

Flugzeug: 109 F 1 PH + BE Werk Nr. 6631
 Motor: DB 601 N 1 Werk Nr. 66561
 Kühlung: Wasserkühler: serienmäßige Leichtmetallwasser-
 kühler 109 G
 links: SKF F 52 240 Baumuster 9/6098 A
 Zeichg.Nr. A-13414 Z *per se*
 rechts: SKF F 52 241 F-750 B
 Ölkuhler: SKF F 58305 Baumuster 9/6048 A
 Zeichg.Nr. 8-109.793-01
 F-699 B

592
 Date.

Zusätzlicher Flächenölkühler:
 W.Nr. SKF F 44448 Baumuster: 9-6048 A
 (gleicher Kühler wie beim vorigen Versuch)

Zustand des
 Flugzeuges:

109 F-Serie mit G-Kühler (ohne Absaugung) und
 F-Kühlerklappenkinematik (Eintritt 53 mm Austritt
 25 mm). Verdampfungskühlung bei sämtlichen Flügen
 eingebaut. Bei den Messungen mit warmem Kühler wurde
 der Dampf durch den Kühler geleitet. Auf die Unge-
 nauigkeiten, die sich durch die nicht gleiche Tempe-
 raturverteilung gegenüber der Beheizung mit Wasser
 ergeben, wurde bereits im Versuchsbericht 109 10 L 42
 hingewiesen. Zusätzliche Flächenölkühler auf Trag-
 flügelunterseite außerhalb des rechten Fahrwerksaus-
 schnittes angebracht. Eindrahtantenne. Bei den Flügen
 in glattem Zustand war der serienmäßige Wasser- und
 Ölkühler abgebaut und die Einbauöffnung durch Abdeck-
 bleche verkleidet. Die Kühlereintrittsöffnung war
 durch Verschraubung, die Austrittsöffnung durch einen
 Haken in den angegebenen Maßen festgelegt worden.

Fluggewicht mit eingebauter Verdampfung: 2705 kg
 Motorbetriebsstunden: Bei Beginn der Messungen 66^h28'
 Bei Ende der Messungen 70^h57'

Ergebnis: Geschwindigkeiten umgerechnet auf eine Motorleistung
 von 950 PS bei einem Barometerstand von 718 mm Hg
 und 12°C Außentemperatur (entsprechend H=500 m am
 Normaltag)

Tag	Pilot	Geschw.:	Zustand
17.6.	Schmid	460	Kühler warm
20.6.	Schmid	459	Kühler kalt
20.6.	Wendel	454	Kühler kalt
10.7.	Baur	481	ohne Kühler
16.7.	Wendel	484	ohne Kühler
30.7.	Wendel	453	Kühler kalt
5.8.	Schmid	458	Kühler warm

Damit ist der Vergleich über die Widerstände des
 Bauchkühlers und des serienmäßigen Wasser- und Öl-
 kühlens abgeschlossen.