

PILOT'S NOTES, TA-152-H-0

A0228350

L.Dv.T. 2152 H-0/FI  
Teil 1

Nur für den Dienstgebrauch!

**8-152 H-0**  
Bedienungsvorschrift-FI  
Teil 1

Bedienungskarte für den Flugzeugführer

Ausgabe Januar 1945

Oberkommando der Luftwaffe

Berlin, den 20. Januar 1945

Der Chef der Techn. Lufrüstung  
Nr. 280586/44 (F'Ste. Re. E 2 V)

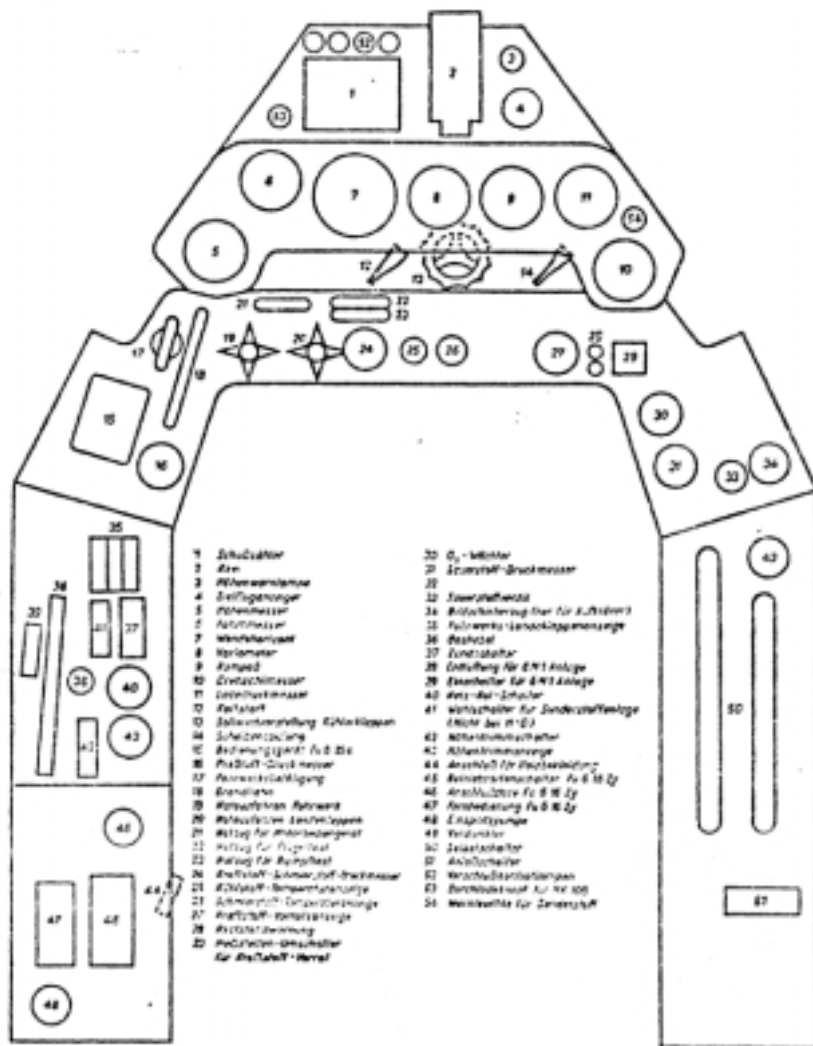
hiermit genehmige ich die L.Dv.T. 2152 H-0/FI Teil 1  
— N. i. D. — „8-152 Bedienungsvorschrift-FI Teil 1:  
Bedienungskarte für den Flugzeugführer Ausgabe Ja-  
nuar 1945“.  
Sie tritt mit dem Tage der Herausgabe in Kraft.

I. A.

Wittmer

Dies ist ein geheimer Gegenstand. Mißbrauch ist strafbar.

(VIA CAPT. ERIC BROWN)



Führerraum

- |                                        |                                       |
|----------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 Schützler                            | 30 Öl-Messer                          |
| 2 Arm                                  | 31 Schweiß-Druckmesser                |
| 3 Höhenanzeige                         | 32                                    |
| 4 Zeitgeber                            | 33 Zwerchventil                       |
| 5 Höhenmesser                          | 34 Betriebsbremse für Luftbremse      |
| 6 Luftmesser                           | 35 Fahrwerks-Landeklappenanlage       |
| 7 Wechselluft                          | 36 Drehstel                           |
| 8 Wechsler                             | 37 Landesteller                       |
| 9 Kompaß                               | 38 Drehring für 2. N. Anlage          |
| 10 Drehstrommotor                      | 39 Drehsteller für 2. N. Anlage       |
| 11 Drehstrommotor                      | 40 Wechselluftschalter                |
| 12 Relais                              | 41 Wechselluft für Landestellenanlage |
| 13 Betriebsverstellung für Landklappen | 42 Nichtdruckmesser                   |
| 14 Schweißpumpe                        | 43 Höhenmesser                        |
| 15 Drehstrommotor für 2. N. Anlage     | 44 Anzeiger für Drehstellung          |
| 16 Drehstrommotor                      | 45 Betriebsbremse für 2. N. Anlage    |
| 17 Drehstrommotor                      | 46 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 18 Drehstrommotor                      | 47 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 19 Drehstrommotor                      | 48 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 20 Drehstrommotor                      | 49 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 21 Drehstrommotor                      | 50 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 22 Drehstrommotor                      | 51 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 23 Drehstrommotor                      | 52 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 24 Drehstrommotor                      | 53 Anzeiger für 2. N. Anlage          |
| 25 Drehstrommotor                      | 54 Anzeiger für 2. N. Anlage          |

### I. Allgemeines

Spannweite 14,82 m, Länge 10,82 m, Höhe 3,36 m  
 Spurweite 3,95 m, Tragfläche 23,5 m<sup>2</sup>

#### Flugwerk:

Druckkabine mit abwerfbarer Schiebehäube, Luftversorgung durch Presser, Kopf- und Rückenpanzerung, Panzerscheibe, innen und außen elektrisch beheizt, Kraftstoffscheibenspülung. Führersitz und Seitensteuerpedale am Boden einstellbar. Höhenflosse elektrisch verstellbar. Oldruckanlage zum Ein- Ausfahren von Fahrwerk und Landklappen. Notausfahren von Fahrwerk und Landklappen durch Preßluft.

#### Triebwerk:

Jumo 213 E, Zweistufenläder mit Dreigang-Schaltgetriebe, Ladeluftkühler im Motorkühlkreislauf.

Volldruckhöhe 10 000 m.

VS 9-Luftschaube, Holzflügel, automatische Verstellung durch Oldruck, Regelung der Kühl- und Schmierstofftemperaturen automatisch durch Oldruck, Sollwertverstellung von Hand.

Motor ist für Rückenflüge nicht geeignet. Kurzzeitig durch die Rückenflüge führende Flugfiguren sind zugelassen.

#### Funkanlage:

FuG 16 ZY, UKW Funkgerät für Bord zu Bord-, Bord zu Erde-Sprechverkehr, Ziellflug und Y-Führung.

FuG 25 a, Kennungsgerät.

#### Waffenanlage:

1 x MK 108, Kaliber 30 mm, Durchladung elektro-pneumatisch, Zündung elektrisch. 60—90 Schuß.

2 x MG 151/20 Durchladung und Zündung elektrisch. Je 150—175 Schuß.

#### Rettungs- und Sicherheitsgerät:

Einmann-Schlauchbootpackung für Rückenfallschirm.

Rückenfallschirm mit Perlongurtzeug, Höhenatmer, Höhenauslöser und Füllungsbrumse.

Umsteuerhöhenatmer mit automatischer Regelung der Zusatzluft, } wahl-  
 oder mit dichtgesetztem Luftzusatzregler } weise

Atemluftverdichter, Druckhalte- und Überdruckregelventil, Drehschieber, Kammerinnendruckanzeiger und Höhenwarner.

**Verwendungs- und Beanspruchungsgruppe:**

H 4 für H-O-Serie.

**Kraftstoffzuladung:**

Vorderer Rumpfbehälter	230 Liter
Hinterer Rumpfbehälter	360 Liter
Zusatzbehälter hinter Spant 8	115 Liter (nur in 18 Flugzeugen vorhanden)
Abwurfbehälter im Schloß 503 A-1	300 Liter

**Verbrauchswerte:**

Leistungsstufe	Drehzahl U/min	Kraftstoff- verbrauch l/h	Schmierstoff- verbrauch l/h
Startleistung	3250 ± 50	640	bis 14,5
Steig- und Kampf- leistung	3000	555	
Höchstzulässige Dauer- leistung	2700	375	
Dauerleistung	2400	285	
Sparsleistung	2100	215	

**II. Vorbereitungen zum Start****Flugwerk:**

1. Führersitz und Seitensteuerpedale nach Größe des Flugzeugführers einstellen (Fadenkreuz des Revi in Augenhöhe).
2. Schiebahaube schließen,
  - a) rechts: Entlüftungsventil in der Schiebahaube schließen,
  - b) rechts: Knopf der Kurbel in Lochscheibe einrasten,
  - c) links: Verriegelungshebel hochdrücken.
3. Freigängigkeit der Ruder prüfen.

**Triebwerk:**

1. Handrad für Sollwertverstellung der Kühlerklappen in Richtung „Auf“ drehen (Funktionsprüfung).

**Funkanlage:**

1. FT-Haube anschließen.

— 5 —

**Waffenanlage:**

1. Thermoschalter für MK 108 unter Kleppe vor Windschutz muß eingedrückt sein (Bodenpersonal)
2. Selbstschalter für Flügelwurzelwaffen und MK 108 im rechten Gerätegerüst drücken.

**Rettungs- und Sicherheitsgerät:**

1. Atemmaske aufsetzen, Dichtheit prüfen.
2. Vorratsanzeiger des Höhenalters für Rettungsfallschirm „Voll“.
3. Maske in Atemschlauch des Fallschirmes koppeln.
4. Atemschlauch der Bordanlage mit Krümmer der Selbsttrennstelle verbinden.
5. Karabinerhaken des Notsaurostoffventils am Führersitz einhaken.
6. Sauerstoff-Absperrventil öffnen. Druckanzeige 150 atü.
7. Atmen, O<sub>2</sub>-Wächter arbeitet.
8. Sauerstoffdusche bedienen, O<sub>2</sub>-Wächter arbeitet.
9. Atemmaske ab.

**III. Anlassen****A. Anlassen bei kaltem Motor.**

1. Zündung „Aus“.
2. Selbstschalter „Zünd- und Anlaßanlage“, „Generator“, „Behälterpumpen“ und bei Anlassen mit Bordbatterie Selbstschalter „Sammler“ eindrücken.
3. Prüfen, ob Fahrwerksanzeige „Aus“ im linken Gerätegerüst mit „Aus“-Anzeige neben dem Fahrwerksbediengriff übereinstimmt, sonst Fahrwerksbediengriff „ziehen“.
4. Leistungshebel in Startleistungsstellung
5. Brandhahnhebel „Auf“. Kraftstoffdruckanzeige
6. Anlaßschalter 10 sek „Drücken“.
7. Anlaßschalter „ziehen“, gleichzeitig mit Verneblerpumpe Anlaßkraftstoff einspritzen.

**a) wenn Außentemperatur über 0°.**

8. Motorbediengerät (MBG) auf Automatik, Handzug eingedrückt.
9. Leistungshebel etwa 5 mm vor Leerlaufanschlag.
10. Zündung „Ein“.
11. Anlaßschalter 10 bis 20 sek „drücken“.
12. Auf Meldung „Frei“ Anlaßschalter „Ziehen“.
13. Unmittelbar nach Anspringen Öldruckanzeige, sonst Motor sofort stillsetzen (Leistungshebel auf „Stopstellung“).
14. Leistungshebel wenig vorschieben.
15. Nach Anlassen von „Außenbord“ Selbstschalter „Sammler“ eindrücken.

**b) wenn Außentemperatur unter 0°.**

8. Notzug für MBG ziehen.
9. Leistungshebel etwa 40 mm vor Leerlaufanschlag.
10. Zündung „Ein“.
11. Anlaßschalter 10 bis 20 sek „drücken“.
12. Auf Meldung „Frei“ Anlaßschalter „ziehen“.
13. Unmittelbar nach Anspringen Öldruckanzeige, sonst Motor sofort stillsetzen. (Leistungshebel auf „Stopstellung“.)
14. Leistungshebel auf „Leerlauf“.
15. Notzug für Bediengerät 90° nach rechts drehen und in Ruhestellung zurückdrücken.
16. Beim Anlassen von „Außenbord“ Selbstschalter „Sammler“ eindrücken.

Der Motor wird allgemein, unabhängig von der Außentemperatur, mit gezogenem Notzug besser anspringen.

**B. Anlassen bei betriebswarmen Motor.**

Hierbei entfällt A. 1, 4, 6 und 7. Anlassen mit Automatik oder Notzug möglich.

**C. Warmfahren.**

1. Wenn Kühlerklappen geöffnet, Handrad für Kühlerklappenverstellung auf Regelstellung 100° C.
2. Motor mit 1000 bis 1200 U/min fahren, bis Schmierstofftemperatur 20° C.
3. Drehzahl allmählich auf 2000 U/min steigern, bis Kühlstofftemperatur 70° C.
4. Bei Kaltstart nach Öldruck (höchstens 11 atü) hochfahren.

**IV. Abbremsen**

1. Höhenruder voll ziehen und festhalten. Höhenflosse voll schwanzfestig getrimmt.
2. Leistungshebel auf Startleistungsstellung.

**Achtung:**

Rumpfböden verankern oder belasten, sonst Drehzahl nicht über 2800 U/min.

Drehzahl 3050 ± 75 U/min bei INA-Normaltag

Kraftstoffdruck 1,7 ± 0,1 atü

Schmierstoffdruck bis 13 atü

Ladedruck je nach Kühlstoff- und Außentemperatur.

Werte bei + 15° C Außentemperatur:

Kühlstofftemp. °C	80	90	100	110	120	Tol.
Ladedruck ata	1,57	1,58	1,60	1,61	1,63	± 0,02

Ladedruckänderung je 10° C Außentemperatur-Erhöhung: + 0,015 ata

je 10° C Außentemperatur-Erniedrigung: — 0,015 ata

3. Magnetprobe bei Startleistung. Drehzahlabfall bis 100 U/min zulässig, wenn Motor dabei ruhig läuft.
4. Leistungshebel langsam zurücknehmen.

**V. Rollen zum Start**

1. Spornverriegelung lösen, dazu Steuerknüppel „drücken“. Nicht bremsen beim Entriegeln, sonst blockiert der Verriegelungsbolzen.
2. Höhenflosse auf „0“.
3. Handrad für Sollwertverstellung „Auf“.
4. Kühlstofftemperatur nicht überschreiten, vorübergehend 120° C zulässig. Kurze Rollzeiten einhalten.
5. Bremsen auf Wirkung prüfen.

**VI. Start**

**Bordfunkanlage:**

1. Selbstschalter FuG 16 ZY und FuG 25 a eindrücken. (Nach 2 Minuten Geräte betriebsbereit.)
2. Bei Eindrücken des Selbstschalters „FuG 16 ZY“ Betriebsartenschalter an der AD 18 Ya auf „ST“.

**Flugwerk und Triebwerk:**

1. Landeklappen in Flugstellung.
2. Handrad der Kühlerklappenverstellung auf Regelstellung „100“.
3. Leistungshebel zügig auf Startleistung (3250 U/min).
4. Nach dem Abheben Bremsen leicht treten.
5. Sicherungsklappe am Fahrwerkbediengriff nach rechts drücken, Fahrwerkbediengriff bis Anschlag „Drücken“. Griff loslassen, Sicherungsklappe springt zurück.
6. Die Schauzeichen „rot“ der Fahrwerkanzeige müssen sichtbar sein, sonst Fahrwerkbediengriff nochmals drücken.
7. Mechanische Anzeige für Fahrwerk auf den Flügeln (Stab) verschwunden.
8. Lastigkeitsänderung durch Trimmung ausgleichen.

**VII. Steigflug**

1. Geschwindigkeit des besten Steigfluges 270-250 km/h Stauanzeige.
2. 1. Umschalhöhe (von 1. auf 2. Gang): 2500 ± 200 m.  
2. Umschalhöhe (von 2. auf 3. Gang): 7000 ± 300 m.

**VIII. Reiseflug**

**Flugwerk:**

1. Veröltete Sichtscheiben durch Öffnen des Hahnes für Scheibenspülung reinigen.
2. Bei Vereisungsfahr sofort Staudüse und Heihscheibe außen beheizen.
3. Führerräumbelüftung, bis 8000 m Höhe.
  - a) bei hohen Außentemperaturen:
    1. Drehschieber für Atemluftversorgung auf „Frischluff“.
  - b) bei tiefen Außentemperaturen:
    1. Dichtschlauch füllen.
    2. Drehschieber für Atemluftversorgung auf „Druckbetrieb“.

**Triebwerk:**

1. Nach Drehzahl fliegen.

Leistungsstufe	Zulässige Zeit	Drehzahl U/min
Startleistung	bis 30 min	3250
Steig- und Kampfleistung	dauernd	3000
Höchstzulässige Dauerleistung	dauernd	2700
Dauerleistung	dauernd	2400
Sparleistung	dauernd	2100
Leeriauf (Flug)	—	1200 ÷ 1500

Bei dauernder Entnahme der Steig- und Kampfleistung hoher Kraftstoffverbrauch.

2. Betriebswerte:

Kraftstoffdruck: 1,7 ± 0,1 kg/cm<sup>2</sup>.

Schmierstoffdruck: 3,5 bis 13 kg/min<sup>2</sup>.

Schmierstofftemperatur: höchstens 135 ° C.

Kühlstofftemperatur: In allen Höhen 100 ° C. Bei Start und Rollen (Drehzahlen kleiner als 1800 U/min) vorübergehend 120 ° C.

**Bedienung der Kraftstoffanlage:**

**a) Kraftstoffvorratsmessung.**

1. Vorratsanzeiger in Gerätespant mit Wahlschalter für vorderen und hinteren Rumpfbehälter (Normalschaltung auf hinteren Behälter).
2. Für Abwurfbehälter keine Vorratsmessung. Zusätzlicher Kraftstoff fließt in hinteren Rumpfbehälter.
3. Entleerter Abwurfbehälter kenntlich am Absinken der auf den hinteren Behälter geschalteten Vorratsanzeiger.
4. Restwarnung für hinteren Behälter bei etwa 10 Liter Inhalt, weiße Lampe.
5. Reststandwarnung für vorderen Behälter bei etwa 80 Liter Inhalt, rote Lampe. Kraftstoffvorrat für 15 Minuten Flugdauer bei 2400 U/min.

**b) Behälterschaltung.**

	Merkm.	Ursache	Maßnahme, Stellung des Brandzähnehebels	Ergebnis
Normalbetrieb	Vorratsanzeige des hinteren Behälters steht, Keine Restwarnung	Sämtliche Behälter gelüllt	„Auf“	Saug- u. Druckbetrieb aus vord. Behälter, Umpumpen des hint. Behälters in den vorderen Behälter
	Absinken der Vorratsanzeige des hinteren Behälters	Abwurfbehälter leer	Behälter abwerfen „Auf“	Saug- u. Druckbetrieb aus vord. Behälter, Umpumpen des hint. Behälters in den vorderen Behälter
	Weiß-Lampe leuchtet auf	Hinterer Behälter leer	Vorratsmessung auf vorderen Behälter schalten, „Auf“	Saug- u. Druckbetrieb aus vorderen Behälter
	Rote Lampe leuchtet auf	Vorderer Behälter 80 Liter	Nur noch 15 Minuten Flugzeit, „Auf“	Saug- u. Druckbetrieb aus vorderen Behälter
Sonderfälle	Rote Lampe leuchtet vor weißer Lampe auf	Kraftstoff fließt nicht vom hint. Beh. in vord. Behälter nach	„Not“	Saugbetrieb aus hinteren Behälter
	Schnelleres Absinken der Vorratsanzeige in hinteren Behälter	Kraftstoff verläßt aus hint. Behälter	„Not“ Bei Aufleuchten der Restwarnung „weiß“ Brandzahn „Auf“	Saugbetrieb aus hint. Behälter, Saug- und Druckbetr. aus vord. Behälter
	Rote Lampe leuchtet auf, Keine Vorratsanzeige vorn, Kraftstoffdruck-Abstell Motor fällt aus	Vorderer Behälter fällt plötzlich aus	„Not“	Saugbetrieb aus hinteren Behälter

**Bordfunkanlage:**

**A. FT-Sprechverkehr:**

1. Frequenzwahlschalter auf befohlene Rast.
2. Betriebsartenwahlschalter auf „FT“.
3. Lautstärke regulieren.
4. Sprechknopf drücken und sprechen.
5. Frequenzgleich durch „Antippen“ auf günstigsten Empfangswert einstellen.

**B. Eigenpeilung:**

Zielflug nur auf Rast |, Δ, □ möglich.

1. Frequenzwahlschalter auf |, Δ oder □.
  2. FT-Sprechverkehr mit Bodenstelle (siehe A.) aufnehmen. Bodenstelle schaltet daraufhin Funkfeuer ein.
  3. Betriebsartenwahlschalter auf „Z F“. Zeiger am AFN 2 (Anzeigergerät für Funknavigation) schlägt bei Kursabweichung aus (in Kopfhäube schwingender Ton hörbar).
  4. Zeiger für Entfernung an AFN 2 spricht an.
  5. Kurs berichtigen bis Kurszeiger in Mittelstellung (Dauerton hörbar).
  6. Seitenbestimmung durch kurze Kursänderung links ergibt Linksauschlag am Gerät, beim Anflug.
- Achtung!**  
Ergibt Kursänderung nach links (rechts) einen Zeigerausschlag nach rechts (links), dann erfolgt Abflug vom Sender.  
Das AFN 2 ist ein Anzeigergerät und kein Kommandogerät.

**C. Fremdpeilung:**

(Am Boden UKW-Peiler z. B. Tornadopeiler.)

1. Frequenzwahlschalter auf befohlene Rast (meist Rast Δ).
2. FT-Sprechverkehr (siehe A.) aufnehmen.
3. Auf Anforderung der Bodenfunkstelle Sprechknopf drücken und sprechen (zählen, „Tuba“ geben).
4. Peilergebnis wird von Bodenstelle zugesprochen. Es sind alle Arten von Fremdpeilungen möglich (qdm, qte, qdr, qtf usw.).

**D. Y-Führung:**

nur auf Rast | möglich!

1. Mit Führungsstelle FT-Sprechverkehr (siehe A.) auf Rast | aufnehmen.
2. Nach Aufforderung durch Leitoffizier auf Rast | schalten.
3. Nach Aufforderung durch Leitoffizier Betriebsartenschalter auf Y, Meßton 3000 bzw. 300 Hz hörbar.
4. FT-Sprechverkehr mit Führungsstelle in Schalterstellung Y nach Drücken des Sprechknopfes am Steuerknüppel gleichzeitig möglich.

**E. Egon-Führung:**

1. Am Bediengerät BG 25 a befohlene Kennung 1, 2 oder Mittelstellung wählen.
2. Bei Schalterstellung 1 und 2 leuchtet nach Erfassung durch Funkmeßgerät Kontrolllampe im Takt der abgestrahlten Kennung auf.
3. Der Prüfkнопf ist bis auf weiteres außer Betrieb.
4. Die Durchführung des erforderlichen Sprechverkehrs erfolgt über FuG 16 ZY (siehe A.). Sonderbefehle beachten.

**Waffenanlage:**

1. Am Revi Helligkeit des Abkommens abstimmen
2. Sicherungsschalter im Schalt-Zähler- und Kontrollkasten SZKK einlegen, MG 151 laden durch.
3. Anzeige der erfolgten Durchladung: linke Waffe — linkes Verschlusskontrollzeichen, rechte Waffe — rechtes Verschlusskontrollzeichen.
4. Anzeige der Schußzahl: linke Waffe — linker Schußzähler (je 175 Schuß), rechte Waffe — kein Schußzähler.
5. Durchladeknopf links neben SZKK drücken, MK 108 ladet durch, keine Schanzeichen und Zähler.
6. Abzugshebel am Knüppelgriff umlegen.
7. Feuern: MG 151 über A-Knopf (Abzugshebel), MK 108 über B-Knopf.
8. Sichern: Umlegen des Abzugshebels. Sicherungsschalter aus.

**IX. Höhenflug**

**Rettungs-Sicherheitsgerät:**

- A. In 4000 m Höhe Sauerstoffatmung beginnen und in Höhe über 4000 m immer beibehalten.
  1. Sauerstoff-Fernbedienventil öffnen. Druckmesser und O<sub>2</sub>-Wächter beobachten.
  2. Bei Auftreten von Atemnot Sauerstoffdusche benutzen. (Mit Ellbogen drücken.)
- B. In 8000 m Höhe Druckbetrieb einschalten.
  1. Drehschieber für Atemluftversorgung in Stellung „Druckbetrieb“.
  2. Dichtschauch füllen. Ventil 15—20 Sekunden drücken.
  3. Gelegentlich Kammerinnendruckanzeiger beachten. Innendruck gleich 8 km.

**X. Sturzflug**

1. Höchstzulässige Sturzfluggeschwindigkeiten

Höhe km	V <sub>0</sub> km/h
9	500
7	600
5	700
4—0	750

2. Leistungshebel zurücknehmen. Drehzahl 3300 U/min als kurzfristige Spitze nicht überschreiten.

**XI. Gleitflug**

1. Kühlstofftemperatur nicht unter 60 ° C.
2. Bei längerem Gleitflug Leistungshebel mehrmals vorschieben (Kerzen treibbrennen).

**XII. Landung**

**Flugwerk:**

1. Fahrt auf etwa 300 km/h verringern.
2. Fahrwerkbediengriff „Ziehen“ und loslassen.
3. Schanzeichen „Grün“ auf alt. Fahrwerkanzeigergerät müssen anzeigen, sonst Fahrwerkbediengriff nochmals ziehen.
4. Mechanische Anzeige für Fahrwerk (Stab auf den Flügeln) sichtbar.
5. Landeklappen voll anstellen. Fahrt zwischen 320 und 220 km/h. Lastigkeitsänderungen durch Trimmung ausgleichen.
6. Anschweben mit etwa 190 km/h.
7. Aufsetzen mit etwa 155 km/h, je nach Fluggewicht.
8. Handrad der Kühlerklappenverstellung in Stellung „Auf“.
9. Landeklappen nach dem Ausrollen einfahren.

**Triebwerk:**

1. Leistungshebel nur bis Leerlaufanschlag.

**Funkanlage:**

1. FT-Geräte bis zum Ausrollen eingeschaltet lassen.

**XIII. Abstellen**

**Flugwerk:**

1. Dichtschlauch entlüften.
2. Links, Schiebehaube entriegeln.
3. Rechts, Schiebehaube aufkurbeln.

**Triebwerk:**

1. Motor bei Drehzahl 1800 U/min abkühlen lassen. Bei Drehzahlen unter 1000 U/min höchstzulässige Kühlstofftemperatur 90 ° C.
2. Leistungshebel auf Stopstellung.
3. Zündung „Aus“, Schlüssel abziehen.
4. Brandhahn „Zu“.

**Elk-Anlage:**

1. Netzausschalter drücken.
2. Eingedrückte Selbstschalter ausschalten.

**XIV. Besondere Flugzustände**

**Durchstarten:**

1. Durchstarten mit vollangestellten Landeklappen.
2. Fahrwerk einfahren.
3. Flugzeug austrimmen.
4. Landeklappen bei genügender Höhe und Fahrt in Flugstellung.

**Notlandung:**

1. Fest anschnallen.
2. Bei geringer Höhe Flugzeug sofort hochziehen, bis Geschwindigkeit auf etwa 300 km/h gesunken ist.
3. Abwurfbehälter abwerfen.
4. Leistungshebel auf „Schnellstop“.
5. Zündung „Aus“.

6. Netzausschalter drücken.

7. Brandhahnhebel „Zu“.

8. Schiebehaube bis zum letzten Zahn aufkurbeln, Kurbel einrasten.

9. Fahrwerk nur auf Flugplätzen ausfahren, sonst Bauchlandung durchführen.

10. Landeklappen voll anstellen. Flugzeug schwanzlastig trimmen.

**Wasserlandung:**

1. Wie Notlandung außerhalb des Platzes, jedoch losgeschlitt.
2. Schiebehaube abwerfen.
3. Flugzeug nach aufsetzen schnellstens verlassen.

**Fallschirm-Ausstieg:**

1. Wenn möglich, Fahrt verringern (ziehen).

Für Absprünge in großer Höhe ist fester Sitz der Atemmaske notwendig. Günstig ist Verwendung der Atemmaske 10-6704.

Fallschirm mit Füllungsbremse hat eine max. Gebrauchsgeschwindigkeit von ca. 550 km/H.

Mindestabsprunghöhe 150 m.

2. Mikrofontrennstelle am Hals lösen.
3. Brech-Kupplung trennen.
4. Losschnallen.

Wenn Schiebehaube nicht abgedichtet:

5. Oberkörper nach vorn biegen, Haubennotwurfhebel drücken (Haube wird abgeschossen). Bei genügend Zeit und Fahrt unter 300 km/h Haube ganz aufkurbeln.
6. Steuerknüppel mit Fuß kräftig nach vorn stoßen, Flugzeugführer wird herausgeschleudert.

In Höhen über 8000 m und wenn Schiebehaube abgedichtet:

1. Ganz ausatmen
2. Haubennotwurfhebel drücken (Dichtschläuche entlüftet) Nach drei bis fünf Sekunden Hebel ganz durchdrücken (Haube wird abgeschossen). Oberkörper nach vorn biegen
3. Steuerknüppel mit Fuß kräftig nach vorn stoßen, Flugzeugführer wird herausgeschleudert.
4. Atemmaske sofort durch Hals abziehen



**Fahrwerk-Notbetätigung:**

1. Fahrwerkbediengriff „ziehen“.
2. Durch starkes Schieben, bei Fahrt unter 240 km/h, versuchen Fahrwerk auszufahren.  
Gelingt dies nicht, dann:
3. Preßluftventil „Fahrwerk Not“ öffnen.
4. Eit. und mechanische Anzeige beachten.
5. Preßluftventil nicht schließen.

**Landeklappen-Notbetätigung:**

1. Preßluftventil „Landeklappen Not“ öffnen.
2. Eit. und mechanische Anzeige beachten.
3. Preßluftventil nicht schließen.

**Triebwerkstörungen,**

als Folge von Ausfall der Regelautomatik im Motorbediengerät;  
Motor setzt aus oder läuft unregelmäßig:

1. Leistungshobel zurücknehmen.
2. Notzug für Motorbediengetriebe „ziehen“.
3. Ladedruck 1,55 ata nicht überschreiten!

**Sonstige Sonderfälle:**

**a) Auffluchten der Höhenwarnlampe.**

1. Im Sturzflug sofort Höhen unter 11 000 m aufsuchen.

**b) Öl- oder Benzindunst, Brand usw. in der Druckkabine in Höhen von 8000—11 000 m.**

1. Ganz ausatmen.
2. Dichtschauch entlüften.
3. Haube nach Bedarf öffnen.