FW/EB

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

Flugbericht Fw 190/665 Nr. 2

S.-O.-Archiv Werk Flughafen Blatt:

Verteiler:

Herrn Tank
" Kaether
" Blaser
" Dr. Cassens
" v. Faehlmann
" Heintzelmann
" Hartwig
" Mathias
" Wolff
" Stein
" Klinke
" Böttcher
" Maibom
" Grell

Herrn Wallenhorst
" Gorgels
" Jegorow
Techn. Aussendienst 3x
H.Haberstolz
H.Klemm
H.Rodde
Techn. Verwaltung
Herrn Asendorf
" Multhopp
" Martens KB. BÜ.
Mustererprobung (H.Sander)
Flugabteilung (H.Mehlhorn)

Datum:	Flug-Nr.	Start:	Landung:	Dauer:	Führer:
12.10.42	30	10^{30}	10^{46}	16'	Bartsch

Zustand: Serie.
Motor BMW 801 D II/25453.
Enge Triebwerkshaube.
Spreizklappen mit Messanlage für den Öffnungswinkel.
p^x und Δp^x Messanlage.

Programm:

1.) Vermessung der Steifigkeit des Spreizklappenantriebes ohne, bezw. mit Vorspannung.
2.) Bestimmung des Spreizklappen-Öffnungswinkels in Abhängigkeit vom Staudruck.

Ergebnis:

1.) Zur Bestimmung der Steifigkeit des Spreizklappenantriebes wurde der Öffnungswinkel in Abhängigkeit von der öffnenden Kraft ermittelt. Als Angriffspunkt für die Kraft wurde die Aussenkante der hinteren Spreizklappe L. und R. (in Flugrichtung gesehen) gewählt. Der Abstand vom Drehpunkt der Klappe betrug $\sim$ 85 mm. Die Kraftrichtung blieb stets senkrecht zum Klappendrehpunkt. Im Anlieferungszustand war der Klappenantrieb sehr weich (ohne Vorspannung) infolgedessen ergab sich bei 40 kg Belastung bereits $\sim 8^0$ Klappenöffnungswinkel.

Air Documents Division
3715 F 447

FW5611

Archives of M. Williams
Mappe Nr.
Ausgegeben

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

www.aircraftperformance.org

Um diesen, für Geschwindigkeitsmessungen untragbaren Zustand abzuändern, wurde das Gestänge so geändert, dass nunmehr die Klappen bei P = 4o kg gerade noch geschlossen blieben (Kurvenblatt 1).

2.) Kurvenblatt 2 zeigt die im Fluge ermittelten Werte. Bei einem V_a = 5oo km/h bleiben die unter 4o kg Vorspannung eingestellten Spreizklappen gerade noch geschlossen, während die im Anlieferungszustand belassenen Klappen bereits 11,5° Öffnungswinkel zeigen. Bei V_a = 75o km/h gehen auch die vorgespannten Klappen auf und zwar ∼ 9°, dieses entspricht lt. Kurvenblatt 1 einer Belastung von ∼ 7o kg. Es muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass die Spreizklappen mindestens bis zu den maximalen Horizontalstaudrücken (q = 15oo) geschlossen bleiben.

Bemerkungen:
Der Spreizklappenantrieb klappert bereits nach kurzer Betriebesdauer aus, es müssen dann die Bolzen der kleinen Klappenantriebshebel verstärkt und erneuert werden. Ausserdem ist die Fundierung des Lagerbockes auf der Apparateraumklappe viel zu weich.

Bearbeiter: Flugabteilung

(Gennert) (Mehlhorn)

Wenzendorf, den 13. Oktober 1942
Gt/Kl.

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

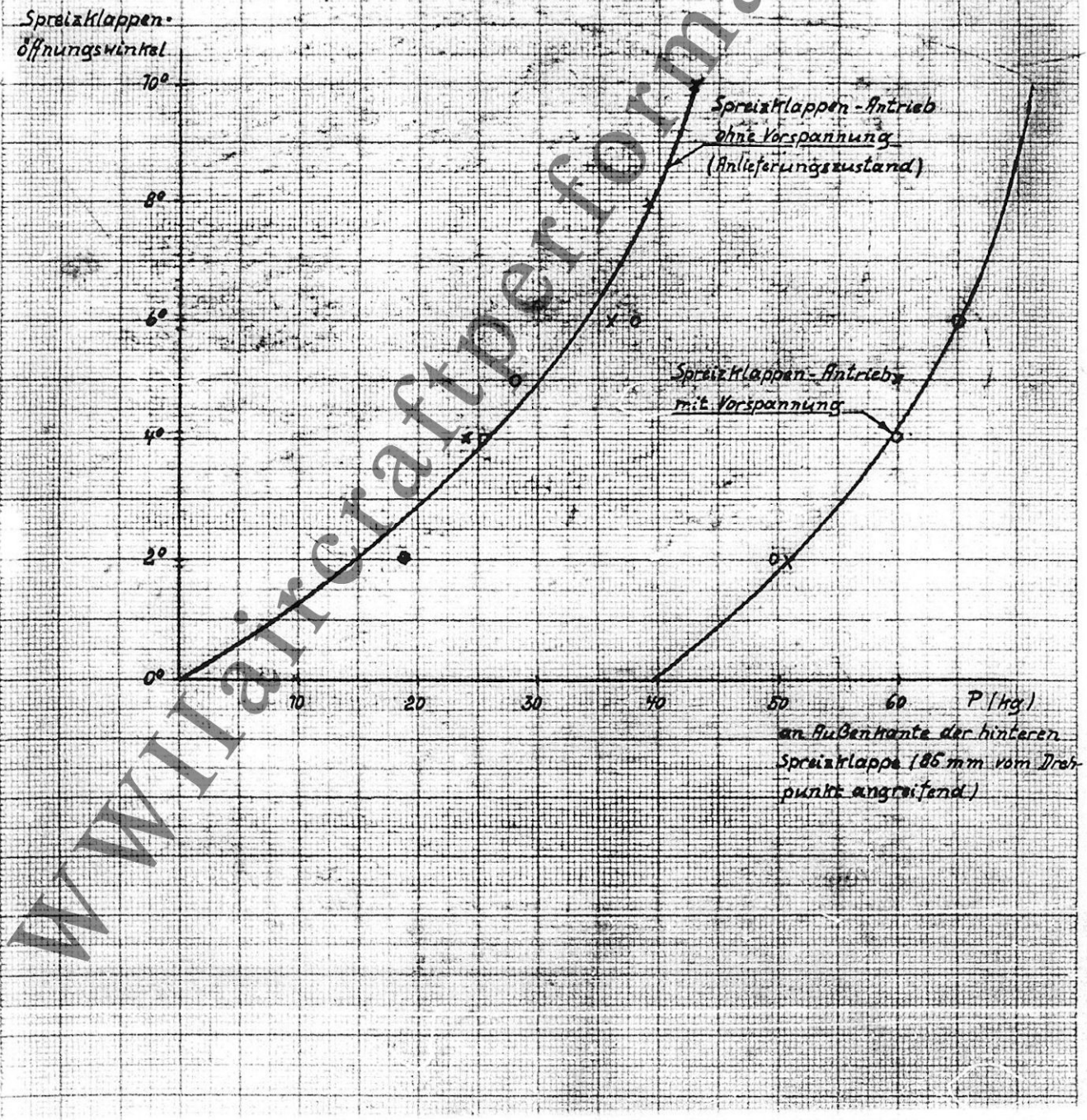
www.aircraftperformance.org

FW 190 / 665 und 711.

5.10.42

Spreizklappenöffnungswinkel in Abhängigkeit von der öffnenden Kraft.

(Standversuch)

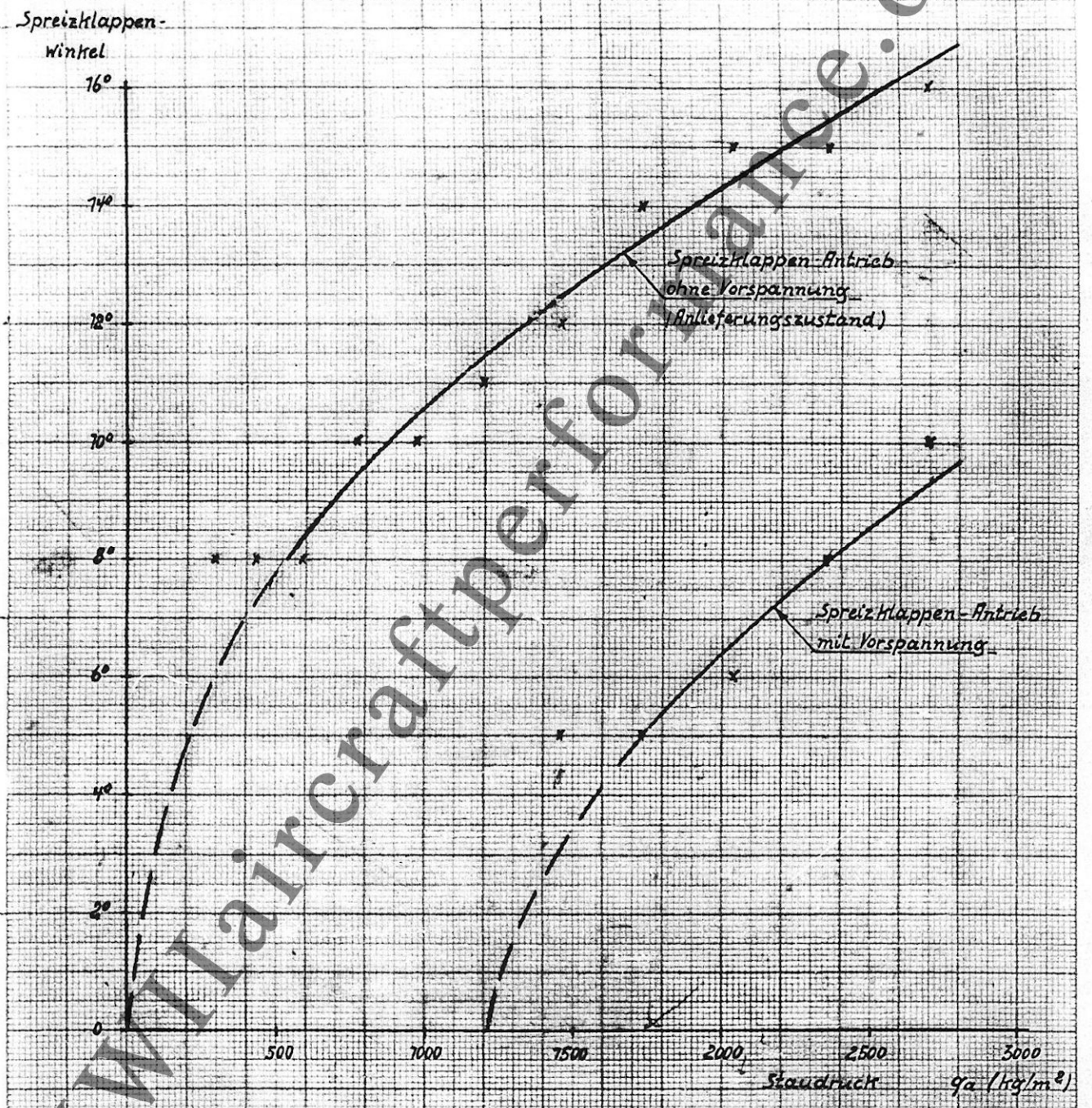


WWIaircraftperformance.org

FW 190 Werk-Nr: 665.

72.10.42

Spreizklappenöffnungswinkel in Abhängigkeit vom Staudruck. (Flugversuch)



72.10.42

WWIIaircraftperformance.org