

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner EASA AP.161	Technische Mitteilung (TM-G02) „Austausch von Schleppkupplungen“	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt 1 von 1 Ausgabe 20.01.2014
-----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------

Gegenstand: Austausch von Schleppkupplungen für Flugzeug- und Windenschlepp.

Betroffen: **Grob Sailplanes, alle Muster, jedoch nicht Speed Astir II / Speed Astir II B,**
alle Werknummern
(Kennblatt TCDS EASA.A.250)

Dringlichkeit: keine – bei Ersatz einer Schleppkupplung

Vorgang: Die Produktion der Schleppkupplungen der Baureihen „Bugkupplung E 72/75“ und „Sicherheitskupplung Europa G 72/73“ wurde durch die Firma Tost zugunsten der Baureihen „Bugkupplung E 85“ und „Sicherheitskupplung Europa G 88“ eingestellt. Es ist möglich, die jeweils älteren Baureihen durch die neue Baureihe zu ersetzen.

- Maßnahmen und Material:
1. Je nach Bedarf kann die neue Kupplungsbaureihe E 85 statt der E 72/75 oder G 88 statt der G 72/73 installiert werden.
 2. Die vorliegenden TM-G02 „Austausch von Schleppkupplungen“ ist den technischen Unterlagen des betroffenen Segelflugzeuges / Motorseglers im Anschluß beizuheften.
 3. Die aktuell gültigen Betriebs- und Wartungsanweisungen für die neue Kupplungsbaureihen der Firma Tost sind dem Wartungshandbuch des betroffenen Segelflugzeuges / Motorseglers im Anschluß beizuheften.
 4. Das Ausrüstungsverzeichnis des betroffenen Segelflugzeuges / Motorseglers ist entsprechend zu aktualisieren.

Gewicht und Schwerpunktlage: kein Einfluß auf Gewicht und Schwerpunktlage, da sich das Gewicht der Schleppkupplungen nur unwesentlich ändert.

Hinweise: Die TM und die Anweisungen können vom Flugzeughalter selbst in das Wartungshandbuch eingefügt werden.

Die ordnungsgemäße Durchführung der weiteren Maßnahmen, wie des Einbaus ist von entsprechendem freigabeberechtigtem Prüfpersonal in den Betriebsaufzeichnungen zu bescheinigen.

Der Einbau kann Änderungen anderer Instandhaltungsunterlagen, wie z.B. des Instandhaltungsprogramms zur Folge haben. Diese Änderungen sind entsprechend vorzunehmen und ggf. genehmigen zu lassen.

EASA-approved: *EASA-anerkannt am 18.02.2014 unter Nr. 10048172*

Prepared: 	Verified:	Complies:
-----------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	-----------

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner EASA AP.161	Service Bulletin (SB-G02) „Replacement of tow hooks“	Grob Sailplanes EASA.A.250	Page 1 of 1 Edition 20.01.2014
-----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------

Subject: Replacement of tow hooks for aero and winch towing.

Effectivity: **Grob Sailplanes, all variants, except Speed Astir II / Speed Astir II B,**
all serial numbers
(TCDS EASA.A.250)

Priority: None – in case of replacement of a tow hook.

Reason: The production of the tow hook models „Bugkupplung E 72/75“ and „Sicherheitskupplung Europa G 72/73“ has been discontinued by the company Tost in favour of the models „Bugkupplung E 85“ and „Sicherheitskupplung Europa G 88“.
It is possible to replace the older models by use of the new model.

Instructions and material:

1. If needed the new tow hook model E 85 might be used instead of the E 72/75 or the G 88 instead of the G 72/73 for installation.
2. This SB-G02 “Replacement of tow hooks” has to be added to the technical documentation of the sailplane / motor-glider as supplement.
3. The actual approved version of the operation and maintenance manual for the new tow hook versions have to be added to the maintenance manual of the sailplane / motor-glider as supplement.
4. The equipment list of the regarding sailplane / motor-glider has to be updated accordingly.

Weight and Balance: No influence on weight and balance, as the weight of the tow hooks shows only minor differences.

Remarks: The aircraft owner may add the instructions into the maintenance manual.

The correct execution of all further instructions and of the installation has to be signed by regarding approved certifying staff personnel in the aircraft logs.

The installation may result into changes for other maintenance data, e.g. the aircraft maintenance program (AMP).
Such changes have to be made accordingly and may need new approval.

EASA-approved: *EASA-approved on 18.02.2014 under No. 10048172*

Prepared:



Verified:

Complies: