



Flugbericht Fw 190/7347 V-45

S.O. Archiv
Bad Eilsen

Nr. 3 C-137

Blatt: 1

*mit brauchbar
Wahl
verwendet*

Verteiler:

Entwurfsabteilung

Ausfertigung

- Herrn Prof. Tank
- Herrn Kaether
- Herrn Blaser
- Herrn Dr. Cassens
- Herrn Heintzelmann
- Herrn Hartwig
- Herrn Papst
- Herrn Mathias
- Herrn Wolff
- Herrn Multhop
- Herrn Lovich
- Herrn Grell
- Herrn Wallenhorst
- Herrn Affeldt

EMM 41
EEF

Techn. Aussendienst:

- 2 x TAL Eilsen
- 1 x TAT "
- 1 x TAE "
- 1 x TKA "
- 1 x TA Langen

Geheim
Dies ist ein Staatsgeheimnis für...
des § 88 StGB.
2. Weitergabe nur verschlossen, bei...
Beibehaltung als "Einschreiben"
3. Aufbewahrung unter Verantwortung des...
Personals unter gesicherter Ver...

Geheim

Erprobungsabteilung

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

09363 * 12. DEZ 1944

Fl.-Nr.	Datum:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
94	18.7.1944	16.25	16.40	15'	Motsch
95	18.7.1944	18.56	19.18	22'	Kampmeier
96	21.7.1944	18.34	18.46	12'	Motsch
97	25.7.1944	18.06	18.33	27'	Motsch
98	26.7.1944	16.34	17.26	48'	Motsch
99	2.8.1944	14.30	15.15	45'	Motsch

Zustand: Motor BMW 801 D-2/523117.
 GM 1 - Anlage drucklos flüssig für 80g/sec Durchsatz.
 Luftschaube mit Ausgleichgewichten.
 Pressluftflasche in den Motorraum verlegt.
 Bewaffnung: 2 MG 17, 2 MG 151 ohne Munition.
 MG - FF - Gurtklappen.
 Bewegliche Radklappen.
 Fluggewicht G = 3990 kg, S-Lage = 0.71 m.

Programm:
 Wiederholung der Horizontalgeschwindigkeiten oberhalb 8000 m
 Höhe mit GM 1 - Zusatz.

Ergebnis:
 Unter besonderer Beachtung der bei GM 1 - Zusatz in Höhen über
 8000 m auftretenden Düsendrücke wurden die im Flugbericht Nr. 1
 niedergelegten Horizontalgeschwindigkeiten ohne und mit GM 1
 wiederholt. Trotz einwandfreier Einstellung der Drücke (Behälter
 und Düse) am Stand wurden während der Flüge höhere Werte gemessen.
 Statt des für 80 g/sec Durchsatz erforderlichen Druckes von 4 atü
 ergaben sich 5.2 atü in 8000 m, 4.5 atü in 9040 m und 5.5 atü
 in 10150 m. Infolgedessen waren auch die zugeführten Kaltstoff-
 mengen etwas grösser. Die hiermit erzielte Geschwindig-
 keitssteigerung betrug ~ 65 km/h, war also insbesondere im unter-
 en Höhenbereich wesentlich grösser als bei den ersten Flügen,
 die ohne laufende Kontrolle des Düsendrucks durchgeführt wurden.
 (Kurvenblatt im Flugbericht Nr. 1). Der Kraftstoffverbrauch
 stieg in allen Fällen um ~ 120 l/h und der Ladedruck um 0.09
 0.1 ata an.

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

FW 891

Mappe
Nr.

Ausgegeben

2



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

Flugbericht Fw 190/7347 V-45

Nr. 3

Blatt: 2

Die höchstzulässige Zylindertemperatur von 220° wurde nur von wenigen Zylindern um 5 ./. 6° überschritten (Zylinder 14 Fehl-
messung).

Bemerkung:

Hiermit sind die GM 1 - Versuche am BMW 801 D - Motor abgeschlossen.

Zusammenfassung:

Durch Zusatz von 80 g/sec GM 1 in Höhen oberhalb 8000 m ist eine Geschwindigkeitssteigerung im Horizontalflug bei Kampfleistung von 50 ./. 60 km/h bzw. eine Verbesserung der Steiggeschwindigkeit um 2.25 ./. 1.75 m/sec möglich.

Infolge der höheren thermischen Belastung des Motors ist im Steigflug mit Zylindertemperaturen bis zu 230 ./. 235° zu rechnen.

Langenhagen, den 23.9.1944
Gt/Schw.

Bearbeiter:

Garnert
(Garnert)

Geb. F-Leiter:

Sander
(Sander)

AIR DOCUMENTS DIVISION, T-2
AMC, WRIGHT FIELD
MICROFILM No.
R 2666 F 531

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

Mappe
Nr.

Ausgegeben

Fw 190 / 7347

o Flug am 2.8.44
x Flug am 26.7.44

Horizontalflüge mit Kampfleistung $n = 2400$ U/Min

Beharrungswerte ohne bzw. mit GM 1, 80 $\frac{g}{sec}$. Spreizklappen geschlossen.

	HB	Va	Va'	Vwc	tL	n	pL	V	pv*	p*	tLad	tRegl	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Zustand
	m	km/h	km/h	km/h	°C	U/Min	ata	l/h	mm	WS	°C	h.Sommert	°C am heissesten Sommertag (INR + 21)														
x	9040	365	374.5	602	-37.5	2400	0.88	360	-	300	104.5	-183.5	184.5	176.5	-	184.5	183.5	178.5	185	182.5	177.5	192.5	-	191.5	205.5	ohne GM 1	
				65																							
x	9040	408	414	667	-37.5	2400	0.98	480	-	357	79.5	-212.5	212.5	202.5	-	204.5	198.5	198.5	208.5	202.5	191.5	220.5	-	214.5	234.5	mit GM 1	
x	10150	312	326	543	-45.5	2400	0.74	320	-	233	105	-193	195	182	-	194	188	191	190	189	175	199	-	211	224	ohne GM 1	
				67																							
x	10150	352	362.6	610	-45.5	2400	0.86	440	-	282	-	-	215	225	207	-	210	198	206	217	215	191	226	-	224	243	mit GM 1
o	8000	402	406	624	-32.8	2400	1.02	410	-	325	114	-	193	191	187	-	190	192	193	196	188	183	203	-	202	222	ohne GM 1
				69																							
o	8000	448	450	693	-35	2400	1.1	540	-	385	88	-	206	203	195	-	196	200	197	196	196	186	220	-	222	246	mit GM 1

HB = Druckhöhe
 Va = Geschwindigkeitsanzeige
 Va' = Korr. " "
 Vwc = wirkl. Geschwindigkeit
 tL = Lufttemperatur
 n = Drehzahl
 pL = Ladedruck
 V = Kraftstoffverbrauch
 pv* = Druck vor Zylinderstern
 p* = Druckabfall im Zylinderstern
 tLad = Ladelufttemperatur
 tRegl. = Temperatur am Regler
 tzyl. = Zylindertemperatur 1 ./.. 14

Bem. Zyl. 14 nicht einwandfrei
 Zyl. 4 + 12 ausgefallen.

FW 190 V45

Horizontalgeschwindigkeiten Kampfl. n. 2400 U/min.
ohne und mit 80 g/sec GM1-Zusatz.
Triebwerksspreizklappen zu.

Höhe
Höhe km

11 Ladedruck

Geschwindigkeit

Kraftstoffverbrauch

