

L. Dv. T. 2109 G/FI
Exerzier-Karte



Bf 109 G

Exerzier-Karte

Ausgabe Dezember 1942

Der Reichsminister der Luftfahrt
und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Berlin, 31. Dezember 1942

Chef des Ausbildungswesens

Hiermit genehmige ich die L. Dv. T. 2109 G/FI Exerzier-Karte „Bf 109 G Exerzier-Karte, Ausgabe Dezember 1942“. Sie tritt mit dem Tage der Herausgabe in Kraft.

I. A.
Kreipe

Diese Karte gilt als Verbrauchsmaterial!



Exerzieranweisung für Bf 109 G

I. Grundsätze für die Anwendung der Exerzieranweisung

1. Die Exerzieranweisung gibt stichwortartig eine Übersicht, wie die einzelnen Tätigkeiten des Flugzeugführers vor und während des Fluges zeitlich aufeinanderfolgen.
2. Der Zweck der Exerzieranweisung ist, den Flugschüler griffsicher zu machen und ihm den folgerichtigen Ablauf der verschiedenen Tätigkeiten einzuprägen.
3. Die aufgeführten Tätigkeitsabläufe geben für die übungsmäßige Ausbildung den Anhalt und dienen so gleicherweise Lehrer wie Schüler als Gedächtnisstütze. In der Ausbildung kann den Erfordernissen entsprechend über den gegebenen Rahmen hinausgegangen oder gekürzt werden.
4. Die Exerzieranweisung kann nur dann als grundlegende Ausbildungsvorschrift Erfolg haben, wenn sie sinngemäß angewendet wird. Nur ein Teil der Tätigkeiten läßt sich exerzieren. Ein anderer Teil kann nur verstandesgemäß erfaßt und eingeübt werden, weil ein wesentlicher Teil der Flugzeugführertätigkeit nach Zeitpunkt, Art und Reihenfolge der Ausführung entsprechend den Besonderheiten der jeweiligen Lage Überlegung und wiederum verstandesgemäßes Handeln erfordert.

5. Jedes praktische, auch exerziermäßige Üben ist durch Unterricht eingehend vorzubereiten.
6. Auch die Exerzieranweisung ist, entsprechend den technischen Änderungen am Flugzeug oder zeitlich bzw. taktisch bedingt, Änderungen unterworfen. Soweit notwendige Berichtigungen noch nicht herausgegeben sind, ist bis zu ihrem Erscheinen die ausbildende Dienststelle ermächtigt und verpflichtet, den Erfordernissen der Ausbildung entsprechend Änderungen vorzunehmen.

II. Exerzieranweisung

Startvorbereitung

1. Ruder freigängig
2. Landeklappen in Startstellung (Blick aufs Anzeigement) 20°
3. Luftschraubenschalter auf „Automatik“
4. Kühlerschalter „auf“
5. Brandhahn überprüfen
6. Trimmung auf Null
7. Gashebel so fest drehen, daß er nicht von allein rutschen kann.

Start

1. Flugzeug in Startrichtung stellen (Richtungspunkt)
2. Zügig Gashebel auf „Startleistung“, dabei durch kurzen Blick Ladedruck, Drehzahl und Luftschraubenverstellung kontrollieren

3. Während des Starts Hand am Gashebel
4. Nach Abheben (180 km/h) Flugzeug auf Fahrt kommen lassen
5. Laufräder abbremesen
6. Fahrwerkknopf „ein“, dabei Einfahren am mechanischen Anzeigeeinstrument kontrollieren
7. Gashebel zurück auf 1,25 ata
8. Bei 230 km/h Landeklappen „ein“ (Sicherheitshöhe!)
9. Weitere Steiggeschwindigkeit 250 km/h
10. Gashebel zurück auf Dauerleistung 1,15 ata
11. Kühlerschalter auf „Automatik“
12. Übergang zum Steig- oder Reiseflug, austrimmen.

Langsamflug und Landung

1. Gashebel zurück auf 0,65 ata
2. Fahrt auf 250 km/h vermindern
3. In der Gegengeraden Fahrwerkknopf „aus“ und Ausfahren am mechanischen Anzeigeeinstrument kontrollieren
4. Landeklappen auf Startstellung (Blick aufs Anzeigeeinstrument)
5. Erneut Gas geben für Langsamflug 230 km/h
6. Nach dem Einkurven auf das Landekreuz bei Erreichen des Gleitwinkels, Landeklappen ganz ausfahren, austrimmen, Gleitfluggeschwindigkeit nicht unter 200 km/h
7. Kühlerschalter-Stellung „auf“
8. Nach Ausrollen Landeklappen „ein“.

Durchstarten

1. Zügig Gashebel auf Kampfleistung 1,25 ata
2. Gedrückte Fluglage beibehalten, austrimmen
3. Fahrwerkknopf „ein“, dabei Einfahren am mechanischen Anzeigeeinstrument kontrollieren
4. Landeklappen in „Start“-Stellung, austrimmen
5. Bei 230 km/h Landeklappen „ein“ (Sicherheitshöhe!)
6. Gashebel zurück auf 1,15 ata
7. Übergang zum Steig- oder Reiseflug
8. Kühlerschalter-Stellung „Automatik“ (wenn schon auf Stellung „auf“ geschaltet war).

Notausfahren des Fahrwerkes

1. Fahrt verringern auf 230 km/h
2. Fahrwerknotzug festziehen, dabei gleichzeitig Flugzeug hochreißen
3. Durch Schiebeflug rechtes und linkes Fahrwerkbein in Einraststellung bringen, dabei Ausfahren am mechanischen Anzeigeeinstrument und 4-Lampen-Gerät kontrollieren.

Bauchlandung

1. Bauchlandung durch Funksprechverkehr an Bodenstelle mitteilen
2. Fahrt verringern, Landeklappen aus, austrimmen
3. Kabinenfenster aufschieben

4. Beim Ausschweben: Brandhahn zu, Zündung aus, Netzschalter aus
5. Nach der Landung Flugzeug sofort verlassen.

Motorbrand

Brandhahn zu, Vollgas.

Notausstieg

1. Fahrt verringern, austrimmen
2. Losschnallen und Fallschirmgurte überprüfen, Kehlkopfmikrophon lösen
3. Kabinendach durch Notzug abwerfen
4. Mit Kopfsprung über die rechte oder linke Fläche das Flugzeug verlassen und nach 3—5 Sek. Fallschirm auslösen.