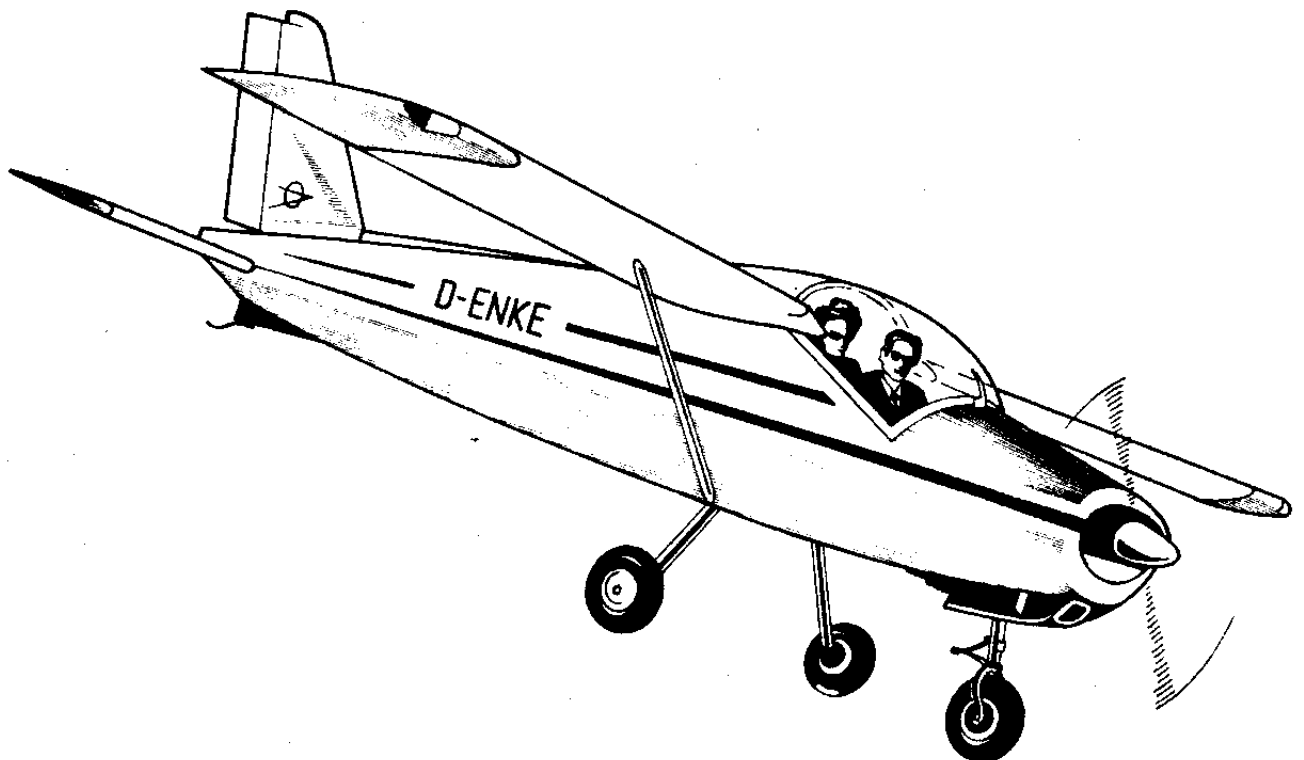


WERK NR. 610

HB-UPC



# FLUGHANDBUCH



# BÖLKOW

BO 208 C

*Junior*

BÖLKOW - APPARATEBAU GMBH NABERN / TECK WÜRTT.

Kennzeichen: ■ **HB-UPC**

Werk-Nr.: ..610..

Baujahr: ..1966..



Flugzeugmuster:

BÖLKOW BO 208 C JUNIOR

Geräte-Nr.:

L - 644

Hersteller:

BÖLKOW-APPARATEBAU GMBH  
Nabern/Teck Württ.  
Werk Laupheim

Angewandte Bauvorschriften:

Civil Air Regulations Part 3  
(CAR-3) Ausgabe vom 15. Mai 1956  
mit Amendment 3-1 bis 3-7

Lufttüchtigkeitsgruppe:

Normalflugzeug und Nutzflugzeug

Dieses Flughandbuch muß stets im Flugzeug mitgeführt werden.

Der jeweilige Flugzeugführer ist dafür verantwortlich, daß die darin  
aufgeführten Angaben eingehalten werden.

DVL/PfL geprüft:  
19.5.65 PfL 48 A

BERICHTIGUNGEN

Nr.	Benennung	Seite	DVL/PfL geprüft
1	Bauch- und Schultergurte	20	20. 10. 1965
	Luftschraube	3	20. 10. 1965
	Ausrüstungsverzeichnis	19	20. 10. 1965
2	Hinweisschild	7	3. 2. 1966
	Kraftstoffwarnlampe	4	3. 2. 1966
	Amperemeter	4	22. 6. 1966
	Ausrüstungsverzeichnis	20	22. 6. 1966
3	Luftschraube	24	19. 7. 1966
4	Geschwindigkeiten	23	9. 9. 1964
5	Ausrüstungsverzeichnis	19 20 21	12. 7. 1968

1. Betriebswerte und Bereiche

Folgende Angaben müssen beim Betrieb dieses Flugzeuges beachtet werden.

1.1 Triebwerk

Rolls-Royce O-200 A oder

Continental O-200 A

Höchstzulässig für alle Betriebszustände: 2750 U/min (100 PS)

1.2 Kraftstoff

Flugbenzin 80/87 Oktan

Inhalt des Kraftstoffbehälters:

100 l

= 72 kg

= 26.4 US Gal.

= 22 Imp. Gal.

Verbrauchbare Menge:

97,5 l

1.3 Schmierstoff (Anhaltswerte)

SAE 50 über  $4^{\circ}\text{C} = 40^{\circ}\text{F}$

SAE 30 unter  $4^{\circ}\text{C} = 40^{\circ}\text{F}$

Außenlufttemperatur

Maximale Füllmenge:

4,7 l (5 US Qts)

Mindestmenge:

1,9 l (2 US Qts)

Verbrauchbare Menge:

2,8 l (3 US Qts)

1.4 Luftschrauben

1.4.1 Starre Metall-Luftschraube

Hersteller:

McCauley

Typ:

1 A 100 MCM 6955

Standdrehzahl:

$2300 \pm 50$  U/min

1.4.2 Starre Metall-Luftschraube (Steigschraube)

Hersteller:

McCauley

Typ:

1 A 100 MCM 6950

Standdrehzahl:

$2450 \pm 50$  U/min

1.4.3 Starre Metall-Luftschraube

Hersteller:

McCauley

Typ:

1 A 100 MCM 6758

Standdrehzahl:

$2300 \pm 50$  U/min

DVL/PfL geprüft:  
19. 5. 1965 PfL 48 A  
Revision: 20. 10. 1965

1.5 Triebwerk-Überwachungsinstrumente:

<u>Kraftstoffdruckmesser:</u>		kg/cm <sup>2</sup>	p. s. i.
Höchstzulässiger Druck	(roter Strich)	0,42	6
Normaler Betriebsbereich	(grüner Bogen)	0,1-0,42	1,5-6
Mindestdruck	(roter Strich)	0,1	1,5
<u>Schmierstoffdruckmesser:(heißes Öl)</u>		kg/cm <sup>2</sup>	p. s. i.
Höchstzulässiger Druck	(roter Strich)	4,2	60
Normaler Betriebsbereich	(grüner Bogen)	2,1-4,2	30-60
Mindestdruck bei Leerlauf	(roter Strich)	0,7	10
<u>Schmierstofftemperaturmesser:</u>		°C	°F
Höchstzulässige Temperatur	(roter Strich)	107	225
Normaler Betriebsbereich	(grüner Bogen)	30-107	75-225
Mindesttemperatur für Start	(roter Strich)	30+)	75

+ ) Dieser Wert ist höher, als der im Motorhandbuch angegebene.  
 Bei Ablesung beachten, daß der Zeiger deutlich von der 0-Stellung  
 abgehoben hat.

Drehzahlmesser:

Höchstzulässige Drehzahl	(roter Strich)	2750 U/min
Normaler Betriebsbereich im Reiseflug	(grüner Bogen)	1950 bis 2750 U/min

Zylinderkopf-Temperaturmesser:

(Sonderausrüstung)		°C	°F
Höchstzulässige Temperatur	(roter Strich)	274	525

Kraftstoff-Vorratsmesser:

0 bis 100 l  
 Skala in Teilen  
 vom Ganzen

Ab Werk-Nr. 595:

Warnlampe für 10 l Kraftstoff-  
 Reserve

Amperemeter

DVL/PfL geprüft:  
 19.5.1965 PfL 48 A  
 Revisor: 3.2.66  
 22.6.66

1.6 Zulässige Geschwindigkeiten für beide Lufttüchtigkeitsgruppen

	Kurzbe- zeichnung	Kennzeichnung am Fahrtmesser	Knoten IAS	MPH IAS
Höchstzulässig	$V_{ne}$	roter Strich	153	176
Vorsichtsbereich	$V_{ne} - V_{no}$	gelber Bogen	153-124	176-143
Norm. Betriebsbereich	$V_{no} - V_{sl}$	grüner Bogen	124-58	143-67
Ausfahren d. Landeklappen	$V_{fe} - V_{so}$	weißer Bogen	79-51	91-59
Manövergeschwindigkeit	$V_p$	-	106	122

(IAS = Fahrtmesseranzeige)

1.7 Lastvielfaches

Normalflugzeug:

Höchstzulässiges, sicheres, positives Lastvielfaches:  $n = 3,8$

Höchstzulässiges, sicheres, negatives Lastvielfaches:  $n = 1,52$

Nutzflugzeug:

Höchstzulässiges, sicheres, positives Lastvielfaches:  $n = 4,4$

Höchstzulässiges, sicheres, negatives Lastvielfaches:  $n = 1,76$

1.8 Flugfiguren

Für Lufttüchtigkeitsgruppe "Normalflugzeug":

Kunstflugbewegungen einschließlich Trudeln sind  
nicht erlaubt.

Für Lufttüchtigkeitsgruppe "Nutzflugzeug": siehe 1.12

1.9 Höchstzulässiges Fluggewicht:

Gruppe "Normalflugzeug": 630 kg = 1390 lbs.

Gruppe "Nutzflugzeug": 600 kg = 1320 lbs.

1.10 Besatzung

Mindestbesatzung: 1 Pilot

Fluggäste: 1

DVL/PfL geprüft:  
19. 5. 1965 PfL 48 A

**1.11 Zulässiger Schwerpunktsbereich im Fluge**

Bezugsebene (BE): 190 cm vor Markierung  
 (Markierung: rot umrandeter Niet  
 an beiden Rumpfsseitenwänden,  
 10 cm vor Lochmitte des unteren  
 Flügelstrebenbeschlages)

Horizontale Bezugsgerade Nivelliermarken an Rumpfsseiten-  
 wand links

Größte Vorlage Normalflugzeug: 171 cm von BE bei 574 kg  
 176 cm von BE bei 630 kg

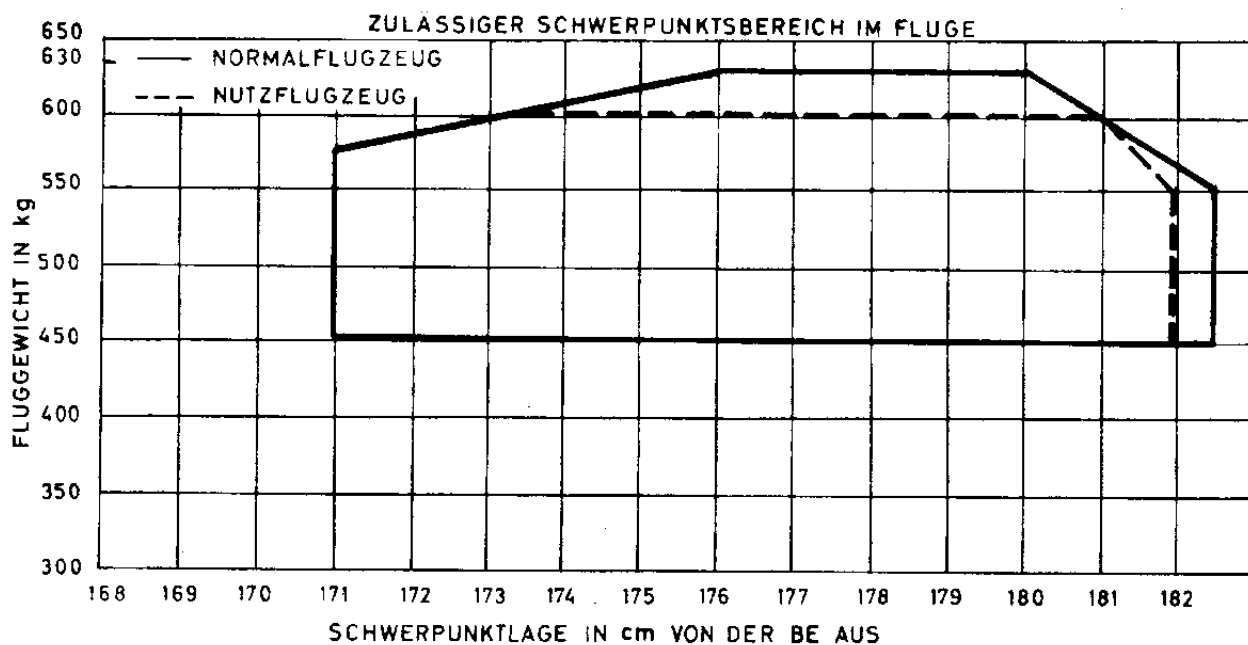
Nutzflugzeug: 171 cm von BE bei 574 kg  
 173,2 cm von BE bei 600 kg

Größte Rücklage Normalflugzeug: 180 cm von BE bei 630 kg  
 182,5 cm von BE bei 550 kg

Nutzflugzeug: 181 cm von BE bei 600 kg  
 182 cm von BE bei 550 kg

Zwischen den einzelnen Punkten gradlinige Veränderung.

Mittlere aerodynamische Flügeltiefe: 122 (150,2 cm hinter BE)



Der jeweilige Flugzeugführer ist für die richtige Beladung verantwort-  
 lich, Berechnung der Schwerpunktlagen siehe Anhang A zum  
 Flughandbuch.

DVL/PfL geprüft:  
 19. 5. 1965 PfL 48 A

1.12 Hinweisschilder

Am Instrumentenbrett im Blickfeld des Piloten:

Dieses Flugzeug muß als Normal- oder Nutzflugzeug in Übereinstimmung mit dem geprüften Flughandbuch betrieben werden.

Höchstzulässiges Fluggewicht:            Normalflugzeug    630 kg  
    Nutzflugzeug        600 kg

+) Manövergeschwindigkeit  $V_p$ :            106 Kt (CAS)  
    122 MPH

Zulässige Seitenwindgeschwindigkeit:    20 Kt/23 MPH

Zulässige Betriebsarten:                    Sichtflugregeln  
    Tag ohne Vereisung

Lufttüchtigkeitsgruppe Normalflugzeug:

Kunstflug einschließlich Trudeln nicht erlaubt.

Lufttüchtigkeitsgruppe Nutzflugzeug:

Zugelassene Flugfiguren und empfohlene Eingangsgeschwindigkeiten:

Trudeln ohne Klappen

Chandelle            110 Kt/127 MPH    Lazy Eight    110 Kt/127 MPH

Gesteuerte Rolle 110 Kt/127 MPH    Steilkurven    110 Kt/127 MPH

Turn                    130 Kt/150 MPH    Looping        130 Kt/150 MPH

Neben dem Kompaß:

Deviationstabelle

Am Gepäckraum:

Gepäck max 20 kg

Neben Kraftstoffvorratsanzeiger:

Kraftstoffvorrat voll 100 Liter  
 Nicht ausfliegbar 2,5 Liter

Bei der Kraftstoff-Warnlampe:

Achtung: Nur noch 10 l Kraftstoff

( ab Werk-Nr. 595 )

Am linken Obergurt:

Schleppkupplung

DVL/PfL geprüft:  
 19.5.1965 PfL 48 A  
 Revision:    3.2.66

+) Manövergeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, bis zu der volle Ruderausschläge gemacht werden dürfen.



2. Bedienungshinweise

Hier werden nur Hinweise für solche Betriebszustände gegeben, die von den normalerweise üblichen abweichen.

2.1 Fahrtmesser- und Einbaufehler

Die Fahrtmesseranzeige (IAS) weicht vor dem um den Fahrtmesser- und Einbaufehler korrigierten Messwert (CAS) ab. Die Größe der Abweichung ist dem Diagramm auf Seite 9 zu entnehmen.

2.2 Spezielle Anweisungen für Lufttüchtigkeitsgruppe "Nutzflugzeug"

Der verringerte Gewichts-Schwerpunktsbereich entsprechend 1.11 ist zu beachten.

Die zugelassenen Flugfiguren einschließlich der empfohlenen Eingangsgeschwindigkeiten sind dem Hinweisschild am Instrumentenbrett und Punkt 1.12 des Flughandbuches zu entnehmen. Trudeln ist nur mit eingefahrenen Landeklappen erlaubt. Das Flugzeug hört sofort zu trudeln auf, wenn der Steuerknüppel in Mittelstellung gebracht und das Seitenruder entgegengesetzt der Trudelrichtung voll ausgetreten wird. Nach beendetem Kunstflug ist bei der Nachflugkontrolle der Ölstand zu überprüfen.

2.3 Bedienungsanweisungen für Notfälle

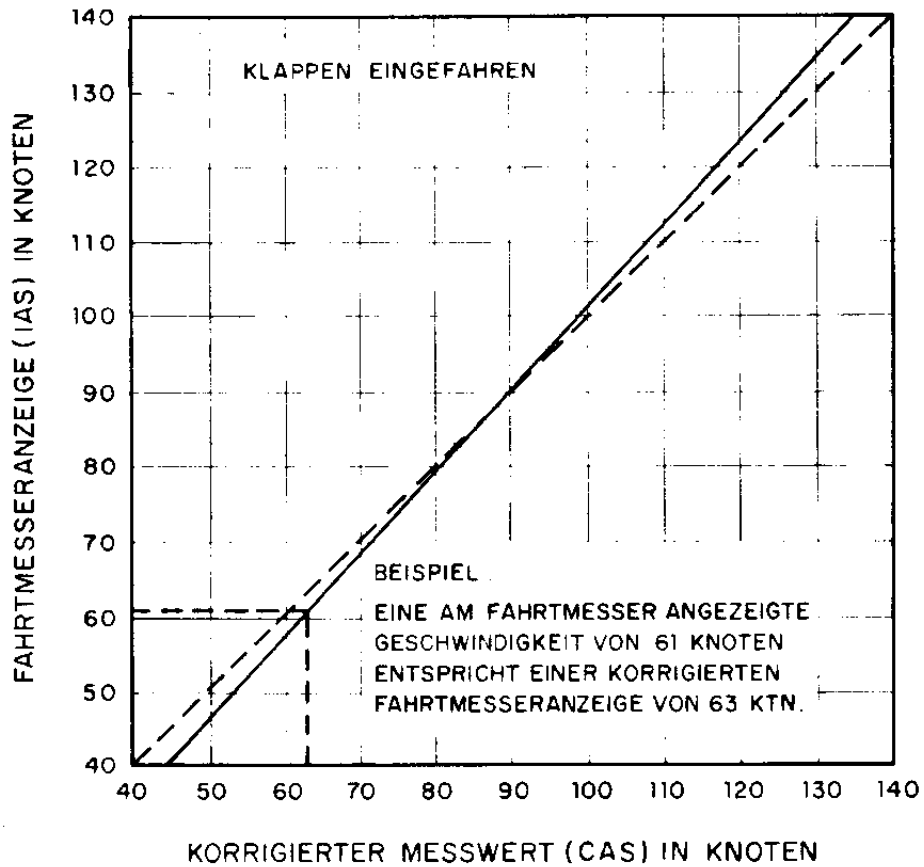
2.3.1 Verhalten beim Durchstarten:

- a) zügig Vollgas geben
- b) Vergaservorwärmung ausschalten
- c) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 55 Kt/63 MPH Landeklappen langsam einfahren.

2.3.2 Kraftstoffanlage

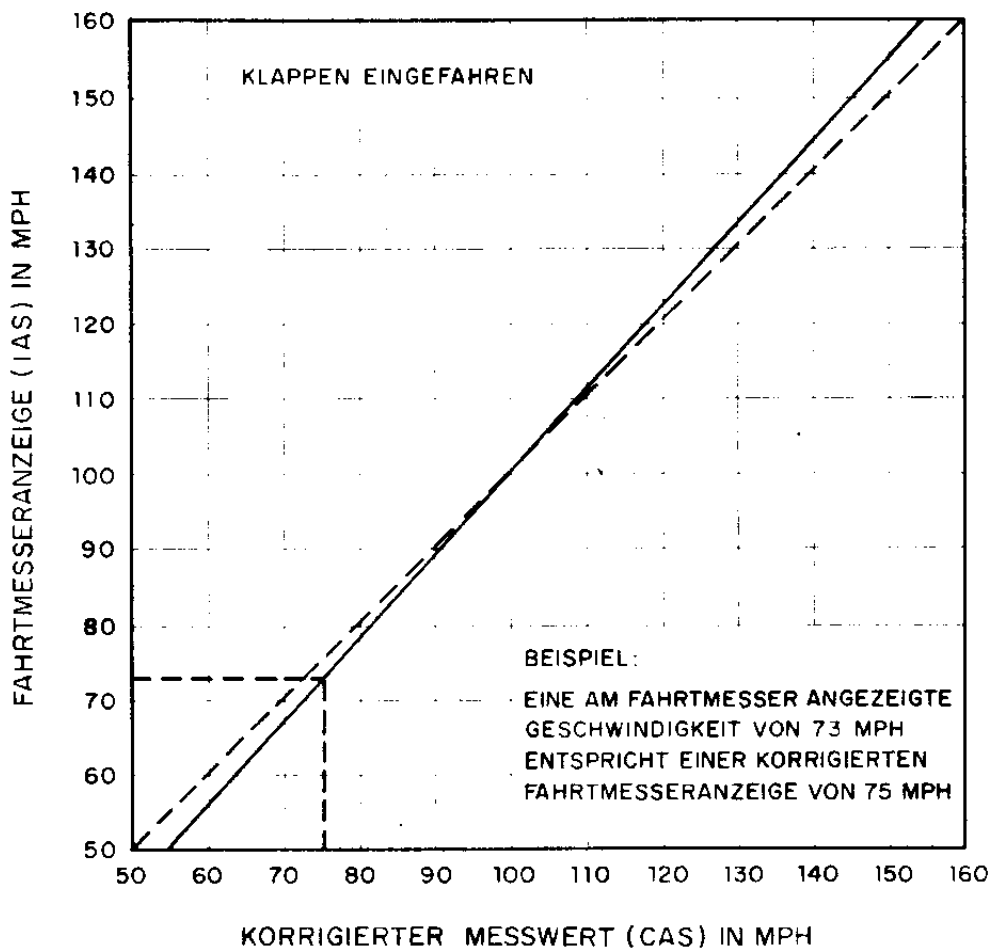
Kraftstoff-Notpumpe einschalten, wenn der Kraftstoffdruck unter den Mindestwert fällt.

DVL/PfL geprüft:  
19. 5. 1965 Pfl 48 A  
Revision: 29. 6. 1965



Eine Tabelle über die Abhängigkeit der Fahrtmesseranzeige von der Flughöhe befindet sich im Betriebshandbuch.

DVL/PfL geprüft:  
19. 5. 1965 PfL 48 A



Eine Tabelle über die Abhängigkeit der Fahrtmesseranzeige von der Flughöhe befindet sich im Betriebshandbuch.

DVL/PfL geprüft:  
19. 5. 1965 PfL 48 A

**3. Leistungsangaben****3.1 Flugleistungen**

Nachfolgende Leistungswerte wurden auf Grund der während der Musterprüfung erfliegenen Meßwerte errechnet und können unter den gleichen Bedingungen wiederholt werden, wenn sich Flugzeug und Motor in gutem Zustand befinden und der Flugzeugführer über durchschnittliches Können verfügt.

Alle Leistungen sind für 630 kg Fluggewicht bei Windstille und für ebene, befestigte Rollbahnen angegeben. Sie beziehen sich auf die ungünstigste der unt. 1.4 genannten Luftschrauben.

Bei Benützung nachfolgender Tabelle müssen die jeweiligen örtlichen Bedingungen berücksichtigt werden.

DVL/PfL geprüft:  
19. 5. 1965 PfL 48 A

Flugleistungstabelle

Leistungsart	Höhe (ft)	Außenluft-Temperatur °C				
		-15°	0°	+15°	+30°	+40°
Startstrecke (m) bis zum Überfliegen eines 15 m Hindernisses (Betonbahn) Steigfluggeschw. 65 Kt/75 MPH (IAS) Vollgas Landeklappen 8°	0 1000 2000 3000 5000	334 360 398 418 440	372 400 432 466 550	410 442 478 516 617	450 488 528 575 -	482 518 565 - -
Startstrecke (m) bis zum Überfliegen eines 15 m Hindernisses (Grasbahn) Steigfluggeschw. 65 Kt/75 MPH (IAS) Vollgas Landeklappen 8°	0 1000 2000 3000 5000	369 399 429 464 545	408 438 476 515 609	450 485 524 571 686	498 536 584 635 -	528 571 621 - -
Landestrecke (m) über ein 15 m Hindernis. Anschwebeschw. 70 Kt/81 MPH (IAS) Landeklappen 35°	0 1000 2000 3000 5000	400 420 435 450 485	425 440 460 475 510	450 465 485 500 540	475 490 510 530 -	490 505 525 - -
Steiggeschw. (ft/min) Fluggeschw. 65 Kt/75 MPH (IAS) Vollgas Landeklappen eingefahren	0 1000 2000 3000 5000	834 782 731 669 566	771 720 659 607 494	710 659 607 545 442	649 597 546 494 -	618 566 504 - -
Steiggeschw. (ft/min) Fluggeschw. 55 Kt/63 MPH (IAS) Vollgas Landeklappen 35° ausgefahren	0 1000 2000 3000 5000	504 447 394 345 245	453 396 345 296 197	402 347 299 250 151	359 303 254 205 -	329 276 227 - -

Dienstgipfelhöhe (4000 m) 13 000 ft

Überziehgeschwindigkeit

Leerlauf, Landeklappen eingefahren, Fluggewicht 630 kg

Kurvenneigung (°)	0	20	40	50	60
IAS (Kt)	50	52	57	63	71
IAS (MPH)	57	60	65	73	82

Leerlauf, Landeklappen 35° =  
 43 Kt/49 MPH

DVI / P/L geprüft:  
 19.7.1965 P/L 48 A

Leerseite für Nachträge

DVL/PfL geprüft:

### BERECHNUNG DER SCHWERPUNKTLAGE

#### **ACHTUNG!**

Der Flugzeugführer ist für die richtige Beladung des Flugzeuges verantwortlich. Schwerpunktlagen außerhalb der aus den beiden nachfolgenden Diagrammen ersichtlichen Grenzen haben gefährliche Flugzustände zur Folge.

Zur Berechnung des Schwerpunktmomentes sind folgende Unterlagen erforderlich:

- Neuester Wägungsbericht, Pfl geprüft.
- Diagramm der Gewichte und Momente der Zuladung.
- Diagramm des zulässigen Schwerpunktbereiches.

Die Berechnung der Schwerpunktlage wird folgendermaßen vorgenommen:

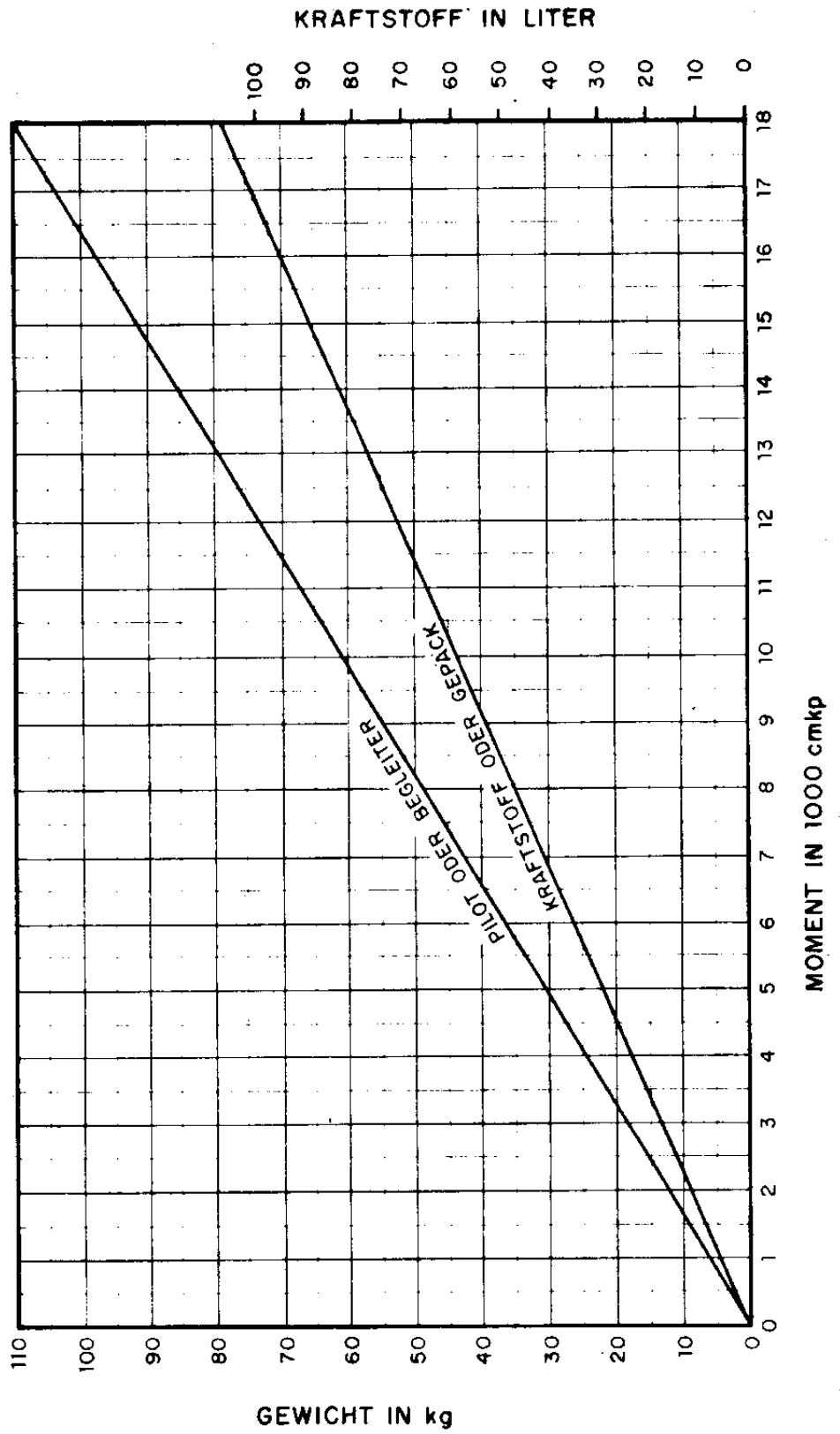
- 1) Das Leergewicht (aus dem neuesten Wägungsbericht) und die Einzelgewichte der Zuladung werden addiert. Die Summe ergibt das Fluggewicht.
- 2) Das Moment des Leergewichtes wird dem Wägungsbericht, die Momente der Zuladung dem Diagramm I entnommen. Sämtliche Momente werden addiert.
- 3) Das Gesamtgewicht und das Gesamtmoment muß im Diagramm II innerhalb der schraffierten Fläche liegen, wenn sich die Schwerpunktlage innerhalb der zulässigen Grenzen befindet.

Liegt der Schwerpunkt nicht innerhalb der schraffierten Fläche, dann muß die Beladung entsprechend verändert werden.

Im nachfolgenden Beispiel ist der Kraftstoff deshalb besonders aufgeführt, weil es sich hierbei um einen veränderlichen Wert handelt, da das Kraftstoffgewicht im Laufe des Fluges abnimmt. Der Schwerpunkt muß deshalb mit und ohne Kraftstoff innerhalb des zulässigen Bereiches liegen.

# GEWICHTE UND MOMENTE DER ZULADUNG

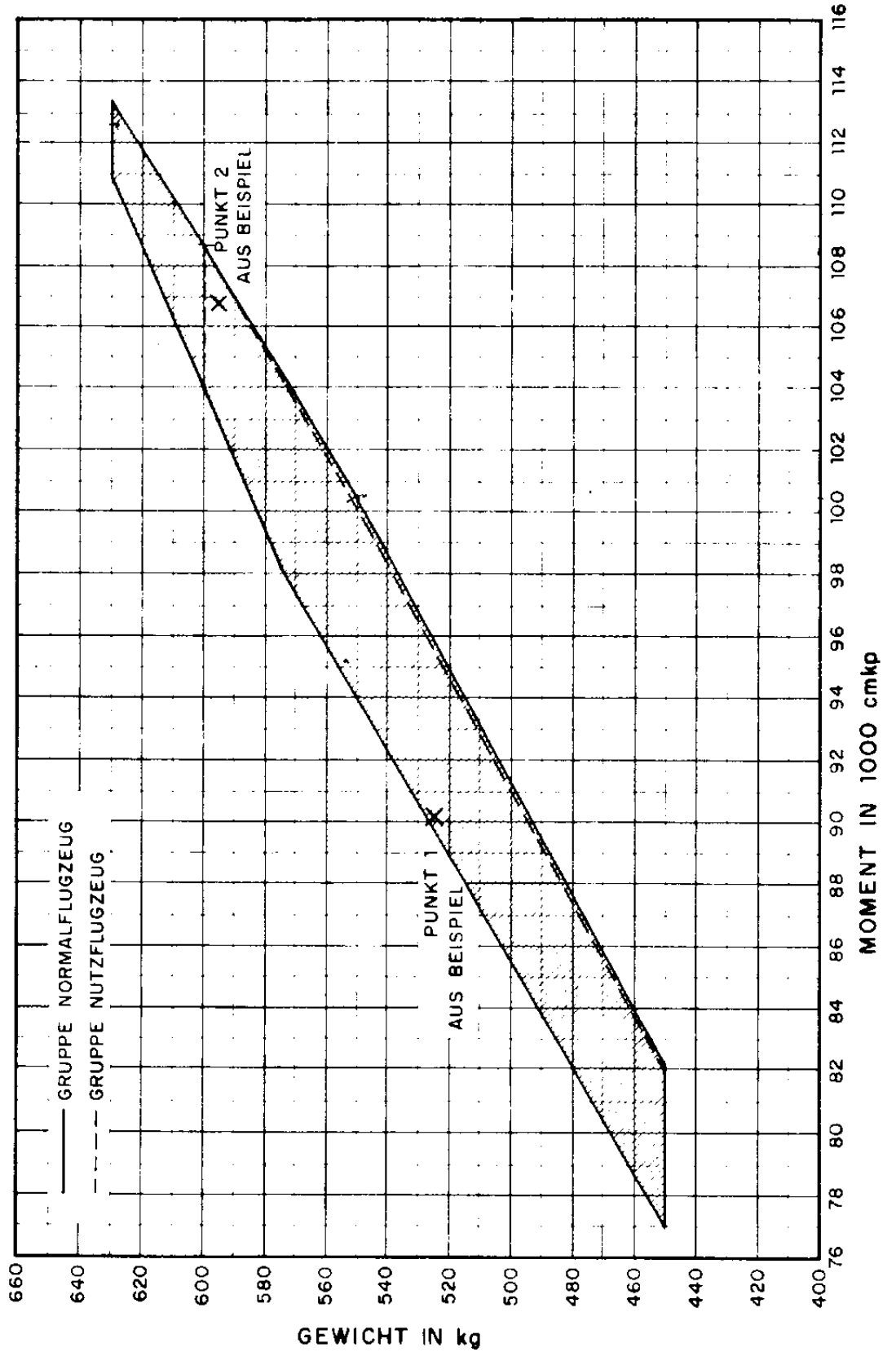
DIAGRAMM I





# ZULÄSSIGER SCHWERPUNKTSBEREICH

DIAGRAMM II



BEISPIEL FÜR DIE BERECHNUNG DER SCHWERPUNKTSLAGE

	<u>Gewicht in kg</u>	<u>Moment in 1000 cmkg</u>	
Leergewicht <sup>1)</sup>	370	64,0	
Pilot	76	12,2	
Begleiter	70	11,6	
Gepäck	10	2,3	
	Summe	526	90,1
			Punkt 1
Kraftstoff (100 l)	72	16,7	
	598	106,8	Punkt 2

Die Kontrolle im Diagramm II zeigt, daß Punkt 1 und Punkt 2 wie erforderlich im schraffierten Bereich liegt.

1) dem letzten Wägungsbericht ~~entnommen~~ zu entnehmen



Ordnen Sie an Stelle dieser Seite den  
jeweils neuesten Wägungsbericht ein.

Eine Wägung wird im allgemeinen anlässlich der Jahreskontrolle  
durchgeführt. Sie muß durchgeführt werden nach einem Bruch  
und nach größeren Ein- und Umbauten

TABELLE DER WÄGUNGSBERICHTE

In dieser Tabelle sind die Werte des jeweils neuesten Wägungs-  
 berichtetes einzutragen und für die Berechnung der Schwerpunkts-  
 lagen zu benützen.

Datum des Wägungs- berichtes	Leergewicht kg	Leergewichtsmoment cmkg
1. 8. 1967	390,1	68 020
14. 11. 2002	402,0	70 350

AUSRÜSTUNGSVERZEICHNIS

		Werk-Nr.	610
x =	im Flugzeug eingebaut		
0 =	nicht im Flugzeug eingebaut	Kennzeichen	HB-UPC
		Datum	30.01.03
1.	<del>X</del> Propeller: Mc Cauley 1A100 MCM 6955	<del>Werk-Nr.</del>	
	...	oder <del>Mc Cauley 1A100 MCM 6950</del>	
	...	oder <del>Mc Cauley 1A100 MCM 6758</del>	
2.	<del>X</del> Generator Delco Remy 11091890, 12V, 20 A		
3.	<del>X</del> Regler für Generator Delco Remy 1118736 D		
4.	<del>X</del> Zwei Magnete <del>Scintilla S 4 LN-21</del> SLICK 4207		
5.	<del>X</del> Kraftstoffpumpe (motorgetrieben) AC-Nr. 40585		
6.	<del>X</del> Kraftstoffnotpumpe (elektr. getrieben) Bendix 12V E 111240		
7.	<del>X</del> Anlasser mit Schalter Delco Remy 1109656, 12 V		
8.	<del>X</del> Akkumulator Rébat Executive S 25		
	...	<del>Akkumulator Pioneer PAB/9</del>	
9.	<del>X</del> Akkumulator-Relais Cutler-Hammer 12 V, 200 A, Nr. 6041-H105A		
10.	<del>X</del> Überziehwarngerät Safe Flight Instr. Corp. Part Nr. C-75201 u. 1-02-019		
11.	... <del>Flügelendleuchte Westf. Met. Ind. Z 201.01 rot</del>		
	<del>X</del> Flügelendleuchte Grimes A 1285 rot 12 V		
12.	... <del>Flügelendleuchte Westf. Met. Ind. Z 202.01 grün</del>		
	<del>X</del> Flügelendleuchte Grimes A 1285 grün 12 V		
13.	... <del>Heckleuchte Westf. Met. Ind. Z 205.01 weiß</del>		
	<del>X</del> Heckleuchte Grimes A 2064 weiß 12 V		
14.	<del>X</del> Vergaser Marvel-Schebler MA-3 SPA		
15.	<del>X</del> Vergaser Luftfilter Assey Typ <del>P-IS</del> BRACKETT		
16.	<del>X</del> Kraftstoffilter Pioneer Aero Serv. PFF-100-1		
17.	<del>X</del> Drehzahlmesser VDO KL 12.200.11/0915		
17a	<del>X</del> Drehzahlmesserwelle L 20.091.50/01.36		

18. .~~X~~. Öldruckanzeiger VDO KL 35.100.12/0302  
 .~~X~~. Geber KL 36.055.81/2/1
19. .~~X~~. Kraftstoff-Vorratsanzeiger VDO KL 30.100.12/10.01  
 .~~X~~. Geber KL 22.054.01/08  
 .~~X~~. Geber für Warnlampe VDO 22.054.02/08 (ab Werk-Nr. 595)  
 .~~X~~. Warnlampe Messmer 5.352
20. .~~X~~. Kraftstoff-Druckanzeiger VDO KL 35.100.12/01.07  
 .~~X~~. Geber KL 36.055.81/2/4
21. .~~X~~. Fahrtmesser Winter 6 FM 5 (6 F MS 1)
22. .~~X~~. Variometer Winter 5 VM
23. .~~X~~. Kompaß ~~Dudolf FK 16~~ PAI-700
24. . . . Höhenmesser ~~Kelvin und Hughes~~ KAA-0901 PM/0  
 .~~X~~ Höhenmesser Kollsmann 371 SP 5000
25. .~~X~~. Öltemperaturanzeiger VDO KL 31.100.12/01.07  
 .~~X~~. Öltemperaturgeber VDO KL 32.009.21/7/1
26. . . . Bauchgurte (zwei) ~~Air Associates~~ M 7500 M 13-60  
 .~~X~~. Bauchgurte (zwei) ~~Baisch-Bagu IV 40.070/16~~ PADRINGER
27. . . . Schultergurte (zwei) ~~Air Associates~~ M 7700 M 2-34  
 .~~X~~ Schultergurte (zwei) ~~Baisch-Schugu II 40.071/05~~ GADRINGER
28. .~~X~~. Laufrad (eins) 5.00 x 5 Type III Cleveland 40-18 (Bugrad)  
 .~~X~~. Laufräder (zwei) 5.00x5 Type III Cleveland 40-12 (Haupträder)
29. . . . Reifen Haupträder:  
 .~~X~~ Continental Flugzeugreifen Schlauchlos  
 5.50-5 Typ III 6PR Nr. K-30.261/39  
 .~~X~~ Continental Flugzeugreifen mit Schlauch  
 5.50 -5 Typ III  
 Reifen Bugrad:  
 .~~X~~ Continental Flugzeugreifen schlauchlos  
 5.00-5 Typ III 6 PR Nr. K-30261/18  
 .~~X~~ Continental Flugzeugreifen mit Schlauch  
 5.00-5 Typ III
30. .~~X~~. Motor für Landeklappenantrieb Bosch 0 132.001.004, 12 V, 40 W
31. . . . Amperemeter VDO BE 401 (ab Werk-Nr. 595)

32. . . . Rotdrehlicht Grimes P/NR 40-0200-1

SONDERAUSRÜSTUNG

1.  . . . UKW-Flugfunkgerät ~~Becker AR 12 M~~ **GARMIN GNC 250 XL**
- . . . . UKW-Flugfunkgerät Becker AR 380
2. . . . VOR NARCO VOR-4 komplett  
    Empfänger DARE 480
3.  . . . ~~Antenne Hirschmann Moba 210 Fa~~ **KINA KA 00**
4.  . . . Zylinderkopf-Temperaturanzeiger VDO KL-50-T-300/1/3
5.  . . . Thermoelement DEGUSSA ET 17 S-1026
6.  . . . Wendezeiger App. Gauting WZ 402/30
7. . . .
8. . . . Lautsprecher Becker P 28 PL 007
9. . . . Borduhr Junghans Bo UK 1  
    . . . . Borduhr Sinn Na Bo 16
10. . . . Schleppkupplung Bölkow Zeichn. Nr. 208-22503
11. . . . Rückspiegel
12. . . . Aufhängevorrichtung mit Spiegel für Schleppseil und Anker  
    gemäß Technische Mitteilung Nr. 208-27/64
13. . . . Künstlicher Horizont
14. . . . Venturirohr AN 5807-1 Friebe Nr. 9/988
15. . . . VERGASERTEMPORATUR WESTACH
16. . . . VOLTMETER WESTACH
17. . . . TRANSPONDER GARMIN GTX 327
18. . . . INTERCOM PS ENGINEERING PH 1000
19. . . . ANTENNE GARMIN GA 576
20. . . . ENCODER GARMIN IAE 0-35