

FW/FB Fw 190-160420 (1)



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

Flugbericht Fw 190/160420 A-5 G-3

Nr. 1

Blatt: 1

AR 2280 F 550
MICROFILM No.
A.M.G. V. ...

Verteiler:

- Herrn Prof. Tank
- Herrn Kaether
- Herrn Blagor
- Herrn Dr. Cassens
- Herrn Heintzelmann **(Geheim)**
- Herrn Hartwig
- Herrn Papst
- Herrn Mathias
- Herrn Wolff
- Herrn Multhop
- Herrn Lovich
- Herrn Grell
- Herrn Wallenhorst
- Herrn Zietz/Gottschalk
- Entwurfsabteilung

Techn. Aussendienst: S.O. Archiv
Bad Eilsen

2 x TAL Eilsen
1 x TAT " 16 Aufertigung
1 x TAE " 1 Aufertigung
1 x TKA " 1 Aufertigung
1 x TA Langenhagen

Mustererprobungs
Erprobungsleiter (H. Sander)
Versuchsabteilung (H. Dr. Melzer)
Konstruktionsbüro (H. Maibom)
Flugabteilung

Flug-Nr.:	Datum:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
4	20.10.43	16.10	17.12	1.02'	Oiw. Carl
5	2.11.43	15.41	16.18	37'	Mondry
6	5.11.43	12.27	12.56	29'	Bartsch
7	6.11.43	14.32	15.31	59'	Sander
8	9.11.43	13.04	14.41	1.37'	Sander
9	9.11.43	15.12	15.25	13'	Kampmeier
10	9.11.43	16.32	16.55	23'	Kampmeier

18. NOV. 1944
Sekretariat

Zustand: Motor BMW 801 D-2/309882
A-5/ G-3-Serienmaschine mit Fw-Trägern.
ETC 501 unter dem Rumpf.
Feste Radklappen.
Bewaffnung: 2 MG 151 ohne Munition.
B 1-Zusatzbehälter-Attrappen unter den Flächen.
(Fw-Träger abgebaut)

Programm:
1. Kontrolle der Flugeigenschaften mit den B 1- Zusatzbehälterattrappen.
2. Horizontalgeschwindigkeitsverlust durch die Behälterattrappen.

Ergebnis:
1. Durch den Anbau der kleinen Zusatzbehälter gewinnt die Maschine an Stabilität um die Hochachse, und zwar entsprechend der U 12 mit MG 151-Gondeln. Um die Längsachse treten bei höherer Flugeschwindigkeit (\sim ab $V_w = 650$ km/h) kleine Lastigkeitsänderungen auf, die jedoch das Querruder nicht beeinflussen (Der Steuerknüppel steht ruhig). Infolgedessen dürfte die Ursache in einer Störung der Auftriebsverteilung am Flügel ausserhalb des Querruderbereichs zu suchen sein. Beim Auftreten dieser Erscheinung ist der Knüppel zweckmässigerweise loszulassen bzw. locker in der Hand zu halten, damit nicht durch Masseinflüsse Querruderausschläge und als Folge vergrösserte Unruhen des Flugzeuges um die Längsachse ausgelöst werden. Bei Geschwindigkeit bis zu $V_a = 750$ km/h kann diese Schüttelerscheinung in Kauf genommen werden.
2. Wie aus dem Vergleich der im Kurvenblatt dargestellten Geschwindigkeitsverläufe mit bzw. ohne Zusatzbehälter hervorgeht, be-

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

Gt/Schw.

Mappe Nr.

Ausgegeben

2



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

Flugbericht Fw 190/160420 A-5 G-3
Nr. 1

Blatt: 2

trägt der Verlust an Horizontalgeschwindigkeit bei Kampfleistung 35 ./. 37 km/h. Eine Staudrückeichung würde nicht erfolgen. Der Fahrtmesserfehler dürfte jedoch nicht gross sein, da die ohne Behälter ermittelten Geschwindigkeiten den Serienwerten entsprechen.

Langenhagen, den 12.11.1943;

Bearbeiter:

Garnert
(Garnert)

F-Leiter:

Sander
(Sander)

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

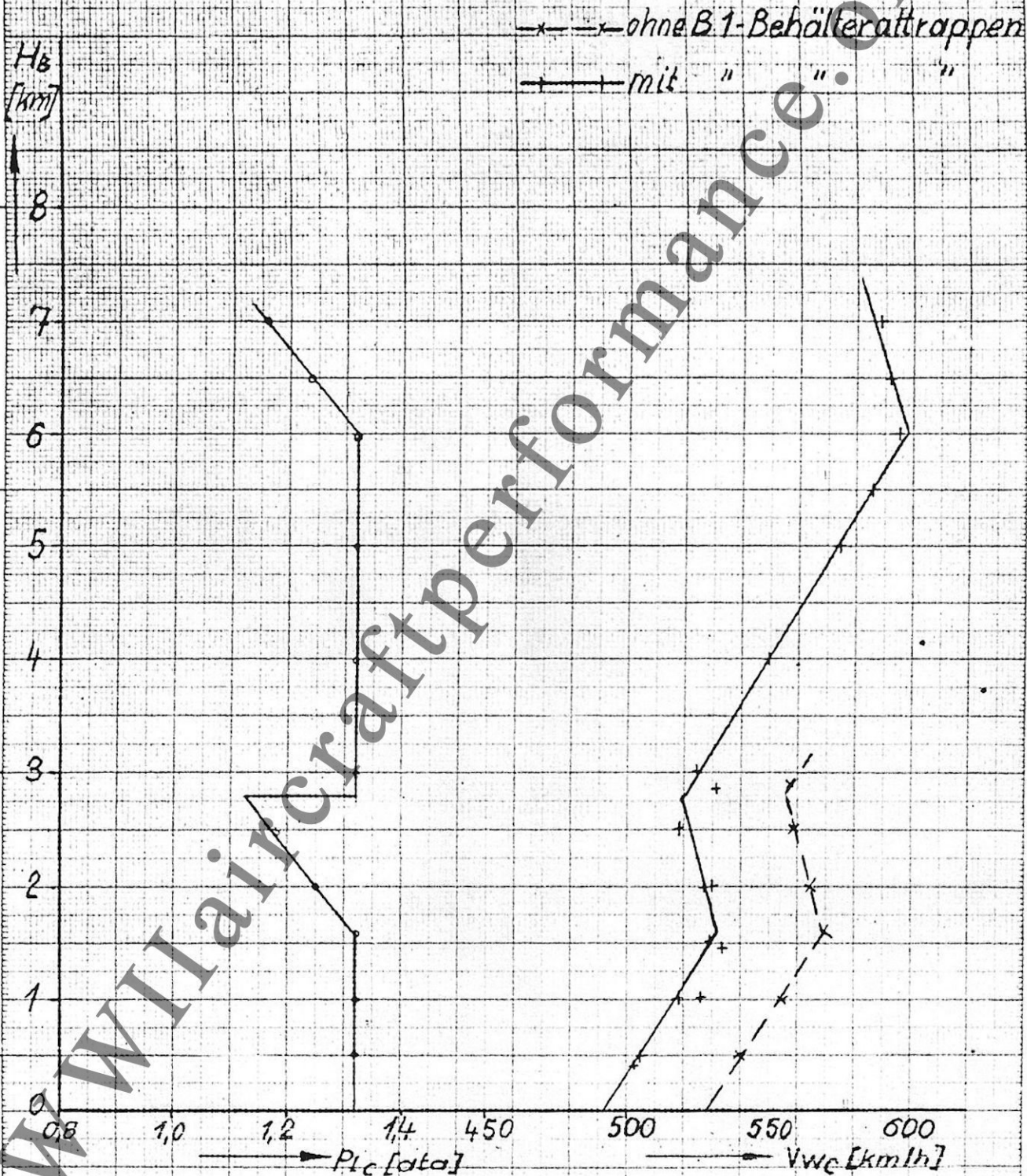
WWII aircraft performance

Mappe
Nr.

Ausgegeben

Fw 190, W-Nr. 160420

Horizontalgeschwindigkeiten
Kampfleistung $n=2400 \text{ u/min}$



11.11.43
V.1010