

Flugbericht Fw 190 D-9/210002

Nr. 2

S. O. Archiv Bad Eilsen Blatt:

Verteiler:

Herrn Prof. Tank Herrn Kaether Herrn Blaser Herrn Dr. Cassens Herrn Heintzelmann Herrn Hartwig Herrn Papst Herrn Mathia 8 V Herrn Wolff Herrn Multhop Herrn Lovich Herrn Grell Herrn Wallenhorst Herrn Affeldt Herrn Mügge

Entwurfsabteilung

Techn. Aussendienst:

2 x TAL Eilsen 1 x TAT 1 x TAE 1 x TKA

Auxertigunce

Langenhagen 1 x TA

Mustererprobung:

Erprobungeleiter (H.Sander) Versuchsabteilung (H.Dr.Melzer) Konstruktionsbüro (H.Maibom) Flugabteilung.

FlNr.:	Datum:	Start:	Landung:	Dauer:	Flug zeugführer:
21 22	12.10.44	10.01	10.48	47' 35'	Sander Sander
23 24 25	14.10.44 14.10.44 14.10.44	8.45 9.32 10.05	8.58 9.45 10.14	13' 13' 9'	Sander Sander Prof. Tank

Zustand: Motor Jumo 213 A/1021521862.

D-9 Serienzustand. Methanolanlage mit 160 Ltr. Düse bei 0.45 atu Düsendruck.

Oberfläche gespachtelt und poliert.

Bewaffnung: 2 MG 131, 2 MG 151.

Bewegliche Radklappen.

Lose Kühlerklappe vor Ansaugschacht in Strakstellung

festgesetzt.

Kühlerklappenhydraulik an Luftschraubendruckkreis ange-

schlossen!

Rücköl vom VDM - Regler zum Sauganschluss des Luftschraubenreglers geführt.

Programm:

Bestimmung der Horizontalgeschwindigkeiten bei Startleistung:

mit erhöhtem Ladedruck

b) mit Methanoleinspritzung.

Ergebnis:

Zur gleichzeitigen Erprobung der zwei zu untersuchenden Möglichkeiten zur Leistungssteigerung:

- a) Erhöhung der Startleistung auf n = 1900 PS durch Ladedrucksteigerung und
- b) Methanoleinspritzung bei Startleistung mit Ladedruckaufstockung

Ausgegeben

wurde der Startleistungsladedruck von 1.52 ata am MBG für

die Versuche um o.2 ./. o.22 ato häher eingestellt. Die wertare Stergerung um 0.07 ./. O.1 ata bei Methanolbetriebergab sich dann normal durch das eingebaute Zuschaltgerät.

Mappe



Flugbericht Fw 190 D-9/210002

Mr. 2

Blatt:

Wie aus der Auftragung ersichtlich; entsprach die Zuordnung bei den Flügen 1 und 2 am 12. und 14.10. nicht ganz den Soll werten. Für die 1900 PS - Leistung lag der Ladedruckverlauf unterhalb Volldruckhöhe mit pLC = 1.75 ata zu hoch und für Methanolbetrieb mit pLC = 1.77 etwas zu niedrig. Demgemäss sind auch die Geschwindigkeitssteigerungen von $\Delta Va = 20$ km (für 1900 PS) und $\Delta Vb = 33$ km/h (für Methanol) zu verwerten. Bei dem Flug 3 am 14.10., der nach nochmaliger Verstellung der Höchstladedrücke durchgeführt wurde, lag nun pL für 1900 PS mit 1.7 ata und für Methanol mit 1.8 ata etwa im richtigen Bereich.

Unter Beräcksichtigung der Abweichungen kann auf Grund der Flugergebnisse agesagt werden, dass durch die Startleistungs erhöhung auf 1900 PS unterhalb Volldruckhöhe ein Geschwindigkeitsgewinn von 16 ./. 18 km/h und bei NW 50 - Betrieb mit der 160 Ltr.-Düse 33 ./. 35 km/h erzielt wird.

Die Absenkung der Ladelufttemperaturen beim Übergang von der 1900 PS - Leistung auf Methanolbetrieb wurde zur ~ 35° vermessen.

Langenhagen, den 19.10.194 Gt/Schw.

Bearbeiter

Ges. /E

(Sander)

Mappe

	FW 190 0 3	CADODZ		
	Test (abenial)			10000000000000000000000000000000000000
Archives of M. Williams		18.04	660 650 Y	



Flugbericht Fw 190 D-9/210002

Nr. 2

Blatt:

Verteiler für Leistungskurvenblatt 1.

Herrn Prof. Tank Herrn Kaether Herrn Klemm · Herrn Wolff Herrn Mathias Herrn Sander Flugabteilung.

bu G. m. b. H. Nr. 26a