

ERGÄNZUNG A3 ZUM FLUGHANDBUCH DA 40

TRANSPONDER KT 76A BENDIX/KING

Dok. Nr. : 6.01.01
Ausgabedatum der Ergänzung : 26 Sep 2000

Unterschrift :

Behörde :


AUSTRO CONTROL GmbH
Abteilung Flugtechnik
Zentrale
A-1030 Wien, Schnirchgasse 11

Stempel :

Anerkennungsdatum :



23. APR. 2001

Diese Ergänzung ist anerkannt für die Joint Aviation Authorities (JAA) durch die Österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control (ACG) als primäre Zulassungsbehörde (PCA) in Übereinstimmung mit den JAA Zulassungsverfahren (JAA JC/VP).

DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GMBH
N.A. OTTO-STR. 5
A-2700 WIENER NEUSTADT
ÖSTERREICH

0.2 VERZEICHNIS DER SEITEN

Kapitel	Seite	Datum
0	9-A3-1	20 Apr 2001
	9-A3-2	20 Apr 2001
	9-A3-3	20 Apr 2001
1, 2, 3, 4A, 4B, 5	9-A3-4	20 Apr 2001
6	9-A3-5	20 Apr 2001
7	9-A3-5	20 Apr 2001
	9-A3-6	20 Apr 2001
	9-A3-7	20 Apr 2001
	9-A3-8	20 Apr 2001
8	9-A3-8	20 Apr 2001

0.3 INHALTVERZEICHNIS

	Seite
1. ALLGEMEINES	9-A3-4
2. BETRIEBSGRENZEN	9-A3-4
3. NOTVERFAHREN	9-A3-4
4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A3-4
4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A3-4
5. LEISTUNGEN	9-A3-4
6. MASSE UND SCHWERPUNKT	9-A3-5
7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME	9-A3-5
8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG	9-A3-8

1. ALLGEMEINES

Diese Ergänzung liefert die nötigen Informationen zur Bedienung des Flugzeuges, wenn der Transponder KT 76A installiert ist.

Diese Ergänzung soll zusammen mit dem Flughandbuch verwendet werden. Diese Ergänzung muß solange im Handbuch verbleiben, solange der Transponder KT 76A installiert ist.

2. BETRIEBSGRENZEN

| Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 2 des Flughandbuches

3. NOTVERFAHREN

| Den Transponder kann man in Notfällen mit folgenden Kodierungen betreiben:

| 7600 bei Ausfall des Fungerätes

| 7700 bei Notfällen

4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 4A des Flughandbuches.

4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 4B des Flughandbuches.

5. LEISTUNGEN

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 5 des Flughandbuches.

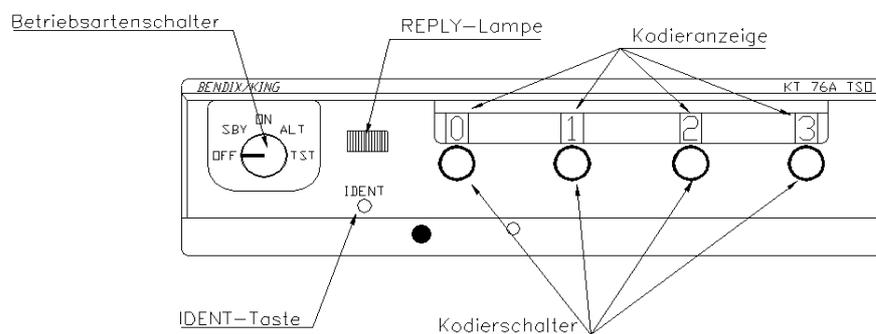
6. MASSE UND SCHWERPUNKT

Bei Aus- oder Einbau des Transponders sind Änderungen von Leermasse und Leermassenschwerpunktlage des Flugzeuges gemäß Kapitel 6 des Flughandbuches zu berücksichtigen.

7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME

7.14 AVIONIK

ÜBERSICHT



BESCHREIBUNG

Der Transponder KT 76A von Bendix/King ist ein Funksender und -empfänger, der auf Radarfrequenzen arbeitet. Er empfängt Bodenradarabfragen auf der Frequenz 1030 MHz. Diese lösen einen Antwortcode aus, bestehend aus Sendeimpulsen auf der Frequenz 1090 MHz, der zurück zum Bodenradar gesendet wird.

Die möglichen Transponderkodierungen haben den Umfang von 0000 bis 7777 und damit 4096 Kodiermöglichkeiten. Die einzelnen Codes unterscheiden sich untereinander nur in der Anzahl der von ihnen ausgesendeten Pulse, nicht aber in der Frequenz. Die Senderfrequenz bleibt stets auf 1090 MHz. Die codierten Antwortimpulse des Transponders verstärken das normale „blip“, das auf ATC Enroute, Approach oder Departure Control Radarbildschirmen erscheint. Wird der Erkennungsschalter (IDENT button) betätigt, blinkt das „blip“ auf bzw. wird verstärkt. Dadurch kann der Fluglotse das Flugzeug und seine Position mit Bestimmtheit ausmachen. Der Transponder KT 76A von Bendix/King ist im mittleren Teil des Instrumentenbretts eingebaut. Die dazugehörige Antenne ist an der Rumpfunterseite unter dem Pilotensitz montiert.

ALLGEMEINE HINWEISE

Um die Lebensdauer des Transponders zu erhöhen, sollte er beim Anlassen oder Abstellen des Triebwerks nicht eingeschaltet sein, da hierbei Spannungsspitzen im Bordnetz auftreten, die zu einer Beschädigung des Geräts führen können.

WICHTIGER HINWEIS

Die Kodierschalter dürfen nur im Mode SBY bedient werden. Damit wird ein unbeabsichtigtes, wenn auch nur kurzzeitiges Rasten und Senden eines Notfallcodes vermieden.

Der Transponder soll nur in bestimmten Notfällen mit den Code-Nummern 75.., 76.. oder 77.. betrieben werden.

Der Transponder soll nicht mit der Kodierung 0000 betrieben werden, da dabei nur die Rahmenimpulse abgestrahlt werden, ohne daß eine bodenseitige Identifizierung vorgenommen werden kann.

BEDIENUNG

Vor Inbetriebnahme soll der Funktionstest durchgeführt werden.

FUNKTIONSTEST (EIGENPRÜFUNG)

- (a) Betriebsartenschalter von OFF auf SBY schalten. Den Transponder ca. 60 Sekunden in Stellung SBY betreiben, da vor Inbetriebnahme die Senderöhre aufgeheizt und stabilisiert werden muß. Ein Überspringen der Stellung SBY verkürzt die Aufheizzeit nicht!
- (b) Betriebsartenschalter bis zum Anschlag auf TST drehen und in dieser Stellung festhalten (Taststellung). Die REPLY-Lampe muß leuchten.
- (c) Betriebsartenschalter wieder auf SBY stellen.

MODE A-BETRIEB (BETRIEBSARTENSCHALTER IN STELLUNG ON)

- (d) Mit den Kodierschaltern den benötigten Code für Mode A einstellen (im Mode SBY).
- (e) Den Betriebsartenschalter des Transponders von Stellung SBY auf ON schalten.

Der Transponder antwortet nun auf Abfragen mit dem eingestellten Code, liefert aber keine Information über die Flughöhe. Vorzugsweise soll nicht Mode A, sondern Mode C verwendet werden.

MODE C-BETRIEB (BETRIEBSARTENSCHALTER IN STELLUNG ALT)

Für den Mode C-Betrieb ist ein Blindencoder eingebaut.

- (a) Mit den Kodierschaltern den benötigten Code einstellen (im Mode SBY).
- (b) Den Betriebsartenschalter des Transponders von Stellung SBY auf ALT schalten.

Der Transponder antwortet mit dem eingestellten Code und übermittelt zusätzlich die kodierten Werte des Kodierhöhenmessers (Flughöhenangabe). Mode C ist die Betriebsart, die vorzugsweise zu verwenden ist.

IDENT-TASTE

Auf Verlangen der Flugsicherung ("squawk IDENT!") ist die IDENT-Taste kurz zu drücken. Dadurch sendet der Transponder ca. 20 Sekunden lang einen speziellen Identifizierungsimpuls aus, der eine sofortige Erkennung des Luftfahrzeugs auf dem Radarschirm der Flugsicherung ermöglicht.

ABSICHERUNG

Ein im Instrumentenbrett eingebauter 3A-Sicherungsautomat (XPDR) schützt das Bordnetz vor Überlastung im Falle eines Kurzschlusses im Transponder.

8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 8 des Flughandbuches.