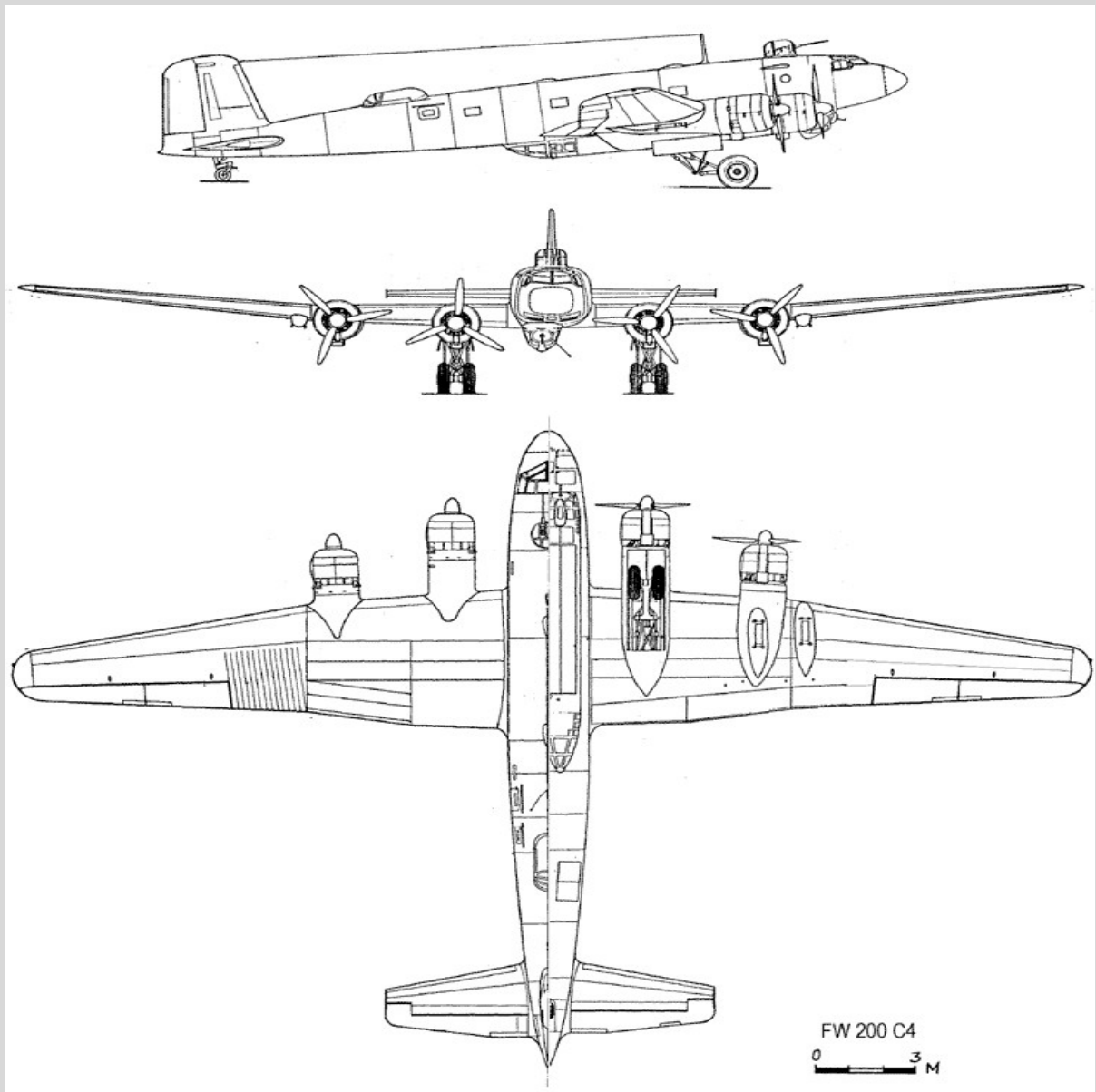


Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 200 C-4 Condor

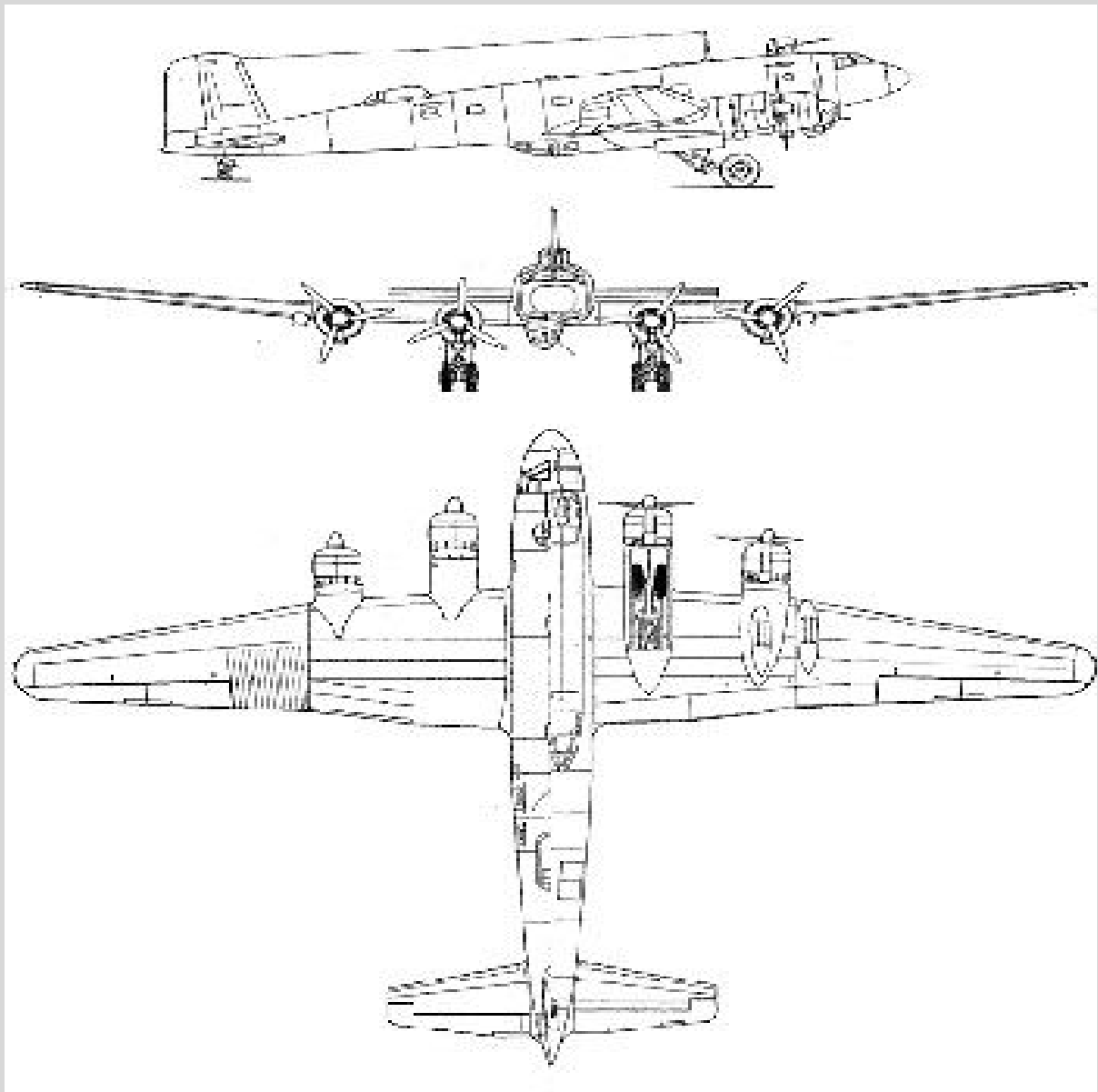
Type d'avion : Appareil de reconnaissance maritime, de bombardement quadrimoteur de 5/7 hommes d'équipage



MOTORISATION

BMW-Bramo 323R-2 Fafnir

Moteur de 9 cylindres en étoile refroidi par air
Puissance développée: 1000 ch



ARMEMENT

[2 mitrailleuses MG151 de 15 mm en tourelle dorsale HD 151](#)

[2 mitrailleuses MG151 de 15 mm en position avant de gondole ventrale](#)

5400kg de charges en gondole ventrale (500 kg), en emport sur deux points sous voilure (1800kg par point) et un point sous chaque nacelle externe (1400kg)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 330 km/h à 4 600m et 280 km/h au niveau de la mer

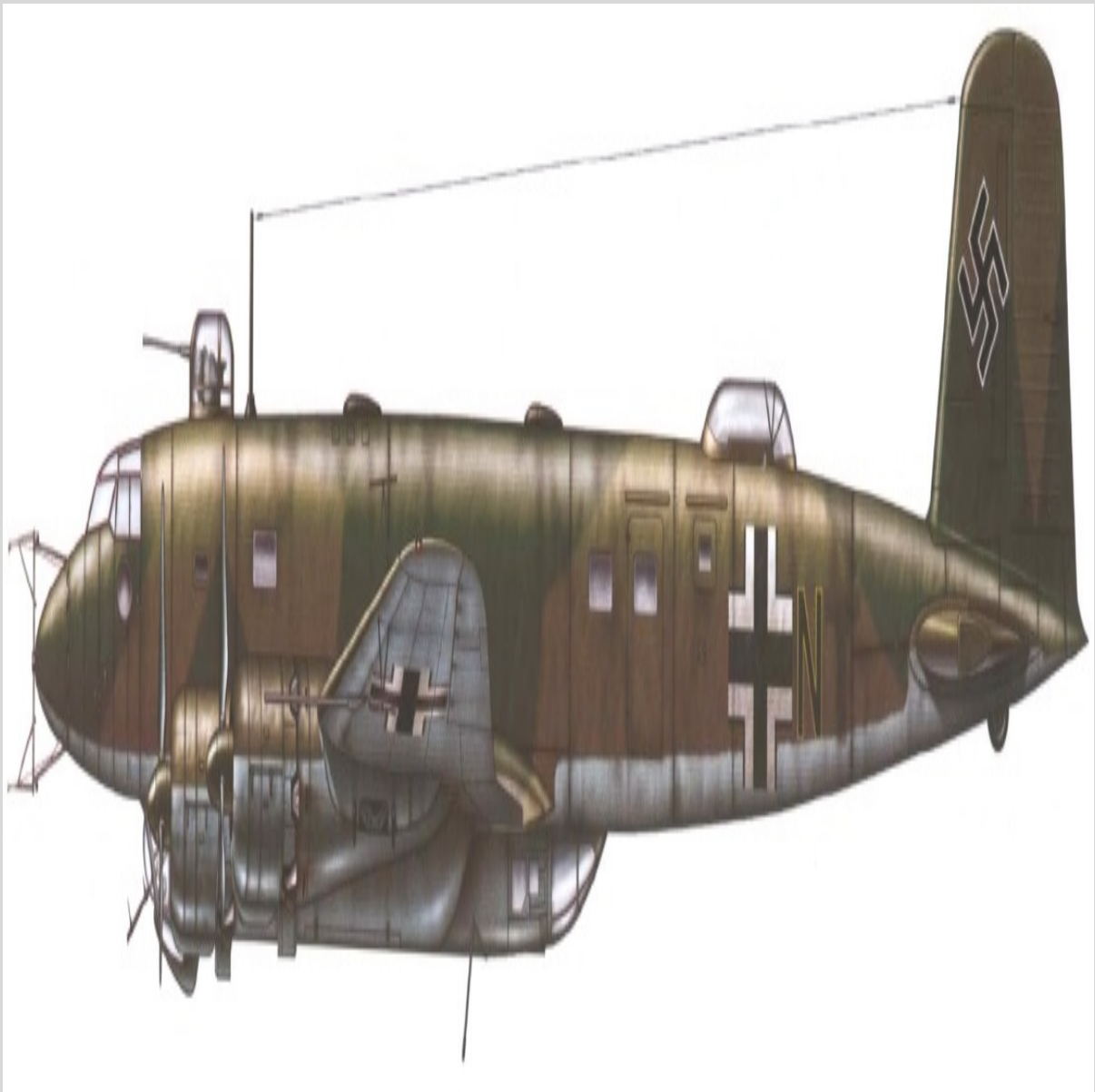
Plafond pratique= 4600 m

Rayon action= autonomie: 4 000 km ou 17,1 heures de patrouille



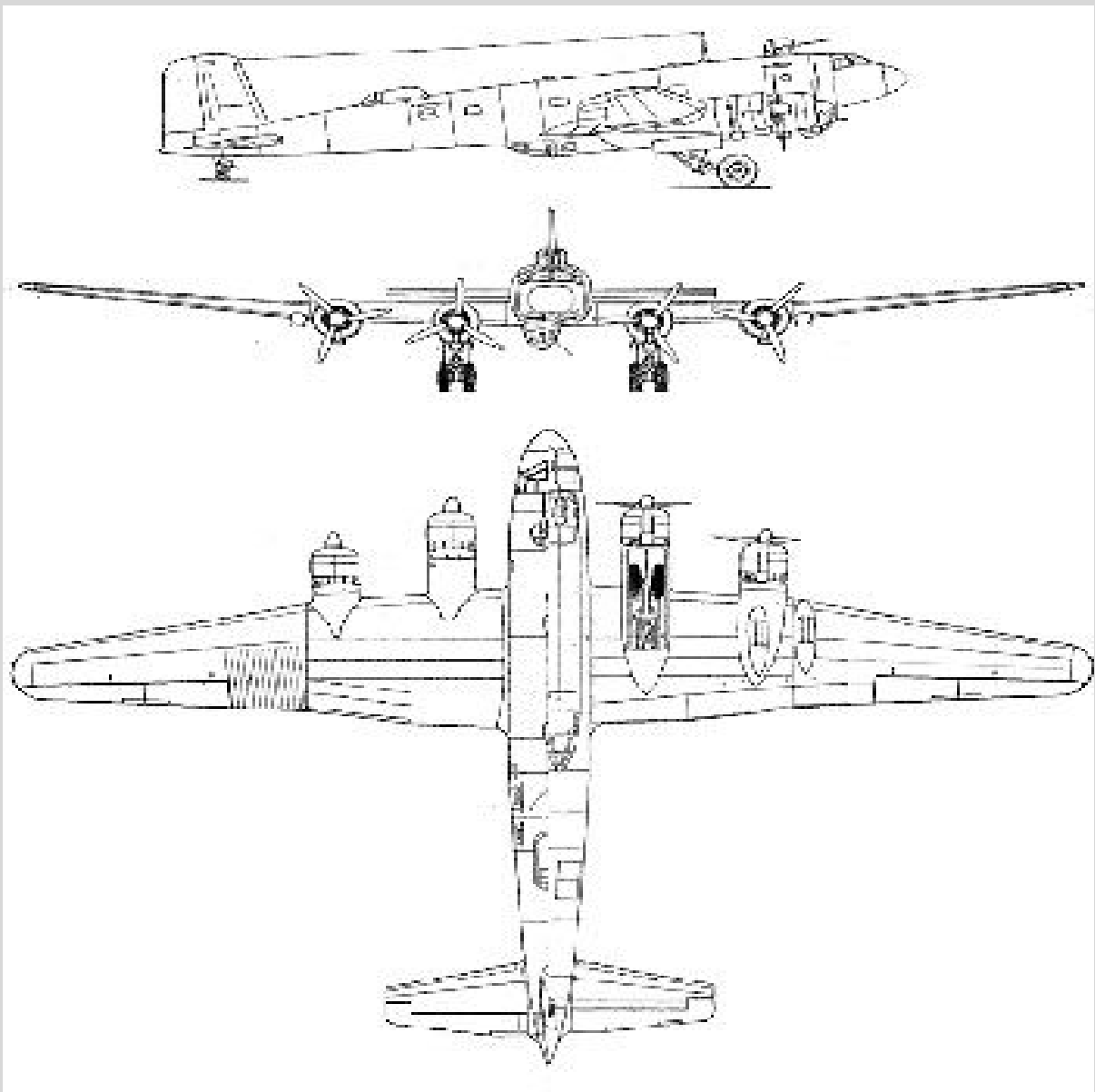
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
32,85 m	23,85 m	6,30 m	118,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
14100 kg	0 kg	22680 kg



HISTOIRE

En juillet 1936, la Lufthansa demanda un appareil de 26 places, capable de remplacer ses Ju-52, de concurrencer le DC-3 et de relier l'Amérique latine. Le projet fut mené par Kurt Tank sous la direction de Wilhelm Bansemir, qui s'inspira d'un ancien modèle. Le développement ne prit qu'un an. Il se présenta comme un quadrimoteur de construction entièrement métallique. Il est d'abord motorisé par 4 Pratt & Whitney Hornet S1E-G de 750 hp, qui seront remplacés par leur copie sous licence le BMW 132. Il emporte 4360 litres de carburant. Le prototype vola le 27 juillet 1937, entre les mains de Kurt Tank lui-même. Il fut le premier avion à faire la liaison Berlin-New York, le 10 août 1938. Plus tard dans la même année, il joindra Tokyo en 3 étapes, sous la désignation Fw 200S-1. La version B, purement civile, fut vendue non seulement à la Luft Hansa (10 exemplaires livrés à partir de la fin 1938) mais aussi à la Det Danske Luftfartselskab (Danemark, 2 exemplaires livrés en 1938) et Serviços Aéreos Condor, une filiale de la Lufthansa (Brésil, 2 exemplaires). Un exemplaire danois se réfugia en Grande-Bretagne lors de l'invasion de 1940, où il sera utilisé par la BOAC puis par la RAF. Il sera endommagé en 1941, au point d'être irréparable. La marine japonaise se montra intéressée par le Fw 200 et demanda en 1939 une version militarisée, apte à remplir des missions de patrouille maritime. Kurt Tank conçut alors le prototype V10 : le fuselage fut renforcé et agrandi afin de contenir une soute à bombes, des points d'emport furent placés sous les ailes, des postes de tir furent ajoutés, ainsi que la nacelle ventrale "Bola" typique des bombardiers allemands. La guerre éclatant, il ne sera jamais livré aux Japonais. En revanche, il servira de base aux versions utilisées par la Luftwaffe. Il entra en service au sein du Kampfgruppe 40. Les exemplaires civils furent réquisitionnés par la Luftwaffe et utilisés comme avions de transport. Leur premier déploiement remonte à la campagne de Norvège. Celle-ci utilise le Kondor en soutien à la Kriegsmarine, en patrouillant au-dessus de la mer du Nord puis dans l'Océan Atlantique après la défaite de la France. Il fut basé à Bordeaux-Mérignac. Il servit à la patrouille maritime et à la reconnaissance, indiquant aux U-boot des cibles potentielles. Il emportait aussi 900 kg de bombes et de mines pour la lutte anti-navires. De juin 1940 à février 1941, il coula 331122 tonnes de navires, et Churchill le surnommait "le fléau de l'Atlantique" (Scourge of the Atlantic en VO). Son attaque consistait à voler à très basse altitude afin d'être sûr de placer ses 3 bombes. A la mi-1941, il dut éviter le combat sur ordre, afin d'économiser le petit nombre de Fw 200 construits : les navires étaient équipés d'une DCA de plus en plus efficace. En août, il subit sa première perte face à un Sea Hurricane. Il sera aussi le premier avion de la Luftwaffe à tomber face à l'USAAF, au-dessus de l'Islande le 14 août 1942. Il fut également utilisé comme avion de transport et ravitailla notamment la poche de Stalingrad en 1942. Il sera cantonné dans ce rôle à partir de la fin-1943, étant remplacé par le Ju-290 dans le rôle de reconnaissance. La France libérée, toute patrouille maritime au-dessus de l'Atlantique devint impossible. Sa production s'arrêtera en 1944 avec 276 exemplaires construits (263 livrés à la Luftwaffe). La version C avait constamment évolué au cours de la guerre : les premiers modèles étaient fragiles, mal armés, lents. Le fuselage avait tendance à se casser derrière les ailes, défaut qui ne fut jamais vraiment réparé à cause de la surcharge. Son taux de disponibilité fut également souvent inférieur à 50%. Les dernières versions furent équipées d'un radar, voire de missiles Hs 293. Des Fw 200 endommagés atterrirent en Espagne. Au début de la guerre, ils furent autorisés à rejoindre le Reich, mais après l'opération Torch, 4 seront internés par l'Espagne. Un exemplaire fut réellement utilisé jusqu'en 1950, tandis que les autres furent cannibalisés. Ils furent ferrailés. Quelques exemplaires furent capturés par les Soviétiques. Sur recommandation de son pilote Hans Baur, Hitler choisit un Fw 200 modifié comme avion personnel, en remplacement de son Ju 52. L'appareil, le Fw 200V3, fut réaménagé en 2 cabines, avec un siège blindé pour Hitler. L'appareil sera détruit le 18 juillet 1944 à Berlin, dans un

bombardement. Himmler et Dönitz utilisèrent également un Fw 200. Aucun Kondor n'est actuellement exposé. Un exemplaire est en cours de restauration au musée de la technologie allemande de Berlin, après avoir été récupéré en Norvège.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/allelemn/allelemn.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/allelemn/fw200c_4.htm

