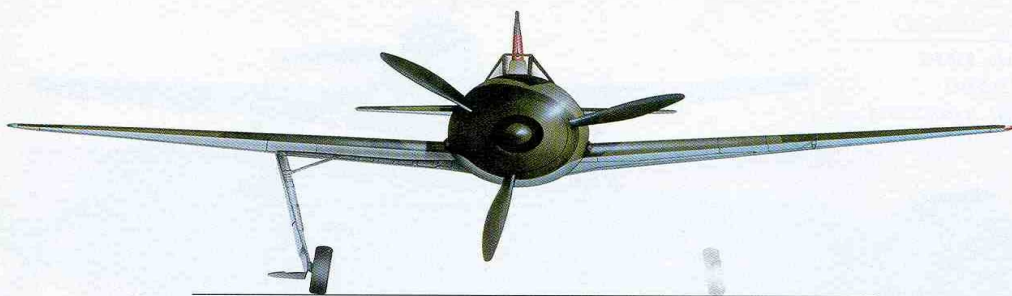


Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 190 V-1

Type d'avion : Chasseur-bombardier monomoteur monoplace



Technische Daten

Fw 190 V1

Hersteller: Focke-Wulf Flugzeugbau,
Bremen

Typ: Jagdflugzeug-Prototyp

Antrieb: 1 BMW 139

Leistung: 1139 kW (1550 PS)

Länge: 8,85 m

Spannweite: 9,52 m

Flügelfläche: 14,9 m²

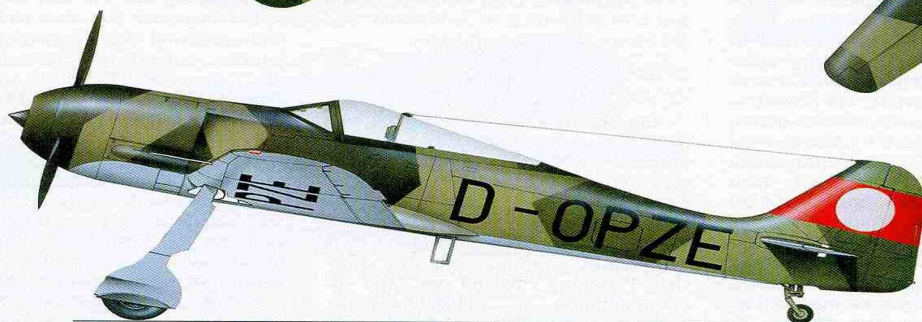
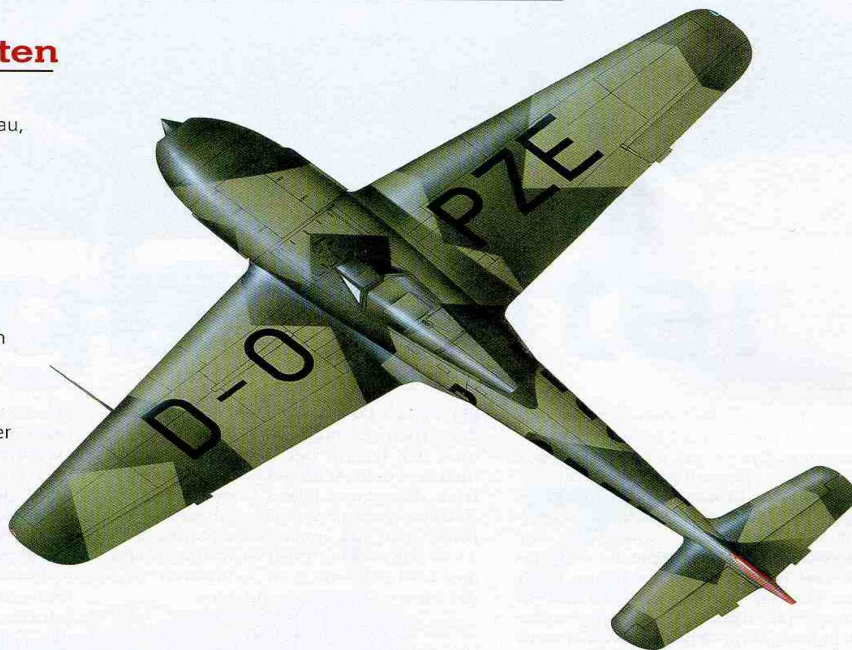
Flugmasse: 3020 kg

Höchstgeschwindigkeit: 690 km/h

Dienstgipfelhöhe: 11 000 m

Reichweite: ca. 1000 km

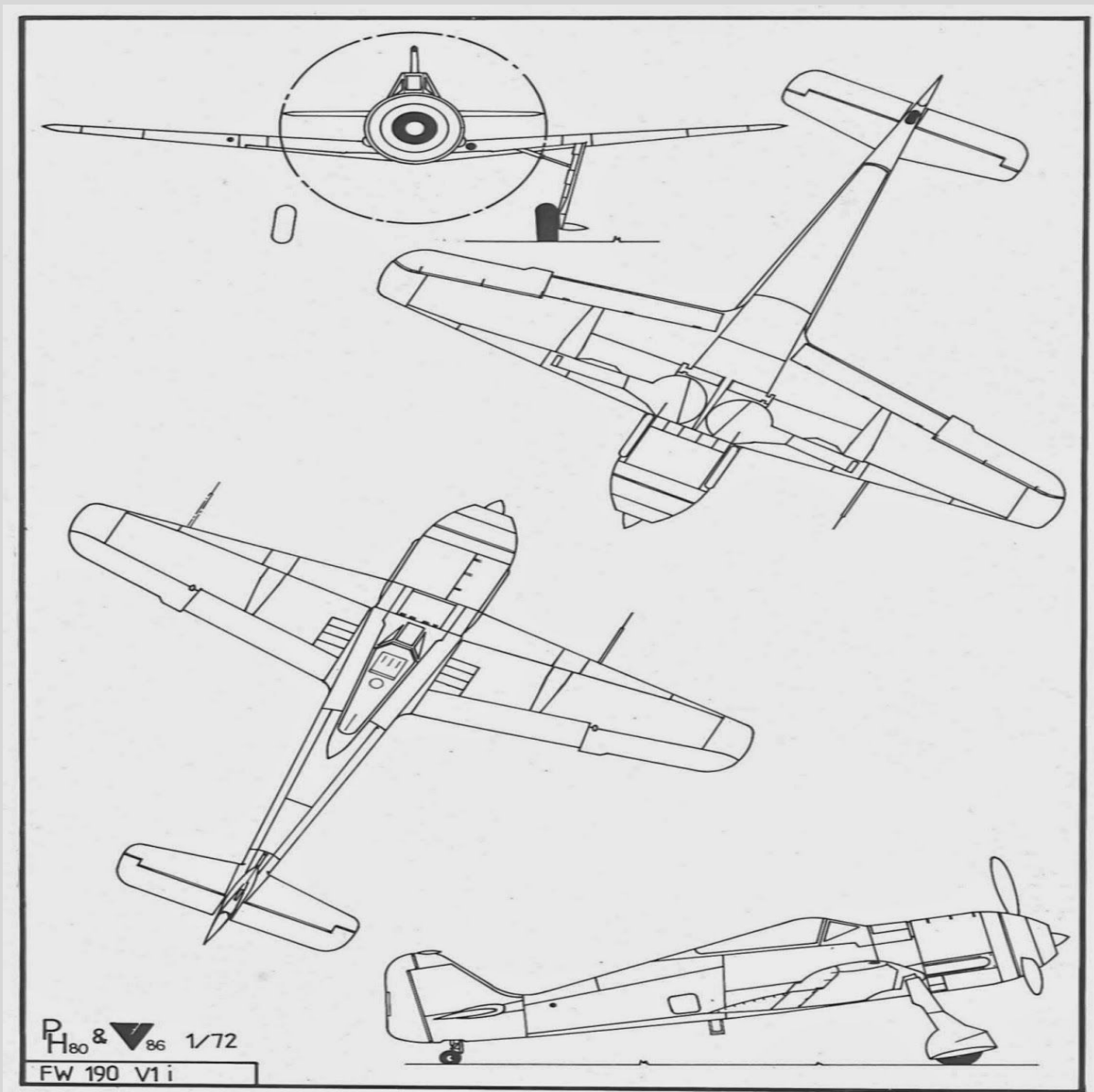
Bewaffnung: keine (vorgesehen:
je zwei MG 17 und MG 131 in der
Tragfläche)



MOTORISATION

BMW 139

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 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm](#)

[2 mitrailleuses MG131 de 13 mm](#)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 595 km/h au niveau marin



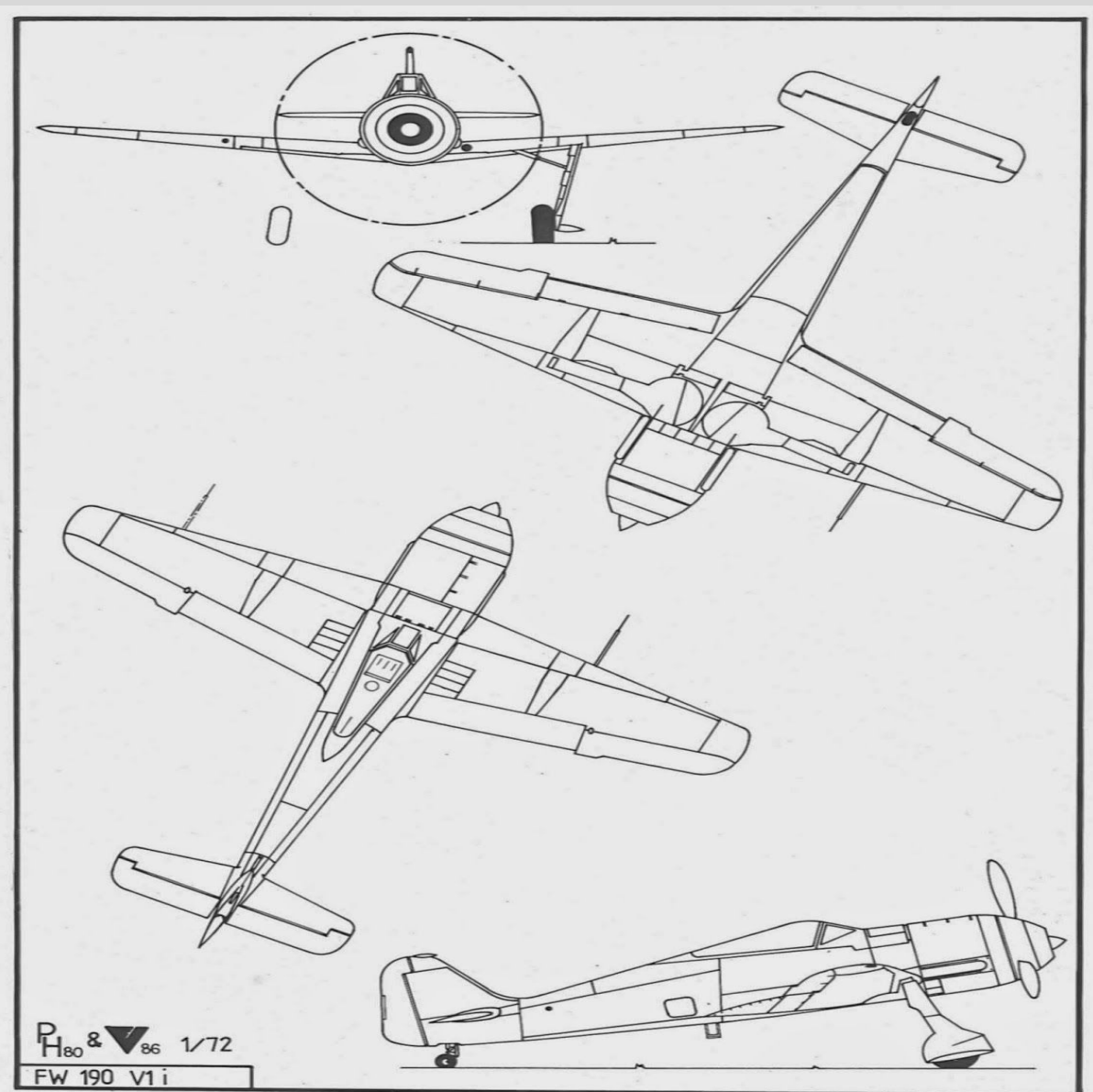
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,50 m	8,80 m	0 m	14,90 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	2770 kg	0 kg



P
H₈₀ & ▼₈₆ 1/72
FW 190 V1i

HISTOIRE

Le concept de base était conventionnel pour l'époque, monoplan à aile basse de type cantilever, moteur à l'avant et hélice tractive représentait alors le meilleur compromis pour un avion performant. L'aile basse permet, d'avoir un train d'atterrissage plus court et donc plus léger et donne une excellente visibilité en vol pour le pilote. Le cockpit était vaste et la verrière sans armatures, une innovation en 1938. Le moteur du prototype est le BMW139, un moteur en étoile de 18 cylindres (2 étoiles de 9) choisi d'une part pour sa robustesse et sa capacité à encaisser des dommages, et d'autre part parce qu'il devait développer 1550 CV ! c'est à dire plus que les meilleurs moteurs en lignes du moment ! K.Tank n'a jamais eu à regretter ce choix car la robustesse de ce type de moteur à fait ses preuves tout au long du conflit et bien des pilotes des 2 camps ont été ramenés par leurs avions à moteur en étoile avec un ou plusieurs cylindres hors d'usage. Les spécifications du RLM exigeaient une simplicité de construction pour diminuer les coûts, une bonne accessibilité pour la maintenance, et la possibilité de produire l'appareil sous forme de sous ensemble par des sous-traitants. Le Focke-wulf Fw 190 a été conçu par une équipe d'ingénieurs qui ont travaillé rapidement et en étroite collaboration sous la férule de Rudolf Blaser, responsable du projet. Un bon exemple de l'état d'esprit de l'équipe d'ingénieurs est le train d'atterrissage. Conçu pour résister à une vitesse verticale de 5 m/s à charge maximale au lieu des 2,5 m/s des spécifications. Seules quelques modifications mineures du train du 1er modèle de série ont été nécessaires lors des différentes évolutions du chasseurs au cours du conflit qui l'amènèrent de 3 à plus de 5 tonnes à pleine charge. De manière générale, toutes les pièces structurelles étaient nettement plus solide que nécessaire. L'excellente manoeuvrabilité du chasseur était due en grande partie à ses gouvernes, bien dimensionnées et équilibrées statiquement et dynamiquement elles étaient commandées par des tiges rigides (au lieu de câbles) permettant une réponse immédiate et précise aux sollicitations du pilote. Les autres membres de l'équipe sont Ob.Ing Mittelhuber pour le contrôle, Ob.Ing Willy Käther pour le design, les pilotes d'essais Dipl.Ing Francke, Beauvais et Thoenes, le chef pilote Hans Sander. (Je n'ai pas encore retrouvé les noms de toute l'équipe). Le prototype volait correctement malgré les problèmes de surchauffe chroniques du moteur (le 1er vol eu lieu le 1er juin 1939 à Brême, aux commandes Hans Sander). Ces problèmes n'ont jamais pu être résolus sur les prototypes. Avant le premier vol du prototype, la firme BMW proposait un autre moteur qu'elle venait de développer; le BMW 801. A la demande du RLM, ce dernier fut adapté sur le prototype Focke-wulf Fw 190 V-5, les 4 prototypes précédents étant trop avancés pour être modifiés. Les prototypes V1 et Focke-wulf Fw 190 V-2 étaient équipés du BMW 139. Le Focke-wulf Fw 190 V-2 fut équipé de radio et d'armement qui amenèrent sa masse à 3125 kg. Ils avaient initialement tous 2 une imposante casserole d'hélice profilée dans le prolongement du capot et un ventilateur à 10 pales (le prototype Focke-wulf Fw 190 V-1 commença à voler sans son ventilateur) qui étaient sensés diminuer la traînée et assurer un meilleur refroidissement du moteur. Rapidement les prototypes ont été équipés de casseroles d'hélices et de capots à profil NACA conventionnel. En effet, avec la casserole profilée, le gain de traînée était négligeable et le moteur n'était pas mieux refroidit . Le moteur BMW 139 fut ensuite rapidement abandonné, les problèmes de surchauffe étant insolubles . Pression alaire: 186 kg/m²

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

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

orange.fr/allelemn/allelemn.htm



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

orange.fr/allelemn/fw190v_1.htm

