



Airworthiness Directive

AD No.: 2025-0140

Issued: 07 July 2025

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:

FIBERGLAS-TECHNIK RUDOLF LINDNER
GmbH & Co.KG

Type/Model designation(s):

GROB G 103 and G 103 C TWIN III SL
sailplanes

Effective Date: 21 July 2025

TCDS Number(s): EASA.A.250

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: None

ATA 27 – Flight Controls – Rudder Drive Plate – Inspection / Modification

Manufacturer(s):

Burkhard Grob Flugzeugbau, Burkhardt Grob Luft- und Raumfahrt GmbH & Co. KG

Applicability:

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 G 103 C TWIN III SL, all serial numbers.

Definitions:

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

Affected rudder: Rudder assembly except those which have been inspected and modified in accordance with the instructions of sections B, C and D of the SB, as defined in this AD.

Serviceable rudder: An affected rudder which is new; or a rudder assembly, eligible for installation in accordance with Fiberglas-Technik Rudolf Lindner instructions, which is not an affected rudder.

The SB: Fiberglas-Technik Rudolf Lindner Technische Mitteilung (TM)/Service Bulletin (SB) TM-G10 / SB-G10.



Reason:

During a teardown inspection of a rudder, corrosion on the inner sides on the welded steel rudder drive plate was reported.

This condition, if not detected and corrected, could affect the structural integrity of the rudder drive plate, potentially leading to reduced control of the sailplane.

To address this potential unsafe condition, Fiberglas-Technik Rudolf Lindner issued the SB to provide instructions for inspection(s) and for rudder sealing modification in the area or affected rudder installation.

For the reason described above, this AD requires, inspection(s) and, depending on findings, accomplishment of corrective actions, and requires modification in the area or affected part installation.

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) Within 50 flight hours (FH) or within 3 months, whichever occurs first after the effective date of this AD, and, thereafter, at intervals not exceeding 12 months (see Note 1 to this AD), accomplish an inspection in accordance with the instructions of section A “Inspection of rudder drive plate for corrosion and possible water entry” of the SB.

Note 1: A non-cumulative tolerance of 30 days may be applied to the interval for the repetitive inspection specified in paragraph (1) of this AD to allow synchronization of the required inspections with other maintenance tasks for which a tolerance is already granted in the applicable Maintenance Manual.

- (2) If, during any inspection as required by paragraph (1) of this AD, corrosion or any sign of water ingress is found, before next flight, accomplish a one-time detailed inspection and modification in accordance with the instructions of section B “Modification of rudder drive plate” of the SB.

One-Time Detailed Inspection:

- (3) Unless already accomplished, as required by paragraph (2) of this AD, during the next inspection for life-time extension (at 3 000, 6 000, 7 000, 8 000, 9 000, 10 000 or 11 000 FH, as applicable) starting after the effective date of this AD, accomplish a one-time inspection and modification in accordance with the instructions of section B “Modification of rudder drive plate” of the SB.

Corrective Action(s):

- (4) If, during the inspection as required by paragraph (2) or (3) of this AD, corrosion exceeding light surface rust, as described in the SB, is detected, before next flight, replace the rudder assembly with a serviceable rudder, or contact Fiberglas-Technik Rudolf Lindner for approved instructions and, within the compliance time specified therein, accomplish those instructions accordingly.



Modification:

- (5) Before next flight after the one-time detailed inspection and modification, as required by paragraph (2) or (3) of this AD, as applicable, accomplish additional sealing in accordance with the instructions of section C “Additional sealing” of the SB, and accomplish checks in accordance with the instructions of section D “Re-installation of rudder” of the SB.

Terminating Action:

- (6) Modification of the rudder assembly of a sailplane, as required by paragraph (5) of this AD, constitutes terminating action for the repetitive inspections as required by paragraph (1) of this AD for that sailplane.

Part Installation:

- (7) From the effective date of this AD, it is allowed to install on any sailplane an affected rudder, provided that, following installation, it is inspected as required by paragraph (1) and inspected and modified as required by paragraphs (3) and (5) of this AD, as applicable.

Ref. Publications:

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner TM-G10 / SB-G10, original issue dated 27 February 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. Based on the required actions and the compliance time, EASA have decided to issue a Final AD with Request for Comments, postponing the public consultation process until after publication. All interested persons may send their comments, referencing the AD Number, to the E-mail address specified in below Remark 3, prior to 04 August 2025. Only if any comment is received during the consultation period, a Comment Response Document will be published in the [EASA Safety Publications Tool](#), in a compressed ('zipped') file, attached to the record for this AD.
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: Fiberglas-Technik Rudolf Lindner GmbH & Co.KG,



Steige 3, D - 88487 Walpertshofen, Germany,
Phone: +49 (0) 7353 / 22 43, e-mail: info@LTB-Lindner.com



TRADUCTION DE COURTOISIE

de la DIRECTIVE de NAVIGABILITE de l'EASA de référence 2025-0140

FIBERGLAS-TECHNIK RUDOLF LINDNER GmbH & Co.KG

Planeurs GROB G 103 et G 103 C TWIN III SL

**Commandes de vol – Plaque d'entraînement de la gouverne de direction– Inspection /
Modification**

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR :

21 juillet 2025

CONSTRUCTEUR(S) :

Burkhart Grob Flugzeugbau, Burkhardt Grob Luft- und Raumfahrt GmbH & Co.KG

APPLICABILITE :

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 » et G 103 C TWIN III SL, tous les numéros de série.

DEFINITIONS :

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

Gouverne de direction affectée : ensemble de gouverne de direction, à l'exception de celles qui ont été inspectées et modifiées conformément aux instructions des sections B, C et D du SB, telles que définies dans cette CN.

Gouverne de direction utilisable : gouverne de direction affectée qui est neuve ; ou ensemble de gouverne de direction , pouvant être installé conformément aux instructions de Fiberglas-Technik Rudolf Lindner, qui n'est pas une gouverne de direction affectée.

Le SB : Fiberglas-Technik Rudolf Lindner Technische Mitteilung (TM)/Service Bulletin (SB) TM-G10 / SB-G10.

RAISON :

Lors d'une inspection de gouverne de direction démontée, une corrosion a été signalée sur les côtés intérieurs de la platine d'entraînement de la gouverne de direction en acier soudé.

Si ce problème n'est pas détecté et corrigé, il pourrait affecter l'intégrité structurelle de la platine d'entraînement de la gouverne de direction , ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle du planeur.

Pour remédier à cette situation potentiellement dangereuse, Fiberglas-Technik Rudolf Lindner a publié le SB afin de fournir des instructions pour l'inspection et la modification de l'étanchéité dans la zone de la gouverne de direction dans la zone ou dans l'assemblage de la gouverne de direction affectée.

Pour la raison décrite ci-dessus, cette CN exige une ou plusieurs inspections et, en fonction des résultats, la mise en œuvre de mesures correctives, ainsi que la modification de la zone ou de l'assemblage de la pièce affectée.

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) Dans les 50 heures de vol (FH) ou dans les 3 mois, selon la première éventualité après la date d'entrée en vigueur de cette CN, puis à des intervalles ne dépassant pas 12 mois (voir la note 1 de la CN), effectuer une inspection conformément aux instructions de la section A « Inspection of rudder drive plate for corrosion and possible water entry » du SB.

Note 1 : Une tolérance non cumulative de 30 jours peut être appliquée à l'intervalle pour l'inspection répétitive spécifiée au paragraphe (1) de la CN afin de permettre la synchronisation des inspections requises avec d'autres tâches de maintenance pour lesquelles une tolérance est déjà accordée dans le manuel de maintenance applicable.

(2) Si, lors d'une inspection requise au paragraphe (1) de la CN, de la corrosion ou tout signe d'infiltration d'eau est constaté, avant le prochain vol, effectuer une inspection détaillée unique et une modification conformément aux instructions de la section B « Modification of rudder drive plate » du SB.

Inspection détaillée unique :

(3) À moins qu'elle n'ait déjà été effectuée, comme l'exige le paragraphe (2) de la CN, lors de la prochaine inspection pour la prolongation de la durée de vie (à 3 000, 6 000, 7 000, 8 000, 9 000, 10 000 ou 11 000 FH, selon le cas) commençant après la date d'entrée en vigueur de la CN, procéder à une inspection unique et à une modification conformément aux instructions de la section B « Modification of rudder drive plate » du SB.

Mesures correctives :

(4) Si, lors de l'inspection requise au paragraphe (2) ou (3) de la CN, une corrosion dépassant la rouille superficielle légère, telle que décrite dans le bulletin de service, est détectée, avant le prochain vol, remplacer l'ensemble de la gouverne de direction par une gouverne de direction utilisable, ou contacter Fiberglas-Technik Rudolf Lindner pour obtenir des instructions approuvées et, dans le délai de conformité qui y est spécifié, exécuter ces instructions en conséquence.

Modification :

(5) Avant le prochain vol après l'inspection détaillée et la modification unique, comme l'exigent les paragraphes (2) ou (3) de la CN, selon le cas, effectuer une étanchéité supplémentaire conformément aux instructions de la section C « Additional sealing » du SB, et effectuer les vérifications conformément aux instructions de la section D « Re-installation of rudder » du SB.

Action terminale :

(6) La modification de l'ensemble de la gouverne de direction d'un planeur, comme l'exige le paragraphe (5) de la CN, constitue une action terminale pour les inspections répétitives requises au paragraphe (1) de la CN pour ce planeur.

Installation de la pièce :

(7) À compter de la date d'entrée en vigueur de la CN, il est permis d'installer sur tout planeur une gouverne de direction affectée, à condition qu'après l'installation, elle soit inspectée conformément au paragraphe (1) et inspectée et modifiée conformément aux paragraphes (3) et (5) de la CN, selon le cas.

DOCUMENTS DE REFERENCE :

Fiberglas-Technik Rudolf Lindner TM-G10 / SB-G10, édition originale datée du 27 février 2025.

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

REMARQUES :

[...]