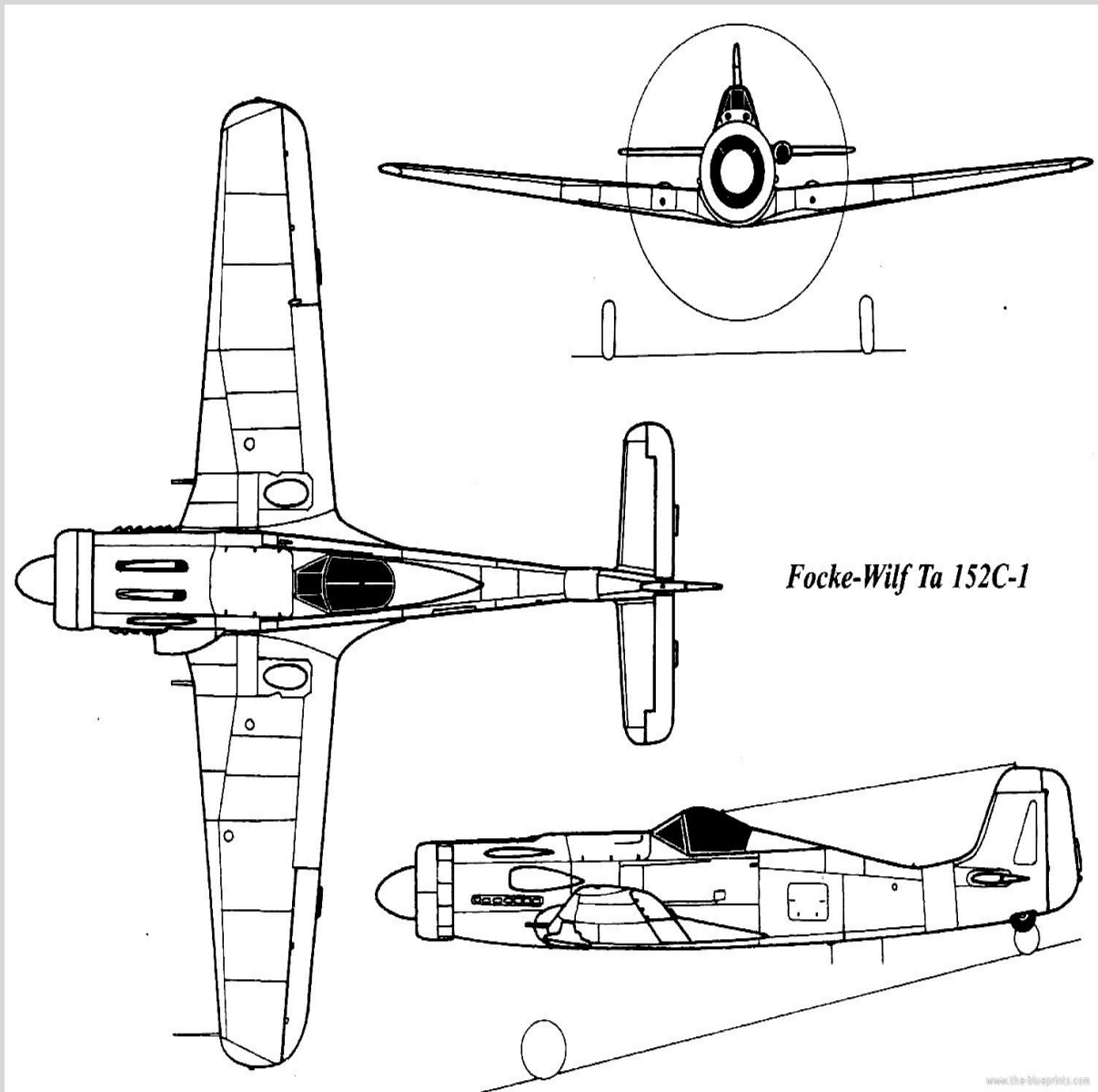


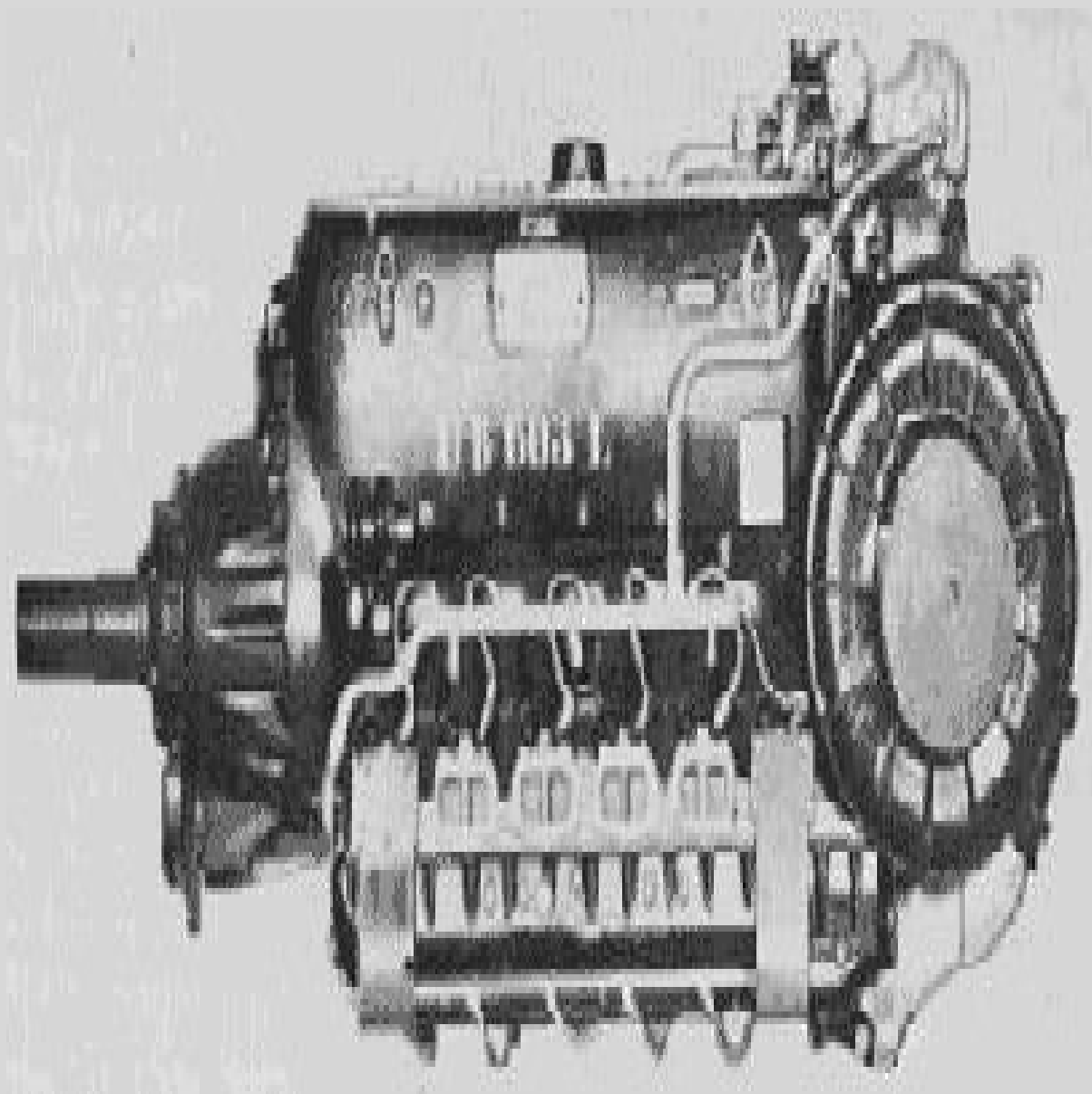
Nom de l'avion : Focke-Wulf Ta 152 C-1

Type d'avion : Chasseur-intercepteur monomoteur monoplace

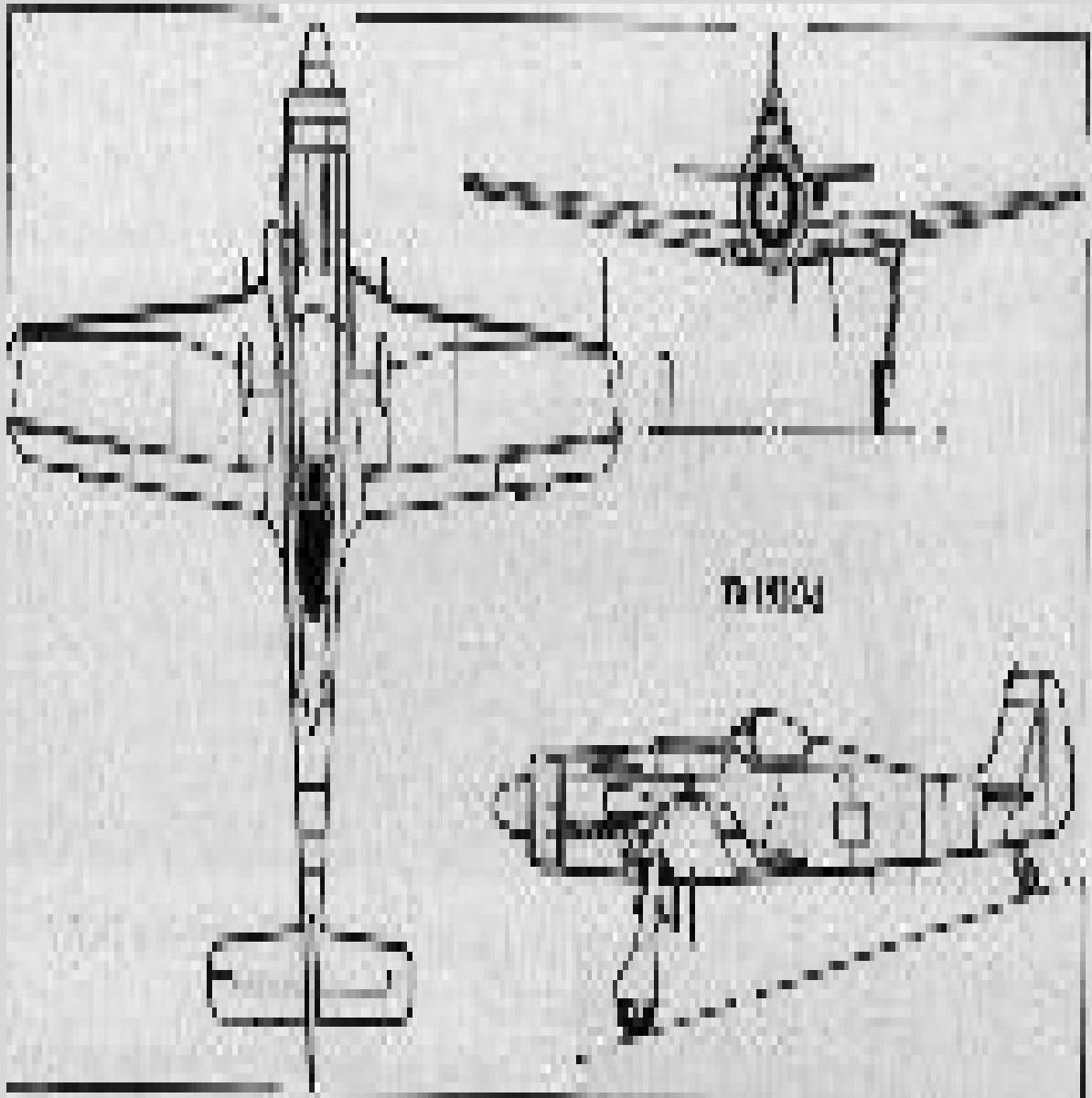


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 603L



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 canon MK108 de 30 mm](#)

[4 canons MG151 de 20 mm](#)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= MW50: 700 km/h

Plafond pratique= 10860 m

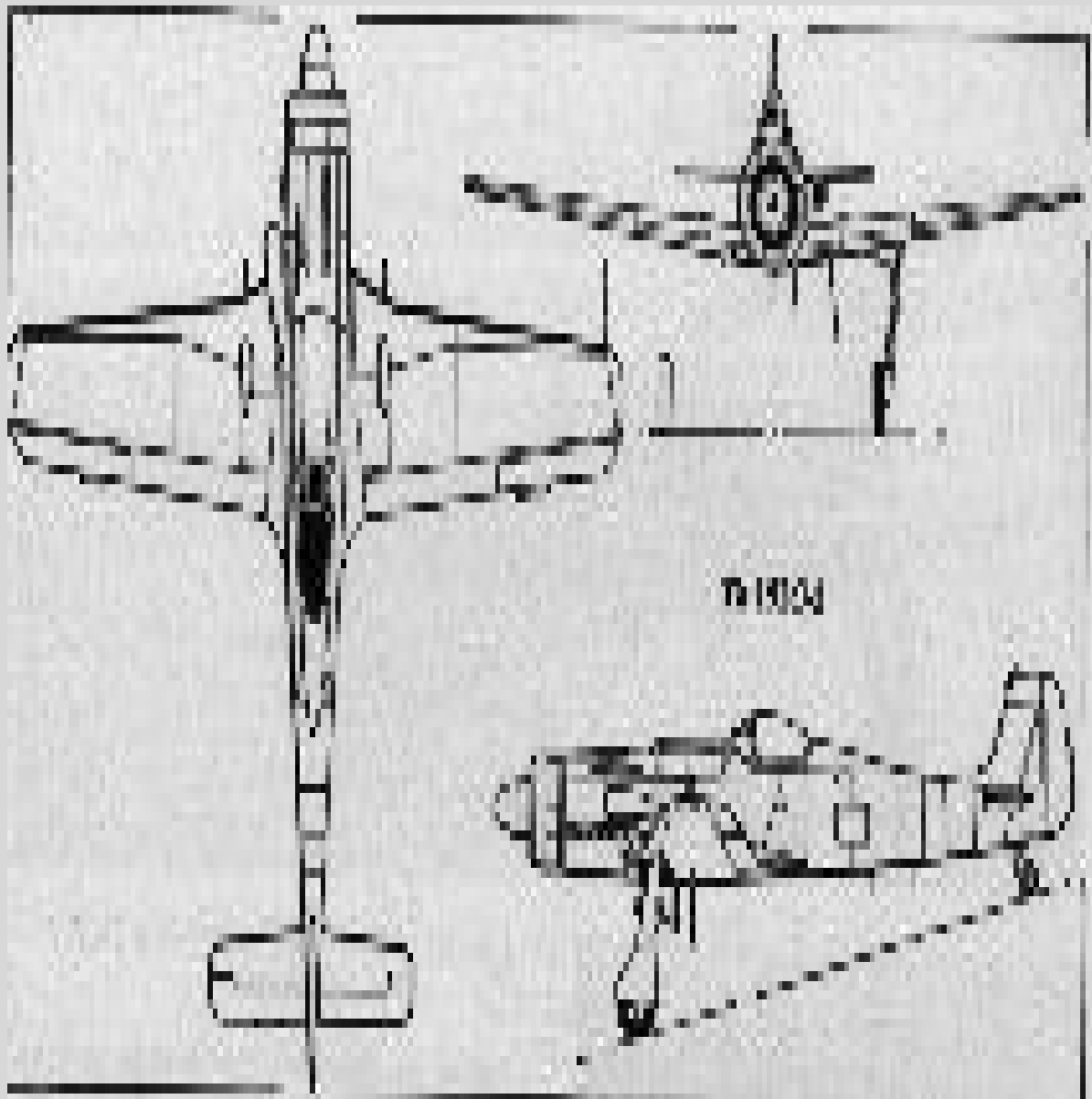
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,0 m	10,4 m	0 m	19,60 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	5220 kg



HISTOIRE

Le Ta rajouté au nom de Focke-wulf est la pour honorer le travail de Kurt Tank chez Focke wulf. De nombreux autres avions de la firme Fw ont aussi reçu ce nouveau préfixe. Le Focke-Wulf Ta 152 est le résultat d'un développement du 190 pour l'interception à haute altitude. Ce développement est dû aux bombardements américains par des Boeing B-17 Forteresse et autres bombardiers volant à haute altitude mais ce fut surtout la crainte des Boeing B-29 Superforteresse qui les poussèrent à entreprendre un tel projet. Ils travaillèrent sur deux projets tous basés sur le Focke-Wulf Fw 190. Le premier projet fut baptisé Focke-Wulf Fw 190 Ra-2 et le second Focke-Wulf Fw 190 Ra-3. Les deux avions étaient majoritairement identiques se différenciant seulement par leur envergure et leur armement le Ra-2 gardant les ailes du Focke-Wulf Fw 190 D-9 et le Ra-3 ayant naturellement des ailes plus longues et plus fines. Ils avaient prévu de les équiper de Junkers Jumo 213 E qui était supérieur au Junkers Jumo 213 A à haute altitude. Les deux avions étaient équipés d'une cabine pressurisée et de deux boosts pour basse et haute altitude le GM-1 et le MW50. Le Ra-2 reçut quatre canons de 20 mm (deux dans les ailes et deux dans le capot du moteur) ainsi que un canon de 30 mm tirant à travers le noyau de l'hélice ce qui lui donnait une impressionnante puissance de feu, quant au Ra-3 il reçut le même armement excepté les 2 canons du capot. Plus tard Kurt Tank proposa le Ra-4D qui devait être équipé du moteur Daimler-Benz DB603 et qui avait quelques améliorations aérodynamiques quant aux autres versions. Kurt a toujours plaidé pour l'utilisation du DB 603 car il pensait qu'il offrait de meilleurs résultats à haute altitude ce qui était juste mais le RLM était tout à fait contre l'utilisation de ce moteur pour des raisons politiques. C'est à cette époque que Tank devint légendaire grâce aux succès de ses avions et comme les avions (Ra-2 étaient suffisamment différents du Focke-Wulf 190D-9, Focke-Wulf décida de les renommer Focke-Wulf Ta 152 B pour le Ra-2 et Focke-Wulf Ta 152 H pour le Ra-3. Le B signifiait Begleitjäger ou chasseur d'escorte et H pour Höhenjäger ou chasseur à haute altitude, le Ra-4D fut désigné Focke-Wulf Ta153. L'aile que les ingénieurs comptaient utiliser pour le Ra-4D était légèrement plus grande que celle du 152, et avait des avantages aérodynamiques ainsi que de construction c'est pourquoi on les remplaça aux Focke-Wulf Ta 152 B et Focke-Wulf Ta 152 H mais légèrement plus grande pour le Focke-Wulf Ta 152 H. Kurt pria la Luftwaffe de pouvoir utiliser le Daimler-Benz DB603 mais elle refusait toujours. Ceci ne l'empêcha pas de dessiner un avion équipé de ce moteur sous la désignation Focke-Wulf Ta 152 C. Le prototype du Focke-Wulf Ta152H fut terminé pendant l'été 44. Le Focke-Wulf Ta 152 H-0 n'avait pas de réservoirs d'aileron, il en mis au Focke-Wulf Ta 152 H-1 et lui donna le boost MW50 pour la basse altitude et le GM-1 pour la haute altitude. 150 Focke-Wulf Ta 152 H-1 ont été construits jusqu'à la fin de la guerre. Le Focke-Wulf Ta 152 reçut des réservoirs d'aile qui augmentaient considérablement sa portée et la longueur d'utilisation de la surpuissance (+30mn pour les boost...). Avec ses ailes encore ralongées il perdait de nouveau du taux de roulis (excellent sur le Focke-Wulf Fw 190 A) mais tournait plus serré et possédait une vitesse nettement supérieure à toutes les altitudes. La seule escadrille (JG 301) qui reçut les Focke-Wulf Ta 152 dut voler sur Focke-Wulf Fw190 D-9 en même temps car il n'y avait pas assez de Focke-Wulf Ta 152 à leur disposition. Les Focke-Wulf Ta 152 furent donnés seulement aux meilleurs pilotes le seul ace est Joseph Keil .

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/ta152c_1.htm

