

Gegenstand: Einbau einer Transponder-Antenne hinter dem Fahrwerk.

Betroffen: alle ASK 16 Type Certificate LBA 758

Dringlichkeit: Keine, bei Bedarf auf Wunsch des Kunden.

Klassifizierung: Geringfügige Änderung

Grund: 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.

Dieser TM liegt das Approval **EASA.A.C.09608** vom **10.04.2008** zugrunde.

Maßnahmen: Die Antenne befindet sich außerhalb des Rumpfes am Rumpfboden im Bereich hinter dem Fahrwerk. Die genaue Position geht aus der jeweils neuesten Ausgabe der Arbeitsanweisung „AW 17 Einbau Transponderantenne“ der Firma Alexander Schleicher hervor. Für die ASK 16 gilt der entsprechende Auszug daraus.

Folgende Komponenten finden Verwendung:

Antennen: Stabantenne 1030-1090 Fa. Becker
GAV 101 Fa. Garrecht
AV-22 Fa. RAMI
oder vergleichbare Antennen.

Antennenkabel: Aircell 7
oder vergleichbare Kabel

Weitere geeignete Antennen- und Kabeltypen können in der „AW 17 Einbau Transponderantenne“ aufgeführt werden.

Material und Zeichnungen: Arbeitsanweisung „AW 17 Einbau Transponderantenne“ in der jeweils neuesten Ausgabe

Blech für Transponderantenne (Gegengewicht) AS-Teile-Nr. 99.000.1026
oder größeres Gegengewichtblech

Masse und Schwerpunktage: Zusätzliches Gewicht ist rechnerisch oder durch eine Schwerpunktägung zu berücksichtigen

Hinweise: 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.

Ebenfalls geben die Hersteller von Transpondern sehr unterschiedliche zulässige maximale Dämpfungswerte der Antennenkabel an. Es werden Werte von 1,5 bis 3 dB gefunden. 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.

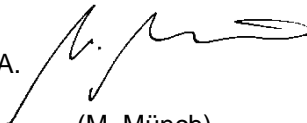
Die elektromagnetische Belastung der Flugzeugbesatzung kann durch die Verwendung eines doppelt geschirmten Kabels (z.B. Aircell 7) verringert werden.

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 15. April 2008

Alexander Schleicher
GmbH & Co.

i.A. 
(M. Münch)