

Nom de l'avion : Koolhoven F.K.58

Type d'avion : Chasseur-intercepteur monomoteur monoplace

KOOLHOVEN FK 58

Dessin de Iulian Robanescu

- 1- Roue droite Dunlop AH 2009 (diamètre : 650 x 190 mm)
- 2- Trappe de roue
- 3- Hélice tri-pale Fiatler Série 14532 (diamètre : 3,04 m)
- 4- Cône d'hélice
- 5- Axe d'hélice
- 6- Radiateur d'huile
- 7- Capotage moteur

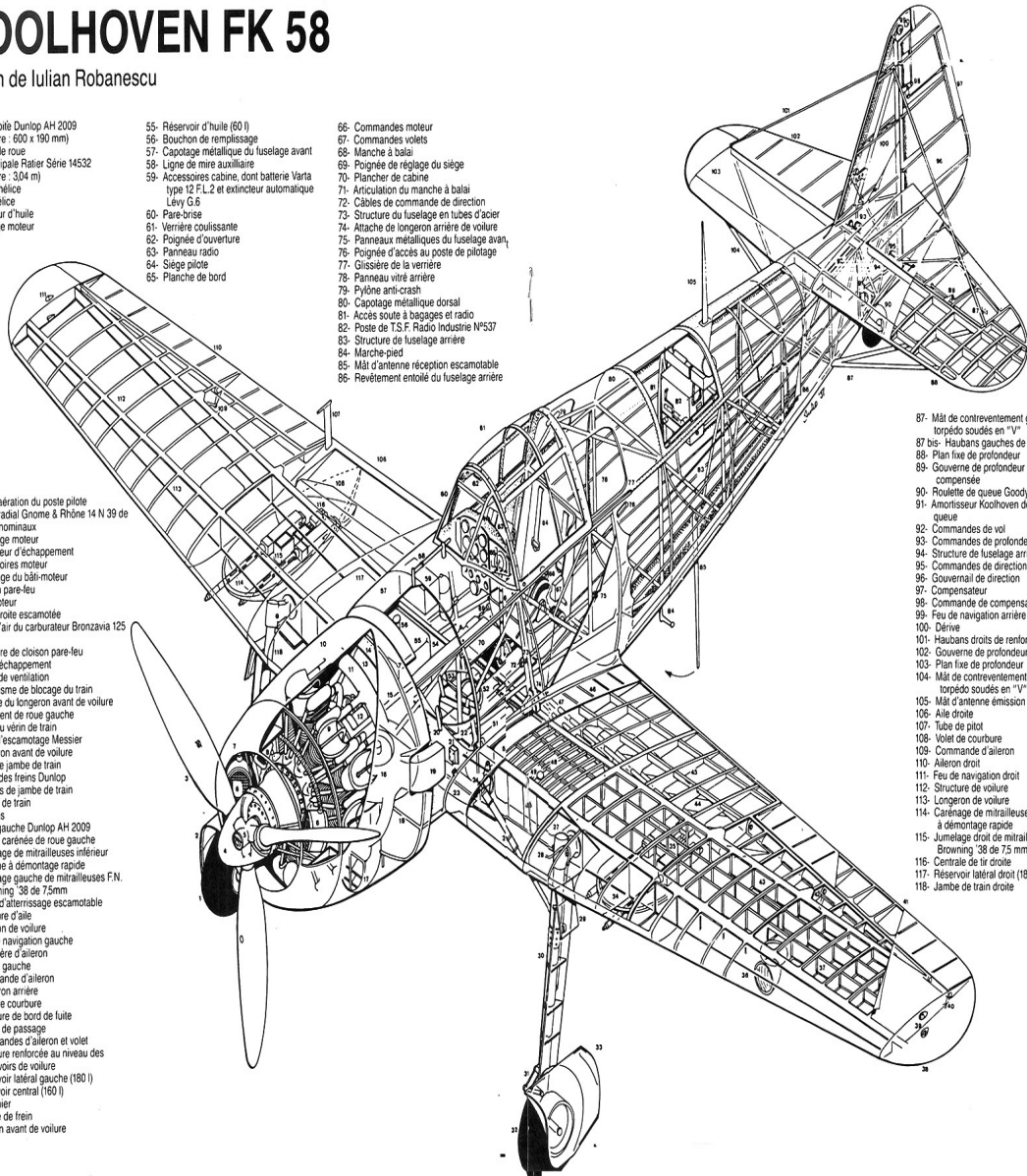
- 55- Réservoir d'huile (60 l)
- 56- Bouchon de remplissage
- 57- Capotage métallique du fuselage avant
- 58- Ligne de mire auxiliaire
- 59- Accessoires cabine, dont batterie Varta type 12 FL.2 et extincteur automatique Lavy G.5
- 60- Pare-brise
- 61- Verrière coulissante
- 62- Poignée d'ouverture
- 63- Panneau radio
- 64- Siège pilote
- 65- Plancher de bord

- 66- Commandes moteur
- 67- Commandes volets
- 68- Manche à balai
- 69- Poignée de réglage du siège
- 70- Plancher de cabine
- 71- Articulation du manche à balai
- 72- Câbles de commande de direction
- 73- Structure du fuselage en tubes d'acier
- 74- Attache de longeron arrière de voilure
- 75- Panneaux métalliques du fuselage avant
- 76- Poignée d'accès au poste de pilotage
- 77- Glissière de la verrière
- 78- Panneau vitré arrière
- 79- Pylône anti-crash
- 80- Capotage métallique dorsal
- 81- Accès soute à bagages et radio
- 82- Poste de T.S.F. Radio Industrielle N°537
- 83- Structure de fuselage arrière
- 84- Marche-pied
- 85- Mât d'antenne réception escamotable
- 86- Revêtement entoilé du fuselage arrière

- 8- Prise d'aération du poste pilote
- 9- Moteur radial Gnome & Rhône 14 N 39 de 865 ch nominaux
- 10- Capotage moteur
- 11- Correcteur d'échappement
- 12- Accessoire moteur
- 13- Carénage du bâti-moteur
- 14- Cloison pare-feu
- 15- Bâti-moteur
- 16- Roue droite escamotée
- 17- Prise d'air du carburateur Bronzavia 125 L.C.

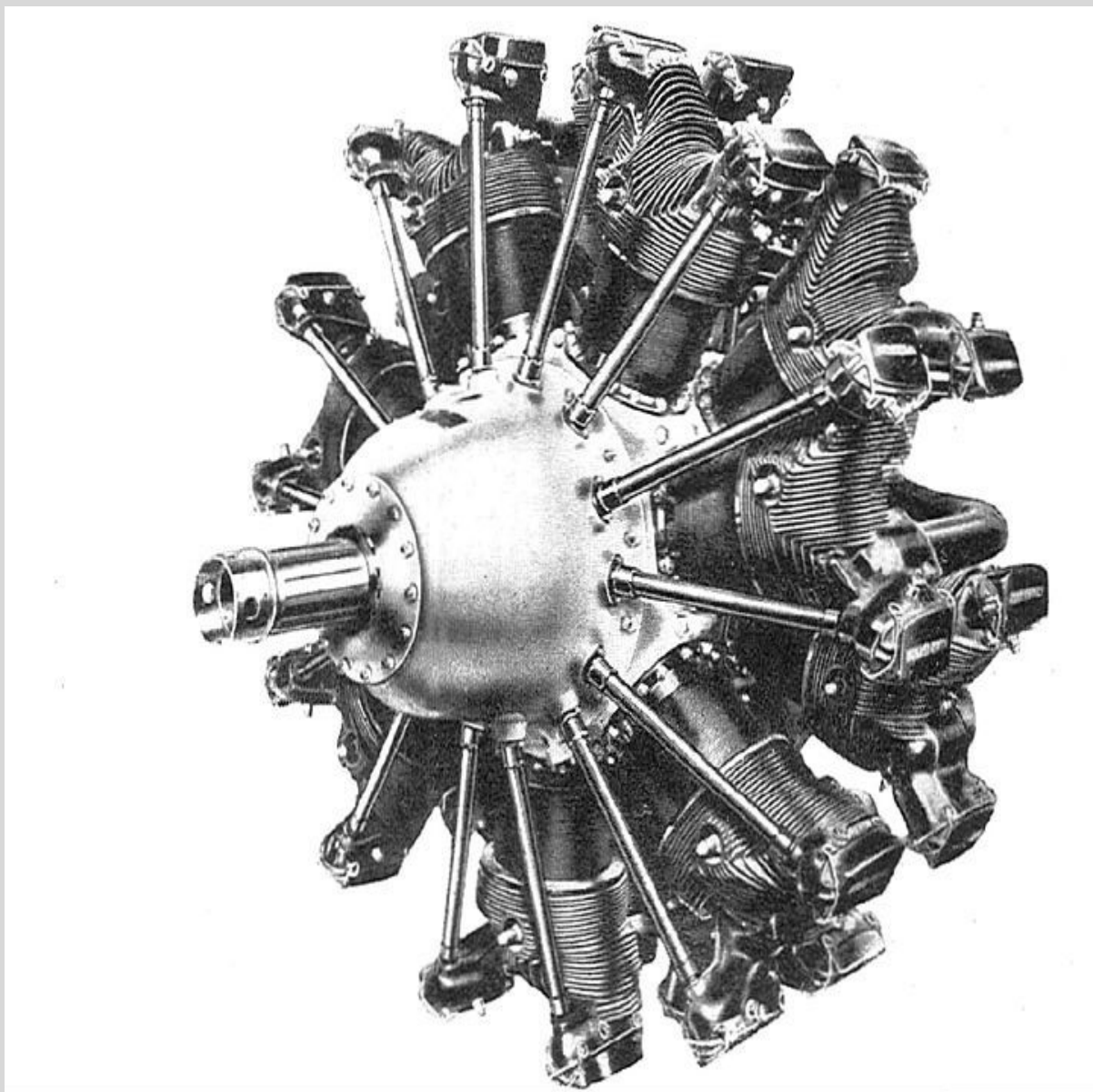
- 18- Structure de cloison pare-feu
- 19- Pipe d'échappement
- 20- Oues de ventilation
- 21- Mécanisme de blocage du train
- 22- Attache du longeron avant de voilure
- 23- Logement de roue gauche
- 24- Pivots du vérin de train
- 25- Vérin d'escamotage Messier
- 26- Longeron avant de voilure
- 27- Pivots de jambe de train
- 28- Câble des freins Dunlop
- 29- Trappes de jambe de train
- 30- Jambe de train
- 31- Compas
- 32- Roue gauche Dunlop AH 2009
- 33- Carénage de roue gauche
- 34- Carénage de mitrailleuses inférieur gauche à démontage rapide
- 35- Jumelage gauche de mitrailleuses F.N. Browning 38 de 7,5mm
- 36- Phare d'atterrissage escamotable
- 37- Structure d'aile
- 38- Saumon de voilure
- 39- Feu de navigation gauche
- 40- Charnière d'aileron
- 41- Aileron gauche
- 42- Commande d'aileron
- 43- Longeron arrière
- 44- Volet de courbure
- 45- Structure de bord de fuite
- 46- Bande de passage
- 47- Commandes d'aileron et volet
- 48- Structure renforcée au niveau des réservoirs de voilure
- 50- Réservoir latéral gauche (180 l)
- 51- Réservoir central (160 l)
- 52- Palonnier
- 53- Pédales de frein
- 54- Cloison avant de voilure

- 87- Mât de contreventement gauche en tubes torpédo soudés en "V"
- 87 bis- Haubans gauches de renfort
- 88- Plan fixe de profondeur
- 89- Gouverne de profondeur gauche compensée
- 90- Roulette de queue Goodyear
- 91- Amortisseur Koolhoven de roulette de queue
- 92- Commandes de vol
- 93- Commandes de profondeur
- 94- Structure de fuselage arrière
- 95- Commandes de direction
- 96- Gouvernail de direction
- 97- Compensateur
- 98- Commande de compensateur
- 99- Feu de navigation arrière
- 100- Dérive
- 101- Haubans droits de renfort
- 102- Gouverne de profondeur droite
- 103- Plan fixe de profondeur
- 104- Mât de contreventement droit en tubes torpédo soudés en "V"
- 105- Mât d'antenne émission
- 106- Aile droite
- 107- Tube de pilot
- 108- Volet de courbure
- 109- Commande d'aileron
- 110- Aileron droit
- 111- Feu de navigation droit
- 112- Structure de voilure
- 113- Longeron de voilure
- 114- Carénage de mitrailleuses inférieur droit à démontage rapide
- 115- Jumelage droit de mitrailleuses F.N. Browning 38 de 7,5 mm
- 116- Centrale de la droite
- 117- Réservoir latéral droit (180 l)
- 118- Jambe de train droite

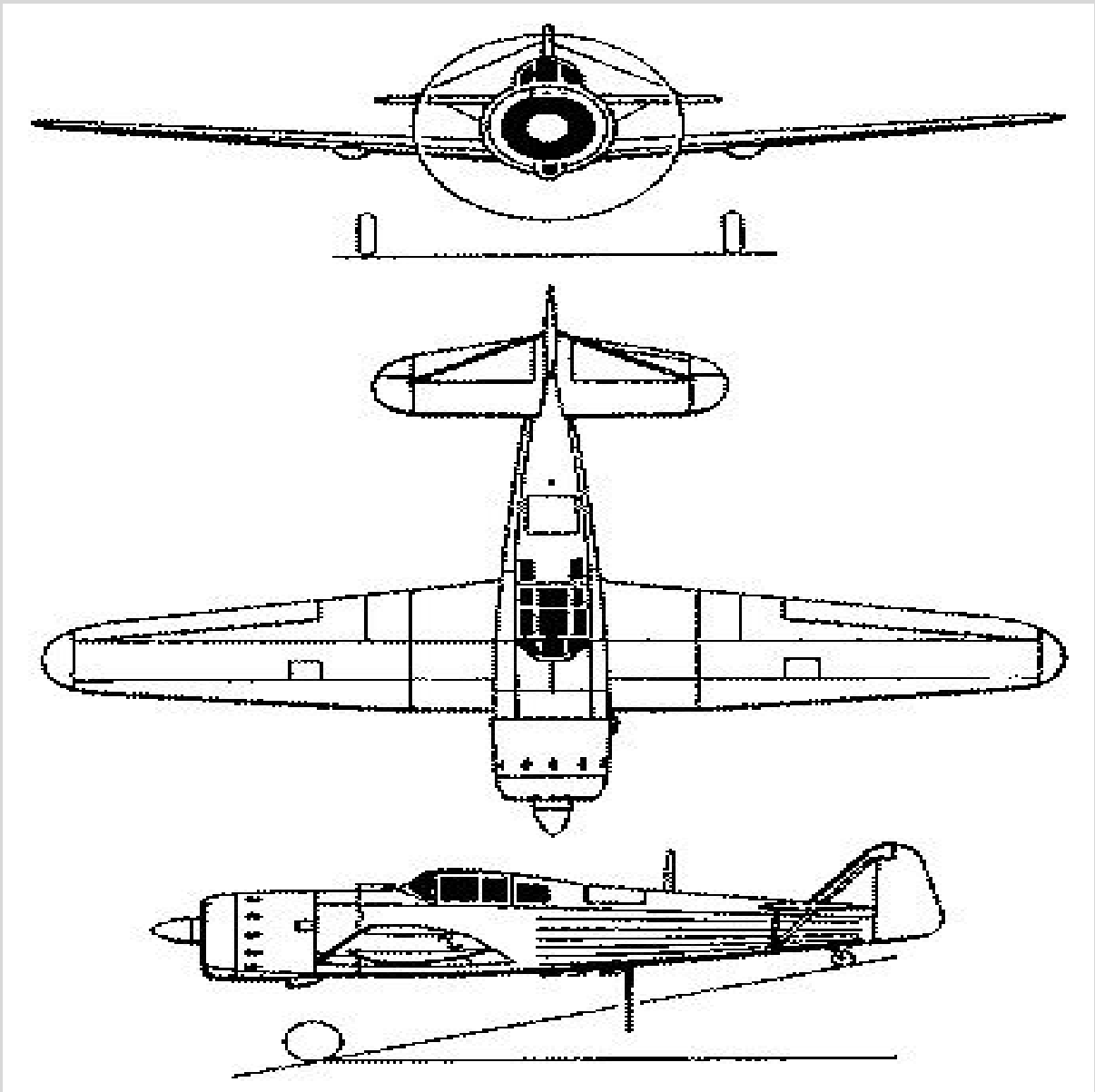


MOTORISATION

Hispano-Suiza 14Aa 10



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 FN-Browning de 7,5 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 480 km/h au niveau marin - 404 km/h à 4430 m

Vitesse croisière= 440 km/h à 4430 m

Vitesse ascension= init: 856 m/mn

Temps montée= 4920 m en 6' 5" - 7870 m en 18' 12"

Plafond pratique= 10230 m

Rayon action= 708 km



Van A. Swindelle Collection

1000aircraftphotos.com

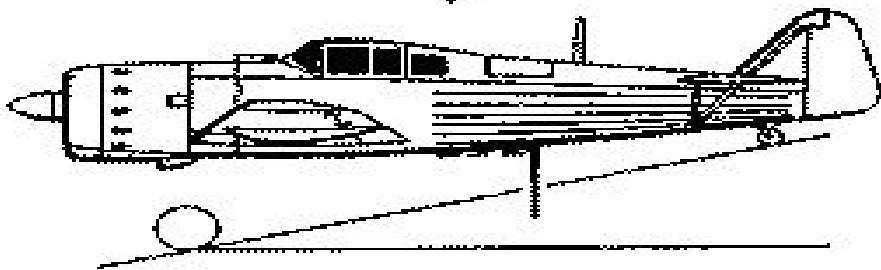
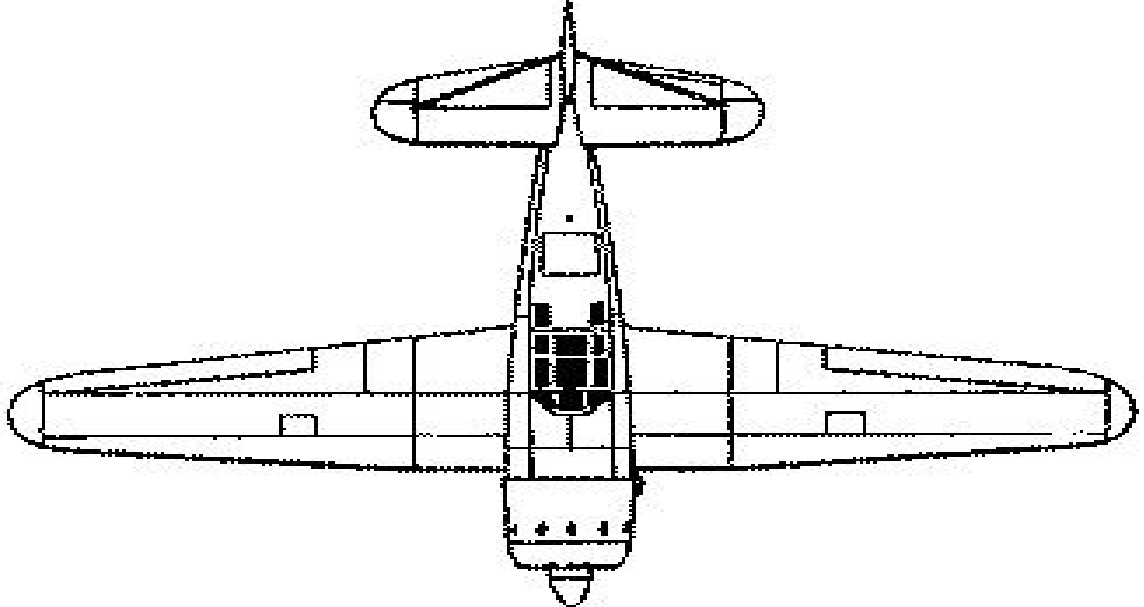
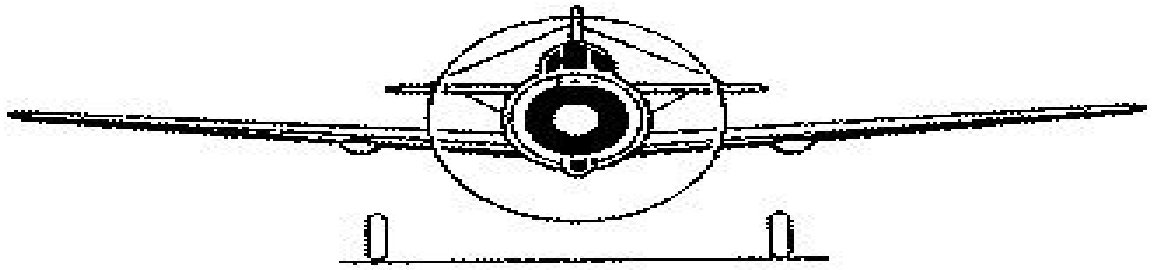
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,0 m	8,70 m	3,0 m	17,20 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1795 kg	2545 kg	0 kg




HISTOIRE

Vers la fin des années trente, le gouvernement français avait constaté que l'Armée de l'Air était insuffisamment dotée en appareils de chasse et que les constructeurs nationaux n'avaient pas les capacités nécessaires pour compenser ce manque. Une requête fut donc adressée en 1937 à la firme néerlandaise Koolhoven pour l'obtention à prix modéré d'un chasseur léger, moderne et performant, intermédiaire comparable au Marcel Bloch MB.152, c'est-à-dire meilleur que le Morane-Saulnier MS-406. Sans toutefois pouvoir rivaliser avec le Dewoitine D.520. Les travaux furent menés en un temps record, puisque deux mois seulement après la clôture des études, le prototype désigné Koolhoven F.K. 58 était prêt et volait pour la première fois le 17 juillet 1938 avec le pilote d'essai Coppers aux commandes. C'était un monoplane à aile basse, monoplace à cockpit fermé et à train d'atterrissage classique escamotable, de construction mixte : le fuselage avait une structure bois et tubes d'acier, avec revêtement alliage léger, contreplaqué et entoilage, et l'aile était entièrement en bois. Un moteur Hispano-Suiza 14 AA de 1080 Ch assurait la propulsion, et l'armement consistait en quatre mitrailleuses de 7.5 mm. L'appareil fut envoyé en France pour y subir une série de tests et pour participer au salon de l'aéronautique de Paris, en novembre 1938. Après cette manifestation, l'avion eut des problèmes de moteur pendant son trajet de retour au Pays-Bas et il fut détruit au cours de son atterrissage d'urgence. Entre temps, un deuxième prototype était terminé et la France passa une commande pour 50 exemplaires en janvier 1939. Le constructeur commençait la production en série quand la force aérienne néerlandaise, à son tour intéressée, demanda pour son compte 36 autres Koolhoven F.K. 58 à la veille du déclenchement de la guerre. La firme Koolhoven n'étant pas en mesure d'assurer ce surcroît de travail, elle confia à la SABCA belge la réalisation de 10 appareils destinés à la France. Cette dernière ne parvenant pas à fournir les éléments dont elle avait la charge, les premiers chasseurs quittèrent les chaînes de montage sous la désignation Koolhoven F.K. 58 A avec des moteurs Gnome-Rhône 14N/39 de 1030 Ch induisant de moindres performances, et des mitrailleuses de 7,92 mm .

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/hollande/hollande.htm 

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

orange.fr/hollande/fk_58.htm 