

Issue 7, 17. July 2018

European Aviation Safety Agency

EASA SPECIFIC AIRWORTHINESS SPECIFICATION

for

WASSMER WA 4

For Models: WASSMER 40 "SUPER IV"
WASSMER 40 A
WASSMER 40 B "SUPER IV SANCY"
WASSMER WA 41 "BALADOU"
WASSMER WA 4/21
WASSMER WA 4/21/250 "SUPER 4/21"

as specified in Section I

This Specific Airworthiness Specification is issued in accordance with Regulation (EC) 216/2008 Article 20(1)(b). There is no valid Type Certificate for this aircraft type. The former type certificate holder was **Wassmer Aviation**, Z.A La Béchade, Aérodrome Issoire/Le Broc, 63500 Issoire, FRANCE.

Website <http://www.issoire-aviation.fr>; Tel : 33 (0)4 73 89 01 54; Fax : 33 (0)4 73 89 54 59

Issue 7, 17. July 2018

CONTENT

SECTION 1: Aircraft Design Definition

See Bureau Veritas Fiche de Navigabilité DGAC numéro 51 Edition 9 July 1970.

Note: Some aircraft on the French register had been considered as Annex II aircraft for several years by DGAC France but are now confirmed as EASA types. Because DGAC-F has used the technical content of the SAS as the basis for their approval and because DGAC-F is accredited to perform these certification activities under the control of the Agency, the Agency has extended the applicable SAS to cover all changes and repairs approved by DGAC France up to 28th September 2009.

SECTION 2: Consignes de navigabilité

DGAC-F GSAC Airworthiness Directives published on the GSAC Website (http://www.gsac.fr/php/P_ConsignesNav.php) are applicable:

- F-2006-044(A) - Réducteur de commande des volets de courbure ??
- F-2003-420(A) - Trains d'atterrissage
- F-1991-072(A) - Structure arrière du fuselage
- F-1989-051(A) - Cylindre de freins
- F-1986-120(A) - Sélecteur réservoir carburant
- F-1983-068-IMP(A) - Levier en embout de commande de l'atterrisseur escamotable
- F-1979-140(A) - Volet commande de vol
- F-1978-183(A) - Volant de pilotage
- F-1975-131(A) - Déflecteurs étanchéité
- F-1974-086 - Ferrures d'attache du longeron principal
- F-1972-089 - Sélecteur de magnétos Bendix
- F-1972-050 - Support de la dérive et du bras d'équilibrage de profondeur
- F-1972-046 - Bouchon des réservoirs d'essence
- F-1969-044 - Tuyauterie régulateur hélice
- F-1968-055 - Fixation tuyauteries d'huile
- F-1966-025-011(A) - Modifications impérative
- F-1966-013-010(A) - Ferrures d'attache voilure F-
- 1965-012-009(A) - Modifications impératives F-
- 1965-006-008(A) - Modification impérative
- F-1964-013-006(A) - Régulateur d'hélice et de commande
- F-1963-016-005(A) - Modifications impératives

Issue 7, 17. July 2018

- F-1962-008-003(A) - Train d'atterrissage
- F-1961-012-002(A) - Boulonnerie
- F-1961-002-001(A) - Train principal – Réservoirs d'essence

Copies of Service Bulletins may be obtained from Isoire Aviation.

SECTION 3: Flight authorisation

The Specific Airworthiness Specification may be used as a basis for the issue of a Restricted Certificate of Airworthiness of an ICOA Level under the following conditions:

- a) The holder of a Restricted Certificate of Airworthiness based on this Specific Airworthiness Specification shall report to the State of Registry all information related to occurrences associated with the operation of the aircraft which affects or could affect the safety of operation¹.
- b) Such reports shall be despatched within 72 hours of the time when the occurrence was identified unless exceptional circumstances prevent this.
- c) The State of Registry shall forward the information received under (a) to the Agency when it relates to failures, malfunctions, defects or other occurrences which cause or might cause adverse effects on the continuing airworthiness of the aircraft.
- d) The aircraft owner must comply with the applicable airworthiness rules (and especially Part M if applicable).

SECTION 4: Additional Limitations

This aircraft is limited to non-commercial operation.

The aircraft listed below qualify for EASA Permit to Fly with grandfathered Flight Conditions associated to French DGAC restricted certificate of airworthiness (CDNR). See LPEASACDNR Issue 1 dated 9 September 2009:

Model	S/N
WA 4/21-250	407*, 411, 418, 422, 428*, 430
WA 40	6, 18, 34, 38, 45*, 50
WA 40 A	55, 59, 81, 82, 90, 132*, 147
WA 41	94, 105, 109*, 113, 129, 131, 135, 137, 140, 145, 151, 152, 156, 160, 162, 165*
	*added on request of owners due to unavailability of approved parts

Issue 7, 17. July 2018

SECTION 5: Change Record

Issue	Date	Change
1	01/07/2008	Initial issue
2	28/09/2009	Note added to address design changes approved by DGAC-F prior to 28 September 2009.
3	01/12/2009	Addition of s/n 165 to Section 4.
4	26/03/2010	Addition of s/n 132 to Section 4.
5	20/12/2017	Addition of s/n 45 and 407 to Section 4.
6	25/04/2018	Addition of s/n 109 to Section 4.
7	17/07/2018	Addition of s/n 428 to Section 4.

¹ AMC 20-8 contains guidance describing the occurrences which are to be reported. This document can be found on the EASA website under Regulations>Certification Specifications:
http://www.easa.europa.eu/doc/Agency_Mesures/AMC_GM/decision_ED_2003_12_RM.pdf

Issue 7, 17. July 2018

COURTESY TRANSLATION

Agence Européenne de Sécurité Aérienne

AESA

Spécifications de Navigabilité Particulières

pour

**WASSMER 40 SUPER IV
WASSMER 40 A et 40 B SUPER IV SANCY
WASSMER WA 41 BALADOU
WA 4/21 et 4/21/250 SUPER 4/21**

Comme défini en Section I

Ces spécifications de navigabilité particulières sont émises conformément au règlement (EC) 216/2008 Article 5. Il n'existe pas de certificat de type valide pour ce type d'aéronef. Le détenteur du certificat de type était **Wassmer Aviation**, Z.A La Béchade, Aérodrome Issoire/Le Broc, 63500 Issoire, FRANCE. Website <http://www.issoire-aviation.fr> Tel : 33 (0)4 73 89 01 54
Fax : 33 (0)4 73 89 54 59

Issue 7, 17. July 2018

Données

SECTION 1: Définition de type

Voir la Fiche de Navigabilité DGAC numéro 51 Edition 9 de juillet 1970.

Certains de ces aéronefs inscrits sur le registre français ont été considérés comme des aéronefs annexe II pendant plusieurs années par la DGAC française mais il est désormais confirmé qu'ils correspondent à des types dépendant de l'agence européenne. Considérant que la DGAC française s'est appuyée sur les données techniques contenues dans la présente SAS pour prononcer l'approbation et considérant que la DGAC française est autorisée à ce type d'activités de certification sous le contrôle de l'agence européenne, l'AESA a modifié la SAS applicable pour couvrir toutes les modifications et réparations approuvées par la DGAC jusqu'au 28 septembre 2009.

SECTION 2: Consignes de navigabilité

Les consignes de navigabilité DGAC publiées sur le site Internet du GSAC (http://www.gsac.fr/php/P_ConsignesNav.php) suivantes sont applicables:

- F-2006-044(A) - Réducteur de commande des volets de courbure ??
- F-2003-420(A) - Trains d'atterrissage
- F-1991-072(A) - Structure arrière du fuselage
- F-1989-051(A) - Cylindre de freins
- F-1986-120(A) - Sélecteur réservoir carburant
- F-1983-068-IMP(A) - Levier en embout de commande de l'atterrisseur escamotable
- F-1979-140(A) - Volet commande de vol
- F-1978-183(A) - Volant de pilotage
- F-1975-131(A) - Déflecteurs étanchéité
- F-1974-086 - Ferrures d'attache du longeron principal
- F-1972-089 - Sélecteur de magnétos Bendix
- F-1972-050 - Support de la dérive et du bras d'équilibrage de profondeur
- F-1972-046 - Bouchon des réservoirs d'essence
- F-1969-044 - Tuyauterie régulateur hélice
- F-1968-055 - Fixation tuyauteries d'huile
- F-1966-025-011(A) - Modifications impérative
- F-1966-013-010(A) - Ferrures d'attache voilure F-
- 1965-012-009(A) - Modifications impératives F-
- 1965-006-008(A) - Modification impérative
- F-1964-013-006(A) - Régulateur d'hélice et de commande

Issue 7, 17. July 2018

- F-1963-016-005(A) - Modifications impératives
- F-1962-008-003(A) - Train d'atterrissage
- F-1961-012-002(A) - Boulonnerie
- F-1961-002-001(A) - Train principal – Réservoirs d'essence

Des copies des Bulletins de Service peuvent être obtenus auprès d'Issoire Aviation.

SECTION 3: Titre de navigabilité

Cette spécification de certification peut être utilisée pour la délivrance d'un certificat de navigabilité restreint de niveau OACI en cas de respect des conditions suivantes :

- a) Le propriétaire de l'appareil doit rapporter à l'Etat d'immatriculation les informations relatives aux problèmes en service pouvant conduire à affecter la sécurité¹.
- b) Cela doit être fait dans les 72 heures sauf circonstances exceptionnelles l'empêchant.
- c) L'Etat d'immatriculation doit communiquer les informations reçues selon le (a) à l'AESA quand elles sont relatives à des ruptures, défauts, pannes ou autre si elles sont de nature à affecter la navigabilité de l'appareil.
- d) Le propriétaire de l'appareil doit se conformer aux règles en vigueur (en particulier Part M si applicable)

SECTION 4 : Limitations Additionnelles

L'utilisation de cet avion est limitée aux opérations non-commerciales.

Les avions qui se trouvent dans la liste ci-dessous sont qualifiés pour recevoir un laissez-passer AESA avec reconnaissance des conditions de vol associées au Certificat de Navigabilité Restreint (CDNR) émis par la DGAC française. Voir document : LPEASACDNR Edition 1 datée du 9 septembre 2009:

Model	S/N
WA 4/21-250	407*, 411, 418, 422, 428*, 430
WA 40	6, 18, 34, 38, 45*, 50,
WA 40 A	55, 59, 81, 82, 90, 132*, 147
WA 41	94, 105, 109*, 113, 129, 131, 135, 137, 140, 145, 151, 152, 156, 160, 162, 165*
	*ajoutés à la demande des propriétaires à cause de la non-disponibilité de pièces de rechanges approuvées.

Issue 7, 17. July 2018

SECTION 5: Liste des changements au document

Regarde page No. 4

¹ L' AMC 20-8 est un guide décrivant les événements en service qui doivent être rapportés. Ce document peut être trouvé sur le site web de l' AESA sous "Regulations>Certification Specifications":

http://www.easa.europa.eu/doc/Agency_Mesures/AMC_GM/decision_ED_2003_12_RM.pdf