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

Flugbericht Fw 190/665

Nr. 4

Blatt: 1

Verteiler: FW/FB Fw 190-665 (4)

Herrn Prof.Tank
Herrn Kaether
Herrn Blaser
Herrn Dr. Cassens
Herrn Heintzelmann
Herrn Hartwig
Herrn Mathias
Herrn Wolff
Herrn Stein
Herrn Klinke
Herrn Böttcher
Herrn Maibom
Herrn Grell
Herrn Lovich
Herrn Wallenhorst
Herrn Jegerow
Techn. Aussendienst 3 x
H. Haberstolz
H. Klemm
H. Kallweit
Techn. Verwaltung
Herrn Asendorf
Herrn Multhopp
Mustererprobung (Herrn Sander)
Flugabteilung (Herrn Mehlhorn)
Flugabtlg.(Verwaltungsgruppe)
Herrn Morlock
Entwurfsabteilung

Datum:	Flug-Nr.:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
29.4.1943	66	16 08	17 06	0h58'	Voget
3.5.1943	67	15 25	16 10	0h45'	Voget
4.5.1943	68	10 20	10 23	0h03'	Beisinger
4.5.1943	69	15 20	15 58	0h38'	Mehlhorn
5.5.1943	70	14 58	15 50	0h52'	Voget
5.5.1943	71	17 50	18 30	0h40'	Märschel
6.5.1943	72	11 52	12 02	0h10'	Märschel
6.5.1943	73	14 50	15 10	0h20'	Mehlhorn
6.5.1943	74	16 27	16 40	0h13'	Mehlhorn
13.5.1943	75	11 28	11 40	0h12'	Stephan
14.5.1943	76	10 24	11 15	0h51'	Stephan
14.5.1943	77	14 07	14 26	0h19'	Bartsch
14.5.1943	78	15 38	16 05	0h25'	Stephan
15.5.1943	79	9 27	10 00	0h33'	Mondry
16.5.1943	80	10 30	11 28	0h58'	Motsch
16.5.1943	81	12 14	13 16	1h02'	Stephan
16.5.1943	82	17 53	18 57	1h04'	Stephan
17.5.1943	83	11 06	11 22	0h16'	Stephan
17.5.1943	84	14 30	15 25	0h55'	Mondry

Air Documents Division, I-2
Wright Field
Microfilm No.
R 3832 F 332

FW5609

Archives of M. Williams

Gt/Schw. | Mappe Nr. | Ausgegeben | 2

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

WWIIaircraftperformance.org

Datum:	Flug-Nr.:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
		oo	oo		
17.5.1943	85	16 50	17 50	1h	Motsch
17.5.1943	86	17	18	1h	Stephan

Zustand: Motor BMW 801 D 2/25453.
Enge Triebwerkshaube.
Spreizklappen mit verstärktem Bediengestänge.
Bewaffnung: 2 MG 17, 2 MG 151.
MG FF - Gurtklappen.
Panzerring-Aufhängung nach BSK 190.6-941.
Seitenruderumlenkhebel nach KBV 24326.
(25 ° Ruderausschlag).
MG 151 Verkleidung (ohne Läufe) unter den Flächen.

Programm: 1. Änderung der Flugeigenschaften infolge der MG 151 Verkleidung unter den Flächen.

2. Geschwindigkeitsverlust durch die MG 151 Verkleidung.

3. Beurteilung der Seitenruderkräfte mit den Umlenkhebeln anstelle des Differentials 1 : 1.8.

4. Steig- und Horizontalflüge mit einer Kraftstoffbehälterpumpe in grösseren Höhen (Kontrolle des BMW Vorschlages: Schaltung der Behälterpumpen mit Brandhahn gekuppelt).

5. Dauererprobung der Panzerringaufhängung.

Ergebnis: 1. Durch den Anbau der MG 151-Wannen unter den Flächen konnte eine wesentliche Verschlechterung der Flugeigenschaften nicht festgestellt werden. Ab Va = 650 km/h macht sich lediglich eine leichte, daher unbedenkliche Unruhe im Steuerknüppel bemerkbar.

2. Auf beiliegendem Kurvenblatt sind die mit Kämpfleistung ermittelten Horizontalgeschwindigkeiten mit bezw. ohne MG 151-Verkleidung dargestellt. Es ergibt sich daraus für die beiden Wannen ein Verlust von 26 ./. 29 km/h.

3. Die anstelle des Seitenruderdifferential eingebauten Umlenkhebel für einen Ruderausschlag von 25 ° sind kräftemässig nur bei geringen Geschwindigkeiten in Ordnung. Mit zunehmendem Staudruck werden die schon für geringe Ruderwinkel erforderlichen Kräfte untragbar gross. Weitere Versuche laufen z.Zt. mit Umlenkhebeln für 20° Ruderausschlag.

4. Zur Kontrolle des BMW-Vorschlages, hintere Behälterpumpe "ein", bei Brandhahnstellung hinterer Behälter "auf", und vordere Pumpe "ein" bei Brandhahnstellung vordere Behälter "auf", wurden ausser mit der W.-Nr. 665 noch mit zwei weiteren Maschinen Steigflüge mit einer (vordere bezw. hintere) Behälterpumpe bis zur Gipfelhöhe, sowie Horizontalflüge in grosser Höhe durchgeführt. Bei in Ordnung befindlichen Maihak- und Behälterpumpen läuft der Motor bis zur Gipfelhöhe ohne Beanstandungen weiter, wodurch bewiesen ist, dass die Kraftstoffzufuhr auch mit einer Behäl-

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

F. 500 HV.

WWIIaircraftperformance.org

terpumpe gewährleistet ist. Von dieser Seite ist also gegen eine Schaltung der Pumpe vermittels Brandhahn nichts einzuwenden.

5. Bisher sind mit der Panzerringaufhängung nach BSK 941 noch keine Beanstandungen aufgetreten. Die Gesamtflugzeit dieser Konstruktion beträgt 13.5 Stunden.

Langenhagen, den 20.5.1943.

Bearbeiter:

(Gernert)

Flugabteilung ME

(Mehlhorn) 21.5.43

Ges. E-Leiter:

(Sander)

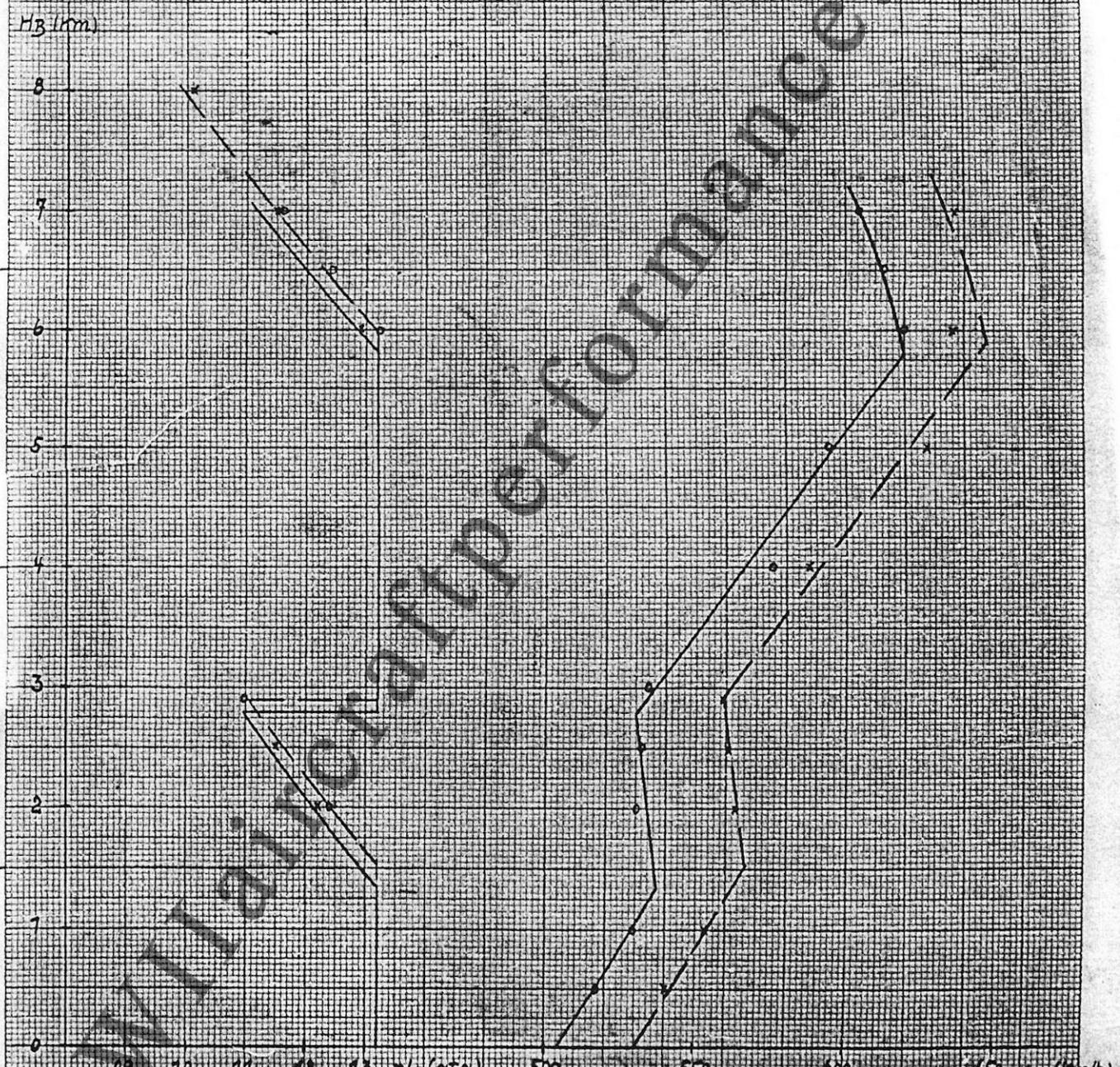
Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H. Nr. 26 a

WWIIaircraftperformance.org

FW 190 Werk-Nr: 665.

Geschwindigkeitsleistungen mit Kampfleistung
n = 2400 U/min.

—*— = glatte Maschine
—●— = mit MG 151 Verkleidung unter der Fläche



Archives of M. Williams