



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

Flugbericht Fw 190/1286 A-5  
Nr. 2

S. O. Archiv  
Bad Eilsen

Blatt: 1

Verteiler: *FW/FB Fw 190-1286(2)*

|                    |                                    |                                |
|--------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Herrn Prof. Tank   | Ausfertigungen                     | Herrn Wallenhorst              |
| Herrn Kaether      |                                    | Herrn Jegerow                  |
| Herrn Blaser       | Ausfertigung                       | Techn. Aussendienst 3 x        |
| Herrn Dr. Cassens  | Geheim!                            | H. Haberstolz                  |
| Herrn Heintzelmann |                                    | H. Klemm                       |
| Herrn Hartwig      | Staatseigentum im Sinne            | Bischoff Lghagen               |
| Herrn Mathias      | § 88                               | Herrn Asendorf                 |
| Herrn Wolff        | weitergabe nur verblieben, bei po  | Herrn Multhopp                 |
| Herrn Klinke       | beförderung als „Einheitsreihen“.  | Mustererprobung (Herrn Sander) |
| Herrn Böttcher     | Aufbewahrung unter Verantwortung d | Flugabteilung (Herrn Mehlhorn) |
| Herrn Maibom       | Flüglers unter geheimerem Verfa    | Flugabtlg. (Verwaltungsgruppe) |
| Herrn Grell        |                                    | Herrn Morlock                  |
| Herrn Lovich       |                                    | Entwurfsabteilung              |

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

| Datum:   | Flug-Nr.: | Start:           | Landung:         | Dauer: | Flugzeugführer: |
|----------|-----------|------------------|------------------|--------|-----------------|
| 2.6.1943 | 16        | 10 <sup>30</sup> | 10 <sup>07</sup> | 0h04'  | Kampmeier       |
| 2.6.1943 | 17        | 11 <sup>38</sup> | 11 <sup>45</sup> | 0h07'  | Kampmeier       |
| 3.6.1943 | 18        | 18 <sup>10</sup> | 18 <sup>22</sup> | 0h12'  | Kampmeier       |
| 3.6.1943 | 19        | 19 <sup>53</sup> | 20 <sup>35</sup> | 0h42'  | Sander          |
| 4.6.1943 | 20        | 16 <sup>26</sup> | 16 <sup>45</sup> | 0h19'  | Mehlhorn        |

Zustand: Motor BMW 801 D 2/305475.  
 Enge Triebwerkshaube.  
 Spreizklappen.  
 ETC 501 unter dem Rumpf.  
 Feste Radklappen.  
 Bewaffnung: 2 MG 151 ohne Munition,  
 MG 17 Schusskanäle verkleidet.  
 Beladung für die hinterste Schwerpunktslage: 500 kg-  
 Bombe, 160 kg Ballast im FT-Raum (2.95 m hinter Mitte  
 Vorderholm).  
 Vollgetankt: G = 4430 kg, S-Lage = 0.776m.

Programm:  
 Beurteilung der allgemeinen Flugeigenschaften sowie der Stabilität  
 bzw. Steuerbarkeit um die Querachse bei einer Schwerpunktslage  
 von 0.77 m mit 500 kg Bombe und 160 kg Ballast im FT-Raum an  
 Stelle eines Zusatzbehälters. (115 Ltr.) für Kraft- oder Sonder-  
 stoff.

*R 3719 F 23*

Ergebnis:  
 Der Start mit dieser rückwärtigen Schwerpunktslage, auch grössere  
 Tieflage durch die Bombe, ist mit normaler Ruderhaltung ohne  
 Schwierigkeiten durchführbar. Besonderheiten, die über das Kön-  
 nen eines mittelmässigen Flugzeugführers hinausgehen, treten nicht  
 auf. Gegenüber den üblichen Schwerpunktslagen würde die Flosse  
 0,5° kopflastiger, also auf + 2,5° eingestellt, ausgehend von der

|              |            |
|--------------|------------|
| Mappe<br>Nr. | Ausgegeben |
|--------------|------------|

*FW 5578*



geometrischen 0-Stellung der Höhenflosse.

Vollgetankt ist die Maschine bei allen Geschwindigkeiten instabil und infolgedessen sehr empfindlich um die Querachse, sodass mit losem Ruder nicht geflogen werden kann. Die Empfindlichkeit gegen Störungen um die Querachse nimmt mit abnehmendem Staudruck ab.

Im ausgetrimmten Steigflug, Höhenflossentrimmung =  $+3^\circ$ , macht sich bei einigermaßen ruhiger Wetterlage die vorhandene Instabilität kaum bemerkbar; erst relativ grössere Störungen oder grössere Höhenruderausschläge lassen dort die Instabilität erkennen.

Horizontalreiseflug, Trimmung =  $+2,3^\circ$ , ist mit Geschwindigkeiten der grössten Flugstrecke ohne wesentliche Schwierigkeiten durchführbar.

Sehr störend macht sich die vorhandene Instabilität im Schnellflug, über ungefähr 400 km/h bemerkbar; das insbesondere bei Kurven und beim Abfangen aus Bahnneigungsflügen. Es stört dabei die hohe Empfindlichkeit um die Querachse bei kleinen Steuerausschlägen.

Im Kurvenflug tritt Ruderkraftumkehr ein, die Maschine überzieht sich selbst, wird nicht gegengesteuert. Erst nach Verbrauch von 200 l aus dem hinteren Kraftstoffbehälter, zeigt die Maschine indifferentes Verhalten (Zusatzbehälter dabei noch voll).

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die untersuchte Schwerpunktsrücklage, ausser im Blindflug, noch zugelassen werden kann, wenn 1. sofort für Entnahme des Zusatzkraftstoffes aus dem zusätzlich einzubauenden Behälter gesorgt wird, wenn 2. falls 1) nicht möglich ist (GM 1 oder Methanol im Zusatzbehälter), Sorge dafür getragen wird, dass die Voraussetzungen für einen ungestörten Anflug mit 200 l Kraftstoffverbrauch aus dem hinteren Behälter gegeben sind.

Bei Feindberührung und den sich daraus ergebenden Abwehrbewegungen, ist die Schwerpunktslage von 0,77 m - 0,72 m untragbar.

Langenhagen, den 8.6.1943.

Bearbeiter:

(Gerner)

Flugabteilung ME

(Mehlhörn)

Ges. E-Leiter:

(Sander)

Mappe  
Nr.

Ausgegeben

FW 190 Werk-Nr: 1286.

Höhenflossenstellung bei verschiedenen S-Lagen in Abhängigkeit vom Staudruck. Mit 500 kg-Bombe.  $n = 2400 \text{ U/min}$

Flossenstellung bez auf geometr. 0

