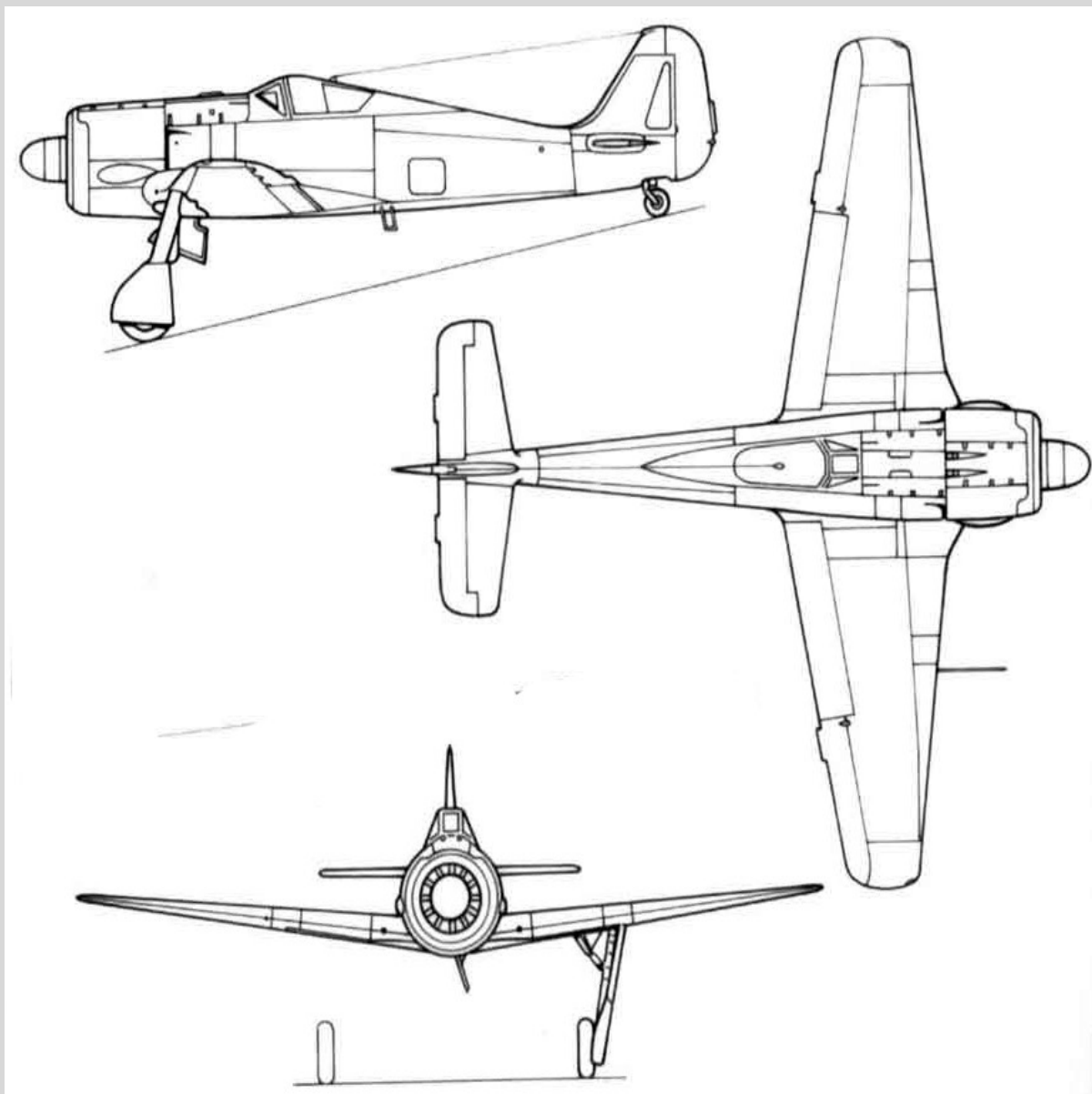


Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 190 A-0

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

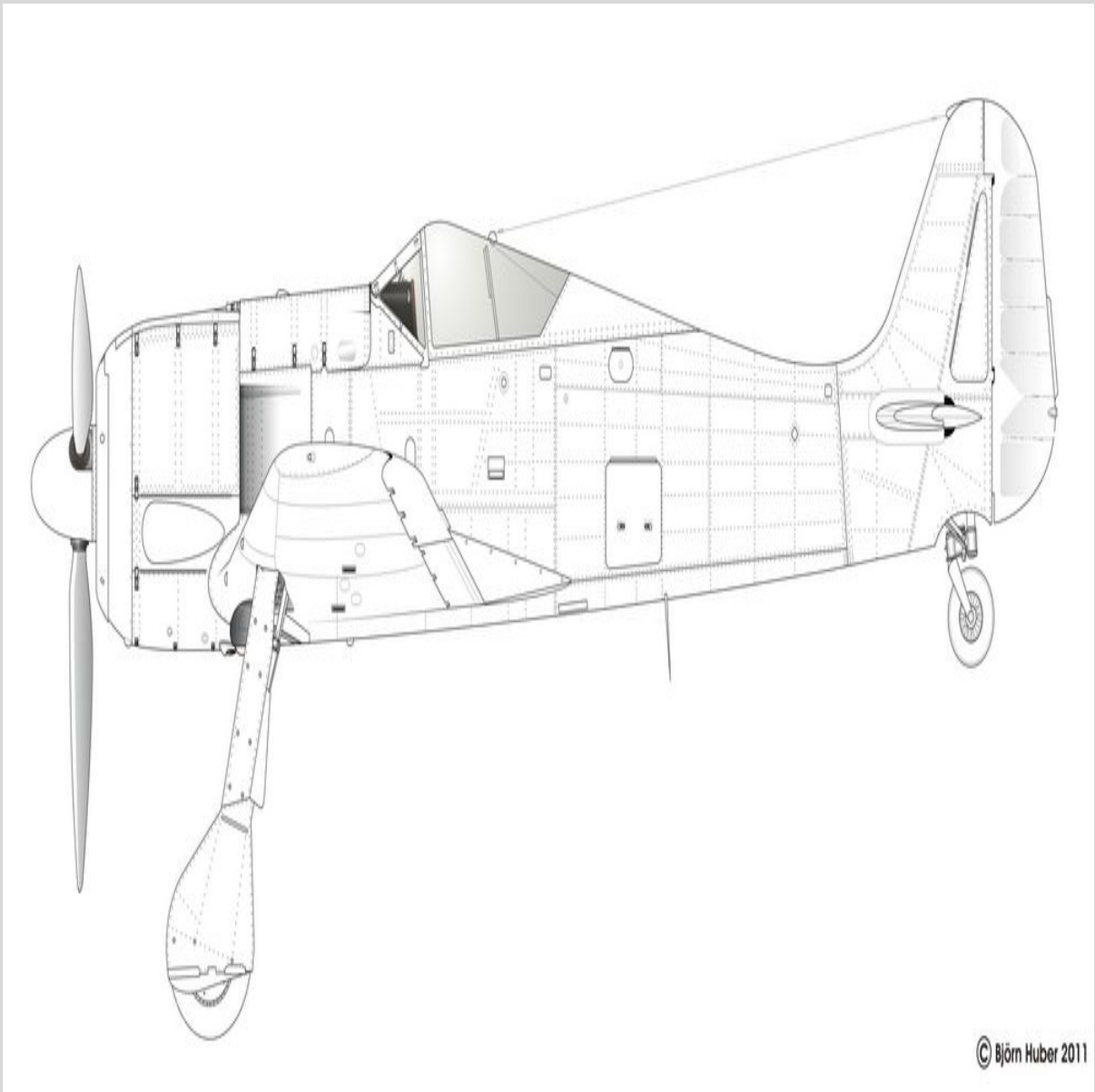


MOTORISATION

BMW 801



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

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



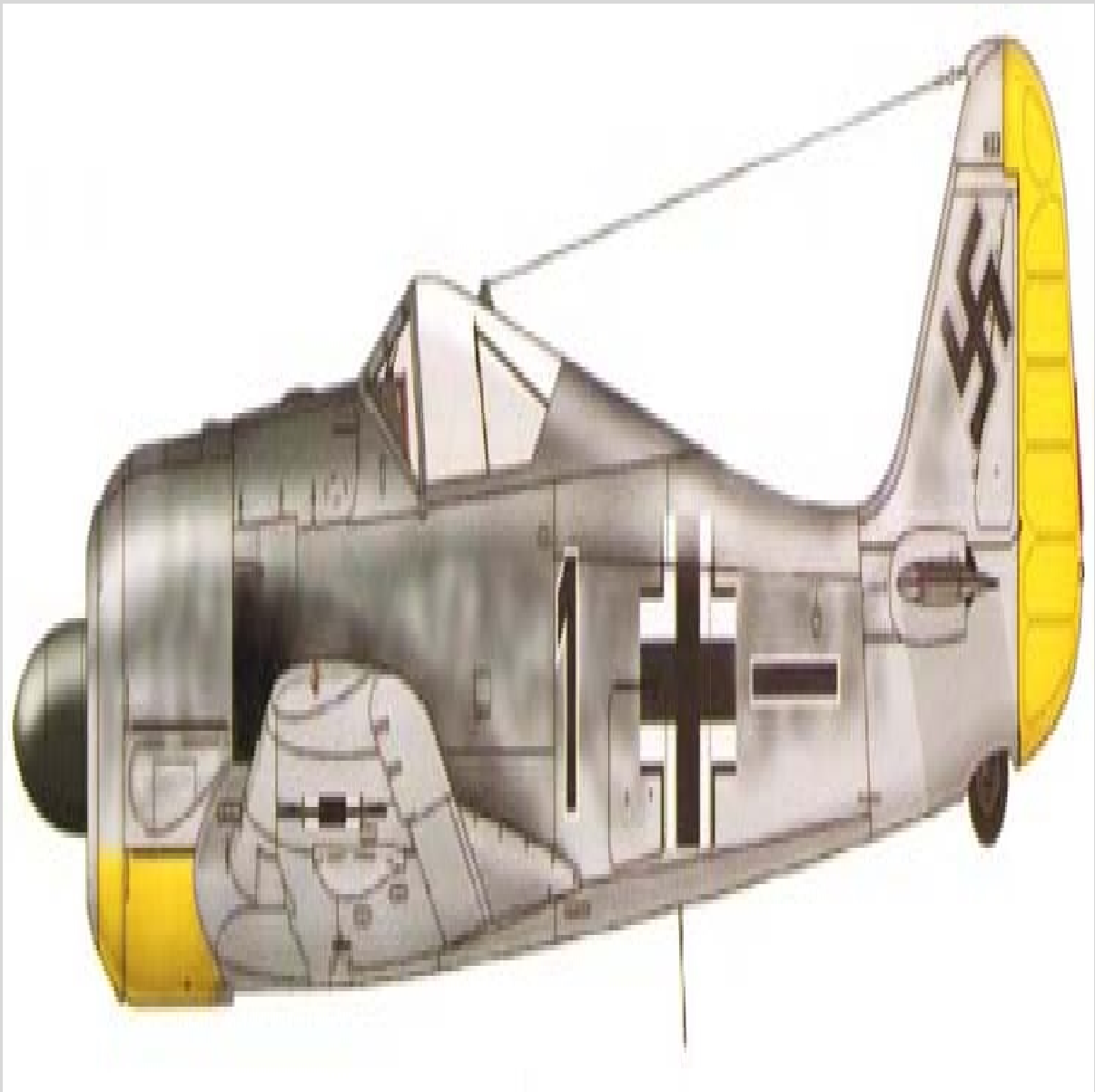
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 625 km/h à 5500 m



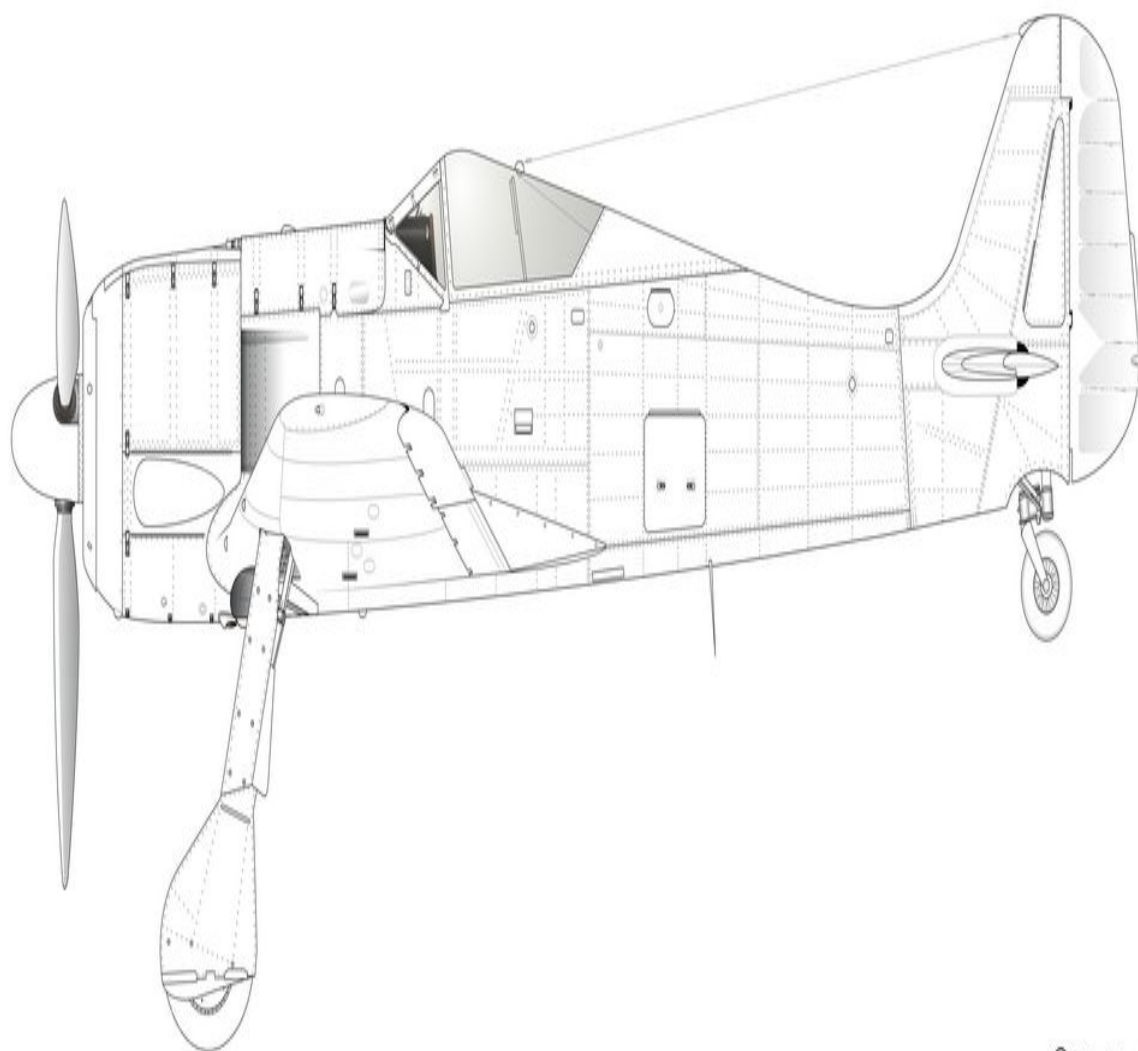
DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire |
|-----------|----------|---------|----------------------|
| 10,50 m | 8,85 m | 3,95 m | 18,30 m ² |



MASSES

| Vide | Charge | Maximale |
|------|--------|----------|
| 0 kg | 0 kg | 0 kg |



HISTOIRE

Le Focke-Wulf Fw 190 construit par le fameux Kurt Tank est sûrement avec le Messerschmitt Me 109 l'avion allemand de la seconde guerre mondiale le plus connu. Tank ne voulait pas faire un pur sang mais un cheval de trait. Il voulait un avion et un moteur qui résiste à des mauvais traitements climatiques et à un personnel mal encadré ceci fut le fruit des 4 ans passés au front en 14-18. Il décida aussi de construire un tout petit avion derrière un gros moteur c'est ce qui lui donne cette silhouette si particulière. Ensuite pour que le pilote n'ait pas trop d'efforts à faire pour piloter son avion il décida que les gouvernes ne seraient pas dirigées par des câbles et de poulies mais par des tiges en métal. Ceci permettait aux pilotes d'avoir des commandes constamment vives. Il avait aussi pensé au pilote qui dans des manoeuvres brusques devait subir des G important et il y remédiait en installant le pilote en position semi-assise. Le projet de cet avion massif et puissamment armé remonte à 1937 le ministre de l'air cherchait un avion qui pouvait aider le Messerschmitt Me 109 voir carrément de le remplacer. Le prototype équipé d'un BMW 139 fit son premier vol le premier juin 1939. Le pilote resta à 2000 m d'altitude à la verticale du terrain pour être vu de tout le monde. Il constata tout de suite la docilité de l'avion tout en remarquant que le moteur chauffait énormément. Après les essais on mesura la température: +50°. Le pilote expliqua aussi qu'il eut des difficultés à ouvrir le cockpit même à très basse vitesse. Les ingénieurs se mirent aussitôt au travail et découvrirent que pour ouvrir le canopé le pilote devait développer une puissance de 50 ch. On décida donc de mettre des cartouches pour éjecter le cockpit en cas de difficultés. Après quelques essais non sans problèmes on décida d'introduire cette amélioration dans la production en série. Au sol le personnel avait remarqué que le train était insuffisamment verrouillé et qu'avec une charge en G, importante le train sortait de son habitacle. On découvrit que ceci se produisit à cause d'un manque de pression d'huile et on y remédia instantanément. Plus tard pour la production en série Focke-Wulf Fw 190 reçut un nouveau moteur qui chauffait moins, le BMW 801D. Après que les ingénieurs de chez Focke Wulf ait remarqué que le BMW139 était inrefroidissable. Focke-Wulf Fw 190 A-1 équipa la Luftwaffe pendant la mi-41 et se trouva être supérieur au Supermarine Spitfire Mk V. Le Focke-Wulf Fw 190 A-3 était équipé de quatre canons de 20 mm et de deux mitrailleuses de 7,7 mm il avait aussi un autre moteur, le BMW 801 D-2, la version Focke-Wulf Fw 190 A-4 avait un boost, et servait en tant que chasseur bombardier, il pouvait aussi être modifié pour l'utilisation en Afrique du nord. Avec la version 4 du Focke-Wulf Fw 190, Kurt Tank se lança dans la JABO, voire JABOREI (aviation d'assaut et aviation d'assaut à long rayon d'action). Pour cela il développa des Rüstsätze désigné par la lettre R et des Umbausätze désignés par la lettre U. C'est ainsi que le Focke-Wulf Fw 190 fut équipé d'une multitude d'armements pour effectuer de l'attaque au sol tel 4 bombes de 50 kg ou une de 250kg. Certaines cellules du Focke-Wulf Fw 190 A-4 devinrent des Focke-Wulf Fw 190 G et Focke-Wulf Fw 190 F. Une version très destructrice était le Focke-Wulf Fw 190 A-5/U-12 qui était équipé de six canons de 20 mm. Ce qui le rendait naturellement très redoutés des équipages de bombardiers. Le Focke-Wulf Fw 190A-7 et Focke-Wulf Fw 190 A-8 avaient un meilleur armement que le Focke-Wulf Fw 190 A-3 (2 canons de 30 mm à la place des 2 canons de 20 mm situés à l'emplanture d'aile) et avait surtout un blindage supérieur. Cette dernière version fut utilisée avec succès comme Pulkzertörer. Avec leurs canons de 30 mm les avions faisaient une passe de face ou insèrent sérieusement arrêter les raids sur l'Allemagne. Mais la parade fut vite trouvée car ces Focke-Wulf Fw 190 lourdement armés et blindés pouvaient à peine faire des manoeuvres donc on envoya l'escorte au-devant des bombardiers afin d'intercepter ces chasseurs alors qu'ils étaient entrain de prendre de l'altitude. Les Focke-wulf 190 F et Focke-Wulf Fw 190 G étaient des chasseurs-bombardiers qui pouvaient emporter diverses charges de 1000 kg. Ils devaient remplacer le Junkers Ju 87 Stuka qui était dépassé depuis la Bataille

d'Angleterre . Pour le rôle de soutien ils étaient équipés de 12 roquettes "Panzerblitz" de 80 mm ou de quatre bombes de 250 kg . Les deux canons d'aile externes ont été supprimés . Ils furent aussi équipés de canons pour la chasse aux chars Russes, et recurent divers équipements aussi bizarre qu'impressionnants, tel la "Förstnersonde" canon de 30mm implanté verticalement dans les ailes et déclenché à l'aide d'une cellule photo-électrique . Le tout dernier développement du Focke-Wulf Fw 190 était le Focke wulf Ta 152 mais qui du point de vue du désign plus rien avoir avec le Focke wulf 190 A d'origine sauf son nom et le constructeur . Près de 15000 Focke wulf ont été construits dans 13 usines toutes rattachées à la firme Focke Wulf GmbH . Certaines de ces usines sont connues tel que Marienburg, Halberstadt, Wismar, Cassel, Sorau et Schwerin . Grace à une très bonne accélération en piqué et une très bonne souplesse aux ailerons le Focke-Wulf Fw 190 a l'avantage dans un combat "vertical" mais son grand atout était de pouvoir rompre le combat grâce à son accélération. Le Focke-Wulf Fw 190 D-9 était supérieur à tout les autres avions alliés excepté face au Hawker Tempest, à basse et moyenne altitude d'après Pierre Clostermann. Une bonne visibilité, un bon blindage un bon armement ainsi qu'une bonne vitesse faisait de lui un avion redoutable dans undogfight .

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/allemand/allemand.htm



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

orange.fr/allemand/fw190a_0.htm

