

Ber. Nr.	entfernte Blätter	eingefügte Blätter	Datum der Berichtigung	Datum der Einarbeitung	Unterschrift
11	iii, iv, 4-1, 4-2	iii-1, iii-2, iv, 4-1, 4-2, 4-3	09.09.2003		
12	iii-2, iv, 4-1, 4-2, 4-3	iii-2, iv, 4-1, 4-2, 4-3	16.03.2005		
13	iii-2, iv, v, vi, 3-9, 4-1..4-3, 5-4, 5-6, 7-2, 7-8, 9-1, 9-2, 9-3	iii-2, iv, v, vi, 3-9, 4-1..4-3, 5-4, 5-6, 7-2, 7-8, 9-1, 9-2, 9-3, 9-4, 9-5	25.05.2005		
14	i, iii-2, iv, 4-1..4-3, 6-6, 7-7.2, 12-23, 12-24	i, iii-2, iv, 4-1..4-3, 6-6, 7-7.2, 12-23, 12-24	30.11.2007		
15	iii-2, iv, 4-1...4-3	iii-2, iv, 4-1...4-3	24.11.2008		
16	iii-2, iv, 4-1...4-3	iii-2, iv, 4-1...4-3	24.02.2010		
17	iii-2, iv, 5-1...5-7	iii-2, iv, 5-1...5-7	07.06.2011		
18	iii-2, iv, 4-1...4-3	iii-2, iv, 4-1...4-3	04.04.2012		
19	iii-2, iv, 4-1...4-3	iii-2, iv, 4-1...4-3	13.08.2012		
20	iii-2, iv, v, vi, 4-1...4-3, 5-1...5-7	iii-2, iv, v, vi, 4-1, 5-1...5-8	15.10.2012		
21	iii-2, iv, 3-7, 7-9, 9-1, 9-2, 9-3, 9-4	iii-2, iv, 3-7, 7-9.1, 7-9.2, 9-1, 9-2, 9-3, 9-4	10.01.2014		

0.3 Verzeichnis der gültigen Seiten

Dieses Verzeichnis ist gültig für die auf dem Titelblatt angegebene Werknummer. Es enthält ab Werk alle Änderungen, die bis zum Datum der Stückprüfung dieser Werknummer am Wartungshandbuch vorgenommen wurden. Bezüglich Alternativausrüstungen sind Änderungen nur berücksichtigt, soweit sie den Eintragungen auf Seite 1 entsprechen. Später eingefügte Änderungen sind nachzutragen.

Seite	Ber. Nr.	Datum
i	14	30.11.2007
ii		-
iii-1	11	09.09.2003
iii-2	21	10.01.2014
iv	21	10.01.2014
v	20	15.10.2012
vi	20	15.10.2012
1-1		-
2-1		-
2-2	7	11.11.1999
3-1		-
3-2	5	22.02.1999
3-3	7	11.11.1999
3-4		-
3-5	7	11.11.1999
3-6	9	14.12.2001
3-7	21	10.01.2014
3-8		-
3-9	13	25.05.2005
3-10	7	11.11.1999
4-1	20	15.10.2012
5-1	20	15.10.2012
5-2	20	15.10.2012
5-3	20	15.10.2012
5-4	20	15.10.2012
5-5	20	15.10.2012
5-6	20	15.10.2012
5-7	20	15.10.2012
5-8	20	15.10.2012
6-1		-
6-2		-
6-3		-
6-4		-
6-5	7	11.11.1999
6-6	14	30.11.2007
7-1	7	11.11.1999
7-2	13	25.05.2005
7-3		-

Seite	Ber. Nr.	Datum
7-4	7	11.11.1999
7-5.1	7	11.11.1999
7-5.2	7	11.11.1999
7-6	7	11.11.1999
7-7.1	7	11.11.1999
7-7.2	14	30.11.2007
7-8	13	25.05.2005
7-9.1	21	10.01.2014
7-9.2	21	10.01.2014
7-10		-
7-11	5	22.02.1999
8-1		-
8-2		-
8-3		-
8-4	5	22.02.1999
8-5		-
8-6		-
8-7		-
8-8	5	22.02.1999
9-1	21	10.01.2014
9-2	21	10.01.2014
9-3	21	10.01.2014
9-4	21	10.01.2014
9-5	13	25.05.2005
10-1	1	10.12.1994
11-1	7	11.11.1999
12-1		-
12-2		-
12-3.1	5	22.02.1999
12-3.2	5	22.02.1999
12-4.1	5	22.02.1999
12-4.2	5	22.02.1999
12-5.1	5	22.02.1999
12-5.2	5	22.02.1999
12-6.1	5	22.02.1999
12-6.2	5	22.02.1999
12-7.1	5	22.02.1999
12-7.2	5	22.02.1999

Seite	Ber. Nr.	Datum
12-8.1	5	22.02.1999
12-8.2	5	22.02.1999
12-9.1	9	14.12.2001
12-9.2	5	22.02.1999
12-10	7	11.11.1999
12-11		-
12-12		-
12-13.1	7	11.11.1999
12-13.2	7	11.11.1999
12-13.3	7	11.11.1999
12-14		-
12-15		-
12-16		-
12-17		-
12-18		-
12-19		-
12-20		-
12-21		-
12-22		-
12-23	14	30.11.2007
12-24	14	30.11.2007
12-25		-
12-26		-
12-27		-
12-28		-
12-29		-
12-30		-

Deckblatt Anhang A	7	11.11.1999
Deckblatt Anhang B	0	-
Deckblatt Anhang C	7	11.11.1999

Kennzeichnung des Propellersystems und seiner Baugruppen

Vollständiger Propeller: 10 AP-V / XXXXX / YYYY

Propellerblatt: 10 AP-VB / XXXXX - ZZ

X: Bestellnummer des Fertigungsloses (entspricht beim vollständigen Propeller der Werknummer);
fünfstellig, beginnend mit 20001, zusätzlich 10660 bis 10662;

Y: Monat und Jahr der Herstellung, vierstellig;

Z: Laufende Nummer innerhalb des Fertigungsloses, zweistellig.

3.3.11 Fernwellenanlage

Die Fernwellenanlage besteht aus

- Motorseitige Kupplung: Es handelt sich um eine kraftschlüssige, richtungs- und drehzahlbetätigte Schaltkupplung. Zusätzlich sind in dieser Kupplung formschlüssige Elemente integriert, die eine elastische Dreh- und Winkelnachgiebigkeit sowie eine Längsbeweglichkeit ermöglichen. Da die Kupplung das Drehmoment durch Reibschluß überträgt, erfüllt sie gleichzeitig eine Funktion als Überlastungsschutz.
- Fernwelle aus Kohlenstoffaser-Verbundwerkstoff
- Getriebeseitige Kupplung: Gelenkscheibenkupplung, die elastische Winkel- und Drehnachgiebigkeit hat. Die Quernachgiebigkeit ist durch ein Zentrierlager ausgeschaltet.
- Getriebe: Einstufiges Fünffach-Hochleistungskeilriemengetriebe mit wartungsfreien, abgedichteten Wälzlagern. Die Riemenscheiben sind in einem Spezialverfahren harteloxiert. Das Getriebe ist mit vier Elementen mit nichtlinearer Charakteristik zur Schwingungsdämpfung im vorderen Abschlußspant des Rumpfes aufgehängt.

3.4 Fahrwerk**3.4.1 Hauptfahrwerk (Abb. 3.4.1.a)**

Linkes und rechtes Fahrwerksbein jeweils in zwei Gleitlagern vorn und hinten im Mittelrumpfraumen gelagert. Nachlaufschwinger mit Federstäben in hinteren Rohren der Fahrwerksbeine.

Einfahren: Zeitlich nacheinander erst das linke und dann das rechte Fahrwerksbein. Ausfahren: erst rechts, dann links. Die ausgefahrene Position ist über Knickstreben verriegelt.

Ein- und Ausfahren mit je einem elektrischen Spindeltrieb pro Seite. Elektrische Endschalter für AUS-Position: jeweils auf der zugehörigen Knickstrebe. Elektrische Endschalter für EIN-Position: jeweils auf der entsprechenden Seite im Fahrwerksschacht vorn. Anzeige der AUS-Position durch je eine Leuchtdiode für links und rechts im rechten Instrumentenpanel (grün). Während des Fahrens der jeweiligen Fahrwerksseite blinken die Leuchtdioden (rot). Im eingefahrenen Zustand erlöschen die Dioden. Die Position der Spindeltriebe wird im stromlosen Zustand durch elektrische Haltebremsen über den Spindelmotoren fixiert.

Fahrwerksschachtabdeckung mit zwei Klappen; die rechte Klappe schließt durch direkte Koppelung mittels eines Federgliedes an das rechte Fahrwerksbein. Die linke Klappe schließt ebenfalls durch Koppelung an das rechte Fahrwerksbein, jedoch über einen Bowdenzug und eine Knickstrebe. Die Betätigung erfolgt erst auf dem letzten Stück des Einfahrweges.

Elektrische Fahrwerkswarnung: Akustische Warnung, ausgelöst durch Schalter an der Luftbremsenbetätigungswelle unter der linken Knüppelabdeckung.

Die Scheibenbremsen werden hydraulisch betätigt. Der Hauptbremszylinder für beide Radbremsen befindet sich am linken, optional auch am rechten Steuerknüppel. Die Druckleitung vom Hauptbremszylinder zu den Radbremszylindern erfolgt über metallummantelte Bremsleitungen zum Mittelrumpf. Der Ausgleichsbehälter der Bremsflüssigkeit ist an der Cockpitrückwand des Fahrwerksschachtes angeordnet. Das Parkbremsventil zum Setzen und Lösen der Parkbremse befindet sich in der Bodenkonsole vor dem linken Steuerknüppel. Die Bedienung erfolgt über einen Hebel bzw. Drehgriff.

Die Bremskraft wirkt gleichmäßig auf beide Räder des Hauptfahrwerkes. Das System ist für maximal 115 bar / 1668 psi ausgelegt, der maximal zulässige Druck ist 200 bar / 2900 psi.

Nur hydromechanische Bremsanlage: Der Hauptbremszylinder für beide Radbremsen ist an der Vorderwand des Fahrwerksschachtes angebracht (Druckübertragung zu den Radbremszylindern über eine kurzes Rohr, einen T-Stück-Verteiler und metallummantelte Bremschläuche). Vom Hauptzylinder führt ein einstellbarer Bowdenzug zu dem Bremsgriff am linken Knüppel (optional auch rechts). Dieser kann zum Feststellen der Bremse mit einem Stift verriegelt werden, so daß die Bremse auch zum Parken verwendet werden kann.

- Dauertest:
Nach Bedarf ein- und ausfahren (im Abstand von 2 min.) mit jeweiligen Zwischenkontrollen:
 - Schalterhalterungen
 - Schalter (fester Sitz), Beschädigungen
 - Spindelmotorgeräusche beachten
 - Bremsbänder ggf. nachstellen
 - Reibstellen der Bremsleitungen
 - Spannungen, Zugbelastungen an den Kabeln.

Funktionstest NOT-AUS (Abb. 7.4.1.a)

- Aufbocken und Fahrwerk einfahren.
- Betätigungsschalter auf „Neutral“ stellen.
- Betätigung der NOT-AUS-Griffe (Reihenfolge 1-2). Betätigungskraft 100 - 200 N. Die Fahrwerksbeine dürfen aus der ausgefahrenen Position nicht zurückspringen (Funktion der Schenkelfedern an den Knickstreben).
- Montage der Anlenkung der Spindeln an den Knickstreben: Fahrwerksschalter auf "AUS" schalten und Spindeln mit Hilfe der Endschalter an den Knickstreben fahren, bis passend zur Anlenkung.
- Klinkenhebel einführen und in Betriebsposition klappen, Entriegelungswinkel einführen, mit Federelement sichern. Anschließend einmal EIN-AUS-Fahren zur Überprüfung.

Bereifung

Die Reifen sind spätestens zu wechseln, wenn das Profil abgelaufen ist. Achtung auf Rutschmarkierungen Felge/Reifen. Befestigungsschrauben an den Radachsen bei Einschrauben mit Loctite sichern.

Achtung: Die Befestigungsschraube des linken Rades hat Linksgewinde!

Befüllen und Entlüften des Bremshydrauliksystems (Hydraulische Bremsanlage, TOST)

- Befüllung mit Bremsflüssigkeit DOT 4
- Befestigung von durchsichtigen Kunststoffschläuchen und Auffangbehältern an den drei Entlüftungsstellen Parkbremsventil sowie Bremszange links und rechts.
- Öffnen des Entlüftungsventils am Parkbremsventil.
- Einfüllen der Bremsflüssigkeit mittels Kunststoffspritze in den Ausgleichsbehälter (mittels dichtem Adapter) bis aus der Kunststoffleitung am Parkbremsventil blasenfrei Bremsflüssigkeit läuft (ggf. Bremsgriff rechts lösen und kopfüber leicht schwenken).
- Entlüftungsventil am Parkbremsventil schließen.
- Öffnen des Entlüftungsventils an der linken Bremszange.
- Unter stetigem Nachfüllen von Bremsflüssigkeit (in den Ausgleichsbehälter) mit dem rechten Bremsgriff Bremsflüssigkeit durch das System pumpen, bis blasenfrei Bremsflüssigkeit aus dem Entlüftungsventil (linke Bremszange) austritt (ggf. Bremsgriff links lösen und kopfüber leicht schwenken).
- Entlüftungsventil an linker Bremszange schließen.
- Öffnen des Entlüftungsventils an der rechten Bremszange.
- Unter stetigem nachfüllen von Bremsflüssigkeit (in den Ausgleichsbehälter) mit dem rechten Bremsgriff weiterpumpen, bis blasenfrei Bremsflüssigkeit aus dem Entlüftungsventil (rechte Bremszange) austritt.
- Entlüftungsventil an rechter Bremszange schließen.
- Bremsgriff links als auch rechts betätigen.
=> Es muss ein deutlicher Druckpunkt bei Betätigung spürbar sein!
Ist kein deutlicher Druckpunkt spürbar Entlüftungsvorgang wiederholen!
- Bremsgriffe wieder anbauen (falls anwendbar).
- Kunststoffschläuche abnehmen und abschließend Stand der Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter überprüfen.
- Durchführung eines Funktionstests zusammen mit Vorflugkontrolle gemäß Flughandbuch, Kapitel 4.

Einstellen und Entlüften der Bremsanlage (Hydromechanische Bremsanlage)

Die Bremse (Betätigungsgriff am Steuerknüppel) besitzt eine Nachstellmöglichkeit an den Bowdenzügen oberhalb des Hauptbremszylinders (im Fahrwerksschacht).

Bleibt die Bremswirkung "weich", sollte die Hydraulik entlüftet werden:

- Vor dem Entlüften beachten, daß der Bremsflüssigkeitsstand nahe „MIN“ ist (Bremsflüssigkeit DOT 4 benutzen).
- Eine Plastikspritze (ca.300ml) und einen durchsichtigen Schlauch ($D_i = 6 \text{ mm} / 0.24 \text{ in.}$) mit Bremsflüssigkeit füllen und am Nippel der Entlüftungsschraube an der Bremszange befestigen.
- Die Entlüftungsschraube langsam mit einem Schraubenschlüssel (Weite $\frac{1}{4}$ ") öffnen. Mit Hilfe der Spritze Bremsflüssigkeit in das System drücken. Dabei treten Bremsflüssigkeit und Luft aus dem System in den Vorratsbehälter aus. Die Entlüftung schließen.
- So oft wiederholen, bis nur noch Bremsflüssigkeit ausströmt. Der Arbeitsschritt ist an beiden Rädern nacheinander durchzuführen. Darauf achten, daß die überflüssige Bremsflüssigkeit aus dem Vorratsbehälter abgesaugt wird.

Analog wird beim Wechsel der Bremsflüssigkeit vorgegangen.

Auswechseln der Bremsbeläge

In der Bremszange am Rad sitzt links und rechts von der Bremsscheibe je ein Bremsbelag. Zum Auswechseln der beiden Bremsbeläge kann nach dem Lösen der 2 Stück $\frac{1}{4}$ "-Schrauben die Bremszange demontiert werden.

Die Platten mit dem aufgenieteten Bremsbelag können nun gegen neue ausgetauscht werden. Der Wechsel ist spätestens kurz vor Freilegung der Befestigungsniete vorzunehmen.

Achtung: Bei demontierter Bremszange die Bremse nicht betätigen, da sonst die Kolben herausgedrückt werden und die Wiedermontage erschwert wird.

9. Ausrüstung

9.1 Mindestausrüstung

Gegenstand	Hersteller	Type	Kennblatt-, Spezifikations-Nr.	Meßbereich
Fahrtmesser	Winter	6FMS4	TS10.210/15	bis 300 km/h
	Winter	6FMS5	TS10.210/16	bis 300 km/h
	Winter	7FMS4	TS10.210/19	bis 300 km/h
	Winter	7FMS5	TS10.210/20	bis 300 km/h
Höhenmesser	Winter	4FGH10	TS10.220/46	bis 10.000 m bis 30.000 ft
	Winter	4FGH20	TS10.220/47	bis 10.000 m bis 30.000 ft
	Winter	4FGH40	TS 10.220/48	bis 20.000 ft
	Winter	4HM6	TS10.220/44	bis 6.000 m bis 20.000 ft
	PZL	W-12S	FD-3/75	
Kompaß	Airpath	C2300	-	-
	PZL	B-13	FD19/77	-
	Ludolph	FK16	10.410/3	-
	Ludolph	FK5	10.410/1	-
	Hamilton	HI400	TSO C7c Type 1	-
	Precision Aviation Inc.	PAI-700	TSO	
Überzieh-Warngerät	Westerboer	Speed-Control	-	-
Drehzahlmesser	VDO	333.230/009/1	-	bis 4000 min ⁻¹
Motor-/	Winter	FSZM	TS-GW 1510	-
Betriebsstundenzähler	VDO	331.811/010/2	-	-
Öldruckmesser	VDO	350.271/031/7	-	bis 10 bar
Ölthermometer	VDO	310.274/082/1	-	bis 150 °C
Kraftstoff-Vorratsanzeige	VDO	301.271/036/1	-	0 ... $\frac{4}{4}$
Zylinderkopf-thermometer	Limbach	170.215/001	-	bis 375 °C
Vierteilige Anschnallgurte	Gadringer	BaGu 5203 SchuGu 2700	40.070/32 40.071/05	
	Schroth	Schulterrollgurt, links Schulterrollgurt, rechts	SL/1-08-C702 (mit Stopper) SR/1-08-C702 (mit Stopper)	
Rückenkissen	5 cm dick, wenn nicht Fallschirme mit Mindestdicke 5 cm benutzt werden.			

9.2 Ergänzungs-ausrüstung

In Abhängigkeit von den Betriebsarten, in denen der Motorsegler betrieben werden darf, oder den äußeren Bedingungen, unter denen er betrieben werden soll, kann über die Mindestausrüstung hinaus weiteres Gerät vorgeschrieben sein, für das hier eine Auswahlliste der zum Einbau in die STEMME S10-V freigegebenen Typen gegeben wird.

Vorläufig gilt die Zulassung ausschließlich für VFR-Flüge bei Tag. Flüge ab 30 min. vor SR und bis 30 min. nach SS dürfen jedoch nur mit einer Beleuchtungsanlage bestehend aus Positionslichtern, Heckleuchte und Zusammenstoßwarnlicht durchgeführt werden.

Nach Durchführung der Technischen Mitteilung A31-10-072 können auch VFR-Nachflüge durchgeführt werden.

Gegenstand	Hersteller	Typ	Kennblatt Spezifikations-Nr.	Meßbereich, Bemerkungen
Beleuchtungsanlagen				
ACL / Positionslichter	Whelen / STEMME	verschiedene (Standard, LED)		vor Einrüstung von zusätzl. Beleuchtung Hersteller kontaktieren
Hecklicht	Hella / STEMME	verschiedene		
Landescheinwerfer	Hella / STEMME	verschiedene		

9.3 Zusätzliche Ausrüstungen und Systeme

Der Motorsegler STEMME S10 kann mit verschiedenen Ausrüstungen und Systemen ausgestattet werden, die nicht Bestandteil der Mindest- oder Ergänzungs-ausrüstung und i. A. auch nicht der Serienausführung sind. Hierbei sind grundsätzlich die Fälle „Alternativausrüstung“, „Zusatzausrüstung“ und „Optionale Systeme“ zu unterscheiden, die unterschiedlich gehandhabt werden. Weitere Informationen hierzu siehe Technische Mitteilung Nr. A31-10-008.

9.3.1 Alternativausrüstung

Besonders zu beachten ist der Fall von Ausrüstungen und Systemen, die nicht zusätzlich, sondern als Alternative zur Standardausführung eingebaut sind, und die insofern Einfluß auf den standardmäßig vorgesehene Text des Wartungshandbuchs haben. Hier gilt die Regelung, daß diesbezügliche Angaben an der entsprechenden Stelle dem Standardtext hinzugefügt werden, wobei ursprünglicher (falls vorhanden) und geänderter Text jeweils in eckigen Klammern erscheinen. Eine hinter der schließenden Klammer stehende, hochgestellte Zahl ist gleichlautend mit der laufenden Nummer der Berichtigung, der darauf folgende Buchstabe besagt, ob sich der Textteil auf die Standardausführung ("s") oder auf die Alternativausführung ("a") bezieht (Beispiel: [...]^{3a}).

Alle "Klammertexte", die nicht dem auf Seite 1 beschriebenen Bauzustand des Luftfahrzeugs entsprechen (Standardausführung, wenn keine Eintragungen), müssen gestrichen sein.

Wo dieses Verfahren nicht angewandt werden kann (Änderungen in Abbildungen), werden von STEMME "Sonderausführungen" der betroffenen Seiten vorgehalten, die mit der entsprechenden TM-Nummer gekennzeichnet sind. Bei übergreifender Revision erscheinen alle Ausgaben eines Blattes neu, die auf das Stück zutreffende ist jeweils einzufügen.

9.3.2 Zusatzausrüstung

Zusätzlich zur Mindest- bzw. Ergänzungs-ausrüstung sind für die S10-V die folgenden Gerätetypen zum Einbau freigegeben. Voraussetzung für den Einbau ist, daß in der Energiebilanz die zulässigen Grenzen nicht überschritten werden, sowie die Einhaltung der Massegrenzen für das Instrumentenbrett. Insgesamt sind maximal 11 kg / 24 lbs Instrumente, davon 1 kg / 2.2 lbs Motorüberwachungsinstrumente, zulässig.

Zusätzlich ist ein Bodentest und ein Prüfflug erforderlich, worin die Funktion und die gegenseitige Verträglichkeit der Instrumente untereinander (EMV) überprüft wird. Änderungen der Instrumentierung dürfen nur von sachkundigem Personal durchgeführt werden. Ein Prüfer bestätigt die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten durch einen Eintrag im Bordbuch.

Ferner bestätigt er die Durchführung des Prüffluges, die Einhaltung der vorgegebenen Grenzen laut Energiebilanz sowie die Änderungen im Ausrüstungsverzeichnis und in der Gewichtsübersicht. Die o.g. Prüf- und Betriebsaufzeichnungen sind daraufhin im Anhang C dieses Wartungshandbuches abzulegen.

Gegenstand	Hersteller	Typ	Kennblatt Spezifikationsnr..	Meßbereich, Bemerkungen
Kompaß	Bohli	46-MFK-1		
Mechanisches Variometer	verschiedene	verschiedene		
VHF-Sprechfunkgerät	verschiedene	verschiedene		alle zugelassenen TSO/ETSO-Geräte für 57 mm / 2 ¼ in Kreisausschnitt Vor Einrüstung von TSO/ETSO-Geräten mit abweichenden Abmessungen Halter der Musterzulassung kontaktieren
Intercom	PS Engineering	alle		und mechanisch kompatible Geräte, alle Geräte, die selbständig oder per Einbaurahmen fest im Instrumentenbrett einrüstbar sind
	TELEX	Pro Com 4		
	Sigtronics	SPA-400	TSO	
	Flightcom	403-MC		
	Flightcom	ATC-2		
Transponder	verschiedene	verschiedene		alle zugelassenen TSO/ETSO-Geräte für 57 mm / 2 ¼ in Kreisausschnitt oder für 159 mm / 6 ¼ in Rechteckausschnitt Vor Einrüstung von TSO/ETSO-Geräten mit abweichenden Abmessungen Halter der Musterzulassung kontaktieren
Encoder	verschiedene	verschiedene		alle zugelassenen TSO/ETSO-Geräte
Notsender (ELT)	verschiedene	verschiedene		alle zugelassenen TSO/ETSO-Geräte
GPS & Moving Map	verschiedene	verschiedene		alle Geräte, die selbständig oder per Einbaurahmen fest im Instrumentenbrett einrüstbar sind
EFIS	Dynon Avionics	EFIS D-10 System		
	Garmin	G3X System		Vor Einrüstung Halter der Musterzulassung kontaktieren

Gegenstand	Hersteller	Typ	Kennblatt Spezifikationsnr..	Meßbereich, Bemerkungen
Elektronisches Vario, Segelflugrechner	verschiedene	verschiedene		alle Geräte, die selbständig oder per Einbaurahmen fest im Instrumentenbrett einrüstbar sind
Kollisionswarngerät	verschiedene	verschiedene		alle Geräte, die selbständig oder per Einbaurahmen fest im Instrumentenbrett einrüstbar sind
VHF NAV (VOR)	verschiedene	verschiedene		alle zugelassenen TSO/ETSO-Geräte für 57 mm / 2 1/4 in Kreisausschnitt Vor Einrüstung von TSO/ETSO-Geräten mit abweichenden Abmessungen Hal- ter der Musterzulas- sung kontaktieren
Horizont				alle Geräte, die selbständig oder per Einbaurahmen fest im Instrumentenbrett einrüstbar sind
Wendezeiger				
Kurskreisel	R.C.Allen	RCA15AK-2		
Feuerwarnung	Stemme			Serienausstattung
Volt/Amperemeter	Filser	SR001		Serienausstattung