S.-O.-Archiv
Werk Flughafen
Blatt:

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

Flugbericht FW 190/783 Nr. 2

FW/FB Fw/190-783(2)

Verteiler: ... Ausfertigungen
..... Ausfertigung

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

Herrn Lovich
" Wallenhorst
" Jegerow
Techn. Aussendienst 3 x
H. Haberstolz
H. Klemm
H. Kallweit
Techn.Verwaltung
Herrn Asendorf
" Multhopp
Mustererprobung (H.Sander)
Flugabteilung (Verwaltungsgr.)
Flugabteilung (H.Mehlhorn)

Geheim

Datum:	Nr.:	Start:	Landung:	Dauer:	Führer:
27.2.43	51	14^{18}	15^{03}	45'	Märschel
3.3.43	52	14^{44}	14^{47}	03'	Kampmeier

Geheim!

1. Dies ist ein Staatsgeheimnis im Sinne des § 88 RStGB.
2. Weitergabe nur verschlossen, bei Postbeförderung als „Einschreiben".
3. Aufbewahrung unter Verantwortung des Empfängers unter gesichertem Verschluß.

Zustand:

Motor BMW 801 D 2/2028.
Enge Triebwerkshaube.
Spreizklappen mit Öffnungswinkelanzeige.
Bewaffnung: 2 MG 17, 2 MG 151 mit Munition.
Startgewicht: G = 3870 kg.
MG FF - Gutklappen.
Normaler Ansaugschacht mit Ansaugluft-Innenentnahme.

Programm:

1. Horizontalgeschwindigkeiten bei Kampfleistung und geschlossenen Spreizklappen.
2. Ladedruck-Abfallhöhe im Steigflug.
3. Druck vor (p_x) und Druckabfall (Δp_x) im Zylinderstern im Steigflug mit geöffneten Spreizklappen.

Ergebnis:

1. Gegenüber den langen Aussenansaugschächten ist das Flugzeug bei Innenluftentnahme unterhalb der Volldruckhöhe um 10 ÷ 14 km/h schneller (siehe Kurvenblatt). In der Volldruckhöhe, die hier bei 6.000 m liegt, wird eine Horizontalgeschwindigkeit von Vwc = 645 km/h erreicht. Durch Verwendung

FW5594

Gt/Wi.	Mappe Nr.	Ausgegeben	-2-

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

www.aircraftperformance.org

Archives of Michael Williams

der langen Aussenschächte hingegen steigt die Volldruckhöhe auf 6950 m mit Vwc = 652 km/h (Flugbericht Nr.1). Oberhalb der Volleistungshöhe ist, wie deutlich aus der Gegenüberstellung im Kurvenblatt hervorgeht, die Maschine mit den Aussenschächten die überlegenere.

2. Die Ladedruckabfallhöhe liegt mit 5500m gegen 6150 m bei Aussenschächten ebenfalls erheblich niedriger. Im Hinblick auf die Dienstgipfelhöhe würde auch in diesem Fall der Aussenschacht Gewinn bringen.
3. Der Druck vor dem Zylinderstern und somit auch das Kühldruckgefälle sinken bei Innenluftentnahme entsprechend dem Luftbedarf ab. Wie aus beiliegender Auftragung hervorgeht, vergrößert sich bei Fortfall der aus dem Druckraum entnommenen Verbrennungsluft, das Kühldruckgefälle (Δ px) um 8 + 9 %. Dieser Gewinn kommt bei der Verwendung von Aussenhutzen der Zylinderkühlung im Steigflug zu gute.

Bearbeiter: Flugabteilung

(Gernert)

Wenzendorf, den 15. März 1943
Gt/Wi.

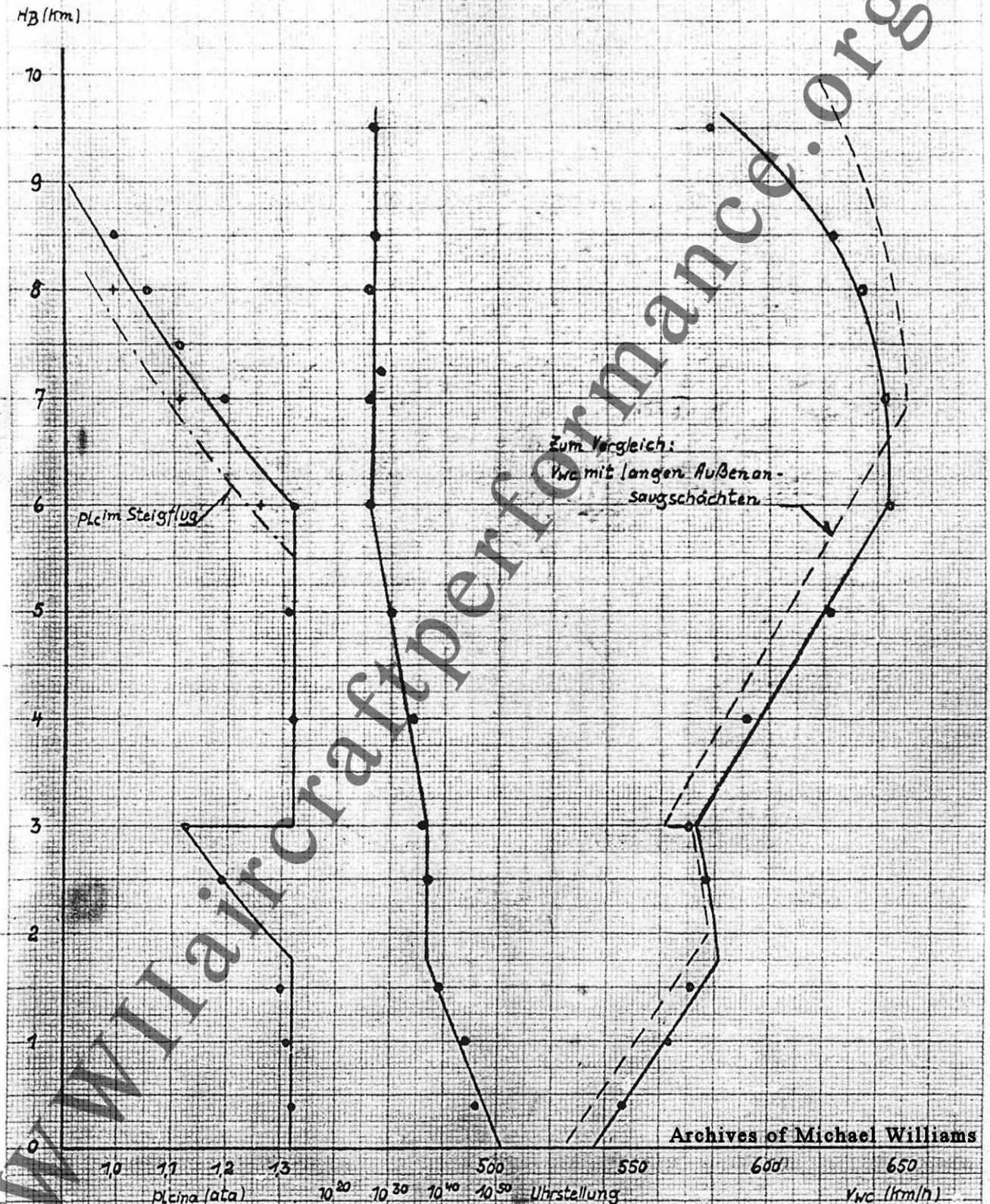
Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H. Nr. 26 a

www.aircraftperformance.org

Flugbericht FW 190/783 Nr. 2

FW 190 Werk-Nr: 783.

Horizontalgeschwindigkeiten bei Kampfleistung (n = 2400 U/min) mit normalen Innenansaugschächten.

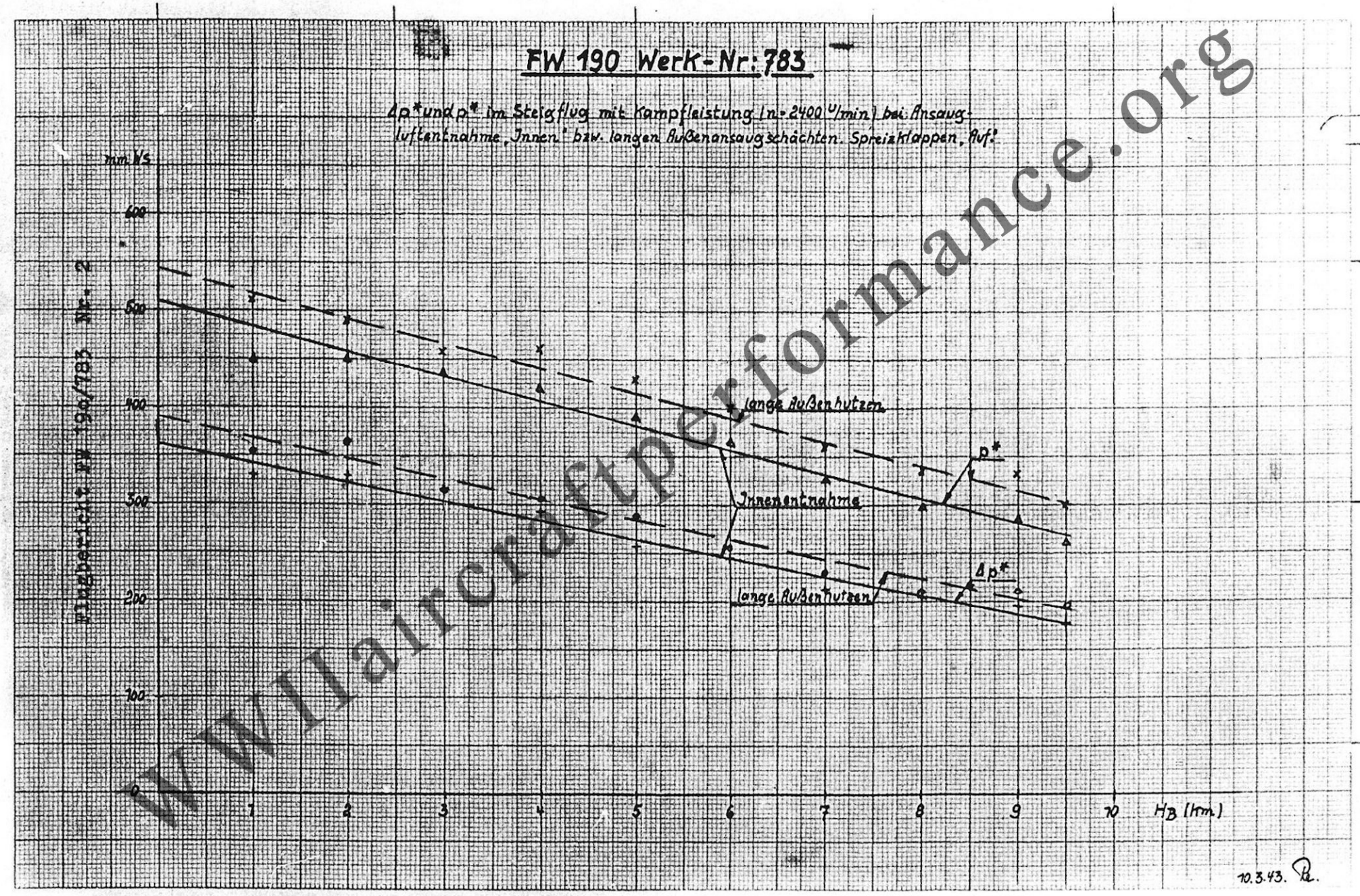


Archives of Michael Williams

WWIIaircraftperformance.org

FW 190 Werk-Nr: 783

Δp^* und p^* im Steigflug mit Kampfleistung (n = 2400 U/min) bei Ansaug-luftentnahme „Innen" bzw. langen Außenansaugschächten. Spreizklappen „Auf"



10.3.43.

www.aircraftperformance.org