

ERGÄNZUNG A5

ZUM FLUGHANDBUCH DA 40

COURSE DEVIATION INDICATOR

KI 208

BENDIX/KING

Dok. Nr. : 6.01.01
Ausgabedatum der Ergänzung : 26 Sep 2000
Änderungsmitteilung : OÄM 40-058/b

Unterschrift :



 AUSTRO CONTROL GmbH

Behörde :

Abteilung Flugtechnik
 Zentrale

A-1030 Wien, Schnirchgasse 11

Stempel :



23. APR. 2001

Anerkennungsdatum :

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-A5-1	20 Apr 2001
	9-A5-2	20 Apr 2001
	9-A5-3	20 Apr 2001
1, 2, 3, 4A, 4B, 5	9-A5-4	20 Apr 2001
6	9-A5-5	20 Apr 2001
7	9-A5-5	20 Apr 2001
	9-A5-6	20 Apr 2001
	9-A5-7	20 Apr 2001
8	9-A5-8	20 Apr 2001

0.3 INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. ALLGEMEINES	9-A5-4
2. BETRIEBSGRENZEN	9-A5-4
3. NOTVERFAHREN	9-A5-4
4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A5-4
4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A5-4
5. LEISTUNGEN	9-A5-4
6. MASSE UND SCHWERPUNKT	9-A5-5
7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME	9-A5-5
8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG	9-A5-8

1. ALLGEMEINES

Diese Ergänzung liefert die nötigen Informationen zur effizienten Bedienung des Flugzeuges, wenn der CDI (Course Deviation Indicator) KI 208 installiert ist. Die Informationen, die in dieser Ergänzung enthalten sind, müssen zusammen mit dem vollständigen Handbuch verwendet werden.

Diese Ergänzung ist ein permanenter Teil des Flughandbuches und muß solange im Handbuch verbleiben, wie der CDI KI 208 installiert ist.

Diese Ergänzung wurde nach bestem Wissen und Gewissen übersetzt. In jedem Fall ist die Originalversion in englischer Sprache maßgeblich.

2. BETRIEBSGRENZEN

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 2 des Flughandbuches

3. NOTVERFAHREN

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 3 des Flughandbuches.

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

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

7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME

7.14 AVIONIK

ALLGEMEINES

FUNKTIONEN DER ANZEIGE

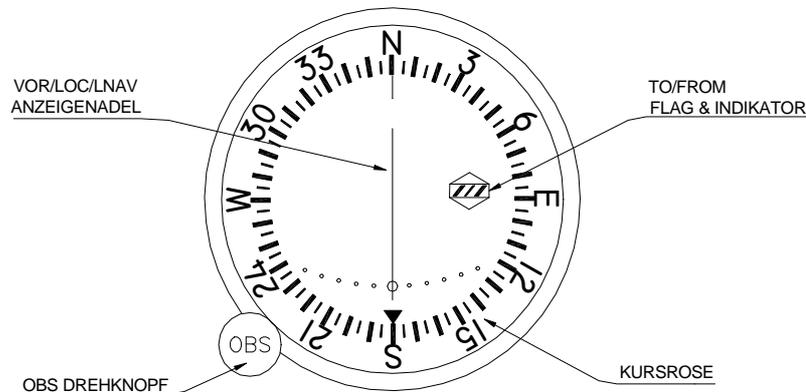
OMNI BEARING SELECTOR (OBS)

Mit dem OBS-Knopf wird die Kompaßscheibe gedreht, auf welcher der gewünschte Kurs eingestellt wird. Der Gegenkurs wird an der unteren Kurszeigermarke angezeigt.

VOR/LOC/LNAV-ABWEICHUNGSNADEL

Der Ausschlag der VOR/LOC/LNAV-Abweichungsnadel zeigt den Wert der Abweichung vom gewählten VOR/LNAV-Kurs oder Localizerkurs. Im normalen Betrieb zeigt der Ausschlag in Richtung zur korrekten Flugbahn. Während des LNAV-Betriebs ist die Abweichung linear, nicht winkelbezogen wie im VOR-Betrieb.

Das VOR/LOC/LNAV-Warnsignal ist zur Gänze sichtbar, wenn das VOR-, LNAV- oder LOC-Signal unzuverlässig ist. Die TO/FROM-Anzeige zeigt in Richtung zu ('To') oder von ('From') der VOR-Station oder dem LNAV-Wegpunkt.



VOR-BETRIEB

Die gewünschte VOR-Frequenz mit den Bedienelementen für die NAV-Frequenz einstellen. Danach kann die Lautstärkenregelung am NAV-Empfänger so eingestellt werden, daß die Station eindeutig identifiziert werden kann oder FSS- (Flight Service Station-) Berichte abgehört werden können.

Um einen gewählten VOR-Radial (von der Station) zu interceptieren und von der Station weg (outbound) zu fliegen, den OBS-Knopf drehen, um den gewünschten Radial unter dem oberen Zeiger einzustellen. Das Flugzeug so steuern, daß es den gewählten mißweisenden Steuerkurs plus einem Intercept-Winkel von 45° fliegt, was einen hinreichenden Intercept-Winkel gewährleistet. Der Intercept-Winkel sollte verringert werden, sobald sich die Abweichungsnadel einem 'auf Kurs'-Zustand (Mitte) nähert, um ein übertriebenes Einschwenken auf den Kurs zu vermeiden.

Um die Richtung zu einer gewählten VOR-Station festzustellen und zu (TO) ihr zu fliegen, den OBS-Knopf solange drehen, bis die 'To-From'-Anzeige einem weißen Pfeil gleicht, der nach oben zeigt und die Abweichungsnadel in der Mitte ist. Die Richtung zur Station unter dem oberen Zeiger ablesen und das Flugzeug so steuern, daß es ungefähr auf dem mißweisenden Kurs zur Station ('To') fliegt. Wenn sich die Abweichungsnadel nach rechts bewegt, muß der Kurs des Flugzeuges um 5 oder 10 Grad nach rechts verändert werden. Gleichmaßen muß, wenn sich die Abweichungsnadel nach links bewegt, der Flugzeugkurs nach links verändert werden. Das Halten der Abweichungsnadel in der Mitte gleicht automatisch die Winddrift aus.

LNAV-BETRIEB

Wenn die OBS-Anschlüsse des KI 208 mit dem LNAV verbunden sind, wird der Kurs zum aktiven Wegpunkt mit dem OBS-Knopf auf dem KI 208 eingestellt. Wenn das LNAV im LEG-Modus ist, wird die Kursauswahl automatisch vom LNAV übernommen. Um einen LNAV-Kurs zu interceptieren, das Flugzeug so steuern, daß es einen Kurs fliegt, welcher mit dem LNAV-Kurs einen Intercept-Winkel von 45° bildet. Der Intercept-Winkel sollte verringert werden, sobald sich die Abweichungsnadel einem 'auf Kurs'-Zustand (Mitte) nähert, um ein übertriebenes Einschwenken auf den Kurs zu vermeiden. Die Abweichungsskala hängt vom gegenwärtigen LNAV-Modus ab. Während des LNAV-Betriebs ist die Abweichung linear, nicht winkelbezogen wie im VOR-Betrieb.

LOCALIZER-BETRIEB

Die Localizer-Schaltkreise werden automatisch aktiviert, wenn eine ILS-Frequenz am NAV-Empfänger ausgewählt wird. Durch die Einstellung der NAV-Lautstärke kann die Localizer-Station identifiziert werden, in manchen Fällen werden auch ATIS-Informationen empfangen. Das Localizer-Warnsignal sollte verschwinden, und der 'To'-Zustand sollte sich einstellen, was die Zuverlässigkeit des Signals anzeigt.

Das Flugzeug so steuern, daß es dem Kurs folgt (Nadel in der Mitte). Während eines 'Front Course'-Landeansflugs oder auf dem 'Back Course Outbound' erfolgen Korrekturen des mißweisenden Steuerkurses hin zum Nadelausschlag. Analog erfolgen Korrekturen während eines 'Back Course'-Landeansflugs oder auf dem 'Front Course Outbound' weg vom Nadelausschlag.

Die Breite des Localizer-Kurses ist gering verglichen mit der Breite des VOR-Kurses, und viel kleinere Kurskorrekturen sind erforderlich, um die Nadel in die Mitte zu bringen. Wenn der Localizer-Kurs interceptiert wird, sollte mit dem Einschwenken des Flugzeugs auf den Localizer-Kurs begonnen werden, sobald sich die Nadel vom Anschlag wegbewegt.

Eine nützliche Merkhilfe für den Localizer-Kurs ist, diesen unter der oberen Kurszeigermarke einzustellen.

8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 8 des Flughandbuches.