



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

FW/FW190/Kae/15-3-44

S.O. Archiv
Bad Eilsen

Blatt:

190

Leitz

Geheim!

1. Dies ist ein Staatsgeheimnis im Sinne des § 88 RStGB.
2. Weitergabe nur verschlossen, bei Postbeförderung als „Einschreiben“.
3. Aufbewahrung unter Verantwortung des Empfängers unter gesichertem Verschluss.

In Kürze greifbare Möglichkeiten zur

Leistungssteigerung bei der Fw 190

mit 801 D durch motorseitige Maßnahmen

nach dem Stande vom März 1944.

..... Ausfertigungen

..... Ausfertigung

1.) Erläuterungen zum Kurvenblatt:
Höhenleistungen 801 D und F
(Seite 2 und Anlage)

2.) Flugleistungsgewinne und
Entnahmebedingungen für
Motorleistungssteigerung
bei verschiedenen Einsatz-
fällen für die Fw 190

- A) als Jabo (Seite 3)
- B) als Schlachtflugzeug (Seite 4)
- C) als Jäger (Seite 4)
 - I. Ladedruckerhöhung
 - II. GM I

(Grundlage für Motorangaben:

Interne Betriebsanweisung
BMW JB Nr. 3064.)

Air Documents Division, T-2
AFC, Wright Field
Memphis Mo.

R 2668 F 94

Mappe
Nr.

Ausgegeben



1.) Erläuterungen zum Kurvenblatt: "Höhenleistungen 801 D und F".

(Kurvenblatt siehe Anlage)

Blaue Kurve: Normaler 801 D, Steig- u. Kampfleistung

Rot gestrichelte Kurve: 801 D Start- u. Notleistung.
Die durch Ladedruckerhöhung
von 1,42 ata auf 1,58 ata bei
Bodenladerbetrieb und 1,65
ata bei Höhenladerbetrieb
erzielbaren PS-Gewinne sind
die rot angelegten Flächen.

Grün gestrichelte Kurve: Diese Kurve stellt einen
früher einmal von BMW für
801 D vorgesehene Leistungs-
gewinn für Methanol-Betrieb
dar, der aber motorseitig
nicht verwirklicht wurde.

Gelbe und braune Kurve: Steig- und Kampf-, bzw.
Start- und Notleistung
für den 801 F Motor.

Eine vergleichende Beurteilung der Kurven ergibt,
daß der Leistungsgewinn beim 801 D durch die Ladedruck-
erhöhung der bemerkenswerteste ist, daß aber der 801 F
Motor nach wie vor mit höchster Dringlichkeit zu fordern
ist.

Dies ist umso mehr der Fall, als seitens BMW bei dem
F-Motor eine ähnliche Leistungssteigerung wie beim
D-Motor durch Ladedruckerhöhung und Methanol-Einspritzung
vorhanden ist (Schreiben BMW an Focke-Wulf v. 8.2.44)
Anlage!



2.) Flugleistungsgewinne und Entnahmebedingungen für Motor-

Leistungssteigerung bei verschiedenen Einsatzfällen Fw 190

Einsatzfälle

A. Jabo-rei.

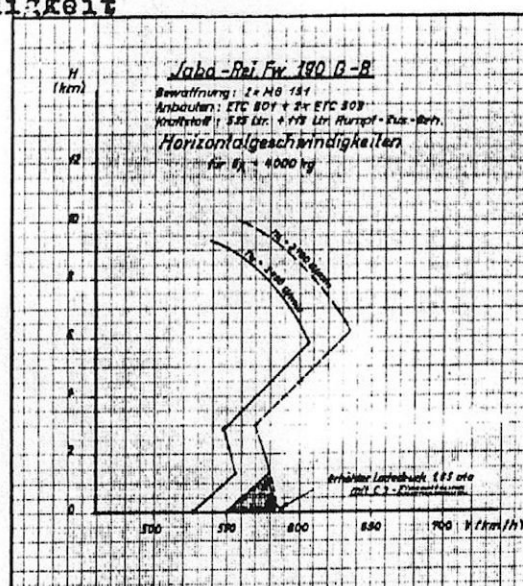
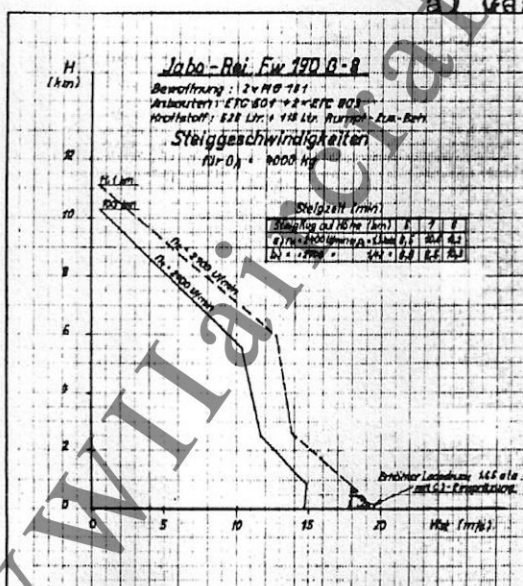
Ladedruckerhöhung von 1,42 ata auf 1,65 ata
gleichzeitig C₃-Einspritzung 65 Ltr/H.

(Entnahme der erhöhten Notleistung
bei Höhenladerbetrieb verboten!)

Entnahmemöglichkeit: 3 x 10 Min. pro
Einsatz mit 10 Min.
Abkühlungsdauer bei
Kampfleistung.

Leistungsgewinn: (siehe schraffierte Flä-
che in folgender Kurve!)

a) Geschwindigkeit



Liefermöglichkeit: laufend durch A.A.
einzubuchen. Teile
greifbar.



B. Schlachtflugzeug

Wie Jagerei !

C. Jäger

I. Ladedruckerhöhung

Werte von Rechlin im Moment noch nicht zugelassen.

Ladedruckerhöhung von 1,42 auf

1,58 bei Bodenlader

1,65 bei Höhenlader

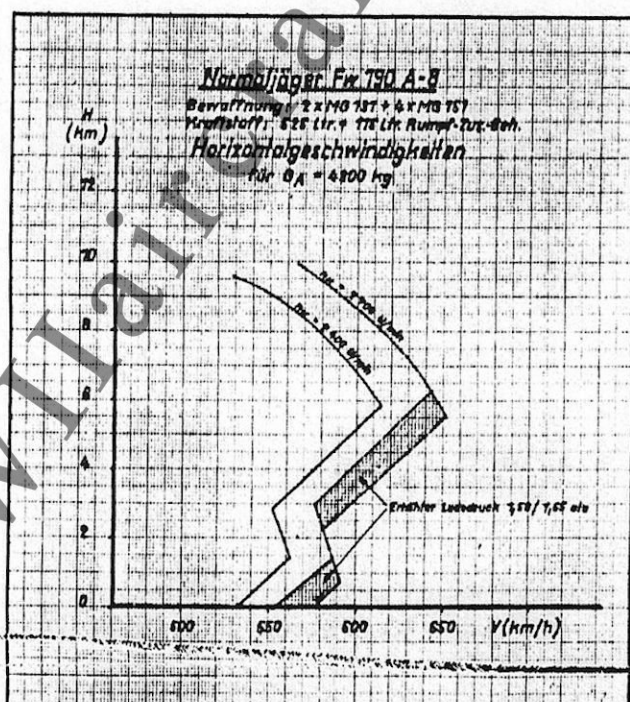
Keine C3-Einspritzung !

Entnahmemöglichkeit:

In jeder Höhe im Horizontal- und
Steigflug 10 Min. zulässig. Bei Steig-
flug Entnahme möglichst einschränken!

Leistungsgewinn:

a) Geschwindigkeit:

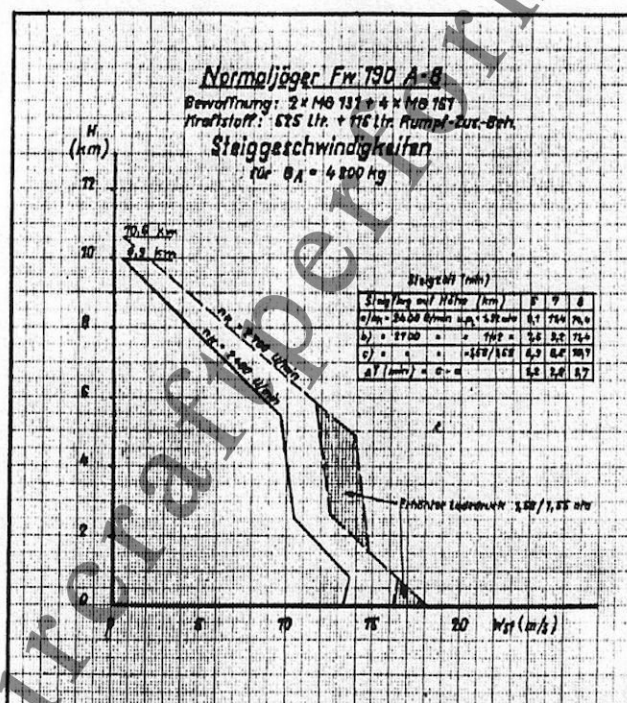




b) Steigleistung:

(Der erhebliche Gesamtgewinn
(schraffierte Fläche) setzt sich
aus 2 Faktoren zusammen)

- von 2400 auf 2700
Umdrehungen
- bei 2700 erhöhter Lade-
druck mit 10 Min. Entnahme
(nicht für Durchsteigen !)



Liefermöglichkeit:

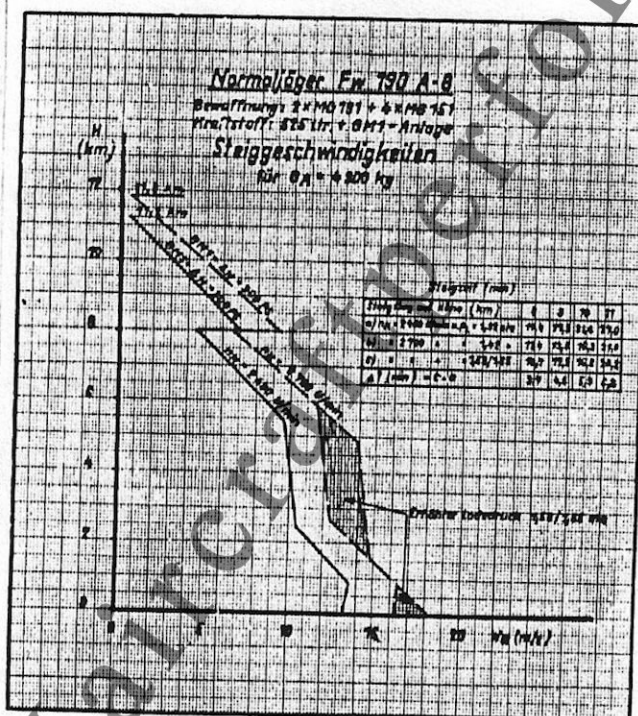
Luftleitung und Blenden
durch BMW ab März lieferbar



II. GM I

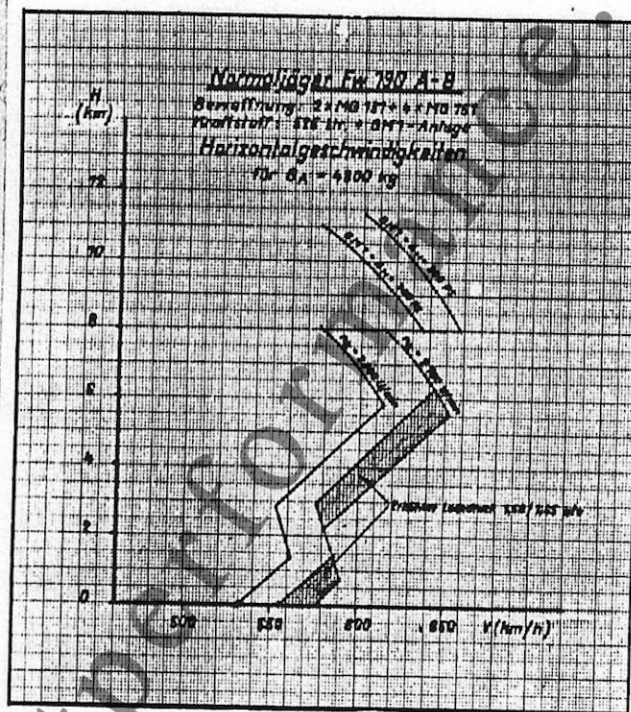
Entnahmemöglichkeit ca. 20 Min. in Höhen
über 8000 m bei 80 gr/sec.

a) Steigleistungsgewinn:





B) Geschwindigkeitsgewinn:



Lieferlage:

GM 1-Einbaumöglichkeit ab Fw 190 A-8.
Lieferung ab Werk - jedoch nur durch
Ago - aber April 1944.

Lieferungen für GM 1-Anlagen noch
unbestimmt. Verhandlungen RLM-Braunschweig.

Milsen, d. 13.5.44

Mappe
Nr.

Ausgegeben