

Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 190 A-4/R6

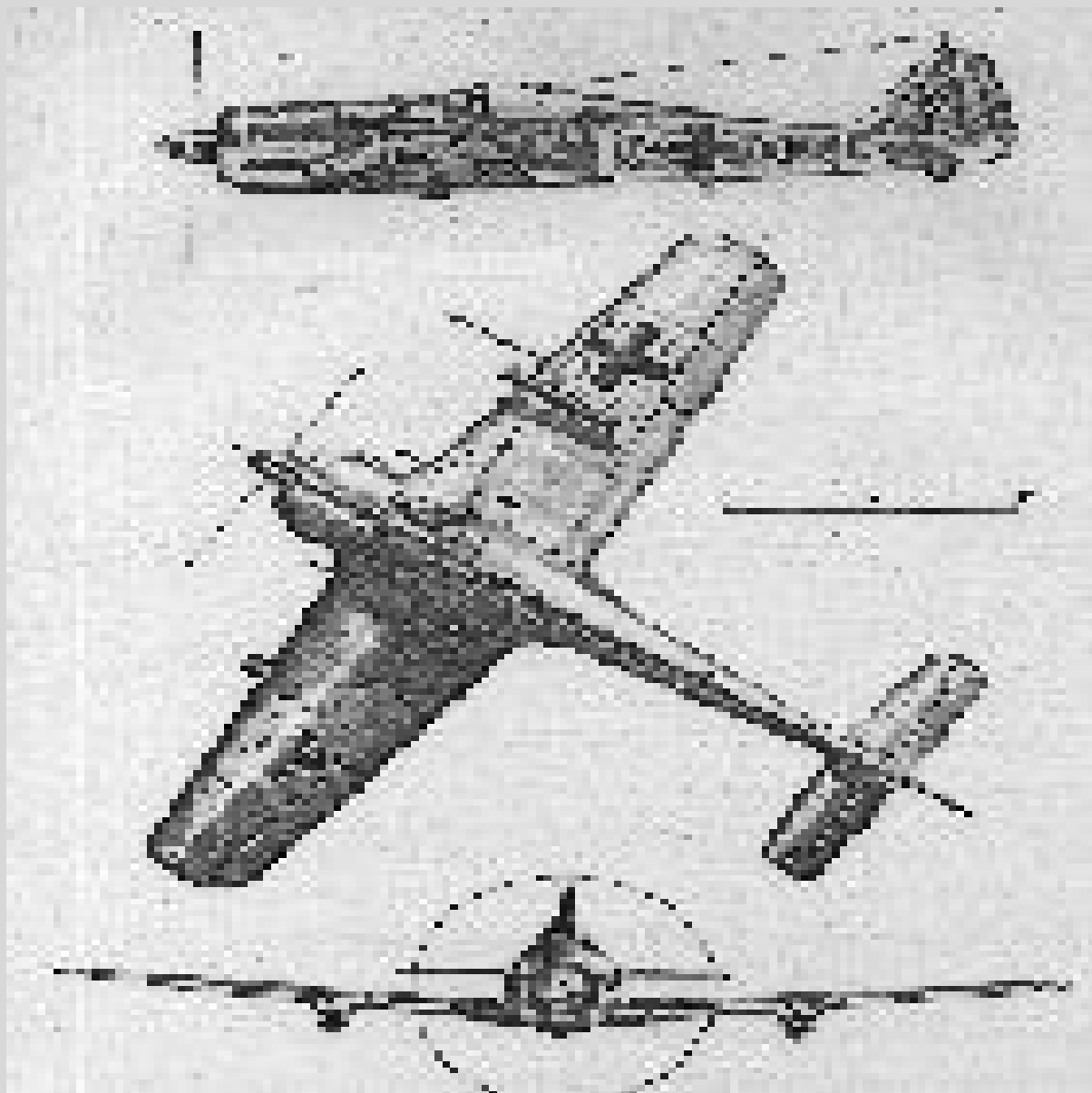
Type d'avion : Chasseur-bombardier monomoteur monoplace

MOTORISATION

BMW 801D



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 canons de 20 mm
2 mitrailleuses de 7,9 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 605 km/h

Vitesse ascension= 863 m/mn

Plafond pratique= 10600 m

Rayon action= 800 km - maxi : 1500 km

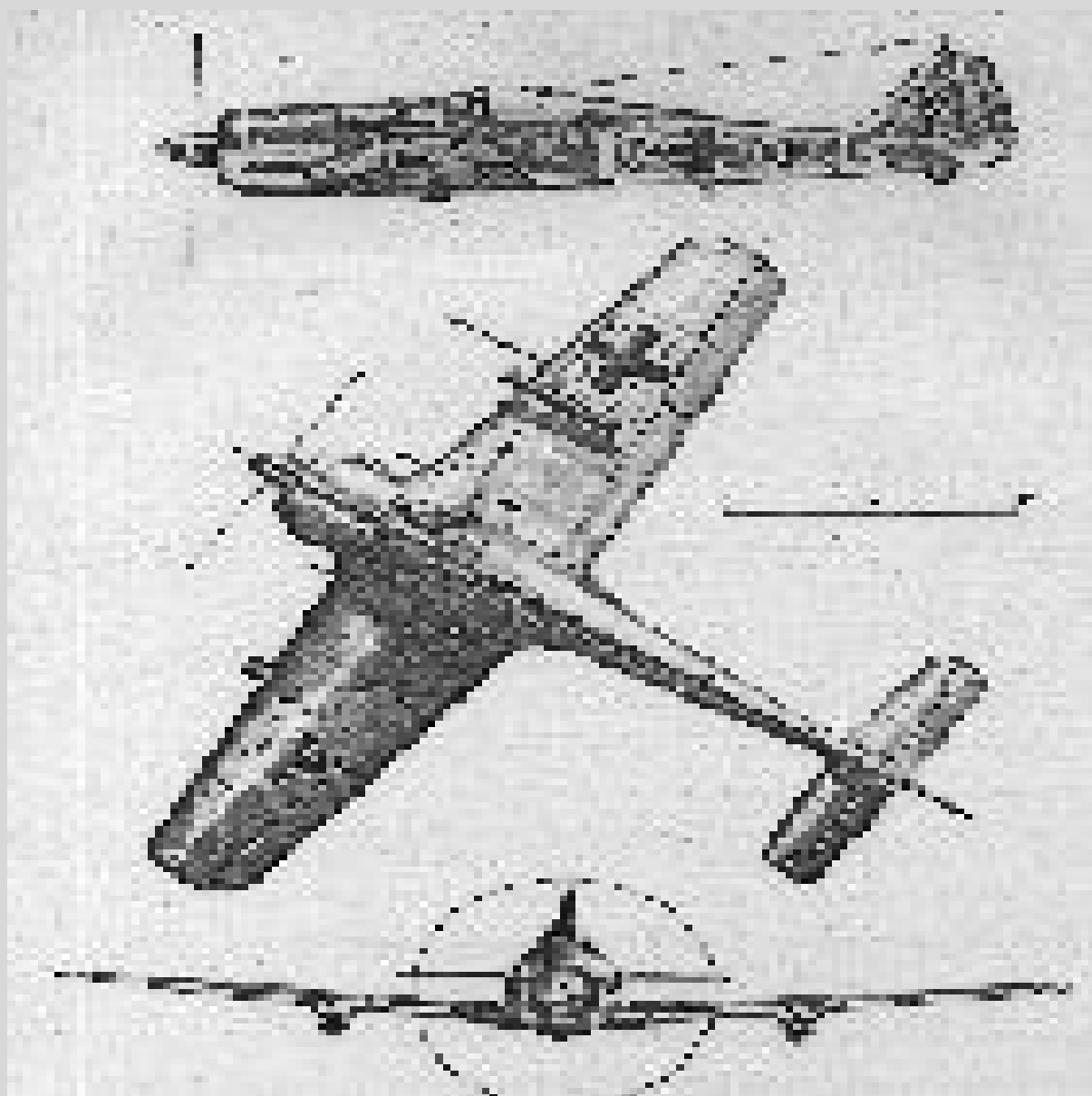


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,50 m	8,80 m	3,95 m	0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
2900 kg	0 kg	4400 kg



HISTOIRE

Considéré par de nombreux pilotes comme un appareil supérieur au Messerschmitt Me 109, l'autre cheville ouvrière de l'aviation de chasse allemande pendant la Seconde Guerre mondiale, le Focke-Wulf Fw 190 fut développé dans le cadre d'un contrat signé par la grande firme d'outre-Rhên avec le Reichsluftfahrtministerium au cours de l'automne de 1937. Kurt Tank répondit alors aux spécifications officielles en élaborant deux projets : le premier bâti autour du Daimler-Benz DB 601 refroidi par liquide, la second mettant en oeuvre le nouveau moteur BMW 139 en étoile à refroidissement par air. Les autorités se prononcèrent pour cette dernière formule, le bureau d'études de Focke-Wulf, placé sous la responsabilité de R. Blaser commençant la mise au point, à partir de l'été de 1938, d'un monoplan à aile basse cantilever et à revêtement travaillant, auquel il fut attribué la dénomination de Focke-Wulf Fw 190 V-1. Quittant les chaînes d'assemblage en mai 1939, cet avion effectue son vol initial le 1er juin 1939, à Brême, entre les mains du Flugkapitän Hans Sander. Dotée de deux MG 131 de 13 mm et de deux MG 17 de 7,92 mm, une deuxième machine, désignée Focke-Wulf Fw 190 V-2, quitta le sol à son tour en octobre 1939. Les deux prototypes étaient équipés d'une imposante casserole d'hélice destinée à réduire la traînée qui, au bout du compte, fut à l'origine de tels problèmes de surchauffe que les techniciens durent adopter un capot moteur NACA. Mais, avant même le premier vol du Focke-Wulf Fw 190 V-1, le HLM avait pris la décision de remplacer le BMW 139 par le DB 801, plus long et plus lourd, obligeant le bureau d'études de Focke-Wulf à procéder à certaines modifications de la cellule. C'est ainsi que le fuselage dut être renforcé, tandis que le poste de pilotage était déplacé vers l'arrière, une disposition qui résolvait les problèmes de centrage auxquels les ingénieurs avaient du faire face auparavant. Ainsi, éloigné du moteur, le pilote bénéficiait d'un plus grand confort et n'était plus soumis aux effets néfastes de surchauffe ni n'était gêné par la fumée qui, sur les premiers appareils, envahissait son habitacle. Les troisième et quatrième prototypes étant abandonnés, le cinquième fut achevé au début de l'année 1940 avec le propulseur prévu. Equipé, quelques mois plus tard, d'une voilure à l'envergure supérieure d'environ 1 m par rapport à celle des deux premiers avions expérimentaux, l'appareil reçut la désignation de Focke-Wulf Fw 190 V-5g et se révéla beaucoup plus manœuvrable que la version aux ailes moins longues à laquelle avait été attribuée la dénomination de Focke-wulf Fw 190 V-5k. Bien que les sept premiers exemplaires du lot de présérie Focke-Wulf Fw 190 A-0 fussent dotés de la voilure courte, tous les autres bénéficièrent de celle du Focke-Wulf Fw 190 V-5g, des machines étant livrées à l'Erprobungskommando de Rechlin dès le mois de février 1941, en vue d'y subir diverses évaluations. En mars, le Jagdgeschwader 26 prenait en compte le nouveau Chasseur, la première unité opérationnelle sur Focke-Wulf Fw 190 étant le 6./JG 26, basé au Bourget, en août 1941. Dès le début, l'avion allemand se révéla supérieur au Supermarine Spitfire, 20 000 exemplaires du Focke-Wulf Fw 190 étant réalisés. Une soixantaine de Focke-Wulf Fw 190 A-8 furent également construits sous la dénomination de NC.900, par la SNCAC en 1945. Entrée en service au cours de l'été de 1942, cette version, qui mettait en oeuvre une radio FuG 16Z, était propulsée par le moteur BMW 801D-2, lequel pouvait être doté d'un système d'injection d'eau et de méthanol MW-50 offrant au pilote la possibilité d'obtenir une puissance de 2100 ch (1 566 kW) ; quant au Focke-Wulf Fw 190 A-4/Trop, il s'agissait d'une sous-version dotée de filtres à sable et à poussière qui fut engagée sur le théâtre méditerranéen avec un râtelier ventral capable de transporter une bombe de 250 kg; pourvu de 2 lance-grenades WGr . 21 de 210 mm, le Focke-Wulf Fw 190 A-4/R6 ne comportait pas de dispositif MW-50, le Focke-Wulf Fw 190 A-4/U8 mettant en oeuvre de son côté un armement fixe réduit à 2 MG 151,1 réservoir largable de 300 l sous chaque aile et 1 bombe de 500 kg sous le fuselage .

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/allelemn/allelemn.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allelemn/190a_4r6.htm

