



Airworthiness Directive

AD No.: 2026-0112

Issued: 15 June 2026

Note: This 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:

GROB Aircraft SE

Type/Model designation(s):

Grob G 109 powered sailplanes

Effective Date: 29 June 2026

TCDS Number(s): EASA.A.249

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 28 – Fuel – Fuel Shut-off Valve – Inspection / Replacement

Manufacturer(s):

GROB Aircraft SE (Grob), formerly GROB Aircraft AG, GROB Aerospace GmbH, Dr. hc. Mult. Dipl. - Ing. Burkhardt Grob e.K. (Unternehmensbereich Luft- und Raumfahrt), and Burkhardt Grob Luft- und Raumfahrt GmbH & Co. KG.

Applicability:

Grob G 109 and G 109B powered sailplanes, all serial numbers.

Definitions:

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

The MSB: Grob Mandatory Service Bulletin (MSB) 817-76.

Groups:

Group 1 aeroplanes are those not equipped with a redesigned (aluminium) fuel shut-off valve, having Part Number (P/N) 109-6249-1 (new).

Group 2 aeroplanes are those equipped with a redesigned (aluminium) fuel shut-off valve, having P/N 109-6249-1 (new).



Reason:

An occurrence was reported of a fuel supply interruption on a Grob 109 B aeroplane, caused by a failure of the fuel shut-off valve. Further investigations determined that the shut-off valve handle, made of plastic, had cracked at the attachment point due to material degradation over time.

This condition, if not detected and corrected, could possibly result in a loss of fuel supply to the engine, leading to loss of engine power.

To address this potential unsafe condition, Grob redesigned the fuel shut-off valve, replacing the plastic handle with one made of aluminium, and published the MSB, as defined in this AD, to provide instructions for inspection and replacement of the fuel shut-off valve handle.

For the reason described above, this AD requires repetitive inspections of the fuel shut-off valve handle and, depending on findings, replacement of the fuel shut-off valve with an improved, redesigned one.

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

Required as indicated by this AD, unless the action(s) required by this AD have been already accomplished:

Repetitive Inspection(s):

- (1) For Group 1 aeroplanes: Within 60 flight hours (FH) after the effective date of this AD and, thereafter, at an interval not to exceed 12 months (see Note 1 of this AD), accomplish the inspections of the fuel shut-off valve handle for cracks, in accordance with the instructions of the MSB.

Note 1: A non-cumulative tolerance of 50 FH may be applied to the interval specified in paragraph (1) of this AD, to allow synchronization of the required inspections with other maintenance tasks.

Corrective Action(s):

- (2) If, during any inspection as required by paragraph (1) of this AD, a crack is found, before next flight, replace the fuel shut-off valve with a redesigned one, having P/N 109-6249-1, in accordance with the instructions of the MSB.

Terminating Action:

- (3) For Group 1 aeroplanes: Replacement on an aeroplane of the fuel shut-off valve with a redesigned one, having P/N 109-6249-1, in accordance with the instructions of the MSB, constitutes terminating action for the repetitive inspections as required by paragraph (1) of this AD for that aeroplane.

Part(s) Installation:

- (4) Do not install on any aeroplane a fuel shut-off valve having P/N 109-6249, as required by paragraph (4.1) or (4.2) of this AD, as applicable:

- (4.1) For Group 1 aeroplanes: After installation of a fuel shut-off valve having P/N 109-6249-1, as required by paragraph (2) or as specified in paragraph (3) of this AD, as applicable.



(4.2) For Group 2 aeroplanes: From the effective date of this AD.

Ref. Publications:

Grob MSB 817-76 original issue dated 03 November 2025.

The use of later approved revisions of the above-mentioned 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 24 April 2026 as PAD 26-057 for consultation until 22 May 2026. No comments were received during the consultation period.
3. Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Safety Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.
4. 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.
5. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: Grob Aircraft SE Product Support, Lettenbachstrasse 9, 86874 Tussenhausen-Mattsies, Germany; Telephone: +49 8268 998105, or E-mail: productsupport@grob-aircraft.com.



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2026-0112

GROB Aircraft SE
Motoplaneurs Grob G 109
Carburant – Vanne de coupure carburant – Inspection/Remplacement

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

29 Juin 2026

CONSTRUCTEUR(S) :

GROB Aircraft SE (Grob), anciennement GROB Aircraft AG, GROB Aerospace GmbH, Dr. hc. Mult. Dipl. - Ing. Burkhardt Grob e.K. (Unternehmensbereich Luft- und Raumfahrt), et Burkhardt Grob Luft- und Raumfahrt GmbH & Co. KG

APPLICABILITE :

Les planeurs motorisés Grob G 109 et G109B tous numéros de série (s/n)

DEFINITIONS :

Les définitions suivantes s'appliquent dans le cadre de cette CN :

Le MSB : Bulletin de service Obligatoire Grob (MSB) 817-76.

Pièce non conforme : La pompe à carburant électrique définie comme « non conforme » dans le SB.

Groupes : Les planeurs motorisés du groupe 1 sont les planeurs qui ne sont pas équipés d'une vanne de coupure de carburant de conception révisée (en aluminium), portant la référence (P/N) 109-6249-1 (nouvelle).

Les planeurs motorisés du groupe 2 sont les planeurs qui sont équipés d'une vanne de coupure de carburant de conception révisée (en aluminium), portant la référence (P/N) 109-6249-1 (nouvelle).

RAISON :

Un incident a été signalé concernant l'interruption d'alimentation en carburant sur un planeur motorisés Grob 109 B, causée par une défaillance de la vanne de coupure de carburant. Une enquête plus approfondie a révélé que la poignée de la vanne de coupure de carburant, en plastique, s'est brisée sur son point de fixation à cause de la détérioration du matériau avec le temps.

Si ce problème n'est pas détecté et corrigé, il pourrait entraîner la perte de l'alimentation en carburant du moteur, entraînant la perte de la puissance délivrée par celui-ci.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, Grob a redessiné la vanne de coupure carburant, en remplaçant la poignée en plastique par une poignée en aluminium, et publié le MSB, tel que défini dans cette CN, fournissant des instructions pour l'inspection et le remplacement de la poignée de vanne de coupure carburant.

Pour les raisons décrites ci-dessus, cette CN exige une inspection répétitive de la poignée de la vanne de coupure carburant et, en fonction des résultats, le remplacement de la vanne de coupure carburant par un modèle amélioré et de conception nouvelle.

ACTIONS ET DELAIS D'APPLICATION :

Requises telles que précisées dans cette CN, sauf si ces actions requises par cette CN ont déjà été réalisées :

Inspection(s) répétitive(s):

- (1) Pour les planeurs motorisés du groupe 1 : dans les 60 Heures de vol (FH) suivant la date d'entrée en vigueur de cette CN et, par la suite, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois (voir note 1 de cette CN), effectuer une inspection de la poignée de la vanne de coupure carburant afin de détecter d'éventuelles fissures, conformément au MSB.

Note 1 : Une tolérance non cumulative de 50 FH peut être appliquée à l'intervalle spécifié au paragraphe (1) de cette CN afin de permettre la synchronisation des inspections requises avec d'autres tâches de maintenance.

Mesures correctives:

- (2) Si, au cours d'une inspection requise par le paragraphe (1) de cette CN, une fissure est suspectée, avant le prochain vol, procéder au remplacement de la vanne de coupure carburant par une vanne de conception nouvelle, portant le P/N 109-6549-1, conformément aux instructions du MSB.

Mesure de clôture :

- (3) Pour les planeurs motorisés du Groupe 1 : le remplacement sur un planeur motorisés de la vanne de coupure carburant par une vanne de conception nouvelle, avec le P/N 109-6249-1, conformément aux instructions du MSB, constitue une mesure de clôture des inspections répétitives requises par le paragraphe (1) de cette CN pour ce planeur motorisés.

Installation des pièces :

- (4) Ne pas installer sur un quelconque planeur motorisés une vanne de coupure carburant ayant le P/N 109-6249, conformément aux dispositions des paragraphes (4.1) ou (4.2) de cette CN, selon le cas :
 - (4.1) Pour les planeurs motorisés du groupe 1 : Après l'installation d'une vanne de coupure carburant portant le P/N 109-6549-1, conformément au paragraphe (2) de cette CN, selon le cas.
 - (4.2) Pour les planeurs motorisés du groupe 2 : à partir de la date d'entrée en vigueur de cette CN.

DOCUMENTS DE REFERENCE:

Grob MSB 817-76, version originale datée du 03 novembre 2025.

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

REMARQUES :

[...]