



Am 17.11.2004 hat der Landesverband eine offizielle Anfrage an die EASA bezüglich des Einbaus von Transpondern Mode S gestellt. Im Folgenden ist die Anfrage wie auch die Antwort wiedergegeben:

Anfrage

Sehr geehrter Herr Schulze-Marmeling,

bedingt durch die Änderung der Regelungen im Bereich „Transponder Mode S“ sehen wir uns als LTB bereits in naher Zukunft mit neuen Fragestellungen konfrontiert. Viele Luftsportler lassen ihre Segelflugzeuge und Motorsegler (oft mit Klapptriebwerken ausgerüstet) in bester Absicht von anderen Betrieben und auch Herstellern mit Transpondern Mode S aus- und umrüsten. Avionik-Betriebe stellen Avionik-Prüfberichte für die umgerüsteten Luftfahrzeuge aus. Mindestens zwei Fälle sind bekannt (die Luftfahrzeuge werden nicht von unserem LTB nachgeprüft), bei denen bereits umgerüstete Luftfahrzeuge in Betrieb genommen wurden (ASH 26E, ASH 25).

Nach den bisherigen Interpretationen des Artikels 21A.91 der VO (EU) 1702/2003, ist der Einbau eines Transponders aber als erhebliche Änderung einzustufen. Ist lt. Kennblatt, EMZ oder TM der Einbau eines Transponders Mode S für das Muster vorgesehen, so besteht kein weiterer Diskussionsbedarf.

Wie sieht die Situation aber nun aus, wenn eben keine EMZ oder TM zum Einbau vorliegt? Rein formal dürfte unser LTB dann die Lufttüchtigkeit mit der Ausstellung eines Prüfscheins nicht bescheinigen? Ist das Luftfahrzeug ab dem Zeitpunkt des Einbaus als luftuntüchtig zu betrachten? Handelt somit der Halter und/oder Luftfahrzeugführer ordnungswidrig oder begeht er gar eine strafbare Handlung, wenn er das umgerüstete Luftfahrzeug in Betrieb nimmt, oder dessen Inbetriebnahme zulässt?

Gerne erwarte ich Ihre aufklärenden Antworten, um unsere Mitglieder in den über 200 Vereinen des DAeC Landesverbandes NRW e.V. auf diese Weise vor Schaden zu bewahren.

Mit freundlichen Grüßen

Ulf Calsbach

(Prüfleiter des LTB II-B 12)

Antwort

Sehr geehrter Calsbach,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17.11.2004 (Ihr Zeichen). Die Regeln für die Mode-S Einrüstung in Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sind von außen betrachtet in der Tat etwas unübersichtlich.

Die Vorgehensweise bei der Zulassung einer Transpondereinrüstung für Mode-S Elementary Surveillance (ELS) ist im TGL-13 geregelt. In der Vergangenheit gab es hierbei dennoch immer wieder Interpretationsprobleme. Die Frage, ob es sich bei dieser Einrüstung um eine große oder eine kleine Änderung handelt, wurde innerhalb Europas mitunter uneinheitlich beantwortet. Deshalb erfährt das TGL-13 derzeit eine Überarbeitung, die u.a. das Ziel verfolgt, hierfür klare Richtlinien anzugeben. In Vorgriff auf die kommende Revision des TGL-13 treffen die Luftfahrtbehörden bereits jetzt „kundenfreundliche“ Einzelfallentscheidungen.

Vereinfacht zusammengefasst folgt daraus, dass die Mode-S Einrüstung bei Flugzeugen, wie sie im Luftsport verwendet werden, dann eine kleine Änderung darstellt, wenn schon vorher eine Zulassung für den Einbau eines Mode-A/C Transponders vorlag. Generell erlaubt die Einstufung als kleine Änderung jedoch nicht den Verzicht auf jegliche dokumentierte Nachweisführung im Sinne von Part 21 und der Bauvorschriften. Ein als Entwicklungsbetrieb anerkannter Einrüster kann (z.B. über seine Musterprüfleitstelle) diese Nachweise selbst anerkennen und somit die kleine Änderung selbst zulassen. Alle anderen Stellen müssen bei der zuständigen Luftfahrtbehörde die Zulassung hierfür einholen.

Alle Änderungen am Luftfahrzeug, die nicht als große Änderungen (per STC/EMZ, Änderung der Luftfahrzeugzulassung, etc.) zugelassen sind oder ordnungsgemäß durchgeführte und dokumentierte kleine Änderungen darstellen, entwerfen die Zulassung des Luftfahrzeuges.

...

Mit freundlichen Grüßen

W.Schulze-Marmeling