

## Vorgehen RNP/ILS APP mit Autopilot Piper SE-MDX

Grundsätzliches:

Der Century IIC ist alt, funktioniert aber gut, wenn man einige Punkte beachtet. Der A/P muß immer überwacht werden und man muß mindestens drei verschiedene Arten kennen, wie man ihn ausschalten kann. Die Funktion PITCH ist vorsichtig zu benutzen, da sehr empfindlich.

Durch die Kombination mit den modernen Geräten von GARMIN ist die Bedienung des A/P etwas speziell: Grundsätzlich bleibt der Selector des A/P immer auf HDG (heading Mode). Ist am G5 GPSS eingeschaltet, folgt der A/P dem im GTN 650 einprogrammierten Flugplan, inkl. Holdings. Ist GPSS ausgeschaltet, ist der A/P im HDG-Mode und folgt dem HSI (unteres G5). Im Prinzip entspricht das Einschalten von GPSS am G5 dem Aktivieren des NAV Modus.

Falls man keinen vollen RNP Approach fliegt (was meistens der Fall ist, weil man vectors erhält), ist wie folgt vorzugehen:

wenn ATC „expect vectors“ sagt, und beim ersten Vector:

- Heading Bug synchronisieren
- am G5 GPSS aus → A/P ist jetzt im HDG Mode
- am GTN 650 „activate vectors to final“ (das löscht alle Waypoints bis zum FAF), oder: Im Flugplan einen Waypoint innerhalb des Approaches wählen und „activate leg“ wählen. Beides aktiviert den Approach.
- die Ausgangshöhe für den Approach **muß** vor dem FAF erreicht werden und A/P ALT ON sein!

ATC: „intercept ILS/Final Track... report when established“

- am G5 GPSS wieder ein
- A/P Selector auf LOC NORM
- Heading Bug auf Final Heading
- airspeed <110 KIAS

Achtung: der A/P **muß für mindestens 20 Sek. und ca. 2NM vor dem FAF** im Modus ALT ON und NORM LOC sein und das Flugzeug **muß** unterhalb des Gleitpfades sein, sonst funktioniert das Intercepting des Gleitpfades nicht!

A/P dreht auf Final Kurs,

- beim FAF gear down, flaps 1. Stufe, power ca. 20-23 inch
- Check, ob grüne Lampe Leuchtet (wenn nicht, A/P AUS und von Hand fliegen)
- mit Gashebel Geschwindigkeit halten (80-90 KIAS)
- möglichst keine Konfigurationsänderungen mehr
- beim Minimum A/P aus **und** A/P Selector wieder auf HDG (damit ist man bereit für einen missed App), landen

oder

#### Missed Approach

- go around (power, pitch, gear, flaps)
- A/P EIN (HDG mode)
- am GTN 650 „missed approach“ bestätigen → am G5 Nadel magenta (falls vorher grün)
- GPSS sollte immer noch ein sein
- Go-around-Höhe im G5 eingeben
- ATC benachrichtigen