



Focke-Wulf
Flugzeugbau
G.m.b.H.
Bremen

Flugbericht
Fw 190 A-5/U-11, 1303
Nr. 1

S.O. Archiv
Bad Eilsen

Blatt: 1 / 9.

Geheim!

- Verteiler:
- Herrn Prof. Tank
 - Herrn Kaether
 - Herrn Blaser
 - Herrn Dr. Cassens
 - Herrn Heitzelmann
 - Herrn Hartwig
 - Herrn Mathias
 - Herrn Wolff
 - Herrn Wallenhorst
 - Herrn Multhop

- 25 Ausfertigungen
1. Ausfertigung
Techn.-Außendienst:
- 1 x TAL
 - 1 x TAT
 - 2 x TAE
- Mustereprobung:
- 1 x Erprobungsleiter (H. Sander)
 - 1 x Versuchsabteilung (H. Jürgens)
 - 1 x Konstruktionsbüro (H. Malbom)
 - 2 x Flugabteilung (H. Mehlhorn)
- Entwurfsabteilung

1. Dies ist ein Staatsgeheimnis im Sinne des § 88 Z. 10 StGB.
2. Weitergabe nur erschlossen, bei Gefahr der Weitergabe als „Geheimnis“.
3. Ausfertigung unter Aufsicht der Versuchsabteilung unter geschütztem Verschluss.

Datum:	Flug-Nr.:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
23.7.	19	16.40	17.05	0.25	Mondry
13.8.	20	11.10	12.10	1.00	Märschel
13.8.	21	19.32	20.05	0.33	Märschel
14.8.	22	17.45	18.30	0.45	Märschel
15.8.	23	12.09	12.41	0.32	Bartsch
15.8.	24	14.55	15.14	0.19	Sander
19.8.	25	10.49	11.29	0.40	Gartzemeler

Zustand:

Motor BMW 801 D-2/304838
 Bewaffnung: 2 MG 17
 2 MG 151
 2 MK 103 ohne Munition.
 Langes Außenstaurohr
 Startgewicht: G = 4110 kg, S-Lage 0,66 m

Alt Documents Division 1-2
 Capt. Wright Field
 Microfilm No.
 R 28297 44

Programm:

1. Staudruckeichung über der Meßstrecke
2. Horizontalgeschwindigkeiten mit Kampfleistung
3. Kontrolle der Flugeigenschaften

Ergebnis:

1. Allgemein wird, durch Verlegung des langen Staurohres nach außen an den Randbogen, der Fahrtmesserfehler vergrößert und zwar in Richtung "zeigt zu viel". Bei Verkürzung des Rohres auf 500 mm Abstand zwischen Flügelnahe und hinterem statischen Schlitz wird dieser Fehler geringer und vor allen Dingen der Nachteil schwankender Fahrt- und Höhenanzeige des langen Staurohres beseitigt.
 Von dieser Stelle ist somit gegen die Einführung des verkürzten Außenstaurohres nichts einzuwenden.
2. Die mit Kampfleistung bis 7000 m Höhe ermittelten Horizontalgeschwindigkeiten sind unter Berücksichtigung der Staudruckeichung auf beiliegendem Kurvenblatt aufgetragen. Durch den MK 103-Einbau ist die U 11 gegenüber einer serienmäßigen A-5-Maschine um 35-42 km/h langsamer.

Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H. Nr. 26 a

Mappe
Nr.

Ausgegeben

FW 1195



3. Eine Verschlechterung der Flugeigenschaften durch die MK 103-Gondeln und die langen Läufe wurde nicht festgestellt.

Langenhagen, den 23.8.1943
Gh/Sp

Bearbeiter:

Garnert
(Garnert)

Flugabteilung ME:

Mehlhorn
(Mehlhorn)

ges. E-Leiter:

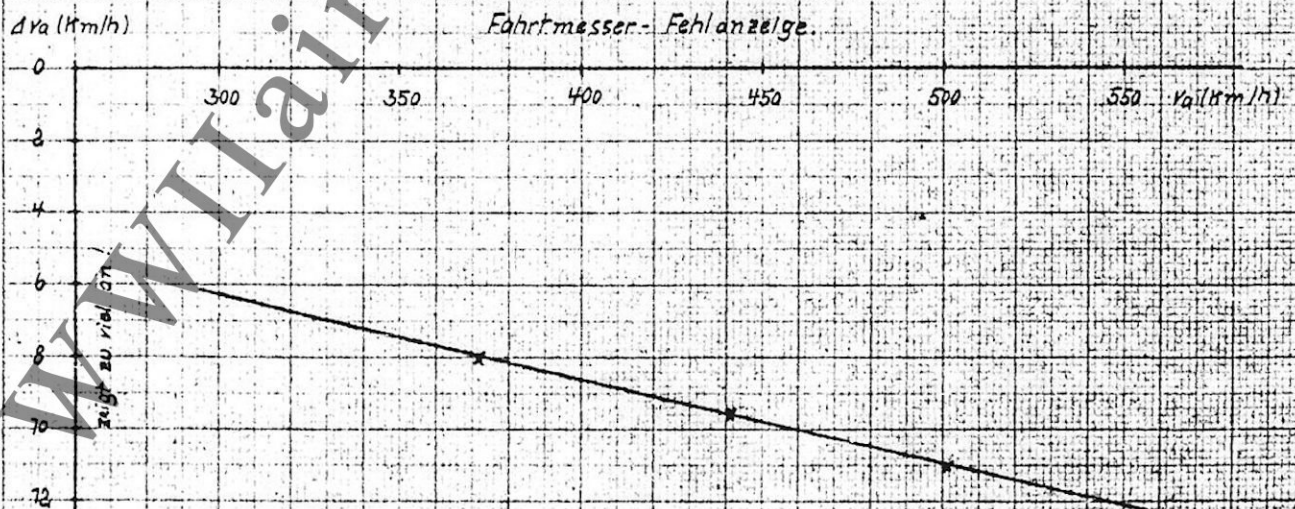
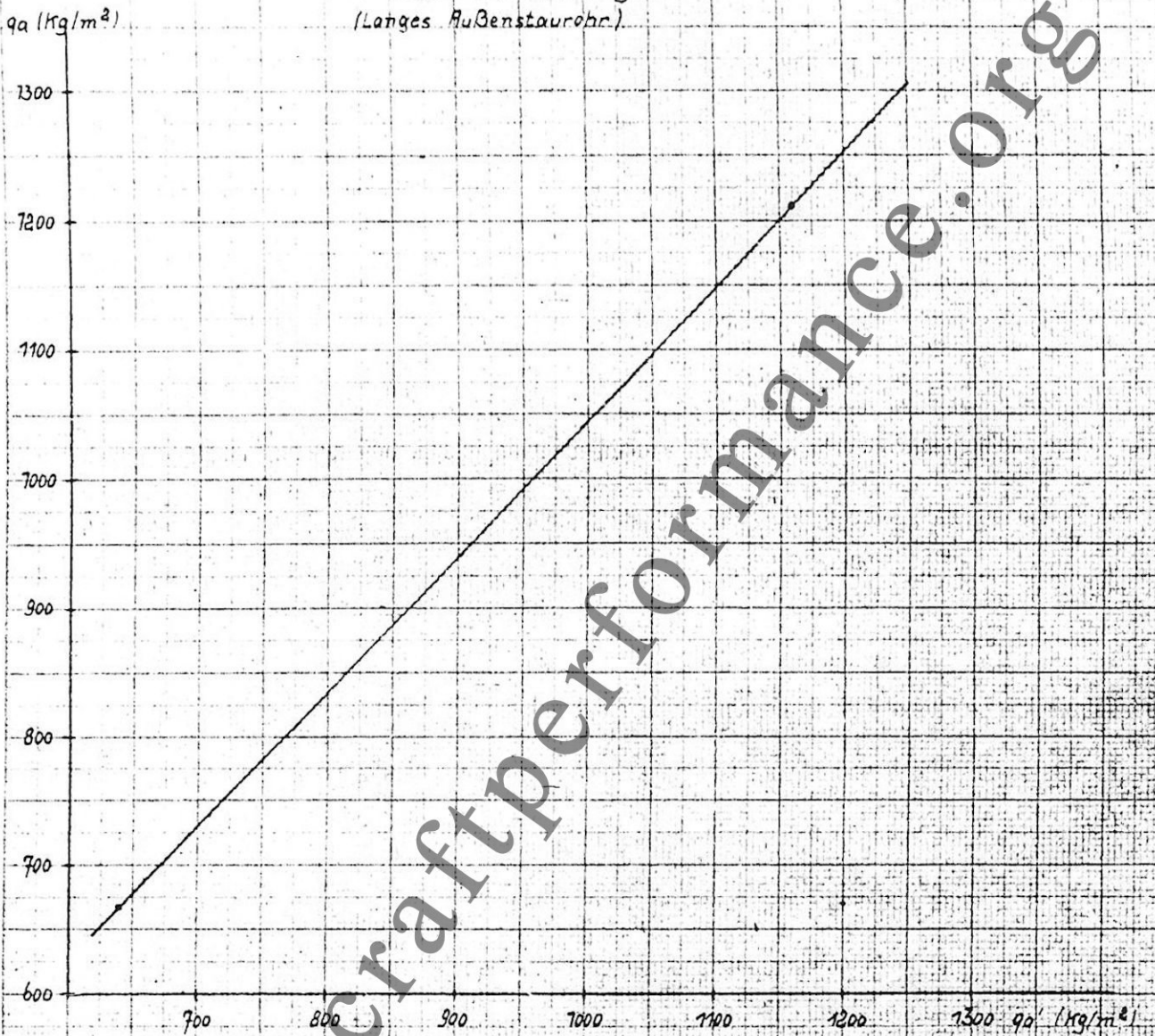
(Sander)

Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H. Nr. 26 a

WWIIaircraftperformance.org

FW 190 Werk-Nr: 1303.

Staudruck - Eichung.
(Langes Außenstaurohr.)



Zug zu viel an

Fahrtmesser - Fehlanzeige.

12.1.43

FW 190 Werk-Nr: 1303.

Geschwindigkeitsleistungen mit Kampleistung $n = 2400 \text{ U/min.}$
Bewaffnung: 2 MK 103, 2 MG 151, 2 MG 17. Langes Außenstaurohr.

H_2 (km)

8

7

6

5

4

3

2

1

0

10 11 12 13 p/c (atd)

500

550

600 vwc (km/h)

