

Gegenstand:	Einbau von Transponder-Antennen am Rumpf hinter dem Fahrwerk oder seitlich davon bei Flugzeugen mit CFK-Rumpf
Betroffen:	ASW 27 TCDS EASA A.220 alle Baureihen
Dringlichkeit:	Keine, bei Bedarf auf Wunsch des Kunden.
Klassifizierung:	Geringfügige Änderung
Grund:	<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 EASA.A.C.08991 vom 29.01.2008 zugrunde.</p>
Maßnahmen:	<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 GAV 101 Fa. Garrecht AV-22 Fa. RAMI oder vergleichbare Antennen.</p> <p>Antennenkabel: Aircell 7 oder vergleichbare Kabel</p> <p>Weitere geeignete Antennen- und Kabeltypen können in der „AW 17 Einbau Transponderantenne“ aufgeführt werden.</p>
Material und Zeichnungen:	Arbeitsanweisung „AW 17 Einbau Transponderantenne“ in der jeweils neuesten Ausgabe Blech für Transponderantenne (Gegengewicht) AS-Teile-Nr. 99.000.1026
Masse und Schwerpunktlage:	Zusätzliches Gewicht ist rechnerisch oder durch eine Schwerpunktwägung zu berücksichtigen
Hinweise:	<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.

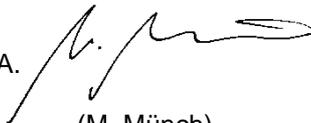
Die elektromagnetische Belastung der Flugzeugbesatzung kann durch die Verwendung eines doppelt geschirmten Kabels (z.B. Aircell 7) verringert werden.

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)