



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

Flugbericht Fw 190 D-9/210001

Nr. 2

S. O. An...
Bad...
Blatt 1

Verteiler:

Herrn Prof. Tank Entwurfsabteilung
Herrn Kaether
Herrn Blaser Techn. Aussendienst:
Herrn Dr. Cassens 2 x TAL Eilsen
Herrn Heintzelmann 1 x TAE "
Herrn Hartwig 2 x TAT "
Herrn Papst 1 x TKA "
Herrn Machias 1 x TA Langenhagen
Herrn Wolff
Herrn Multhop
Herrn Lovich Mustererprobung:
Herrn Grell Erprobungsleiter (H. Sander)
Herrn Wallenhorst Vorschussabteilung (H. Fr. Weller)
Herrn Affand Konstruktionsbüro (H. Malbon)
Herrn Muggen Flugabteilung

www.flybase.org

<u>Flug-Nr.</u>	<u>Datum:</u>	<u>Start:</u>	<u>Landung:</u>	<u>Dauer:</u>	<u>Flugneuführer:</u>
30	4.10.44	17.05	18.15	1.10'	Mürschel
31	5.10.44	16.42	17.18	36'	Mürschel
32	6.10.44	17.20	17.55	15'	Mürschel
33	7.10.44	15.50	16.42	47'	Mürschel

Zustand: Motor Jumo 213 C/1001580035 ab 28.9. (auf Jumo-Höhenprüfstand vermessen):
D-9 - Serienzustand, Oberfläche normal, ohne Sonderbearbeitung.
Bewaffnung: 2 MG 131, 2 MG 151.
Luftschaube 41276.15 V.
Bewegliche Radklappen.
Reichweitenbehälter im Rumpf.
Kühlerklappe vor Ansaugschacht in Straketstellung festgesetzt.
Max. Kühlerklappenöffnungswinkel auf 20° begrenzt.
Neues Erhard-Ventil mit 0.8/2.0 adU Einstellung.
Kühlerklappenregelanlage an Luftschaubendruckkreis angeschlossen. Rücköl vom VDM - Pegler fließt zum Ansaugschlauch des Luftschaubenreglers zurück.

Programm:

1. Bestimmung der Abfallhöhe, Vollerückhöhe und Horizontalgeschwindigkeiten mit dem leistungsgereiften Motor.
2. Aufnahme der Triebwerkstemperaturen im Steigflug.
3. Vermessung der Waffenheizanlage.

Ergebnis:

1. Auch mit diesem Flugzeug konnte die Erprobung des auf dem Höhenprüfstand vermessenen Motors, Werk-Nr. 1001580035 nicht zu Ende geführt werden. Der Motor fiel am 7.10. infolge undichter Zylinderblockpackung aus.

Mappe Nr.	Ausgegeben	2
--------------	------------	---



Vermessen wurde der Ladedruckverlauf und die Horizontalgeschwindigkeiten bis 6000 m Höhe. Es zeigte sich, dass bei in Strakstellung festgesetzter Kühlerklappe vor Ansaugschacht in 6000 m noch der volle Ladedruck vorhanden und somit die Abfallhöhe nicht erreicht worden war. Da die Motore der augenblicklichen Lieferung im Höchstfall eine Abfallhöhe von 5600 ./. 5700 m erreichen, kann dieser auf Grund der jetzigen und der im Flugbericht Nr. 2 der 190/V-53 niedergelegten Ergebnisse als ausserordentlich gut bezeichnet werden. Im Horizontalflug ist das Flugzeug im Vergleich zu den mit dieser Zelle und Motor Werk-Nr. 1021520539 erfliegenen Geschwindigkeiten geringfügig (5 ./. 8 km/h) langsamer. Die Umschalhöhe lag bei dem Messflug mit 2400 m viel zu niedrig.

2. Bei 20°-Kühlerspreizklappenöffnung wurden die Kühlstofftemperaturen für Kühler Ein- und Austritt sowie die Schmierstoff und Ladelufttemperaturen für Motor-Eintritt, im Kampfleistungssteigflug aufgenommen. Da der letzte Flug in 6000 m Höhe wegen Wetter und Motorstörung abgebrochen werden musste, ist die Temperaturumkehrhöhe nur knapp erreicht worden. Die auf den heissesten Sommertag bezogenen Höchstwerte:

Kühlstoff Kühler-Eintritt	tKE = 110°
Kühlstoff Kühler-Austritt	tKA = 100°
Schmierstoff Motor-Eintritt	tSME = 125°
Ladeluft Motor-Eintritt	tLad = 135°

3. Die Vermessung der Warmluftwaffenheizung konnte wegen der Motorbeschädigung nicht beendet werden. Da ausserdem keine serienmässigen Abgasdüsenhäute eingebaut waren, werden die wenigen vorhandenen Ergebnisse von der VA-IE nur zu Vergleichszwecken für spätere Messungen herangezogen.

Langenhagen, den 20.10.1944.
Gt/Schw.

Flugabteilung ME
Bearbeiter:

(Garnert)

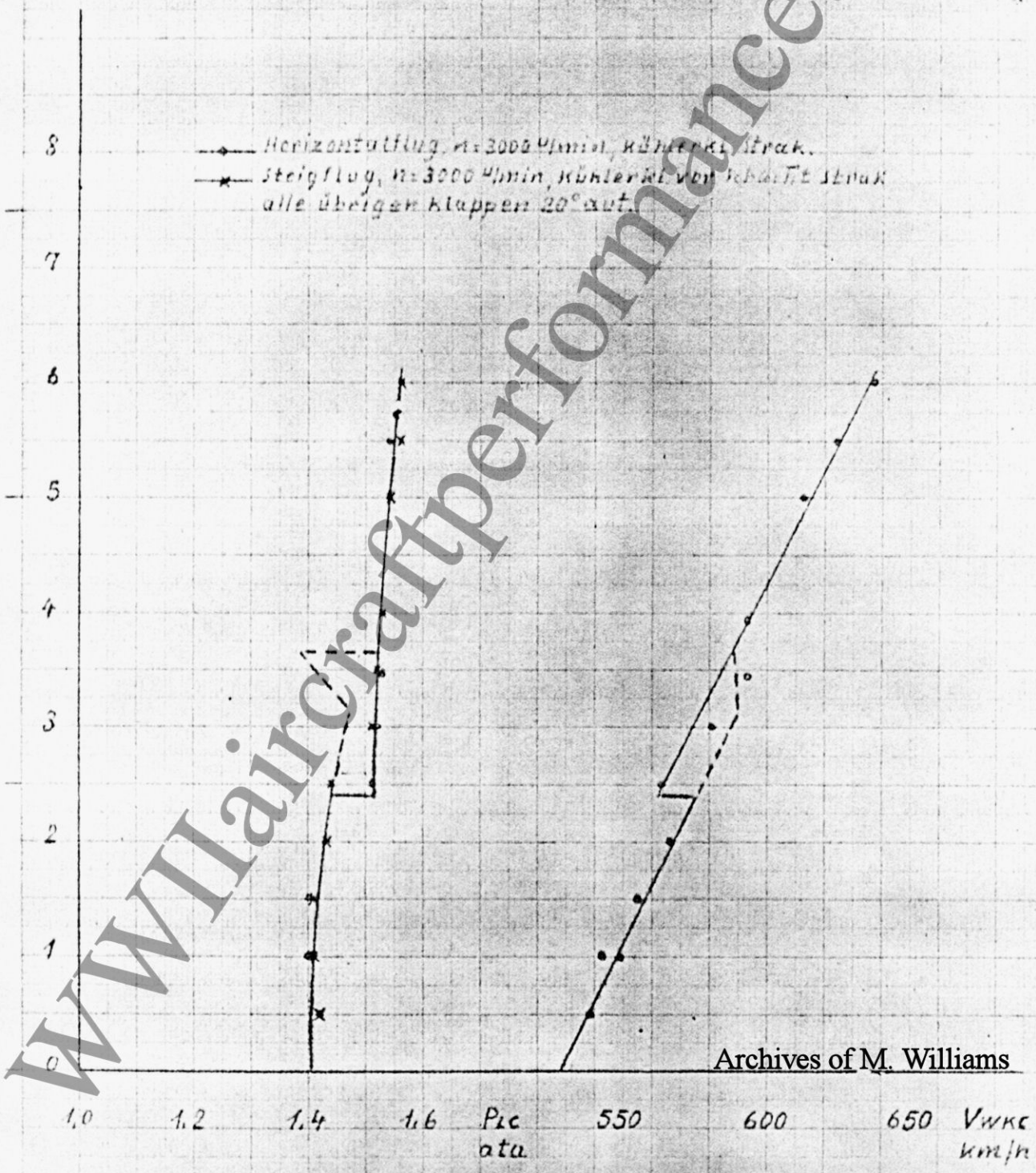
Ges. F-Leiter:

(Sander)

Fw 190/210001

Zustand: D9-serie. 2MG 131, 2MG 151
 Ohne ETC 504 mit bewegl. Radklappen.
 Oberfläche normal. Startgewicht = 4100 kg.

Höhe
 HB км



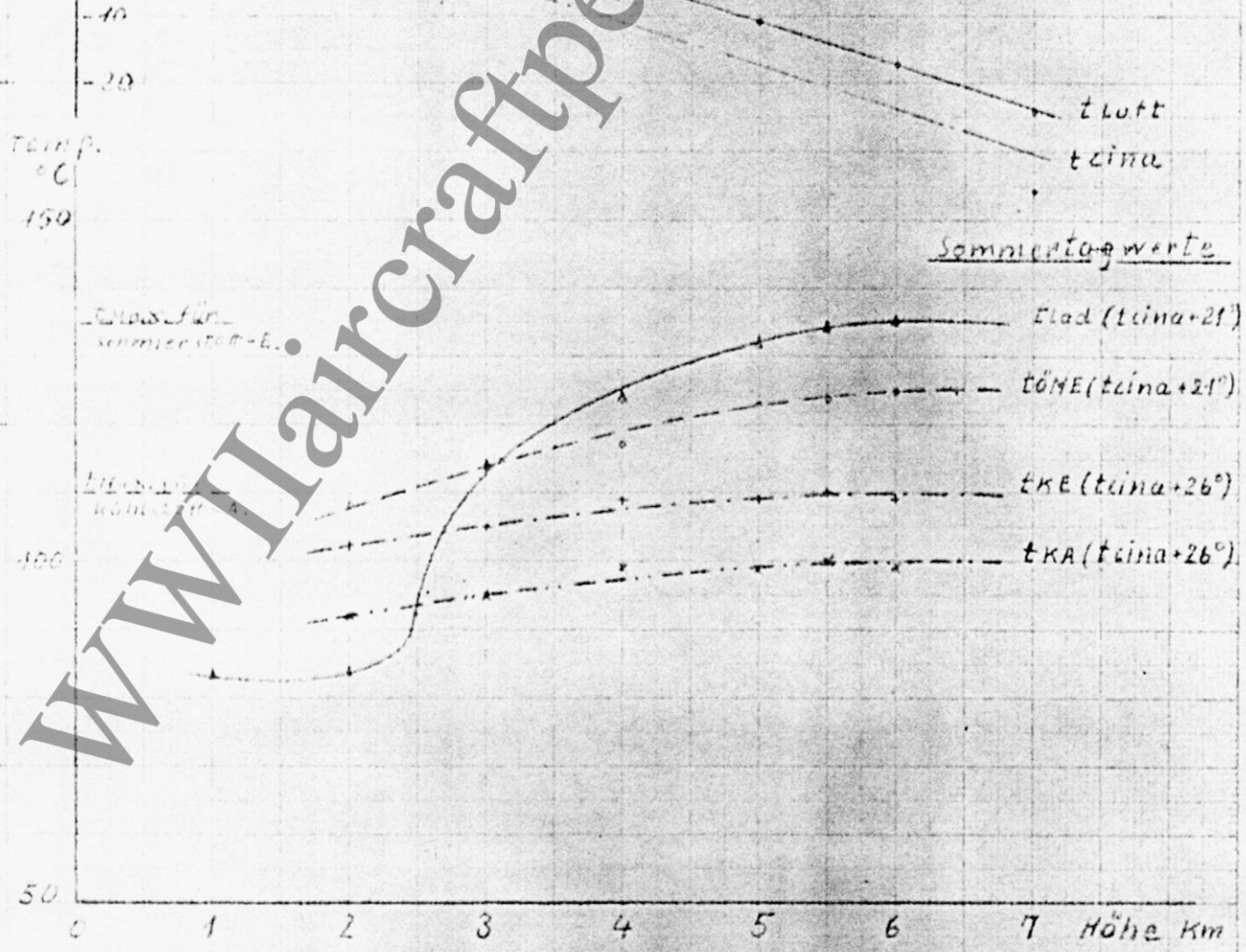
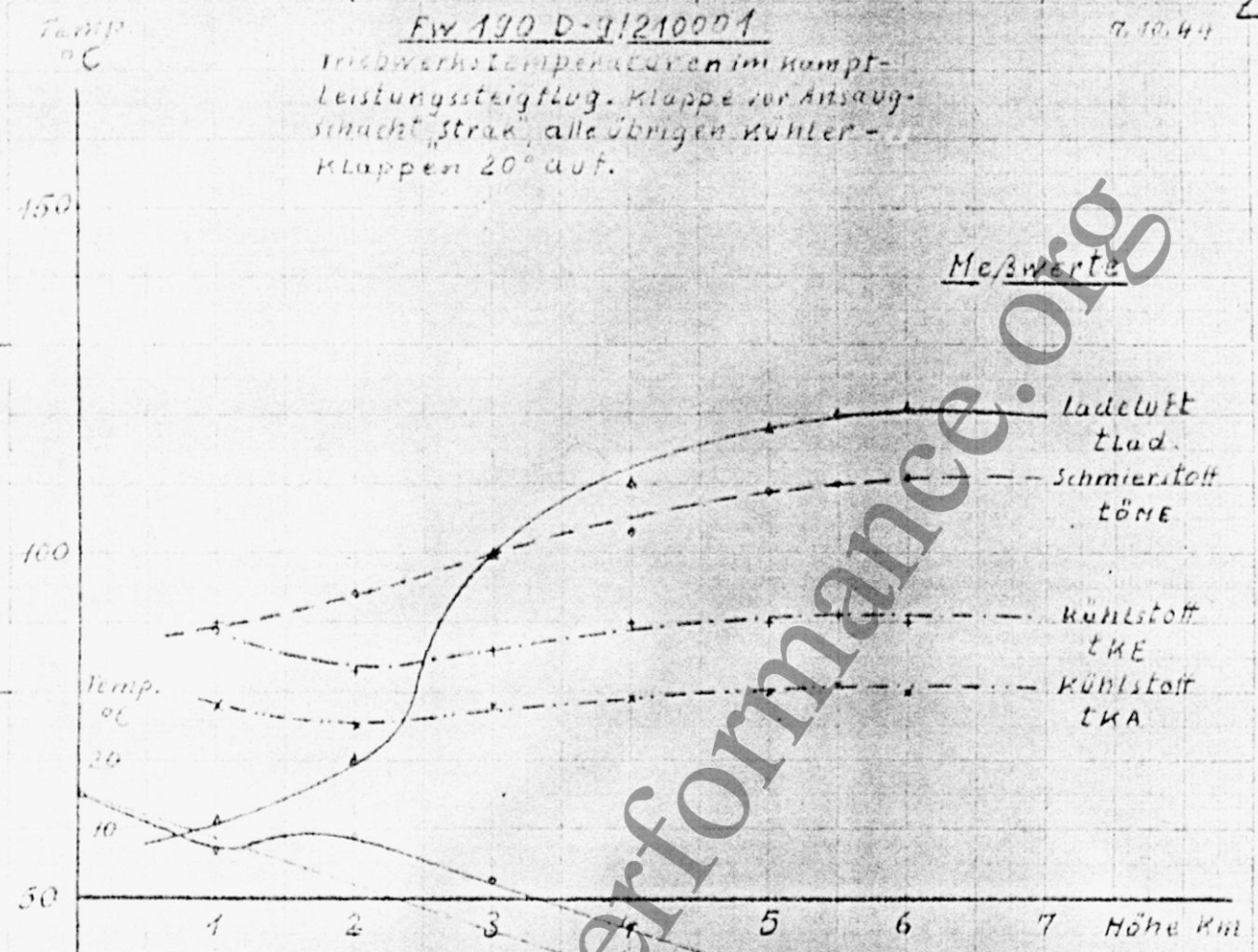
WWW.aircraftperformance.org

45

9.10.44

Fw 190 D-11210001

TriebwerksTemperaturen im Kompt-
Leistungssteigflug. Klappe vor Ansaug-
schicht "strak", alle übrigen Kühler-
klappen 20° auf.



WWIIaircraftperformance.org