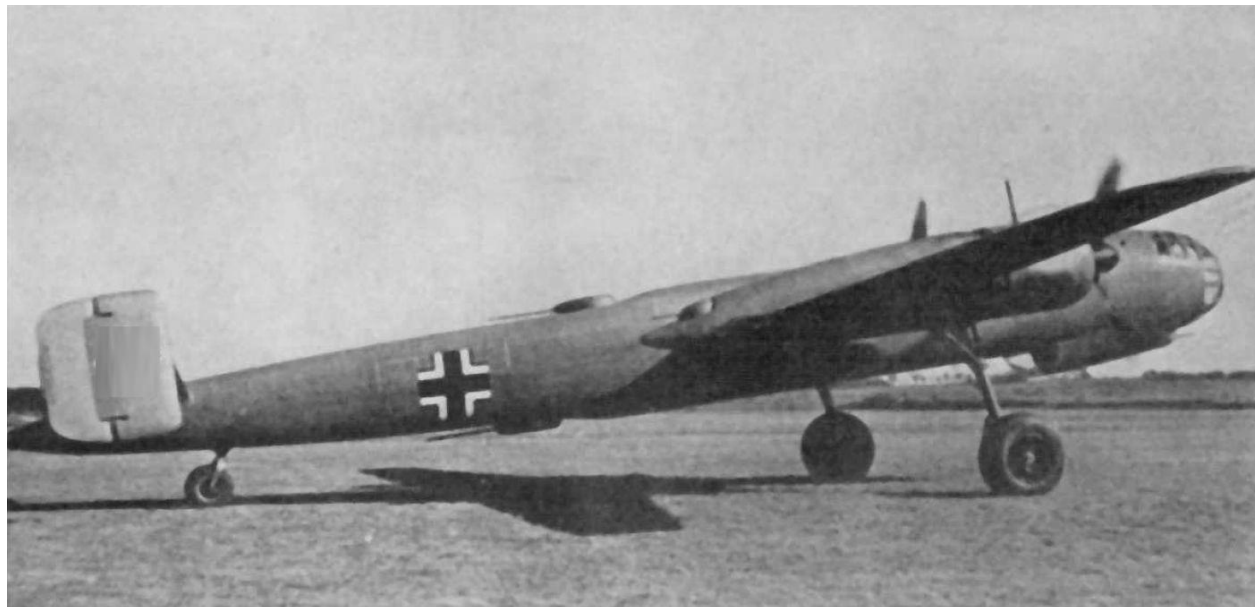




Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten
Stand Herbst 2017 - Seite 1

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

Focke Wulf FW 191



AIC = 2.132.2952.20.32(39)

Die **Focke-Wulf Fw 191** war ein zweimotoriger deutscher Bomberprototyp des Zweiten Weltkrieges von 1942.

Entwicklung

1939 schrieb die Luftwaffe einen Wettbewerb für ein mittelschweres sturzflugfähiges Bombenflugzeug aus (Bomber-B-Programm). An der Ausschreibung beteiligten sich neben Focke-Wulf auch Arado, Dornier und Junkers.

Der Bomber sollte 2000 kg über eine Strecke von 1800 km tragen können, sowie 600 km/h in einer Höhe von 7000 m erreichen. Hinzu kam die Forderung nach einer Druckkabine, um in großer Höhe die gegnerische Flugabwehr überfliegen zu können. Der Hintergrund für diese Forderungen war die Vorstellung, Ziele in Großbritannien von Basen in Frankreich und Norwegen aus erreichen zu können.

Das Projekt litt von Anfang an unter Motor- und Elektrikproblemen. Als Antrieb war zuerst der 2500 PS leistende 24-Zylindermotor Daimler-Benz DB 604 vorgesehen, doch weder dieses Triebwerk noch der später in Betracht gezogene Junkers Jumo 222 mit ähnlicher Leistung standen rechtzeitig zur Verfügung. In den ersten Prototyp wurden deshalb die wesentlich schwächeren BMW-801A-Motoren eingebaut.

Der Erstflug erfolgte 1942. Aufgrund von Gewichtsproblemen und schlechten Flugeigenschaften wurden nur drei Prototypen gebaut, die V1, V2 und V6. Die V6 verfügte über zwei 2200-PS-Jumo-222-Motoren. Die Prototypen V3, V4 und V5 wurden nicht gebaut.

Die Besatzung des Schulterdeckers bestand aus vier Mann, die im vorderen Teil der Flugzeugnase Platz fanden. Die Kabine wurde mit Druckluft für große Höhen belüftet. Unter der Flugzeugnase saß ein MG 151, zwei ferngesteuerte MG 151 auf dem Rumpf und zwei ferngesteuerte MG 81 über den Motorgondeln. Ein MG 151Z war unter dem Rumpf angebracht. Der Bombenschacht sowie Halterungen unter den Tragflächen konnten bis zu 4000 kg Bomben oder Torpedos aufnehmen.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten
Stand Herbst 2017 - Seite 2*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

Interessant war der Versuch, die gesamte Steuerungsmechanik anstelle von Seilzügen und Gestängen durch Elektromotoren zu realisieren (heutige Bezeichnung: fly-by-wire), was sich in der Praxis als sehr störanfällig erwies. Die Entwicklung der **FW 191** wurde Ende 1943 eingestellt.

FW 191 A

Die Fw 191A war mit hydraulischer Kraftübertragung ausgestattet. Die erste Maschine, die Fw 191 V6, konnte auch erstmals mit den neuen Jumo 222-Triebwerken ausgestattet werden. So verliefen die Erprobungsflüge äußerst zufriedenstellend. Die Maschine ging aber nie in Serie, da sich herausstellte, daß dies die Rohstofflage nicht zuließ. 1943 wurde die Maschine dann noch auf zwei Doppeltriebwerke Daimler Benz DB 610 umgerüstet, diese Triebwerke waren allerdings sehr störanfällig.

Die Maschine war als freitragender Schulterdecker mit dreiteiligem Ganzmetallflügel mit rechteckigem Mittelstück ausgeführt. Der Rumpf ist als Ganzmetall-Schalenrumpf mit ovalem Querschnitt und das Rumpfvorderteil als vollsichtverglaste Druckkabine ausgebildet worden. Das Leitwerk war mit zwei Endscheiben versehen. Die Hauptträger des Fahrwerks konnten um 90° nach hinten in die Motorgondeln eingezogen werden.

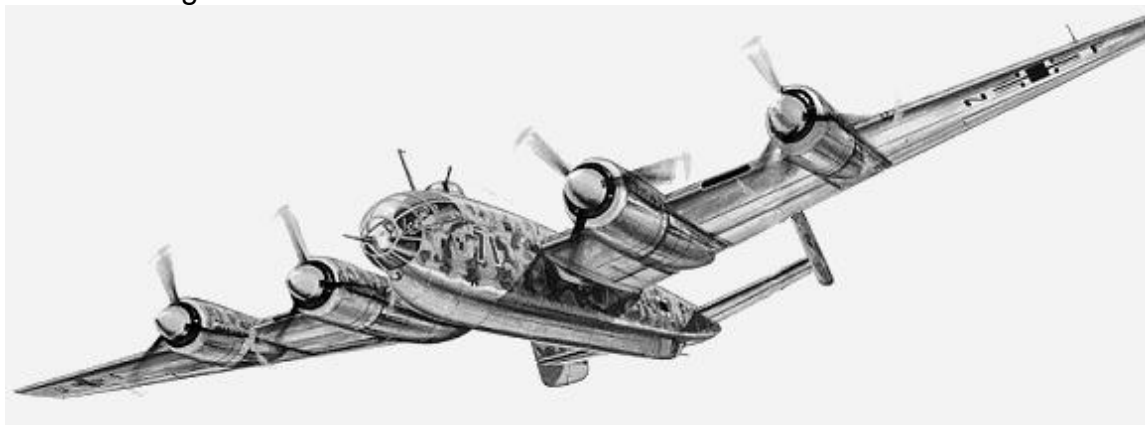
Der Antrieb sollte aus zwei Daimler Benz DB 610-flüssigkeitsgekühlte-Motoren mit jeweils 2.950 PS mit VDM-Vierblatt-Verstellpropeller bestehen. Die Besatzung bestand aus 4 Mann in der geschlossenen Druckkabine: Pilot, Bombenschütze, Funker und Bordmechaniker

FW 191 B

Ausweichlösung mit zwei Daimler Benz-Triebwerken mit je 2700 PS Startleistung, sie entsprach sonst vollkommen der A-Version. Nicht gebaut.

FW 191 C

Nach dem Scheitern des Bomber-B-Programmes konstruierte man bei Focke-Wulf die Fw 191 so um, daß die Maschinen von jeweils vier Jumo 211F-, vier DB601E- oder vier DB605A-Triebwerken angetrieben werden konnten. Die Druckkabine fiel weg, die Kabinenpartie wurde bis hinter die Flügelhinterkante verlängert. Auf der Rumpfoberseite waren zwei Drehtürme mit je einem MG 151 untergebracht, die Drehtürme auf den Motorgondeln wurden beibehalten. Das im A-Stand untergebrachte MG 151 wurde durch ein MG 151Z ersetzt. Die FW 191C wurde aber vom Reichs-ufffahrtministerium abgelehnt.



So Sollte die FW 191C aussehen



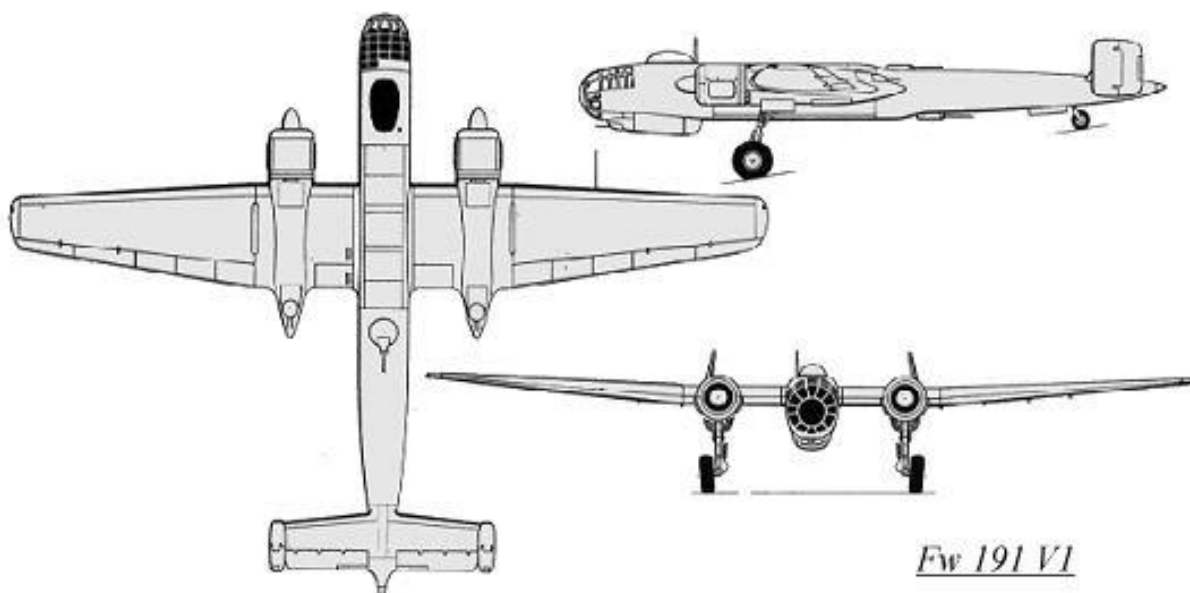
*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

Stand Herbst 2017 - Seite 3

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

Technische Daten

Typ	FW 191A (V6)	FW 191B	FW 191C
Besatzung	4	4	4
Triebwerk	Jumo 222	DB 606	DB 601E
Leistung	2 x 1800 PS	2 x 2700 PS	4 x 1200 PS
Spannweite	26,00 m	26,00 m	26,00
Länge	19,63 m	19,63 m	19,50 m
Höhe	5,60 m	5,60 m	5,60 m
Flügelfläche	70,50 qm	70,50 qm	70,50 qm
Leergewicht	11.545 kg	16.300 kg	n/a
Startgewicht	20.500 kg	23.600 kg	25.309 kg
V/max in 5000 m	600 km/h	605 km/h	475 km/h
V/Reise	505 km/h	500 km/h	410 km/h
Steiggeschwindigkeit	21 min auf 6000 m	1075 m/min	n/a
Reichweite	3.00 km	3.900 km	3.800 km
Gipfelhöhe	9.100 m	8.300 m	8.800 m
Bewaffnung	5 MG 151,151Z.81Z	wie A	7 MG 151,151Z,131Z
Bombenlast	4.000 kg	4.000 kg	4.000 kg

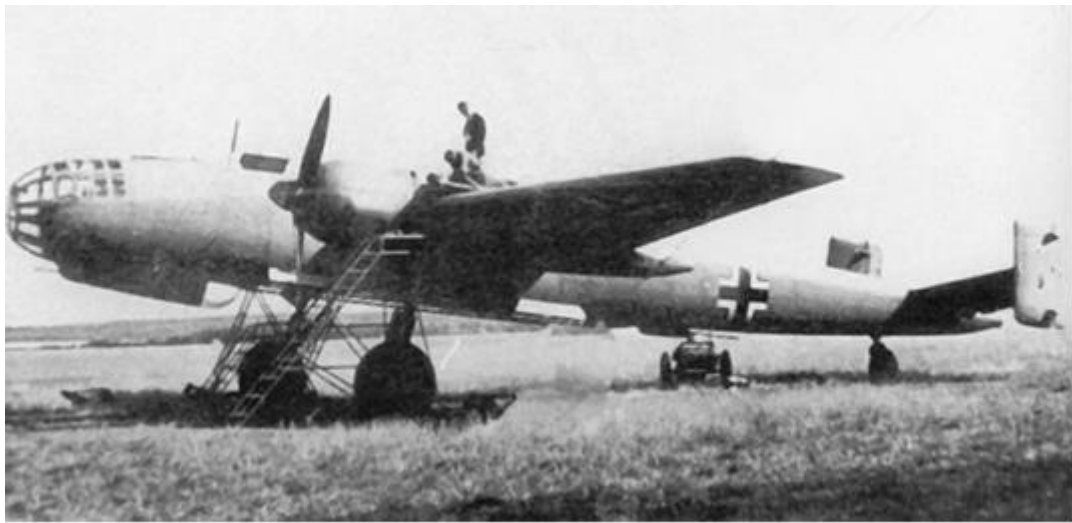


Fw 191 VI



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten
Stand Herbst 2017 - Seite 4

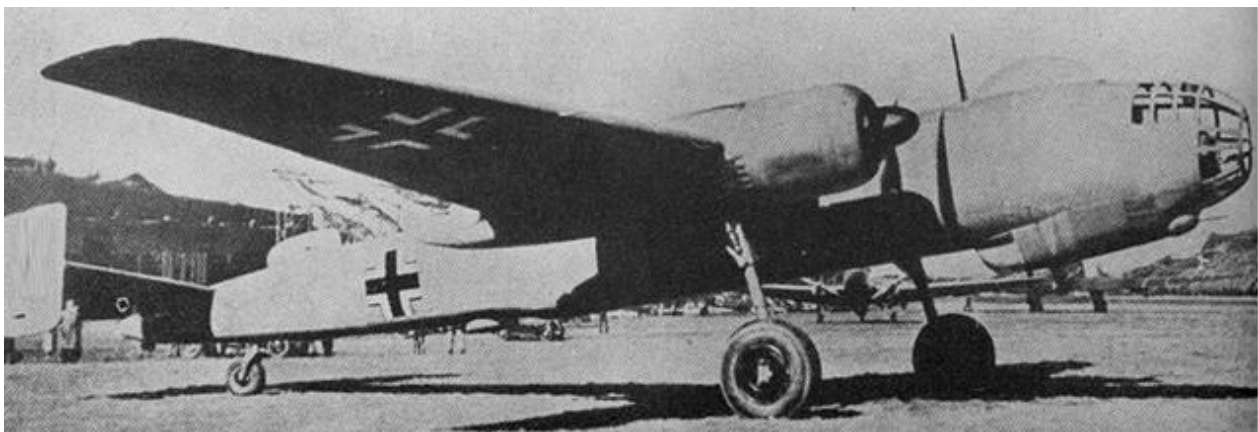
Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen
in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia



FW 191 V1



FW 191 V6



FW 191A