



- Actus
- Forum
- Chat
- Avions & hélicoptères
- Armées
- Constructeurs
- Armes & équipements
- Autres
- Liens
- Sigles
- Photos
- Plan du site
- Médailles
- À propos
- Connexion



chat

connectez-vous !

jericho : @alliance lumbala : pour ce genre de questions, il vaut mieux les poser sur le forum, par exemple dans "présentation" ou au pire dans "armée de l'air congolaise". 😊

little boy : une bonne à vous tous amis forumers. santé et le bonheur pour 2025!

alliance lumbala : Bonjour à tous je me nomme ALLIANCE LUMBALA jeune congolais passionné par les avions et l'armée de l'air... juste savoir si

Focke-Wulf Ta 152

Avions de combat / Focke-Wulf / Focke-Wulf Ta 152

Rappels

Catégorie : Avion de combat
Constructeur : Focke-Wulf 
Premier vol : 7 juillet 1943
Production : 67 appareils construits (cellules neuves)
Voir aussi... : Focke-Wulf Fw 190 Würger



Historique Versions Forum Illustrations

Historique



Focke-Wulf Ta 152 capturé par l'USAAF

Le **Focke-Wulf Ta 152** fait partie de ces appareils de combats allemands, qui, malgré leurs performances incroyables, intervinrent en trop faible nombre et trop tardivement pour renverser la supériorité aérienne alliée lors de la Seconde Guerre Mondiale.

Son histoire commence fin 1942 alors que le renseignement allemand découvre stupéfait le Boeing B-29 "Superfortress" américain. Ce bombardier opérant à environ 10.000m d'altitude constitue pour la Luftwaffe une rupture stratégique apte à réduire à néant ses efforts pour défendre le Reich. En effet à cette époque l'*Oberstkommando der Luftwaffe* (OKL) ne dispose encore d'aucun appareil en mesure de mener des interceptions à haute altitude.

Le *Reichsluftfahrtministerium* (RLM) décida alors de tenir une réunion de crise à Augsburg en compagnie des industriels Messerschmitt et Focke-Wulf, afin que ceux-ci proposent des solutions au problème B-29 (et plus globalement aux

bombardements stratégiques). Tandis que Messerschmitt présente son Me 155B, Focke-Wulf propose quant à lui des évolutions de son Fw 190A-1. De cette réunion va naître la série des Focke-Wulf dits "long-nez", destinés à l'interception à haute altitude et présentant un niveau de performances hors du commun pour l'époque.

La firme de Cottbus confie le projet à un talentueux ingénieur n'ayant de cesse de gagner en influence au sein de l'entreprise. Cet ingénieur n'est autre que Kurt Tank, père du redoutable Fw 190. Sa renommée est telle qu'elle dépasse largement le cadre de Focke-Wulf pour atteindre l'administration nazie. Pour l'anecdote, Tank est l'un des seuls ingénieurs allemand à s'être vu octroyé le droit de désigner les appareils développés par lui ou son équipe, avec ses initiales: Ta. (Le rival Willy Messerschmitt et M. Kalkert de Gotha eurent également ce droit).

Ainsi Focke-Wulf, par le biais de son ingénieur vedette et de ses équipes, entame et concrétise en 1944 le développement des Fw 190A et D, premier de la série des "long-nez" et dont le modèle le plus abouti sera le D-9. Il a également dans ses cartons depuis 1943 le Focke-Wulf Fw 190Ra-4D motorisé par un Daimler-Benz DB 603 avec turbocompresseur TK-15 (furent également envisagés des Daimler-Benz DB 622, 623 et 627 pour la motorisation). Produit d'une compétition avec le Me 209 pour fournir un chasseur d'escorte à très haute-altitude, il est doté d'une aile de très grand envergure et d'un fuselage redessiné. Il ne sera au final jamais construit car le RLM annulera la compétition au mois de mai de la même année. Il prend cependant le nom de Ta 153 (après octroi des initiales de l'ingénieur). Cet appareil va servir de précurseur à l'idée qui germe dans l'esprit de Tank depuis un certain temps déjà.

Il sait qu'il lui est possible de développer un appareil aux performances encore bien supérieures tout en tirant partie de le savoir-faire acquis sur les « Dora ». Au printemps 1944, il tente l'expérience de renforcer les ailes d'un 190, de rallonger une partie de son fuselage et d'élargir la dérive, portant alors la longueur de l'avion à 10,82 m. Après avoir reçu la bénédiction du service technique du RLM (*Technische Amt*), il décide de poursuivre son expérience et de se lancer dans la réalisation d'une première version du *Spezial Hohenjäger* réclamé par la Luftwaffe, le Ta 152. Dénommée **Ta 152A-1**, elle est dotée d'une aile de 11 m basée sur celle du Fw 190A-8 et tournée vers la chasse conventionnelle à moyenne altitude. Cependant, Tank ne perd pas de vue la vocation première de son nouvel

appareil, la chasse à haute-altitude, et entame parallèlement les études sur une version H (pour *Hohenjäger*)...

Sur le plan technique, le Ta 152 reprend globalement le design général effilé et la motorisation du Fw 190D-9, dont il n'est qu'une extrapolation. Il reprend également un système ayant déjà fait ses preuves sur les 190 : Il s'agit d'injecter un composant chimique directement dans le compresseur du moteur de l'avion afin de donner à l'avion un effet de superturbo pendant quelques minutes. Cet ingénieux système permettait au Ta 152 d'atteindre des vitesses inégalables par les chasseurs conventionnels alliés.

Deux systèmes d'injection ont été développés pour être utilisés sur l'appareil: le MW 50 et le GM-1. Le premier, destiné à la moyenne-basse altitude, est composé d'un mélange de méthanol et d'eau envoyés à 50-50 dans le compresseur (d'où le nom MW 50). Le GM-1 est quant à lui destiné aux hautes altitudes.

Rapidement la version A-1 initialement développée ne satisfait plus le RLM qui l'annule avec sa variante **A-2** le 15 avril 1944, sans avoir volé, la considérant comme un doublon du Fw 190D. Le prototype du **Ta 152B-1** (Fw 190V19) qui utilisait l'aile du **Ta 153** a volé quant à lui le 7 juillet 1943 mais la version s'est vue annulée dans la foulée de la A. Kurt Tank en suggère alors deux nouvelles sur lesquelles il travaille en parallèle. La première est dénommée **C-1** et destinée à la chasse à moyenne altitude. Motorisé par un Daimler-Benz DB 603 et doté de 6 réservoirs de carburant dans les ailes ainsi qu'un fuselage « long » de 10,82m, le C-1 s'avère sur le papier être un excellent appareil de combat. 16 prototypes de l'appareil furent réalisés (dont un certain nombre de Fw 190D-9 modifiés). Il semble n'avoir jamais été produit en série. Néanmoins de gros doutes existent car 2 **Ta 152C-1/R-31** ont bel et bien été répertoriés au sein du Stab./JG 301 basé à Weltzow le 30 avril 1945.

Techniquement parlant c'est bien la question de la motorisation qui freine le développement de l'appareil. En effet le moteur DB 603L réclamé par Tank est proscrit par le RLM sous de sombres prétextes (il aurait été vraisemblablement développé sans l'accord du ministère de l'air). Il faudra finalement attendre août 1944 pour qu'il soit enfin autorisé à équiper les Ta 152, bien que le Fw 190V21 servait déjà depuis quelques temps de banc d'essai moteur.



Focke-Wulf Ta 152H-1 de la Luftwaffe

Un autre problème vient entacher la production en série de l'appareil: Comme trop souvent lorsqu'il s'agit de développer des avions de combat sous le IIIe Reich, le Ta 152 va se perdre dans les versions et sous-versions qui vont retarder sa mise en service. Alors qu'il était à l'origine prévu pour la chasse à haute altitude, le Ta 152 va se voir décliner en chasseur lourd, appareil de d'attaque, en appareil de reconnaissance et même en appareil d'entraînement ! La version B-1 dans un premier temps annulée par le RLM est réactivée en janvier 1945 pour servir de base à un chasseur lourd (*Zerstörer*) sous la désignation **B-5/R-11**. La version de reconnaissance quant à elle baptisée **Ta 152E-1** est cependant moins problématique que les deux précédentes car est globalement destinée à évoluer à la même altitude que la principale version de série...

C'est au printemps de l'année 1944 que Tank décide du développement d'une version de série à la cabine pressurisée destinée à l'interception à haute altitude. Il convertit à nouveau un Fw 190D pour en faire le premier prototype du **Ta 152H** (le H renvoie à *Höhenjäger*, chasseur de haute altitude). Cette version est motorisée par un Junkers Jumo 213E équipée du système d'injection GM-1, dotée d'une nouvelle aile de 14,44m et reprend l'idée des réservoirs internes de la version C. Elle est de plus suffisamment armée pour n'avoir à craindre aucun chasseur allié et éliminer les bombardiers lourds en un seul passage. Sa puissance de feu est pour ainsi dire dévastatrice: Un canon MK 108 de 30mm dans le nez approvisionné à 90 coups et de deux canons MG 151 de 20mm dans les ailes disposant de 150 obus chacun.

Les essais des prototypes furent chaotiques sur les appareils résultants de conversions de Fw 190. Bien que le premier vol du Focke-Wulf Fw 190V33/U-1, premier prototype du **Ta 152H-0** le 12 juillet 1944 eu lieu sans encombre, il se crasha le lendemain. Le V30 second prototype vole quant à lui pour la première fois le 6 août 1944 pour s'écraser au sol une semaine après seulement. Le cinquième prototype de l'appareil le Fw 190V18 subit le même sort le 8 octobre 1944.

Néanmoins, cela n'empêche pas la poursuite du développement de la version, remarquablement performante. Elle surclassait en effet l'ensemble des chasseurs alliés de l'époque. L'appareil atteint même la vitesse de 759 km/h à 12.500 m avec l'aide des injecteurs pour une autonomie de près de 4 h de vol (version **H-1**). A cet égard une anecdote non vérifiable et non vérifiée témoigne de la vitesse du Ta 152: Kurt Tank, qui avait pour habitude de piloter lui même ses prototypes, se trouva un jour pourchassé par des P-51 tandis qu'il était aux commandes d'un prototype de Ta 152. Il lui suffit d'actionner l'injecteur qui équipait son appareil pour réussir à semer d'un coup ses poursuivants !

Contrairement à bon nombre d'appareils allemands de la dernière chance, le Ta 152H-0/H-1 connut l'épreuve du feu, notamment à partir de janvier 1945 et lors de la bataille de Berlin, au sein du III/JG 301 « Wilde Sau » et du Stab./JG 301. Une première victoire sur l'appareil eu lieu le 18 janvier lorsqu'un escadron du Stab. engage par hasard une formation de B-17 au-dessus de la capitale du Reich. l'Oberfeldwebel Josef Keil auteur du fait d'arme terminera la guerre avec un compteur à 7 appareils « descendus » grâce au **Ta 152H-1**. Cependant les appareils produits sont pour l'essentiel restés cloués au sol principalement à cause d'incendies récurrents au niveau des moteurs, bête noire de l'industrie aéronautique allemande lors de la Seconde Guerre Mondiale. Ceux ayant la chance de pouvoir participer aux opérations furent relégués à des missions d'escortes ou d'appui au sol, bien loin de la chasse à haute altitude, leur mission initiale.

Alors que le Reich s'effondrait en avril de l'année 1945, la licence et les données techniques du Ta 152 ont été vendues au Japon en vue d'une production en série. Cependant, aucun Ta 152 japonais ne semble être sorti d'usine avant la fin de la guerre.

67 Ta 152 toutes versions confondues semblent être sortis des usines Focke-Wolf de Cottbus entre octobre 1944 et février 1945. Cependant des débats sont encore récurrents, relatifs à la quantité réelle d'appareils produits qui pourrait être sensiblement plus importante (aux alentours de 150 appareils). A ce jour il ne reste plus qu'un seul exemplaire connu de la redoutable machine de guerre de Kurt Tank. Conservé par le National Air & Space Museum à Washington, il n'est pas accessible au public et son état demeure incertain. Il s'agit d'un **Ta 152H-0/R-11**, exemplaire de pré-production de la version de chasse à haute altitude, capturé à Aalborg au Danemark lors de la réédition du Reich. Il portait la désignation "Green 4" et aurait vraisemblablement combattu avec le Stab./JG 301 en 1945.

Ancien pays utilisateur

Allemagne du IIIe Reich :  Luftwaffe (IIIe Reich) (67 exemplaires)