



ERGÄNZUNG A20
ZUM FLUGHANDBUCH DA 40 D
COURSE DEVIATION INDICATOR
GI 106A
GARMIN

Dok. Nr. : 6.01.05
Ausgabedatum der Ergänzung : 11 November 2002

Unterschrift	:	 <hr/>
Behörde	:	 <hr/>
Stempel	:	AUSTRO CONTROL GmbH Abteilung Flugtechnik Zentrale A-1030 Wien, Schnirchgasse 11 <hr/>
Anerkennungsdatum	:	13. DEZ. 2002 <hr/>

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/P).

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

0.1 ERFASSUNG DER BERICHTIGUNGEN

Rev. Nr.	Anlaß	Ab-schnitt	Seite	Datum der Revision	Aner-kennungs-vermerk	Datum der Anerkennung	Datum der Ein-arbeitung	Unter-schrift

0.2 VERZEICHNIS DER SEITEN

Kapitel	Seite	Datum
0	9-A20-0	11 Nov 2002
	9-A20-1	11 Nov 2002
	9-A20-2	11 Nov 2002
	9-A20-3	11 Nov 2002
1, 2, 3, 4A, 4B, 5	9-A20-4	11 Nov 2002
6	9-A20-5	11 Nov 2002
7	9-A20-5	11 Nov 2002
	9-A20-6	11 Nov 2002
	9-A20-7	11 Nov 2002
	9-A20-8	11 Nov 2002
8	9-A20-8	11 Nov 2002

0.3 INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. ALLGEMEINES	9-A20-4
2. BETRIEBSGRENZEN	9-A20-4
3. NOTVERFAHREN	9-A20-4
4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A20-4
4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-A20-4
5. LEISTUNGEN	9-A20-4
6. MASSE UND SCHWERPUNKT	9-A20-5
7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME	9-A20-5
8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG	9-A20-8

1. ALLGEMEINES

Diese Ergänzung liefert die nötigen Informationen zur effizienten Bedienung des Flugzeuges, wenn der CDI (Course Deviation Indicator) GI 106A 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 GI 106A 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

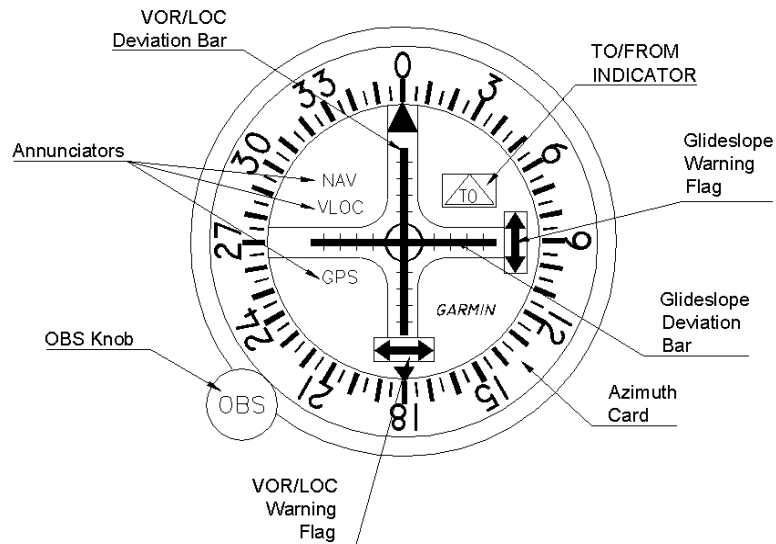
7.14 AVIONIK

ALLGEMEINES

Der GI 106A Course Deviation Indicator liefert dem Piloten VOR-, Localizer- (LOC-), GPS- und Glideslope- (GS-) Informationen, welcher er von der VHF- und GPS-Navigationsausrüstung des Flugzeuges erhält.

Der GI 106A ist so konstruiert, daß er Signale von einem separaten VOR- oder GPS-Empfänger verarbeitet. Zusätzlich kann er Signale von einem Glideslope- Empfänger verarbeiten, welcher den Glideslope-Abweichungsbalken und das Glideslope-Warnsignal ansteuert. Die Einheit beinhaltet auch NAV-, GPS- und VLOC- (VOR/LOC wie auf dem Garmin GNS 430) Anzeigen mit 'Photozellendimmung'.

Wenn GPS-Informationen angezeigt werden, erhält der GI 106A diese von einem GPS-Empfänger und liefert dem Piloten eine optische Darstellung der Informationen. Alle Informationen, die auf dem CDI angezeigt werden, werden von diesem externen Empfänger erzeugt.



VOR-BETRIEB

Den VOR/ILS-Empfänger auf die gewünschte VOR-Frequenz einstellen und die Station durch Abhören der Kennung eindeutig identifizieren. Überprüfen, daß das links/rechts- (VOR/LOC-) Warnsignal nicht sichtbar ist.

Um zu einer VOR-Station zu fliegen, den OBS-Knopf so lange drehen, bis der Abweichungsbalken in der Mitte steht und die 'To-From'-Anzeige 'TO' anzeigt. Die Richtung zur Station unter der oberen Markierung ablesen und das Flugzeug so steuern, daß es ungefähr auf dem mißweisenden Kurs zur Station ('To') fliegt. Wenn das Flugzeug genau auf Kurs ist, steht der vertikale Abweichungsbalken in der Mitte. Ist das Flugzeug jedoch seitlich vom Kurs abgewichen, wandert der Abweichungsbalken von der Mittelposition weg, und man muß in die Richtung, in die der Abweichungsbalken zeigt, fliegen, um auf den Kurs zurückzukehren.

Das Verfahren um von einer VOR-Station weg zu fliegen, ist gleich wie jenes um zu einer Station zu fliegen, außer daß der OBS-Knopf anfangs solange gedreht wird, bis der Abweichungsbalken in der Mitte steht und die 'To-From'-Anzeige 'FROM' anzeigt.

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 der oberen Markierung einzustellen. Das Flugzeug so steuern, daß es den gewählten mißweisenden Steuerkurs plus oder minus 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.

LOCALIZER-BETRIEB

Die gewünschte Localizer-Frequenz einstellen und dabei beachten, daß das VOR/LOC-Warnsignal verschwindet. Die 'To-From' Anzeige ist während des Localizer-Betriebs nicht aktiv. Während eines 'Front Course'-Landeansflugs oder auf dem 'Back Course Outbound' erfolgen Korrekturen des mißweisenden Steuerkurses zum Nadelausschlag hin. Die Breite des Localizer-Kurses wird umso geringer, je weiter man sich dem Ende des Landeanfluges nähert. Analog erfolgen Korrekturen während eines 'Back Course'-Landeansflugs oder auf dem 'Front Course Outbound' vom Nadelausschlag weg.

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

GLIDESLOPE-BETRIEB

Der Glideslope- (horizontale) Abweichungsbalken liefert dem Piloten vertikale Steuerinformationen während eines ILS-Anfluges. Der Glideslope-Kreis wird aktiv, wenn am NAV-Empfänger die zugehörige Localizer-Frequenz eingestellt wird. Darauf achten, daß das Glideslope-Warnsignal verschwindet. Der Glideslope-Abweichungsbalken schlägt in die Richtung aus, in die der Pilot fliegen muß, um auf dem Glideslope zu bleiben.

Wenn der Glideslope-Abweichungsbalken nach oben ausschlägt, befindet sich das Flugzeug unterhalb des Glideslopes. Der Pilot muß steigen, um wieder auf den Glideslope zu gelangen und um den Abweichungsbalken in die Mitte zu bringen. Wenn der Glideslope-Abweichungsbalken nach unten ausschlägt, befindet sich das Flugzeug oberhalb des Glideslopes. Der Pilot muß sinken, um wieder auf den Glideslope zu gelangen und um den Abweichungsbalken in die Mitte zu bringen. Wenn der Abweichungsbalken in der Mitte ist, befindet sich das Flugzeug auf dem Glideslope.

8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG

Es ergeben sich keine Änderungen des Kapitels 8 des Flughandbuches.