

Standard Änderung CS-SC006a

AUSCHTAUSCH EINER COM-, NAV- ODER NAV/COM-EINHEIT GEGEN EINE KOMBINIERTE VHF-SPRACHKOMMUNIKATIONS- UND NAVIGATIONSEINHEIT (NAV/COM)

1. Zweck

Diese SC ermöglicht den Austausch eines beliebigen COM-, NAV- oder NAV/COM-Geräts gegen ein kombiniertes NAV/COM-Gerät.

Installationspersonal kann diesen SC nutzen, um von allen "zusätzlichen" Funktionen zu profitieren, die in der NAV/COM-Einheit enthalten sind, wie z. B. eine eingebaute Kursabweichungsanzeige (CDI).

Dieser SC umfasst alle Arten oder Kombinationen von NAV-Funktionen. Dieser SC umfasst auch alle externen Zusatzfunktionen, die der Hersteller des NAV/COM-Geräts als kompatibel deklariert.

Dieser SC schließt nicht den Einbau von Antennen ein (siehe CS-SC004a, der gleichzeitig angewendet werden kann).

Anmerkung 1: Der Zweck der NAV-Funktion (Navigation) ist nur die Wahrnehmung.

Anmerkung 2: Diese SC schließt Ausrüstungsinstallationen aus, die bereits in anderen spezifischen SCs für einen anderen Zweck beschrieben sind.

Anmerkung 3: "Zusätzliche Funktionen" sind alle Funktionen, die zur konsistenten Integration von mehreren Funktionen in das Cockpit beitragen. In diesem Zusammenhang kann eine 'zusätzliche' Funktion sowohl ein spezielles Mittel zur Bedienung der NAV/COM-Einheit sein als auch alles, was den NAV/COM-Betrieb vereinfachen kann. Zusätzliche" Funktionen sind nicht unbedingt durch Lufttüchtigkeits- oder Betriebsvorschriften vorgeschrieben.

2. Anwendbarkeit/Eignung

Flugzeuge, die keine komplexen motorgetriebenen Luftfahrzeuge sind, und alle ELA2-Luftfahrzeuge außer VLR.

Dieser SC gilt nur für VFR-Einbauten (einschließlich Nacht-VFR).

Dieser SC deckt den Einbau von Ausrüstung ab, die nicht bereits in einem anderen spezifischen SC beschrieben ist.

Betriebliche Vorschriften und Luftraumanforderungen ergänzen die Lufttüchtigkeitsanforderungen. Diese SC behandelt nur die "Lufttüchtigkeitsanforderungen".

3. Annehmbare Methoden, Techniken und Praktiken

Anmerkung: Der Abschnitt "Annehmbare Methoden, Techniken und Praktiken" fasst die Anforderungen für die COM Funktion, für die NAV-Funktion und für deren Kombination zu einem einzigen NAV/COM-System.

Der folgende Standard enthält akzeptable Daten:

- FAA Advisory Rundschreiben AC 43.13-2B, Kapitel 2.

Hinweis: Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Club e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.

Zusätzlich gelten die folgenden Bedingungen:

- Die COM-Funktion ist in der Lage, einen 8,33-kHz- und 25-kHz-Kanalabstand einzuhalten.
- Für die COM-Funktion, wenn das vorhandene Antennenkabel den Normen M17/28-RG58 (oder gleichwertigen Normen, wie sie für niedrige Betriebstemperaturen spezifiziert sind) entspricht, kann es wiederverwendet werden, es wird jedoch empfohlen, es durch ein Kabel zu ersetzen, das der Norm M17/128-RG400 (PTFE) oder einer gleichwertigen Norm entspricht.
- Die Einheit ist gemäß einer der folgenden technischen Normen zugelassen: JTSO-2C37d, JTSO-2C37e, ETSO-2C37e, JTSO-2C38d, JTSO-2C38e, ETSO-2C38e oder ETSO-2C169a, oder späteren oder gleichwertige Normen.
- Die Ausrüstung ist für die bei normalem Betrieb zu erwartenden Umgebungsbedingungen geeignet; siehe CS STAN.42 in Unterabschnitt A für Hinweise.
- Der Hersteller des Geräts hat erklärt, dass der Einbau des NAV/COM-Geräts geeignet ist für den Typ des Luftfahrzeugs, das mit Hilfe dieser SC modifiziert werden soll, und für den vorgesehenen Betrieb geeignet ist.
- Der Hersteller des Geräts hat erklärt, dass der Einbau des NAV/COM-Geräts kompatibel ist mit den Anschlüssen an die vorhandenen Flugmanagement-/Navigationssysteme, soweit zutreffend.
- Das Installationspersonal befolgt die Anweisungen des Geräte-Herstellers.
- Das Installationspersonal vergewissert sich, dass die Leistungsaufnahme mit dem Einbau im Flugzeug vereinbar ist. Die Ergebnisse der Analyse der elektrischen Belastung werden im EASA-Formblatt 123 festgehalten bzw. es wird darauf verwiesen.
- Durch einen Einbauprüfflug wird bestätigt, dass die Übertragung und der Empfang der COM-Funktion angemessen sind. Auch das ordnungsgemäße Funktionieren der NAV-Funktionen wird gemäß den Herstellerangaben überprüft. Für Anleitungen wird auf CS STAN.48 in Abschnitt A verwiesen.

4. Beschränkungen

Es gelten alle vom Ausrüstungshersteller festgelegten Beschränkungen.

Im Falle von Luftfahrzeugen, die für NVIS/NVG zugelassen sind, kann die Änderung nicht als SC angesehen werden.

Hinweis: Diese SC gilt nicht für einen vollständigen Umbau von einem herkömmlichen Cockpit zu einem Glascockpit oder umgekehrt. In diesem SC ist ein Glascockpit als hochintegrierte und computergesteuerte Anzeige zu verstehen. In diesem Zusammenhang muss die COM-Funktion nach dem Einbau dieser SC weiterhin leicht zugänglich sein.

In Übereinstimmung mit CS STAN.20 in Unterabschnitt A erweitert der Einbau der Ausrüstung nicht die Betriebsfähigkeit eines bestimmten Luftfahrzeugs: Dieser SC kann keinen neuen Ausrüstungsgegenstand einbauen, um eine Betriebsfähigkeit zu erfüllen, die nicht bereits im Flughandbuch vorhanden war.

Dieser SC kann nicht verwendet werden, um Einheiten auszutauschen, die Datalink-Dienste von ATS empfangen können.

Dieser SC kann nicht für den Einbau einer kombinierten Einheit verwendet werden, die ein Flugmanagementsystem (FMS) enthält.

5. Handbücher

Änderung des Flughandbuchs mit einem Flughandbuch-Zusatz, um den Hinweis "NAV Informationen nur zur Situationswahrnehmung" oder ähnliche Informationen zusammen mit allen notwendigen Betriebsanweisungen, Verfahren oder Einschränkungen.

Anmerkung: Durch diese SC werden keine neuen Fähigkeiten eingeführt.

Änderung der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICAs), zur Festlegung von Instandhaltungsmaßnahmen/Inspektionen und Intervalle, wie erforderlich.

6. Freigabe für den Betrieb

Diese SC ist nicht für die Freigabe des Luftfahrzeugs durch den Piloten/Eigentümer geeignet.

[Ausgabe: STAN/]