

**ERGÄNZUNG O1
ZUM FLUGHANDBUCH DA 40**

**VERWENDUNG DER
DA 40
ALS SCHLEPPFLUGZEUG**

Dok. Nr. : 6.01.01
Ausgabedatum der Ergänzung : 11 Jul 2001
Änderungsmitteilung : OÄM 40-063

Unterschrift :



Behörde :

AUSTRO CONTROL

Stempel :




Anerkennungsdatum :

12. SEP. 2001

Diese Ergänzung ist anerkannt für die Joint Aviation Authorities (JAA) durch die Österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control (ACG) als primäre Zulassungsbehörde (PCA) in Übereinstimmung mit den JAA Zulassungsverfahren (JAA JC/VP).

**DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GMBH
N.A. OTTO-STR. 5
A-2700 WIENER NEUSTADT
AUSTRIA**

0.1 ERFASSUNG DER BERICHTIGUNGEN

Rev. Nr.	Anlaß	Ab-schnitt	Seite	Datum der Revision	Aner-kennungs-vermerk	Datum der Anerkennung	Datum der Ein-arbeitung	Unter-schrift
1	Korrekturen (OÄM 40-063/b)	alle	alle	28 Nov 2001		10. JAN. 2002		

0.2 VERZEICHNIS DER SEITEN

Kapitel	Seite	Datum
0	9-O1-0	11 Jul 2001
	9-O1-1	28 Nov 2001
	9-O1-2	28 Nov 2001
	9-O1-3	28 Nov 2001
1	9-O1-4	28 Nov 2001
	9-O1-5	28 Nov 2001
	9-O1-6	28 Nov 2001
2	9-O1-7	28 Nov 2001
	9-O1-8	28 Nov 2001
	9-O1-9	28 Nov 2001
3	9-O1-10	28 Nov 2001
	9-O1-11	28 Nov 2001
4A	9-O1-12	28 Nov 2001
	9-O1-13	28 Nov 2001
4B	9-O1-14	28 Nov 2001
5	9-O1-15	28 Nov 2001
	9-O1-16	28 Nov 2001
	9-O1-17	28 Nov 2001
	9-O1-18	28 Nov 2001
	9-O1-19	28 Nov 2001
	9-O1-20	28 Nov 2001
6	9-O1-21	28 Nov 2001
	9-O1-22	28 Nov 2001
7	9-O1-23	28 Nov 2001
8	9-O1-24	28 Nov 2001

0.3 INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. ALLGEMEINES	9-01-4
2. BETRIEBSGRENZEN	9-01-7
3. NOTVERFAHREN	9-01-10
4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-01-12
4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN	9-01-14
5. LEISTUNGEN	9-01-15
6. MASSE UND SCHWERPUNKT	9-01-21
7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME ...	9-01-23
8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG	9-01-24

1.6 PHYSIKALISCHE EINHEITEN

Die folgende Tabelle gilt nur für die DA 40 bei Klappenstellung T/O.

Die Umrechnung der Geschwindigkeiten erfolgt folgendermaßen:

$$[\text{km/h}] / 1,609 = [\text{mph}]$$

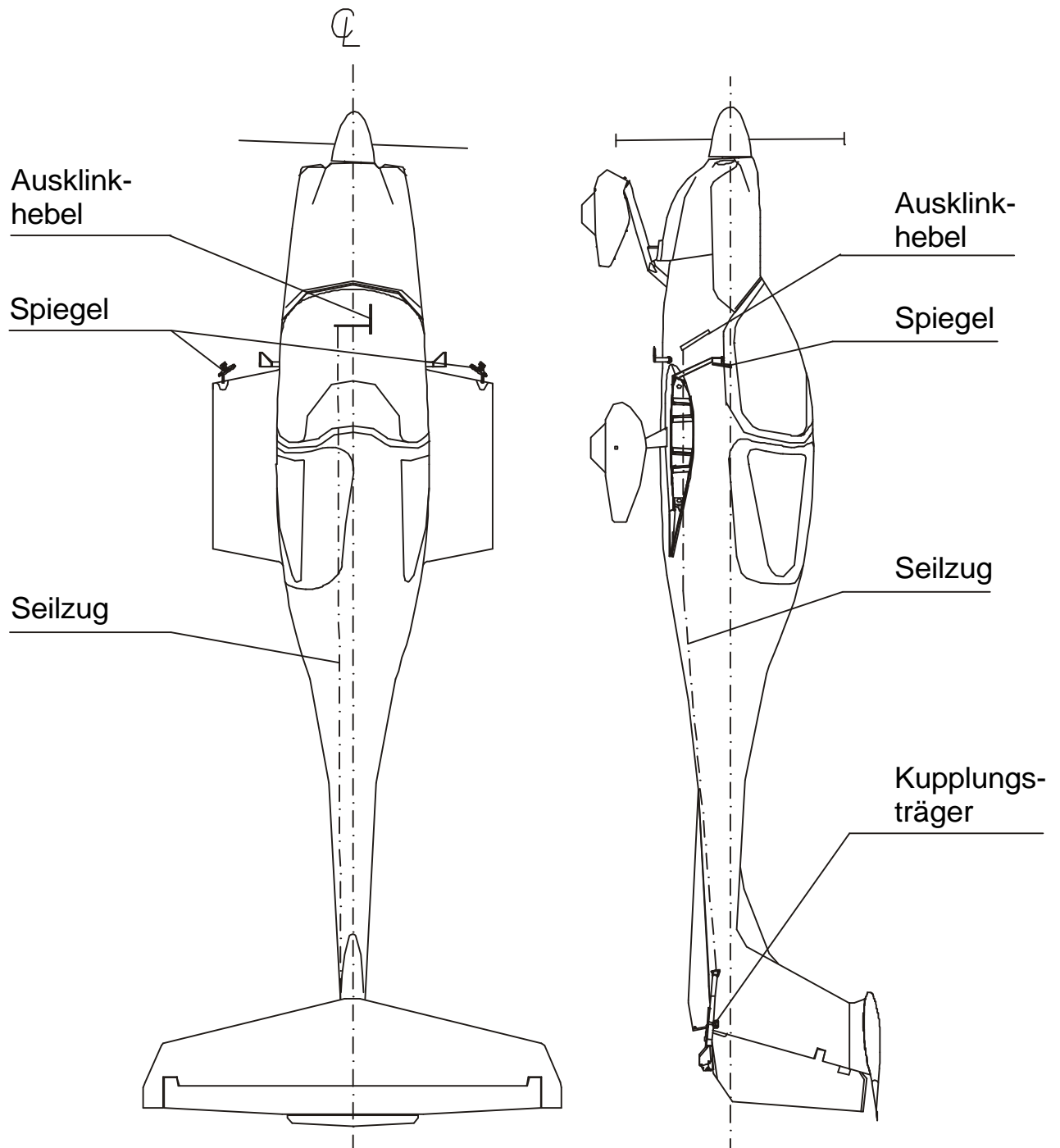
$$[\text{km/h}] / 1,852 = [\text{kts}]$$

Die Umrechnung zwischen CAS und IAS erfolgt gemäß Hauptteil des Flughandbuchs, Abschnitt 5.3.1 FAHRTMESSERKORREKTUR.

CAS [km/h]	CAS [mph]	CAS [kts]	IAS [kts]
90	56	49	44
95	59	51	46
100	62	54	49
105	65	57	52
110	68	59	54
115	71	62	58
120	75	65	62
125	78	67	65
130	81	70	68
135	84	73	72
140	87	76	75
145	90	78	78
150	93	81	81
160	99	86	86
170	106	92	93
180	112	97	100

Dok. # 6.01.01	Rev. 1	28 Nov 2001	Seite 9 - O1 - 5
----------------	--------	-------------	------------------

1.7 ZWEISEITENANSICHT



2. BETRIEBSGRENZEN

2.2 FLUGGESCHWINDIGKEIT

Es gelten die Betriebsgrenzen des Flughandbuches DA 40 mit folgenden Abweichungen:

- * Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Flugzeugschleppbetrieb ist $v_A = 94$ KIAS.
- % Die Bemessungsgeschwindigkeit für den Flugzeugschlepp v_T des geschleppten Segelflugzeugs darf aber nicht überschritten werden.

- * Die Mindestgeschwindigkeit für den Schleppzug beträgt 53 KIAS bei 850 kg und 57 KIAS bei 980 kg (Klappenstellung des Schleppflugzeugs: T/O), jedoch nicht weniger als das 1,2-fache der Mindestgeschwindigkeit des zu schleppenden Segelflugzeugs.

- % * Es dürfen nur solche Segelflugzeuge geschleppt werden, deren Bemessungsgeschwindigkeit für den Flugzeugschlepp $v_T = 67$ KCAS (125 km/h) oder mehr beträgt.

2.7 MASSE (GEWICHT)

Flugzeugschlepp:

Die Masse des geschleppten Segelflugzeugs darf folgende Werte nicht überschreiten:

- * 750 kg bei einer höchstzulässigen Startmasse des Schleppflugzeuges von 850 kg.
- * 380 kg bei einer höchstzulässigen Startmasse des Schleppflugzeuges von 980 kg.

2.8 SCHWERPUNKT

Es gelten die Flugmassenschwerpunktsgrenzen des Flughandbuchs DA 40 mit folgenden Abweichungen:

- * Die hinterste zulässige Flugmassenschwerpunktlage ist 2500 mm hinter BE.

2.12 FLUGBESATZUNG

Minimale Besatzung: 1 Pilot

Höchstzulässige Anzahl der Insassen: 2 Personen

ANMERKUNG

Schleppflüge sind Arbeitsflüge. Die jeweiligen nationalen Vorschriften sind zu beachten. Die höchstzulässige Gesamtmasse des Schleppflugzeuges im Flugzeugschlepp gemäß Abschnitt 2.7 darf nicht überschritten werden.

2.13 BETRIEBSARTEN

Zugelassen sind - vorbehaltlich nationaler operationeller Zulassung und funktionsfähiger operationeller Mindestausrüstung gemäß Hauptteil des Flughandbuchs:

- * Schleppflüge nach Sichtflugregeln bei Tag,
- * Schleppflüge nach Sichtflugregeln bei Nacht.

Funktionsfähige operationelle Mindestausrüstung:

- * Schleppkupplungsinstallation gemäß OÄM 40-063,
- * 2 Schleppspiegel gemäß OÄM 40-063,
- * Schleppseil von 30 bis 55 m Länge inklusive Anschlußringpaar gemäß LN 65091,
- * Eine Sollbruchstelle mit maximal 400 daN Bruchlast.

2.16 WEITERE BETRIEBSGRENZEN

- % * Zulässig ist der Schlepp von Segelflugzeugen und Motorseglern, soweit diese für
% den Flugzeugschlepp zugelassen sind.
- * Der Schlepp von mehr als einem Segelflugzeug zur gleichen Zeit ist nicht zulässig.
- * Während des Betriebs als Schleppflugzeug darf der Autopilot nicht aktiviert werden.
- * Bannerschlepp ist nicht zulässig.

ANMERKUNG

- % Es ist am Segelflugzeug eine für den Flugzeugschlepp
zugelassene Kupplung zu verwenden.

3. NOTVERFAHREN

Es gelten die Verfahren des Flughandbuches DA 40.

Zusätzlich:

3.2 TRIEBWERKSSTÖRUNGEN

- * Bei Motorstörung im Schleppflug ist soweit wie möglich durch Zeichen oder Sprechfunk der Segelflugzeugführer zum Ausklinken aufzufordern. Ist das nicht möglich oder erfolglos, so ist das Schleppseil unverzüglich auszuklinken.
- * Im weiteren die angegebenen Notverfahren gemäß Hauptteil des Flughandbuches anwenden.

3.3 RAUCH UND BRAND

- % * Bei Rauch oder Brand im Schleppflug durch Zeichen oder Funk den Segelflugzeugführer zum Ausklinken auffordern oder das Schleppseil ausklinken.
- * Im weiteren die angegebenen Notverfahren gemäß Hauptteil des Flughandbuches anwenden.

3.6 BEENDEN DES UNBEABSICHTIGTEN TRUDELNS

Wenn im Schleppflug die normale Reaktion auf Höhen- und Quersteuereingaben nicht gegeben ist, so ist unverzüglich das Schleppseil auszuklinken und nachzudrücken. Falls Trudeln dadurch nicht verhindert werden kann, ist weiter gemäß dem Notverfahren im Hauptteil des Flughandbuches zu verfahren.

3.7 ANDERE NOTFÄLLE

3.7.4 UNNORMALE LAGE DES GESCHLEPPTEN SEGELFLUGZEUGES

- * Ist durch eine unnormale Lage des geschleppten Segelflugzeugs die Steuerbarkeit nicht mehr gewährleistet, so ist unverzüglich das Schleppseil auszuklinken.
- * Befindet sich das Segelflugzeug eindeutig außerhalb eines 60E-Kegels hinter dem Schleppflugzeug (d.h. Winkel zwischen Seil und Längsachse des Schleppflugzeugs > 30E), so ist unverzüglich das Schleppseil auszuklinken.

WARNUNG

Die kritischste Fluglage ist im allgemeinen die Übersteigung des Motorflugzeugs durch das Segelflugzeug in der Start- und Steigflugphase, speziell bei F-Schlepps mit Schwerpunktkupplung (sofern zugelassen).

3.7.5 VERSAGEN DER AUSKLINKVORRICHTUNG AM SEGELFLUGZEUG

Landungen im Schleppzug sind möglich, wenn das Segelflugzeug die Bremsklappen ganz ausfährt und der Sinkwinkel durch die Leistungseinstellung des Schleppflugzeugs gesteuert wird.

WARNUNG

- % Beim Setzen der Klappen der DA 40 muß die Fluggeschwindigkeit konstantgehalten werden.

4A. NORMALE BETRIEBSVERFAHREN

Es gelten die Verfahren des Flughandbuchs DA 40.

Zusätzlich:

4A.3 NORMALVERFAHREN CHECKLISTE

4A.3.1 VORFLUGKONTROLLE

II. Außenkontrolle, Sichtprüfung

- % 1. Schleppkupplung und Ausklinkmechanismus auf Verschmutzung und mangelhafte Funktion überprüfen (Ausklinkprobe).
- % 2. Schleppseil, Anschlußringpaar und Sollbruchstelle auf Verschleiß, Beschädigung und unkorrekte Ausführung kontrollieren.
- % 3. Rückspiegel auf Beschädigung und losen Sitz kontrollieren.

ANMERKUNG

- Das Überprüfen der Sollbruchstelle bzw. das Kontrollieren
- % der Ausführung erfolgt nach Kapitel 6.

4A.3.7 START

1. Vor dem Start das Seil straffen.
2. Das Schleppflugzeug nach dem Segelflugzeug vom Boden abheben.
3. In Bodennähe auf Mindestschleppgeschwindigkeit beschleunigen.
4. Gleichmäßig in den Steigflug übergehen.

4A.3.8 STEIGFLUG

Außer den unten empfohlenen Schleppgeschwindigkeiten gilt das Verfahren für den % Steigflug gemäß Hauptteil des Flughandbuchs.

WICHTIGER HINWEIS

In der Beschleunigungsphase ist darauf zu achten, daß zuerst das Segelflugzeug abhebt und daß in Bodennähe die Mindest-Schleppgeschwindigkeit erreicht wird.

Mit den Mindestfluggeschwindigkeiten werden die besten Steigwerte erreicht. Beim Schlepp von Segelflugzeugen mit hoher Überziehggeschwindigkeit und/oder in turbulenter Luft ist mit erhöhter Mindestgeschwindigkeit zu schleppen.

Empfohlene Schleppgeschwindigkeiten für typische Segelflugzeuge	
54 KIAS bis 60 KIAS	Segelflugzeuge mit einer Flugmasse bis 400 kg und einer Überziehggeschwindigkeit kleiner als 60 km/h (32 KCAS)
57 KIAS bis 65 KIAS	Segelflugzeuge mit einer Flugmasse von 400 bis 500 kg und einer Überziehggeschwindigkeit kleiner als 70 km/h (38 KCAS)
62 KIAS bis 70 KIAS	Segelflugzeuge mit einer Flugmasse bis 750 kg und einer Überziehggeschwindigkeit von mehr als 75 km/h (40 KCAS)

4A.3.12 LANDEANFLUG

Vor der Landung soll das Schleppseil abgeworfen und das Ausklinken im Rückspiegel festgestellt werden. Durch das Abwerfen des Schleppseils dürfen Personen und Sachen auf der Erde nicht gefährdet werden.

Landungen mit anhängendem Schleppseil dürfen nur bei hindernisfreiem Anflugbereich und mit erhöhter Anfluggeschwindigkeit durchgeführt werden.

Das am Boden mitgeschleppte Seil verkürzt das Ausschweben.

Dok. # 6.01.01	Rev. 1	28 Nov 2001	Seite 9 - O1 - 13
----------------	--------	-------------	-------------------

4B. ABNORMALE BETRIEBSVERFAHREN

4B.7 LANDUNG IM SCHLEPPZUG

Beim Sinkflug und bei der Landung im Schleppzug ist der Sinkwinkel durch Leistungseinstellung des Schleppflugzeuges bei ausgefahrenen Bremsklappen des Segelflugzeuges zu steuern.

Zu Schulungs- und Einweisungszwecken sind Landungen im Schleppzug zulässig.

WARNUNG

% Beim Setzen der Klappen der DA 40 muß die Fluggeschwindigkeit konstantgehalten werden.

4B.8 UNBEABSICHTIGTES TRENNEN DES SCHLEPPSEILES

Trennt sich die Verbindung zum geschleppten Segelflugzeug unbeabsichtigt oder erfolgt ein Notausklinken durch den Schleppflugzeugführer, so hat der Schleppilot den Flug geradeaus unter Beibehaltung der Geschwindigkeit und Längsneigung fortzusetzen und dabei das Segelflugzeug im Rückspiegel zu beobachten, bis es sicher ist, daß das Segelflugzeug in seinem Weiterflug oder Landung und Ausrollen nicht behindert wird.

5. LEISTUNGEN

% 5.3 LEISTUNGSTABELLEN UND -DIAGRAMME

5.3.5 WINDKOMPONENTEN

Die maximale nachgewiesene Seitenwindkomponente beim Segelflugzeugschlepp beträgt 5 kts.

5.3.6 STARTSTRECKE

Die angegebenen Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt:

- Klappenstellung: T/O
- maximal verfügbare Leistung (Vollgas, Prop HIGH RPM)
- %** - Abflugmasse der DA 40: 850 kg oder 980 kg
- ebene Startstrecke, Asphaltbelag
- keine Seitenwindkomponente
- gleichmäßiger Gegenwind: siehe Tabelle
- Maximum Take-Off Mass (MTOM) Segelflugzeug: siehe Tabelle
- Abhebegeschwindigkeit: 49 KIAS bei 850 kg
 52 KIAS bei 980 kg
- Steigfluggeschwindigkeit: 54 KIAS bei 850 kg
 57 KIAS bei 980 kg

WICHTIGER HINWEIS

Auf trockenen, ebenen Graspisten mit kurzer Graslänge ist mit 20 % längeren Startrollstrecken zu rechnen.

WICHTIGER HINWEIS

Eine Steigung von 2 % (2 m auf 100 m) resultiert in einer Verlängerung der Startstrecke von ca. 10 %. Die Auswirkung auf die Startrollstrecke kann größer sein.

WARNUNG

Die angegebenen Startstreckenwerte beinhalten keinerlei Sicherheitsreserven.

Die Beschaffenheit des Untergrundes (Graslänge, Weichheit des Bodens, unebenes Gelände), ein schlechter Wartungszustand des Flugzeuges, Abweichungen von den vorgeschriebenen Verfahren sowie ungünstige äußere Bedingungen (Regen, Seitenwind, Windscherungen) können die Startstrecke erheblich verlängern.

Für die sichere Durchführung eines Starts muß die zur Verfügung stehende Pistenlänge vor dem Schleppflugzeug mindestens der Startstrecke über ein 50 ft (15 m) Hindernis entsprechen.

Die Startstrecken des Schleppzugs für Segelflugzeuge unterschiedlicher Mindestspannweiten und Höchstmassen sind der umseitigen Tabelle zu entnehmen.

s_1 : Startrollstrecke

s_2 : Startstrecke über ein 50 ft (15 m) hohes Hindernis

Dichtehöhe						0 ft		3000 ft		6000 ft		9000 ft	
Segel- flugzeug- spannweite [m]	Segel- flugzeug- masse [kg]	DA 40 Masse [kg]	Gegen- wind [kts]	V _{rot} [KIAS]	V ₅₀ [KIAS]	S ₁ [m]	S ₂ [m]	S ₁ [m]	S ₂ [m]	S ₁ [m]	S ₂ [m]	S ₁ [m]	S ₂ [m]
min. 24	bis 750	850	0	48	54	268	494	359	649	495	877	712	1143
			10			180	368	247	490	348	669	510	874
			20			110	259	155	351	225	487	340	637
min. 17	600	850	0	48	54	239	447	320	588	440	795	631	1061
			10			162	335	221	446	311	610	456	820
			20			99	236	140	321	204	446	308	605
min. 15	450	850	0	48	54	210	391	277	508	377	680	534	946
			10			142	294	192	385	268	523	387	736
			20			87	208	122	277	175	383	261	548
min. 10	300	850	0	48	54	183	347	243	453	332	611	470	855
			10			125	261	170	346	237	472	342	669
			20			77	185	108	250	156	348	233	502
min. 15	bis 380	980	0	52	57	275	499	370	670	516	923	756	1187
			10			193	382	266	519	379	725	566	934
			20			125	278	178	385	260	546	401	705

Die Tabelle ist wie folgt handzuhaben:

1. Bestimmung der Dichtehöhe gemäß Hauptteil des Flughandbuches, Abschnitt 5.3.3 - damit ist die Tabellenspalte definiert.

Bei Zwischenwerten zwischen zwei Dichtehöhen ist zwischen zwei benachbarten Tabellenspalten zu interpolieren oder vom höheren Wert auszugehen.

2. Anhand der Spannweite des Segelflugzeuges die Tabellenreihe definieren.
3. Startstreckenwert gemäß der Gegenwindkomponente ablesen bzw. interpolieren.
4. Berücksichtigung der Masse des Segelflugzeuges:

Überschreitet die Masse des Segelflugzeuges die angegebenen Werte, so sind die Startstreckenwerte um denselben Prozentsatz wie die Masse zu erhöhen (z.B.: 10 % höhere Segelflugzeugmasse bedeutet 10 % längere Startstrecke).

5. Berücksichtigung der Abflugmasse der DA 40:

Überschreitet die Masse der DA 40 die angegebenen Werte, so sind die Startstreckenwerte um den dreifachen Prozentsatz wie die Masse zu erhöhen (z.B.: 10 % höhere Masse der DA 40 bedeutet 30 % längere Startstrecke).

Beispiel:

DA 40: 880 kg Abflugmasse

Segelflugzeug: 500 kg, 16 m Spannweite

% Platzhöhe 762 m (2500 ft) MSL, 20 °C, kein Wind

1. Aus dem Diagramm gemäß Hauptteil des Flughandbuches, Abschnitt 5.3.3 ergibt sich eine Dichtehöhe von 3700 ft.

Es ist zwischen den Spalten für 3000 ft und 6000 ft mit folgendem Faktor zu
% interpolieren: $f = (3700 \text{ ft} - 3000 \text{ ft}) / (6000 \text{ ft} - 3000 \text{ ft}) = 0,23$

2. Das Segelflugzeug hat mehr als 15 m Spannweite, es sind die Werte der dritten Zeile (min. 15 m) heranzuziehen.
3. Gegenwindkomponente 0 kts, zwischen den Startstreckenwerten 508 m und 680 m mit dem errechneten Faktor f interpolieren:

$$s_2 = 508 + 0.23 \times (680 - 508) = 548 \text{ m}$$

4. Massenkorrektur für das Segelflugzeug: Das Segelflugzeug ist um 11 % schwerer als 450 kg. Die Startstrecke verlängert sich um 11 % auf 608 m.
5. Massenkorrektur für die DA 40: Die DA 40 ist um 3,5 % schwerer als 850 kg. Die Startstrecke verlängert sich um 10,5 % auf 672 m.

Die Startstrecke über das 50 ft (15 m) Hindernis beträgt 672 m.

5.3.7 STEIGLEISTUNG - STARTSTEIGFLUG

Die maximalen Steigraten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Dichtehöhe					0 ft	3000 ft	6000 ft	9000 ft
Segel- flugzeug- spann- weite [m]	Segel- flugzeug- masse [kg]	DA 40 Masse [kg]	V_{rot} [KIAS]	V_{50} [KIAS]	Steig- rate [fpm] [m/s]	Steig- rate [fpm] [m/s]	Steig- rate [fpm] [m/s]	Steig- rate [fpm] [m/s]
min. 24	bis 750	850	48	54	660 3,35	550 2,8	450 2,3	350 1,8
min. 17	600	850	48	54	720 3,65	590 3,0	480 2,45	370 1,9
min. 15	450	850	48	54	830 4,2	710 3,6	570 2,9	450 2,3
min. 10	300	850	48	54	930 4,7	770 3,9	630 3,2	470 2,4
min. 15	bis 380	980	52	57	750 3,8	610 3,1	470 2,4	370 1,9

6. MASSE UND SCHWERPUNKT

6.1 EINFÜHRUNG

Es gelten die Angaben des Flughandbuches DA 40 mit den Einschränkungen nach 2.7, 2.8 und 2.12 dieser Ergänzung.

6.5 AUSRÜSTUNGSLISTE

Zusatzausrüstung für Flugzeugschlepp:

- * 1 Tost Flugzeugschleppkupplung E 85
- * 1 F-Schleppkupplungsträger, Zng. Nr. DA4-2551-00-00
- * 1 Ausklinkvorrichtung, Zng. Nr. DA4-2551-00-00
- * 2 Schleppspiegel, Zng. Nr. DA4-2553-00-00
- * 1 Schleppseil: zwischen 30 m und 55 m lang, Textilseil mit mindestens 1000 daN Bruchlast
- * 1 Anschlußringpaar nach LN 65091 schleppflugzeugseitig
- * mindestens 1 Sollbruchstelle, Bruchlast maximal 400 daN

wahlweise zusätzlich:

- * 1 Sollbruchstelle segelflugzeugseitig: Bruchlast laut Forderung des Segelflugzeugherstellers.
- * 1 Anschlußring segelflugzeugseitig laut Forderung des Segelflugzeugherstellers.

WICHTIGER HINWEIS

Eine schwächere Sollbruchstelle als 400 daN ist zu verwenden, wenn dies vom Segelflugzeughersteller vorgeschrieben ist.

WICHTIGER HINWEIS

Der Pilot muß unbedingt darauf achten, daß die richtige Sollbruchstelle im Schleppseil eingebaut ist, da andernfalls die Struktur überlastet werden kann.

ANMERKUNG

Rückspiegel, Schleppseil, Anschlußringe und Sollbruchstellen sind zwar erforderlich für den Flugzeugschlepp, werden aber bei der Schwerpunktbestimmung nicht berücksichtigt.

7. BESCHREIBUNG DES FLUGZEUGES UND SEINER SYSTEME

7.15 SCHLEPPEINRICHTUNG

Die Flugzeugschleppkupplung wird mit einem speziell für die DA 40 entwickelten Kupplungsträger an der Rumpfröhre befestigt. Das Ausklinken erfolgt über einen Seilzug mit einem gelb/roten Ausklinkhebel im Cockpit.

Für den Flugzeugschleppbetrieb sind zusätzlich zwei Rückspiegel am linken und rechten Flügelstummel zu befestigen (siehe Zweiseitenansicht, Abschnitt 1.7).

7.15.1 HINWEISSCHILDER / BESCHRIFTUNGEN

Folgende Hinweisschilder sind bei Verwendung der DA 40 als Schleppflugzeug zusätzlich angebracht:

Hinweisschild	Ort
Schleppkupplung	auf dem Ausklinkhebel
Bruchlast der Sollbruchstelle: max. 400 daN	auf dem Kupplungsträger der Schleppkupplung

8. HANDHABUNG, INSTANDHALTUNG UND WARTUNG

8.2 WARTUNGSINTERVALLE FÜR DIE SCHLEPPKUPPLUNG

- % Siehe Wartungshandbuch (Airplane Maintenance Manual, Dok. Nr. 6.02.01),
- % letztgültige Ausgabe.