

Nicht auf Feindflug mitnehmen!

**L. Dv. T. 2109 G-2, G-4, G-6/Fl**

# **Bf 109 G-2, G-4, G-6**

**Bedienungsvorschrift-Fl**

(Stand April 1943)

**Ausgabe Juni 1943**

WWIIaircraftperformance.org

### Behälterinhalt:

- a. Kraftstoff: Hauptbehälter 400 l  
Zusatzbehälter 300 l  
b. Schmierstoff: 36,8 l Schmierstoff + 6 l Luftraum.

### Leistungen:

	U/min	ata	zul. Dauer
Start- und Notleistung <sup>1)</sup>	2800	1,42	1 Minute
Steig- und Kampfleistung	2600	1,30 <sup>2)</sup>	30 Minuten
Erhöhte Dauerleistung	2300	1,15	} dauernd
Wirtschaftlichste Dauerleistung . . . . .	2100	1,00	

<sup>1)</sup> Darf nicht benutzt werden, ist blockiert.

<sup>2)</sup> Der Ladedruck kann während des Steigfluges bis um weitere + 0,03 ata überregeln.

Reichweiten siehe Rechliner Reichweitentabelle. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten:

- Flug bei voll angestellten Landeklappen 250 km/h  
Flug mit ausgefahrenem Fahrwerk . . 350 km/h  
Sturzflug . . . . . 750 km/h

### Starten und Landen mit Verstell-Automatik.

Beim Abbremsen:

- Luftschaubenstellung (Handverstellung) 12 Uhr  
Drehzahl 2400 ± 60 U/min  
Ladedruck 1,30 ata  
Kraftstoffdruck 1,4 bis 1,8 kg/cm<sup>2</sup>  
Schmierstoffdruck höchstens 8 kg/cm<sup>2</sup>  
Schmierstofftemperatur (Eintritt) mindestens 20° C  
Kühlstofftemperatur (Austritt) höchstens 100° C

Im Flug:

- Schmierstoffdruck mindestens 2,3 kg/cm<sup>2</sup>  
bei 2600 U/min und 70 bis 80° C Schmierstoff-

4. Nur starten bei mindestens 20° C Schmierstoff-Eintrittstemperatur.

Laufenlassen des Motors mit niedriger Drehzahl vor dem Abflug möglichst einschränken, da sonst Aussetzen der Kerzen auftreten kann. Läßt sich längerer Motorlauf nicht vermeiden, dann den Motor unmittelbar vor Start nochmals kurz abbremsen oder Kerzenabbrennungsgriff ziehen.

Bei Kaltstart braucht die Schmierstoff-Eintrittstemperatur nicht berücksichtigt zu werden, jedoch darauf achten, daß der Schmierstoffdruck 6 bis 8 kg/cm<sup>2</sup> nicht überschreitet. Bei Kaltstart sind im Flug die Kühl- und Schmierstofftemperaturen möglichst hoch zu halten.

5. Gashebel zügig auf „Steig- und Kampfleistung“ drücken:

Drehzahl . . . . . 2600 U/min

Ladedruck . . . . . 1,30 ata.

Die Leistungsstufe „Start- und Notleistung“ darf nicht benutzt werden; um Überdrücken zu verhindern, ist diese Stufe blockiert.

Luftschaubenstellung kurz beobachten.

6. Aus dem Start heraus auf etwa 250 km/h aufholen lassen.

Dabei

7. Fahrwerk einziehen.

Sicherung des Fahrwerkschalters nach unten drücken, dann den mit „Flug“ bezeichneten roten Knopf drücken.

Sollte der Knopf nach dem Einfahren nicht zurückspringen, dann daran ziehen.

Rastet das Fahrwerk nicht richtig ein, Knopf nochmals drücken. Noteinfahren ist nicht möglich!

Stetige Anzeige der Fahrwerksstellung durch mechanischen Fahrwerksanzeiger.

8. Vierlampengerät beobachten:

Rot = vollständig eingezogen,

Grün = ausgefahren verriegelt.

Die Lichtzeichen lassen sich am Vierlampengerät ausschalten; beim Anstellen der Landeklappen leuchten sie von selbst wieder auf.

9. Signalhorn ertönt, wenn das Fahrwerk nicht mehr eingerastet ist und gleichzeitig die Landeklappen angestellt sind.

Das Horn ist nur bei Leerlauf gut zu hören.