

■ Funkwerk Avionics GmbH · Gewerbestraße 2 · D-86875 Waal
An alle Piloten, Flugzeughalter und andere
Interessierte

Ihr Zeichen/Nachricht

Unser Zeichen

mf

Durchwahl Telefon

57

Durchwahl Telefax

EASA AD No.: 2008-0158

LBA LTA No.: 2008-304R1

Datum

03.09.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

die oben genannte Airworthiness Directive sorgt derzeit für erhebliche Unruhe im Kreis unserer Kunden und Anwender unserer Produkte. Mit diesem Schreiben möchte ich als Geschäftsführer der Funkwerk Avionics GmbH (früher Filser Electronic GmbH) dazu beitragen, die Situation zu durchleuchten und die notwendigen zukünftigen Entwicklungen zu skizzieren.

Erlauben Sie mir zunächst ein paar Zeilen zur Vergangenheit. Seit 2003 verkaufen wir Transponder der Typen TRT600, TRT800, TRT800H und TRT800A für Anwendungen der allgemeinen Luftfahrt. Die Transponder der 800er Reihe sind allesamt den Klassen 1 oder 2 zuzuordnen, der erwähnte TRT600 ist ein Transponder nach dem LAST-Standard und wird mittlerweile nicht mehr hergestellt und soll auch nicht Thema der folgenden Erörterungen sein.

Alle diese Geräte arbeiten in den Betriebsarten A, C und S und sind nach der ED.73B EASA-zugelassen.

Nach der gültigen Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV) sind in Deutschland im transponderpflichtigen Luftraum ab April 2008 Mode-S-Transponder vorgeschrieben. In anderen Ländern gelten davon abweichende Bestimmungen, in vielen Ländern sind noch keine entsprechenden Vorschriften erlassen.

Aufgrund der Übergangszeiten werden derzeit in ganz Europa noch A/C-Transponder abgefragt und deren Daten zu Flugsicherungszwecken herangezogen.

Im Rahmen der Umstellung der Flugsicherungs-ausrüstung auf Mode-S wurden dann in jüngster Zeit Beobachtungen bekannt, die darauf schließen lassen, daß unsere Geräte nicht in jeder Situation auf Mode-S-Abfragen reagieren. Diese Beobachtungen waren zunächst sehr schwer interpretierbar, da entsprechende Meldungen auf bestimmte Regionen beschränkt waren, wobei hier der Großraum London sowie Genf besonders genannt werden muß.

Nachdem die britische Flugsicherung dann feststellen konnte, daß unsere Transponder besonders auffällig waren, wurde die EASA informiert, die dann ihrerseits die o.g. AD erlassen hat.

Funkwerk Avionics GmbH

Gewerbestraße 2
D-86875 Waal

Telefon+49 (0) 82465-9699-0
Telefax+49 (0) 8246-1049

eMail info@funkwerk-avionics.de
Internet www.funkwerk-avionics.de

Amtsgericht Kempten
HRB 5360

Ust.-IdNr. DE 128 668 279
Steuer-Nr. 125/126/40093

Geschäftsführung
Michael Frost

Dr. Thomas Wittig

Sparkasse
Landsberg

BLZ 700 520 60
Konto 190 363

BIC BYLADEM1LLD

IBAN DE2270052060000190363

■ Lassen Sie mich nun die aus dieser Situation folgenden Abläufe aufzeigen.

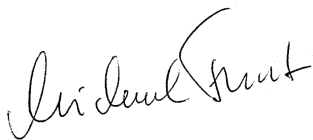
Wir sind selbstverständlich seit Bekanntwerden der AD (eigentlich schon vorher, da wir natürlich im Vorfeld entsprechende Informationen hatten) ununterbrochen an der Fehlersuche. Leider gestaltet sich das aufgrund der erforderlichen Flugversuche sehr zeitaufwendig; die Transponder funktionieren nach wie vor so, wie es in den Zulassungsunterlagen gefordert wird. Wir gehen davon aus, daß die Situation, die zu dem Fehler führt, bald erkannt ist und wir eine Lösung erarbeitet haben. Diese muß dann erprobt und zu einem Service Bulletin entwickelt werden. Wir rechnen noch im September mit seiner Veröffentlichung. Bitte haben Sie Verständnis, daß ich derzeit noch keine Details nennen kann.

Üblicherweise wird in einem SB die notwendige Maßnahme beschrieben und entsprechende Fristen gesetzt.

In der AD hat die EASA ausdrücklich den Betrieb der Transponder gestattet, wenn dies mit dem jeweiligen nationalen ANSP (Air Navigation Service Provider) abgestimmt ist. Für Deutschland ist dies die DFS, in Holland die LVNL. Die LVNL hat dem bereits zugestimmt, da die dort bekannten Flugdaten einem sicheren Flug nicht im Wege stehen. Wir hoffen, daß sich die anderen ANSPs demnächst dieser Sichtweise anschließen werden. Für unsere Kunden würde dies eine praktisch uneingeschränkte Verwendbarkeit der Transponder bedeuten.

Erlauben Sie mir bitte noch ein paar persönliche Worte zum Schluß. Wir bedauern die Entwicklung sehr und werden alles in unserer Macht stehende tun, um eine zufriedenstellende Lösung zu erarbeiten. Bis zur Veröffentlichung des SBs bitten wir darum, keine individuellen Rückfragen zu stellen, da wir naturgemäß aus Zeitgründen nicht in der Lage sind, mit allen betroffenen Kunden zu sprechen oder Mails zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Frost

P.S. Die entsprechende LTA des Luftfahrtbundesamtes finden Sie hier.

http://www.lba.de/c/n_009/nn_57316/DE/Technik/LTA/LTA.html

Ich selbst habe mit großem Interesse auch mal in die anderen LTAs geschaut...