FW/FB Fw190-0046(5)

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

Flugbericht Fw 190/0046 Bo Nr.5

S.D. Archiv Bad Eilsen
Blatt: 1

Ausfertigungen
1 Ausfertigung

Verteiler:

Herrn Prof.Tank
Herrn Kaether
Herrn Blaser
Herrn Dr.Cassens
Herrn Heintzelmann
Herrn Hertwig
Herrn Pabst
Herrn Mathias
Herrn Wolff
Herrn Multhop
Herrn Lovich
Herrn Crell
Herrn Wallenhorst

Geheim!

Herrn Zietz/Gottschalk
Entwurfsabteilung
Techn. Aussendienst
2 x TAL Eilsen
1 x TAT Eilsen
1 x TAE Eilsen
1 x TKA Eilsen
1 x TA Langenhagen
Mustererprobung
Erprobungsleiter (H.Sander)
Versuchsabtlg.(H.Dr.Holzer)
Konstruktionsbüro(H.Maibom)
Flugabteilung

Sekretariat Prof. Tank
Eing. 27. JAN. 1944

lfd. Nr.	Datum:	Start:	Landung:	Dauer :	Führer:
1o3	15.1o.	14 42	14 45	3'	Kampmeier
1o4	15.1o.	15 43	15 49	6'	Kampmeier
1o5	15.1o.	15 51	16 00	9'	Kampmeier
1o6	15.1o.	16 01	16 07	6'	Kampmeier
1o7	16.1o.	15 00	16 12	72'	Schorn
1o8	16.1o.	17 00	17 15	15'	Schorn
1o9	17.1o.	12 1o	12 48	38'	Schorn
11o	25.1o.	9 13	9 3o	17'	Mondry
111	1.11.	14 4o	15 35	55'	Mondry
112	5.11.	15 56	16 32	36'	Mondry
113	9.11.	14 45	15 21	36'	Mondry
114	9.11.	16 06	16 3o	24'	Mondry
115	16.11.	14 35	14 4o	5'	Mondry
116	16.11.	14 43	14 45	2'	Mondry
117	18.11.	12 28	12 32	4'	Motsch
118	18.11.	15 06	15 44	38'	Kampmeier
119	2.12.	14 43	15 3o	47'	Mondry
12o	3.12.	15 38	16 17	39'	Bartsch

Air Documents Division, T-2
AMC, Wright Field
Microfilm No.
R 2810 F 1072

Zustand:
Motor BMW 8o1 D_2/2550 4
Grosse Fläche (2o,3 m^2) bis 1.1o.43.
Serienfläche (18,3 m^2) ab 2o.1o.43.
Beide Tragflügel befinden sich in gleichem aerodynamischen Zustand (ohne Waffen, Schußlöcher ausser für MG 17 verkleidet)
Keine Munition eingefüllt.
Bewegliche Radklappen
Druckkabine, Preßer mit grosser Fördermenge.
Zur Herabsetzung der Reibungskräfte wurden aus den BC-Federbeinen 4 Packungen (von insges.6) ausgebaut.
Startgewicht: grosse Fläche G= 3630 kg
Startgewicht: Serienfläche G= 3600 kg

Programm:
1.Bestimmung der Horizontalgeschwindigkeiten und Steigleistung

Mappe Nr

Ausgegeben

FW 1187

www.warbirdperformance.org

mit der Serienfläche im Vergleich zum 20,3 m^2-Flügel, unter Beibehaltung des aerodynamischen Zustandes beider Flächen.

2. Beurteilung der geänderten Fahrwerksfederstreben.

Ergebnis:

zu 1) Nach Rückrüstung des Flugzeuges auf den serienmässigen Tragflügel wurden nochmals die Steigleistung und Horizontalgeschwindigkeiten mit Kampfleistung aufgenommen, da im Flugbericht Nr.3 die Serienwerte (Tragflügel mit eingebauten Waffen) zum Vergleich herangezogen worden waren.
Durch die Vergrösserung des Tragflügels um 2 m^2 ergibt sich endgültig bis zur Volldruckhöhe eine Geschwindigkeitsverminderung von 10 - 12 km/h. Oberhalb Volldruckhöhe wird der Verlust geringer und ist in ~ 8000 m Null. In noch grösserer Höhe übersteigt die Geschwindigkeit mit der grossen diejenige der kleinen Fläche entsprechend der Darstellung im Kurvenblatt.
Steiggeschwindigkeitsmässig ist durch die Flächenvergrösserung ein Gewinn von 0,75 - [illegible] m/sek. zu verzeichnen, wobei die Dienstgipfelhöhenverbesserung ~ 500m beträgt.

zu 2) Durch Ausbau der Packungen aus normalen EC-Federbeinen, zur Herabsetzung der Packungsreibung, ist im Flugbetrieb keine merkliche Veränderung im Rollverhalten der Maschine aufgetreten. Die Federwege liegen mit 275 - 285 mm für normale Dreipunktlandung bezw. für schnelles Rollen über dem Sprunggarten in den üblichen Grenzen.

Bemerkungen:
Es wird hier nochmals mit aller Dringlichkeit darauf hingewiesen, dass beim Betrieb der B_0 - B_1 -Flugzeuge mit Druckkabine der Schiebehauben-Dichtschlauch ständig Anlaß zu Beanstandungen gibt. Auch bei Anwendung grösster Sorgfalt, ist das Platzen des Schlauches nicht immer zu vermeiden, sodass zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft der Druckkabine Änderungen unbedingt erforderlich werden.

Langenhagen, 11.1.44.

Bearbeiter:

(Gernert)

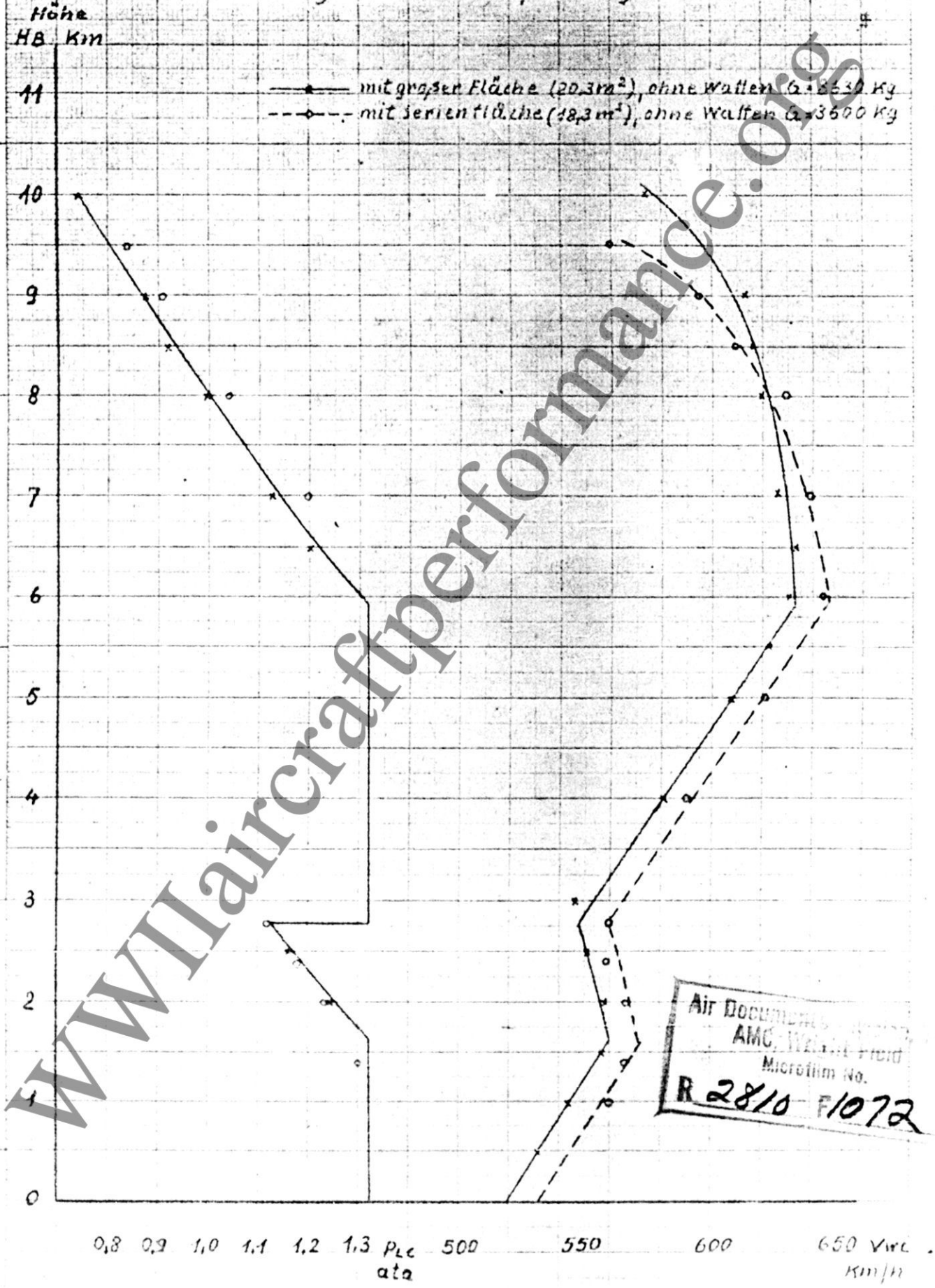
B-Leiter:

(Sander)

WWIaircraftperformance.org

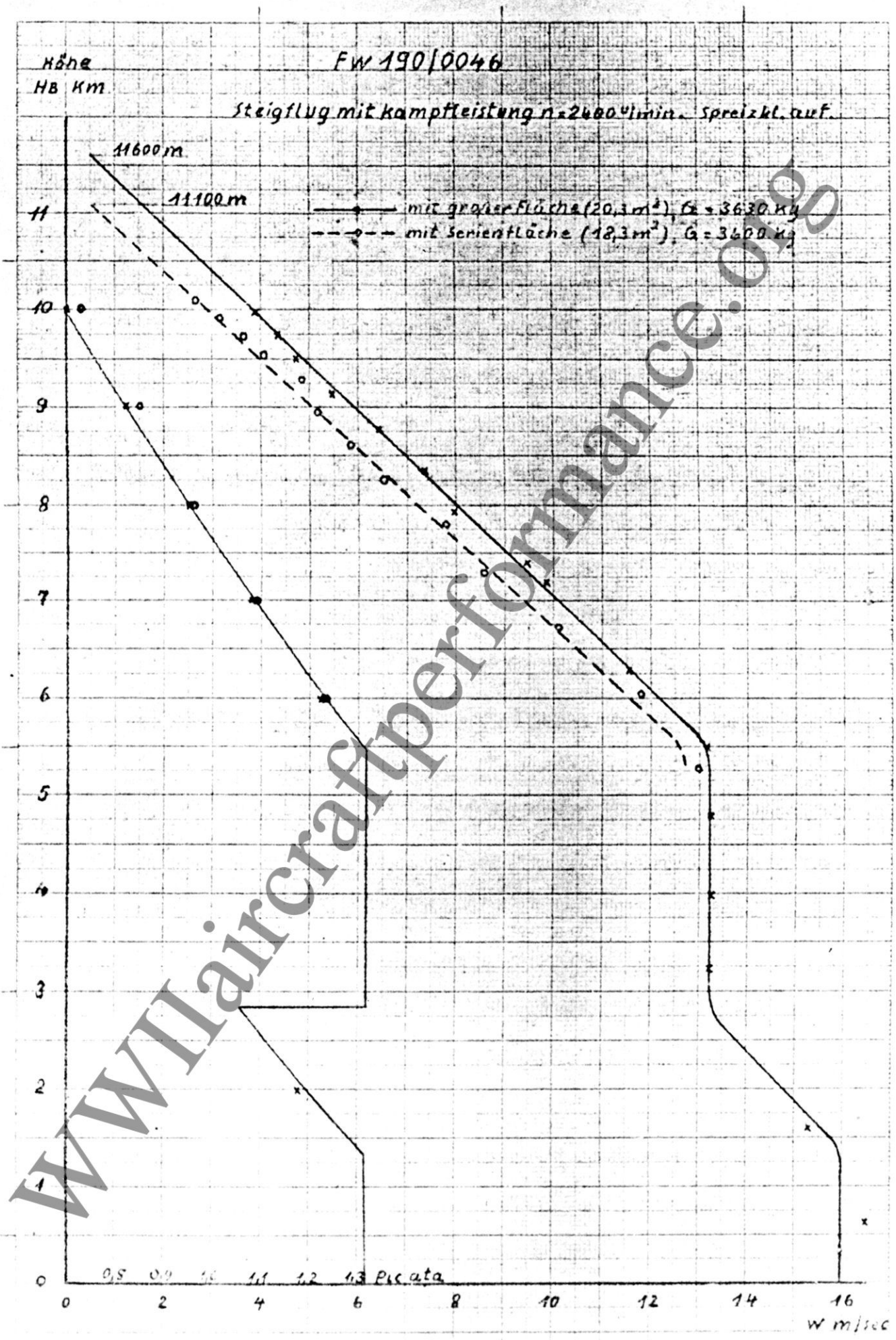
Fw 190/0046

Horizontalgeschw. mit Kampfleistung n = 2400 U/min.



Air Documents
AMC, Wright Field
Microfilm No.
R 2810 F1072

WWIIaircraftperformance.org



WWIIaircraftperformance.org