

2.4 Funkanlage

Das vordere Instrumentenbrett ist für den Einbau des Funksprechgerätes vorgesehen. Für den Einbau sind die vom Gerätehersteller mitgelieferten Einbauteile und Kabelsätze zu benutzen.

Bei der Raumaufteilung im Instrumentenbrett ist zu beachten, dass das Funkgerät gut sichtbar und mit der Hand erreichbar sein muss.

Die Flugüberwachungsinstrumente haben jedoch Vorrang, was die gute Sichtbarkeit betrifft.

Der Bordlautsprecher hat seinen Platz unter der hinteren Instrumentenbrettabdeckung links. Der Einbau des Schwanenhalsmikrofons erfolgt an der rechten Bordwand. Die UKW-Antenne befindet sich am hinteren Steg in der Seitenflosse.

2.5 Elektrische Anlage

Die elektrische Anlage für die Avionik wird durch den Schaltplan, Fig. 2.5-1 beschrieben. Die elektrische Anlage des Triebwerks ist in den Abbildungen Fig. 2.11-10 dargestellt (bei den anderen triebwerksrelevanten Abbildungen am Ende von Abschnitt 2).

ANMERKUNG: *Für jedes elektrische Gerät muss eine Überstromschutzeinrichtung vorhanden sein. Keine Schutzrichtung darf für mehr als einen, für die Flugsicherheit wesentlichen Kreis bestimmt sein.*

Batterietypen

Stark ausgasende oder nicht kippsichere Batterien (z. B. Säure-Akkus) sind **nicht** zulässig! Im Speziellen gilt für die verschiedenen Batterien:

Batterietypen Triebwerkssystem:

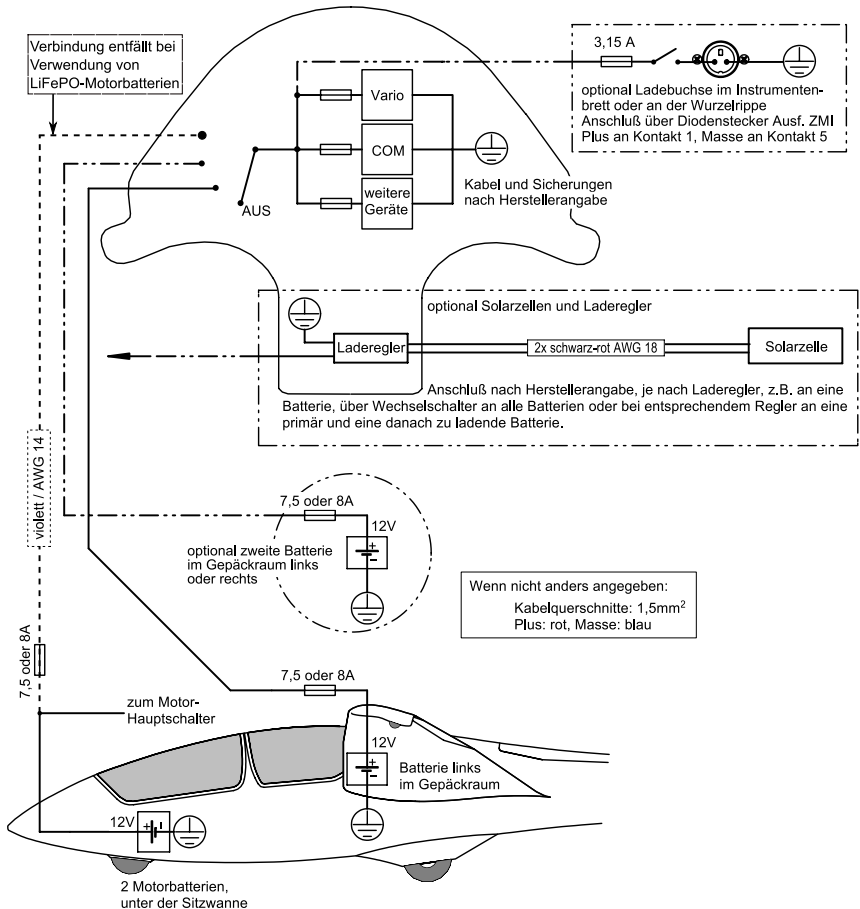
- a) Batterie unter der vorderen Sitzwanne:
 - LiFePO4-System: 2x „Motorbatterie 12V Standard“
(AS-P/N: 99.000.1067)
 - Blei-Gel-System: 2x „Motorbatterie 12V Standard Pb“
(AS-P/N: 99.000.1069)

Im Falle des LiFePO4-Systems (TM 3): siehe Angaben in Abschnitt 13!

Batterietypen Segelflug-Avionik:

- a) Batterie(n) im linken Gepäckraum:
- LiFePO4-System: „Avionik-Batterie Typ 4L“
(AS-P/N: 99.000.1058)
 - Blei-Gel-System: „Avionik-Batterie Typ 4P“
(AS-P/N: 99.000.1057)

Fig. 2.5-1 Schaltplan Avionik



E LiFe-PO₄-Starterbatterie

1. Allgemeines

Um eine höhere Zuladung zu erreichen, können die serienmäßigen Blei-Motorbatterien, die sich unter der Sitzwanne des vorderen Piloten befinden, ersetzt werden durch gekapselte Batterien mit Lithium-Eisen-Phosphat-Kathode (LiFe-PO₄).

Bei der Entscheidung über den Einbau ist zu bedenken, daß die Batterien zwar einen ausreichend stromfest sind, aber die Batteriekapazität um etwa ein Drittel kleiner ist. Deswegen soll die Avionik nicht auf die Motorbatterien aufgeschaltet werden können.

2. Einbau

Zulässiger Batterietyp: siehe Wartungshandbuch Kapitel 2.5

Der Einbau erfolgt in die gleichen Batteriefächer wie die bisherigen serienmäßigen Bleibatterien. Wenn die Batterie kleiner ist, ist der Freiraum nicht durch Polstermaterial auszustopfen (Wärmeabfuhr, elastische Verformung, Brandgefahr), sondern sie ist entsprechend allgemeiner TM 02-2008 (EASA gen. 19.03.08) zu befestigen.

Beide Motorbatterien müssen vom gleichen Typ sein.

Es ist eine neue Schwerpunktermittlung durchzuführen. Der Beladeplan im Abschnitt 6 des Flughandbuchs ist zu aktualisieren und dabei zu vermerken, daß die Angaben für LiFe-PO₄ Motorbatterien gelten. Die Angaben zu den Beladegrenzen im Cockpit sind zu korrigieren.