

KAPITEL 4A

NORMALE BETRIEBSVERFAHREN

Seite

4A.1	EINFÜHRUNG	4A-2
4A.2	FLUGGESCHWINDIGKEITEN FÜR NORMALE BETRIEBSVERFAHREN	4A-2
4A.3	NORMALVERFAHREN CHECKLISTE	4A-3
4A.3.1	VORFLUGKONTROLLE	4A-3
4A.3.2	VOR DEM ANLASSEN DES MOTORS	4A-10
4A.3.3	ANLASSEN DES MOTORS	4A-11
4A.3.4	VOR DEM ROLLEN	4A-12
4A.3.5	ROLLEN	4A-13
4A.3.6	VOR DEM START	4A-13
4A.3.7	START	4A-16
4A.3.8	STEIGFLUG	4A-17
4A.3.9	REISEFLUG	4A-19
4A.3.10	KRAFTSTOFFTRANSFER	4A-19
4A.3.11	SINKFLUG	4A-20
4A.3.12	LANDEANFLUG	4A-20
4A.3.13	DURCHSTARTEN	4A-21
4A.3.14	NACH DER LANDUNG	4A-21
4A.3.15	ABSTELLEN DES MOTORS	4A-22
4A.3.16	NACHFLUGKONTROLLE	4A-22
4A.3.17	FLUG IM REGEN	4A-23
4A.3.18	BETANKEN	4A-23
4A.3.19	FLUG IN GROSSEN HÖHEN	4A-23

4A.1 EINFÜHRUNG

Kapitel 4A beinhaltet Checklisten und beschreibt Verfahren für den normalen Betrieb des Flugzeuges.

4A.2 FLUGGESCHWINDIGKEITEN FÜR NORMALE BETRIEBS- VERFAHREN

Flugmasse	850 kg	1000 kg	1150 kg
Abhebegeschwindigkeit (Startstrecke, v_R) (Klappen T/O)	49 KIAS	55 KIAS	59 KIAS
Fluggeschwindigkeit für Startsteigflug (bestes Steigen v_Y) (Klappen T/O)	54 KIAS	60 KIAS	66 KIAS
Fluggeschwindigkeit für Reisesteigflug (Klappen UP)	60 KIAS	68 KIAS	73 KIAS
Anfluggeschwindigkeit für normale Landung (Klappen LDG)	58 KIAS	63 KIAS	71 KIAS
Mindestgeschwindigkeit beim Durchstarten (Klappen T/O)	54 KIAS	60 KIAS	66 KIAS

4A.3 NORMALVERFAHREN CHECKLISTE

4A.3.1 VORFLUGKONTROLLE

I. Innenkontrolle

- a) MET, NAV, Masse & Schwerpunktlage Flugvorbereitung durchgeführt
- b) Flugzeugpapiere vollständig und aktuell
- c) ELECTRIC MASTER OFF, Schlüssel abgezogen
- d) ENGINE MASTER check OFF
- e) ECU SWAP check AUTOMATIC
- f) Emergency fuel valve in NORMAL eingerastet
- g) Kabinenhauben, beide sauber, unbeschädigt, Verschlussmechanismus auf Funktion prüfen
- h) alle elektrischen Verbraucher OFF
- i) Sicherungen gedrückt (falls eine Sicherung gezogen war: Ursache feststellen)
- j) Leistungshebel Zustand, Freigängigkeit und Erreichen der Anschläge kontrollieren
- k) Leistungshebel IDLE
- l) ELECTRIC MASTER ON
- m) Kraftstoffmenge mit Kraftstoffkontrollmesser prüfen

ANMERKUNG

Wenn der 'Long Range Tank' eingebaut ist und bei einer Anzeige von 15 US gal ist die tatsächliche Menge im Tank mit dem Kraftstoff-Kontrollmesser festzustellen. Wird auf diese Messung verzichtet, so ist die Kraftstoffmenge, die für die Flugplanung zur Verfügung steht, 15 US gal.

- n) Positionslichter, Zusammenstoßwarnlichter check
- o) ELECTRIC MASTER OFF
- p) Fremdkörperkontrolle durchgeführt
- q) Steuerung und Trimmung freigängig und korrekt
- r) Gepäck auf Sitzen verstaut und gesichert

II. Außenkontrolle, Sichtprüfung**WICHTIGER HINWEIS**

Unter Sichtprüfung ist zu verstehen: Überprüfung auf Beschädigungen, Risse, Delaminationen, Spielfreiheit, Kraftschlüssigkeit, korrekte Befestigung und allgemeinen Zustand; bei Rudern zusätzlich Gängigkeit.

WICHTIGER HINWEIS

Bei tiefen Außentemperaturen ist das Flugzeug vollständig von Eis, Schnee oder ähnlichem Belag zu reinigen.

WICHTIGER HINWEIS

Vor jeglichem Flugvorhaben sind Ruderblockierung, Pitotrohrabdeckung, Schleppgabel und dergleichen zu entfernen.

1. Linkes Hauptfahrwerk:

- a) Fahrwerksbügel oder -verkleidung Sichtprüfung
- b) Radverkleidung Sichtprüfung
- c) Reifendruck (2,5 bar) überprüfen
- d) Abnutzung, Profiltiefe des Reifens kontrollieren
- e) Reifen, Rad, Bremse Sichtprüfung
- f) Anschluß der Bremsleitung auf Lecks prüfen
- g) Rutschmarken Sichtprüfung
- h) Unterlegskeile entfernen

2. Linker Flügel:

- a) Gesamte Flügelfläche Sichtprüfung
- b) Fußauftritt Sichtprüfung
- c) Lufteinlaß auf Flügelunterseite Sichtprüfung
- d) Öffnungen auf Flügelunterseite auf Fremdkörper und Kraftstoffspuren kontrollieren (bei vollem Tank ist Überlaufen durch die Tankbelüftung möglich)
- e) Tankdrain ablassen, auf Wasser und Sediment kontrollieren (ablassen, bis kein Wasser mehr austritt)
- f) Überziehwarnung prüfen (an Bohrung saugen)
- g) Tankeinfüllstutzen Sichtprüfung, Kraftstoffkontrollmesser zur Bestimmung der Kraftstoffmenge verwenden
- h) Dreieckskanten am Flügel (2x) Sichtprüfung
- i) Pitot-Statiksonde sauber, Bohrungen offen
- j) Lande-, Rollscheinwerfer Sichtprüfung

- k) Randbogen Sichtprüfung
- l) Positionslichter, Zusammenstoßwarnlicht ... Sichtprüfung
- m) Verzerrung kontrollieren, gelöst
- n) Querruder und Anlenkung Sichtprüfung
- o) Querruderlager und Sicherungsstift Sichtprüfung
- p) Fremdkörper im Querruderpaddel Sichtprüfung
- q) Klappe und Anlenkung Sichtprüfung
- r) Klappenlager und Sicherungsstift Sichtprüfung
- s) Elektrostatische Ableiter Sichtprüfung

3. Rumpf, links:

- a) Kabinenhaube, linke Seite Sichtprüfung
- b) hintere Kabinentür & Scheibe Sichtprüfung
- c) Rumpfschale Sichtprüfung
- d) Antennen Sichtprüfung

4. Leitwerk:

- a) Flossen und Ruder Sichtprüfung
- b) Lagerungen Sichtprüfung
- c) Trimmruder Sichtprüfung,
Sicherungen kontrollieren
- d) Trimmkante Seitenruder Sichtprüfung
- e) Verzerrung an der Finne kontrollieren, gelöst
- f) Schleifsporn und Finne Sichtprüfung
- g) Elektrostatische Ableiter Sichtprüfung

5. Rumpf, rechts:

- a) Rumpfschale Sichtprüfung
- b) Scheibe, hinten Sichtprüfung
- c) Kabinenhaube, rechte Seite Sichtprüfung

6. Rechte Tragfläche:

- a) Klappe und Anlenkung Sichtprüfung
- b) Klappenlager und Sicherungsstift Sichtprüfung
- c) Querruder und Anlenkung Sichtprüfung
- d) Querruder und Sicherungsstift Sichtprüfung
- e) Fremdkörper im Querruderpaddel Sichtprüfung
- f) Randbogen Sichtprüfung
- g) Positionslichter, Zusammenstoßwarnlicht ... Sichtprüfung
- h) Verzerrung kontrollieren, gelöst
- i) Gesamte Flügelfläche Sichtprüfung
- j) Dreieckskante am Flügel (2x) Sichtprüfung
- k) Tankeinfüllstutzen Sichtprüfung, Kraftstoffkontroll-
messer zur Bestimmung der
Kraftstoffmenge verwenden
- l) Öffnungen auf Flügelunterseite auf Fremdkörper und Kraftstoffspuren
kontrollieren (bei vollem Tank ist
Überlaufen durch die Tankbelüftung
möglich)
- m) Tankdrain ablassen, auf Wasser und Sediment
kontrollieren (ablassen, bis kein
Wasser mehr austritt)
- n) Fußauftritt Sichtprüfung
- o) Elektrostatische Ableiter Sichtprüfung

7. Rechtes Hauptfahrwerk:

- a) Fahrwerksbügel oder -verkleidung Sichtprüfung *
- b) Radverkleidung Sichtprüfung
- c) Reifendruck (2,5 bar) überprüfen
- d) Abnutzung, Profiltiefe des Reifens kontrollieren
- e) Reifen, Rad, Bremse Sichtprüfung
- f) Anschluß der Bremsleitung auf Lecks prüfen
- g) Rutschmarken Sichtprüfung
- h) Unterlegskeile entfernen

8. Rumpfvorderteil:

- a) Ölstand Meßstab kontrollieren (Deckel
in der oberen Cowling)
- b) Getriebeölstand Sichtprüfung (Deckel in der
unteren Cowling)
- c) Cowling Sichtprüfung
- d) Lufteinlässe (5 Stück) frei
- e) Propeller Sichtprüfung

WARNUNG

Bei eingeschaltetem ENGINE MASTER den Propeller niemals von Hand drehen! Ebenso niemals den Propeller kurz nach dem Betrieb drehen, selbst wenn der ENGINE MASTER ausgeschaltet ist (Restdruck im Einspritzsystem)! Verletzungsgefahr!

- f) Spinner samt Schrauben Sichtprüfung

- g) Bugfahrwerk oder Bugradstielverkleidung . . . Sichtprüfung
- h) Reifen und Rad Sichtprüfung,
Rutschmarken kontrollieren
- i) Abnutzung, Profiltiefe des Reifens kontrollieren
- j) Radverkleidung Sichtprüfung
- k) Schleppgabel entfernt
- l) Reifendruck (2,0 bar) überprüfen
- m) Unterlegskeile entfernen
- n) Auspuff Sichtprüfung

WARNUNG

Verbrennungsgefahr bei heißem Auspuff.

Unterseite:

- o) Antennen (wenn vorhanden) Sichtprüfung
- p) Gascolator ablassen, auf Wasser und Sediment
kontrollieren (ablassen, bis kein
Wasser mehr austritt)
- q) Entlüftungsrohre auf Verstopfung kontrollieren
- r) Rumpfunterseite auf übermäßige Verschmutzung vor
allem durch Öl, Kraftstoff und
sonstige Flüssigkeiten kontrollieren

4A.3.2 VOR DEM ANLASSEN DES MOTORS

1. Vorflugkontrolle durchgeführt
2. Pedale eingestellt und verriegelt
3. Passagiere eingewiesen
4. Sicherheitsgurte alle anlegen und schließen
5. Kabinenhaube hinten geschlossen und verriegelt
6. Kabinenhaube vorne Position 1 oder 2 ("Kühlspalt")
7. Parkbremse setzen
8. Steuerung freigängig
9. Trimmung T/O
10. Leistungshebel check IDLE
11. Hebelreibung am Leistungshebel eingestellt
12. Alternate air check CLOSED
13. Alternate static valve check CLOSED
14. AVIONIC MASTER check OFF
15. ELECTRIC MASTER ON
16. Annunciator Panel / Motorinstrumente kontrollieren
17. 'Acknowledge'-Knopf drücken
18. WATER LEVEL-Vorwarnleuchte check OFF

WARNUNG

Den Propeller niemals von Hand drehen.

4A.3.3 ANLASSEN DES MOTORS

1. Zusammenstoßwarnlicht (STROBE) ON
2. Leistungshebel check IDLE
3. ENGINE MASTER ON, warten, bis die GLOW-Anzeige erlischt

WARNUNG

Vor dem Anlassen muß sich der Pilot versichern, daß der Propellerbereich frei ist und keine Personen gefährdet werden können.

WICHTIGER HINWEIS

Anlasser nicht überhitzen! Den Anlasser nicht für länger als 10 Sekunden betätigen und danach 20 Sekunden abkühlen lassen. Nach sechs Anlaßversuchen den Starter für eine halbe Stunde abkühlen lassen.

4. ELECTRIC MASTER START
5. Öldruck check

WARNUNG

Wenn sich der Öldruck nicht innerhalb von 3 Sekunden nach dem Anlassen außerhalb des roten Bereichs befindet, ENGINE MASTER auf OFF stellen und das Problem untersuchen. Bei einem Kaltstart kann der Öldruck maximal 20 Sekunden lang 6,5 bar betragen.

6. Aufwärmen IDLE, 2 Minuten lang
7. Aufwärmen 1400 RPM bis Öl- und
Kühlmitteltemperatur im grünen
Bereich sind
8. Annunciator Panel / Motorinstrumente check
9. 'Acknowledge'-Knopf drücken

4A.3.4 VOR DEM ROLLEN

1. AVIONIC MASTER ON
2. Elektrische Verbraucher ON, nach Bedarf
3. Klappen UP - T/O - LDG - T/O
(Anzeige- und Sichtkontrolle)
4. Fluginstrumente und Avionik einstellen, Funktion prüfen,
nach Bedarf
5. Innenbeleuchtung (Flutlicht) ON, Funktion prüfen, nach Bedarf
6. Pitotrohr-Heizung ON, Funktion prüfen
7. Pitotrohr-Heizung OFF
8. Zusammenstoßwarnlicht (STROBE) check ON
9. Positionslichter, Lande- u. Rollscheinwerfer ON, Funktion prüfen, nach Bedarf

WICHTIGER HINWEIS

Beim Rollen in der Nähe anderer Luftfahrzeuge oder beim Nachtflug durch Wolken, Nebel oder Dunst sollte das Zusammenstoßwarnlicht (STROBE) ausgeschaltet sein. Die Positionslichter müssen beim Nachtflug stets eingeschaltet sein.

10. Leerlaufdrehzahl check, 890 ± 20 RPM

4A.3.5 ROLLEN

1. Parkbremse lösen
2. Bremsen beim Anrollen prüfen
3. Fluginstrumente und Avionik (insbesondere Kurskreisel und Wendezeiger) auf sinngemäß richtige Anzeige prüfen

WICHTIGER HINWEIS

Beim Rollen auf schlechtem Untergrund soll eine möglichst niedrige Drehzahl gesetzt werden, um Schäden am Propeller durch aufgewirbelte Steine oder ähnliches zu vermeiden.

4A.3.6 VOR DEM START

1. Flugzeug nach Möglichkeit "gegen den Wind" stellen
2. Parkbremse setzen
3. Sicherheitsgurte angelegt und festgezogen
4. Kabinenhaube, hinten check geschlossen und verriegelt
5. Kabinenhaube, vorne geschlossen und verriegelt
6. Tür-Warnleuchte (DOOR) check, keine Anzeige
7. Motorinstrumente check im grünen Bereich
(Ausnahme: Öldruck darf bei Warmstart und Leistungshebel auf IDLE im gelben Bereich sein)
8. Sicherungen check gedrückt
9. Klappen check T/O
10. Trimmung check T/O
11. Steuerung freigängig und korrekt/sinngemäß
12. Leistungshebel MAX für 10 Sekunden

- 13. Öldruck check grüner Bereich
- 14. RPM stabilisiert sich bei 2240 bis 2300 RPM
- 15. LOAD-Anzeige stabilisiert sich bei 90 bis 100 %

ANMERKUNG

Bei hohen Temperaturen und in großen Höhen können
LOAD-Anzeigen unter 90 % auftreten.

- 16. Leistungshebel IDLE
- 17. ECU TEST drücken und halten
- 18. Vorwarnleuchten (ECU A, ECU B, CAUTION) blinken
- 19. 'ECU BACKUP UNSAFE'-Leuchte blinkt, falls vorhanden

WARNUNG

- 19. Sollten die Vorwarnleuchten und die 'ECU BACKUP
UNSAFE'-Leuchte nicht aufleuchten, liegt ein Fehler in der
Testprozedur vor. Das Flugvorhaben ist abubrechen.

- 20. Vorwarnleuchten (ECU B, CAUTION) blinken
- 21. Propellerdrehzahl durchläuft Zyklus
- 22. Vorwarnleuchten (ECU A, CAUTION) blinken
- 23. Propellerdrehzahl durchläuft Zyklus
- 24. Vorwarnleuchten erlöschen
- 25. 'ECU BACKUP UNSAFE'-Leuchte erlischt

WARNUNG

Sollte die 'ECU BACKUP UNSAFE'-Leuchte nach dem Test nicht erlöschen, hat die ECU Backup-Batterie nicht genug Leistung, um den Motor im Falle einer schweren Störung im elektrischen System mit Strom zu versorgen. Das Flugvorhaben ist abzubrechen.

Beim Umschalten von einer ECU zur anderen darf ein einmaliges leichtes Rütteln des Motors auftreten. Sollten längere Motoraussetzer auftreten oder sollte der Motor während des Tests stehenbleiben, ist jegliches Flugvorhaben abzubrechen.

26. ECU TEST loslassen

WICHTIGER HINWEIS

Die gesamte Testprozedur muß ohne Fehler ablaufen. Im Falle eines Fehlers muß das Flugvorhaben abgebrochen werden, auch wenn der Motor nach dem Test gleichmäßig zu laufen scheint.

27. ECU SWAP ECU B
 28. Motor check, gleichmäßiger Lauf
 29. ECU SWAP AUTOMATIC

ANMERKUNG

Beim Umschalten von einer ECU zur anderen darf ein einmaliges leichtes Rütteln des Motors auftreten.

30. Pitotrohr-Heizung ON, bei Bedarf
 31. Landescheinwerfer ON, bei Bedarf
 32. Parkbremse lösen

4A.3.8 STEIGFLUGSteigflug für beste Steigrate

1. Klappen T/O
2. Fluggeschwindigkeit 66 KIAS

ANMERKUNG

Bei geringerer Flugmasse können die Fluggeschwindigkeiten wie folgt reduziert werden:

- | | |
|---------|---------|
| 1000 kg | 60 KIAS |
| 850 kg | 54 KIAS |

Hierbei sind aber die Motortemperaturen zu beobachten.

3. Leistungshebel MAX
4. Motorinstrumente im grünen Bereich
5. Trimmung nach Bedarf

WICHTIGER HINWEIS

Wenn die Öltemperatur und/oder die Kühlmitteltemperatur während des Steigflugs den gelben Bereich erreichen, sollte der Flug mit einer um 5 kts erhöhten Fluggeschwindigkeit und 10 % reduzierten Leistung (geringere Steigrate) fortgesetzt werden, um die Motorkühlung zu verbessern.

Reisesteigflug

1. Klappen UP
2. Fluggeschwindigkeit 73 KIAS (1150 kg)

ANMERKUNG

Bei geringerer Flugmasse können die Fluggeschwindigkeiten wie folgt reduziert werden:

1000 kg 68 KIAS

850 kg 60 KIAS

Hierbei sind aber die Motortemperaturen zu beobachten.

3. Leistungshebel MAX
4. Motorinstrumente im grünen Bereich
5. Trimmung nach Bedarf

4A.3.9 REISEFLUG

1. Klappen UP
2. Leistungshebel Leistung nach Bedarf setzen
3. Trimmung nach Bedarf
4. Kraftstofftransfer nach Bedarf wiederholen (gemäß
4A.3.10-KRAFTSTOFFTRANSFER)

ANMERKUNG

Seitens des Motorherstellers wird eine Reiseleistung von 70 % empfohlen.

ANMERKUNG

Die korrekte Arbeitsweise der Transferpumpe muß durch Überprüfen der Kraftstoffmengen kontrolliert werden. (zunehmend im MAIN-Tank, abnehmend im AUX-Tank).

4A.3.10 KRAFTSTOFFTRANSFER**WICHTIGER HINWEIS**

Während des normalen Betriebs wird nur aus dem MAIN-Tank Kraftstoff entnommen. Aus diesem Grund muß durch Einschalten der Kraftstofftransferpumpe Kraftstoff vom AUX- in den MAIN-Tank transportiert werden. Der Volumenstrom beträgt ungefähr 60 US gal/h (227 l/h).

1. FUEL TRANS ON

ANMERKUNG

Die Transferpumpe schaltet sich automatisch ab, bevor der MAIN-Tank überfüllt wird. Der Schalter FUEL TRANS bleibt dabei in seiner Position. Wird die Pumpe nicht ausgeschaltet, pumpt sie weiter, sobald das Kraftstoffniveau im MAIN-Tank wieder absinkt, aber nur solange sich Kraftstoff im AUX-Tank befindet. Die Kraftstofftransfer-Zustandsleuchte leuchtet nur, während die Pumpe läuft.

2. FUEL TRANS OFF, bei Bedarf

ANMERKUNG

Wenn die Kraftstofftransfer-Zustandsleuchte zu blinken beginnt, muß die Transferpumpe ausgeschaltet werden.

4A.3.11 SINKFLUG

1. Leistungshebel nach Bedarf

4A.3.12 LANDEANFLUG

1. Sicherheitsgurte check festgezogen
2. Fluggeschwindigkeit reduzieren zum Betätigen der Klappen (108 KIAS)
3. Klappen T/O
4. Trimmung nach Bedarf
5. Landescheinwerfer nach Bedarf

vor der Landung:

6. Leistungshebel nach Bedarf
7. Fluggeschwindigkeit reduzieren zum Betätigen der Klappen (91 KIAS)
8. Klappen LDG
9. Anfluggeschwindigkeit 67 KIAS (1092 kg)
63 KIAS (1000 kg)
58 KIAS (850 kg)

ANMERKUNG

Höhere Anfluggeschwindigkeiten resultieren in einer deutlich längeren Landestrecke beim Abfangen.

WICHTIGER HINWEIS

Unter Bedingungen wie z.B. bei starkem Wind, Gefahr von Windscherungen oder Turbulenzen ist eine höhere Anfluggeschwindigkeit zu wählen.

4A.3.13 DURCHSTARTEN

1. Leistungshebel MAX
2. Fluggeschwindigkeit 66 KIAS
60 KIAS (1000 kg)
54 KIAS (850 kg)
3. Klappen T/O

ab einer sicheren Höhe:

4. Fluggeschwindigkeit 73 KIAS
5. Klappen UP

4A.3.14 NACH DER LANDUNG

1. Leistungshebel IDLE
2. Bremsen nach Bedarf
3. Transponder OFF / STBY
4. Pitotrohr-Heizung OFF
5. Avionik nach Bedarf
6. Lichter nach Bedarf
7. Klappen UP

4A.3.15 ABSTELLEN DES MOTORS

1. Parkbremse setzen
2. Leistungshebel IDLE für 2 Minuten
3. Motorinstrumente check
4. AVIONIC MASTER OFF
5. Elektrische Verbraucher OFF
6. ENGINE MASTER OFF
7. ELECTRIC MASTER OFF

WICHTIGER HINWEIS

Vor dem Abstellen muß der Motor mindestens 2 Minuten mit dem Leistungshebel auf IDLE laufen, um Schäden durch Überhitzung am Turbolader zu vermeiden.

4A.3.16 NACHFLUGKONTROLLE

1. ENGINE MASTER OFF
2. ELECTRIC MASTER ON
3. AVIONIC MASTER ON
4. ELT prüfen, ob aktiviert:
121,5 MHz abhören
5. AVIONIC MASTER OFF
6. ELECTRIC MASTER OFF
7. Parkbremse lösen, Unterlegskeile verwenden
8. Flugzeug vertauen, falls länger
unbeaufsichtigt

4A.3.17 FLUG IM REGEN**ANMERKUNG**

Die Flugleistungen werden bei Regen schlechter; dies gilt insbesondere für die Startstrecke und die maximale Horizontalfluggeschwindigkeit. Der Einfluß auf die Flugeigenschaften ist nur gering. Flug durch sehr starken Regen ist wegen der damit verbundenen Sichtbehinderung zu vermeiden.

4A.3.18 BETANKEN**WICHTIGER HINWEIS**

Vor dem Tankvorgang muß das Flugzeug geerdet werden.
Die Erdungspunkte für elektrische Masse sind die blanken Stellen auf dem linken und rechten Fußauftritt.

4A.3.19 FLUG IN GROSSEN HÖHEN

Bei Flügen in großer Höhe ist eine Sauerstoffversorgung von Besatzung und Passagieren erforderlich. Gesetzliche Vorschriften zur Sauerstoffversorgung sind zu beachten.

Siehe auch Abschnitt 2.11 - BETRIEBSHÖHE.

Dok. Nr. 6.01.05	Revision 3 26-Mai-2003	Seite 4A - 23
------------------	------------------------	---------------