



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

Flugbericht
Fw 190 A-5/U-12, 0814
Nr. 1

S. O. Archiv
Bad Eilsen

Blatt: 1

Geheim!

Verteiler:

- Herrn Prof. Tank
- Herrn Kaether
- Herrn Blaser
- Herrn Dr. Cassens
- Herrn Heintzelmann
- Herrn Hartwig
- Herrn Mathias
- Herrn Wolff
- Herrn Wallenhorst
- Herrn Multhopp

25 Ausfertigungen

1. Ausfertigung
Techn. Außendienst

- 1 x TAL
- 2 x TAE
- 1 x TAT

Mustererprobung:

- 1 x Erprobungsleiter (H. Sander)
- 1 x Versuchsabteilung (H. Jürgens)
- 1 x Konstruktionsbüro (H. Maibom)
- 2 x Flugabteilung (H. Mehlhorn)

Entwurfsabteilung

1. Dies ist ein Staatsgeheimnis im Sinne des § 88 RStGB.
2. Weitergabe nur verschlossen, bei postlicher Beförderung als „Einschreiben“.
3. Aufbewahrung unter Verantwortung des Empfängers unter gesichertem Verschluss.

Datum:	Flug-Nr.:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
29.7.	2	17.00	17.21	0.21	Hondry
14.8.	3	15.40	16.30	0.50	Sander
15.8.	4	17.40	18.32	0.52	Bartsch

Zustand:

- Motor BMW 801 D-2/25513
- Lose Radklappen
- Bewaffnung: 2 MG 17
- 2 MG 151 in der Flügelwurzel
- 2 MG 151 unter der Fläche, ohne Munition
- a) Serienmäßiges Stauraohr
- b) Langes Außenstauraohr (BSK 74990)
- c) Kurzes Außenstauraohr

Programm:

1. Bestimmung der Horizontalgeschwindigkeiten mit Kammerleistung und Beurteilung der Flugeigenschaften.
2. Staudruckeichung über der Meßstrecke mit Kontrolle der unter a) - c) genannten Stauraohranlagen.

Ergebnis:

1. Im Vergleich zur Fw 190/813 A-5/U-12 ist diese Maschine um 15 km/h schneller, so daß für die Geschwindigkeitsverminderung, gegenüber den Durchschnittswerten der A-5-Serienmaschinen, durch den Anbau der 4 MG 151 nur 45 km/h beträgt. Die Ausgangsgeschwindigkeiten, ohne Flügelwaffen, konnten infolge Zeitmangel nicht ermittelt werden. Flugeigenschaftenmäßig ergeben sich, wie auch an der Werk-Nr. 813 bzw. 655 festgestellt wurde, keine Besonderheiten.
2. Zu Vergleichszwecken wurden in diese Maschine zwei Stauraohranlagen eingebaut, und zwar die serienmäßige sowie die Außenstauraohranlage nach BSK 74990 mit normal langen bzw. mit auf 500 mm verkürztem Rohr. Die Auftragung der hiermit über der Meßstrecke ermittelten Fehlansätze zeigt eine Verschiebung des ΔVa von "zeigt zu wenig" für das Serienrohr auf "zeigt zu viel" für das lange und kurze Außenstauraohr. Das verkürzte Außenstauraohr ist also, wie auch

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

Air Documents Division,
AMC, Wright Field
Microfilm No.
R 2790 F 903

Fw 1191

Mappe
Nr.

Ausgegeben



bei zwei weiteren Maschinen schon festgestellt, brauchbar,
während das lange schwingt und infolgedessen keine genaue
Fahrtanzeige ergibt.

Langenhagen, den 24.8.1943.
Gt/Sp

Bearbeiter:

Garnert
(Garnert)

Flugabteilung ME

Mehlhorn
(Mehlhorn)

ges. E-Leiter:

(Sander)

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

Air Documents Division, T-2
AMC, Wright Field
Microfilm I. O.
R 2796 F 903

FW 190 Werk-Nr: 814.

Geschwindigkeitsleistungen mit Kampfleistung: $n = 2400 \text{ U/min}$

Bewaffnung: 4 MG 151 unter d. Fläche, 2 MG 151 in d. Fläche, 2 MG 17 im Rumpf.

H₃ (km)

8

7

6

5

4

3

2

1

0

10

11

12

15. plc (ata)

450

500

550

600

V_{WC} (km/h)

FW 190 Werk-Nr: 814.

q_w (kg/m²)

Staudruck - Eichung

1200

1100

1000

900

800

700

600

600

700

800

900

1000

1100

1200

q_a (kg/m²)

Δv_a (km/h)

Fahrtmesser - Fehleranzeige

8

6

4

2

0

-2

zu viel an

zeigt zu wenig

Kurzes Außenstaurohr

550

400

450

500

650

v_a (km/h)

Innenstaurohr