



---

# SPECIFIC AIRWORTHINESS SPECIFICATION

NO. EASA.SAS.A.048

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



# 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 I 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: Airworthiness Directives and Mandatory Service Bulletins

EASA AD 2010-0163	- 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
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 Issoire Aviation.



### **SECTION 3: Flight Authorisation and Occurrence Reporting**

This Specific Airworthiness Specification is issued in accordance with Regulation (EC) 216/2008 Article 20(1)(b) and Regulation (EU) 748/2012 Part 21, paragraph 21A.173 (b)2 for the purposes of the issue of a Restricted Certificate of Airworthiness.

The Specific Airworthiness Specification may be used as a basis for the issue of a Restricted Certificate of Airworthiness in accordance with 21.A.173 (b)2 under the following conditions:

- a) The holder of a Restricted Certificate of Airworthiness based on this Specific Airworthiness Specification shall report to the Agency any identified condition of the aircraft, which endangers flight safety.
- b) Reports shall be made as soon as practicable, but in any case within 72 hours by using the reporting tool at <http://www.aviationreporting.eu/>  
Please select "EASA" when being asked to select the State to report to.

### **SECTION 4: Additional Limitations**

This aircraft is limited to non-commercial operation.

All serial numbers qualify for a Restricted Certificate of Airworthiness with the exception of the aircraft listed below, which qualify for a 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:

<b>Model</b>	<b>S/N</b>
WA 4/21-250	407, 411, 417, 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, 125, 129, 131, 135, 137, 140, 145, 151, 152, 156, 160, 162, 163, 165, 168



## SECTION 5: Change Record

<b>Issue</b>	<b>Date</b>	<b>Change</b>
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 to Section 4
4	26/03/2010	Addition of s/n 132 to Section 4 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
8	10/06/2021	Changes to section 2, 3, and 4
9	14/06/2021	Addition of s/n 163 to Section 4
10	17/03/2022	Addition of s/n 125 to Section 4



**COURTESY TRANSLATION**



---

**AESA**

**SPÉCIFICATIONS DE NAVIGABILITÉ PARTICULIÈRES**

NO. EASA.SAS.A.048

**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, Aéroport Issoire/Le Broc, 63500 Issoire, FRANCE. Website <http://www.issaire-aviation.fr> Tel : 33 (0)4 73 89 01 54  
Fax : 33 (0)4 73 89 54 59



## SECTION 1: Définition de type

# Données

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 I 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 et Bulletins de Service impératifs

- EASA AD 2010-0163 - 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
- 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 navigabilité particulière (SAS) certification est publiée selon le règlementation (EC) 216/2008 Article 20(1)(b) et règlementation (EU) 748/2012 Part 21, paragraphe 21A.173 (b)2 avec pour but la délivrance d'un certificat de navigabilité restreint.

La spécification de navigabilité particulière peut être utilisée comme base pour la délivrance d'un certificat de navigabilité restreint conformément au 21.A.173 (b)2 dans les conditions suivantes :

- a) Le titulaire d'un certificat de navigabilité restreint basé sur cette spécification de navigabilité particulière doit signaler à l'Agence toute condition identifiée de l'aéronef, qui met en danger la sécurité du vol.
- b) Les rapports doivent être effectués dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures, en utilisant l'outil de report à l'adresse <http://www.aviationreporting.eu/>. Veuillez sélectionner "AESA" (ou EASA en anglais) lorsqu'il vous est demandé de sélectionner l'État auquel vous devez adresser votre rapport.

### SECTION 4 : Limitations Additionnelles

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

Tous les numéros de série peuvent faire l'objet d'un certificat de navigabilité restreint, à l'exception des aéronefs énumérés ci-dessous, qui peuvent faire l'objet d'un laissez-passer AESA avec reconnaissance des conditions de vol associées à un certificat de navigabilité restreint (CDNR) émis par la DGAC française. Voir LPEASACDNR Edition 1 daté du 9 septembre 2009 :

<b>Model</b>	<b>S/N</b>
WA 4/21-250	407, 411, 417, 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, 125, 129, 131, 135, 137, 140, 145, 151, 152, 156, 160, 162, 163, 165, 168

## **SECTION 5: Liste des changements au document**

Faire référence à page No. 5

