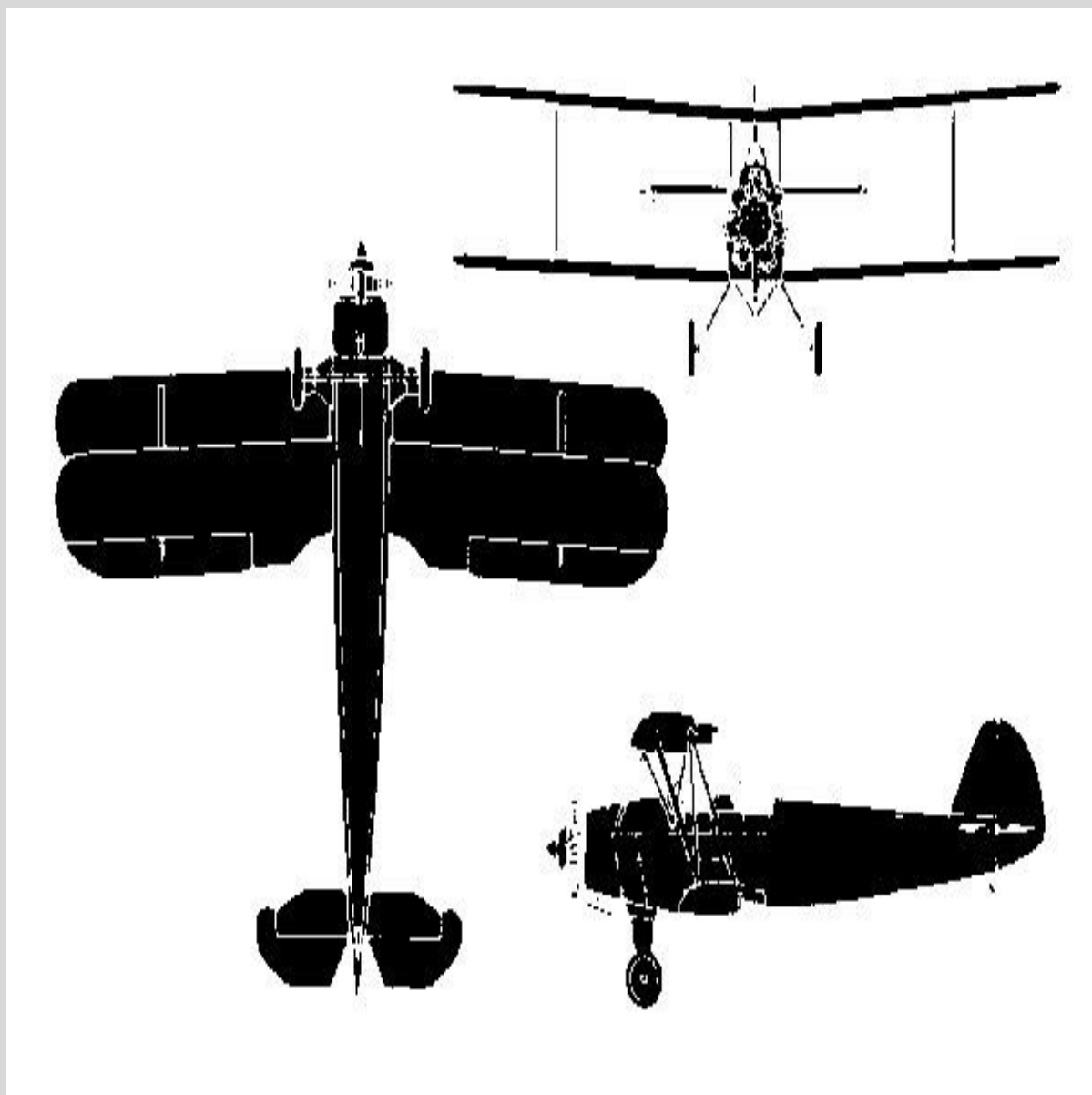


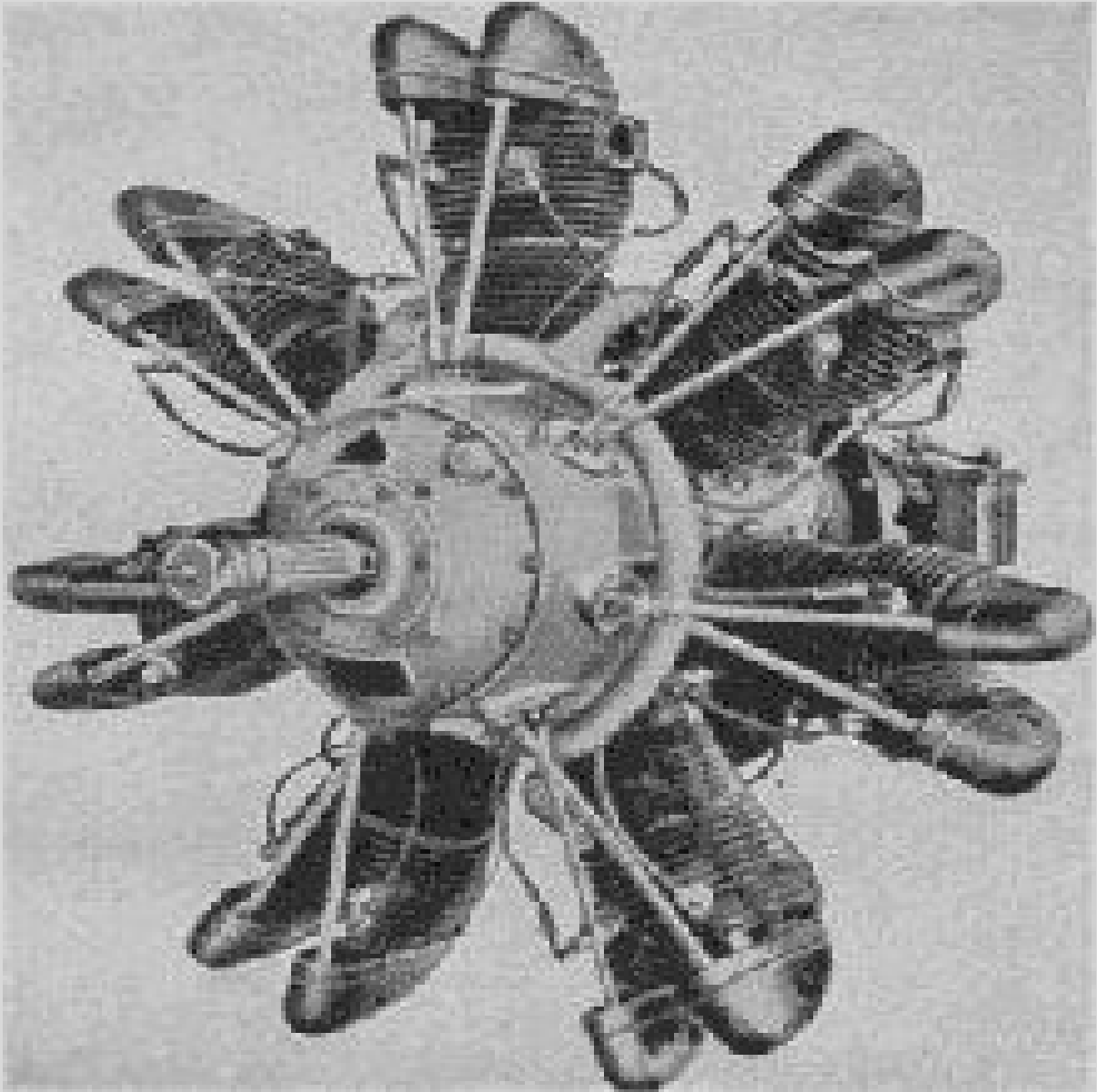
Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 44 C Stieglitz

Type d'avion : Appareil biplan monomoteur mono/biplace



MOTORISATION

Siemens Sh 14 A



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

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 185 km/h au niveau marin
Vitesse croisière= 170 km/h - att.: 65 km/h

Vitesse ascension= 3,4 m/s

Temps montée= 1000 m en 5' 30" - 3000 m en 23' 35"

Plafond pratique= 3900 - 4400 m

Rayon action= norm: 540 km - maxi: 675 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,0 m	7,30 m	2,70 m	20,0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
525 kg	770 kg	900 kg

HISTOIRE

Le Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz est un avion d'entraînement de base biplan conçu dans les années 1930. Il dispose d'un train classique fixe, d'un cockpit en tandem ouvert à doubles commandes. Son fuselage était fait de tubes d'acier recouvert de métal à l'avant et entoilé à l'arrière, et ses ailes étaient construites en bois et recouvertes de contreplaqué ou entoilées. Le Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz (chardonneret en allemand) fut conçu pour l'entraînement et la voltige, et fut le premier succès majeur de Focke Wulf. Le prototype Focke-Wulf Fw 44 A Stieglitz, propulsé par un Siemens Sh14a de 150 cv, effectua son vol inaugural à la fin de l'été 1932, entre les mains de Gerd Achgelis. Un deuxième prototype fut perdu par accident le 18 septembre 1933. Les tests démontrèrent la nécessité de recourir à des modifications afin d'améliorer l'aérodynamique et la durée de vie (bâti-moteur trop faibles, ailerons inefficaces). Ces modifications furent apportées par Kurt Tank et le résultat final permit d'obtenir un excellent avion. Le Focke-Wulf Fw 44 B Stieglitz était propulsée par un Argus As 8 de 120 cv. Peu d'exemplaires furent construits et il fut suivi par le Focke-Wulf Fw 44 C Stieglitz, revenant au Siemens Sh14a de 150 cv et qui fut la version principale de l'appareil. Il permit à Gerd Achgelis, Ernst Udet et Emil Kopf de se rendre célèbres lors d'exhibitions acrobatiques avant guerre. Le comte Otto von Hagenburg devint l'unique champion du monde olympique de voltige en 1936 avec un Fw 44J, la version d'exportation. Il fut d'abord employé par la Deutsche Luftsportsverband, puis par la Luftwaffe. Il servit à l'entraînement de la plupart des pilotes de la Luftwaffe, ainsi qu'à la liaison, à la reconnaissance et au remorquage de planeur. Il connut un fort succès à l'exportation, et fut vendu à la Bolivie (un Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz de 1937 à 1940), à la Bulgarie (40 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz livrés entre 1937 et 1940), à la Chine (20 Focke-Wulf Fw 44 F Stieglitz modifiés pour le combat, livrés en 1935-1936 et qui servirent contre les Japonais jusqu'à ce qu'ils soient tous détruits), au Chili (15 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz de 1937 à 1945, qui équipèrent la première patrouille acrobatique chilienne), à l'Espagne, à la Roumanie (à partir de 1938), et à la Turquie (20 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz livrés à partir de 1940). Il fut construit sous licence en Argentine (15 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz commandés en 1937 et retirés du service en 1957, 190 construits par FMA à partir de 1938. 150 furent livrés à la force aérienne argentine, 7 à la marine argentine et 2 au Brésil). Il fut également construit sous licence en Autriche (10 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz commandés et 40 construits par Hirtenberger Patronenfabrik. Ils furent utilisés de 1936 à 1938). Le Brésil le construisit aussi sous licence (41 exemplaires construits par Fabrica do Galeao à partir de 1939 pour la marine brésilienne. 34 furent cédés à la force aérienne en 1941. Ils furent retirés du service en 1947). La Suède le construisit aussi sous licence (2 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz évalués en 1936, 14 autres commandés sous la désignation Sk 12. Saab en construisit 57 sous licence, et la force aérienne obtint encore 12 appareils construits en Tchécoslovaquie en 1940. 85 Sk 12 furent donc utilisés jusqu'en 1967). Il servit au sein de l'armée slovaque pendant la guerre (9 exemplaires livrés) et de la force aérienne finlandaise (35 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz de 1940 à 1945). La Norvège commanda 10 Focke-Wulf Fw 44 J Stieglitz qui furent effectivement construits, mais non livrés à cause de l'invasion allemande. La Suisse interna un Focke-Wulf Fw 44 F Stieglitz le 23 avril 1945, qui fut utilisé jusqu'en 1953. Il fut utilisé par la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie (10 exemplaires) après la guerre. Au moins 1900 exemplaires furent produits à partir de 1933 (3000 selon certaines sources). Plusieurs exemplaires ont survécu et sont toujours en état de vol, dont deux en France, l'un étant au sein de l'association Jean-Baptiste Salis. Ce dernier fut construit en Tchécoslovaquie et livré à la Finlande. La plupart viennent de Suède. Capacité: 2 réservoirs de 67,5 l Masse en charge pour entrain. : 870 kg Masse en charge pour trans. : 900 kg Distance de décollage: 140 m Distance d'atterrissage: 140 m

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/allemagn/allemagn.htm



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

orange.fr/allemagn/fw44c.htm

