduction, voire une perte, du contrôle du motoplaneur.

Pour remédier à cette condition potentiellement dangereuse, Scheibe a publié le bulletin service TM/SB 653-96 afin de fournir des instructions d'inspection et de remplacement.

En conséquence, l'EASA a publié la CN d'urgence 2022-0043-E (révisée ultérieurement) pour exiger des inspections répétitives de chaque pièce concernée afin de détecter la corrosion et le remplacement de chaque pièce concernée par une pièce en bon état de fonctionnement.

Depuis la publication de la CN 2022-0043R1 de l'EASA, il a été constaté que les motoplaneurs sur lesquels la modification Scheibe 653C-41-S10.1 est incorporée sont également concernés par cette condition dangereuse.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN conserve les exigences de la CN 2022-0043R1 de l'EASA, qui est remplacée, et étend l'applicabilité.

ACTIONS REQUISES ET DELAIS D'APPLICATION :

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

Inspection(s) :

- (1) Dans les délais définis dans le tableau 1 de la présente CN, selon le cas, et, par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 100 heures de vol ou 12 mois (voir la note 1 de la cette CN), première butée atteinte, inspecter chaque pièce concernée conformément aux instructions du TM/SB (voir la note 2 de cette CN).

Tableau 1 - Inspection initiale des pièces concernées

Groupes	Délai de conformité
1	Avant le prochain vol après le 15 mars 2022 [date d'entrée en vigueur de la CN 2022-0043-E de l'EASA].
2	Avant le prochain vol après la date d'entrée en vigueur de cette CN

Note 1 : Une tolérance non cumulative de 30 jours peut être appliquée aux délais de mise en conformité (calendaires) spécifiés au paragraphe (1) de cette CN pour permettre la synchronisation des inspections requises avec d'autres tâches d'entretien, pour lesquelles une tolérance non cumulative est déjà accordée dans le manuel d'entretien applicable.

Note 2 : La ou les actions requises par le paragraphe (1) de cette CN peuvent être accomplies par le pilote-proprétaire en vertu des dispositions de l'annexe I paragraphe M.A.803 ou de l'annexe Vb paragraphe ML.A.803 du règlement (UE) n°1321/2014, selon le cas.

En ce qui concerne les motoplaneurs non soumis au règlement (UE) n°1321/2014, l'État d'immatriculation doit examiner si la réglementation nationale permet que la ou les actions soient accomplies par le pilote-proprétaire.

Action(s) corrective(s) :

- (2) Si, au cours d'une inspection requise par le paragraphe (1) de cette CN, des anomalies, telles que définies dans le TM/SB, sont détectées sur une pièce concernée, avant le prochain vol, remplacer cette pièce concernée par une pièce en bon état de fonctionnement, telle que définie dans cette CN, conformément aux instructions du TM/SB.

Remplacement :

- (3) À moins que cela ne soit fait conformément au paragraphe (2) de cette CN, dans le délai de mise en conformité défini dans le tableau 2 de la présente CN, selon le cas, remplacer chaque pièce concernée par une pièce en bon état de fonctionnement conformément aux instructions du TM/SB.

Tableau 2 - Remplacement des pièces concernées

Groupes	Délai de conformité
1	Dans les 20 mois suivant le 15 mars 2022 [date d'entrée en vigueur de la CN 2022-0043-E de l'EASA].
2	Dans les 20 mois suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN

Action terminale :

- (4) Le remplacement d'une pièce concernée sur un motoplaneur (côté gauche ou droit) par une pièce en bon état de fonctionnement conformément aux instructions du TM/SB constitue une mesure de fin des inspections répétitives de cette pièce concernée (côté gauche ou droit, selon le cas), comme l'exige le paragraphe (1) de cette CN pour ce motoplaneur.
- (5) Le remplacement sur un motoplaneur de chaque pièce concernée, conformément au paragraphe (3) de cette CN, constitue une action de clôture des inspections répétitives requises par le paragraphe (1) de cette CN pour ce motoplaneur.

Crédit :

- (6) Les inspections, les actions correctives et les modifications effectuées avant la date d'entrée en vigueur de cette CN, conformément aux instructions de la version originale de Scheibe TM/SB 653-96, constituent une méthode acceptable pour se conformer aux exigences initiales de cette CN.

Installation de(s) pièce(s) :

- (7) À partir de la date d'entrée en vigueur de cette CN, ne pas installer une pièce concernée sur un motoplaneur.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

Scheibe TM/SB 653-96 édition originale du 02 mars 2022, ou Révision 1 du 04 avril 2022.

L'utilisation de révisions approuvées ultérieurement des documents susmentionnés est acceptable pour la conformité aux exigences de cette CN.

REMARQUES :

[...]