

# Focke-Wulf Fw 200F

Fernaufklärer  
mit erhöhter Reichweite



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

Fw 200 F

Vergrößerung der Reichweite der Fw 200 C

Geheim

Blatt:

Inhaltsverzeichnis.

Teil I. Mögliche Umrüstzustände.

Aufgabenstellung	Blatt 1
Kraftstoffunterbringung	Blatt 2 - 7
Ausgangszustand	Blatt 8
Verchiedene Umrüstfälle	Blatt 9 - 24
Zusammenfassung	Blatt 25 - 26
Leistungsblätter	Blatt 27 - 29

Teil II. Vorgeschlagener Umrüstzustand.

Deckblatt	
Längsschnitt Fotokopie	Blatt 30
Kurzbaubeschreibung	Blatt 31 - 35
Leistungsblätter	Blatt 36 - 37
Längsschnitt 1 : 25	5008009-69 Pause <i>fehlt!</i>

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

11.5.43. Mkl../Xi.

Mappe  
N.

Ausgegeben



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

**Fw 200 F**  
-----

Blatt:

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

Teil I. Mögliche Umrüstzustände.

[www. DEUTSCHELUFTWAFFE .de](http://www.DEUTSCHELUFTWAFFE.de)

[www. GERMANLUFTWAFFE .com](http://www.GERMANLUFTWAFFE.com)

Mappe  
Nr.

Ausgegeben



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

Fw 200 F  
\*\*\*\*\*

Blatt: 1

Ausweitung der Fw 200 C

(Vergrößerung der Reichweite durch Erhöhung des Abfluggewichtes).

Aufgabenstellung.

Im Auftrag des BLM und des KdE ist die Möglichkeit einer Reichweitenvergrößerung der Fw 200 C als Erkunder bis zu der äußersten noch zu verantwortenden Grenze zu untersuchen. Als Richtlinien für die Umrüstung sind folgende Gesichtspunkte maßgebend:

1. Unterbringung des Kraftstoffes in geschützten Behältern innerhalb der Zelle. Außenhängende Kraftstoffausatzbehälter sind zu vermeiden.
2. Abwehrbewaffnung entsprechend dem Serienzustand C-5 bzw. C-6. Zugunsten der Reichweite kann evtl. auf die Rumpfwanne mit den zugehörigen Waffenständen (C- und D-Stand) verzichtet werden.
3. Möglichst geringer Umbaufwand. Umbau mit den der Truppe zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln ist anzustreben.
4. Zur Gewichtsverleicherung können betrieblich nicht unbedingt notwendige Ausrüstungsteile ausgebaut werden, z.B. Sauerstoffanlage.

Grenzen für die Lösung der Aufgabe.

Die angegebenen Forderungen sind nur durch einen Mehraufwand an Gewicht zu erfüllen. Nach statischen Überlegungen kann bis etwa 25,5 t Abfluggewicht noch auf zellenseitige Verstärkung verzichtet werden.

Zur Verkürzung der Rollstrecke beim Start wird die Startleistung des Motors durch Methanolbetrieb auf 1200 PS je Motor erhöht. Kommt eine Verwendung von Methanol nicht in Frage, so ist mit der normalen Startleistung bei entsprechend großen Flugplätzen ein Start immer noch durchführbar. Die sich ergebenden Startstrecken sind aus dem Diagramm auf Seite 27 ersichtlich.

Für die Kraftstoffunterbringung sind die vorhandenen Räume und die sich ergebenden Schwerpunktswanderungen und Endlagen maßgebend.

10.5.43. Kgl./Kl.

Mappe  
Nr.

Ausgegeben

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



Inhalt des vorliegenden Berichtes.

Im Folgenden werden die Möglichkeiten zur Erfüllung der gestellten Forderungen untersucht und zusammengestellt. Die von Fw vorgeschlagene Lösung wird anschließend in einer Kurzbaubeschreibung und einem Längsschnitt ausführlicher behandelt.

Unterbringungsmöglichkeit von Kraftstoffbehältern.

Grundsätzlich kann Kraftstoff an folgenden Stellen der Zelle untergebracht werden:

1.) Im Tragwerk: Bei den Serienflugzeugen befindet sich eine geschützte Kraftstoffbehälteranlage, bestehend aus Me 110 Behältern, im Innenflügel. Nach überschlüssigen Untersuchungen läßt sich bei Neuentwurf von geschützten Behältern und Änderung der gesamten Aufhängung durch beste Raumausnutzung ein Mehrrauminhalt in der Größenanordnung von nahezu 1000 l je Flugzeug schaffen. Diese Behälter sind dann jedoch alle untereinander verschieden und müssen erst vollkommen neu hergestellt werden. Dazu kommt, daß die Änderungen im Tragwerk wegen ihres Umfanges mit Truppenmitteln nicht durchgeführt werden können. Wegen dieser Nachteile wird diese Möglichkeit nicht weiter untersucht. Es wäre nur evtl. in Erwägung zu ziehen, die inneren jetzt 380 l fassenden Behälter für rechts und links gleich zu machen. Dadurch ist zwar keine Inhaltsvergrößerung zu erwarten, jedoch sind bei größerer Stückzahl die Vorteile der schnelleren Serienfertigung evtl. von Bedeutung.

2.) In den Gondeln lassen sich innerhalb des Straks nur Kraftstoffmengen in der Größenanordnung von nur etwa 500 l je Flugzeug in dafür neu zu bauenden Behältern unterbringen, so daß sich der Umbauaufwand nicht lohnt. An den Außengondeln sind bereits früher abwerfbare Zusatzbehälter von je 530 l Inhalt angehängt worden, jedoch kommt diese Möglichkeit wegen ihrer aerodynamischen und ge-



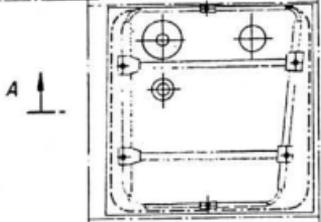
Focke-Wulf  
Flugzeugbau  
G. m. b. H.  
Bremen

Pw 200 F

Blatt: 3

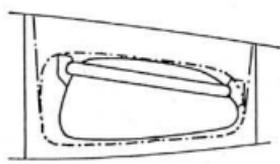
Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H. Nr. 26a

Vordrippe



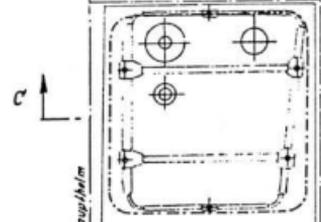
A ↑

B ↑



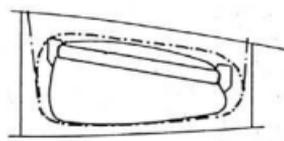
Schnitt A-B (Rippe 3)

Mitte Innenmaße



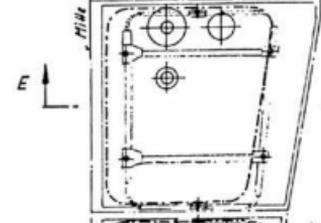
C ↑

D ↑



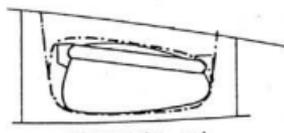
Schnitt C-D (Rippe 10)

Mitte Hauptholm



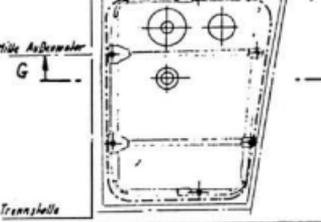
E ↑

F ↑



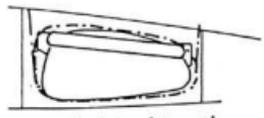
Schnitt E-F (Rippe 14)

Mitte Außenmaße



G ↑

H ↑



Schnitt G-H (Rippe 18)

Trennstelle

K. S. 43. M.-Bl.

Mappe  
Nr.

Ausgegeben

M 1:25.



wichtigen Nachteile wegen des fehlenden Schutzes und aus Nachschubgründen nicht in Frage.

3.) Im oder am Außenflügel. Im Außenflügel ist bis jetzt kein Kraftstoff untergebracht worden. Dazu wäre ein erheblicher Konstruktions- und Umbauaufwand notwendig und auf keinen Fall mit Truppenmitteln durchführbar. Als Vorteil der Anhängebehälter wäre zu erwähnen, daß sie günstige Schwerpunktlagen ergeben.

4.) Im Rumpf. Für die Rumpfbehälter ist maßgebend, daß sie zur Montage durch die Einstiegtür und die Öffnung im Spant 5 eingebracht werden müssen. Ihre Länge ist bestimmt durch die für die Einbringung maßgebliche Rumpfbreite an der Einstiegtür sowie durch die Länge des vorderen Kabinenraumes (zwischen Spant 4 und 5), wenn in diesem Raum zwei Behälter hintereinander untergebracht werden sollen. Wegen der Freigängigkeit durch die vorhandenen serienmäßigen Durchstiege kommen von den im Raspekatalog aufgeführten Behälter über 600 l nur 3 Behälter in Frage: einer zu 895 l, einer zu 1115 l und einer zu 1570 l. Davon scheidet der letztgenannte aus, da er nach Rücksprache mit der Firma Raspe nicht greifbar ist und eine Neuauflegung einer Serie größeren Arbeitsaufwand erfordert, als die eines fertigungsmäßig günstigeren vollkommen neuen Behälters. Der 1115 l Behälter ist serienmäßig in der Fw 200 C eingebaut. Es wird ferner ein Metallbehälter mit Schutzüberzug von etwa 1110 l Inhalt jedoch mit einer für die Herstellung und die Raumausnutzung günstigeren Form als der des Serienbehälters von 1115 l vorgeschlagen. Die Einbringungsmöglichkeiten dieser 3 Behälter sind aus der Skizze auf Blatt 5 zu ersehen.

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



Fuchs und  
Fingert  
F. u. H.  
Bremen

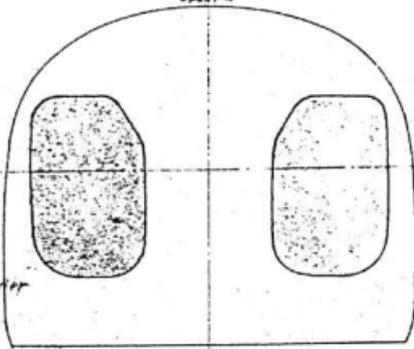
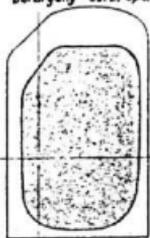
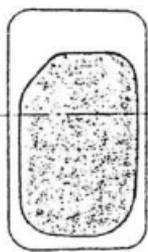
Fe 200 F

Blatt 5

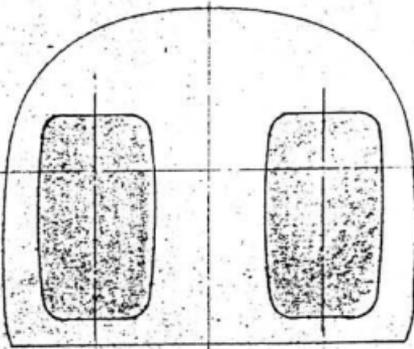
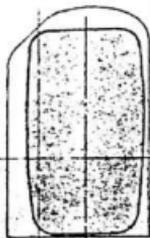
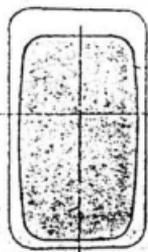
Einsiegler

Durchgang durch Spant 5.

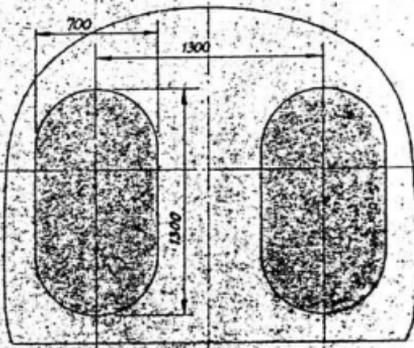
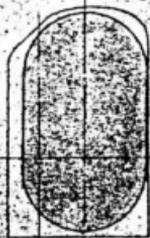
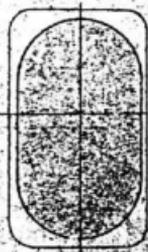
Spant 6



serienmäßig eingebauter  
1115 l Behälter.



895 l Behälter



nebenworfener  
1100 l Behälter

13.5.43. 17/44

Mappe  
Nr.

ausgegeben

M1:25



5.) In der Rumpfwanne: In der Rumpfwanne kann im Bombenraum anstelle des serienmäßigen einzelnen geschützten Kraftstoffbehälters ohne weiteres noch ein zweiter untergebracht werden. Die Unterlagen hierfür sind bereits bei Fw fertiggestellt.

Bei Ausbau der Waffen können auch im C-Stand bzw. D-Stand im beschränkten Umfang Behälter beispielsweise für Enteisung, Hydrauliköl, Schmierstoff und dergl. untergebracht werden, um den Rumpfraum zu entlasten. Es besteht sogar die Möglichkeit, nach den theoretischen Untersuchungen im D-Stand einen dritten Kraftstoffbehälter der im Bombenraum verwendeten Ausführung unterzubringen. Die Einbringungsmöglichkeiten müßten jedoch noch eingehender, am besten attrappemäßig dargestellt werden.

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

10.5.43. Mcl./Kl.

Mappe  
Nr.

Ausgegeben

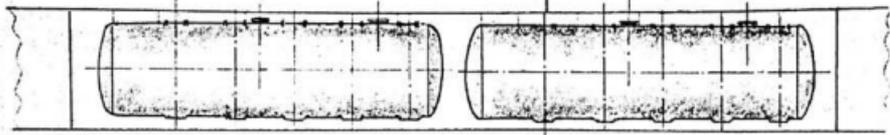
9-7



Federale  
Marineamt  
0 m. B. H.  
Bremen

PM 200 J

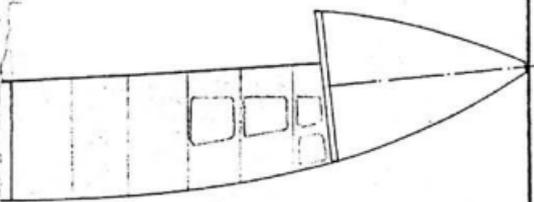
Blatt: 7



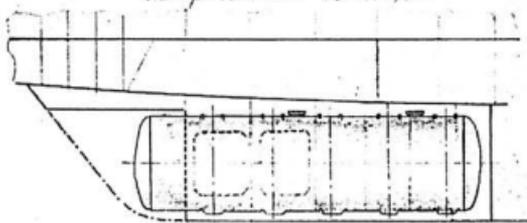
Bombenraum



Rumpfwanne vordere



Rumpfwanne hintere



MASS  
N:

ANGABEN

WISSE



Ausgangszustand

Für die beabsichtigte Umrüstung kommt bezüglich Bewaffnung und Ausrüstung der endgültige serienmäßige Ausrüstungszustand, d.h. die C-6 Serie als Grundlage in Frage. Diese unterscheidet sich von der C-4 und der C-5 Serie nur in der Abwehrbewaffnung. Da ein Ladeplan für C-6 im Augenblick noch nicht vorliegt, wird diese Ausführung aus den Unterlagen 8 - 200000 - 7045 (Ladeplan für C-4) und 8 - 200000 - 7049 (Ladeplan für C-5) zusammengestellt.

Die Kraftstoffbehälteranlage besteht aus

Flügelbehältern mit	4 x 260 l = 1040 l
	+ 4 x 380 l = 1520 l
Rumpfbehältern mit	5 x 1100 l = 5500 l
Rumpfwannenbeh.	mit 1 x 540 l = 540 l
	<u>8600 l</u>

Die Bewaffnung umfaßt folgende Waffenstände:

		Beseichnung oder Zahl	Gewicht in kg	
A-Stand vorne oben	Stand	ED 151/1	270	
	Panzerung	serienmäßig nicht vorhanden	-	270
	Munition	1000 Schuß		236
	Gesamt			<u>506</u>
B-Stand hinten oben	Stand	DL 15/131	81	122
	Panzerung		41	72
	Munition	1000 Schuß		194
	Gesamt			<u>194</u>
C-Stand hinten unten	Stand	XL 15 + MG 131	84	121
	Panzerung		37	17
	Munition	500 Schuß		138
	Gesamt			<u>138</u>
D-Stand vorne unten	Stand	MG 131	80	111
	Panzerung	wie bei C-5 angenommen	31	58
	Munition	800 Schuß		169
	Gesamt			<u>169</u>
Fensterstände	Stand	SL 131 + MG 131	96	132
	Panzerung		36	72
	Munition	2 x 500 Schuß		204
	Gesamt			<u>204</u>
Panzerung für Schlauchboot			28	28
Panzerung für Führersitz			79	79

Vergleich mit C-4 und C-5

	C-4	C-5	C-6
Waffenstände	611	629	611
Panzerung	220	252	252
Munition	528	577	455

x) Die Gewichte der Leerbüchsen sind jeweils bei den einzelnen Waffenständen aufgegeben.

11.5.43 kkl/Ba

Mappe  
Nr

Ausgegeben

*[Signature]*



Fall 1

Ausgangszustand C-6, erweitert durch zweiten Rumpfwannenbehälter.  
Sauerstoffanlage ausgebaut.

Alle Kraftstoffbehälter voll getankt, dabei keine Beschränkung der  
Abwehrbewaffnung, Ausrüstung oder Besatzung.

Rüstgewicht C-4 nach Ladeplan		14455 kg
Ausbauten		
Abwurfaffe	- 165 kg	
Sauerstoffanlage	- 100 kg	
Ausbauten		- 265 kg
Einbauten bzw. Mehrgewichte		
Zweiter Wannenbehälter	+ 104 kg	
Mehrgew. der Waffenstände	-	
Mehrgew. der Panzerung	32 kg	
Einbauten bzw. Mehrgewichte		+ 136 kg

Rüstgewicht C-6 mit zweitem Wannenbehälter und ohne Sauerstoffanlage		14326 kg
Besatzung mit Fallschirmen		700 kg
Kraftstoff im Flügel	4 x 260 l	770 kg
Flügel	4 x 380 l	1125 kg
Rumpf	5 x 1100 l	4070 kg
Rumpfw.	2 x 540 l	800 kg
Kraftstoff		6765 kg
Anlaßkraftstoff		10 kg
Schmierstoff Gondel	4 x 30 l	110 kg
Rumpf	450 l	400 kg
Schmierstoff		510 kg
Munition		455 kg
Enteisungsflüssigkeit		60 kg
Abfluggewicht		22826 kg

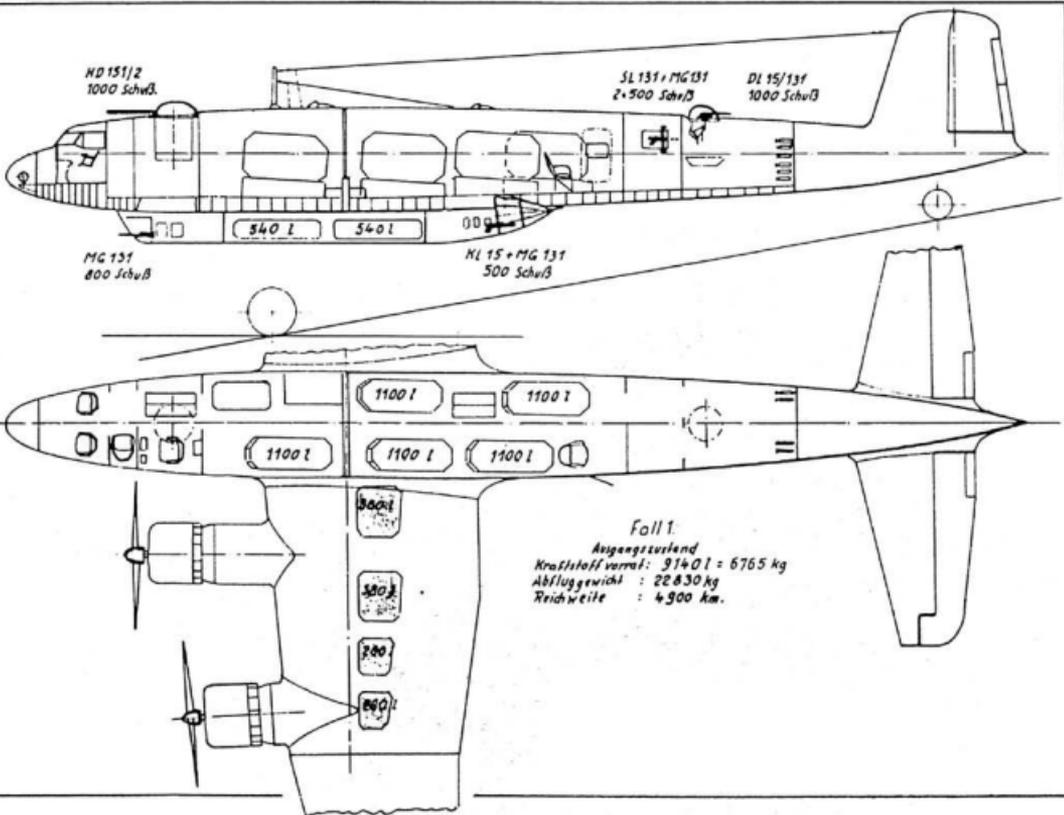
Bei Einbau der Methanolanlage erhöht sich das Fluggewicht um etwa 50 kg.

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

Focke-Wulf  
Flugzeugbau  
GmbH  
Bremen.

...  
Fw 200  
...

Blatts 10



1. W. 1943. 77a-A.

M 1: 100.



Fall 2

Ausrüstung und Bewaffnung wie C-6 außer A und C-Stand. Im A-Stand wird anstelle HD 151/1 der HD 151/2 eingebaut. Kraftstoffbehälteranlage im Rumpf zwischen Spant 5 u. 6 um 1 Behälter vermehrt. Da durch der hintere Durchstieg zur Rumpfwanne ausgebaut ist, wird die Bewaffnung des C-Standes ausgebaut.

Rüstgewicht Fall 1		14326 kg
zus. 1 Rumpfbehälter		+ 150 kg
Mehrgewicht durch HD 151/2		+ 40 kg
Ausbau Waffe u. Panzerger. im C-Stand ohne Haube		- 81 kg
<u>Rüstgewicht Fall 2</u>		<u>14435 kg</u>
Besatzung mit Fallschirmen		700 kg
Kraftstoff im Flügel	4 x 260 l	770 kg
Flügel	4 x 380 l	1125 kg
Rumpf	5 x 1100 l	4900 kg
Rumpfw.	2 x 540 l	800 kg
<u>Kraftstoff</u>		<u>7595 kg</u>
Anlasskraftstoff		10 kg
Schmierstoff Condol	4 x 30 l	110 kg
Rumpf	450 l	400 kg
<u>Schmierstoff</u>		<u>510 kg</u>
Munition absügl. C-Stand		438 kg
<u>Enteisungsflüssigkeit</u>		<u>60 kg</u>
<u>Abfluggewicht</u>		<u>23748 kg</u>

Fall 3

Ausrüstung und Bewaffnung wie Fall 2. Im A-Stand HD 151/2 anstelle HD 151/1.  
Kraftstoffbehälteranlage im Rumpf zwischen Spant 5 u. 6 um 1 Behälter vermehrt.  
Rumpfwanne ausgebaut und nur 6 Mann Besatzung.

Abfluggewicht Fall 2		23748 kg
Rumpfwanne einschl. Panzerung D-Stand		- 183 kg
C-Stand Haube		- 50 kg
D-Stand m. Munition		- 138 kg
2 Rumpfwannenbehälter		- 208 kg
Kraftstoff im Rumpfwannenbehälter		- 800 kg
1 Mann Besatzung		- 100 kg
<u>Abfluggewicht Fall 3</u>		<u>22289 kg</u>

Bei Einbau der Methanolanlage erhöht sich das Fluggewicht um etwa 50 kg

11.5.43 Mkl/Bu

Menge

Ausgegeben

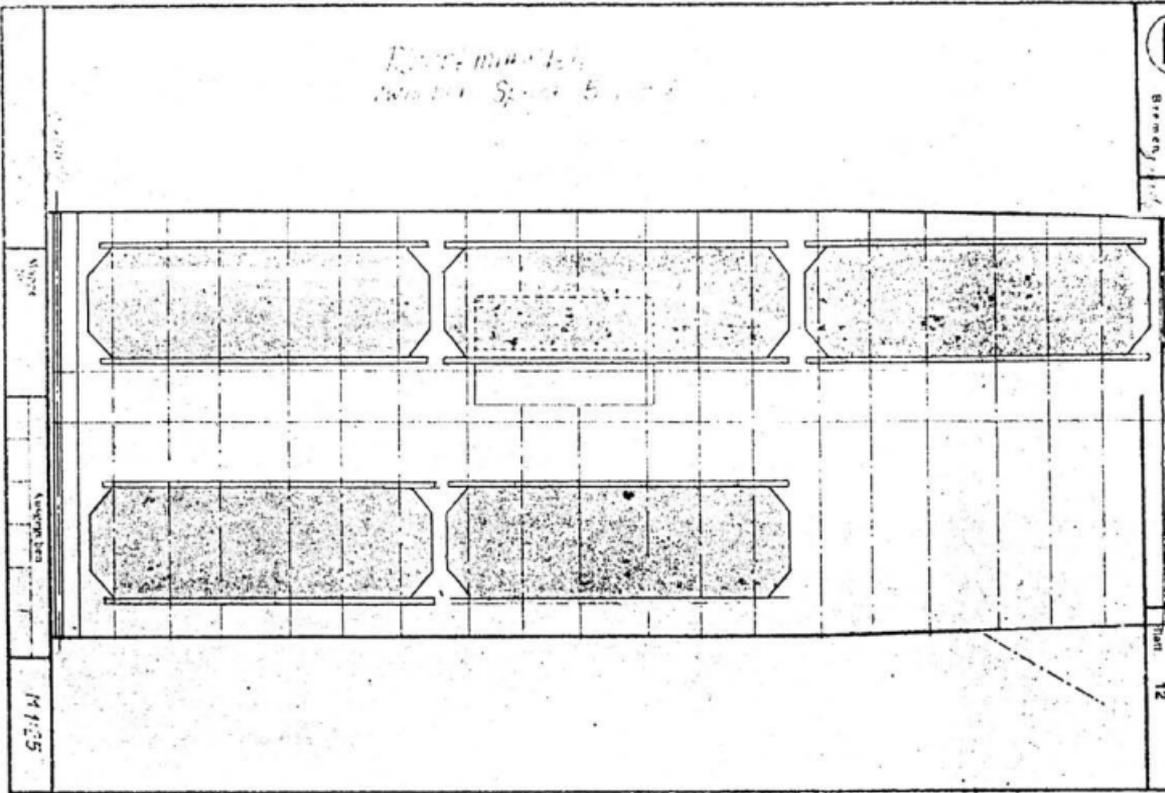


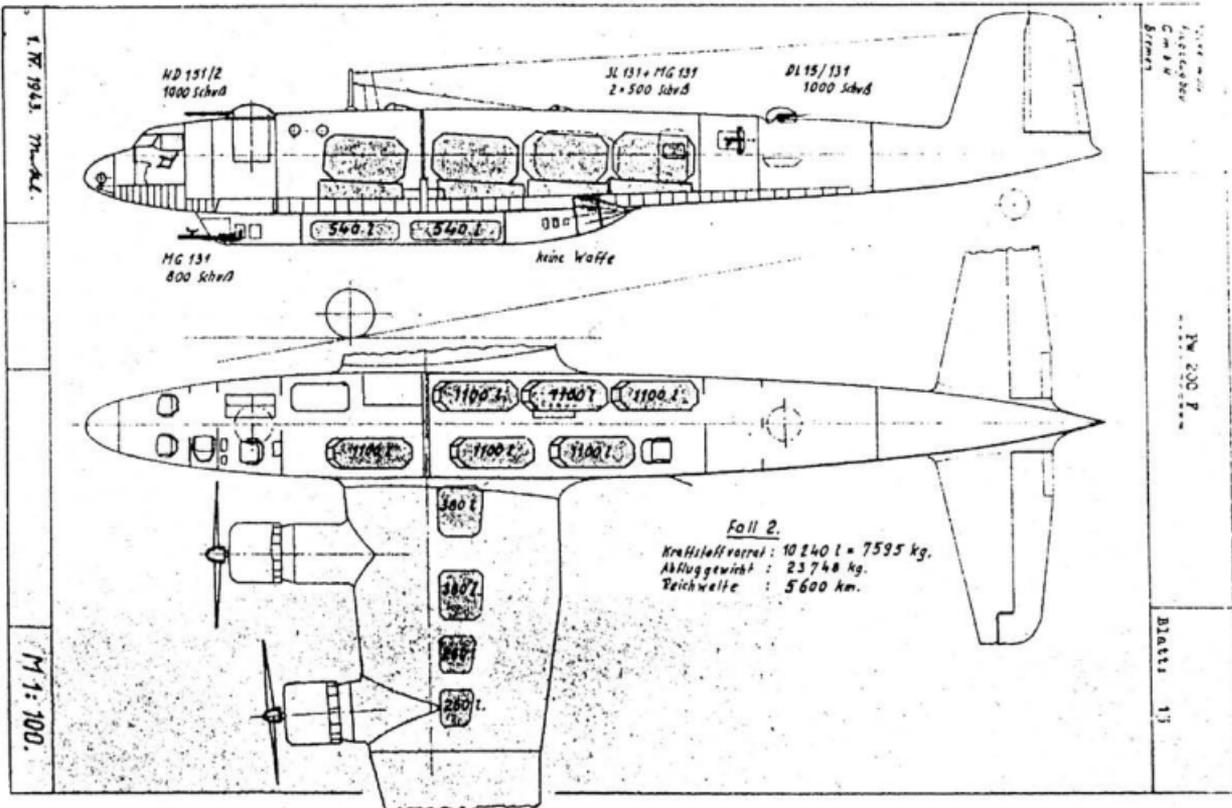
F. SCHMIDT  
Fingert, Schen  
G. m. b. H.  
Bremen

№ 200 F

Blatt 12

*Rechnung für  
die beiden Spalten*









Fall 4

Die gesamte Rumpfbehälteranlage wird ausgebaut und durch Behälter von 895 l Inhalt ersetzt. Davon können 10 Stück im Rumpf untergebracht werden. 9 werden als Kraftstoffbehälter und 1 als Schmierstoffnachtsbehälter benutzt. Diese Behälter laufen nach Angabe der Firma Raspe n. Zt. in Serie. Die übrige Ausrüstung und die Bewaffnung entspricht der C-6, nur die Sauerstoffanlage ist ausgebaut. Die Bewaffnung unterscheidet sich von der der C-6 durch den HD 151/2 im A-Stand und durch das Fehlen der Bewaffnung im C-Stand wegen des verbauten Durchstieges.

Rüstgewicht Fall 1	14326 kg
Ausbau: 5 Rumpfbehälter	- 675 kg
1 Schmierstoffnachtsbehälter	- 75 kg
Waffen u. Panzerg. im C-Stand ohne Haube	- 81 kg
Mehrgewicht durch HD 151/2	+ 40 kg
Einbau 10 Rumpfbehälter	1050 kg
Rüstgewicht Fall 4	14585 kg
Besatzung 7 Mann mit Fallschirmen	700 kg
Kraftstoff im Flügel 4 x 260 l	770 kg
Flügel 4 x 380 l	1125 kg
Rumpf 9 x 880 l	5850 kg
Rumpfw. 2 x 540 l	800 kg
<u>Kraftstoff</u>	8545 kg
Schmierstoff Gondel 4 x 30 l	110 kg
Rumpf 1 x 880 l	780 kg
<u>Schmierstoff</u>	890 kg
Munition ohne C-Stand	438 kg
Enteisungsflüssigkeit	60 kg
<u>Abfluggewicht</u>	25218 kg

Fall 5

Wie Fall 4, nur Ausbau der Rumpfwanne und nur 6 Mann Besatzung.

Abfluggewicht Fall 4	25218 kg
Ausbau Rumpfwanne n. Panzerung D-Stand	- 185 kg
C-Standhaube	- 30 kg
D-Stand mit Munition	- 138 kg
2 Rumpfwannenbehälter	- 208 kg
Kraftstoff in Rumpfwanne	- 800 kg
1 Mann Besatzung	- 100 kg
<u>Abfluggewicht Fall 5</u>	23759 kg

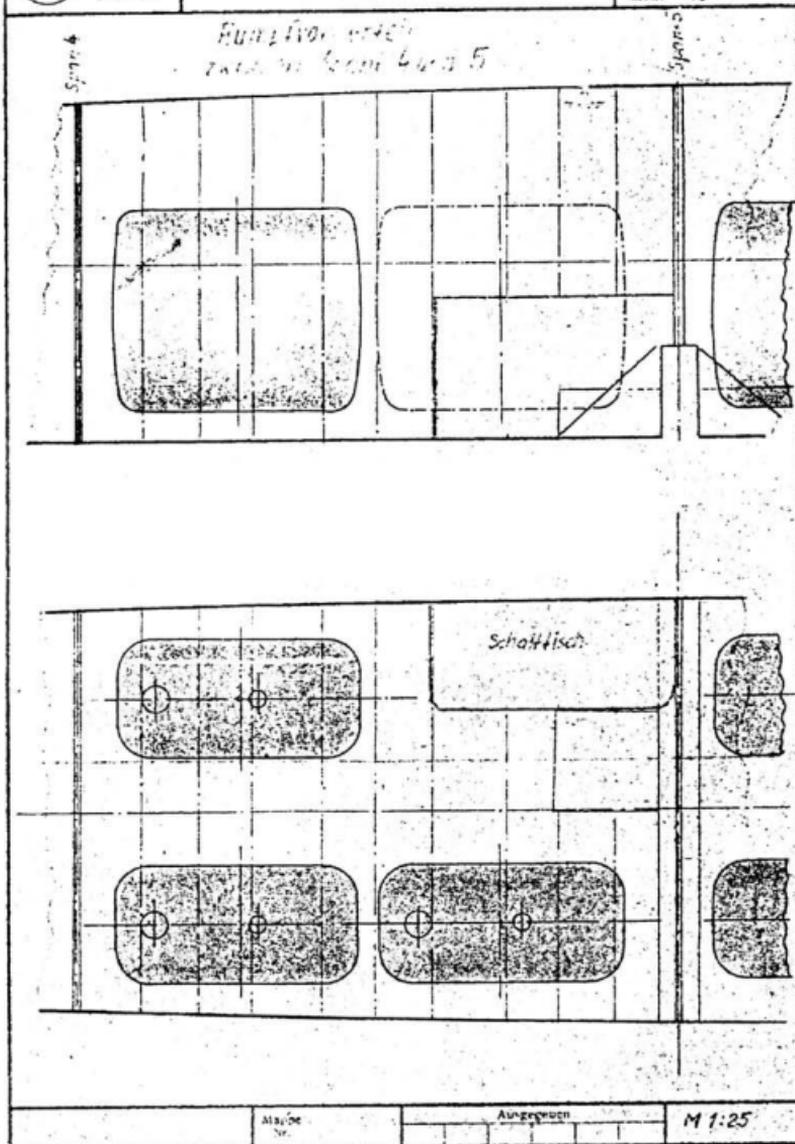
Bei Einbau der Methanolanlage erhöht sich das Fluggewicht um etwa 50 kg.



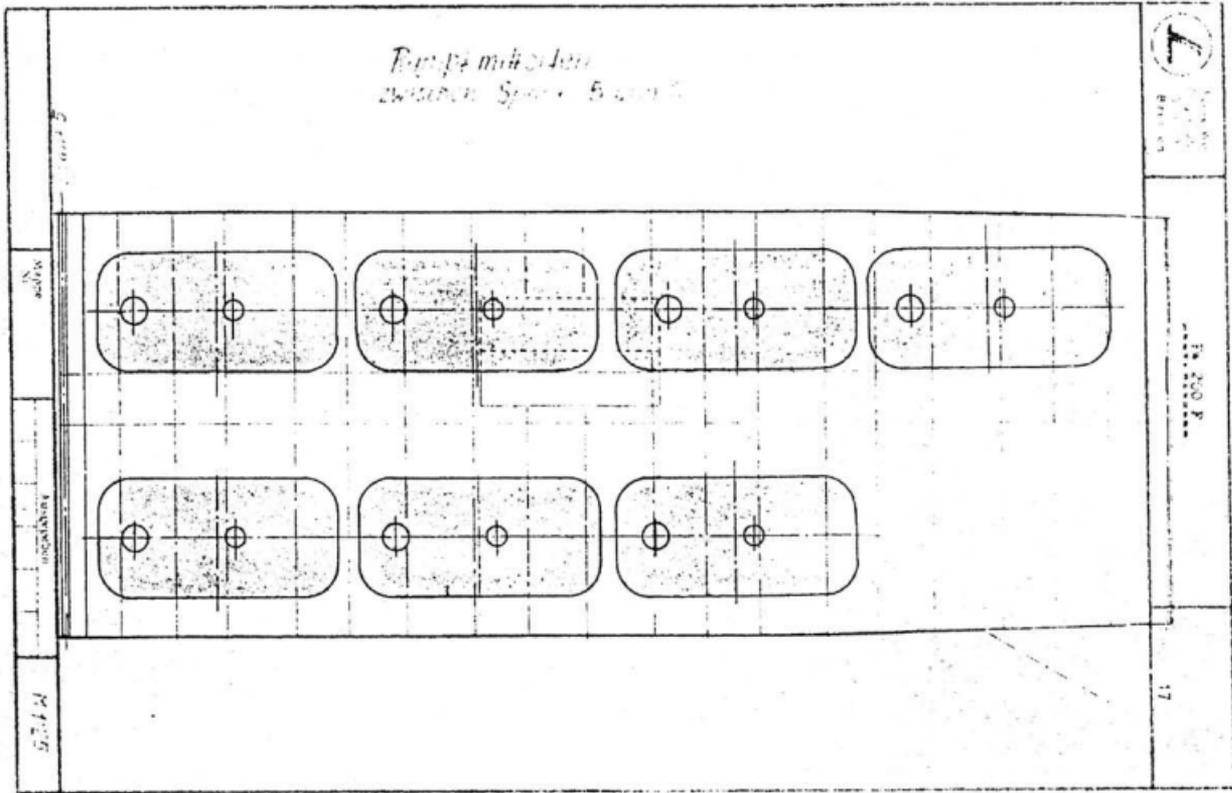
Focke-Wulf  
Flugzeugbau  
G m b H  
Bremen

Fw 200 P

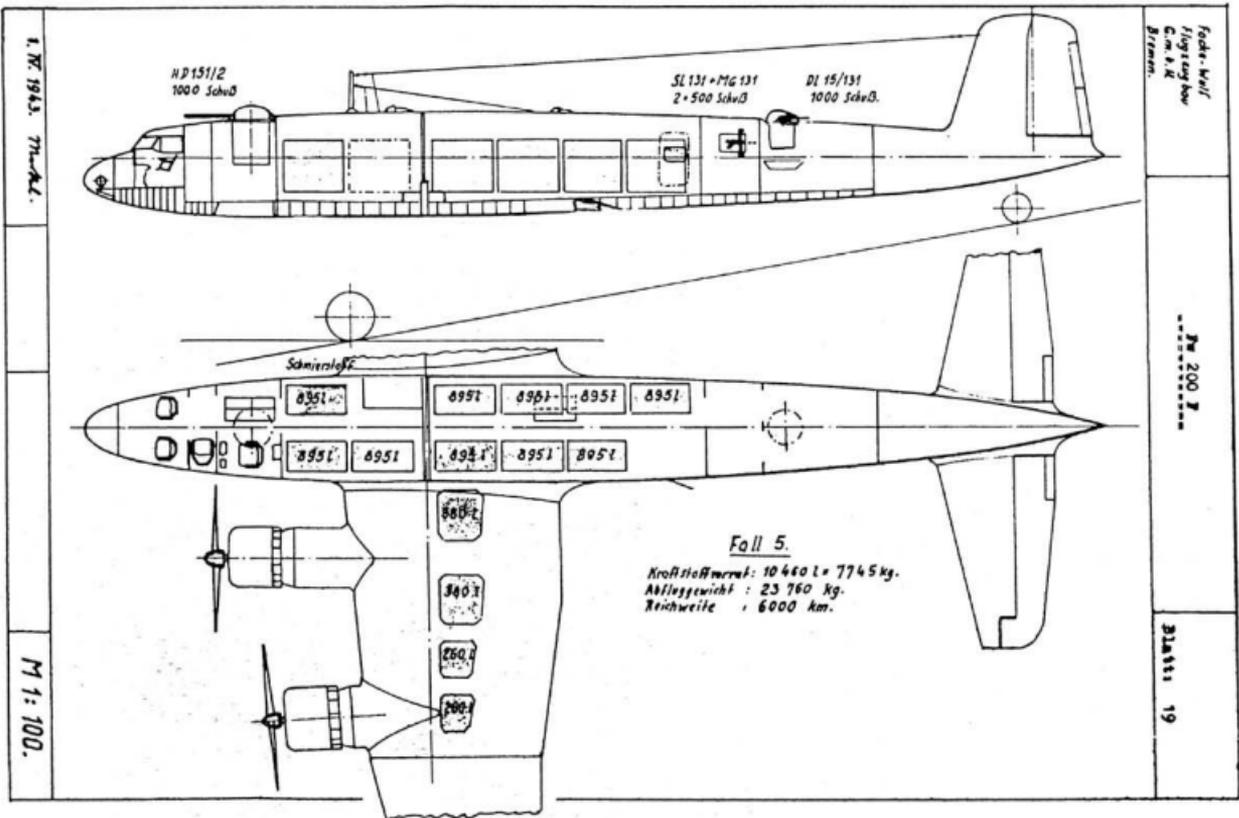
Blatt 16



*Typ für mit 2 Lini  
zwischen Spalte B und C*







1. Nr. 1943. 77-44.

M 1:100.



Fall 6

Im Rumpf werden neu zu bauende geschützte Kraftstoffbehälter von etwa 1100 l Inhalt eingebaut. Da diese vollkommen neu entworfen werden, werden gleich zwei Entnahmeköpfe vorgesehen, so daß die Behälter wegen der Ausfliegbarkeit der Restmenge nicht mehr schräg gestellt zu werden brauchen. Insgesamt werden 8 von diesen Behältern im Rumpf untergebracht. Die Sauerstoffanlage ist ausgebaut. In der Rumpfwanne befindet sich nur 1 Behälter, der zur Aufnahme des Schmierstoffes dient. Die Bewaffnung mit Ausnahme des HD 151/2 im A-Stand entspricht vollkommen der der C-6. Ausführlicher ist dieser Fall am Schluß behandelt.

Rüstgewicht Fall 1		14326 kg
Ausbau: 5 Rumpfbehälter		- 675 kg
1 Schmierstoffnachtsbehälter		- 75 kg
Mehrgewicht durch HD 151/2		+ 40 kg
Einbau der 8 Rumpfbehälter		+1040 kg
<hr/>		
Rüstgewicht Fall 6		14656 kg
Besatzung 7 Mann		700 kg
Kraftstoff im Flügel 4 x 260 l	770 kg	
Flügel 4 x 380 l	1125 kg	
Rumpf 8 x 1100 l	6500 kg	
Rumpfw. 1 x 540 l	400 kg	
<hr/>		
Kraftstoff		8795 kg
Schmierstoff Gondel 4 x 30 l	110 kg	
Rumpfw. 1 x 540 l	480 kg	
<hr/>		
Schmierstoff		590 kg
Munition		455 kg
Enteisungsflüssigkeit		60 kg
<hr/>		
Abfluggewicht Fall 6		25256 kg

Fall 7

Wie Fall 6 nur ohne Rumpfwanne und mit 6 Mann Besatzung.

Abfluggewicht Fall 6		25256 kg
Rumpfwanne mit Panzerung		- 220 kg
C-Stand m. Munition ohne Panzerung		- 101 kg
D-Stand mit Munition		- 138 kg
1 Warnenbehälter		- 104 kg
Der zweite Warnenbehälter wird durch einen solchen von annähernd gleichem Gewicht im Rumpf ersetzt.		
1 Mann Besatzung		- 100 kg
<hr/>		
Abfluggewicht Fall 7		24593 kg

Bei Einbau der Methanolanlage erhöht sich das Fluggewicht um etwa 50 kg.

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

11.5.45 Mkl/Bu.

Menge

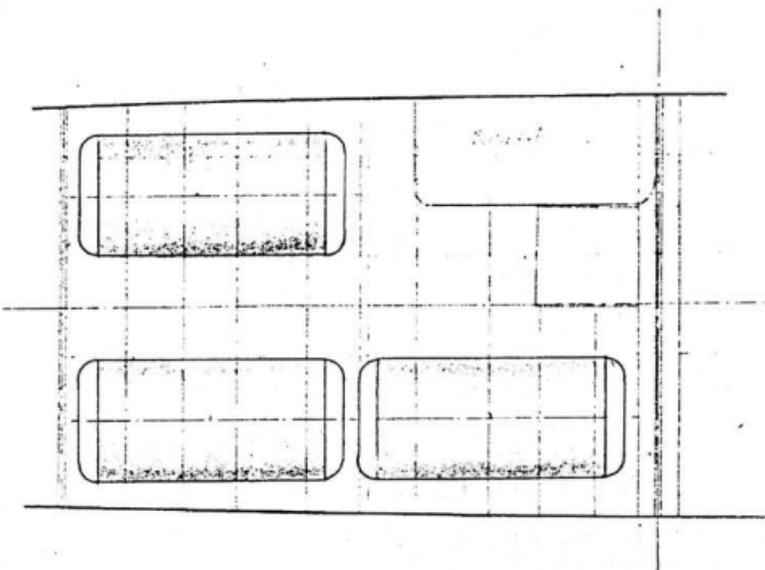
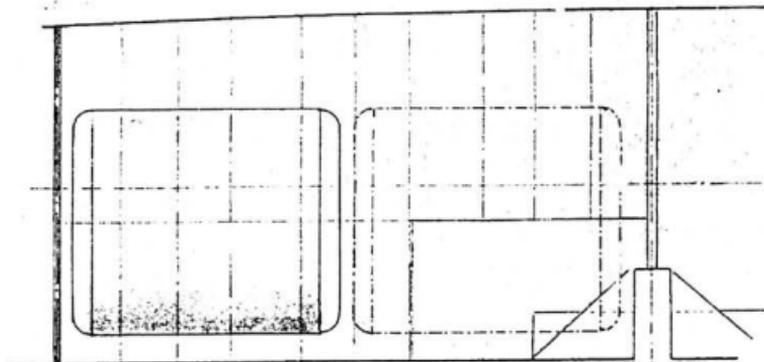
Ausgegeben

*Geis*



Fr 200 F

Blatt 21



Name

Abbildung

1:25

7

Feld-Mul  
Pflanzens  
Brenn

27/10/5

Pl. 200 J.

Blatt 22

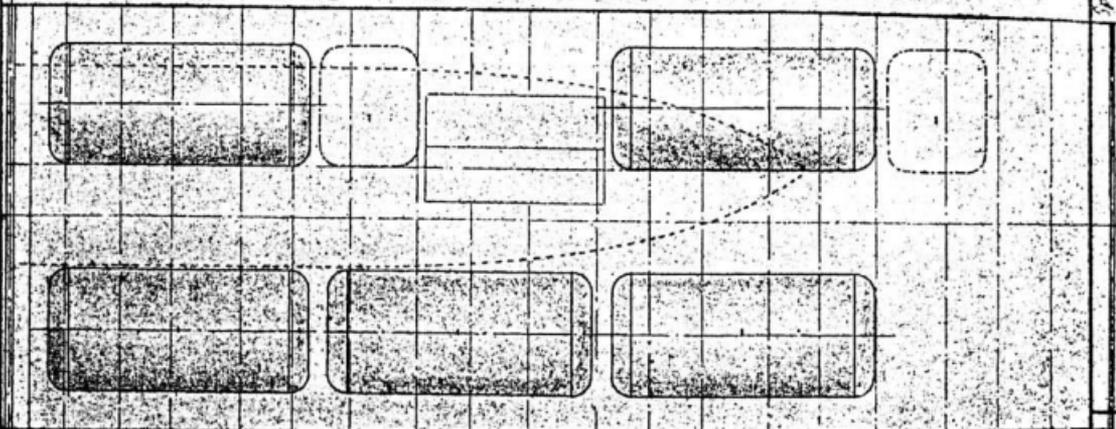
Pumpf mittelst  
zwischen Spant 5 und 6

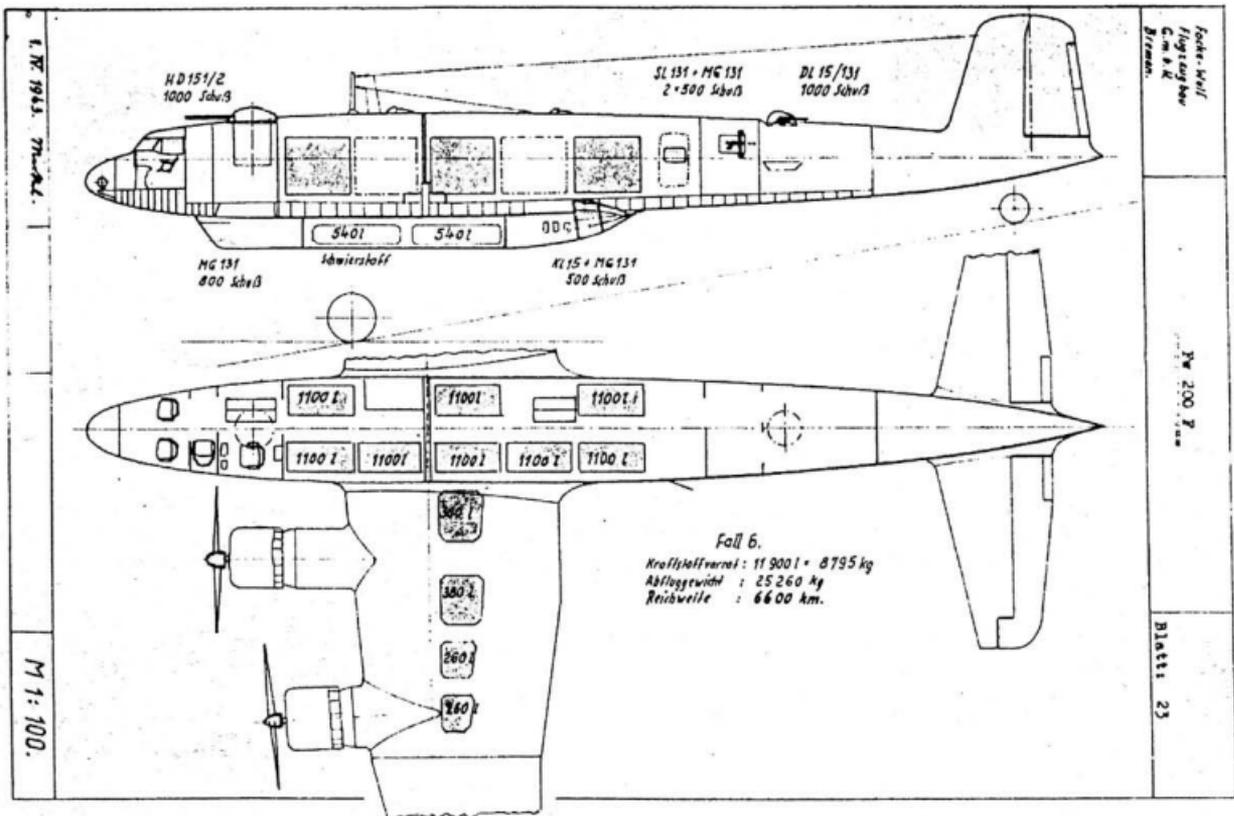
5. Juni

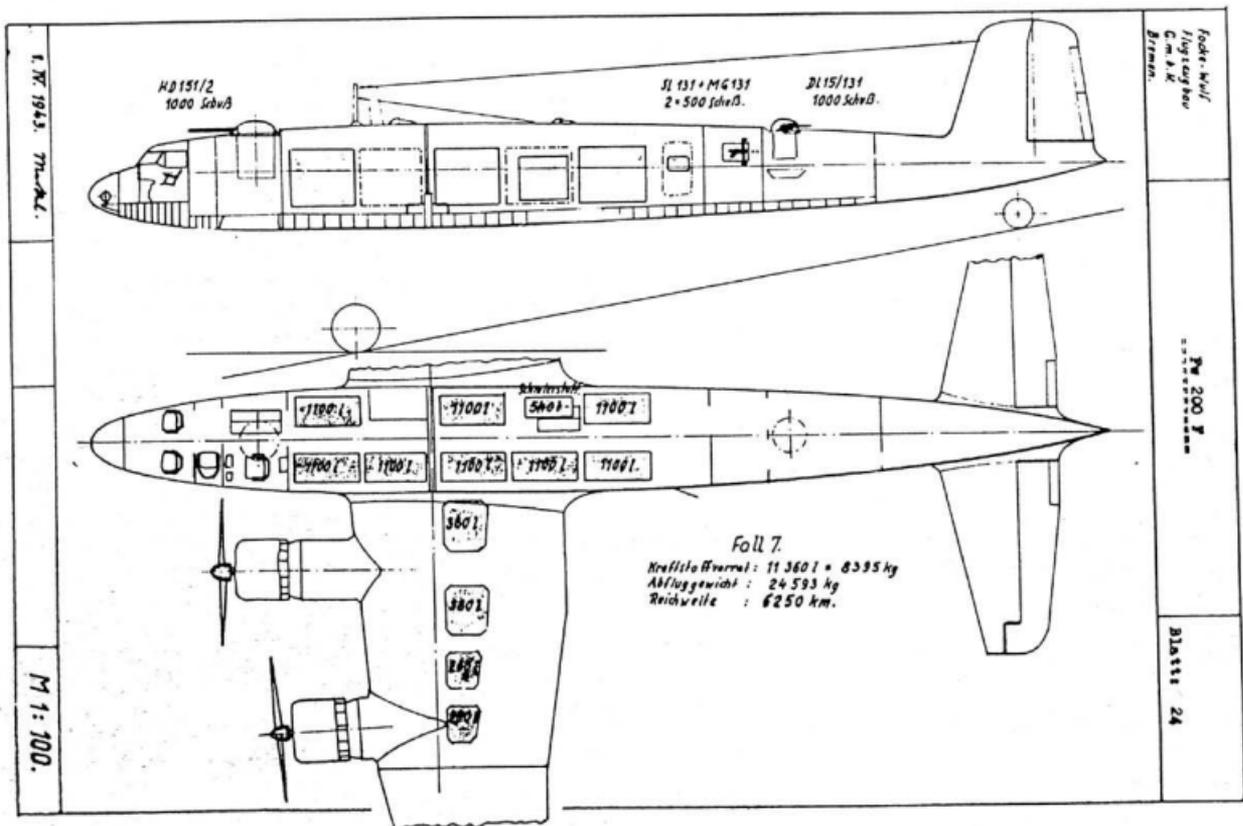
Masse  
Stk.

Aussehen

Masse









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

FW 200 F  
-----

Blatt: 25

Zusammenfassung

Fall	1	2	3	4	5	6	7
Rumpfbehälter	1115 l	Serienbehälter		895 l		1100 l neuer Behälter	
Rumpfwanne	mit	mit	ohne	mit	ohne	mit	ohne
Bewaffnung							
A-Stand vorne oben	MG 151 1000 Sch.	MG 151 1000 Sch.					
B-Stand hinten oben	MG 131 1000 Sch.	MG 131 1000 Sch.					
C-Stand hinten unten	MG 131 500 Sch.	---	---	---	---	MG 131 500 Sch.	---
D-Stand vorne unten	MG 131 800 Sch.	MG 131 800 Sch.					
Fensterstände	MG 131 2x500Sch.	MG 131 2x500Sch.					
Besatzung	7	7	6	7	6	7	6
Kraftstoff							
Innenflügel	4x380 l +4x260 l	4x380 l +4x260 l					
Rumpf	5x1100 l	6x1100 l	6x1100 l	9x880 l	9x880 l	8x1100 l	8x1100 l
Rumpfwanne	1x540 l	2x540 l	-	2x540 l	-	1x540 l	-
Gesamthalt in Ltr.	8600 l	10240 l	9160 l	11540 l	10460 l	11900 l	11360 l
Gesamthalt in kg	6765 kg	7595 kg	6795 kg	8545 kg	7745 kg	8795 kg	8395 kg
Abfluggewicht	22850 kg	23750 kg	22290 kg	25220 kg	23760 kg	25260 kg	24590 kg
Reichweite	4900 km	5600 km	5200 km	6400 km	6000 km	6600 km	6250 km
11.5.43	Mxl/Bu.	Mappe Nr.	Ausgegeben				

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



Zusammenfassung

Nach den durchgeführten Untersuchungen ist die Mitnahme von bis zu 12000 l Kraftstoff möglich. Das Fluggewicht beträgt dabei ohne Abwfflasten 25,5 t.

Die angestellten Festigkeitsbetrachtungen ergeben folgendes Bild:

Das Abfanglastvielfache sinkt gegenüber dem bisherigen Zustand um etwa 10 % auf  $n_{Tr Br} = 3$ . Dies bedeutet, daß bei einer maximalen Geschwindigkeit von 360 km/h die BGeschwindigkeit, bei der die Tragfähigkeit der Zelle ausgenutzt ist, um etwa 5 % absinkt auf 19,5 m/sec. Das Fahrwerk wird durch eine Bruchstoßgeschwindigkeit von 4,7 m/sec bei der Landung ausgenutzt.

Aus aerodynamischen Überlegungen bestehen gegen den Flug und auch den Start bei diesem Fluggewicht keine grundsätzlichen Bedenken. Die sich ergebenden Startstrecken mit und ohne Methanolbetrieb sind aus dem Diagramm auf Seite 27 zu ersehen.

Von den vorstehend beschriebenen Fällen ergibt der Fall 6 die günstigsten Umbauverhältnisse. Er gestattet es, die größte Menge Kraftstoff bei günstigen Schwerpunktlagen unterzubringen. Durch die 8 gleichen Rumpfbehälter und die 2 x 4 inhaltsgleichen Flügelbehälter ergibt sich ein einfaches, symmetrisches Kraftstoffschaltschema. Zellenseitige Änderungen, mit Ausnahme der Verlegung von Ausrüstungsteilen, sind nicht erforderlich. Der ganze Umbau kann nach Änderungsanweisung gegebenenfalls von der Truppe durchgeführt werden. Außerdem ist bei diesem Ausrüstungsstand die volle Bewaffnung der C-6 erhalten. Er wird in einer Kursbaubeschreibung und einem Längsschnitt ausführlicher dargestellt.

F.w 2000 P - 4 x Bramo 325 R

Roll- und Startstrecken über Abfluggewicht:

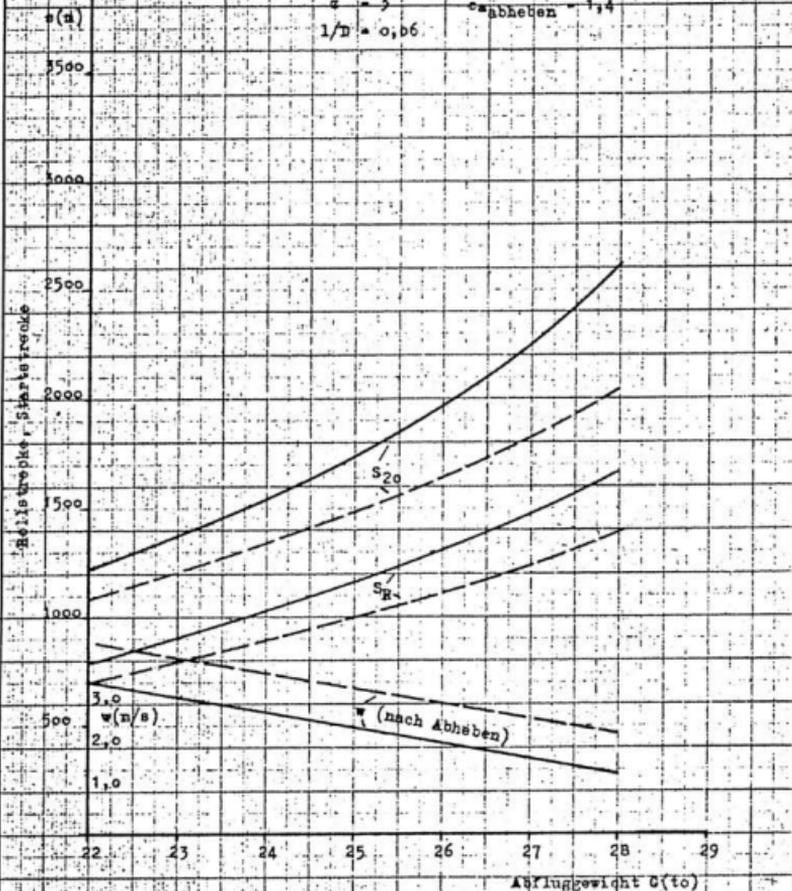
—  $N_{Start} = 4 \times 1000$  PS

- - -  $N_{Start} = 4 \times 1200$  PS

Luftschraube:  $D_S = 5,5 \text{ m } \beta$  Rollbahn: Beton  $\mu = 0,025$

$\alpha = 3$   $c_{abheben} = 1,4$

$1/D = 0,06$



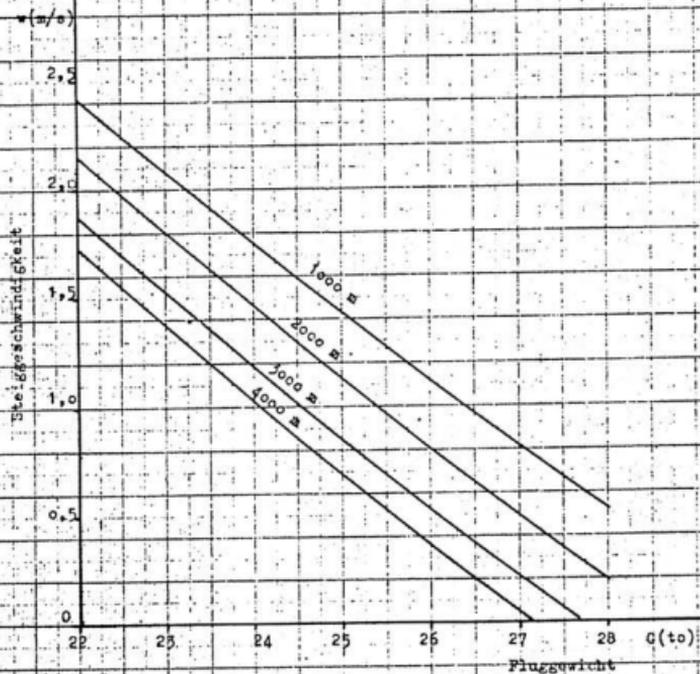
10.5.43

*Handwritten signature*

F = 2000 P - 4 x Bravo 325 R

Steiggeschwindigkeit bei höchstzulässiger Dauerleistung  
über Fluggewicht

$$c_A = 0,8$$



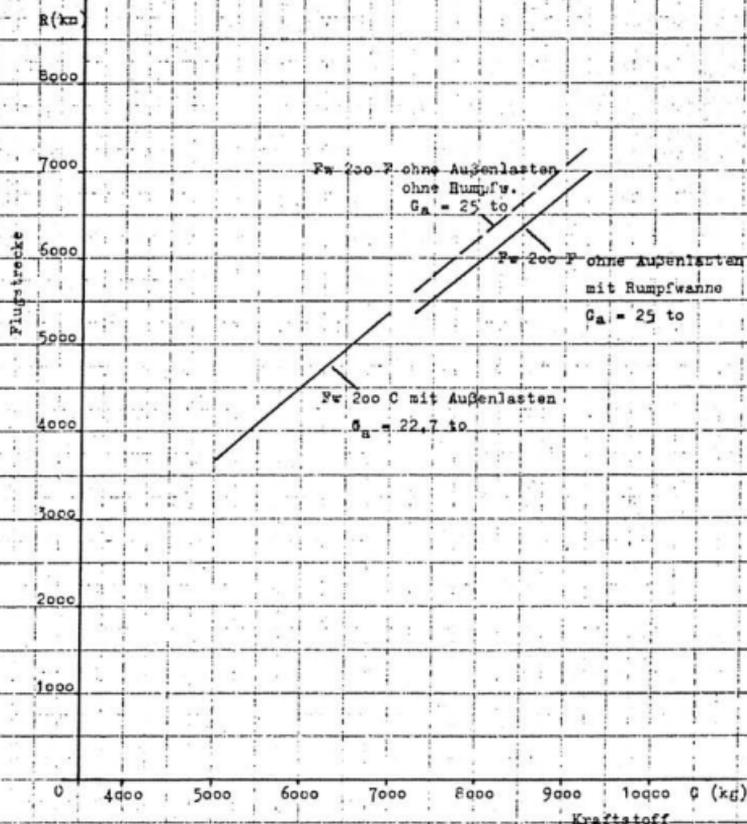
10.5.43

Tschering *[Signature]*

Fw 200 C - 4 x Braso 323 R

Flugtrecken in Abhängigkeit von Kraftstoffgewicht

Flughöhe: 4000 m  $v_m = 315$  km/h



10.5.43

*[Handwritten signature]*



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

Pw 200 F

Blatt:

Teil II. Vorgeschlagerener Umrütszustand.

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

Mappe  
Nr.

Ausgegeben



### Kursbaubeschreibung

Die im beiliegendem Längsschnitt 50 08 009 - 69 dargestellte Ausführung der Fw 200 F geht aus der Fw 200 C-6 hervor. Durch Ersatz der serienmäßigen Rumpfbekälteranlage durch neu zu bauende Behälter wird der Kraftstoffvorrat erheblich vergrößert. Die Sauerstoffanlage sowie die ganze Abwurfaffe werden ausgebaut, und Ausrüstungsteile wie Feuerlöcher und dgl. an räumlich dafür geeignetere Stellen verlegt. Die Bewaffnung wird serienmäßig beibehalten. Nur im A-Stand (vorne oben) wird der aerodynamisch günstigere HD 151/2 anstelle des HD 151/1 eingebaut.

Die einzelnen Baugruppen weisen folgende Besonderheiten auf:

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1.) Das <u>Rumpferk</u>   | entspricht dem der Fw 200 C-6 Serie. Lediglich für den neuen Waffenstand HD 151/2 sind Änderungen erforderlich.   |
| Die <u>Rumpfwanne</u>     | bleibt unverändert  |
| 2.) Das <u>Fahrwerk</u>   | bleibt unverändert  |
| 3.) Das <u>Leitwerk</u>   | bleibt unverändert  |
| 4.) Das <u>Steuerwerk</u> | bleibt unverändert  |
| 5.) Das <u>Tragwerk</u>   | bleibt unverändert  |
| 6.) Das <u>Triebwerk</u>  | vor dem Brandschott bleibt unverändert. Die Kraftstoffbekälteranlage im Flügel bleibt unverändert. Die Kraftstoffbekälter im Rumpf werden durch neue, ebenfalls geschützte Behälter von etwa dem gleichen Inhalt wie die serienmäßigen ersetzt. Es werden davon 3 in der Kabine vor Spant 5 und 3 hinter Spant 5 eingebaut. Außerdem befindet sich im Rumpf wie bei den neuen Serienflugzeugen ein Behälter von etwa 10 l für Anlaßkraftstoff. Zur Erhöhung der Startleistung wird eine Methanolanlage mit einem etwa 30 Liter fassenden Behälter |



untergebracht.

In der Rumpfwanne wird der hintenliegende 540 l fassende Behälter mit Kraftstoff gefüllt.

Die Schmierstoffanlage besteht aus den serienmäßigen Gondelbehältern von etwa 30 l und einem Nachtankbehälter von etwa 540 l. Als Nachtankbehälter wird der in der Rumpfwanne vorne eingebaute geschützte Behälter verwendet. Wird die Rumpfwanne abgebaut, so wird im Bereich des hinteren Durchstieges zur Wann im Rumpf ein Behälter von diesem Fassungsvermögen untergebracht.

7.) Die Ausrüstung

ist im wesentlichen serienmäßig.

Die FT-Anlage

besteht aus

Fu G X  
Feil GV  
Fu Bl I  
Fu G XVII  
Fu G XXV

Die Enteisung

ist serienmäßig.

Die Luftschraubenenteisung erfolgt durch Flüssigkeit. Höhen- und Seitenflossen sind mit Gummianteisern ausgerüstet. Der Außenflügel wird durch Warmluft in der Nase enteist.

Die Sauerstoffanlage

ist aus Gewichtsgründen ausgebaut.

Die Heizung

wird von einem vor Spant 4 serienmäßig angeordneten Kärchergerät bewirkt.

Die Panzerung

ist serienmäßig.

Die Bewaffnung

ist serienmäßig mit Ausnahme des A-Standes, der mit einem HD 151/2 anstelle des HD 151/1 ausgerüstet wird.



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

Fw 200 F  
-----

Blatt: 33

- Das Schlauchboot ist serienmäßig vor Spant 7a, durch ein Panzerblech geschützt, untergebracht.
- Der Navigationstisch ist vor Spant 6 auf der rechten Kumpfseite eingebaut.
- Die Besatzung besteht aus 7 Mann.
- Das Fluggewicht beträgt 25,3 t.
- Schwerpunktlagen Die auftretenden Schwerpunktlagen liegen im zulässigen Bereich.

Zur Verstärkung der Abwehrbewaffnung kann der HD 151 Z im A-Stand oder im B-Stand oder in beiden Ständen eingebaut werden.

Die Einbauverhältnisse sind auf den beiden folgenden Blättern dargestellt.

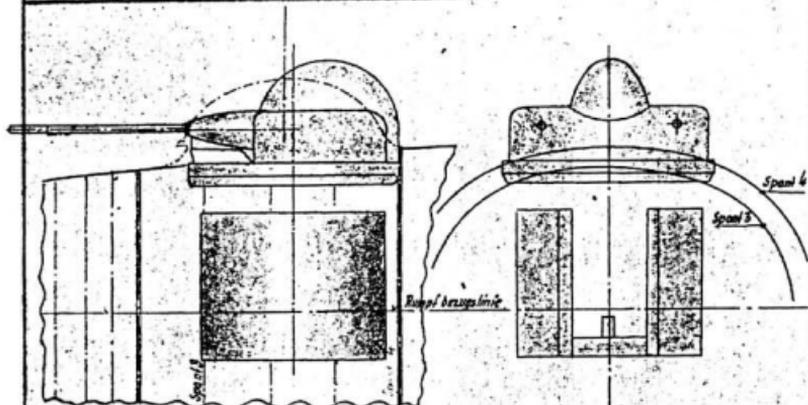
Die Reichweite beträgt 6600 km. Die Flugleistungen weichen von denen der Fw 200 G nicht wesentlich ab. Die von Reublin erfolgten Werte sind auf den beiden Leistungsblättern am Schluß zu ersehen.

11.5.43 Mkl./Dr. Nr.

Mappe  
Nr.

Ausgegeben

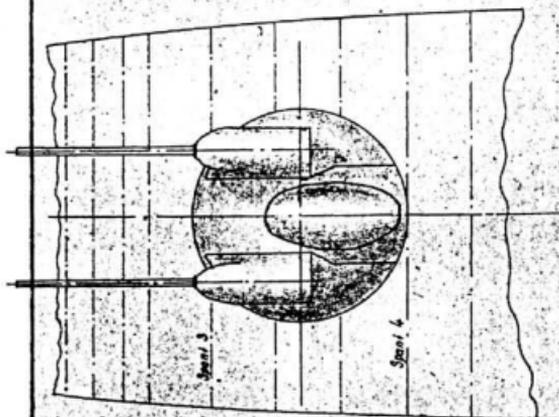
--	--	--	--	--	--	--	--



Einbau des HD 151 2 in A-Stand mit 1200 Schuß Mehrgewicht gegenüber  
HD 151/2 mit 1000 Schuß

110 kg

Die Zugänglichkeit zum A-Stand und der Durchgang durch den Kabinnenraum  
sind bei diesem Einbau sehr beschränkt.



M 1:25

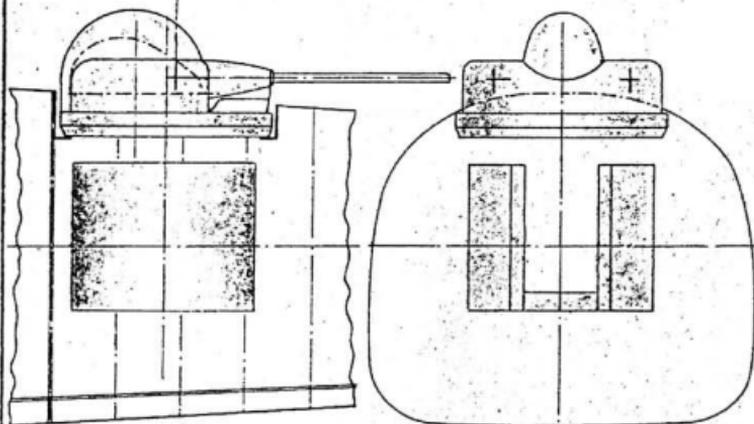
Mappe  
Nr.

Ausgegeben



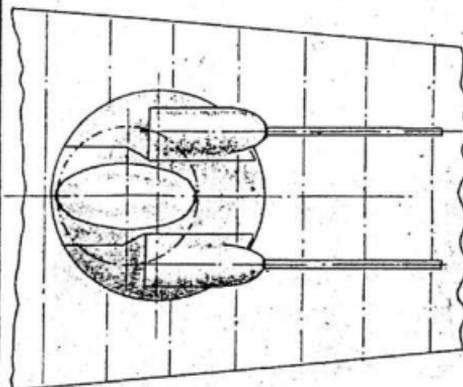
Focke-Wulf  
Flugzeugbau  
G.m.b.H.  
Bremen

Riñt: 35



Einbau des ED 151 Z in B-Stand mit 1200 Schuß-Mehrgewicht gegenüber  
DL 15/131 mit 1000 Schuß

420 kg.



M 1125

Mappe  
Nr.

Ausgegeben

92



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

Flugleistungen F w 2 0 0 C

Blatt: 36

Muster

F w 2 0 0 C

Motor

Bramo 323 B-2

Startleistung

4 x 1000 PS bei 2500 U/min

Luftschraube

3-flügelige VDM-Verstellschraube, D = 3,50 m

Flugleistungen bei einem Fluggewicht von 22700 kg (18300 kg)  
ohne Außenlasten

Höchstgeschwindigkeit in	0 m Höhe	345	(354)	km/h
	2000 " "	368	(384)	"
	4600 " "	392	(408)	"
	6000 " "	375	(395)	"

Steiggeschwindigkeit in Bodennähe 4,1 (6,6) m/sec

Steigzeit von 0 auf	2000 m Höhe	8,6	(5,2)	min
	4000 " "	19,5	(11,2)	"
	6000 " "	37,6	(19,0)	"

Dienstgipfelhöhe 6500 (8400) m

Rollstrecke auf hartem Rollfeld 380 (420) m  
Startstrecke bis 20 m Höhe 1410 (910) m

Landegeschwindigkeit (leergeflogen G = 16000 kg) 116 km/h

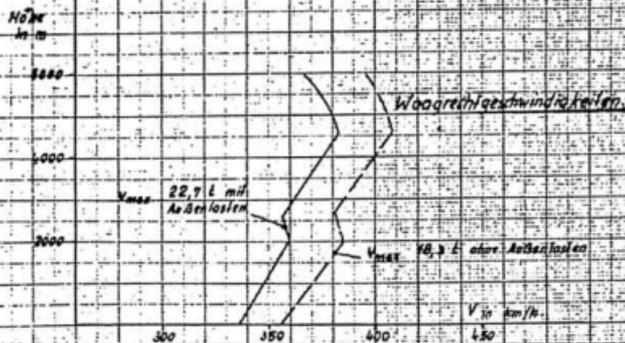
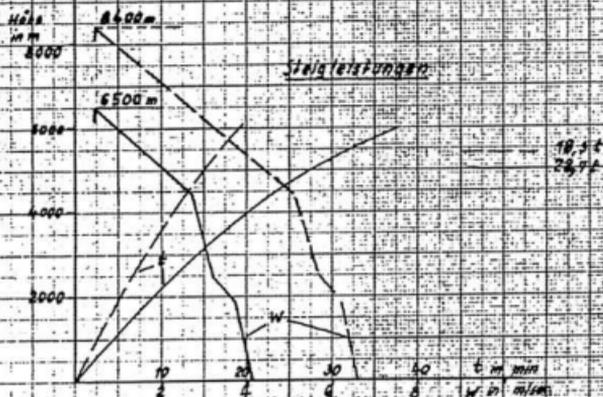
13.5.43

Ti./Th.

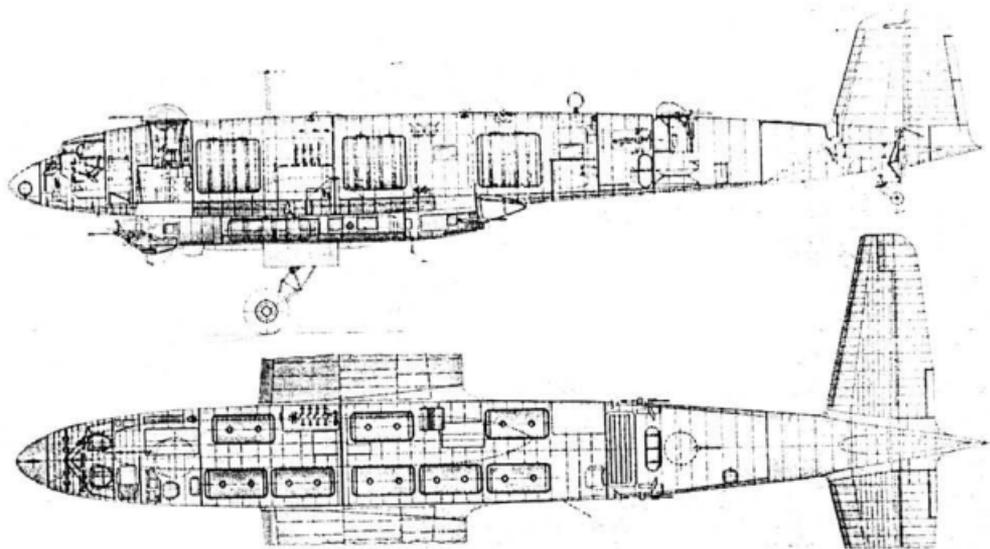
Mappe  
Nr.

Ausgegeben

Flugleistungen:  $h_w 200^\circ C$   
nach Rechliner Messungen



13. 8. 43. / 1718 P



10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

10-1000-10  
10-1000-10