

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Gegenstand:</b>                | Einbau von Transponder-Antennen am Rumpf hinter dem Fahrwerk oder seitlich davon bei Flugzeugen mit CFK-Rumpf   |
| <b>Betroffen:</b>                 | ASW 27 TCDS EASA A.220 alle Baureihen   |
| <b>Dringlichkeit:</b>             | Keine, bei Bedarf auf Wunsch des Kunden.  |
| <b>Klassifizierung:</b>           | Geringfügige Änderung   |
| <b>Grund:</b>                     | <p>Luftfahrzeuge, die im deutschen Luftraum betrieben werden, müssen nach FSAV (Verordnung über die Flugsicherheitsausrüstung der Luftfahrzeuge) mit entsprechenden Geräten ausgerüstet sein. Für den ausländischen Luftraum sind die jeweils national gültigen Vorschriften zu beachten.</p> <p>Dieser TM liegt das Approval <b>EASA.A.C.08991</b> vom <b>29.01.2008</b> zugrunde.</p>   |
| <b>Maßnahmen:</b>                 | <p>Die Antenne befindet sich außerhalb des Rumpfes im Bereich hinter dem Fahrwerk oder seitlich davon. Für die Montage der Antenne ist eine Bohrung in der Rumpfwand notwendig. Die genaue Position bei den einzelnen Flugzeugtypen geht aus der jeweils neuesten Ausgabe der Arbeitsanweisung „AW 17 Einbau Transponderantenne“ der Firma Alexander Schleicher hervor.</p> <p>Folgende Komponenten finden Verwendung:</p> <p>Antennen: Stabantenne 1030-1090 Fa. Becker<br/>GAV 101 Fa. Garrecht<br/>AV-22 Fa. RAMI<br/>oder vergleichbare Antennen.</p> <p>Antennenkabel: Aircell 7<br/>oder vergleichbare Kabel</p> <p>Weitere geeignete Antennen- und Kabeltypen können in der „AW 17 Einbau Transponderantenne“ aufgeführt werden.</p> |
| <b>Material und Zeichnungen:</b>  | Arbeitsanweisung „AW 17 Einbau Transponderantenne“ in der jeweils neuesten Ausgabe<br>Blech für Transponderantenne (Gegengewicht) AS-Teile-Nr. 99.000.1026  |
| <b>Masse und Schwerpunktlage:</b> | Zusätzliches Gewicht ist rechnerisch oder durch eine Schwerpunktwägung zu berücksichtigen   |
| <b>Hinweise:</b>                  | <p>Transponder müssen eine Mindestabstrahlleistung besitzen, können aber zu höheren Werten hin eine deutliche Streuung aufweisen. Das kann bei Einbauten mit maximaler Kabellänge und Wechsel zu einem anderen Transponder dazu führen, dass die zulässigen Minimalwerte der Abstrahlung an der Antenne unterschritten werden.</p> <p>Ebenfalls geben die Hersteller von Transpondern sehr unterschiedliche zulässige maximale Dämpfungswerte der Antennenkabel an. Es werden Werte von 1,5 bis 3 dB gefun-</p>   |

den. Bei der Auswahl von Antenneneinbauort, Kabeltype und Transponder ist dies unbedingt zu berücksichtigen.

Da kaum verwertbare Erkenntnisse über eine mögliche gesundheitliche Beeinträchtigung in Abhängigkeit des Antenneneinbauorts vorliegen, kann die Firma A. Schleicher GmbH & Co. keinerlei Haftung für gesundheitliche Schäden, die aus der Antennenabstrahlung entstehen können, übernehmen.

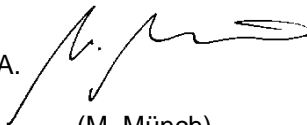
Die elektromagnetische Belastung der Flugzeugbesatzung kann durch die Verwendung eines doppelt geschirmten Kabels (z.B. Aircell 7) verringert werden.

Nach dem Einbau ist eine Funktionsprüfung durch einen Prüfer mit der entsprechenden Berechtigung durchzuführen, der entsprechend dem jeweiligen, nationalen Recht eine Bescheinigung ausstellt (z.B. LBA Form 22).

Alle baulichen Maßnahmen sind von einem dazu berechtigten Prüfer für Luftfahrtgerät im Rahmen einer geringfügigen Änderung zu prüfen, im Bordbuch, Flug- und Wartungshandbuch und in den Prüfunterlagen zu bescheinigen.

Poppenhausen, den 31. Januar 2008

**Alexander Schleicher**  
GmbH & Co.

i.A.   
(M. Münch)