



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

Flugbericht Fw 190 D-9/210001

Nr. 3

S. O. Archiv  
Bad Eilsen

Blatt: 1

**Geheim**

Verteiler:

- Herrn Prof. Tank
- Herrn Kaether
- Herrn Blaser
- Herrn Dr. Cassens
- Herrn Heintzelmann
- Herrn Hartwig
- Herrn Papst
- Herrn Mathias
- Herrn Wolff
- Herrn Müllhop
- Herrn Lovich
- Herrn Grell
- Herrn Wallenhorst
- Herrn Affeldt
- Herrn Mügge

- Entwurfsabteilung, At Ausfertigung  
 Techn. Aussendienst:  
 2 x TAL Eilsen  
 1 x TAE "  
 1 x TAT "  
 1 x TKA "  
 1 x TA Langenhagen
- Mustererprobung:  
 Erprobungsleitung (H. Sander)  
 Versuchsabteilung (H. Dr. Melzer)  
 Konstruktionsbüro (H. Maibom)  
 Flugabteilung.

Fl.-Nr.	Datum	Start	Landung	Dauer	Flugzeugführer
34	24.11.44	11.50	12.22	32'	Schnier
35	28.11.44	11.26	12.27	61'	Märschel
36	28.11.44	13.07	13.48	41'	Märschel
37	1.12.44	12.27	12.37	10'	Prof. Tank
38	1.12.44	14.48	15.29	41'	Märschel
39	3.12.44	10.00	10.18	18'	Schnier
40	3.12.44	12.10	13.05	55'	Schnier
41	4.12.44	15.36	15.48	10'	Märschel
42	5.12.44	15.44	16.30	46'	Märschel
43	6.12.44	16.23	16.40	17'	Sander
44	8.12.44	11.27	11.33	6'	Märschel
45	8.12.44	11.38	11.44	6'	Märschel
46	8.12.44	11.45	11.49	4'	Märschel
47	8.12.44	11.50	11.55	5'	Märschel
48	8.12.44	11.56	12.04	8'	Märschel
49	8.12.44	12.05	12.10	5'	Märschel
50	8.12.44	12.12	12.21	9'	Märschel
51	8.12.44	12.25	12.29	4'	Märschel
52	8.12.44	15.09	15.35	24'	Märschel
53	17.12.44	9.10	9.18	8'	Schnier
54	17.12.44	11.35	12.17	42'	Schnier
55	29.12.44	15.55	16.15	20'	Schnier
56	13.2.45	15.40	14.58	18'	Schnier
57	13.2.45	15.42	17.06	24'	Schnier
58	16.2.45	16.40	17.05	25'	Schnier
59	17.2.45	11.53	12.28	29'	Kehlermeier
60	21.2.45	12.07	12.50	43'	Märschel
61	22.2.45	9.04	9.53	49'	Märschel
62	1.3.45	10.00	10.45	45'	Märschel
63	6.3.45	9.12	9.50	38'	Märschel

Air Documents Division, T-2  
 AMC, Wright Field  
 Microfilm No. R2861F989

Zustand: Motor Jumo 213 C/1001580035 bis 11.10.44  
 " " 213 A/1061520465 bis 10.1.45  
 " " 213 A/1021522229

D-9-Serienzustand, Oberfläche gespachtelt und poliert.  
 Bewaffnung: 2 MG 131, 2 MG 151.  
 Bewegliche Radklappen.  
 Spalte am Triebwerk abgedichtet, im Flügel-Rumpfübergang nach KBV 40963.

Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H. Nr. 267

FW1148





Erhard-Druckhalteventil "B"  
Verstärkte Triebwerksoberschale.  
Abfluggewicht G = 4100 Kg.

Programm:

1. Bestimmung der Horizontalgeschwindigkeiten nach Verbesserung der Oberflächengüte und Abdichtung der Spalte am Triebwerk.
2. Vermessung eines Steigfluges mit Kühlerklappen in Regelstellung für 100° Kühlstofftemperatur.
3. Beurteilung der Flügel-Rumpfspaltabdichtung nach KBV 40963.

Ergebnis:

1. Auch der als Ersatz für den vermessenen Motor 0035 eingebaute Motor 0465 fiel bereits nach geringer Flugzeit infolge Wassereintrittes aus. Die wenigen hiermit in Bodennähe erfliegenen Horizontalgeschwindigkeitswerte entsprachen den Erwartungen und liegen entsprechend den mit der W.-Nr. 210002 ermittelten Geschwindigkeiten nur  $\sim 5$  km/h unterhalb der errechneten Leistungen.

Der nachfolgende Motor 2229 jedoch ergab, wie auf dem beiliegenden Leistungskurvenblatt ersichtlich, einen ausgesprochenen schlechten Geschwindigkeitsverlauf. Im Bereich unterhalb Volldruckhöhe fehlen etwa 10 % 12 km/h bei Kampfleistung, während oberhalb die Differenz infolge der immer noch geringen Volldruckhöhe und des starken Abfalles erheblich größer wird. Für Vergleichszwecke sind diese Horizontalgeschwindigkeiten somit nicht brauchbar.

Abschliessend kann, unter der Voraussetzung, dass der Motor leistungsmässig den Mappenwerten entspricht, gesagt werden, dass die D-9 Flugzeuge mit gut bearbeiteter Oberfläche und abgedichteten Spalten am Triebwerk geschwindigkeitsmässig die rechnerischen Werte knapp erreichen.

2. Kurvenblatt 3 zeigt die mit Kampfleistung bei 100° Regelstellung der Kühlerklappen ermittelten Steiggeschwindigkeiten. Die Dienstgipfelhöhe ergab sich durch Extrapolation der bis 10 km Höhe erfliegenen Steigleistungskurve zu 10700 m.
3. An Stelle der leicht zerstörbaren Gummistreifen wurde hier die Spaltabdichtung im Bereich Flügel-Rumpfübergang durch eine Blechabdichtung nach KBV 40963 vorgenommen. Ähnlich der an der W.-Nr. 210002 nach KBV 40957 erprobten Abdichtung hat auch diese sich nicht bewährt. Da die Blechfahnen nur kurz ausgeführt sind, werden sie aus dem Spalt herausgezogen, zerdrückt und stark angescheuert.

Bemerkung: Nach Abschluss der ohne Beanstandungen verlaufenen Schussversuche mit der verstärkten Triebwerksoberschale wird die Maschine abgegeben.

Langenhagen, den 16.3.45  
Gh/Schw.

Flugabteilung ME  
Bearbeiter:

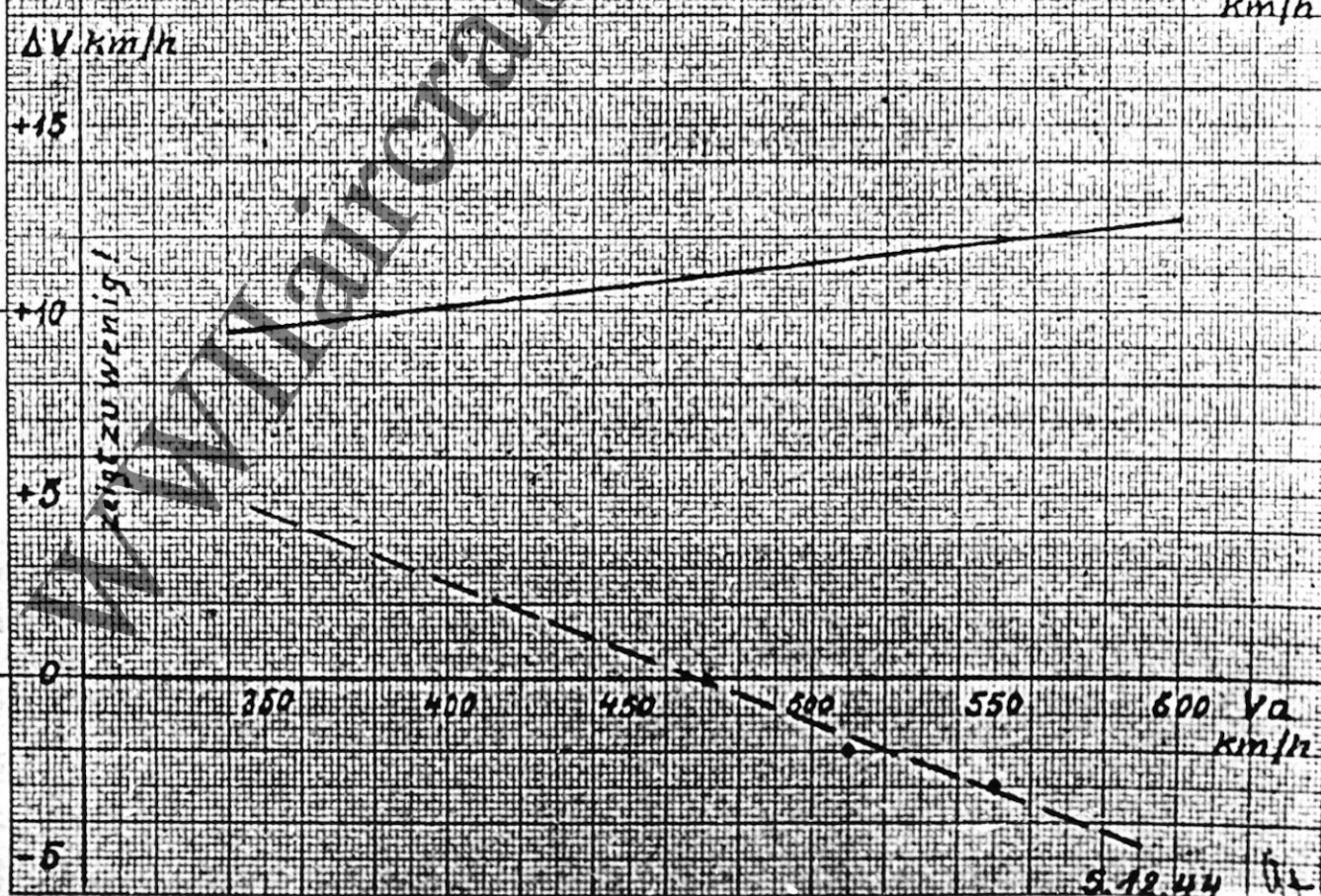
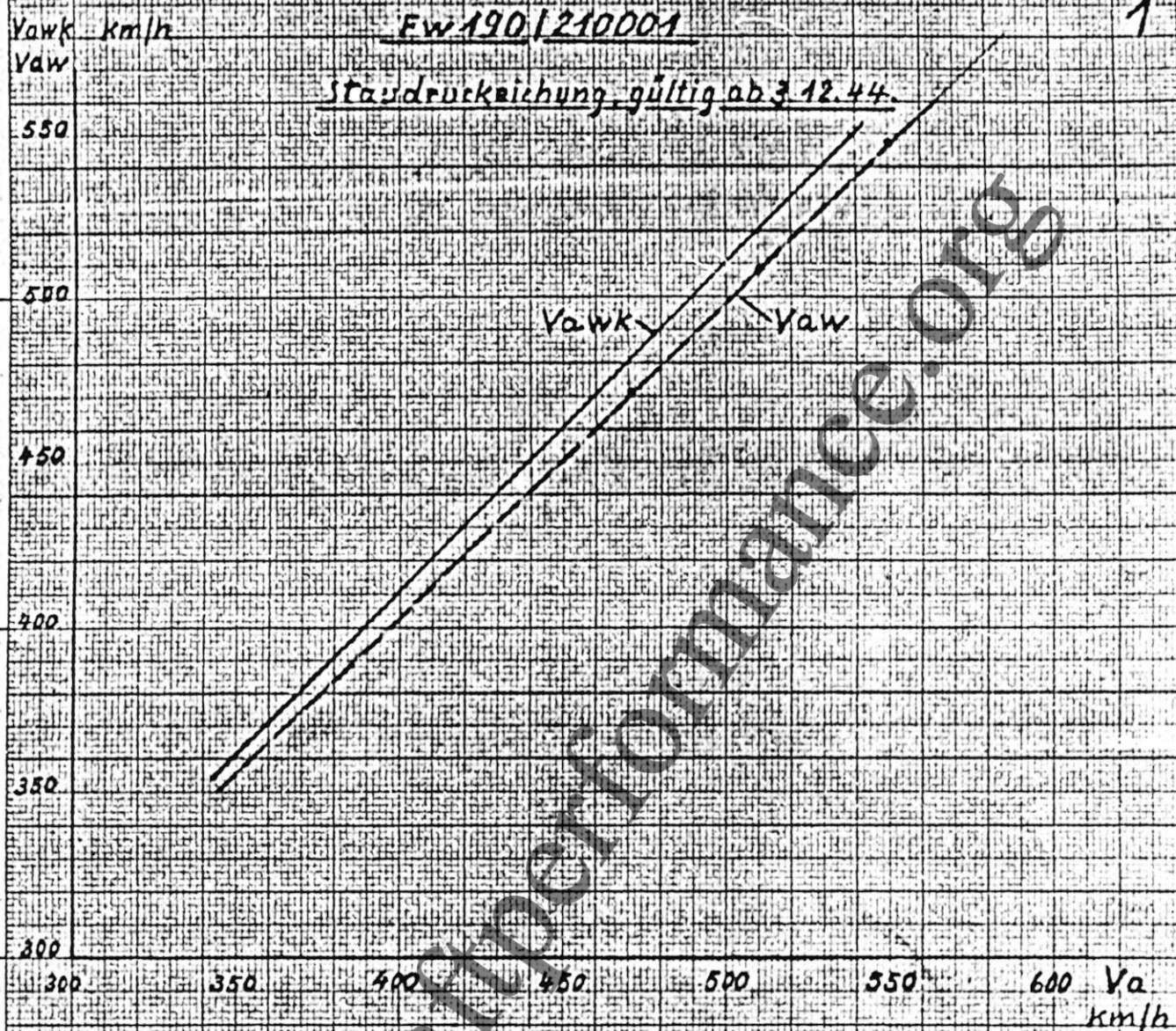
(Gernert)

Erprobungsleiter:

(Sander)

Fw 190/210001

Staudruckeichung, gültig ab 3.12.44.



5.12.44

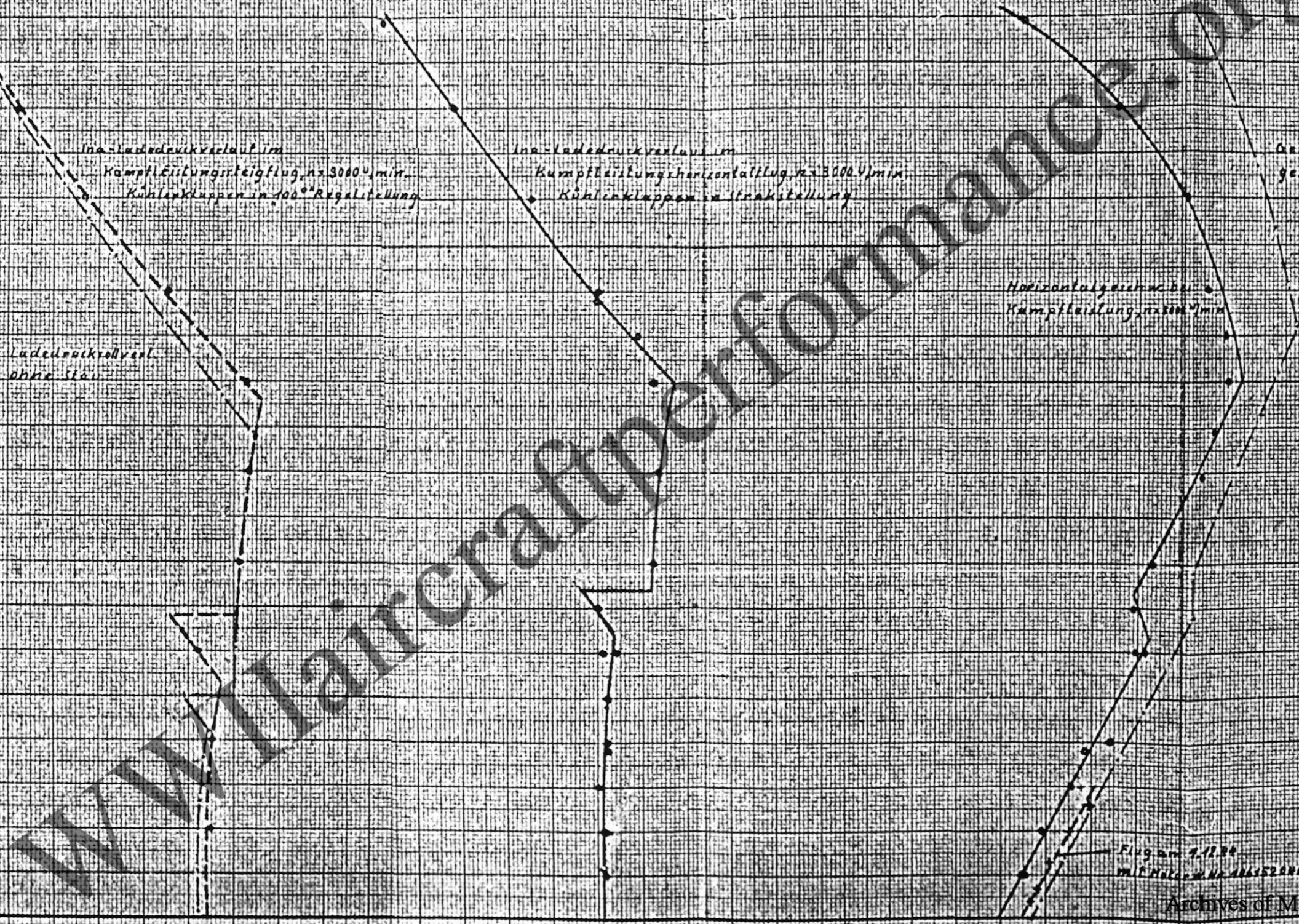


Fw 190 D-9/210001

Zustand: Motor Sumo 13A Nr. 402152289, Spalte um  
Triebwerk abgedichtet, Oberfläche gespachtelt u. poliert  
ohne ETL mit beweglichen Radklappen, 2MG 131, 2MG 151  
Abfluggewicht G = 4100 kg

Höhe  
km

10  
9  
8  
7  
6  
5  
4  
3  
2  
1  
0



Flug am 9.12.26  
mit Motor Nr. 406152046

Archives of M. Williams

0.8 1.0 1.2 1.4 1.6 ladedr. 1.0 1.2 1.4 1.6 1.8 ladedr. 500 550 600 650 700 Geschw.  
pica 2000 km/h



FW 190 D 9/210001

3

Höhe  
Hö Km

Steigflug mit Kampfleistung,  $n_s = 3000 \text{ U/min}$ .  
 Motor: Tummo 213A/10215/2229, Spalte am Triebwerk abgedichtet, Oberfläche gespachtelt und poliert. Bewegliche Radklappen 2MG 131, 2MG 151. Höhenklappen in  $400^\circ$  Regelstellung.  
 Abfluggewicht 4100 kg

1.345

