

**Als Manuskript gedruckt!**

**Geheime Kommandosache!**

**Me 262 A-1**  
**Flugzeug-Handbuch**

**Teil 1**  
**Rumpfwerk**

Stand Januar 1944

© Luftfahrt Archiv Hafner, D-71638 Ludwigsburg

Diese Reproduktion basiert auf Originalunterlagen, die graphisch oder textlich ergänzt oder verfeinert wurden. Text- und Bildgestaltung ist gesetzlich geschützt. Nachdruck, digitale Vervielfältigung oder Einstellung ins Internet, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung durch Luftfahrt-Archiv Hafner.

*This reproduction is based on original documents, which have been complemented and refined verbally or graphically. Wording and illustrations are protected by copyright. All rights reserved. Paper-copying, digital-copying and posing on third parties or publication via Internet, even extracts, requires a written consent by Luftfahrt-Archiv Hafner*

# Inhalt

	Seite
<b>I. Beschreibung</b>	<b>5</b>
<b>A. Rumpfaufteilung</b>	<b>5</b>
1. Rumpfspitze	5
2. Rumpfmittelteil	6
3. Rumpfundteil	7
4. Leitwerksträger	8
5. Rumpfeinrichtung	9
a. Führerraum	9
b. Windschutzaufbau	11
c. Sitz	11
d. Panzerung	12
<b>II. Ab- und Anbauanleitung</b>	<b>13</b>
<b>A. Allgemeines</b>	<b>13</b>
1. Anheben und Aufbocken des Rumpfes	13
2. Anheben der Rumpfspitze	13
<b>B. Rumpf</b>	<b>15</b>
1. Rumpfspitze und Rumpfteil	15
2. Rumpfhinterteil-Leitwerksträger	15
<b>C. Rumpfeinrichtung</b>	<b>15</b>
1. Windschutzaufbau	15
2. Führerraumwanne	16
3. Führersitz	16
4. Gerätetafeln und Gerätebänke	16
5. Bugradklappe	16

# Abbildungen

	Seite
Abb. 1: Rumpfaufteilung . . . . .	5
Abb. 2: Rumpfspitze . . . . .	6
Abb. 3: Rumpfmittelteil . . . . .	7
Abb. 4: Rumpfundteil . . . . .	8
Abb. 5: Leitwerksträger . . . . .	9
Abb. 6: Führerraum . . . . .	10
Abb. 7: Windschutzaufbau . . . . .	11
Abb. 8: Sitz . . . . .	12
Abb. 9: Panzerung . . . . .	12
Abb. 10: Der aufgebockte Rumpf . . . . .	14
Abb. 11: Anheben der Rumpfspitze . . . . .	14
Abb. 12: Ausbau des Führersitzes . . . . .	17
Abb. 13: Rumpftrennstellen . . . . .	Anlage 1
Abb. 14: Windschutzaufbau, Verriegelung der Einstiegklappe, Abwurfvorrichtung . . . . .	Anlage 2
Abb. 15: Anordnung der Deckel und Klappen im Rumpf . . . . .	Anlage 3

# I. Beschreibung

Der dreiteilige, in Schalenbauweise mit glatter Oberfläche in Ganzmetall ausgeführte Rumpf hat einen annähernd dreieckigen Querschnitt mit großen Rundungen und besteht aus der Rumpfspitze, dem Rumpfmittelteil, dem Rumpfende und dem Leitwerksträger. Die Rumpfspitze, die durch vier Hauptanschlußstellen mit dem Rumpfmittelteil verbunden ist, stellt ein auswechselbares Bauteil dar. Rumpfmittel- und -endteil werden aus Fertigungsgründen in zwei Bauabschnitten hergestellt, gelten aber lieferungsmäßig als ein Bauteil. An das Rumpfendteil ist der Leitwerksträger, der in die Seitenflosse übergeht, angeschlossen. Das Rumpfmittelteil und das Rumpfende bestehen aus je zwei Halbschalen. Die Halbschalen setzen sich aus Halbschüssen zusammen; es liegt abwechselnd ein glatter Halbschuß zwischen zwei mit beiderseitig angebördelten Spanten versehenen Halbschüssen. Zur Versteifung dienen außer den angebördelten Spanten zusätzlich eingenietete Längsprofile, die durch Durchbrüche der Spanten geschoben sind. Zur Erreichung einer glatten Rumpfoberfläche ist Versenkknietung angewendet.

## A. Rumpfaufteilung

Die räumliche Aufteilung des Rumpfes zeigt Abb. 1.

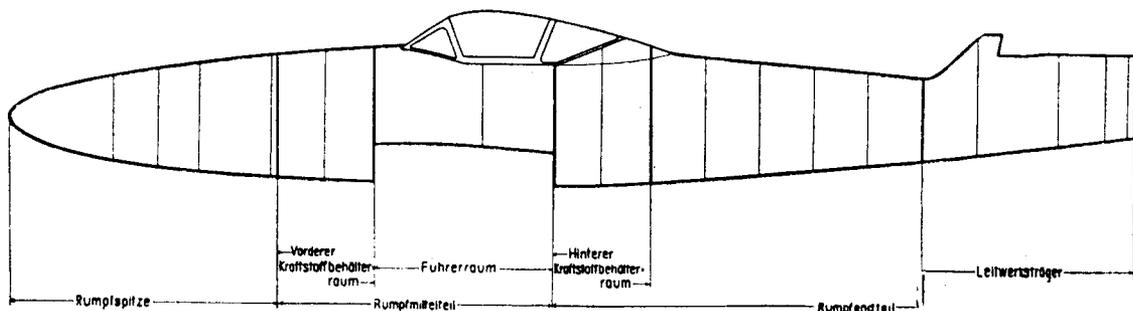


Abb. 1: Rumpfaufteilung

### 1. Rumpfspitze

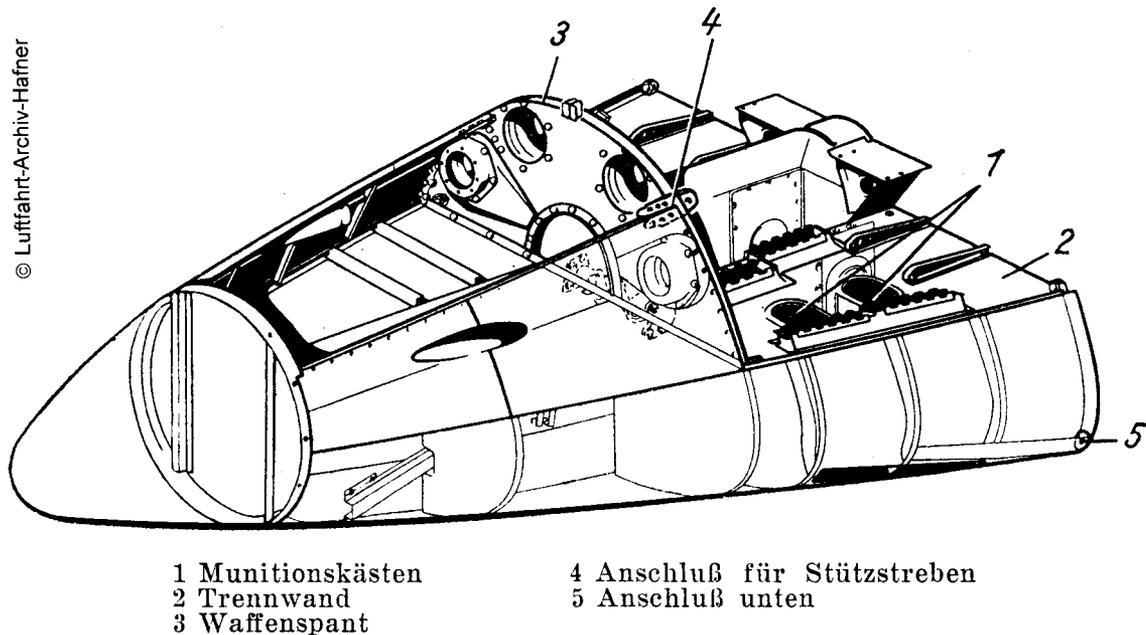
Die Rumpfspitze (Abb. 2) ist als selbständiges Bauteil ausgebildet und dient als Waffen- und Munitionsträger. Über die ganze Länge des unteren Teiles der Rumpfspitze erstreckt sich in der Mitte der Schacht für das einziehbare Bugfahrwerk, das durch die Bugradklappe nach außen hin abgeschlossen ist. Zu beiden Seiten des Bugradschachtes werden durch Querwände die Munitionskästen (Abb. 2/1) abgegrenzt. Den oberen Abschluß des Fahrwerksschachtes und der Munitionskästen bildet eine waagerechte Trennwand (Abb. 2/2), auf der in der oberen Hälfte der Rumpfspitze die Schußwaffen gelagert sind. Die Schußwaffen führen durch den Waffenspant (Abb. 2/3). Der Waffenspant hat Anschlußbeschläge (Abb. 2/4) für zwei Zugstreben, welche die Rumpfspitze gegen das Rumpfmittelteil abstützen. Im

unteren Teil sind beide Rumpfteile durch Bolzen miteinander verbunden (Abb. 2/5).

Zum Ein- und Ausbau der Waffen sowie zur Bedienung der Munitionskästen ist zwischen dem Waffenspant und dem Vorderspant des Rumpfmittelteils eine zweiteilige, mit Schnellverschlüssen versehene und in der Mitte aufklappbare Haube angeordnet. Vor dieser Haube befindet sich ein abnehmbare Deckel, der in seiner Längsrichtung durch den Waffenspant einerseits und durch den ersten Spant der Rumpfspitze andererseits begrenzt wird (s. Abb. 15).

Im Deckel sowie in der Beplankung unterhalb des Deckels sind zu jeder Seite die Öffnungen für die Schußkanäle angebracht. Neben den Munitionskästen laufen die Schächte für die Abführung der Leergurte und Leerröhren, welche durch je zwei Ausschnitte in der unteren Hälfte der Beplankung ins Freie führen.

Innerhalb des Bugradschachtes ist an jeder Längsseite ein abschraubbarer Deckel zur Wartung der Preßluftflaschen für die Bewaffnung angebracht (Abb. 15).



**Abb. 2: Rumpfspitze**

## 2. Rumpfmittelteil

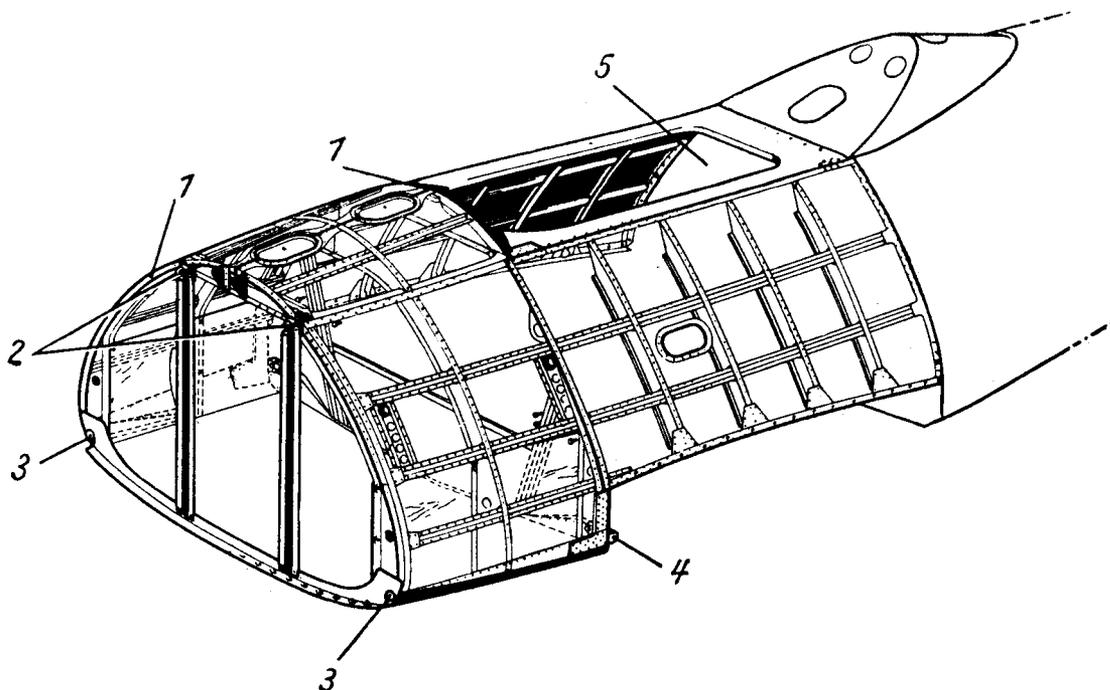
Das Rumpfmittelteil (Abb. 3), das die Wanne (Führerraum, Abb. 6/1; s. 5a) enthält, ist aus zwei Halbschalen zusammengebaut, die oben und unten über ein Profil zusammengenietet sind. Eine Ausparung unter dem Führerraum dient zur Aufnahme des Flügels.

Der vordere Spant ist als Schottspant (Abb. 3/1) ausgebildet. Die beiden Anschlußwinkel (Abb. 3/2) für die Zugstreben und die Anschlußstellen (Abb. 3/3) zur Rumpfspitze im unteren Rumpfteile sind am Schottspant angebracht. An dem zweiten Schottspant befinden sich zwei Anschlüsse für den Flügel. Zwischen beiden Schottspanten ist die Öffnung für einen Kraftstoffbehälter angeordnet. Der Abschluß nach unten erfolgt durch einen Deckel, der einen leichten Ein- und Ausbau des Behälters gewährleistet. Das Innere des Behälterraumes ist im unteren Teil mit Sperrholzplatten verkleidet. Die obere

Verkleidung ist mit dem Kraftstoffbehälter verschraubt (s. Teil 7 „Triebwerkbedien- und -versorgungsanlage“).

Der Rumpfspant im Bereich des Kraftstoffbehälters ist verstärkt, um die Stabilität des Rumpfes zu erhöhen.

Auf der Rumpfdecke sind zwei Handlochdeckel angeordnet, unter denen die Kraftstoff-Außenbordanschlüsse sitzen. In der linken Rumpfseitenwand sitzt vorne ein Handlochdeckel über den Einfüllverschraubungen für Preßluft und Drucköl. An der rechten Seite befindet sich ein Deckel für den Elt-Außenbordanschluß.



- |   |  |
|---|--|
| 1 Schottspanten                               | 4 Flügelanschluß vorne                   |
| 2 Anschluß für Stützstreben<br>an Rumpfspitze | 5 Einbauöffnung für Führerraum-<br>wanne |
| 3 Anschluß unten an Rumpfspitze               |  |

**Abb. 3: Rumpfmittelteil**

### 3. Rumpfendteil

Das Rumpfendteil (Abb. 4) ist aus zwei Halbschalen zusammengesetzt, die oben und unten über ein Profil zusammengesetzt sind.

Der fünfte und der siebente Spant im Rumpfende sind als Schottspanten (Abb. 4/1) ausgebildet, zwischen denen der zweite Kraftstoffbehälter eingebaut ist.

Die Behälteröffnung wird an der Rumpfunterseite durch einen abschraubbaren Deckel abgeschlossen.

Das Innere des Behälterraumes ist im unteren Teil mit Sperrholzplatten verkleidet. Die obere Verkleidung ist dagegen mit dem Kraftstoffbehälter fest verschraubt (s. Teil 7 „Triebwerkbedien- und -versorgungsanlage“).

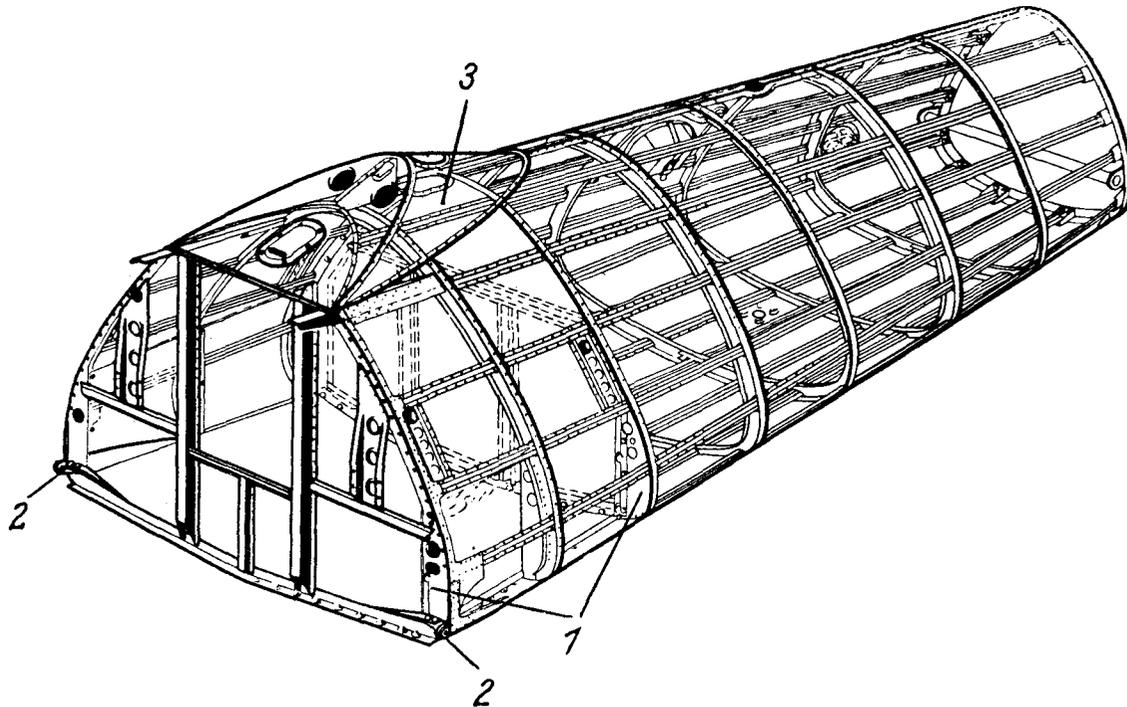
Der Spant zwischen den Schottwänden ist zur Erhöhung der Rumpffestigkeit stärker ausgeführt.

Am vorderen Schottspant sind die hinteren Flügelanschlüsse angebracht (Abb. 4/2).

Hinter dem rückwärtigen Hauptbehälter ist der Einbau eines weiteren zusätzlichen Kraftstoffbehälters vorgesehen.

Auf der Rumpfoberfläche ist der hintere Abschluß des Windschutzaufbaues, die Windabflußhaube (Abb. 4/3) aufgenietet.

Auf der Rumpfdecke sitzen zwei Handlochdeckel über den Kraftstoff-Außenbordanschlüssen und auf der rechten Seite ein Mannloch, das zur Überprüfung der Rumpfeinbauten dient. Das Mannloch ist durch einen Deckel mit Schnellverschlüssen abgedeckt. Ein weiterer Deckel auf der rechten Seite ist über dem Außenbordanschluß für Sauerstoff angebracht (s. Abb. 15, Anlage 3).



1 Schottspanten

2 Flügelanschluß hinten

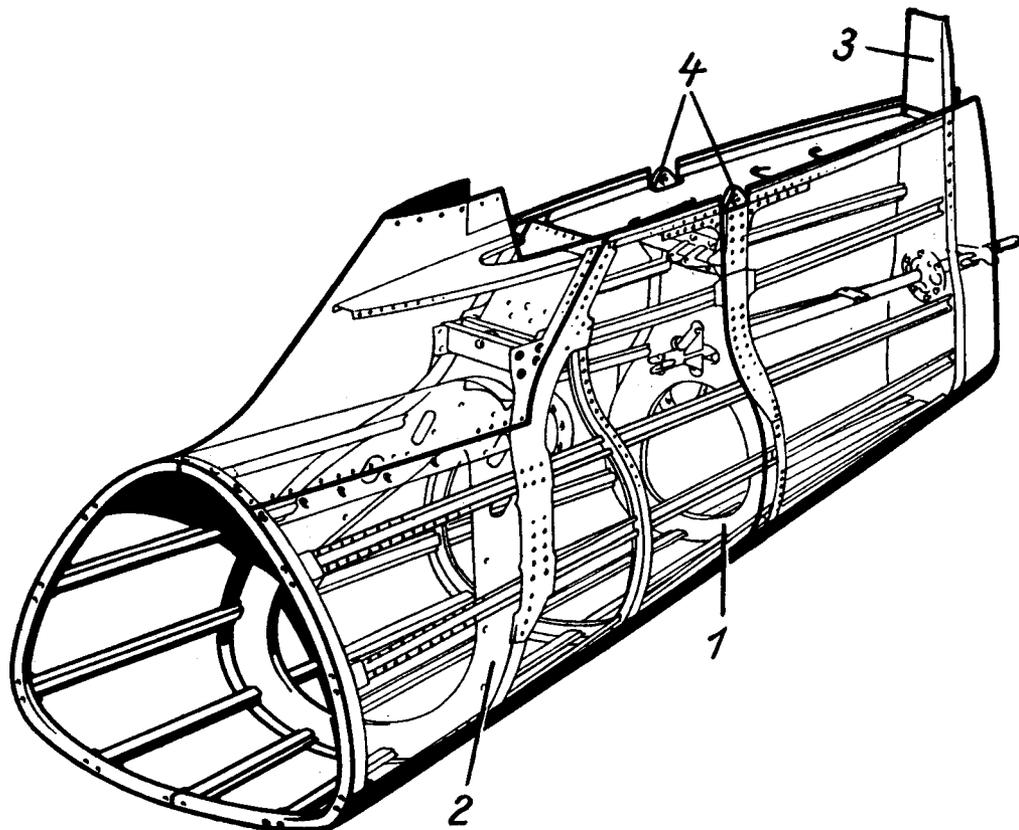
3 Windabflußhaube

**Abb. 4: Rumpfenteil**

#### **4. Leitwerksträger**

Das Rumpfende wird im Leitwerksträger (Abb. 5) durch einen Vollspant abgeschlossen. Im Leitwerksträger sind der Anschlußspant mit der Lagerung für das Höhenleitwerk und der Schrägspant, mit dem die Seitenflosse verbunden ist, eingebaut. Beide Spanten sind zur Erhöhung der Festigkeit zusätzlich durch Laschen mit der Außenhaut vernietet. Der Leitwerksträger bildet gleichzeitig den Übergang für das Seitenleitwerk.

Durch zwei runde Schraubdeckel an der rechten Seite sind die Leitwerkeinbauten zugänglich gemacht (s. Abb. 15 Anlage 3).



1 Anschlußspant für Höhenleitwerk  
 2 Schrägspant, Anschluß für Seitenleitwerk vorn

3 Anschluß für Seitenleitwerk hinten  
 4 Lagerung für Höhenleitwerk

**Abb. 5: Leitwerksträger**

## 5. Rumpfeinrichtung

### a. Führerraum

Da der Führerraum für die Verwendung als Druckkabine vorgesehen ist, hat er die Form einer Wanne (Abb. 6/1) erhalten, die als fertig ausgerüstetes Bauteil in das Rumpfmittelteil eingesetzt ist. Sämtliche Durchführungen für Bediengestänge, Steuerungsteile und Rohrleitungen sowie die Wanne selbst sind druckdicht ausgeführt.

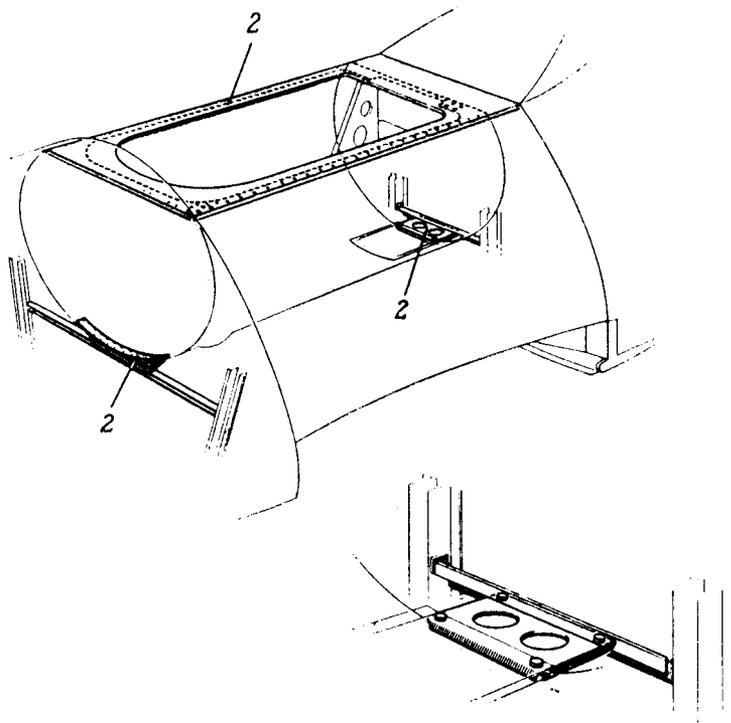
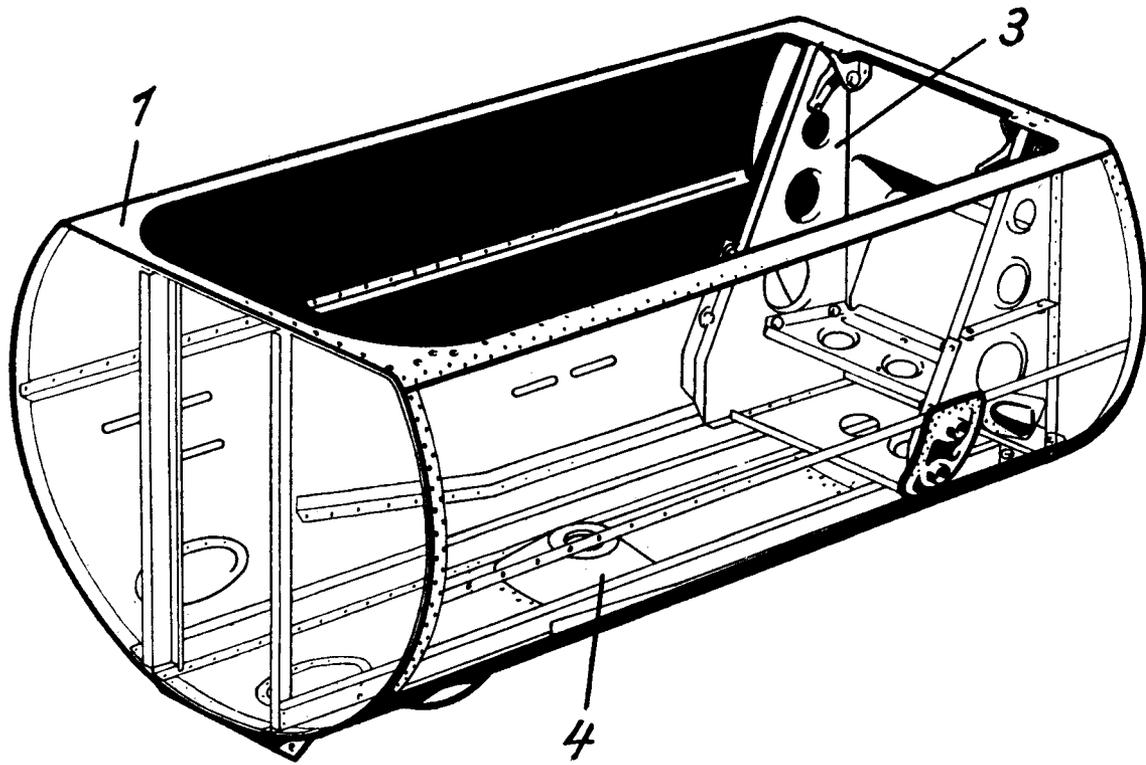
Die Befestigungsteile der Wanne mit dem Rumpf sind Winkel und Anschlußbleche am Wannensboden sowie Bolzen und Senkschrauben am Rumpfgurt (Abb. 6/2).

Innerhalb der Wanne sind Winkel angebracht, die zur Befestigung der Einbauten dienen.

Im Rückteil lagert der Sitz. Hinter dem Sitz sind Halterungen für den Sammler angebracht. Zur Unterbringung des Sammlers hat die Wannentrückwand eine leichte Ausbuchtung erhalten.

Der Steuerknüppel wird in der Wannenn mitte durch einen Topf (Abb. 6/4), in dem sich die Lagerung befindet, geführt.

Vor dem Führersitz sind die Halterungen für das Gerätebrett und seitwärts die Einbauten für die Gerätebänke angebracht.

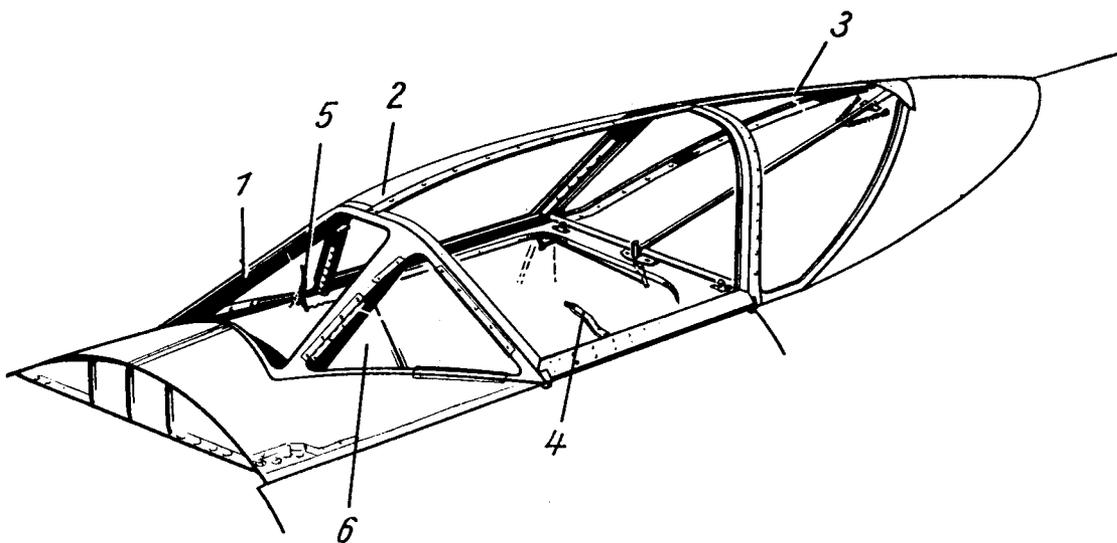


- |                   |                |
|-------------------|----------------|
| 1 Wanne           | 3 Sitzlagerung |
| 2 Anschlußstellen | 4 Topf         |

**Abb. 6: Führerraum**

## b. Windschutzaufbau

Nach oben ist der Führerraum durch den dreiteiligen Windschutzaufbau (Abb. 7), bestehend aus Vorder- (Abb. 7/1), Mittel- (Abb. 7/2) und Rückteil (Abb. 7/3) abgeschlossen. Das Vorderteil ist durch Schrauben mit der Rumpfdecke druckdicht verbunden, während Mittel- und Rückteil abwerfbar sind. Der tragende Verband dieser Teile besteht aus geschweißten Rohrgerüsten. Als Verglasung ist Plexiglas verwendet. Das Vorderteil hat ebene Stirn- und Seitenscheiben. Die Frontscheibe ist eine um  $35^\circ$  geneigte Panzerglasscheibe. In der linken Seitenscheibe des Vorderteiles befindet sich eine als Schlechtwetterfenster dienende Klappe. Die Seitenscheiben des Mittel- und Rückteils sind nach oben hin stark gewölbt. In der linken Seitenscheibe des Vorderteiles befindet sich eine als Schlechtwetterfenster dienende Klappe. Die Seitenscheiben des Mittel- und Rückteils sind nach oben hin stark gewölbt.



- |              |                         |
|--------------|-------------------------|
| 1 Vorderteil | 4 Klappenhebel          |
| 2 Mittelteil | 5 Notwurfhebel          |
| 3 Rückteil   | 6 Schlechtwetterfenster |

**Abb. 7: Windschutzaufbau**

Das klappbare Mittelteil dient als Einsteigklappe. Es ist nach rechts klappbar und wird durch ein Fangseil gehalten. Das Öffnen und Schließen erfolgt mit einem Hebel auf der linken Seite. Beim Notausstieg wird das Mittel- und Rückteil abgeworfen. Die Auslösung erfolgt durch einen an der rechten Seite des Rumpfobergurtes angebrachten Notwurfhandhebel.

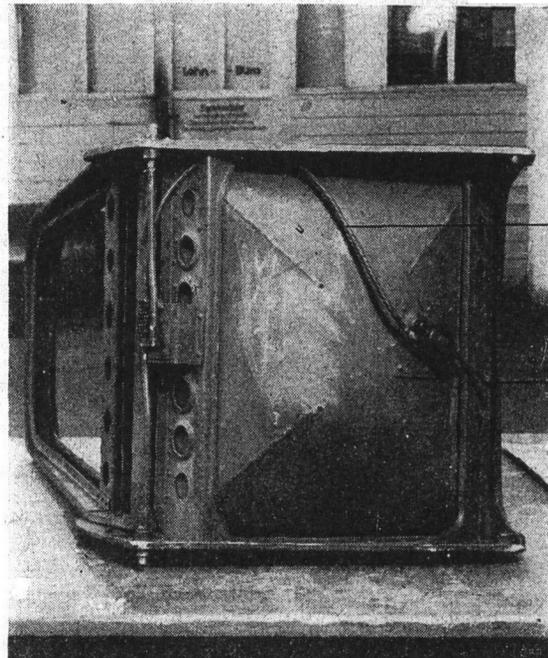
Die Betätigung des Hebels bewirkt, daß der an dem Rückteil angeordnete Sicherungszapfen aus seiner Arretierung befreit und das Rückteil mittels zwei in Spannung gehaltener Zugfedern nach hinten abgehoben wird. Gleichzeitig kommt dadurch das Mittelteil frei. Beide Teile werden dann durch den Fahrtwind weggerissen.

## c. Sitz

Als Flugzeugführersitz (Abb. 8) ist der ungepanzerte Einheitssitz an der Rückwand der Führerraumwanne angeordnet. Er ist in seiner Hochlage (am Boden) verstellbar.



- 1 Sitzwanne
- 2 Rückenpolster
- 3 Haltestifte

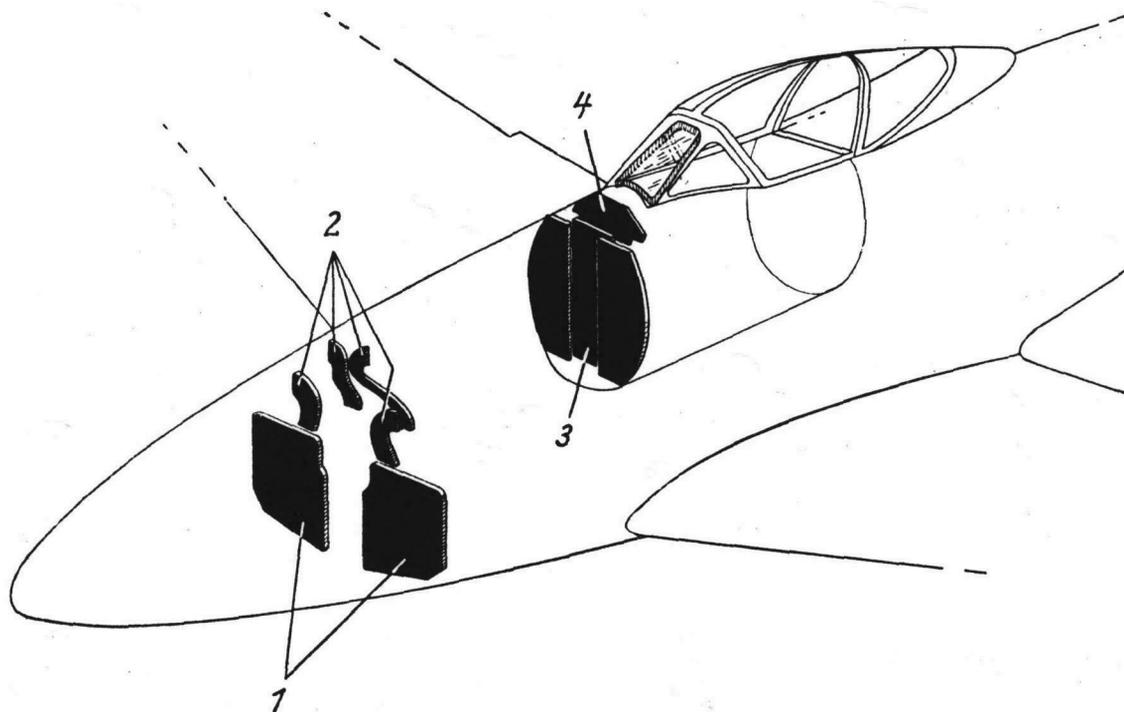


- 4 Bowdenzug
- 5 Hebel

**Abb. 8: Sitz**

**d. Panzerung**

Zum Schutze des Fugzeugführers, der Munition und wichtiger Geräte sind im Rumpf Panzerplatten eingebaut (s. Abb. 9).



- 1 Panzerplatten in der Rumpfspitze
- 2 Panzerung an der Gurtzuführung

- 3 Panzerung in der Rumpfwanne
- 4 Panzerung in der Rumpfdecke

**Abb. 9: Panzerung**

## **II. Ab- und Anbauanleitung**

### **A. Allgemeines**

Nachstehend ist nur der Ausbau beschrieben. Der Ein- bzw. Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Punkte, welche beim Einbau besonders beachtet werden müssen, sind in den einzelnen Abschnitten beschrieben.

#### **1. Anheben und Aufbocken des Rumpfes**

Zum Anheben des Rumpfes (Abb. 10) ist ein Kran (Abb. 10/1) mit Heißstropp (Abb. 10/2), einer Traverse (Abb. 10/3) und einem Aufhängegurt (Abb. 10/4) erforderlich. Die Traverse wird in den Kran gehängt. Zuvor ist die aufklappbare Haube an der Rumpfspitze abzunehmen. Der Heißstropp ist am Rumpfspitzenanschluß des vorderen Schottspants einzuhängen. Der Aufhängegurt wird um das Rumpfhinterteil gelegt.

Die Aufbockung erfolgt wie aus Abb. 10 ersichtlich. Der Rumpf ist am Tragflächenausschnitt auf einen Querbalken (Abb. 10/5), welcher auf zwei Spindelböcken (Abb. 10/6) aufliegt, abzusetzen.

Unter den Spant vor der Trennstelle am Leitwerksträger ist ein Spindelbock (Abb. 10/6), der eine dem Rumpf angepaßte und mit Filz ausgelegte Vorrichtung trägt, zu setzen.

Das Aufsetzen des Rumpfes auf das Tragflächenmittelteil ist im Teil 0 „Allgemeine Angaben“, Beiheft 1 beschrieben. Anheben des Leitwerks siehe Teil 3 „Leitwerk“.

#### **2. Anheben der Rumpfspitze**

Das Anheben der Rumpfspitze ist aus Abb. 11 ersichtlich. Zum Anheben der Rumpfspitze ohne Waffen ist der Heißstropp (Abb. 11/1) in eine Öse am Waffenspant (Abb. 11/2) einzuhängen.

Zum Anheben der Rumpfspitze mit Waffen sind drei Heißstroppes erforderlich. Der eine davon wird in die Öse am Waffenspant (Abb. 11/2), die anderen beiden je an einer der beiden Rumpfspitzenanschlußstellen (Abb. 11/3) eingehängt. Die Rumpfspitze ist vorsichtig auf eine weiche Unterlage abzusetzen.

z. Z. in Arbeit

- |              |                |
|--------------|----------------|
| 1 Kran       | 4 Aufhängegurt |
| 2 Heißstropp | 5 Querbalken   |
| 3 Traverse   | 6 Spindelböcke |

**Abb. 10: Der aufgebockte Rumpf**

z. Z. in Arbeit

- |              |       |                        |
|--------------|-------|------------------------|
| 1 Heißstropp | 2 Öse | 3 Rumpfspitzenanschluß |
|--------------|-------|------------------------|

**Abb. 11: Anheben der Rumpfspitze**

## **B. Rumpf**

### **1. Rumpfspitze und Rumpfteil**

Die Trennstelle von Rumpfspitze und Rumpfteil (Rumpfmittel- und -hinterteil s. Abb. 13) ist der Endspant der Rumpfspitze und der vordere Spant des Rumpfmittelteils.

Haube über der Waffenlagerung beiderseits hochklappen.

Elt-Leitungen trennen. Steckbolzen aus dem Haubenträger (Anschluß am Schottspant des Rumpfmittelteils) herausziehen und die ganze Haube nach rückwärts von dem Anschluß am Waffenspant wegziehen.

Zugstreben am Schottspant durch Entfernen der Bolzen lösen. Schrauben der Zugstreben am Waffenspant lockern.

Verbindungsbolzen am Rumpfunterteil lösen. Die Rumpfspitze ist vom Rumpfteil getrennt.

### **2. Rumpfhinterteil-Leitwerksträger**

Steuerstangen und Elt-Leitungen trennen.

Die Trennstellen zwischen Leitwerksträger und Rumpfhinterteil befinden sich im Rumpffinnern.

## **C. Rumpfeinrichtung**

### **1. Windschutzaufbau**

Das Windschutzaufbau-Mittel- und -Rückteil ist austauschbar. Das Vorderteil kann wegen des später druckdicht ausgeführten Führerraumes nur auf der Werft oder im Flugzeugwerk abgebaut werden.

Der Abbau des Windschutzaufbau-Mittel- und -Rückteils (s. Abb. 14/1 und 14/2 Anlage 2) erfolgt durch Lösen des Rückteils.

Ein Mann steigt in den Führerraum und schließt das Mittelteil. Er zieht den Notwurfhandhebel (Abb. 14/3) am rechten Rumpfobergurt nach hinten, wodurch der Sicherungszapfen (Abb. 14/4) im Rückteil mittels eines Hebels nach oben gedrückt wird. Die beiden unter Spannung stehenden Zugfedern (Abb. 14/5) ziehen das Rückteil nach hinten. Ein Mann faßt jetzt das Rückteil von außen, hebt es an, um die Zugfedern aus den Haken vom Rumpf zu lösen. Das Rückteil ist frei und kann abgenommen werden.

Das Mittelteil, das gleichzeitig mit der Entfernung des Rückteils freigeworden ist, wird von zwei Mann vorsichtig aus dem Vorderteil herausgezogen.

Mittel- und Endteil werden wie folgt eingebaut:

Handhebel-Abwurfvorrichtung ganz nach vorn legen.

Zuerst wird das Mittelteil aufgesetzt. Der feste Zapfen (Abb. 14/6) auf der rechten Seite wird in die Lagerung des Vorderteils eingeführt. Dann die beiden Zugfedern des Rückteils auf der Windabflußhaube einhaken. Zwei Mann ziehen das Rückteil nach vorn, indem sie die beiden Zapfen (Abb. 14/7) durch die Halterungen (Abb. 14/8) schieben und den Sicherungszapfen in die Führung auf der Rumpfoberseite bringen. Dabei muß beachtet werden, daß gleichzeitig der feste Zapfen (Abb. 14/9) des Mittelteils sich in die Führung am Rückteil und die Halterung (Abb. 14/10) am Ende des Rückteils auf der Windabflußhaube einschieben.

Mittelteil und Endteil müssen mit dem Vorderteil und mit dem Rumpf glatt und dicht abschließen.

## **2. Führerraumwanne**

Da die Führerraumwanne später drückdicht ausgeführt wird, kann der Ausbau nur auf der Werft oder im Flugzeugwerk vorgenommen werden.

## **3. Führersitz**

Der Führersitz ist wie folgt auszubauen (s. Abb. 12):

Bolzen aus den Lenkern entfernen. Höhenverstellung unter dem Sitz ausrasten. Sitz nach oben aus den Führungsschienen herausnehmen.

Beim Einbau des Führersitzes ist darauf zu achten, daß die Sperrstifte in die Führungsschienen eingreifen.

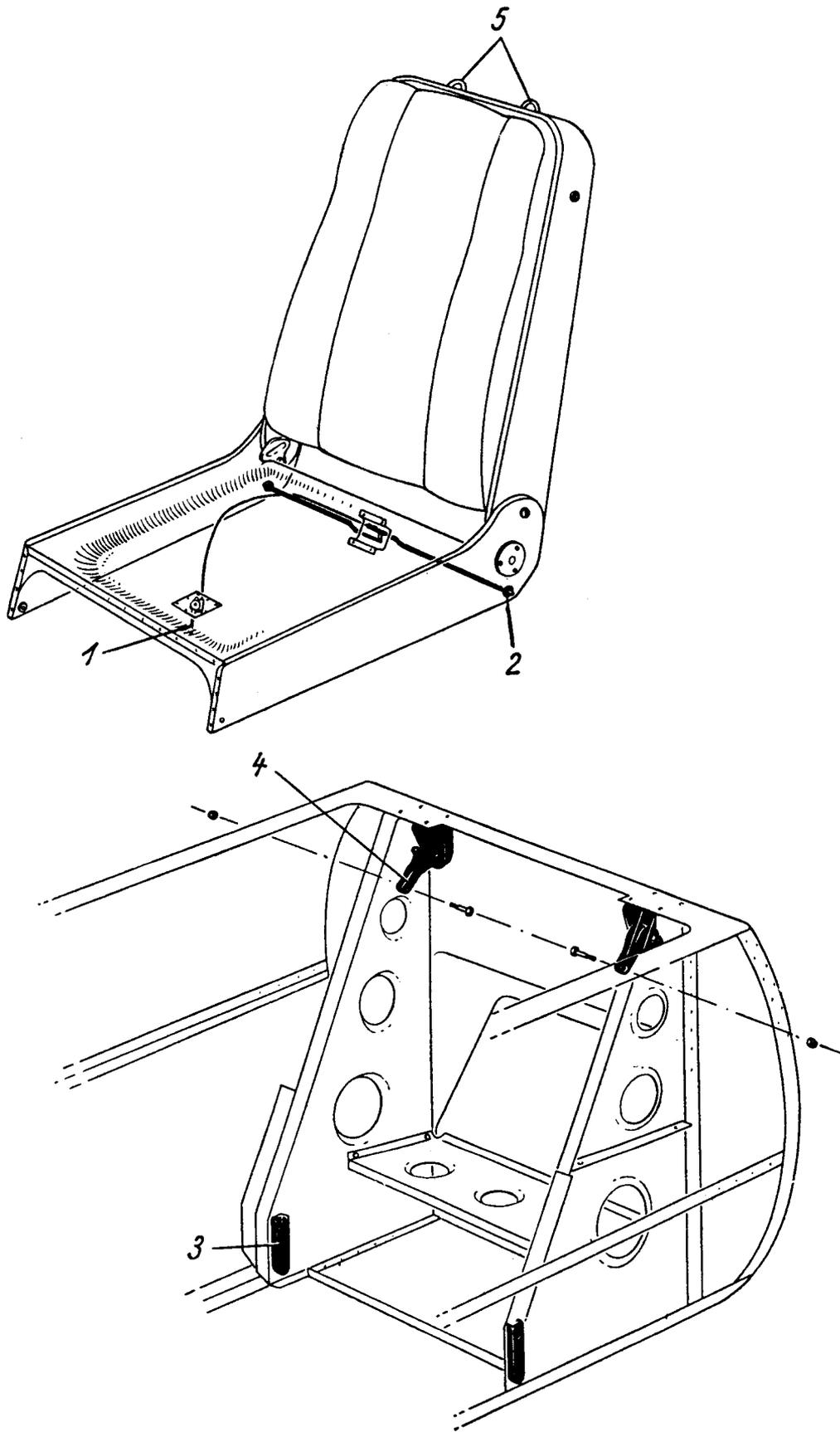
## **4. Gerätetafeln und Gerätebänke**

Aus- und Einbau der Gerätetafeln und Gerätebänke s. Teil 9 A „Allgemeine Ausrüstung“.

## **5. Bugradklappe**

Der Abbau der Bugradklappe ist wie folgt vorzunehmen:

Der Splintbolzen am Klappenantrieb ist zu lösen. Lagerbügel an der Klappe durch Entfernen der Schrauben lösen. Die Klappe kann abgenommen werden.



1 Hebel zum Ausrasten  
 2 Sperrstift  
 3 Führungsschienen

4 Lenker  
 5 Ösen für Rückengurt

**Abb. 12: Ausbau des Führersitzes**

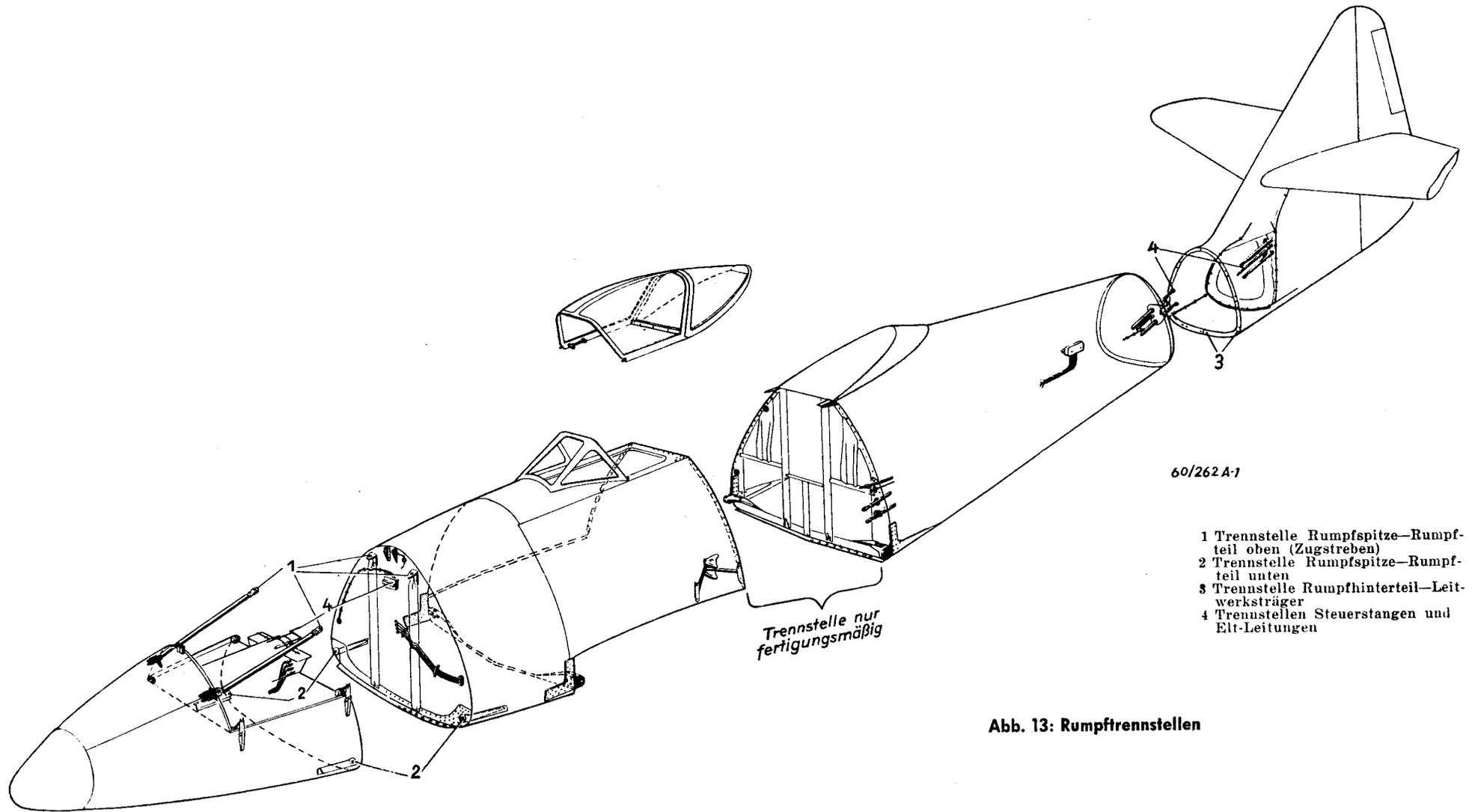
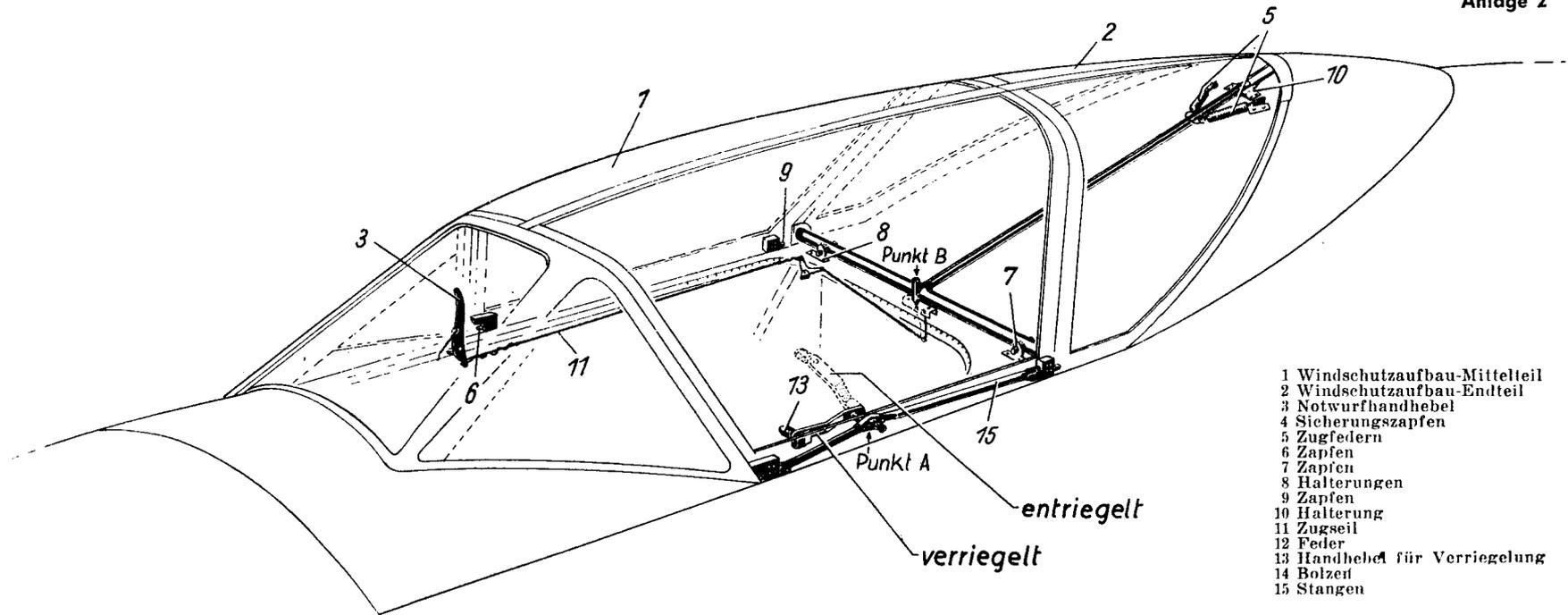
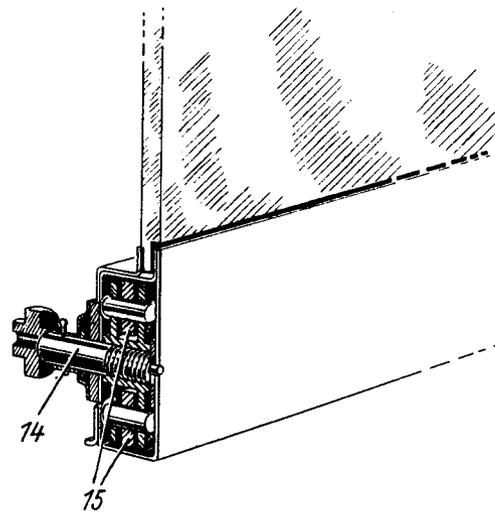


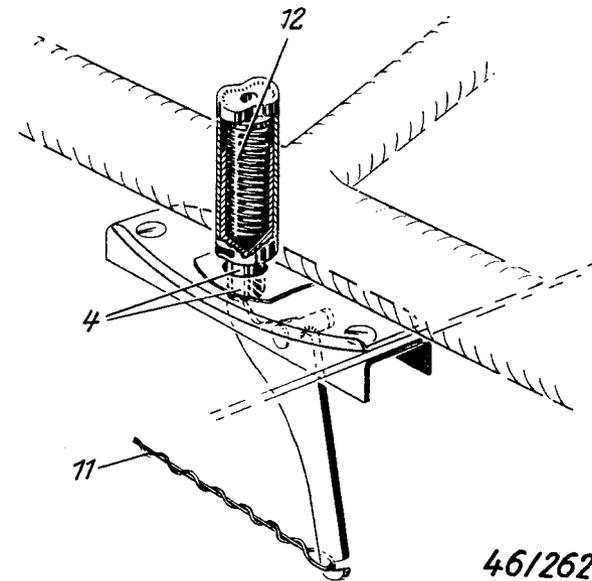
Abb. 13: Rumpftrennstellen



- 1 Windschutzaufbau-Mittelteil
- 2 Windschutzaufbau-Endteil
- 3 Notwurfhandhebel
- 4 Sicherungszapfen
- 5 Zugfedern
- 6 Zapfen
- 7 Zapfen
- 8 Halterungen
- 9 Zapfen
- 10 Halterung
- 11 Zugseil
- 12 Feder
- 13 Handhebel für Verriegelung
- 14 Bolzen
- 15 Stangen



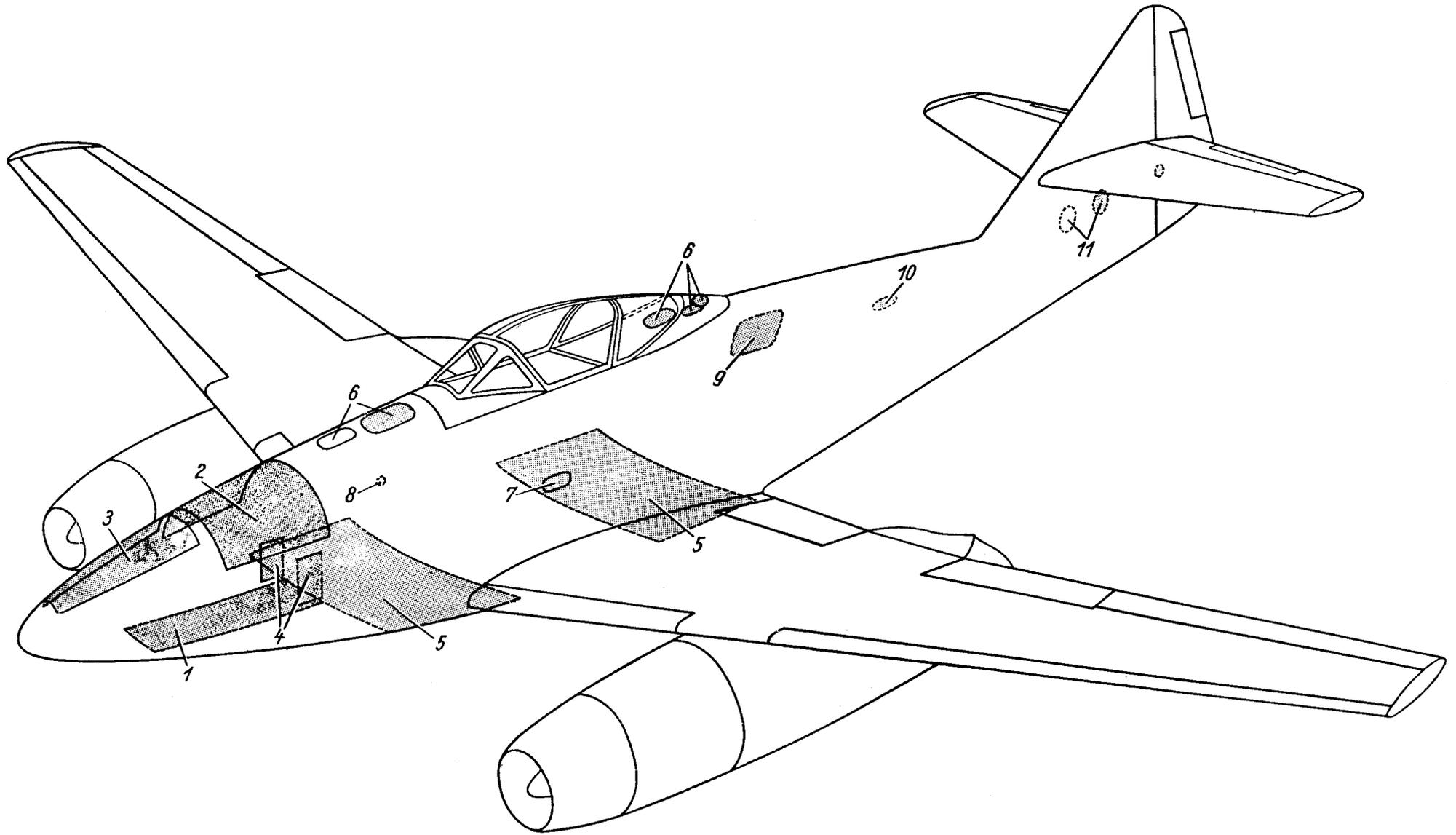
Schnitt Punkt A



Punkt B

46/262 A-1

Abb. 14: Windschutzaufbau, Verriegelung der Einstiegklappe, Abwurfvorrichtung



- 1 Bugradklappe
- 2 Aufklappbare Haube
- 3 Deckel auf der Rumpfspitze
- 4 Deckel im Bugradschacht

- 5 Kraftstoffbehälterraumdeckel  
vorn und hinten
- 6 Handlochdeckel über Kraftstoff-  
anschlüsse

- 7 Deckel unter Einfüllverschrau-  
bung für Preßluft und Drucköl
- 8 Klappe über Elt-Außenbord-  
anschluß

- 9 Mannlochdeckel
- 10 Deckel über Außenbordanschluß  
für Sauerstoff
- 11 Handlochdeckel im Leitwerks-  
träger

Abb. 15: Anordnung der Deckel und Klappen im Rumpf