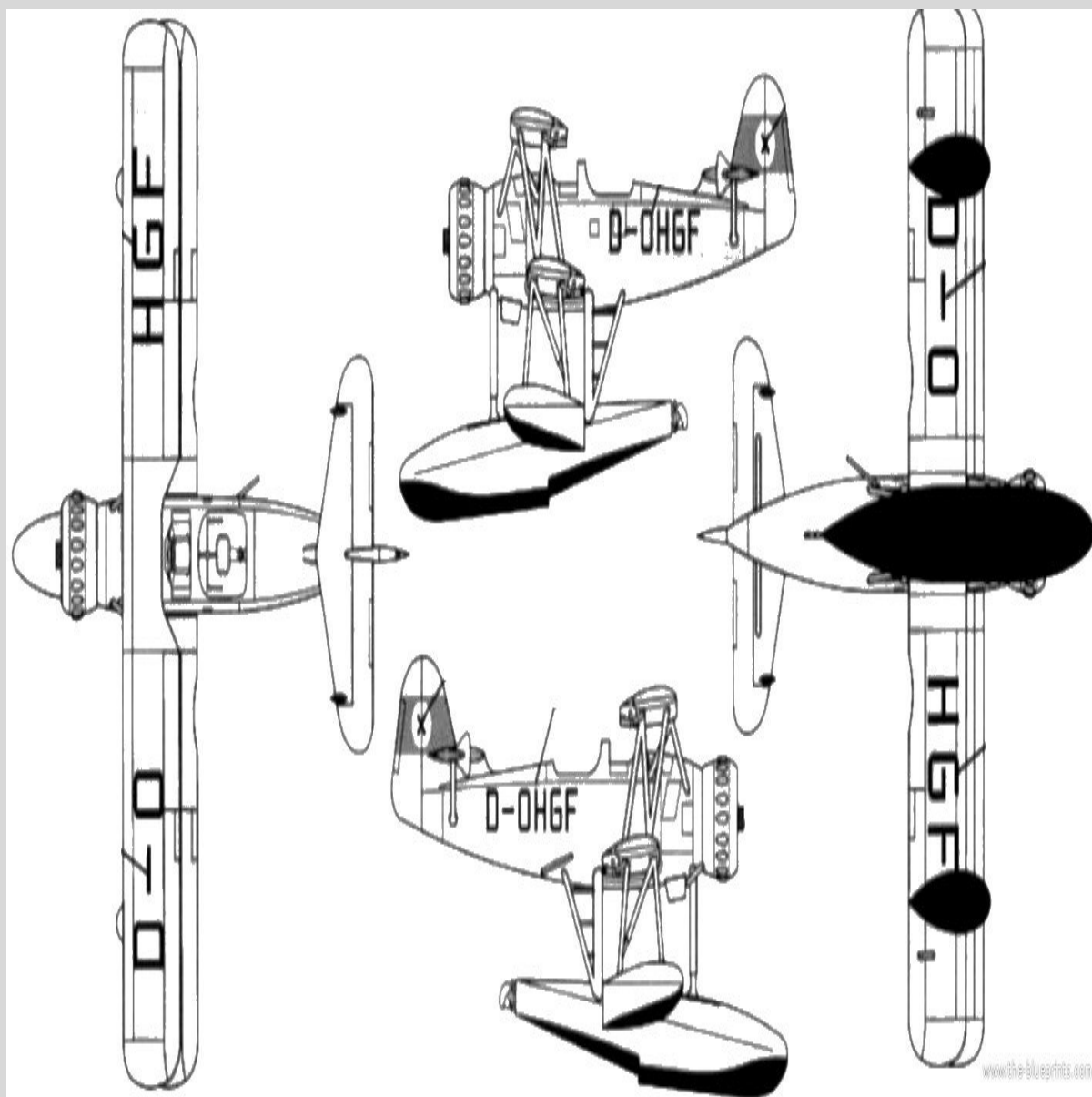


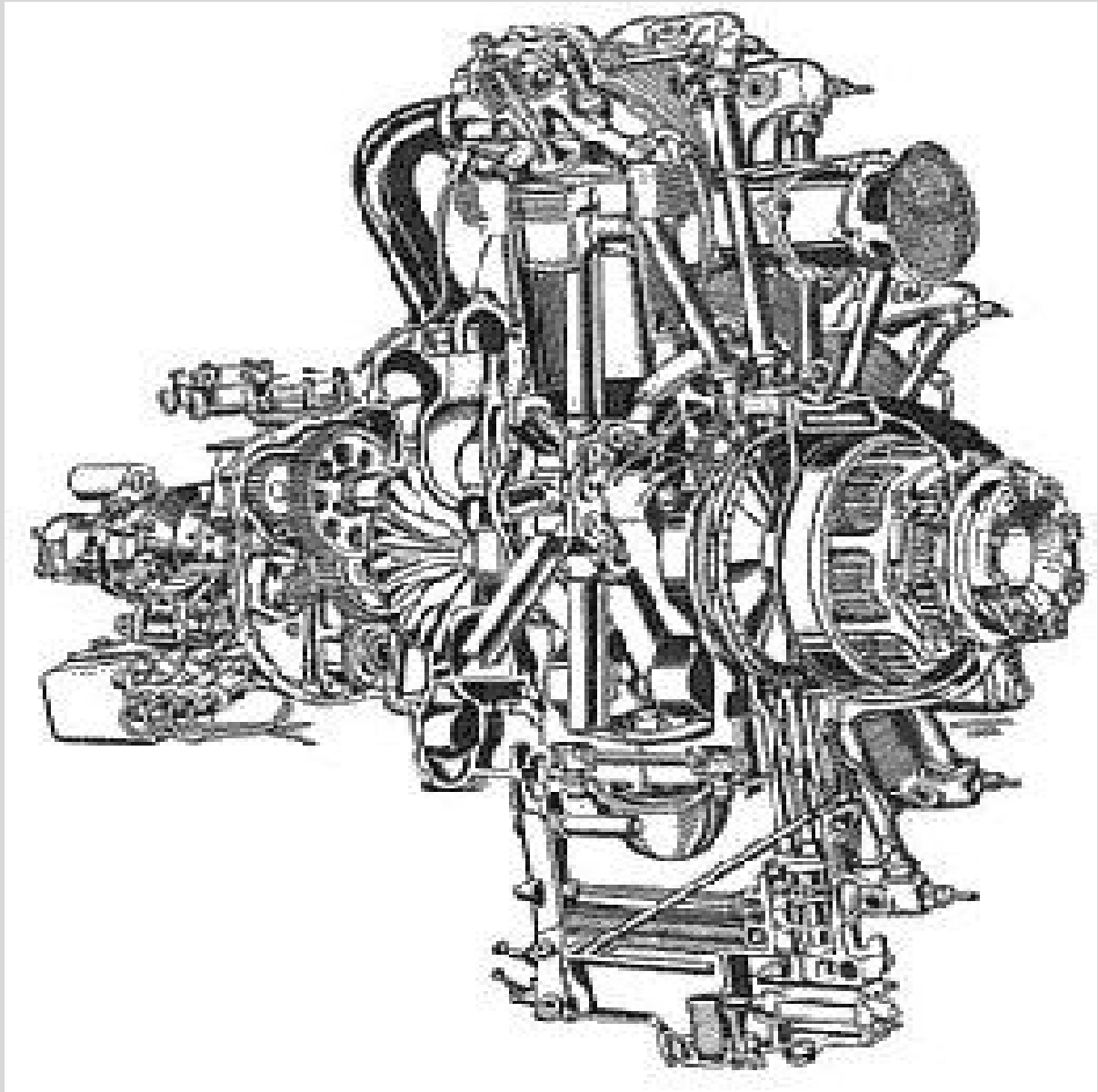
Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 62

Type d'avion : Hydravion de patrouille cotière et de reconnaissance embarqué monomoteur triplace

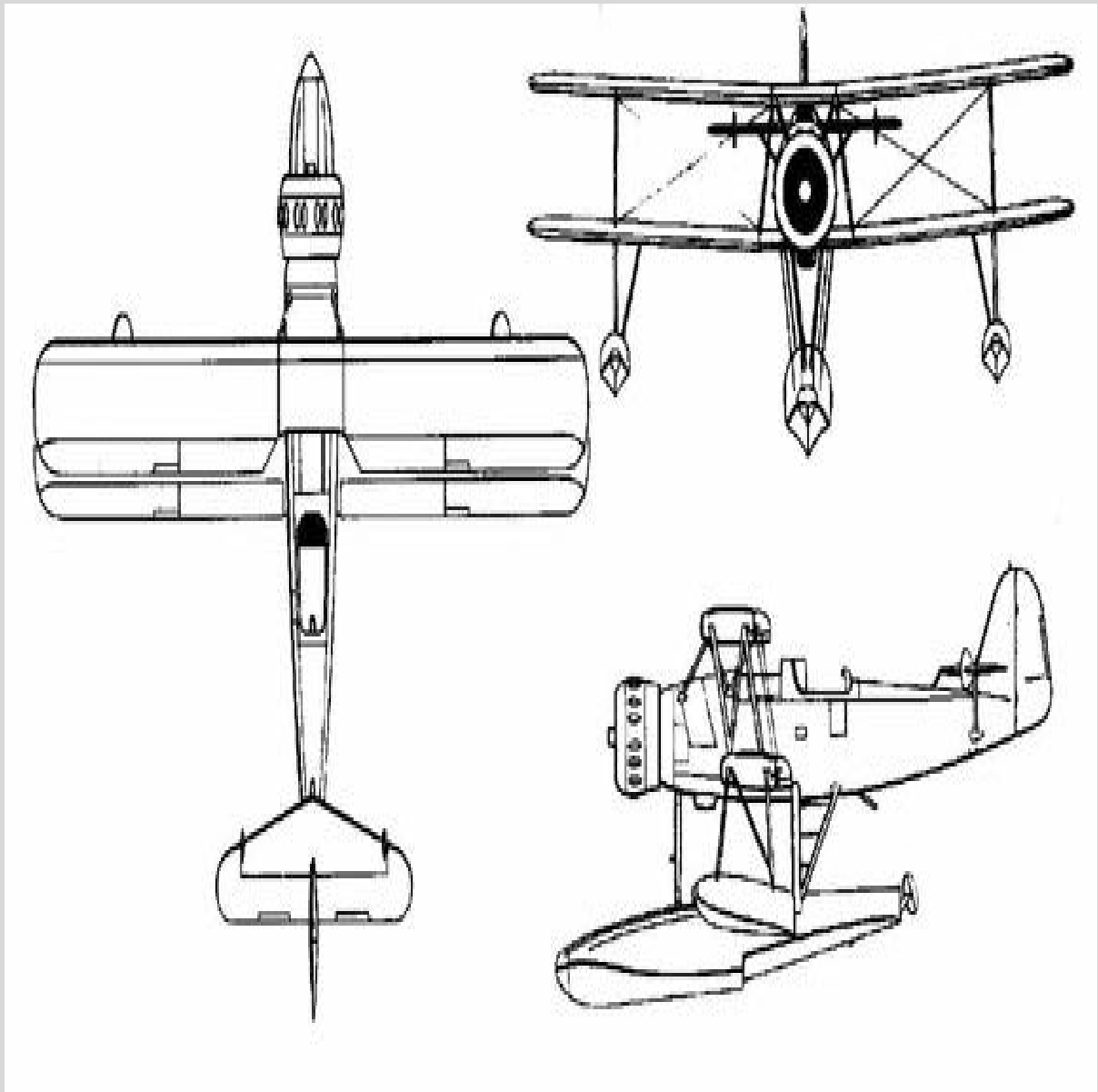


MOTORISATION

BMW 132K



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

[1 mitrailleuse MG15 de 7,9 mm orientable en arrière](#)

4 bombes SC50 de 50 kg sous les ailes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 280 km/h

Vitesse croisière= 265 km/h

Vitesse ascension= 380 m/mn

Plafond pratique= 5900 m

Rayon action= 450 km

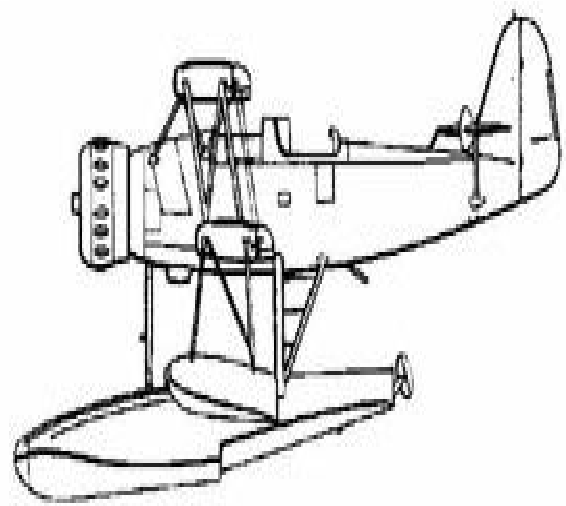
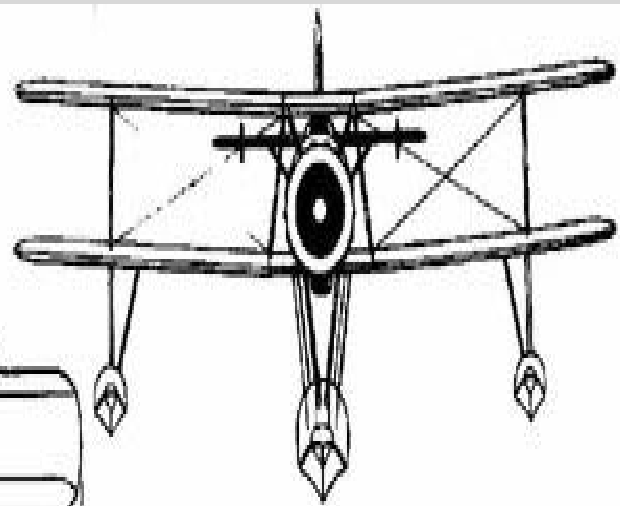
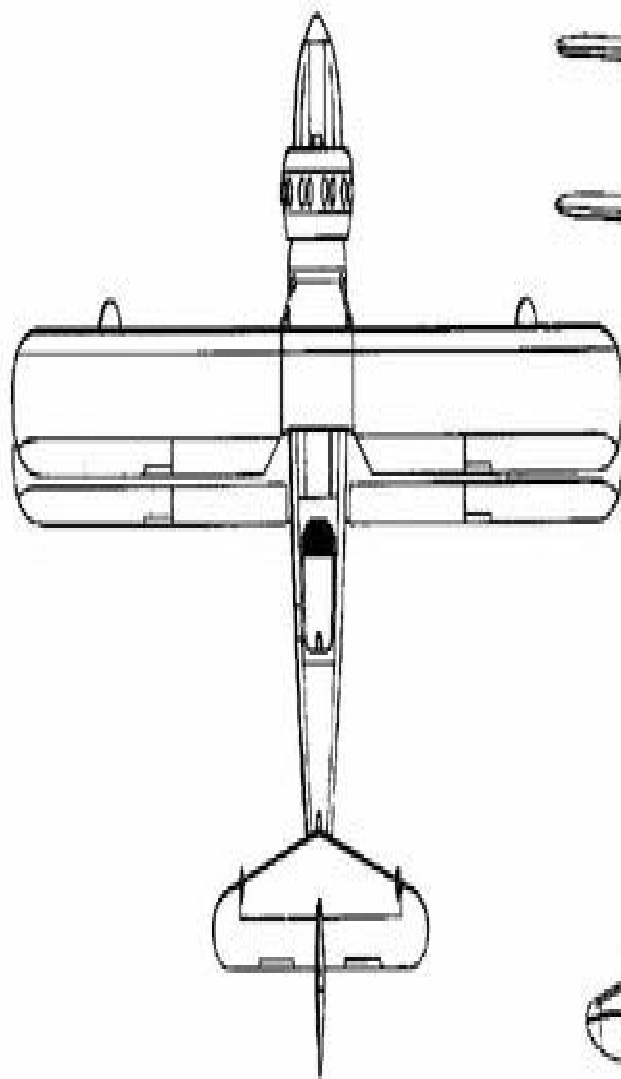


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,35 m	11,15 m	4,30 m	36,10 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
2160 kg	0 kg	2875 kg



HISTOIRE

Le Focke-Wulf Fw 62 était un prototype d'hydravion à flotteurs allemand de l'entre deux guerres. Conçu et produit par Focke-Wulf Flugzeugbau AG, il était destiné à servir au sein de la Kriegsmarine pour des missions de patrouille maritime. Seulement 4 exemplaires furent construits avant l'abandon du projet en faveur de l'Arado Ar 196. Le 7 avril 1936, le Reichsluftfahrtministerium (RLM), ministère allemand chargé de l'aviation, émit un appel d'offre pour un hydravion de reconnaissance afin de remplacer le Heinkel He 60, équipant depuis 1933 toutes les unités lourdes de la marine du Reich. L'appareil devait pouvoir être transportable sur la majeure partie des vaisseaux de surface de la Kriegsmarine, d'un poids maximum de 2,5 tonnes, utiliser le moteur BMW 132K de 945 ch et pouvoir être catapultable². Chaque projet d'appareil devait être proposé en configuration mono et bi-flotteur. Ce programme devait à terme permettre d'équiper la force navale allemande de près de 800 appareils de ce type. Dans un premier temps, le constructeur Heinkel Flugzeugwerke et son sesquiplan He 114 eurent la faveur du ministère mais ce modèle fut rapidement écarté après des essais de catapultage décevants. Entre temps plusieurs autres firmes allemandes répondirent avec des projets assez similaires de biplans : Gothaer Waggonfabrik, Dornier Flugzeugwerke et Focke-Wulf Flugzeugbau AG. Seule Arado Flugzeugwerke proposa un monoplan à ailes basses. Le 1er octobre 1936, le Technische Amt (département technique) du RLM commanda pour évaluation 4 exemplaires de l'Arado Ar 196, ainsi que 4 exemplaires du Focke Wulf Fw 62 comme assurance en cas d'échec d'Arado. Le projet bimoteur P14-012 de Gotha fut éliminé, Dornier ne fut pas en mesure de terminer le développement de son projet à temps et Heinkel reçut une commande de quelques He 114 pour assurer l'intérim avant l'introduction du nouvel appareil¹. Le premier Fw 62 de la série (Fw 62 v1 - no 2062), en configuration double flotteurs en tandem, vola pour la première fois au printemps 1937 sous l'immatriculation civile D-OFWF. Il fut rapidement suivi du Fw v2 (n° série 2063), immatriculé D-OKDU, utilisant la même configuration, tandis que les Fw 62 v3 (n° série 2064, D-OHGF) et Fw 62 v4 (n° série 2065, D-OMCR) étaient construits avec un flotteur central sous le fuselage et des flotteurs stabilisateurs sous l'aile inférieure. Durant l'été 1937, les Fw 62 furent fournis au Technische Amt pour essai en soufflerie au Aerodynamische Versuchsanstalt (Institut de recherche en aérodynamique) de Göttingen et en vol à la base d'hydravion de Travemünde¹. Bien que les caractéristiques et performances étaient conformes au cahier des charges, la modernité (monoplan à ailes basses entièrement métallique) de l'Ar 196 eurent raison du projet de Focke-Wulf³. Néanmoins les Fw 62 présentaient des améliorations techniques, comme le système d'amortissement au niveau des flotteurs réduisant les contraintes structurelles, qui firent que les tests durèrent même après l'abandon du programme. Le bureau technique de Focke-Wulf sous la direction de Kurt Tank, proposait un appareil relativement conventionnel. Le Fw 62 était un biplan à cockpit ouvert en tandem en structure mixte. Le fuselage, de section ovale, était constitué de tubes d'acier soudés recouvert de plaque de tôle pour la partie moteur et de tissu pour la partie arrière. L'empennage était cruciforme et caractérisé par de larges plans horizontaux. Les ailes supérieure et inférieure, de taille identiques, étaient entièrement métalliques, seules les surfaces de contrôle (volets et ailerons) étaient recouvertes par du tissu. Les ailes pouvaient être repliées pour faciliter le transport sur un bateau. Le plan supérieur était caractérisé par un évidement central pour faciliter l'accès au poste de pilotage et le plan inférieur était légèrement décalé vers la queue. Les deux plans étaient reliés par un ensemble de haubans et de montants en forme de "N" en acier. L'aile supérieure était aussi reliée au fuselage tandis que l'inférieure aux flotteurs. La propulsion était assurée par un moteur à simple étoile BMW 132K de 9 cylindres à refroidissement par air capable de délivrer près de 945 ch au décollage. Le moteur était placé sous un capot caréné et

entraînait une hélice bipale à pas réglable. Coté équipement, tout était réduit au minimum afin d'assurer la légèreté de l'ensemble. L'armement était constitué d'une mitrailleuse MG15 (en) servie par l'observateur en place arrière, et de la possibilité d'emport de 4 bombes de 50 kg type SC50 sous le plan inférieur. Que ce soit la version deux flotteurs principaux parallèles ou la version un flotteur et stabilisateur sous les ailes, un système d'amortisseurs oléopneumatiques, fixés sur les jambes, permettaient de limiter les contraintes sur les flotteurs au moment des atterrissages et des décollages.

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](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allemagn/allemagn.htm)



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

[orange.fr/allemagn/fw62.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allemagn/fw62.htm)

