FW/FB F 170-6656(5)

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

Flugbericht Fw 190/665

Nr. 5

Blatt: 1

Verteiler:

Herrn Prof. Tank
Herrn Kaether
Herrn Blaser
Herrn Dr. Caesens
Herrn Heintzelmann
Herrn Hartwig
Herrn Mathias
Herrn Wolff
Herrn Stein
Herrn Klinke
Herrn Böttcher
Herrn Maibom
Herrn Grell
Herrn Lovich

Herrn Wollenhorst
Herrn Jegerow
Techn. Aussendienst 3 x
H. Haberstolz
H. Klemm
H. Bischoff, L'hagen
Techn. Verwaltung
Herrn Asendorf
Herrn Multhopp
Mustererprobung (Herrn Sander)
Flugabteilung (Herrn Mehlhorn)
Flugabtlg. (Verwaltungsgruppe)
Herrn Morlock
Entwurfsabteilung
Herrn Zietz

Datum:	Flug-Nr.:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
18.5.1943	87	16 08	16 21	0h13'	Bartsch
19.5.1943	88	17 58	18 15	0h17'	Mehlhorn
20.5.1943	89	8 50	9 29	0h39'	Bartsch
20.5.1943	90	11 07	12 02	0h55'	Stephan
20.5.1943	91	14 34	15 14	0h40'	Motsch
20.5.1943	92	17 44	18 14	0h30'	Stephan
21.5.1943	93	10 43	11 25	0h42'	Kampmeier
26.5.1943	94	19 00	19 22	0h22'	Märschel

Zustand:

Motor BMW 801 D 2/25453.
Enge Triebwerkshaube.
Spreizklappen mit verstärktem Bediengestänge.
Bewaffnung: 2 MG 17, 2 MG 151.
MG FF - Klappen.
Panzerringaufhängung nach BSK 190.6-941
Seitenruderumlenkhebel nach KBV 25326.
(20° - Ruderausschlag). $\ddot{u} \sim 1:1.5$

R 3715 F 755

Programm:

1. Beurteilung der Seitenruderkräfte mit den anstelle des Differentials 1 : 1.8 eingebauten Umlenkhebeln für 20 ° Ruderausschlag.
2. Kontrolle der Flugeigenschaften bei direkter Aufhängung einer 250 kg Bombe je Tragfläche.

FW 5608

Gt/Schw.	Mappe Nr.	Ausgegeben	2

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

www.aircraftperformance.org

Archives of M. Williams

3. Dauererprobung der Panzerringaufhängung.

Ergebnis:

1. Die Flugergebnisse mit den Seitenruderumlenkhebeln für 20° Ruderausschlag sind im Gegensatz zu den Hebeln für 25° Ruderwinkel gut. Kräftemässig ist gegenüber dem Diffenrential kein wesentlicher Unterschied festzustellen, so dass zunächst bei dem A-Rumpfheck ein Austausch ohne weiteres vorgenommen werden kann. Allerdings muss auf steiles slippen verzichtet werden, da hierfür der Ruderausschlag nicht genügt.
   Die Verwendungsmöglichkeit der Umlenkhebel für das D - Heck wird noch geprüft.

2. Zur Prüfung der Flugeigenschaften bei direkter Aufhängung der 250 kg Bomben unter der Fläche wurden Holzbomben benutzt. Dieselben waren fest mit der Tragfläche verschraubt und nicht abwerfbar, so dass die Landungen nurmit Startstellung der Landeklappen durchgeführt werden konnten. Bereits kurz nach dem Start zeigte sich ab etwa Va = 250 km/h Unruhe im Steuerknüppel, hervorgerufen durch Schlagen der Querruder. Mit zunehmender Fahrt steigerte sich die Unruhe. Somit ist ein Einsatz der Maschine in diesem Zustand nicht möglich. Ob durch Tieferlegen der Bomben ohne Verkleidung eine Verbesserung erzielt wird, müsste, falls gefordert, noch untersucht werden.

3. Die Flugzeit mit der Panzerringaufhängung nach BSK 941 beträgt bisher 18 Stunden. Beanstandungen wurden nicht festgestellt.

Langenhagen, den 28. 5. 1943.

Bearbeiter:
(Gernert)

Flugabteilung ME
29. 5. 43
(Mehlhorn)

Ges. E-Leiter:
(Sander)

WWIIaircraftperformance.org