

Sehr geehrter Kunde,

Ein fehlerfreier Inhalt unserer Lehrbücher liegt uns am Herzen.

Bitte fügen Sie dieses Blatt als Korrektur dem Band bei.

Folgende Fehler sind bekannt.

Errata zum Band 062 Funknavigation

Korrekturen ab Version 1.10.02.12FR

S.135	In der Auflistung unten sind interrogator und transponder zu vertauschen. Beim DME ist – im Unterschied zum mode A/C/S Transponder im Lfz – der interrogator (Abfrager) an Bord des Luftfahrzeugs.
S.148	Im ersten Absatz sind die Frequenzen verkehrt herum zugeordnet. Es muss heißen: Die in Anflugrichtung <u>rechte</u> Keule ist mit 150 Hz amplitudenmoduliert und die <u>linke</u> Keule ist mit 90 Hz amplitudenmoduliert.
S.213	Im Hinblick auf EQDB-Fragen zum Transponder folgende Präzisierung: Die Bodenstation (Interrogator) nutzt die Impulse P1, P2, P3, P4, P5, P6 zur Abfrage. P4 gibt es als kurze Variante P4S (0,8 Mikrosekunden) und als lange Variante P4L (1,6 Mikrosekunden). Es gilt: (P1, P3, P4S) triggert den Mode A/C only All-Call (P1, P2, P6) triggert den Mode S only All-Call (P1, P3, P4L) triggert den Mode A/C/S All-Call In der Praxis wird P4L entsprechend der Empfehlung von ICAO so gut wie nicht eingesetzt. Stattdessen werden die beiden ersten Trigger getrennt voneinander gesendet und die Empfangssignale werden von zwei separaten Decodern in der Bodenstation ausgewertet. Wer er ganz genau wissen will:

	Auf der Website von Eurocontrol findet man folgende Datei: <i>surveillance-modes-principles-of-modes-operation-and-interrogator-codes-20030318.pdf</i>
--	---

K.L.S. Publishing, Köln, <mailto:info@klspublishing.de>