FW/FB Fw190-783(5)

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

Flugbericht FW 190/783
Nr. 5

S.-O.-Archiv
Werk Flughafen
Blatt:

Gehen 4

Verteiler: 28 Ausfertigungen / 2 Vervielfältigung

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 Grelle

Herrn Lovich
Herrn Wallenhorst
Herrn Jegerow
Techn. Aussendienst 3 x
H. Haberstolz
H. Klamm
H. Kallweit
Techn. Verwaltung
Herrn Asendorf
Herrn Multhopp
Mustererprobung (H.Sander)
Flugabteilung (H.Mehlhorn)
Flugabteilung (Verwaltungsgruppe)
Entwurfsabteilung

For Documents Division, T-2
AMC, Wright Field
Microfilm No.
R2709 F frs

Datum:	Flug Nr.:	Start:	Landung:	Flugzeugführer:
19.3.43	62	9^{00}	9^{48}	Bartsch
23.3.43	63	13^{07}	13^{37}	Mehlhorn
31.3.43	64	10^{35}	11^{08}	Bartsch
2.4.43	65	11^{45}	12^{07}	Bartsch
2.4.43	66	12^{30}	12^{45}	Kampmeier
5.4.43	67	14^{38}	15^{02}	Bartsch
5.4.43	68	16^{00}	16^{47}	Kampmeier

Geheim!

1. Titel III der Staatsgeheimnis im Sinne
2. [illegible] verfahren, bei [illegible]
[illegible] als „Geheim".
3. Bestrafung unter Verantwortung des
& [illegible] entsprechenden Verfahren

Zustand:

Motor BMW 801 D2 / 2028
Enge Triebwerkshaube
Spreizklappen mit Öffnungswinkelanzeige
Bewaffnung: 2 MG 17, 2 MG 151 mit Munition
Startgewicht: G = 3870 kg
MG FF - Gurtklappen
Normaler Ansaugschacht mit Innenluftentnahme.

Programm:

1. Horizontalgeschwindigkeiten bei Startleistung (n = 2700 U/min) mit Bodenlader.
   a) p_1 = 1,42 ata normal
   b) p_1 = p Gebläse (Vorversuch für Methanol-Zusatz).

FW 902

Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H. Nr. 26 a
www.aircraftperformance.org
Archives of Michael Williams

Ergebnis:

Durch Herausdrehen der Anschlagschrauben für die Startladedruckbegrenzung wurde erreicht, dass den Zylindern der volle Gebläsedruck zugeführt wurde. Bei dem Standversuch wurde als Gebläsedruck mit n = 2700 U/min erhalten $p_{Gebl.}$ = 1,54 ata. Die im Flug bei Ermittlung der Horizontalgeschwindigkeiten erhaltenen Gebläsedrücke sind aus dem beigefügten Kurvenblatt zu ersehen. Durch Stauausnutzung ergibt sich für 0 m Höhe $p_{Gebl.}$ = p_1 = 1,7 ata. Die dazugehörige Geschwindigkeit ergab sich zu v = 607 km/h. Diesem Leistungszuwachs entspricht eine Erhöhung der Motorleistung um etwa 450 - 500 PS. Ob nun von dieser Leistungserhöhung, durch höheren Gebläsedruck, Gebrauch gemacht werden kann, hängt von der thermischen Beanspruchung des Motors ab. Im vorliegenden Fall dürften wohl die thermischen Verhältnisse eine längere Entnahme dieser höheren Motorleistung nicht gestatten, da die Einspritzpumpen für die kleinere, ursprünglich eingestellte Motorleistung regeln dürften. So besteht wahrscheinlich die Tatsache, dass der Motor, der bei dem Versuch nicht zu Bruch gefahren wurde, mit wesentlich zu armen Brennstoffluftgemisch geflogen wurde. Ob die zulässigen Zylindertemperaturen, die im Horizontalflug mit Kampfleistung nur 180°C betragen, überschritten wurden bzw. überschritten werden, müsste gesondert geklärt werden.

Bearbeiter:

Gernert

Mehlhorn

Flugabteilung

Langenhagen, den 9. April 1943
Gt/Wi Me/Ho

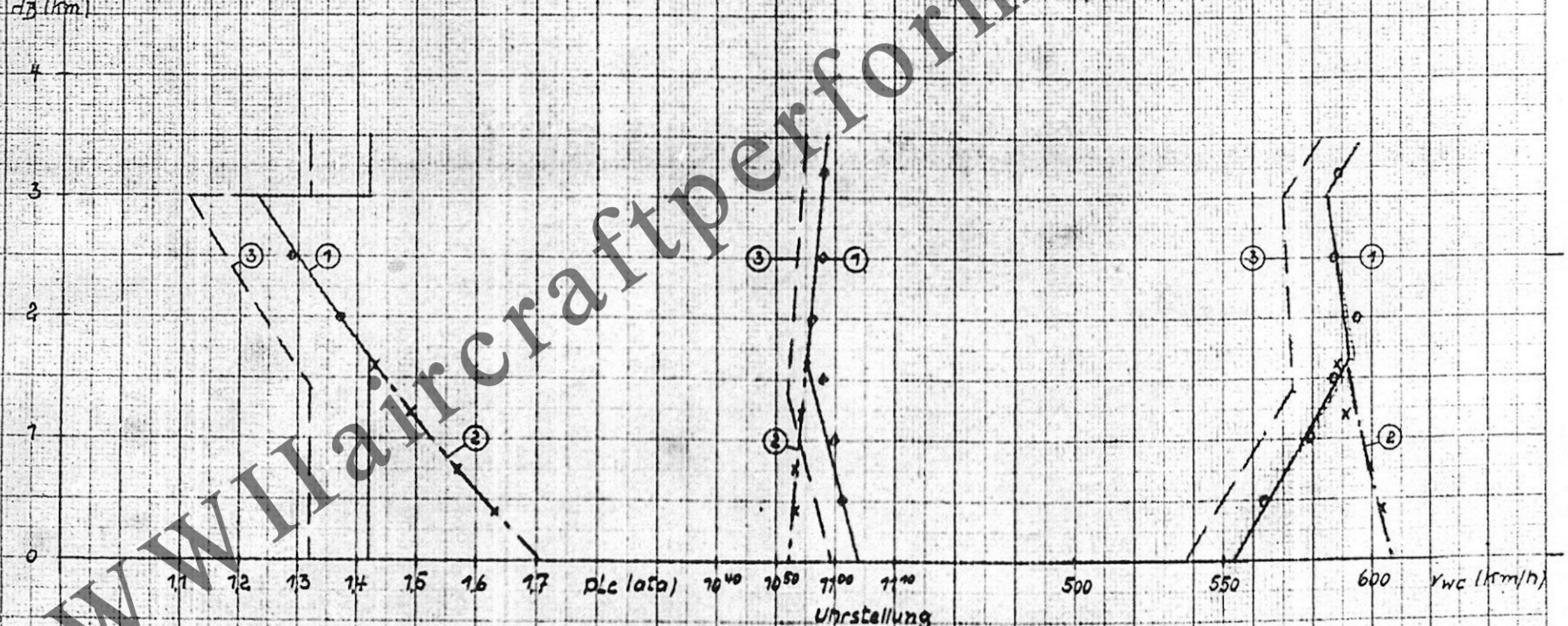
Air Documents Division, T-2
AMC, Wright Field
Microfilm No.
R2709 F 825

www.aircraftperformance.org

FW 190 Werk-Nr: 783.

Geschwindigkeitsleistungen mit Start- bzw. Kampfleistung

① = Startleistung n = 2700 U/min
② = " " " (Anschlagschraube für Startladedruckbegrenzung herausgeschraubt)
③ = Kampfleistung n = 2400 U/min



5.4.43 Re.

www.aircraftperformance.org

Archives of Michael Williams