| Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H. Bremen | Flugbericht Fw 190 D-9/210002 Nr. 3 | S.O. Archiv Bad Eilsen Blatt: 1 |
|---|---|---|

# Geheim

Verteiler: ..... Ausfertigungen

Herrn Prof. Tank
Herrn Kaether
Herrn Blaser
Herrn Dr. Cassens
Herrn Heintzelmann
Herrn Hartwig
Herrn Papst
Herrn Mathias ✓
Herrn Wolff
Herrn Multhop
Herrn Lovich
Herrn Grell
Herrn Wallenhorst
Herrn Affeldt
Herrn Gottschalk

Entwurfsabteilung

Techn. Aussendienst:
2 x TAL Eilsen
1 x TAT "
1 x TAE "
1 x TKA "
1 x TA Langenhagen

Mustererprobung:
Erprobungsleiter (H.Sander)
Versuchsabteilung (H.Dr.Melzer)
Konstruktionsbüro (H.Maibom)
Flugabteilung.

| Fl.-Nr.: | Datum: | Start: | Landung: | Dauer: | Flugzeugführer: |
|---|---|---|---|---|---|
| 26 | 20.10.44 | 16.40 | 17.18 | 38' | Schnier |
| 27 | 20.10.44 | 17.30 | 17.48 | 18' | Schnier |

Zustand: Motor Jumo 213 A/1021521862
D-9 Serienzustand mit Methanolanlage.
Methanoldüse für 160 L/h Durchsatz bei 0.45 atü.
Oberfläche gespachtelt und poliert.
Alle Spalte am Triebwerk und den Übergängen durch Gummi sorgfältig abgedichtet.
Bewaffnung: 2 MG 131, 2 MG 151.
Bewegliche Radklappen.
Nicht angetriebene Kühlerklappe vor Ansaugschacht in Strakstellung festgesetzt.
Kühlerklappenverstellanlage an den Luftschraubenölkreislauf angeschlossen.
Rücklauföl zum Sauganschl. des Luftschraubenreglers geführt.
Stromlinienverkleidung für Bildgeräte-Schrägeinbau an der linken Rumpfseitenwand (ab 21.10.)

Programm:

1. Bestimmung des Geschwindigkeitsgewinnes durch die Spaltabdichtungen am Triebwerk im Flug mit erhöhter Start- und Sonder-Notleistung.
2. Kontrolle der Flugeigenschaften mit Verkleidung für Bildgeräte-Schrägeinbau.

Ergebnis:

1. Im Anlieferungszustand waren am Triebwerk, insbesondere im Übergang von der Triebwerksverkleidung zum Flügel, erhebliche Spalte vorhanden. Um deren Einfluss auf die Horizontalgeschwindigkeiten zu kontrollieren, wurden vor und nach Abdichtung aller

Archives of M. Williams



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

vorhandenen Spalte Leistungsvergleichsflüge im Bodenladerbereich durchgeführt.

Nach Abschluss der Versuche im Ausgangszustand musste zunächst durch Versetzung der Triebwerksunterschale entgegen der Luftschraubendrehrichtung für eine gleichmässige Spaltbreite am Übergang von der Triebwerksverkleidung zum Flügel gesorgt werden, da durch das Motordrehmoment im Flug erhebliche Unterschiede auftraten. Daraufhin wurde die Abdichtung der Verkleidung mittels Gummifahnen und Blechstreifen vorgenommen.

Das beiliegende Geschwindigkeitskurvenblatt zeigt die für beide Zustände mit der erhöhten Startleistung (1900 PS - Basis) und der Sonder - Notleistung erflogenen Horizontalflugleistungen. Wie ersichtlich, ist durch die Spaltabdichtung ein Geschwindigkeitsgewinn von 13 ./. 15 km/h erzielt worden. Horizontalgeschwindigkeiten in 0 m Höhe:

Ohne Spaltabdichtung: Startleistung normal VwKC = 557 km/h
Erhöhte Notleistung VwKC = 574 km/h
Sonder-Notleistung VwKC = 595 km/h

Mit Spaltabdichtung: Startleistung normal VwKC = -
Erhöhte Notleistung VwKC = 589 km/h
Sonder-Notleistung VwKC = 608 km/h

Bem.
Nach diesen Flügen zeigte sich, dass die Gummiabdichtung zwischen Triebwerk und Flügel links herausgezogen worden war und dann abgerissen ist. Ferner waren leichte, von den Abgasen herrührende Brandstellen zu erkennen. Eine Verbesserung der Abdichtung in diesem Bereich ist daher notwendig.

2. Bei Start und Landung sowie im normalen Horizontalflug ist durch den Bildgerätetropfen an der linken Rumpfseitenwand keine Beeinträchtigung der Flugeigenschaften festzustellen. Eine Untersuchung des Abkippverhaltens im Geradeaus- und Kurvenflug unterblieb zunächst, da das Flugzeug infolge abgerissener Strahldüsen aus dem Flugbetrieb gezogen werden musste.

Die Bildgerätescheibe blieb bei Standlauf und im Flug (trotz stark ölenden Motors) vollständig frei von Ruß und Öl.

Langenhagen, den 24.10.1944
Gt/Schw.

Flugabteilung ME
Bearbeiter:
(Gernert)

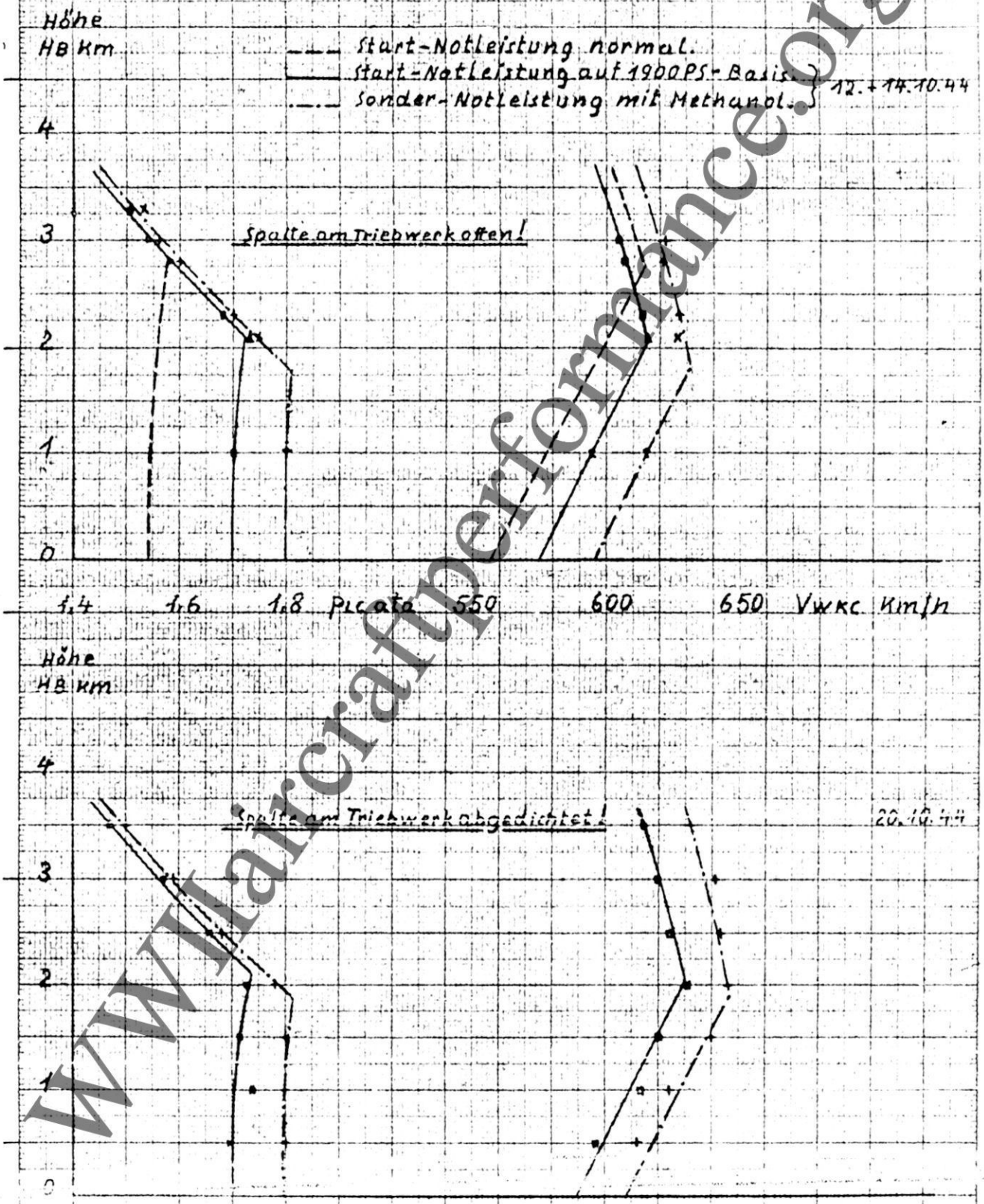
Ges. E-Leiter:
(Sander)

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

WWIIaircraftperformance.org

# FW 190 D-9/210002

Horizontalgeschwindigkeiten mit n=3250 U/min
Zustand: D-9 serie mit Methanolanlage.
2 MG 131, 2 MG 151, ohne ETC 504, bewegl. Radkl.
Oberfläche gespachtelt und hochglanzpoliert.







www.aircraftperformance.org

Archives of M. Williams