

Geheime Kommandosache!

Kennblatt
für das Flugzeugmuster
FW 200 C-3
mit Bramo 323 R-2-Motoren

Mit Nachtrag FW 200 C-3/U-4

Berlin 1941

1. **Verwendungszweck:** Fernbomber mit 1 MG/FF und 5 MG 15.
1 200 kg Bombenlast bei vollen Kraftstoffbehältern.
5 400 kg größtmögliche Abwurflast.
Fernerfinder.
2. **Musterbezeichnung:** FW 200 C-3 (FW 200 C-3/U-4 siehe Nachtrag Blatt 19!).
3. **Besatzung:** 6 Mann.
4. **Bauweise:** 4-motoriger freitragender Tiefdecker in Ganzmetall-Bauweise mit einziehbarem Fahrwerk. Blattblechbeplankung.
- Raumaufteilung:** **Bugklappe** aus Holz mit Weikrahmen.
- Führerraum:**
2 Führersitze nebeneinander, hinter dem rechten Führersitz Navigationsstisch, hinter dem linken Führersitz bequemer Ruhesitz, quer zur Flugrichtung.
- Funkerraum:**
Links vorn Fu G X-Geräte, links hinten DLH-Forenz Kurzwellenstation, rechts unten Munition für vorderen unteren Stand, rechts oben Ablagebörder für Lebensmittel und Kochplatte.
Oben: vorderer oberer Schützenstand (A-Stand).
Unten: Durchstieg zum vorderen unteren Stand (D-Stand).
- Kleiner Rumpfraum:**
Rechts vorn Ölwannebehälter, rechts hinten Schaltstisch für Kraft- und Schmierstoffanlage.
Links vorn Navigationsstisch, links oben 2 Behälter für Hydrauliköl und Luftschrauben-Enteisungsfähigkeit.
1 Kraftstoffbehälter.
- Großer Rumpfraum:**
Rechte Seite von vorn nach hinten angeordnet: Schlauchboot, 1 Kraftstoffbehälter, Durchstieg zum hinteren unteren Stand (C-Stand), 3 Trommel-Magazinbehälter, 3 Maschinenpistolen mit Munition, 1 Kraftstoffbehälter, Navigationsstisch, darunter Bildgerät.
Linke Seite: 2 Kraftstoffbehälter, 1 Reserve-MG 15, Ruhesitz, Einstiegtür.
- Hinterer Zwischenraum:**
Rechts und links 1 auschwenkbare Fensterlafette mit MG 15.
Am Boden 2 Liegematratzen.

Hinterer Rumpfraum:

Hinterer oberer Stand (B-Stand), Bildgerät, Sauerstoffflaschenbatterie, Toiletteneimer.

Rumpf: Schalenrumpf mit senkrecht zur Längsachse angeordneten Spanten. Versenkt genietete Blattblech Außenhaut.

Rumpfwanne: Unter dem Rumpf Wanne in Schalenbauart für Bombenraum und C- und D-Stand.

Tragwerk: 3-teiliger, 2-holmiger Flügel. Mittelteil, das den Rumpf, die 4 Triebwerke und das Fahrgestell trägt, und je 1 Außenflügel. Mittelflügel mit Blech beplankt, Außenflügel hinter dem Hauptholm mit Stoff bespannt.

Gondeln: Am Flügelmittelteil je 2 unter jeder Seite. Vorderteil mit Vorbau vor der Fläche für die Triebwerke, hinterer Teil bei den inneren Gondeln für Einziehfahrwerk, bei den äußeren als Bombenraum ausgebildet. Fahrwerksgondeln durch Klappen abgegeschlossen. Bombengondeln offen.

Seitwerk: **Querruder:**
2-teilig, etwa über $\frac{3}{4}$ der Spannweite des Außenflügels, mit Gewichtsausgleich. Der hintere Teil mit Stoff bespannt. Sich selbst einstellende Hilfsruder. Das linke innere Hilfsruder als Trimmruder mit Elektromotor vom Führerraum aus zu betätigen.

Höhenleitwerk:

Höhenflosse: 2-holmig, mit Dural-Blech beplankt. Verstellmöglichkeit am Boden vorhanden.

Höhenruder, 2-teilig, mit einem Holm. Bis Holm duralblechbeplankt, hinter Holm stoffbespannt. Vollständig gewichtsausgeglichen. Selbsttätig gesteuerte Hilfsruder. Linkes Ruder mit elektrisch angetriebenem Trimmruder mit Betätigung vom Führerraum aus.

Seitenleitwerk:

Seitenflosse, 2-holmig, bis Hinterholm mit Dural-Blech beplankt, ab Hinterholm stoffbespannt.

Seitenruder, 1-holmig, mit Dural-Blech beplankt. Vollständig gewichtsausgeglichen. Luftkraft-Ausgleich durch ein selbsttätig gesteuertes Hilfsruder und durch ein elektrisch angetriebenes Trimmruder, vom Führerraum aus zu betätigen.

Landeklappen:

Spanzklappen über die ganze Länge des Flügelmittelfstückes, außer der Rumpfbreite, und etwa $\frac{1}{4}$ des Außenflügels. Aufbau 2-hohlig mit Elektroblechbeplattung.

Steuerung:

Doppelsteuer, vom 1. und 2. Führer gleichzeitig zu bedienen. Rechte Steuer säule auskuppelbar. Höhen- und Seitensteuerung mit Differentialsteuerung zwecks Herabsetzung der Steuerkräfte.

Fahrwerk:

Einziehfahrwerk, hydraulisch vom Führer ein- und ausfahrbar. Je Fahrwerksähälfte mit 2 Laufrädern, bremsbar. Notbetätigung durch Elektromotor betriebenes Notaggregat. Sporn: Einziehbares Spornrad, allseitig drehbar, mit Dämpfung gegen Flattern beim Rollen.

Hydraulik-Anlage:

Hydraulisch betätigt werden:
Fahrwerk und Sporn,
Landeklappen,
Fahrwerksbremsen.

Betrieben durch je 1 Ölpumpe an den beiden Innenmotoren. 1 Ölbehälter mit einfachem Beschuß-Schuß. Inhalt: 35 l, Einfüllmenge 27 l.

Drucköl: Shell AB 11.

Enteisung:

Wärmelufteisierung an den Außenflächennasen.

Gummienteiser am Leitwerk.

Luftschraubenenteisung durch Enteisungsflüssigkeit.

1 Behälter mit einfachem Beschuß-Schuß. Inhalt 35 l, Einfüllmenge voll.

Enteisungsflüssigkeit: LEF 25 A.

Panzerung:

Führeritz links: 8 mm Panzerplatte vorn, unten und hinten, mit Kopfschutz.

A-Stand: Nicht geschützt.

B-Stand: 8 mm Panzerplatte hinten, Panzertragen oben hinten.

C-Stand: 8 mm Panzerplatte unten.

D-Stand: 8 mm Panzerplatte unten, nur bei MG/FF Lafette.

B. und C-Stand-Panzerung leicht ausbaubar.

Heizung:

Kärcher-Heizgerät für Heizung des Führer- und Juntraumes und des D-Standes.

5. Triebwerk:

Motorenmuster: Bramo 323 R-2.

1 min-Leistung:

$$N_{\max} 4 \times 1000 \text{ PS} = 4000 \text{ PS.}$$

$$n_{\max} = 2500 \text{ U/min.}$$

$$p = 1,50 \text{ ata.}$$

Startleistung mit Kraftstoff Dktan 100

$$4 \times 1100 \text{ PS} = 4400 \text{ PS.}$$

Kühler: —.

Luftschrauben:

3-fgl. VDM-Berstell-Metall-Luftschraube.

D = 3,5 m.

Grundeinstellung: 25°.

Schraubenuhrzeit: 11³⁵.

Kraftstoffbehälter: Voll geschütt.

4 × Behälter in Flügel, je 380 l 1520 l

4 × Behälter in Flügel (Startbehälter), je 260 l 1040 l

5 × Behälter im Rumpf, je 1100 l 5500 l

Gesamt 8060 l

Nicht ausfliegbare Restmenge 260 l

Betankung:

Flügelbehälter von Flügeloberseite.

Rumpfbehälter durch Außenbordanschlüsse 3 links, 2 rechts an der Rumpfaußenseite oberhalb der Flügel.

Kraftstoffverbrauchsmessungen:

Rota-Messanlage am Kraftstoff-Schalttisch.

Kraftstoff-Schalt- und Pumpanlage:

Rumpfbehälter auf alle Triebwerke schaltbar.

Flügelbehälter nur auf das dazugehörige Triebwerk schaltbar.

Kraftstoffförderung durch Maihak-Kraftstoffpumpen.

Kraftstoffentnahme in großen Flughöhen mit Behälterpumpen in jedem Kraftstoffbehälter.

Schnellablaß: —.

Schmierstoffbehälter:

Einfacher Beschuß-Schuß.

4 × Behälter in den Triebwerksvorbauten, je 36 l 144 l

1 × Behälter im Rumpf (Nachtankbehälter) .. 450 l

Gesamt 594 l

Füllinhalt: 4 × 30 l 120 l

1 × 450 l 450 l

Gesamt 570 l

Betankung:

Betriebsbehälter von oben.

Nachtanbehälter durch Außenbordanschluß rechts an der Rumpffseite oberhalb des Flügels.

Nachtanlage:

Handbetriebene Allweiser Pumpe am Schalttisch im kleinen Rumpfraum.

Schmierstoffkühler:

Bauart »Windhoff« unter den Triebwerksvorbauten.

Schmierstoffregler:

Bauart »Bruhn«. Frischölgesteuerter Ventil-Durchflußregler mit 2 Membrankörpern für Druckausgleich.

Zu verwendender Kraftstoff:

Für Reiseflug: A 2 Oktan 87.

Für Start: Oktan 100.

Zu verwendender Schmierstoff:

Intava 100 oder ASM-Rotring.

Kaltstartanlage vorhanden.

Flammendämpfer vorhanden.

6. Ausrüstung und Geräte:

Die Ausrüstung und Geräte sind aus den Ag-Listen zu entnehmen. Sie bestehen aus:

a) **Flugüberwachungsgeräte:**

für Nacht- und Blindflug ausreichend.

b) **Sicherheits- und Rettungsgeräte:**

Sauerstoffanlage:

18 bis 53 Flaschen,

8 Atemgeräte,

2 tragbare Geräte.

6 Schnellkliffallschirme,

6 Fallschirmhalterungen dazu.

Rechter und linker Führersitz und -Zunfersitz für Sitzsiffenfallschirm.

8 Sitze mit Bauchgurt,

A-Stand mit Sitzgurt.

6 Halterungen für Gasmasken.

1 Sanitätspack,

1 Sanitätstasche,

2 Schlauchboote für 6 Personen,

1 Boot mit Notsender.

2 Feuerlöscher für Triebwerke,

2 Handfeuerlöscher im Rumpf.

c) **Nachrichten- und Verständigungsgeräte:**

Vorfunkgerät: FuG X.

Peilgerät: Peil G 5.

Blindlandbeanl.: Fu Bl 1.

Eigenverstärk.: Ei V.

Zusatz-Funkgerät: DLH-Corona-Kurzwellenstation.

Kennungsgerät: FuG XXV.

Höhenmesser: Fu NG 101 geplant.

Leuchtpistole mit 12 Schuß.

d) **Navigationsgeräte:**

Natin-Kompaßanlage.

Kompl. Ausrüstung für astronomische Navigation.

e) **Kurzsteuerung:**

Ulfania Lstz 14 a.

f) **Bewaffnung:**

A-Stand: Drehkranz D-30 mit MG 15 und Plexi-
glashaube (360° schwenkbar),
1125 Schuß;

MG 131 in D-30 mit Plexiglashaube,
1000 Schuß;

nachträglicher Einbau teilweise vorgesehen.

B-Stand: Drehkranz 30 mit Rittervisier und MG 15,
1125 Schuß;

MG 131 in D-30 mit Rittervisier,
1000 Schuß;

nachträglicher Einbau vorgesehen.

C-Stand: Regellafette mit MG 15,
1125 Schuß.

D-Stand: Jfaria-Lafette mit MG/FF,
300 Schuß;

austauschbar gegen Jocke-Wulf-Austausch-
lafette mit LLg und MG 15,
1125 Schuß.

Je eine auschwenkbare Jocke-Wulf-Jensterlafette rechts
und links mit MG 15,
1500 Schuß.

1 Reserve-MG 15.

3 Maschinenpistolen, 450 Schuß.

g) **Bombenausrüstung:**

Bombenträger:

Rumpfwanne 3 × 4 Schloß 50 oder
2 × ETC 500 IX b,

Auß. Rotorgondeln 2 × PVC 1006 L,

Außenflügel 2 × PVC 1006 L.

Bombenbelademöglichkeit:

Rumpfwanne: 12 × SC 50 oder
 12 × SD 50 " "
 12 × Leuchtfallschirmbomben oder
 2 × SC 250 oder
 2 × SC 500 " "
 2 × SD 500 " "
 2 × PC 500 " "

Auß. Motor-
gondeln:

2 × SC 250 oder
 2 × SC 500 " "
 2 × SD 500 " "
 2 × PC 500 " "
 2 × SC 1000 " "
 2 × SD 1000 " "
 2 × PC 1000 " "
 2 × SD 1400 " "
 2 × LMA " "
 2 × LMB " "

Außenflügel:

2 × SC 250 oder
 2 × SC 500 " "
 2 × SD 500 " "
 2 × PC 500 " "
 2 × SC 1000 " "
 2 × SD 1000 " "
 2 × PC 1000 " "
 2 × SD 1400 " "
 2 × SC 1700 " "
 2 × PC 1700 " "
 2 × SC 1800 " "
 2 × LMA " "
 2 × LMB " "

Größte Bombenlast bei vollen Kraftstoffbehältern:
1230 kg.

Größtmögliche Bombenlast: 5400 kg.

Auslösanlage:

RAB 14c in Rumpfwanne (D-Stand).
B-Knopf XI am linken Steuerhorn.

Zünderanlage:

Zünderanlage für Sprengmunition.
ZZG 1/24-Einbau für Zeitzünder.

h) Zielgeräte:

GV 219 d in Maria-Kassette oder
Lotfe 7 b in FW-Austauschkassette oder
Lotfe 7 c " " " "
BZG 2 L " " " "
Revi C/12 C im Führerraum für Tiefanflug.

i) Bildgeräte:

Reihenbildner Rb 50/30 } Einfaß möglich.
Reihenbildner Rb 20/30 }
Sanktkammer 12,5/7 × 9.

7. Sondereinrichtung:

Nachtflugtauglich.
2 × 33 kg Flugzeuggerätestörkörper.
1 Abtriftmesser Seyde M 17.
2 Luftliegematrizen.
8 Anschlüsse für Heizbekleidung.

8. Transportfähigkeit:

Eisenbahntransport, 8 Wagen.
1 SSL-Wagen 18 m für Rumpf,
1 SSL-Wagen 18 m für Innenflügel,
1 SSL-Wagen 14 m für Rumpfhinterteil und 4 Triebwerke,
2 R-Wagen 11 m für Außenflügel,
1 Glt-Wagen 10,8 m für Leitwerk und Rumpfwanne,
1 G-Wagen 8,3 m für Fahrwerke, Querruder u. Landeklappen,
1 G-Wagen 8,3 m für Betriebsstoffbehälter und Luftschrauben.

9. Abmessungen:

Länge des Flugzeuges 23,85 m.
Höhe des Flugzeuges mit Antennenmast 6,30 m.
Spannweite der Tragflächen 32,84 m.
Tragflächen insgesamt 118,00 m².

10. Technische Daten:

a) Beanspruchungsgruppe H 3.
b) Höchstzulässiges Abfluggewicht 227 000 kg;
Landegewicht normal (ohne Bomben,
2/3 Kraftstoff leer) 17 500 kg;
Höchstzulässiges Landegewicht 19 000 kg.
c) Höchstzulässige Geschwindigkeiten:
Gleitflug:
in 0—3000 m Höhe v_a = 450 km/h;
über 3000 m Höhe v_a = 400 km/h;
bei unsichrigem Wetter in Bodennähe v_a = 230 km/h.

d) Höchstgeschwindigkeit horizontal bei Kampfleistung
(2250 U/min, 1,18 ata):

$$v_w = 380 \text{ km/h in 5 km Höhe, } G = 22,0 \text{ t;}$$

$$v_w = 406 \text{ km/h in 5 km Höhe, } G = 17,8 \text{ t.}$$

e) 3-Motorenflug:

	Höhe km	n_a U/min	p_a ata	v_a km/h	v_w km/h
ohne Außenlast ($G = 17,5 \text{ t}$):	4,0	2000	1,05	253	292
mit Außenlast ($G = 21,7 \text{ t}$):	3,0	2100	1,1	240	270
2-Motorenflug: ohne Außenlast ($G = 17,5 \text{ t}$):	4,0	2100	1,1	210	240

g) Größte Flugstrecke:

In 4000 m Höhe bei etwa gleichem Hin- und Rückflugweg
einschl. Steig- und Gleitflug = 4490 km in 14⁴⁰ h.
Ohne Sicherheitsabzug.

h) Flächenbelastung bei

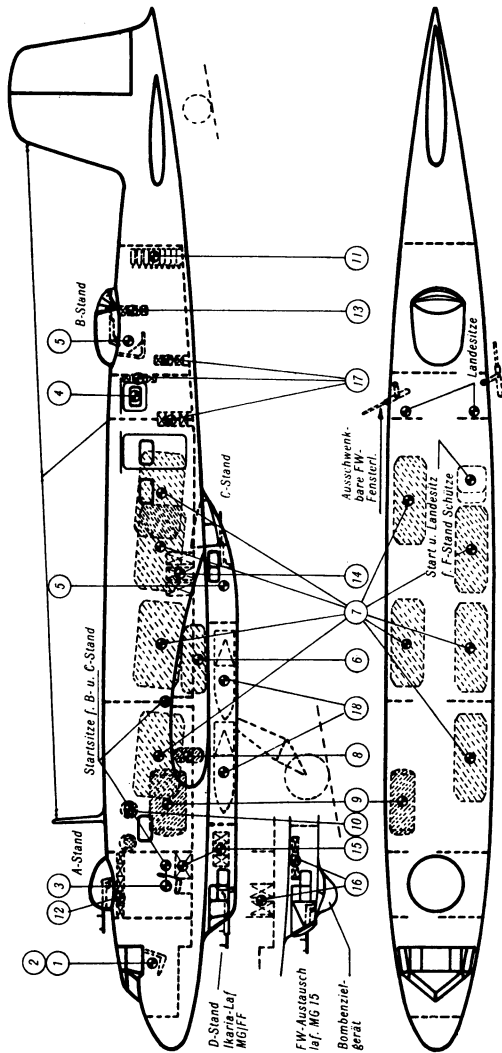
$$\text{Abfluggewicht} = 22,7 \text{ t} : 192 \text{ kg/m}^2.$$

i) Nicht katapultfähig.

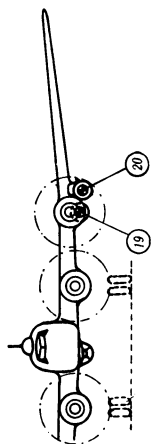
11. Zusammenstellung der Lasten:

Nr.	Beladung für Dienstleistungsabwed		Nomber	Fernnummer
		kg		
1	1. Flugzeugführer mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
2	2. Flugzeugführer mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
3	1. Gunter mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
4	2. Gunter mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
5	2. Schützen mit Fallschirm	kg	160— 200	160— 200
6	Kraftstoff im Flügel (2 560 Gtr.)	kg	0—1 900	0—1 900
7	Kraftstoff in 5 Rumpfbefältern (5 500 Gtr.)	kg	0—4 060	0—4 060
8	Schmierstoff in den Gondeln (120 Gtr.)	kg	40— 110	40— 110
9	Schmierstoff im Rumpfbefälter (450 Gtr.)	kg	0— 400	0— 400
10	Enteisungsfähigkeit	kg	0— 28	0— 28
11	Sauerstoff für 18 bzw. 53 Fläcken	kg	0— 7	0— 23
12	Munition (A-Stand) M@ 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
13	Munition (B-Stand) M@ 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
14	Munition (C-Stand) M@ 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
15	Munition (D-Stand) M@/FF = 300 Schuß	kg	16— 60	16— 60
16	Munition (D-Stand) M@ 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
17	Munition (Benstetalfetten) M@ 15 = 1 500 Schuß	kg	16— 40	16— 40
18	Bomben in der Rumpfwanne			
19	Bomben in den Außengondeln			
20	Bomben an den Außenfläcken	kg	0—1 230	—
	Sulabung	kg	8 525	7 301
	Leergewicht	kg	12 950	12 950
	Satzflüchtige Ausrüstung	kg	1 230	1 200
	Rüstgewicht	kg	14 180	14 150
	Fluggewicht (Rüstgewicht + Sulabung)	kg	22 705	21 451
Bombenladung nur nach Ladeplan. Kraftstoff-Beladung entsprechend. D-Stand Bewaffnung entwirder wie Nr. 15 oder wie Nr. 16.				
				Größtmögliche Wöhrwurflast 5 400 kg

11. Zusammenstellung der Gassen



- 1 1. Flugzeugführer (Kombiobank)
- 2 2. Flugzeugführer (Bombenschiße)
- 3 3. 1. Panzer (Schütze A-Stand)
- 4 4. 2. Panzer (Schütze F-Stand)
- 5 5 2 Schützen (B- und C-Stand)
- 6 Kraftstoff im Flügel
- 7 Kraftstoff in 5 Kumpfbehältern
- 8 Schwärzstoff in den Gondeln
- 9 Schwärzstoff in Kumpfbehältern
- 10 Enteisungsfähigkeit
- 11 Sauerstoff
- 12 Munition A-Stand (RO 15)
- 13 Munition B-Stand (RO 15)
- 14 Munition C-Stand (RO 15)
- 15 Munition D-Stand (RO/FF)
- 16 Munition D-Stand (RO 15)
- 17 Munition Fensterl. (RO 15)
- 18 Bomben in Kumpfbänne
- 19 Bomben in Außenbombeln
- 20 Bomben an Außenbombeln

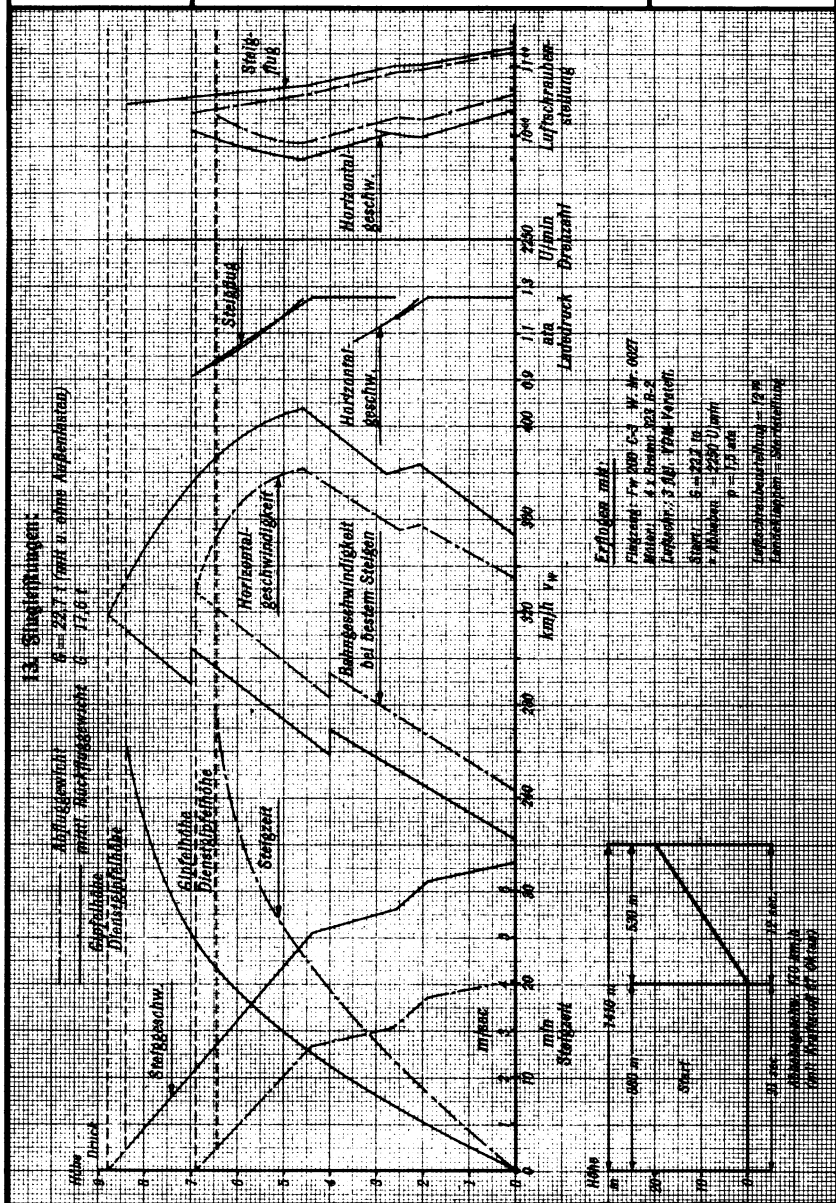


12. Flugleistungen:

mit und ohne Außenlasten.

Die Leistungen sind für die 5-Startleistung angegeben. $n = 2650$ U/min.

Höhe Dr.	Horizontalfahrt						Steigleistung							
	mittleres Messgewicht $G = 22,0$ t			mittleres Startgewicht $G = 17,6$ t			Abfluggewicht bei Anflug $G = 22,7$ t			Abfluggewicht bei Startflug $G = 18,3$ t				
	Stöckf- geschw. km/h	Lade- bruch ata	Ruffh- stell. h	Stöckf- geschw. km/h	Lade- bruch ata	Ruffh- stell. h	Steig- zeit min	Steig- geschw. m/sec	Lade- bruch ata	Stöckf- geschw. km/h	Steig- zeit min	Steig- geschw. m/sec	Lade- bruch ata	Stöckf- geschw. km/h
0	335	1,25	10 ^{as}	353	1,25	10 ^{as}	0	4,10	1,25	243	0	6,60	1,25	222
1	346	1,25	10 ^{as}	368	1,25	10 ^{as}	4,2	3,90	1,25	256	2,5	6,40	1,25	234
2	358	1,25	10 ^{as}	383	1,25	10 ^{as}	8,7	3,60	1,23	268	5,2	6,10	1,23	246
3	362	1,25	10 ^{as}	383	1,25	10 ^{as}	13,7	3,00	1,25	281	8,0	5,50	1,25	258
4	375	1,25	10 ^{as}	398	1,25	9 ^{as}	19,5	2,80	1,25	294	11,2	5,22	1,25	270
5	380	1,18	9 ^{as}	406	1,18	9 ^{as}	26,2	2,05	1,17	299	14,7	4,40	1,17	274
6	365	1,03	10 ^{as}	395	1,03	9 ^{as}	37,0	1,00	1,04	315	19,0	3,22	1,04	289
6,45	354	0,98	10 ^{as}	—	—	—	47,0	0,5	0,99	322	—	—	—	—
7	—	—	—	375	0,91	10 ^{as}	—	—	—	—	25,2	2,10	0,91	304
8	—	—	—	348	—	—	—	—	—	—	37,0	0,92	—	305



14. Flugstrecken:

a) Mittleres Anfluggewicht G = 21,0 t

Stk	Motorbelastung	Stoffe	Ladebrud	Ladegab	Ladefähig.	Stoffhöhe.	Wahre Drehm.	Flugstrecken und Flugzeiten bei den für den Anflug angelegten Kraftstoffmengen												Umschmungsgewicht für je 500 Stk.	
								6 000 Stk.		5 000 Stk.		4 000 Stk.		3 000 Stk.		2 000 Stk.		min	km		
								h	km	h	km	h	km	h	km	h	km	h	km		
0-3	50%flugh. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	310	7 ⁴⁰	2 985	6 ³⁵	1 980	5 ⁰⁵	1 675	3 ⁴⁵	1 170	2 ³⁰	765	39	202		
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	275	9 ⁴⁰	2 655	8 ⁰⁰	2 200	6 ³⁵	1 755	4 ⁴⁵	1 305	3 ⁰⁵	850	49	225		
	Größte Flughr.	geb.	1,0	1 750	BL	540	260	10 ⁰⁵	2 890	9 ⁰⁰	2 350	7 ¹⁰	1 870	5 ³⁰	1 390	3 ³⁰	910	55	240		
2	50%flugh. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	330	7 ⁴⁵	2 515	6 ³⁰	2 090	5 ¹⁵	1 655	3 ⁵⁰	1 225	2 ³⁵	795	39	216		
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	295	9 ⁴⁵	2 825	8 ⁰⁰	2 335	6 ³⁵	1 855	4 ⁴⁵	1 370	3 ¹⁰	885	49	242		
	Größte Flughr.	geb.	1,0	1 700	BL	520	275	11 ¹⁵	3 085	9 ¹⁰	2 555	7 ³⁰	2 025	5 ³⁰	1 495	3 ³⁵	965	57	265		
4	50%flugh. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	345	7 ⁵⁰	2 640	6 ³⁰	2 190	5 ¹⁰	1 735	3 ⁵⁵	1 285	2 ³⁰	835	39	225		
	Mittlere Reiseleistung	Vollgas	0,95	2 100	BL	610	330	9 ⁴⁰	3 140	8 ⁰⁰	2 600	6 ³⁰	2 050	4 ³⁰	1 510	3 ⁰⁰	975	49	270		
	Größte Flughr.	Vollgas	0,93	2 000	BL	570	320	10 ¹⁵	3 250	8 ³⁰	2 690	6 ⁴⁵	2 130	5 ⁰⁰	1 570	3 ¹⁵	1 000	53	280		
5	50%flugh. Dauerleistung	Vollgas	1,09	2 100	HL	750	360	8 ⁰⁰	2 760	6 ⁴⁰	2 280	5 ¹⁵	1 800	3 ⁵⁵	1 320	2 ⁴⁰	840	40	240		
	Mittlere Reiseleistung	Vollgas	1,05	2 000	HL	660	345	8 ⁵⁵	2 995	7 ³⁵	2 460	5 ⁵⁵	1 945	4 ³⁵	1 425	2 ⁵⁵	900	45	262		
	Größte Flughr.	Vollgas	0,95	2 000	HL	585	330	10 ⁰⁰	3 210	8 ¹⁵	2 650	6 ³⁵	2 090	4 ³⁰	1 525	3 ¹⁰	960	51	282		

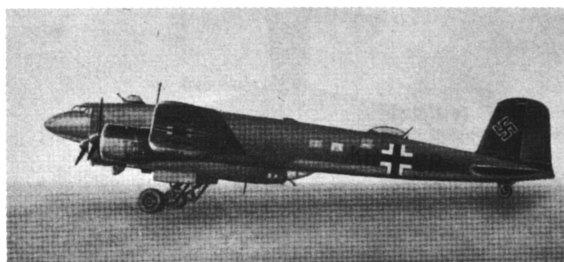
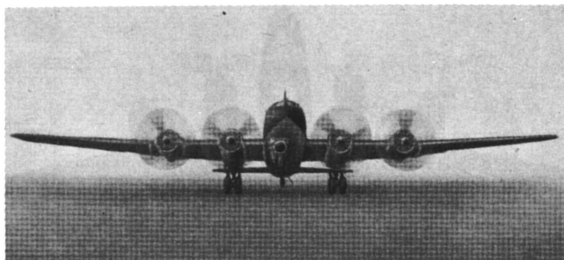
Die angegebenen Verbrauchs- und Geschwindigkeitswerte sind gemittelte Messwerte und ohne Sicherheitsaufschläge. Die angegebenen Flugstrecken berücksichtigen: Kaltstart, Anflug zum Ziel, 30 min Flug in Bodennähe, Steig- und Rückflug mit anschließender Landung. Kraftstoffmenge getankt 8 060 Stk. minus 260 Stk. Restmenge = 7 800 Stk. für Ein- und Rückflug.

14. Flugstrecken:

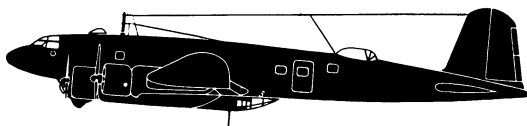
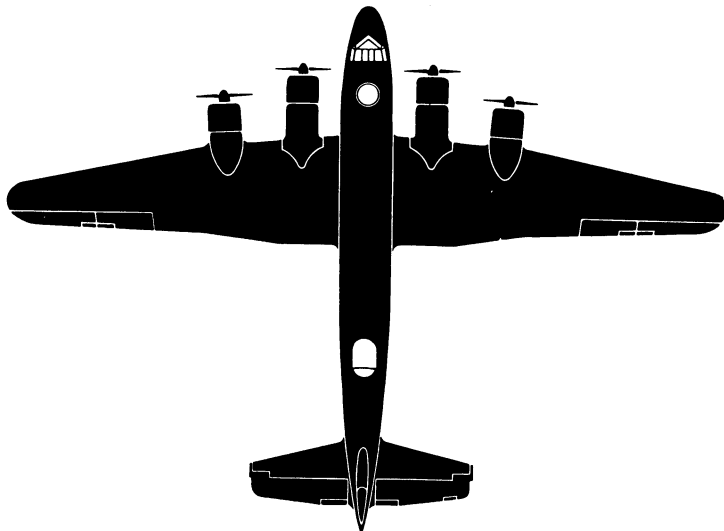
b) Mittleres Rückfluggewicht $G = 17,6 \text{ t}$

Höhe km	Motorbelastung	Droffelh.	Gabebrud	Drehzahl U/min	Gaberhdalg.	Stoffthoffo.	Mähre Oeftho. km/h	Flugstrecken und Flugzeiten bei den für den Rückflug noch verfügbaren Kraftstoffmengen												Umrech- nungswert für je 500 Str.	
								1 800 Str.		2 800 Str.		3 800 Str.		4 800 Str.		5 800 Str.		min	km		
								h	km	h	km	h	km	h	km	h	km	h	min		
0,3	5höchflg. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	325	2 ⁰⁰	670	3 ²⁵	1 100	4 ⁴⁰	1 520	6 ⁰⁰	1 950	7 ¹⁵	2 370	39	212		
								2 ³⁵	775	4 ¹⁰	1 270	5 ⁵⁵	1 760	7 ³⁰	2 250	9 ¹⁰	2 740	49	246		
								3 ⁰⁰	820	4 ⁵⁰	1 340	6 ⁴⁵	1 850	8 ⁴⁰	2 380	10 ⁴⁰	2 950	57	260		
2	5höchflg. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	355	2 ⁰⁵	705	3 ²⁵	1 200	4 ⁴⁰	1 640	6 ⁰⁰	2 100	7 ³⁰	2 560	39	232		
								2 ³⁵	830	4 ¹⁵	1 380	5 ⁵⁰	1 930	7 ³⁰	2 480	9 ¹⁰	3 030	49	275		
								3 ¹⁵	935	5 ²⁵	1 560	7 ³⁰	2 180	9 ³⁵	2 800	11 ⁴⁰	3 420	1 ⁰⁵	310		
4	5höchflg. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	375	2 ¹⁰	750	3 ³⁰	1 250	4 ⁵⁰	1 730	6 ⁰⁵	2 220	7 ²⁵	2 710	39	245		
								2 ³⁵	855	4 ¹⁵	1 420	5 ⁵⁵	1 980	7 ³⁵	2 540	9 ¹⁵	3 120	49	283		
								3 ²⁵	1 010	5 ⁴⁰	1 680	7 ⁵⁵	2 360	10 ⁰⁵	3 040	12 ¹⁵	3 720	1 ⁰⁵	339		
5	5höchflg. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	385	2 ¹⁰	775	3 ³⁰	1 280	4 ⁵⁰	1 780	6 ¹⁰	2 280	7 ³⁰	2 790	39	252		
								2 ³⁰	850	4 ⁰⁰	1 410	5 ³⁰	1 970	7 ⁰⁰	2 530	8 ³⁰	3 100	45	280		
								3 ¹⁵	1 010	5 ³⁰	1 690	7 ³⁰	2 380	9 ³⁵	3 060	11 ⁴⁰	3 750	1 ⁰⁵	342		

15. Sichtbilder



16. Schattenriffe



1. Verwendungszweck: Fernerkunder mit Zusatzkraftstoffbehälter.
Fernbomber für 1000 kg Abwurflast mit Kraftstoff wie C-3.
Bewaffnung: 1 × MG 151, 1 × MG 131, 4 × MG 15.

2. Musterbezeichnung: FW 200 C-3/U-4. (Ab Werk Nr. 0070).

3. Besatzung: 7 Mann.

4. Bauweise: Wie C-3.

5. Triebwerk: Wie C-3, außerdem

Kraftstoff:

2 Behälter in der Rumpfwanne,
ungeschützt, je 625 l = 1250 l
plus C-3 Kraftstoffmenge = 8060 l
Gesamt = 9310 l

Besatzung:

Rumpfwannen-Zusatzbehälter durch Außenbord-
anschluß links an der Rumpfaußenseite oberhalb des
Flügels.

6. Ausrüstung und Geräte: Wie C-3 und wie folgt:

Sauerstoffanlage: 18 Flaschen.

Sicherheitsgeräte:

Schnelllinkfallschirm }
Fallschirmhalterung } für den 7. Mann.
Gasmaskenhalterung }

Bewaffnung:

A.Stand: Wie C-3.

B.Stand: MG 131 in D 30 mit Rittervisier mit 1000 Schuß.

C.Stand: Wie C-3 mit 750 Schuß.

D.Stand: L 151/1 mit MG 151 mit 800 Schuß, Austausch-
möglichkeit gegen FW-Austauschlafette mit LLg
und MG 15 für Bombenzielgeräte ist vorhanden.

F.Stände: Wie C-3.

Maschinenpistolen wie bei C-3 fallen fort.

Bombenausrüstung:

Bombenträger:

Rumpfswanne: 3 × 4 Schloß 50 oder 2 × ETC 500 IX b

Austauschbar gegen 2 Kraftstoffbehälter je 625 l.

Auß. Rotorgondel: 2 × PVC 1 006 L.

Außenflügel: 2 × PVC 1 006 B.

Bombenbelademöglichkeit:

Wie C-3, außerdem:

für Torpedoabwurf:

Außenflügel: 2 × LTS 5 oder

2 × LTS 5 w.

Torpedo-Abwurfanlage:

Ohne elektr. oder mechan. Einstellmöglichkeit im Fluge.

Einfache mech. Winkelseinstellung im Fluge bis zum Anschlag
(18°) wird evtl. nachgerüstet.

Größte Bombenlast:

Bei vollen Kraftstoffbehältern einschl. Zusatzbehälter = 0 kg,
bei Kraftstoffbehälter wie C-3 = 1 030 kg.

Größtmögliche Bombenlast bei entsprechender Betankung
= 5 400 kg.

Zielgeräte:

Entgegen C-3 nur:

Rovi C/12 C im Führerraum für Tiefanflug.

Zielgeräte-Einsatz wie bei C-3 möglich bei Austausch der
L 151/1 gegen FW-Austauschlaf.

7. Sondereinrichtung: Wie C-3.

8. Transportfähigkeit: Wie C-3.

9. Abmessungen: Wie C-3.

10. Technische Daten: Wie C-3.

Größte Flugstrecke: In 4 000 m Höhe bei etwa gleichem Hin-
und Rückflugweg einschl. Steig- und Gleitflug = 5 245 km
in 17⁰⁰ h ohne Sicherheitsabzug.

12. und 13. Flugleistungen: Wie C-3.

15. Sichtbilder: Wie C-3.

16. Schattenrisse: Wie C-3.

11. Zusammenstellung der Lasten:

Nr.	Beladung für Verwendungszweck	Bomben	Torpedo-Abwurf	Brennstoffbehälter
1	1. Flugzeugführer mit Fallschirm	80—100	80—100	80—100
2	2. Flugzeugführer mit Fallschirm	80—100	80—100	80—100
3	1. Junfer mit Fallschirm	80—100	80—100	80—100
4	2. Junfer mit Fallschirm	80—100	80—100	80—100
5	3 Schützen mit Fallschirm	240—300	240—300	240—300
6	Kraftstoff im Flügel (2 560 ltr.)	0—1 900	0—1 900	0—1 900
7	Kraftstoff in 5 Rumpfbehältern (5 500 ltr.)	0—4 060	0—3 650	0—4 060
8	Kraftstoff in 2 Zusatzebehältern (1 250 ltr.)	—	—	0—925
9	Schmierstoff in den Bomben (120 ltr.)	40—110	40—110	40—110
10	Schmierstoff im Rumpfbehälter (450 ltr.)	0—400	0—400	0—400
11	Enteisungsfähigkeit	0—28	0—28	0—28
12	Sauerstoff	0—7	0—7	0—7
13	Munition (A-Stand) M® 15 = 1 125 Schuß	12—30	12—30	12—30
14	Munition (B-Stand) M® 131 = 1 000 Schuß	34—72	34—72	34—72
15	Munition (C-Stand) M® 15 = 750 Schuß	8—20	8—20	8—20
16	Munition (D-Stand) M® 151 = 800 Schuß	0—180	0—180	0—180
17	Munition (Fensterketten) M® 15 = 750 Schuß	8—20	8—20	8—20
18	Bomben in der Rumpfbombe	—	—	—
19	Bomben in den Außenbomben	0—1 000	0—1 500	—
20	Bomben an den Außenflächen	—	—	—
	zuladung	8 527	8 617	8 452
	Seergewicht	13 080	13 080	13 080
	Zusätzliche Ausrüstung	1 062	1 020	1 008
	RG-Gewicht	14 142	14 100	14 088
	Fluggewicht (RG-Gewicht + Zuladung)	22 669	22 717	22 640

Bombenbeladung nur nach Ladeplan.

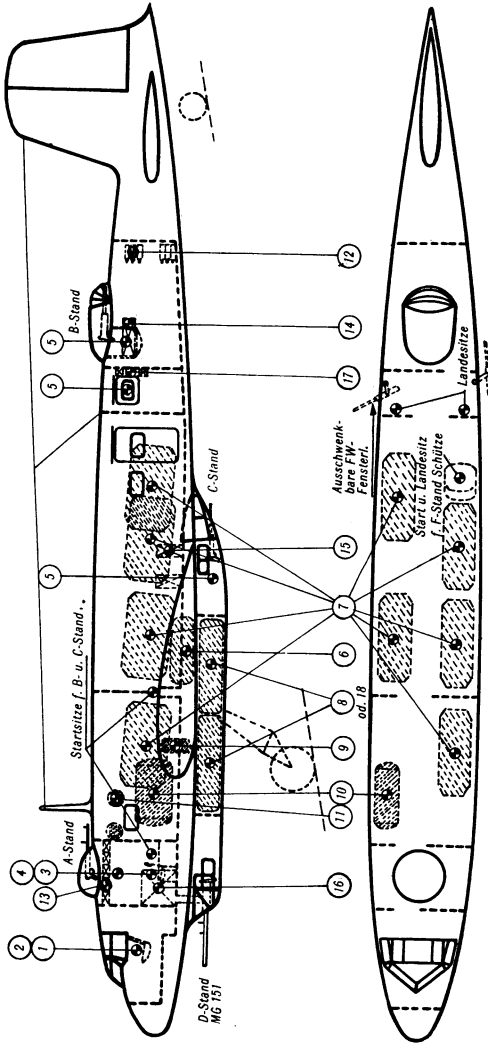
Kraftstoff-Beladung entsprechend.

Rumpfbombe entweder wie Nr. 8 (2 Zusatzkraftstoffbehälter) oder wie Nr. 18

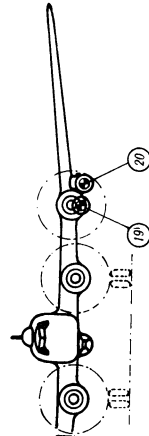
(Geräte für Bomben) einbauen.

Überströmliche Abwurfloft
5 400 kg

11. Zusammenstellung der Kästen



- | | | | |
|----|--------------------------------------|----|----------------------------|
| 1 | Flugzeugführer (Kommandant) | 11 | Enteisungsfähigkeit |
| 2 | Flugzeugführer (Bombenschütze) | 12 | Sauerstoff |
| 3 | Funter | 13 | Munition A-Stand MG 15 |
| 4 | Funter (Schütze in A-Stand) | 14 | Munition B-Stand MG 131 |
| 5 | 3 Schützen (Schützen in B-C-F-Stand) | 15 | Munition C-Stand MG 15 |
| 6 | Kraftstoff im Flügel | 16 | Munition D-Stand MG 151 |
| 7 | Kraftstoff in 5 Kumpffbehältern | 17 | Munition Fenster. MG 15 |
| 8 | Kraftstoff in 2 Aufsatzbehältern | 18 | Bomben in der Pumpkammer |
| 9 | Schwärzstoff in den Gondeln | 19 | Bomben in der Aufhängung |
| 10 | Schwärzstoff im Kumpffbehälter | 20 | Bomben an den Außenflächen |



14. Flugstrecken:

a) Mittleres Anflugergewicht G = 21,0 t

Höhe km	Motorbelastung	Drohlfelh.	Ladebrutt.	Drehzahl	Ladertfähigkeit.	Kraftstoffv.	Mittlere Geschw.	Flugstrecken und Flugzeiten bei den für den Anflug angelegten Kraftstoffmengen												Umsch-nungswert für je 500 Gtr.		
								6 630 Gtr.		5 630 Gtr.		4 630 Gtr.		3 630 Gtr.		2 630 Gtr.		h	min	km	min	km
								h	min	km	h	min	km	h	min	km	h	min	km	h	min	km
0,3	Stöckhaul, Dauerteistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	310	8 ³⁰	2 460	7 ¹⁵	2 235	5 ⁵⁵	1 830	4 ³⁵	1 425	3 ³⁰	1 020	39	202			
	Mittlere Reifeleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	275	10 ⁴⁰	2 940	9 ⁰⁰	2 485	7 ³⁵	2 040	5 ⁴⁵	1 590	4 ⁰⁵	1 135	49	225			
	Größte Flugtr.	geb.	1,0	1 750	BL	540	260	11 ¹⁵	3 130	10 ¹⁰	2 650	8 ³⁰	2 170	6 ³⁰	1 690	4 ⁴⁰	1 210	55	240			
2	Stöckhaul, Dauerteistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	330	8 ³⁵	2 785	7 ³⁰	2 360	6 ⁰⁵	1 925	4 ⁴⁰	1 495	3 ³⁵	1 065	39	216			
	Mittlere Reifeleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	295	10 ⁴⁵	3 130	9 ⁰⁰	2 640	7 ³⁵	2 160	5 ⁴⁵	1 675	4 ¹⁰	1 190	49	242			
	Größte Flugtr.	geb.	1,0	1 700	BL	520	275	12 ³⁵	3 415	10 ³⁰	2 885	8 ⁴⁰	2 355	6 ⁴⁰	1 825	4 ⁴⁵	1 295	57	265			
4	Stöckhaul, Dauerteistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	345	8 ⁴⁰	2 920	7 ³⁰	2 470	6 ⁰⁰	2 015	4 ⁴⁵	1 565	3 ³⁰	1 115	39	225			
	Mittlere Reifeleistung	Voll-gas	0,95	2 100	BL	610	330	10 ⁴⁰	3 480	9 ⁰⁰	2 940	7 ³⁰	2 390	5 ³⁰	1 850	4 ⁰⁰	1 315	49	270			
	Größte Flugtr.	Voll-gas	0,93	2 000	BL	570	320	11 ³⁰	3 600	9 ³⁵	3 040	7 ⁵⁰	2 480	6 ⁰⁵	1 920	4 ³⁰	1 350	53	280			
5	Stöckhaul, Dauerteistung	Voll-gas	1,09	2 100	HL	750	360	8 ⁵⁰	3 060	7 ³⁰	2 580	6 ⁰⁵	2 100	4 ⁴⁵	1 620	3 ³⁰	1 140	40	240			
	Mittlere Reifeleistung	Voll-gas	1,05	2 000	HL	660	345	9 ⁵⁰	3 325	8 ³⁰	2 790	6 ⁵⁰	2 275	5 ³⁰	1 755	3 ⁵⁰	1 290	45	262			
	Größte Flugtr.	Voll-gas	0,95	2 000	HL	585	330	11 ⁰⁵	3 560	9 ³⁰	3 000	7 ⁴⁰	2 440	5 ⁵⁵	1 875	4 ¹⁵	1 310	51	282			

Die angegebenen Verbrauchs- und Geschwindigkeitswerte sind gemittelte Messwerte und ohne Sicherheitsaufschläge. Die angegebenen Flugstrecken berücksichtigen: Kraftart, Anflug zum Ziel, 30 min Flug in Bodennähe, Steig- und Rückflug mit anschließender Zulassung. Kraftstoffmenge getankt 9 310 Gtr. minus 280 Gtr. Restmenge = 9 030 Gtr. für Hin- und Rückflug.

14. Flugstrecken:

b) Mittleres Rückfluggewicht $G = 17,6 \text{ t}$

Stärke	Motorbelastung	Droffelf.	Gabebrnd	Drehgabi	Gaberfahlg.	Kraffhaffo.	Kraffhaffo. @efahr.	Flugstrecken und Flugzeiten												Umrech-	
								bei den für den Rückflug noch verfügbaren Kraffstoffmengen												nungswert	
								2 400 Gtr.		3 400 Gtr.		4 400 Gtr.		5 400 Gtr.		6 400 Gtr.		für je		500 Gtr.	
h	km	h	km	h	km	h	km	h	km	h	km	min	km	min	km						
0,3	Stöckflugh. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	325	2 ⁴⁵	925	4 ¹⁰	1 355	5 ³⁵	1 775	6 ⁴⁵	2 205	8 ⁰⁰	2 625	39	212		
	Mittlere Reisefleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	300	3 ³⁵	1 070	5 ¹⁰	1 565	6 ⁵⁵	2 055	8 ³⁰	2 545	10 ¹⁰	3 035	49	246		
	Größte Flugfr.	geb.	1,0	1 700	BL	530	275	4 ⁰⁵	1 130	5 ⁵⁵	1 650	7 ³⁰	2 160	9 ⁴⁵	2 690	11 ⁴⁵	3 260	57	260		
2	Stöckflugh. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	355	2 ³⁰	980	4 ¹⁰	1 475	5 ³⁵	1 915	6 ⁴⁵	2 375	8 ⁰⁵	2 835	39	232		
	Mittlere Reisefleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	335	3 ³⁵	1 160	5 ¹⁵	1 710	6 ³⁰	2 260	8 ³⁰	2 810	10 ¹⁰	3 360	49	275		
	Größte Flugfr.	geb.	0,9	1 700	BL	475	295	4 ³⁰	1 305	6 ⁴⁰	1 930	8 ⁴⁵	2 550	10 ⁵⁰	3 170	12 ⁵⁵	3 790	1 ⁰⁵	310		
4	Stöckflugh. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	375	2 ⁵⁵	1 045	4 ¹⁵	1 545	5 ³⁵	2 025	6 ⁵⁰	2 515	8 ¹⁰	3 005	39	245		
	Mittlere Reisefleistung	geb.	0,95	2 100	BL	610	345	3 ³⁵	1 195	5 ¹⁵	1 760	6 ⁵⁵	2 320	8 ³⁵	2 880	10 ¹⁵	3 460	49	283		
	Größte Flugfr.	geb.	0,85	1 700	BL	450	305	4 ⁴⁵	1 415	7 ⁰⁰	2 085	9 ¹⁵	2 765	11 ³⁵	3 445	13 ³⁵	4 125	1 ⁰⁵	339		
5	Stöckflugh. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	385	2 ⁵⁵	1 075	4 ¹⁵	1 580	5 ³⁰	2 080	6 ⁵⁵	2 580	8 ¹⁵	3 090	39	252		
	Mittlere Reisefleistung	geb.	1,05	2 000	HL	660	370	3 ³⁵	1 185	4 ⁵⁵	1 745	6 ³⁵	2 305	7 ⁵⁵	2 865	9 ³⁵	3 435	45	280		
	Größte Flugfr.	geb.	0,9	1 700	HL	475	325	4 ³⁰	1 420	6 ³⁵	2 100	8 ⁴⁵	2 790	10 ⁵⁰	3 470	12 ⁵⁵	4 160	1 ⁰⁵	342		