

Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 187 A-0 Falke

Type d'avion : Chasseur-intercepteur diurne bimoteur tri/biplace

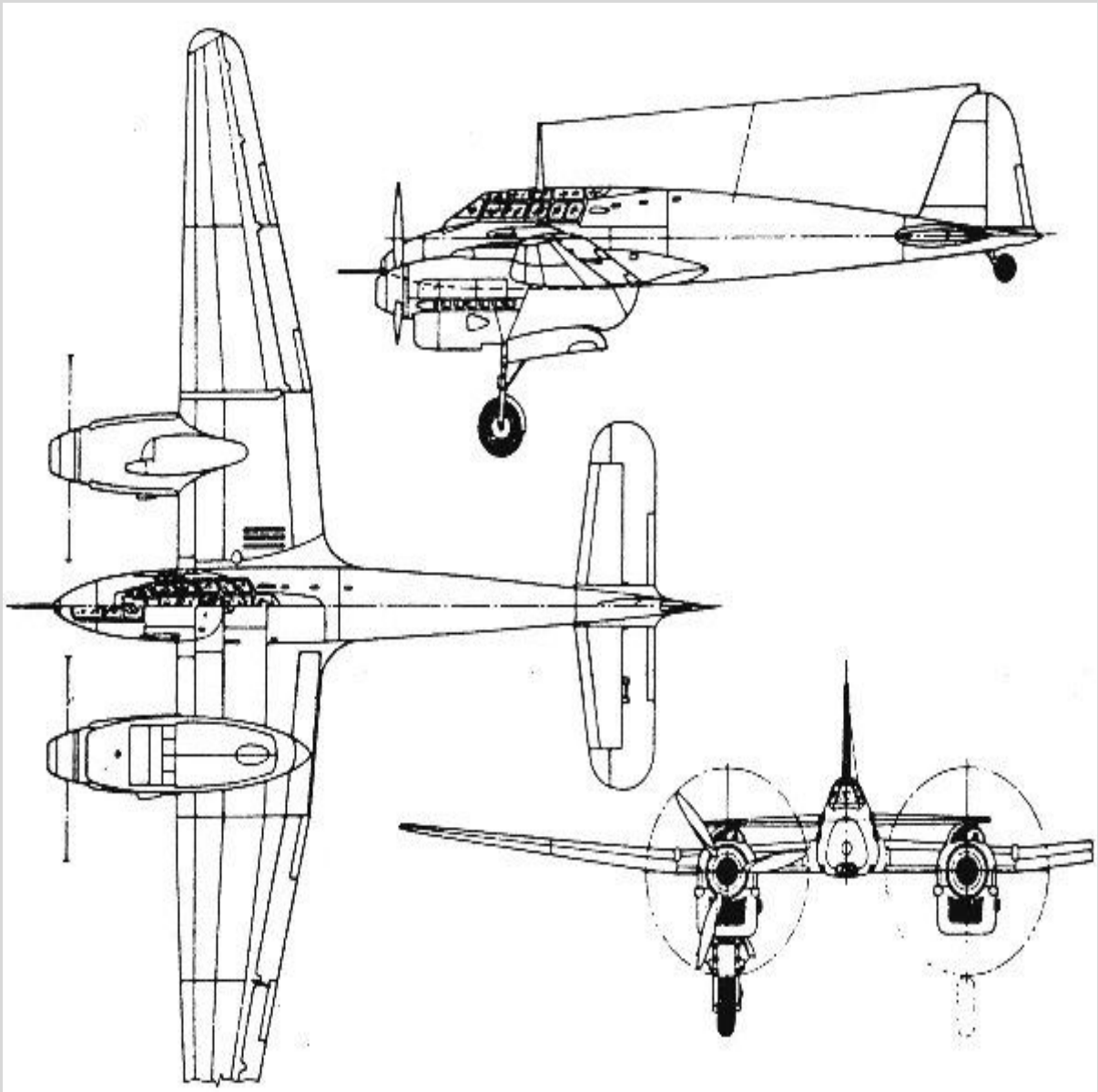


MOTORISATION

Junkers Jumo 210Ga

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

[2 canons MGFF de 20 mm](#)

[4 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm](#)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 530 km/h à 1000 m - 525 km/h à 4000 m - 530 km/h à 4200 m - 520 km/h au niveau marin

Vitesse ascension= init.: 17,50 m/s

Temps montée= 2000 m en 1' 55" - 6000 m en 5' 50"

Plafond pratique= 10000 m

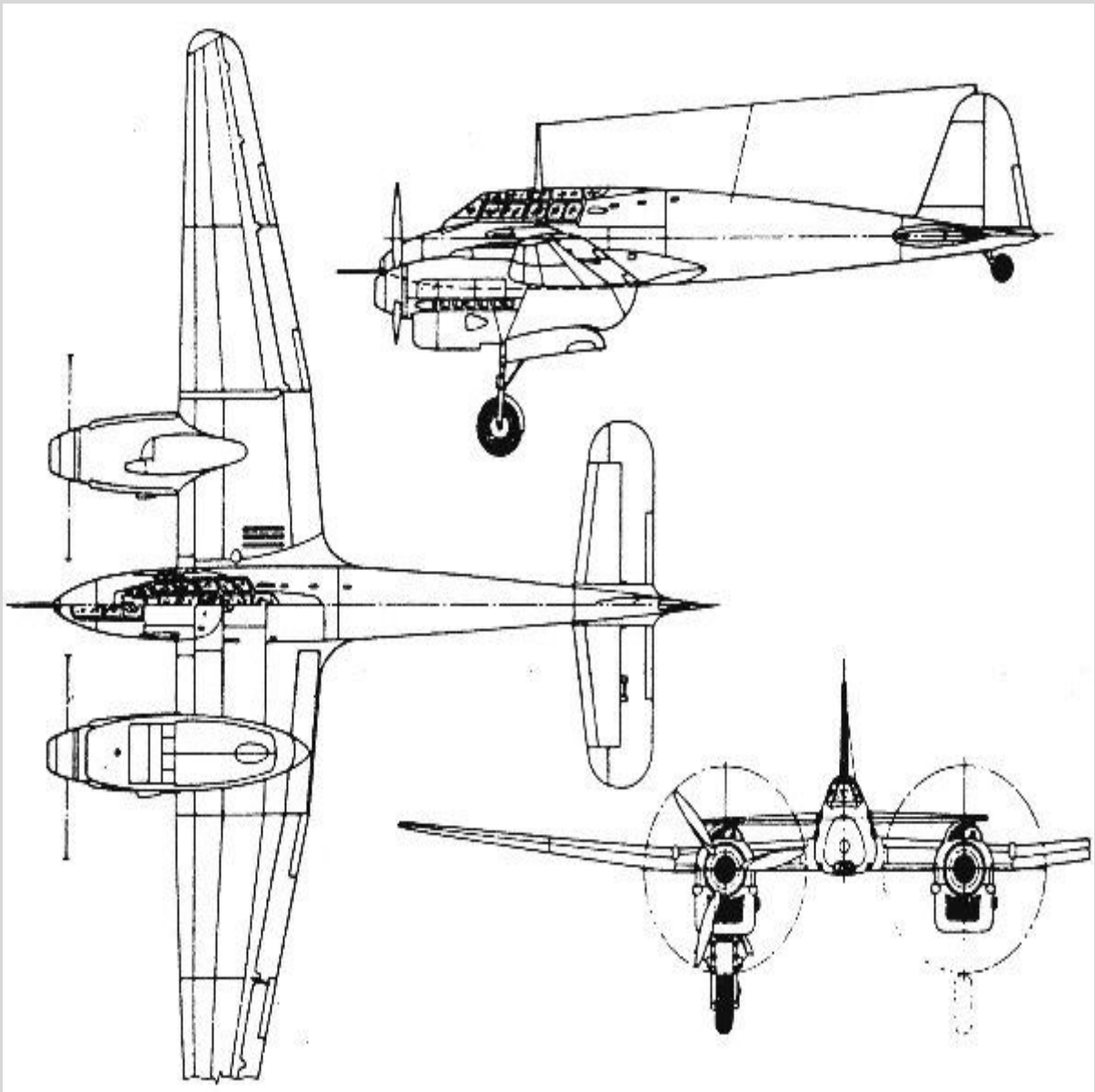
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,30 m	11,10 m	3,85 m	30,40 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
3700 kg	5000 kg	0 kg



HISTOIRE

Étudié et réalisé sur les fonds propres de Focke-Wulf à partir d'une initiative de Kurt Tank, le Focke-Wulf Fw 187 Falke fut mis au point à partir de 1936 avec deux moteurs Daimler-Benz DB 600. Persuadé de l'avenir de l'avion, le Reichsluftfahrtministerium décida de financer son développement, qui fut confié à R. Blaser, l'un des assistants de Tank. De construction entièrement métallique, le Focke-Wulf Fw 187 présentait un fuselage d'une finesse aérodynamique exceptionnelle, sa caractéristique essentielle résidant dans son habitacle, dont l'étroitesse avait amené Blaser à placer une partie de l'instrumentation sur les capots moteurs. Aucun Daimler-Benz DB 600 n'étant disponible, le RLM demanda à Focke-Wulf d'utiliser des Jumo 210, qui équipèrent le premier prototype, le Focke-wulf Fw 187 V-1, dont le vol inaugural eut lieu à la fin du printemps de 1937 avec, aux commandes, le Flugkapitän Hans Sander. En dépit de son évidente sous-motorisation (chacun des Junkers Jumo 210 Da dont il était pourvu développait une puissance de seulement 680 ch), l'avion se comporta de manière honorable, atteignant presque la vitesse sur laquelle tablait le constructeur. Les principales modifications apportées à l'appareil au cours des essais initiaux concernèrent la mise en œuvre d'hélices VDM, au lieu des Junkers-Hamilton à pas variable adoptées à l'origine, de diabolos sur chaque jambe de l'atterrisseur principal et d'une mitrailleuse MG 17 de 7,92 mm de chaque côté de l'habitacle. Pratiquement identique au Focke-Wulf Fw 187 V-1, le Focke-Wulf Fw 187 V-2, qui disposait cependant d'une dérive à corde réduite, quitta le sol au cours de l'été de 1937. A la demande d'Ernst Udet lui-même, le Focke-wulf Fw 187 V-3 fut aménagé en biplace d'interdiction, obligeant les techniciens à redessiner le fuselage et à modifier en partie les nacelles des propulseurs. Armé de deux canons MGFF de 20 mm, cet avion effectua son vol initial au printemps de 1938, suivi, quelques mois plus tard, par deux machines identiques. Malgré la perte du premier prototype, dans un accident survenu le 14 mai 1938, le programme continua, des Daimler-Benz DB 600A de 1000 ch (746 kW) étant fournis à Focke-Wulf en vue d'être installés sur le Focke-wulf Fw ISTV-6, qui atteignit ainsi la vitesse de 635 km/h. Les trois Focke-Wulf Fw 187 A-0 de présérie assemblés avec quatre mitrailleuses MG 17 et deux canons MG FF furent chargés de défendre les usines Focke-Wulf de Brême à l'été de 1940 et furent affectés au 13.(Zerstörer)/JG 77, basé en Norvège, quelques mois plus tard. Le Focke-Wulf Fw 187 Falke atteignait la vitesse maximale à 1000 m de 530 km/h, son plafond pratique se situant à 10000 m. Quant à son poids à vide, il était de 3700 kg, sa masse maximale au décollage étant de 5000 m. Son envergure était de 15,30 m, sa longueur de 11,10 m et sa hauteur de 3,85 m. Masse à vide net : 3600 kg

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/alleagn/alleagn.htm



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/allelemn/fw187a_0.htm

