

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Technische Mitteilung (TM-G10) „Inspektion Seitenruder Antriebsbeschlag“	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt 1 von 1 Revision 1 Ausgabe 27.02.2025
---	---	----------------------------------	---

Gegenstand: Inspektion und mögliche Modifikation des Seitenruder Antriebsbeschlags

Betroffen: **Grob Sailplanes** (Kennblatt TCDS EASA.A.250)

GROB G 103 TWIN II	alle WerkNr.
GROB G 103 A TWIN II ACRO	alle WerkNr.
GROB G 103 C TWIN III	alle WerkNr.
GROB G 103 C TWIN III ACRO	alle WerkNr.
GROB G 103 C TWIN III SL	alle WerkNr.

Dringlichkeit: Die Inspektion des Seitenruder Antriebsbeschlags auf Korrosion muss erfolgen

- innerhalb der nächsten 50 Flugstunden nach Veröffentlichung dieser TM
- spätestens bis zum 30.09.2025
- danach bei jeder nachfolgenden jährlichen Nachprüfung

Eine einmalige, tieferegehende Inspektion inklusive weitergehender Inspektion des Seitenruder Antriebsbeschlags muss erfolgen

- bei festgestellter Korrosion oder Wassereintritt am Beschlag
- bei der Durchführung der nächsten Kontrolle zur Verlängerung der Betriebszeit bei 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 h

Eine Modifikation des Seitenruder Antriebsbeschlags ist jederzeit optional möglich.

Vorgang: Es werden „Anweisungen für die Inspektion und mögliche Modifikation des Seitenruder Antriebsbeschlags (A/I-G10)“ bereit gestellt.

Im Seitenruder ist eine hölzerne Antriebsrippe installiert, auf der ein geschweißter Antriebsbeschlag aus Stahl vernietet ist. Die vorne am Rudersteg sichtbaren Teile dieses Antriebsbeschlags sind auf Korrosion zu kontrollieren. Bei Anzeichen einer solchen Korrosion oder bei Erreichen der nächsten, oben angegebenen Kontrolle zur Verlängerung der Betriebszeit ist eine tieferegehende Inspektion mit anschließender Modifikation des Seitenruder Antriebsbeschlags durchzuführen, um zukünftig einen verbesserten Korrosionsschutz herzustellen.

Maßnahmen und Material: Die „Anweisungen für die Inspektion und mögliche Modifikation des Seitenruder Antriebsbeschlags (A/I-G10)“ sind den technischen Unterlagen des betroffenen Segelflugzeuges im Anschluss beizuheften.

Den Anweisungen ist bei der Inspektion und der ggf. notwendigen Modifikation Folge zu leisten.

Das benötigte Material kann bei Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG angefordert werden.

Gewicht und Schwerpunktlage: Die Änderung von Gewicht und Schwerpunktlage durch die beschriebene Inspektion ist vernachlässigbar. Bei Durchführung der Modifikation oder Anbringung der Abdichtung ist das Gewicht und die Schwerpunktlage, sowie Gewicht und Restmoment des Seitenruders neu zu bestimmen.

Hinweise: Die Anweisungen können vom Flugzeughalter selbst in das Wartungshandbuch, bzw. die Luftfahrzeug-Akte eingefügt werden.

Die ordnungsgemäße Durchführung der weiteren Maßnahmen, d.h. der Inspektion und der Modifikation ist von entsprechendem freigabeberechtigtem Prüfpersonal in den Betriebsaufzeichnungen zu bescheinigen.

EASA-approved: *zugehörige Änderung wurde EASA-angenommen am 07.03.2025 unter Nr. 10086613*

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Service Bulletin (SB-G10) „Inspection rudder drive plate“	Grob Sailplanes EASA.A.250	Page 1 of 1 Revision 1 Edition 27.02.2025
---	--	----------------------------------	---

Subject: Inspection and possible modification of the rudder drive plate

Effectivity: **Grob Sailplanes** (data sheet TCDS EASA.A.250)

GROB G 103 TWIN II	all Serial no.
GROB G 103 A TWIN II ACRO	all Serial no.
GROB G 103 C TWIN III	all Serial no.
GROB G 103 C TWIN III ACRO	all Serial no.
GROB G 103 C TWIN III SL	all Serial no.

Priority: Inspection of the rudder drive plate for corrosion must be accomplished

- within 50 flight hours after publication of this SB
- at the latest until 30.09.2025
- after that during each following annual inspection

A once-in-a-lifetime, deeper inspection inclusive further inspection of the rudder drive plate has to be accomplished

- if corrosion or signs of water entry has been detected on the rudder drive plate
- during the next inspection for life-time extension at 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 h

Modification of the rudder drive plate is possible at any time on an optional basis.

Reason: "Instructions for the inspection and possible modification of the rudder drive plate (A/I-G10)" are provided.

Within the rudder, a wooden rib is installed, upon which a welded steel rudder drive plate is riveted. The visible parts of this rudder drive plate have to be inspected for corrosion. When corrosion is found or when reaching the next inspection for life-time extension flight time limits, a deeper inspection with included modification of the rudder drive plate must be conducted to improve the protection against corrosion thereafter.

Instructions and material: The "Instructions for the inspection and possible modification of the rudder drive plate (A/I-G10)" must be added to the technical documentation of the sailplane as supplement.

Those instructions must be followed during the inspection and the possibly required modification process.

The required materials may be ordered at Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG.

Weight and Balance: The change of weight and balance due to the described inspection is negligible. After accomplishing the modification and sealing, weight and balance and weight and control surface moment of the rudder need to be new determined.

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

The correct execution of all further work items, i.e. the inspection and possible modification has to be signed off by approved certifying staff personnel in the aircraft technical logs.

EASA-approved: *corresponding modification EASA-approved on 07.03.2025 under No. 10086613*

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Anweisung / Instructions (A/I-G10) „Inspektion SR Antriebsbeschlag“ / „ <i>Inspection rudder drive plate</i> “	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt / page 1 / 12 Ausgabe / edition 27.02.2025 Revision 1
---	--	----------------------------------	---

## **Allgemeines / general:**

In jedem Seitenruder der Muster / Baureihen

GROB G 103 TWIN II / GROB G 103 A TWIN II ACRO / GROB G 103 C TWIN III /

GROB G 103 C TWIN III ACRO und GROB G 103 C TWIN III SL

ist eine hölzerne Antriebsrippe (Teil 103B-3175) installiert, auf der ein geschweißter Antriebsbeschlag aus Stahl vernietet ist (Teil 103B-3176).

Bei einer Zerlegeprüfung des Seitenruders ist an den Innenseiten der am Beschlag angeschweißten Bleche Korrosion gefunden worden, die bei weiter fortschreitender Korrosion den Beschlag über ein kritisches Maß hinaus schwächen könnte.

Daher sind die vorne am Rudersteg sichtbaren Teile dieses Antriebsbeschlags auf Korrosion zu kontrollieren. Bei Anzeichen einer solchen Korrosion oder bei Durchführung der Kontrolle zur Verlängerung der Betriebszeit bei 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 h ist eine tiefer gehende Inspektion mit anschließender Modifikation des Seitenruder Antriebsbeschlags durchzuführen, um zukünftig einen verbesserten Korrosionsschutz herzustellen.

Die vorliegende Arbeitsanweisung, sowie die zugehörige TM-G10 beschreibt die Inspektion und die Modifikation des Seitenruder (SR) Antriebsbeschlags.

Die Inspektion auf Korrosion hat zukünftig regelmäßig bei jeder nachfolgenden jährlichen Nachprüfung zu erfolgen.

*In each rudder of the models / variants*

*GROB G 103 TWIN II / GROB G 103 A TWIN II ACRO / GROB G 103 C TWIN III /*

*GROB G 103 C TWIN III ACRO and GROB G 103 C TWIN III SL*

*a wooden rib (part 103B-3175) is installed, upon which a welded steel rudder drive plate is riveted (part 103B-3176).*

*During a teardown inspection on a rudder, corrosion on the inner sides on the welded steel plates of the rudder drive plate has been found, which could weaken the part beyond a critical stage if the corrosion would extend further.*

*Therefore, the visible parts of this rudder drive plate must be inspected for corrosion. When corrosion is found or when performing the inspection for life-time extension at 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 h, a deeper inspection with included modification of the rudder drive plate must be conducted to improve the protection against corrosion thereafter.*

*This instruction together with according SB-G10 describes the inspection and modification of the rudder drive plate.*

*The inspection against corrosion must be done on a regular basis from now on during each following annual inspection.*

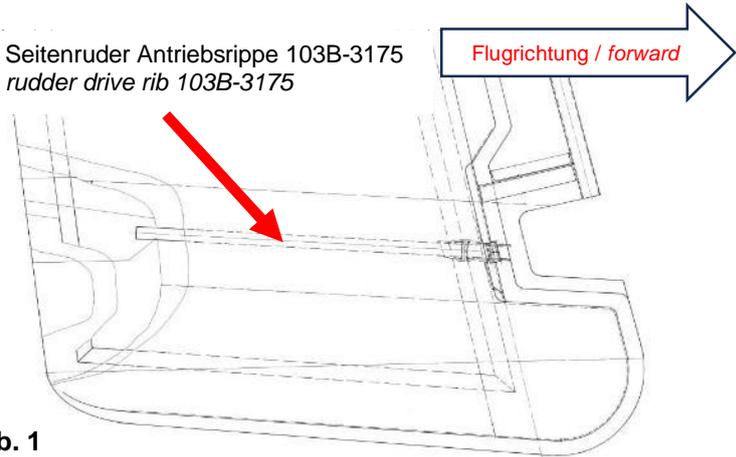
Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

**Allgemeines / general:**

- Fortsetzung / continued -

Die nachfolgenden Bilder zeigen jeweils das Seitenruder als Zeichnung und Bild, sowie den SR Antriebsbeschlag und die Rippe als Zeichnung und eingebaut im Ruder.

The following pictures show the rudder as drawing and picture and rudder drive plate and the rib as drawing and installed in the rudder.



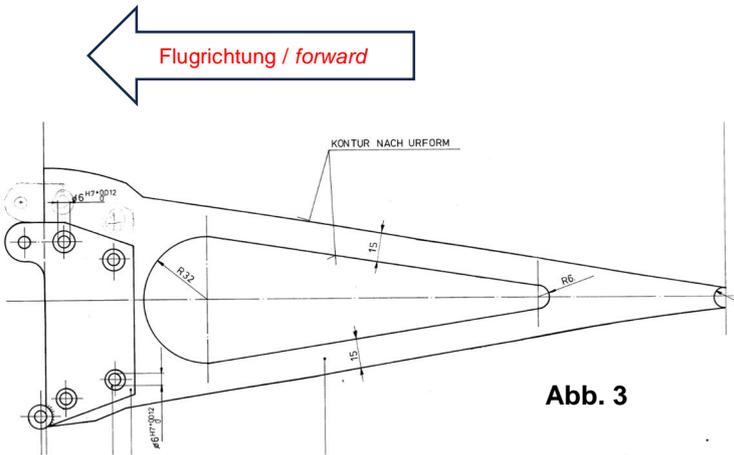
**Abb. 1**

Abb 1 – Seitenruder (z.B 103B-3150)  
 rudder (e.g. 103B-3150)



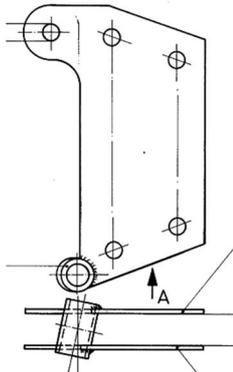
**Abb. 2**

Abb 2 – Seitenruder von rechts  
 rudder from right side



**Abb. 3**

Abb 3 – Seitenruder Antriebsrippe 103B-3175  
 rudder drive rib 103B-3175

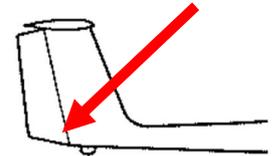


**Abb. 4**

Abb 4 – Seitenruder Antriebsbeschlag 103B-3176  
 rudder drive plate 103B-3176

**Allgemeines / general:**

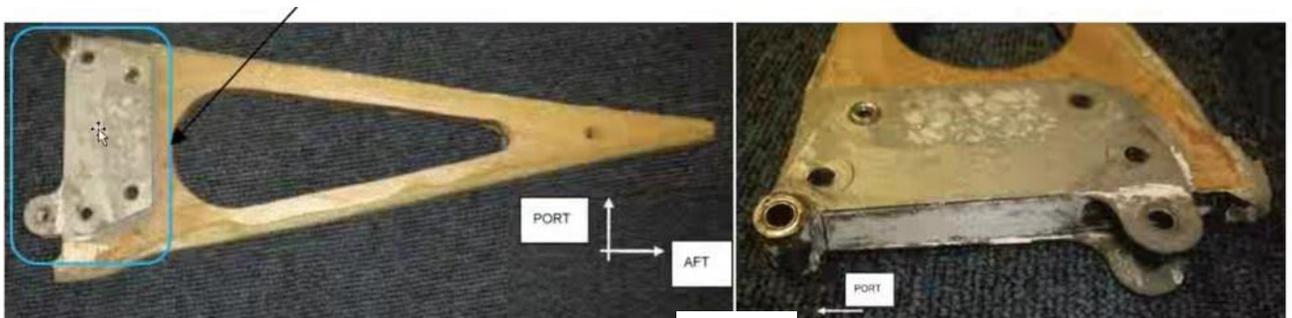
- Fortsetzung / continued -



**Abb. 5**

Abb 5 – SR Antriebsrippe im installierten Zustand im Seitenruder;  
 Ansicht bei nach links ausgeschlagenem Ruder durch Öffnung auf rechter Seite (Pfeil in Skizze)  
*rudder drive plate installed in the rudder;  
 view when rudder fully deflected to the left side through opening on right side (arrow in sketch)*

Die weiteren Bilder zeigen einen herausgetrennten, korrodierten und zerlegten Beschlag.  
*The following pictures show a corroded plate, which was cut out and disassembled.*



**Abb. 6**



**Abb. 7**

Abb 6 / 7 – Rippe 103B-3175 aus Seitenruder herausgetrennt und zersägt mit Korrosion  
 (an der Fläche zwischen den Blechen und der Holzrippe)  
*rib 103B-3175 removed from rudder and cut with corrosion  
 (at the surface between wooden rib and plates)*

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Anweisung / Instructions (A/I-G10) „Inspektion SR Antriebsbeschlag“ / „ <i>Inspection rudder drive plate</i> “	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt / <i>page</i> 4 / 12 Ausgabe / <i>edition</i> 27.02.2025 Revision 1
---	--	----------------------------------	---

**Allgemeines / general:**

- Fortsetzung / *continued* –



**Abb. 8**

Abb 8 – in Seitenruder installierte Antriebsrippe mit deutlichem Spalt zwischen Beschlag und Holzrippe;  
(kann Wassereintritt begünstigen, siehe Bemerkung am Ende von Maßnahme A)  
*rudder drive plate with considerable gap between drive plate and wooden rib installed in rudder;*  
*(may lead to water entry, see remark at the end of instruction A)*

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Anweisung / Instructions (A/I-G10) „Inspektion SR Antriebsbeschlag“ / „ <i>Inspection rudder drive plate</i> “	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt / page 5 / 12 Ausgabe / edition 27.02.2025 Revision 1
---	--	----------------------------------	---

## Maßnahmen & Anweisungen / *actions and instructions:*

### A – Kontrolle des SR Antriebsbeschlags auf Korrosion oder möglichen Wassereintritt / *inspection of rudder drive plate for corrosion and possible water entry*

- 1 Die Sichtprüfung kann bei montiertem Seitenruder durch die Öffnung auf der rechten Seite nahe dem unteren Ende vorgenommen werden, wenn dabei das Ruder weit nach links ausgeschlagen ist (siehe Abb. 2 & 5); bei starker Verschmutzung oder bei Zweifelsfällen ist die Kontrolle bei demontiertem Seitenruder zu wiederholen.  
*The visual inspection may be accomplished with installed rudder fully deflected to the left (port) side, looking into the opening on the right side near the lower end (see Abb. 2 & 5); in case of strong dirt contamination or when in doubt repeat inspection with the rudder uninstalled from the aircraft.*
- 2 Die sichtbaren metallischen Teile des Antriebsbeschlag (Laschen am Gelenkkopf rechts und Buchse am Scharnier links sowie sichtbare Blechkanten) müssen frei von Korrosion sein.  
*The visible metallic parts of the rudder drive plate (plates at the swivel head right side and bushing at the hinge at left side and visible plate edges) must be free of corrosion.*
- 3 Besteht zwischen den Blechen des SR Antriebsbeschlags und der hölzernen Antriebsrippe ein deutlicher Spalt, kann Wasser eintreten und Korrosion verursachen. Anzeichen für Wassereintritt können Verfärbung um den Rand des Spalts durch heraustretende Flüssigkeit oder deren Ablagerungen sein. Im Falle eines solchen Spalts dürfen keine Anzeichen für Wassereintritt vorliegen.  
*In case of a considerable gap between the rudder drive plate and the wooden drive rib water may find entry and cause corrosion. Signs of such water entry could be coloured areas around the gap caused by leaking fluid and regarding deposits. In case of such a gap, check that there are no signs of water entry.*
- 4 Wenn am SR Antriebsbeschlag keine Korrosion und kein Anzeichen für Wassereintritt gefunden wurde, kann die nachfolgend unter „B – Modifikation“ beschriebene Maßnahme aufgeschoben werden. Diese Maßnahme muss dann jedoch spätestens bei der nächsten Kontrolle zur Verlängerung der Betriebszeit bei 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 Flugstunden durchgeführt werden.  
*If no corrosion or signs of water entry have been found at the rudder drive plate, the following instruction under “B – modification” may be postponed. This instruction must be accomplished then during the next inspection for life-time extension at 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 flight hours .*

#### **Hinweis:**

**Wurde / wird im Betrieb das Flugzeug häufig im Regen stehen gelassen oder ist Unterstellung / Lagerung bei trockenen Bedingungen nicht gewährleistet, so wird die Durchführung der Maßnahme „B – Modifikation“ dringend empfohlen.**

#### **Remark:**

***If the aircraft has been / is left outside in the rain or when dry storage cannot be guaranteed, then accomplishment of “B – modification” is highly recommended.***

- 5 Die hier beschriebene Kontrolle ist bei jeder nachfolgenden jährlichen Kontrolle des Flugzeugs zu wiederholen.  
*The inspection as described here is to be repeated during each following annual inspection of the aircraft.*

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Anweisung / Instructions (A/I-G10) „Inspektion SR Antriebsbeschlag“ / „ <i>Inspection rudder drive plate</i> “	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt / page 6 / 12 Ausgabe / edition 27.02.2025 Revision 1
---	--	----------------------------------	---

## Maßnahmen & Anweisungen / *actions and instructions:*

- Fortsetzung / *continued* –

### B – Modifikation des SR Antriebsbeschlags / *modification of rudder drive plate*

- Für eine tiefer gehende Inspektion wird in der Mitte der hölzernen Antriebsrippe eine Aussparung gemäß nachfolgend beschriebenem Verfahren eingebracht.  
Dazu ist das Seitenruder zu demontieren und das Gewicht und Restmoment vor den nachfolgenden Schritten zu bestimmen.  
*For a deeper inspection, an opening is placed in the middle of the wooden rudder drive rib according to the steps described below.  
This requires de-installation of the rudder and weighing including measurement of the control surface moment before the following steps.*
- Durch zwei Bohrungen unter 45° +/- 5° wird eine V-förmige Vertiefung in der Rippe freigelegt. Dabei sollte maximal mit Durchmesser 10 mm gebohrt werden (am besten mit kleinerem Durchmesser anfangen und schräge Einbaulage der Rippe beachten, siehe Abb. 10), um die Bleche des SR Antriebsbeschlags nicht zu beschädigen. Diese Öffnung ist danach mit einem Stechbeitel zu säubern, bzw. von verbleibenden Spänen zu befreien. Das genaue Vorgehen und Abmessungen der so erzeugten Aussparung ist den nachfolgenden Bildern zu entnehmen.  
*By placing two drilled holes under 45° +/- 5°, a V-shaped opening is introduced into the rib. Here a maximum diameter of 10 mm is recommended (better start with smaller diameter and look for the oblique installation position of the rib, see Abb. 10) to prevent damaging the plates of the rudder drive plate. This opening is then to be cleaned by removing remaining splinters. The detailed process and dimensions of this opening may be taken from the following pictures.*



**Abb. 9**



**Abb. 10**

Abb 9 / 10 – SR Antriebsbeschlag mit Rippe vor und beim Bohren  
*rudder drive plate with rib before and during drilling*

#### **Warnung:**

**Wurden die Bleche des SR Antriebsbeschlags beim Bohren beschädigt, ist Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG zu kontaktieren – ggf. muss dann das Seitenruder erneuert werden!**

#### **Warning:**

***If the plates of the rudder drive plate aircraft have been damaged during drilling, contact Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG – eventually then the rudder needs to be replaced!***

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

### Maßnahmen & Anweisungen / actions and instructions:

- Fortsetzung / continued -



Abb. 11



Abb. 12

Abb 11 / 12 – Bohren mit max. 10 mm Durchmesser  
*drilling with max. diameter 10 mm*

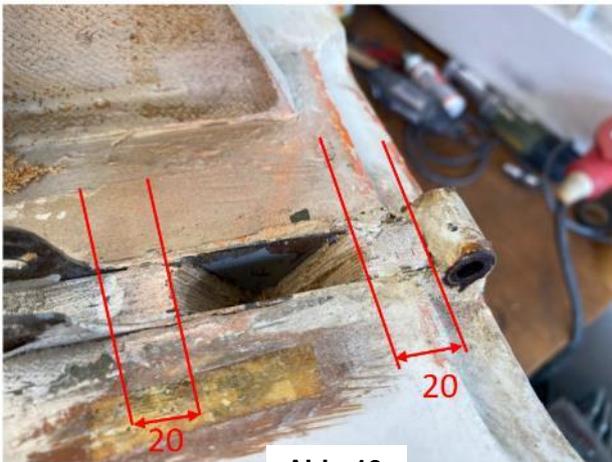


Abb. 13



Abb. 14

Abb 13 / 14 – Abmessungen der Öffnung (min. 20 mm von angegebenen Positionen & 45 +/-5° Winkel  
*dimensions of the opening (min. 20 mm from marked positions & 45 +/-5° angle)*

## Maßnahmen & Anweisungen / actions and instructions:

- Fortsetzung / continued -



Abb. 15



Abb. 16

Abb 15 / 16 – Säubern der Öffnung mit Stechbeitel und Endzustand  
*cleaning the opening with a chisel and final shape*

- 3** Im Falle von Korrosion der Bleche des SR Antriebsbeschlags an den Seiten der Öffnung über leichten Flugrost hinaus ist mit dem Inhaber der Musterzulassung, Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG Kontakt aufzunehmen. Ist die Korrosion so stark, dass sie sich nicht mehr mit Stahlwolle restlos entfernen lässt oder gibt es andere Beschädigungen, ist das Seitenruder auszutauschen.

*In case of corrosion of the plates of the rudder drive plate exceeding light surface rust, contact the holder of the type certificate, Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG. In case of the corrosion being so severe that it cannot be removed using steel wool or in case of other damages, the rudder needs to be replaced.*

- 4** Im Falle von leichtem, mit Stahlwolle entferntem Flugrost, mit Rostumwandler der Fa. Würth „Rostumwandler – 0893110“ die Bleche einstreichen und ca. 3-4 Stunden trocknen lassen.

*In case of light surface rust, removed with steel wool, apply “Würth rust converter – 0893110” to the plates and allow to dry for approx. 3-4 hours.*

- 5** Nach dem Trocknen, oder wenn kein Rost vorhanden ist, wird die Öffnung mit dünnem Harz eingestrichen und anschließend mit Harz L285 / H286 mit 90% braunen oder weißem Micro Ballon und 10% Baumwollflocken angedickt und in die Öffnung gespachtelt, bis oben eben ist. Eventuelle Unebenheiten gleich mit verfüllen.

*After drying, or if there is no rust, paint the control opening with thin resin, then fill opening with thicken resin L285 / H286 with 90% brown or white micro balloon and 10% cotton flocks until the top is even. Fill in any unevenness at the same time.*

- 6** Das angedickte Harz mit etwas dünnem Harz oben verstreichen und aushärten lassen. Tempern bei 55°C über ca. 15 Stunden.

*Paint the thickened resin with some thin resin on top and let it cure Post-cure by heating to 55°C over approx. 15 hours.*

### Maßnahmen & Anweisungen / actions and instructions:

- Fortsetzung / continued -



Abb. 17



Abb. 18

Abb 17 / 18 – Dünnes und dickes Harz (jeweils Harz L285 / Härter H286,  
bei dickem Harz mit 90% Micro-Ballon und 10% Baumwollflocken eingedickt)  
*thin and thickened resin (each resin L285 / hardener H286, with thickened resin  
thickened with 90% micro-balloons and 10% cotton flocks)*

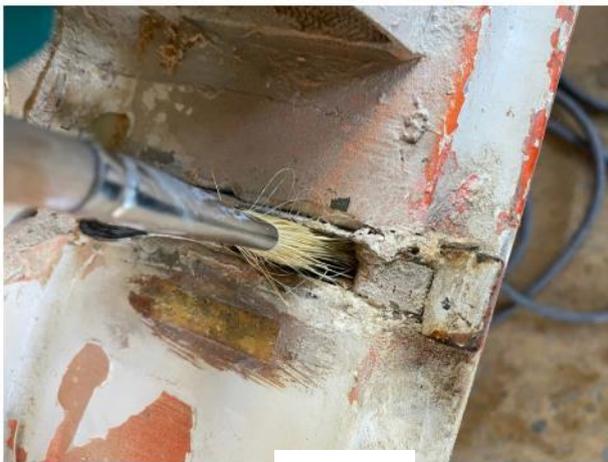


Abb. 19



Abb. 20

Abb 19 / 20 – Einstreichen mit dünnem Harz und Verfüllen mit dickem Harz  
*painting with thin resin and filling with thickened resin*

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Anweisung / Instructions (A/I-G10) „Inspektion SR Antriebsbeschlag“ / „ <i>Inspection rudder drive plate</i> “	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt / page 10 / 12 Ausgabe / edition 27.02.2025 Revision 1
---	--	----------------------------------	--

## Maßnahmen & Anweisungen / *actions and instructions:*

- Fortsetzung / *continued* -



Abb. 21



Abb. 22

Abb 21 / 22 – Verfüllte Öffnung und Überstreichen mit dünnem Harz in nassem Zustand  
*opening filled and painting with thin resin when still wet*

### Hinweis:

Die Modifikation des SR Antriebsbeschlags durch Einbringen und Verfüllen der Öffnung in der Rippe ist spätestens bei der nächsten Kontrolle zur Verlängerung der Betriebszeit bei 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 h einmalig durchzuführen und die anschließend beschriebene zusätzliche Abdichtung gemäß Kapitel C anzubringen.

### Remark:

*The modification of the rudder drive plate by introducing and filling of the opening in the rib needs to be conducted at the latest as a once-in-a-lifetime measure at the next inspection for life-time extension at 3000 / 6000 / 7000 / 8000 / 9000 / 10000 / 11000 h followed by installing the additional sealing as described hereafter in chapter C.*

7 Die hier beschriebene Modifikation durch Einbringen und Verfüllen der Öffnung in der Rippe ist nur einmal pro Seitenruder erforderlich, es sei denn, dass bei den nachfolgenden Kontrollen erneut Korrosion oder Wassereintritt festgestellt wird.

*Modification of the rudder drive plate by introducing and filling of the opening in the rib has to be accomplished only once per rudder, except that during later inspections again corrosion or water entry is found.*

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Anweisung / Instructions (A/I-G10) „Inspektion SR Antriebsbeschlag“ / „ <i>Inspection rudder drive plate</i> “	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt / page 11 / 12 Ausgabe / edition 27.02.2025 Revision 1
---	--	----------------------------------	--

## Maßnahmen & Anweisungen / actions and instructions:

- Fortsetzung / continued -

### C – zusätzliche Abdichtung / additional sealing

- 1 Im Anschluss an die unter „B – Modifikation“ beschriebene Maßnahme und zur weiteren Korrosionsvermeidung wird am SR Antriebsbeschlag eine zusätzliche Abdichtung angebracht.  
*After completion of instructions given under “B – modification” and for further corrosion prevention an additional sealing is installed.*
  
- 2 Die Oberfläche etwas anschleifen und dann mit „Fa. Würth Konstruktionsklebstoff Klebt + Dichtet POWER grau 300ML Alleskleber Art.-Nr. 08932352“ überstreichen, auch die Metallwinkel unten mit abdichten. Nach dem Auftragen mit Seifenwasser und Finger verstreichen.  
*Circa 24 h bei Raumtemperatur aushärten lassen.*  
*Sand the surface slightly and then coat with “Würth construction adhesive Glues + Seals POWER gray 300ML All-purpose adhesive Art. no. 08932352”, also seal the metal angles at the bottom.*  
*After application, spread with soap water and finger.*  
*Allow to cure for approx. 24 hours at room temperature.*

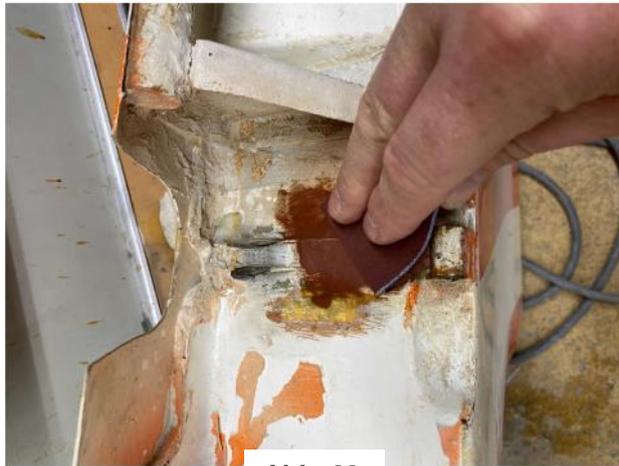


Abb. 23



Abb. 24

Abb 23 / 24 – Anschleifen der Oberfläche und Auftragen der Dichtmasse  
*sanding of surface and application of sealing compound*



Abb. 25

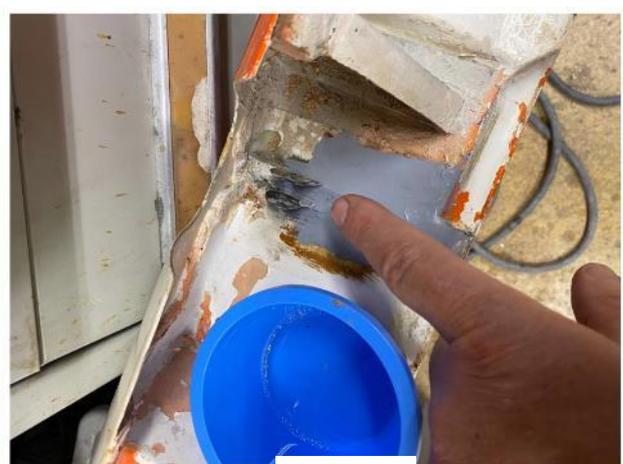


Abb. 26

Abb 25 / 26 – Verstreichen der Dichtmasse und Glätten mittels Seifenlauge  
*spreading of the sealing compound and spreading using soap water*

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner <b>EASA AP.161</b>	Anweisung / Instructions (A/I-G10) „Inspektion SR Antriebsbeschlag“ / „ <i>Inspection rudder drive plate</i> “	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt / page 12 / 12 Ausgabe / edition 27.02.2025 Revision 1
---	--	----------------------------------	--

### **Maßnahmen & Anweisungen / actions and instructions:**

- Fortsetzung / *continued* –

- 3 Alternativ zur grauen Dichtmasse der Fa. Würth kann auch die glasklar transparente Dichtmasse "Sikaflex 521 FC" verwendet werden. Diese erlaubt auch nach Auftrag und Aushärten Durchblick auf den Antriebsbeschlag auf mögliche Korrosion.  
*Alternatively to the grey sealant from Würth, the glass-clear transparent sealant "Sikaflex 521 FC" may be used. This allows after application and curing visual inspection of the rudder drive plate for possible corrosion.*

### **D – Wiedereinbau des Seitenruders / re-installation of rudder**

- 1 Im Anschluss an die unter „B – Modifikation“ und unter „C – zusätzliche Abdichtung“ beschriebene Maßnahme Seitenrunder Rudergewicht und Restmoment gemäß Wartungshandbuch prüfen.  
*After completion of instructions given under "B – modification" and under "D – additional sealing" Check rudder weight and residual control surface moment according to aircraft maintenance manual.*
- 2 Wenn Gewicht und Restmoment im zulässigen Bereich, Seitenrunder einbauen und Ruderausschlag überprüfen.  
*If weight and residual hinge moment within allowable range, install rudder and check rudder deflection*

### **Material & Verfügbarkeit / materials & availability:**

Die in der Arbeitsanweisung angegebenen Materialien können direkt aus dem Fachhandel bezogen werden.

*The materials listed in this work instructions may be ordered directly at regarding specialized dealers.*

Das benötigte Material kann auch bei Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG angefordert werden.  
*The required materials may be ordered also at Fiberglas-Technik R. Lindner GmbH & Co.KG*

E-Mail: [info@LTB-Lindner.com](mailto:info@LTB-Lindner.com)

Walpertshofen, den 27.02.2025



Lindner

Erstellt: W. Scholz	Geprüft: H. Lindner
------------------------	------------------------