

РАЗДЕЛ 1 ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

| | Стр. |
|--|------|
| 1.1 ВВЕДЕНИЕ..... | 1-2 |
| 1.2 ОСНОВАНИЕ ДЛЯ СЕРТИФИКАЦИИ..... | 1-4 |
| 1.3 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ, ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ..... | 1-4 |
| 1.4 РАЗМЕРЫ | 1-5 |
| 1.5 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И АББРЕВИАТУРЫ..... | 1-7 |
| 1.6 ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ | 1-16 |
| 1.6.1 ПЕРЕВОДНЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ..... | 1-16 |
| 1.6.2 ТАБЛИЦА ПЕРЕСЧЕТА ЛИТРОВ В АМЕРИКАНСКИЕ ГАЛЛОНЫ..... | 1-18 |
| 1.7 ЧЕРТЕЖ В ТРЕХ ПРОЕКЦИЯХ..... | 1-19 |
| 1.8 КОМПЛЕКС БРЭО G1000 | 1-20 |
| 1.9 ИСХОДНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ..... | 1-22 |
| 1.9.1 ДВИГАТЕЛЬ | 1-22 |
| 1.9.2 ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ | 1-23 |
| 1.9.3 КОМПЛЕКС БРЭО | 1-23 |

1.1 ВВЕДЕНИЕ

В настоящем Руководстве по летной эксплуатации приводится информация для пилотов и инструкторов, необходимая для безопасной и эффективной эксплуатации самолета.

Руководство по летной эксплуатации включает в себя всю информацию, с которой обязан ознакомиться пилот в соответствии с требованиями JAR-23. Кроме того, в Руководстве также приводятся дополнительные данные и указания по эксплуатации, которые, по мнению изготовителя, могут оказаться полезными для пилота.

Уровни оснащения и модификации (проектные данные) самолетов могут быть различными и зависят от серийного номера самолета. По этой причине некоторая информация, приведенная в настоящем руководстве, действительна только для соответствующих уровней оснащения и модификации. Точные сведения об оборудовании для вашего серийного номера можно найти в перечне установленного оборудования в разделе 6.5. Уровень модификации в объеме, необходимом для целей настоящего руководства, указан в следующей таблице.

| Модификация | Источник | Установлено | |
|--|------------|-----------------------------|------------------------------|
| | | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |
| Противообледенительная система | ОАМ 42-053 | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |
| Кислородная система | ОАМ 42-055 | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |
| Дополнительные топливные баки | ОАМ 42-056 | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |
| Регулируемая спинка передних кресел | ОАМ 42-067 | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |
| Система электрической регулировки педалей руля направления | ОАМ 42-070 | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |
| Солнцезащитные щитки | ОАМ 42-101 | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |
| Модификация электросистемы | МАМ 42-403 | <input type="checkbox"/> Да | <input type="checkbox"/> Нет |

Настоящее Руководство по летной эксплуатации должно всегда храниться только на борту самолета. Для его хранения предназначен боковой карман левого переднего кресла. Справочное руководство по пилотажно-навигационному комплексу Garmin G1000 должно храниться в заднем кармане левого переднего кресла.

ВНИМАНИЕ

Самолет DA 42 NG оснащен двумя двигателями. При соблюдении эксплуатационных ограничений и выполнении требований к техническому обслуживанию самолет отличается высоким уровнем надежности в соответствии с требованиями сертификации. Тем не менее, полностью исключить вероятность отказа двигателя невозможно. По этой причине настоятельно рекомендуется для ночных полетов, полетов над облачностью, в приборных метеорологических условиях, а также над местностью, непригодной для посадки, выбирать полетное время и маршруты полетов таким образом, чтобы в случае отказа одного двигателя не возникало какого-либо риска.

1.2 ОСНОВАНИЕ ДЛЯ СЕРТИФИКАЦИИ

В качестве основания для сертификации используются Общие авиационные требования JAR-23 в редакции от 11 марта 1994 г. с Поправкой 1, а также дополнительно требования CRI A-01.

1.3 ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ, ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЯ И ПРИМЕЧАНИЯ

В настоящем Руководстве по летной эксплуатации информация, имеющая отношение к безопасности или эксплуатации самолета, помечается одним из следующих терминов:

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Данный термин означает, что невыполнение соответствующей процедуры ведет к немедленному или существенному снижению безопасности полета.

ВНИМАНИЕ

Данный термин означает, что невыполнение соответствующей процедуры ведет к несущественному или более или менее продолжительному снижению безопасности полета.

ПРИМЕЧАНИЕ

Примечание призвано привлечь внимание к информации, не имеющей непосредственного отношения к безопасности, но которая, тем не менее, является важной или необычной.

1.4 РАЗМЕРЫ

ПРИМЕЧАНИЕ

Все приведенные ниже размеры указаны приблизительно.

Габаритные размеры

| | | |
|----------------|-----------|---|
| Размах крыльев | : 13,42 м | 44 фута |
| | 13,55 м | 44,5 фута, включая проблесковый световой маяк |
| Длина | : 8,56 м | 28 футов 1 дюйм |
| Высота | : 2,49 м | 8 футов 2 дюйма |

Крыло

| | | |
|-----------------------------------|------------------------------|----------------|
| Аэродинамический профиль | : Wortmann FX 63-137/20 – W4 | |
| Площадь крыльев | : 16,29 м ² | 175,3 кв. фута |
| Средняя аэродинамическая хорда | : 1,271 м | 4 фута 2 дюйма |
| Относительное удлинение крыла | : 11,06 | |
| Угол поперечного V | : 5° | |
| Стреловидность по передней кромке | : 1° | |

Элерон

| | | |
|------------------------------------|-----------------------|--------------|
| Площадь (общая, левый + правый) | : 0,66 м ² | 7,1 кв. фута |
|------------------------------------|-----------------------|--------------|

Закрылки

Площадь (общая, левый + : 2,18 м² 23,5 кв. футов
правый)

Горизонтальное хвостовое
оперение

Площадь : 2,35 м² 25,3 кв. футов

Площадь руля высоты : 0,66 м² 7,1 кв. футов

Угол атаки : - 1,1° относительно продольной оси самолета

Вертикальное хвостовое
оперение

Площадь : 2,43 м² 26,2 кв. футов

Площадь руля : 0,78 м² 8,4 кв. футов
направления

Шасси

Колея : 2,95 м 9 футов 8 дюймов

База : 1,735 м 5 футов 8 дюймов

Колесо передней опоры : 5.00-5; 10 PR, 120 миль/ч

Колесо основной опоры : 15x6.0-6; 6 PR, 120 миль/ч

1.5 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И АББРЕВИАТУРЫ

(a) Воздушные скорости

CAS: Индикаторная воздушная скорость. Приборная воздушная скорость с учетом поправки на погрешность установки и инструментальную погрешность. Индикаторная воздушная скорость равна истинной воздушной скорости в стандартных атмосферных условиях (международная стандартная атмосфера, ISA) на среднем уровне моря.

IAS: Приборная скорость по указателю воздушной скорости.

KCAS: Индикаторная воздушная скорость в узлах.

KIAS: Приборная воздушная скорость в узлах.

TAS: Истинная воздушная скорость. Скорость самолета относительно воздуха. Истинная воздушная скорость – это индикаторная воздушная скорость с учетом поправок на высоту и температуру воздуха.

V_O : Эксплуатационная маневренная скорость. После превышения этой скорости запрещается полное или резкое отклонение рулевых поверхностей.

V_{FE} : Максимальная скорость полета с выпущенными закрылками. Запрещается превышение данной скорости при определенном положении закрылков.

V_{LE} : Максимальная скорость полета при выпущенном шасси. Запрещается превышение данной скорости при выпущенном шасси.

V_{LOE} : Максимальная скорость выпуска шасси. Запрещается превышение данной скорости при выпуске шасси.

V_{LOR} : Максимальная скорость уборки шасси. Запрещается превышение данной скорости при уборке шасси.

V_{MC} : Минимальная эволютивная скорость. Минимальная скорость, необходимая для сохранения управляемости самолета с одним неработающим двигателем.

V_{NE} : Непревышаемая скорость в спокойном воздухе. Превышение данной скорости запрещается вне зависимости от обстоятельств.

- V_{NO} : Максимальная конструкционная крейсерская скорость. Превышение данной скорости допускается только в спокойном воздухе, при соблюдении должных мер предосторожности
- V_S : Скорость сваливания, или минимальная непрерывная скорость, при которой сохраняется управляемость самолета в определенной конфигурации.
- V_{S0} : Скорость сваливания, или минимальная непрерывная скорость, при которой сохраняется управляемость самолета в посадочной конфигурации.
- V_{S1} : Скорость сваливания, или минимальная непрерывная скорость, при которой сохраняется управляемость самолета с убранными закрылками и шасси.
- V_{SSE} : Минимальная эволютивная скорость при обучении. Минимальная скорость, необходимая в случае намеренного останова одного двигателя или при работе одного двигателя в режиме малого газа (при обучении).
- V_x : Скорость для набора высоты под наилучшим углом.
- V_y : Скорость для набора высоты с наибольшей скороподъемностью.
- V_{YSE} : Скорость для набора высоты с наибольшей скороподъемностью при одном неработающем двигателе.

(b) Метеорологические термины

- ISA: Международная стандартная атмосфера. Условия, в которых воздух имеет свойства идеального сухого газа. Температура на среднем уровне моря 15°C (59°F), давление воздуха на среднем уровне моря 1013,25 гПа (29,92 дюйм рт. ст.); градиент температуры до высоты, на которой температура достигает $-56,5^{\circ}\text{C}$ ($-69,7^{\circ}\text{F}$), равен $-0,0065^{\circ}\text{C}/\text{м}$ ($-0,00357^{\circ}\text{F}/\text{фут}$); выше этой высоты $0^{\circ}\text{C}/\text{м}$ ($0^{\circ}\text{F}/\text{фут}$).
- MSL: Средний уровень моря.
- OAT: Температура наружного воздуха.

QNH: Теоретическое атмосферное давление на среднем уровне моря, рассчитываемое по превышению точки измерения над средним уровнем моря и фактическому атмосферному давлению в точке измерения.

Высота по плотности:

Высота в условиях международной стандартной атмосферы, на которой плотность воздуха равна текущей плотности воздуха.

Приборная барометрическая высота:

Показания высоты по высотомеру, установленному на 1013,25 гПа (29,92 дюйма рт. ст.).

Барометрическая высота:

Высота по показаниям барометрического высотомера, установленного на 1013,25 гПа (29,92 дюйма рт.ст.). Барометрическая высота равна приборной барометрической высоте с учетом поправки на погрешность установки и инструментальную погрешность.

Для целей настоящего Руководства по летной эксплуатации инструментальная погрешность высотомера принята равной нулю.

Ветер: Значения скорости ветра, указанные на диаграммах в настоящем руководстве, следует рассматривать как встречную или попутную составляющую измеренной скорости ветра.

(с) Летные характеристики и планирование полета

AGL: Над уровнем земли.

Разрешенная боковая составляющая ветра:

Скорость боковой составляющей ветра, при которой в ходе испытаний для получения сертификата типа была продемонстрирована достаточная маневренность при взлете и посадке.

MET: Метео-, оповещение о метеорологических условиях.

NAV: Навигация, планирование маршрута.

RoC: Скорость набора высоты.

(d) Весовые и центровочные данные

CG: Центр тяжести (центр масс). Воображаемая точка, в которой, по предположению, сосредоточена масса самолета, принятая для расчета веса и центровки. Расстояние от этой точки до базовой плоскости равно плечу момента центра тяжести.

Плечо момента центра тяжести:

Плечо момента, полученное делением суммы отдельных моментов самолета на его общую массу.

Пределы центра тяжести:

Диапазон положений центра тяжести, в пределах которого должна осуществляться эксплуатация самолета при определенной массе.

DP: Базовая плоскость; воображаемая вертикальная плоскость, от которой производится измерение всех горизонтальных расстояний при расчете центра тяжести.

Масса пустого самолета:

Масса самолета, включающая неиспользуемый остаток топлива, все рабочие жидкости и максимальное количество масла.

Максимальная взлетная масса:

Максимальная допустимая масса для взлета.

Максимальная посадочная масса:

Наибольшая масса для посадки при максимальной скорости снижения. Данная скорость использовалась при прочностных расчетах для определения нагрузок на шасси в условиях особо жесткой посадки.

Плечо момента: Горизонтальное расстояние от базовой плоскости до центра тяжести элемента.

Момент: Произведение массы элемента на его плечо момента.

Расходуемое топливо:

Количество топлива для планирования полета.

Неиспользуемый остаток топлива:

Количество топлива в баке, которое нельзя использовать для полета.

Полезная нагрузка:

Разность взлетной массы и массы пустого самолета.

(е) Двигатель

EECU: Электронный блок управления двигателем.

Об/мин: Число оборотов в минуту (скорость вращения воздушного винта).

Температура топлива для пуска двигателя:

Если температура топлива превышает данную температуру, разрешается запуск двигателя.

Температура топлива для взлета:

Если температура топлива превышает данную температуру, разрешается перевод двигателя на взлетную мощность.

OEI: С одним неработающим двигателем

(f) Назначение предохранителей на главной приборной панели**ОСНОВНАЯ ЛЕВАЯ ШИНА:**

| | |
|----------------------|--|
| COM1 | Радио COM №1 |
| GPS/NAV1 | Приемник системы GPS и NAV № 1 |
| XPDR | Ответчик |
| ENG INST | Приборы контроля двигателя |
| PITOT (ПВД) | Система обогрева приемников полного давления |
| XFER PUMP/DE-ICE | Насос дополнительного топливного бака / противообледенительная система |
| TAXI/MAP/ACL | Рулевые фары, лампа для чтения карт, проблесковый световой маяк |
| FLOOD | Заливающее освещение |
| PFD | Основной пилотажный индикатор |
| ADC | Вычислитель воздушных параметров |
| AHRS | Курсовертикаль |
| GEAR WRN/ELEV. LIMIT | Сигнализация шасси / переменный ограничитель руля высоты |
| GEAR | Управление шасси |

ОСНОВНАЯ ПРАВАЯ ШИНА:

| | |
|-----------------|---|
| MFD | Многофункциональный индикатор |
| AH | Авиагоризонт |
| STALL WRN | Система предупреждения о сваливании |
| FLAP | Система управления закрылками |
| LDG LT/START | Посадочные фары / включение |
| INST LT/ NAV LT | Освещение приборов и аэронавигационные огни |
| AV/CDU/FAN | Вентиляторы охлаждения БРЭО и блока управления и индикации |
| AVIONIC BUS | ШИНА БРЭО |
| AV CONT./AP.WRN | Управление БРЭО / аварийная сигнализация автопилота (не используется) |

ШИНА БРЭО:

| | |
|------------|---|
| COM2 | Радио COM №2 |
| GPS/NAV2 | Приемник системы GPS и NAV №2 |
| AUDIO | Пульт управления звуковой сигнализацией |
| AUTO PILOT | Система автопилота |
| Wx 500 | Грозоотметчик |
| ADF | Автоматический радиокompас (АРК) |
| DME | Дальномерное оборудование |
| Wx RDR | Метеорологическая РЛС |
| TAS | Система информирования о воздушном движении |
| DATA LINK | Система обмена данными GDL 69A |

ШИНА БЛОКОВ УПРАВЛЕНИЯ ЛЕВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ:

| | |
|--|--|
| ECU BUS (шина блоков управления двигателем) | LH ECU Bus (шина блока управления левым двигателем) |
| ECU B (блок управления двигателем B) | LH ECU B (блок управления левым двигателем B) |
| ECU A (блок управления двигателем A) | LH ECU A (блок управления левым двигателем A) |

ШИНА ЛЕВАЯ:

| | |
|--------|----------------------------------|
| ALT.LH | Генератор постоянного тока левый |
| BATT | Аккумуляторная батарея |

ШИНА БЛОКОВ УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ЛЕВАЯ:

| | |
|---|--|
| ECU A (блок управления двигателем A) | LH ECU A (блок управления левым двигателем A) (если он установлен) |
| ECU B (блок управления двигателем B) | LH ECU B (блок управления левым двигателем B) (если он установлен) |

ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ:

| | |
|-------------|---|
| FUEL PUMP A | Топливный насос, блок управления A левого двигателя |
| FUEL PUMP B | Топливный насос, блок управления B левого двигателя |

ШИНА БЛОКОВ УПРАВЛЕНИЯ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ:

| | |
|--|--|
| ECU BUS (шина блоков управления двигателем) | RH ECU Bus (шина блоков управления правым двигателем) |
| ECU B (блок управления двигателем B) | RH ECU B (блок управления правым двигателем B) |
| ECU A (блок управления двигателем A) | RH ECU A (блок управления правым двигателем A) |

ШИНА ПРАВАЯ:

| | |
|--------|-----------------------------------|
| ALT.RH | Генератор постоянного тока правый |
| BATT | Аккумуляторная батарея |

ШИНА БЛОКОВ УПРАВЛЕНИЯ ПРАВАЯ:

| | |
|---|---|
| ECU A (блок управления двигателем A) | RH ECU A (блок управления правым двигателем A) (если он установлен) |
| ECU B (блок управления двигателем B) | RH ECU B (блок управления правым двигателем B) (если он установлен) |

ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ:

| | |
|-------------|--|
| FUEL PUMP A | Топливный насос, блок управления A правого двигателя |
| FUEL PUMP B | Топливный насос, блок управления B правого двигателя |

(g) Оборудование

ELT: Аварийный приводной передатчик.

(h) Рекомендации по внесению изменений в конструкцию

MÄM: Обязательная рекомендация по внесению изменений в конструкцию.

OÄM: Необязательная рекомендация по внесению изменений в конструкцию.

VÄM: Рекомендация по внесению изменений в конструкцию для варианта исполнения

(i) Разное

ACG: Austro Control GmbH
(Австрийское управление контроля летной годности).

УВД: Управление воздушным движением.

CFRP: Пластмасса, армированная углеволокном (углепластик).

EASA: Европейское агентство авиационной безопасности.

EPU: Внешний блок питания.

GIA: Интегрированный блок БРЭО Garmin.

GFRP: Пластмасса, армированная стекловолокном (стеклопластик).

JAR: Общие авиационные требования.

JC/VP: Общая процедура сертификации/валидации.

PCA: Первичный орган сертификации.

1.6 ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

1.6.1 ПЕРЕВОДНЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ

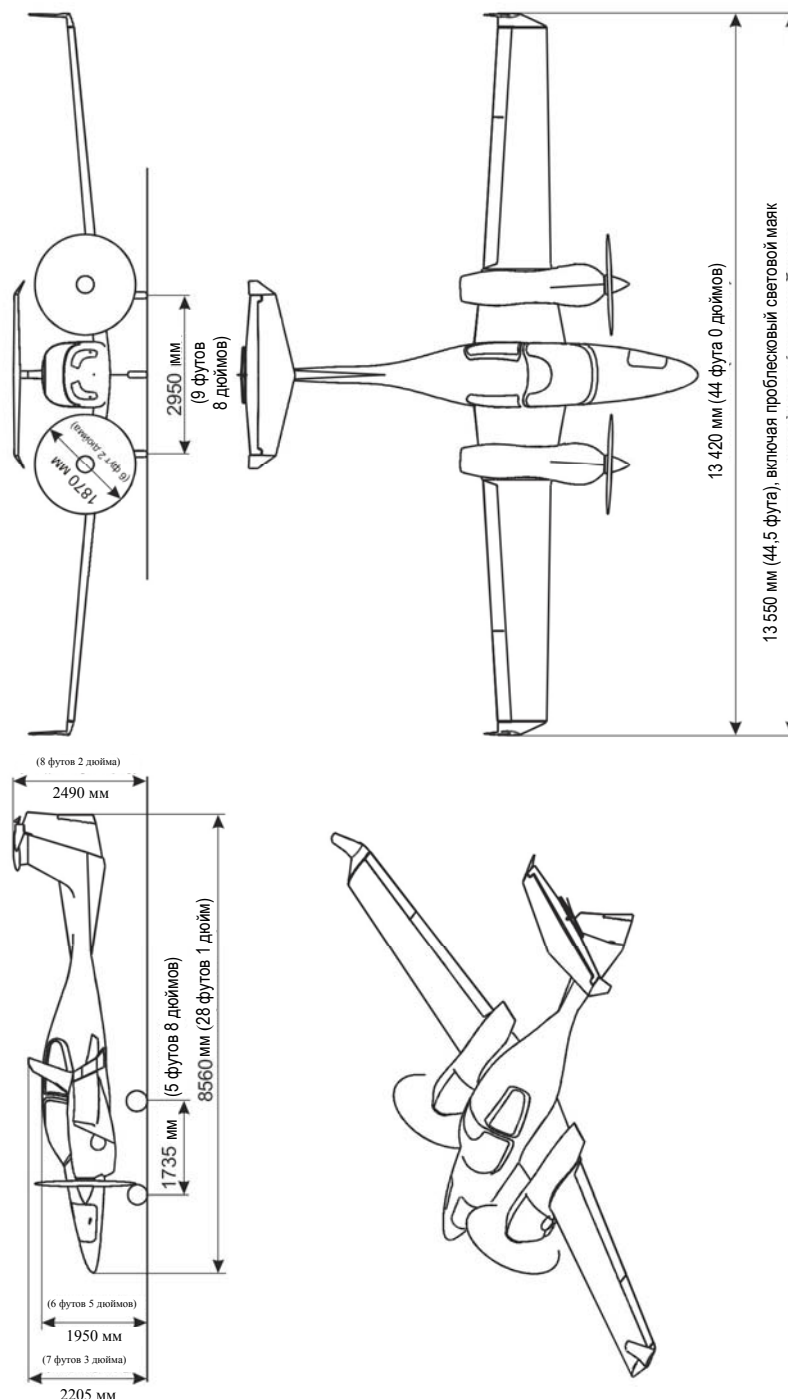
| Величина | Единицы СИ | | Амер. единицы | | Формула пересчета |
|------------------|---------------------------|----------------|------------------|-------------------------|---|
| Длина | [мм] | миллиметр | [дюйм] | дюйм | $[мм] / 25,4 = [дюйм]$ |
| | [м] | метр | [фут] | фут | $[м] / 0,3048 = [фут]$ |
| | [км] | километр | [мор. миля] | морская миля | $[км] / 1,852 = [мор. миля]$ |
| Объем | [л] | литр | [ам. галл.] | ам. галлон | $[л] / 3,7854 = [ам. галл.]$ |
| | | | [кварт] | ам. кварта | $[л] / 0,9464 = [кварт]$ |
| Скорость | [км/ч] | километр в час | [узл] | узел | $[км/ч] / 1,852 = [узл]$ |
| | | | [мил/ч] | миля в час | $[км/ч] / 1,609 = [мил/ч]$ |
| | [м/с] | метр в секунду | [фут/мин] | фут в минуту | $[м/с] \times 196,85 = [фут/мин]$ |
| Частота вращения | [об/мин] обороты в минуту | | | | -- |
| Масса | [кг] | килограмм | [фунт] | фунт | $[кг] \times 2,2046 = [фунт]$ |
| Сила, вес | [Н] | ньютон | [фунт-сила] | фунт-силы | $[Н] \times 0,2248 = [фунт-сила]$ |
| Давление | [гПа] | гектопаскаль | [дюйм рт.ст.] | дюйм ртутного столба | $[гПа] = [мбар]$ |
| | [мбар] | миллибар | | | $[гПа] / 33,86 = [дюйм рт.ст.]$ |
| | [бар] | бар | [фунт/ кв. дюйм] | фунт на квадратный дюйм | $[бар] \times 14,504 = [фунт/кв. дюйм]$ |
| Температура | [°C] | градус Цельсия | [°F] | градус Фаренгейта | $[°C] \times 1,8 + 32 = [°F]$ |
| | | | | | $([°F] - 32) / 1,8 = [°C]$ |

| Величина | Единицы СИ | Амер. единицы | Формула пересчета |
|---------------------------------------|----------------|---------------|-------------------|
| Сила электрического тока | [А] ампер | | -- |
| Электрический заряд (емкость батареи) | [Ач] ампер-час | | -- |
| Электрическое напряжение | [В] вольт | | -- |
| Время | [с] секунда | | -- |

1.6.2 ТАБЛИЦА ПЕРЕСЧЕТА ЛИТРОВ В АМЕРИКАНСКИЕ ГАЛЛОНЫ

| Литры | Амер. галлоны | Амер. галлоны | Литры |
|-------|---------------|---------------|-------|
| 5 | 1,3 | 1 | 3,8 |
| 10 | 2,6 | 2 | 7,6 |
| 15 | 4,0 | 4 | 15,1 |
| 20 | 5,3 | 6 | 22,7 |
| 25 | 6,6 | 8 | 30,3 |
| 30 | 7,9 | 10 | 37,9 |
| 35 | 9,2 | 12 | 45,4 |
| 40 | 10,6 | 14 | 53,0 |
| 45 | 11,9 | 16 | 60,6 |
| 50 | 13,2 | 18 | 68,1 |
| 60 | 15,9 | 20 | 75,7 |
| 70 | 18,5 | 22 | 83,3 |
| 80 | 21,1 | 24 | 90,9 |
| 90 | 23,8 | 26 | 98,4 |
| 100 | 26,4 | 28 | 106,0 |
| 110 | 29,1 | 30 | 113,6 |
| 120 | 31,7 | 32 | 121,1 |
| 130 | 34,3 | 34 | 128,7 |
| 140 | 37,0 | 36 | 136,3 |
| 150 | 39,6 | 38 | 143,8 |
| 160 | 42,3 | 40 | 151,4 |
| 170 | 44,9 | 45 | 170,3 |
| 180 | 47,6 | 50 | 189,3 |

1.7 ЧЕРТЕЖ В ТРЕХ ПРОЕКЦИЯХ



1.8 КОМПЛЕКС БРЭО G1000

1. Комплекс БРЭО G1000 представляет собой комплексную полнофункциональную систему, выполняющую пилотажные функции, функции управления двигателем, функции связи, навигационные функции и функции наблюдения. Комплекс включает в себя основной пилотажный индикатор (PFD), многофункциональный индикатор (MFD), пульт управления звуковой сигнализацией, вычислитель воздушных параметров (ADC), курсоверталь (AHRS), блок приема и обработки сигналов датчиков двигателя (GEA), а также интегрированный блок БРЭО (GIA), в который входит оборудование УКВ-связи, навигационное УКВ-оборудование, а также оборудование GPS (глобальной системы определения местоположения).
2. Основной функцией основного пилотажного индикатора является обеспечение пилота индикацией данных о высоте, курсе, воздушных параметрах, навигационных данных, а также предупреждений. Основной пилотажный индикатор может также использоваться для планирования полета. Основной функцией многофункционального индикатора является индикация данных о двигателе, картографической информации и данных о рельефе местности, а также планирование полета. Пульт управления звуковой сигнализацией используется для переключения радиоканалов передачи и приема, управления функциями внутренней связи и маркерного радиомаяка.
3. Основной функцией оборудования УКВ-связи комплекса G1000 является обеспечение внешней радиосвязи. Основной функцией оборудования VOR/ILS является прием и демодуляция сигналов всенаправленных радиомаяков (VOR), курсовых радиомаяков и сигналов канала глиссады. Основной функцией оборудования GPS комплекса является прием сигналов GPS-спутников, восстановление данных об орбитах спутников, измерение дальности и скорости на основании доплеровского эффекта и обработка данной информации в реальном времени для получения информации о местоположении и скорости пользователя, а также времени.
4. GPS-приемник Garmin G1000 продемонстрировал соответствие требованиям к точности для выполнения следующих видов полетов при условии наличия в зоне видимости приемника достаточного количества спутников с достаточной силой сигнала:
 - (а) Полеты по маршруту, полеты над океаном, полеты в районе аэродрома (визуальные (VFR) и по приборам (IFR)); а также неточные заходы на посадку по приборам (GPS, Loran-C, VOR, VOR-DME, TACAN, NDB, NDB-DME, RNAV) в пределах Национальной системы воздушного пространства США в соответствии с требованиями AC 20-138A.

- (b) Заходы на посадку по GPS с использованием зональной навигации (RNAV) – GPS-приемник G1000 отвечает требованиям AC 20-138(A) в части, относящейся к заходам на посадку по GPS с использованием зональной навигации (RNAV). Сюда входит подкатегория заходов на посадку по GPS (RNAV) GPS с использованием зональной навигации (RNAV) при условии наличия достоверных данных GPS.
- (c) Система отвечает требованиям к точности, установленным для воздушного пространства RNP5 (BRNAV) рекомендательным циркуляром AC 90-96, а также требованиям циркуляров AC 20-138A, EASA AMC 20-4 и приказа FAA 8110.60 в части полетов над океаном и в удаленных районах при условии наличия достоверных навигационных данных, поступающих от GPS-приемника.

Для навигации используется опорная система геодезических координат WGS-84 (NAD-83). В качестве навигационных данных GPS используются данные системы GPS, эксплуатация которой осуществляется США.

1.9 ИСХОДНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

В данном разделе приводится перечень документов, руководств и прочей документации, которая использовалась в качестве источника при подготовке настоящего Руководства по летной эксплуатации, с указанием издателя документов. Тем не менее, руководствоваться необходимо только информацией, которая приводится в настоящем Руководстве по летной эксплуатации.

1.9.1 ДВИГАТЕЛЬ

Адрес: Austro Engine GmbH
Rudolf Diesel-Str. 11
A-2700 Wiener Neustadt
AUSTRIA (АВСТРИЯ)

Телефон: +43-2622-23 000

Факс: +43-2622-23 000 - 2711

Интернет: www.austroengine.at

Документы: Руководство по эксплуатации E4.01.01, ред. 1 или более поздняя

Владелец
сертификата
типа на
двигатель: Diamond Aircraft Industries GmbH
N.A. Otto-Straße 5
A-2700 Wiener Neustadt
AUSTRIA (АВСТРИЯ)

1.9.2 ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ

Адрес: mt-propeller
Airport Straubing Wallmühle
D-94348 Atting
GERMANY (ГЕРМАНИЯ)

Телефон: +49-(9429)-9409-0

E-mail: sales@mt-propeller.com

Интернет: www.mt-propeller.de

Документы: Воздушный винт гидравлический с изменяемым шагом E-124.
Руководство по установке и эксплуатации
MTV -5, -6, -9, -11, -12, -14, -15, -16, -21, -22, -25

1.9.3 КОМПЛЕКС БРЭО

Адрес: Garmin International, Inc.
1200 East 151st Street
Olathe, Kansas 66062
USA (США)

Телефон: +1-(913)-3978200

Факс: +1-(913)-3978282

Интернет: www.garmin.com

Документы: Комплекс G1000. Справочное руководство
№ 190-00963-00, последняя редакция
Комплекс G1000. Руководство пилота
№ 190-00962-00, последняя редакция

Страница намеренно оставлена пустой.