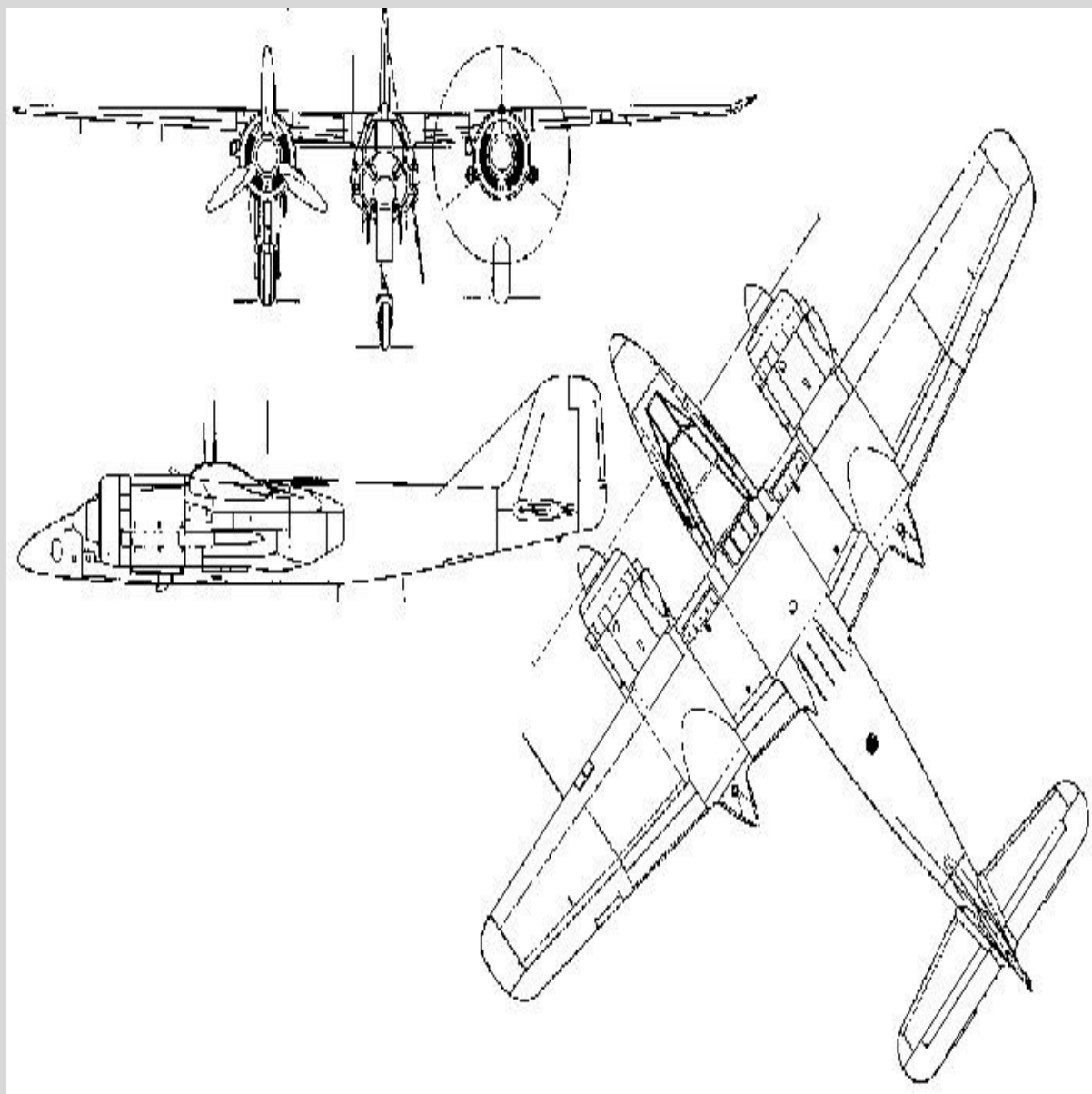


Nom de l'avion : Focke-Wulf Ta 154 A-1

Type d'avion : Chasseur nocturne bimoteur mono/biplace

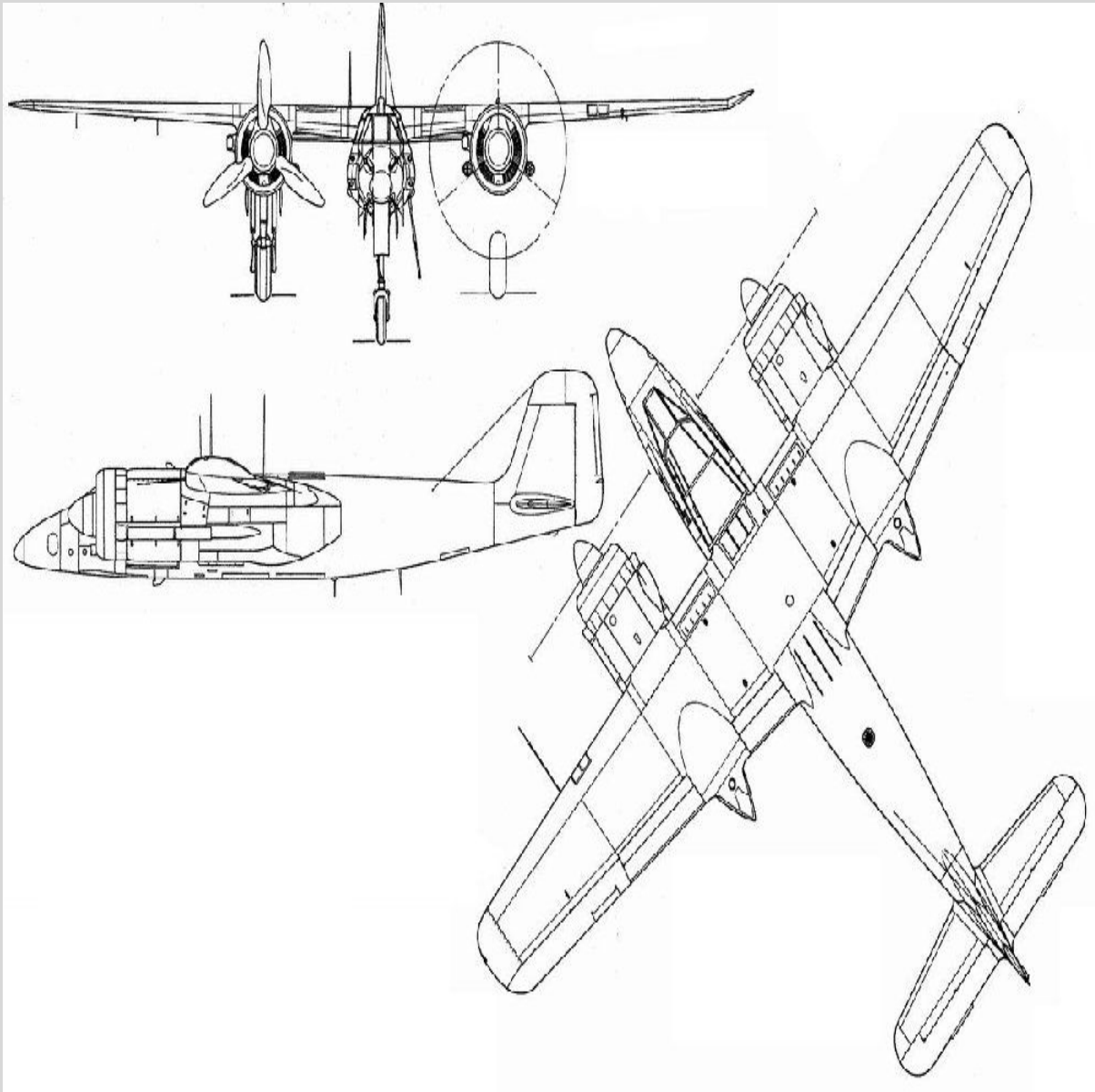


MOTORISATION

Junkers Jumo 211R

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 MG151 de 20 mm avec 200 coups nasaux](#)

[2 canons MK108 de 30 mm avec 110 coups](#)

1 canon MK108 de 30 mm arrière fuselage à 45°



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 650 km/h - 635 km/h à 6100 m - 540 km/h au niveau marin

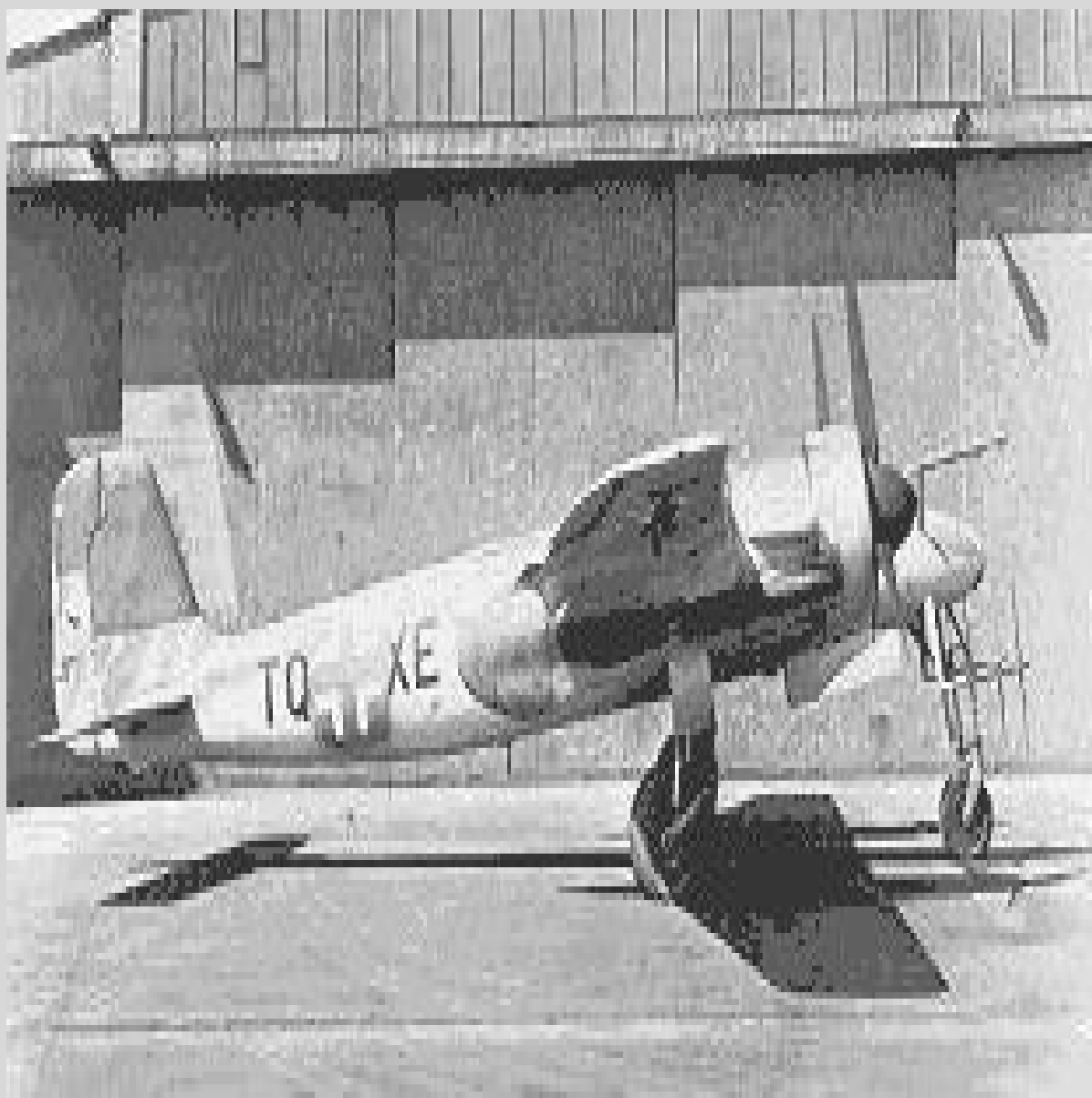
Vitesse croisière= atter: 165 km/h

Vitesse ascension= 9,2 m/s

Temps montée= 6000 m en 10' - 8000 m en 14' 30"

Plafond pratique= 10900 m

Rayon action= 1365 km - en à 510 km/h à 6000m : 2h 50'



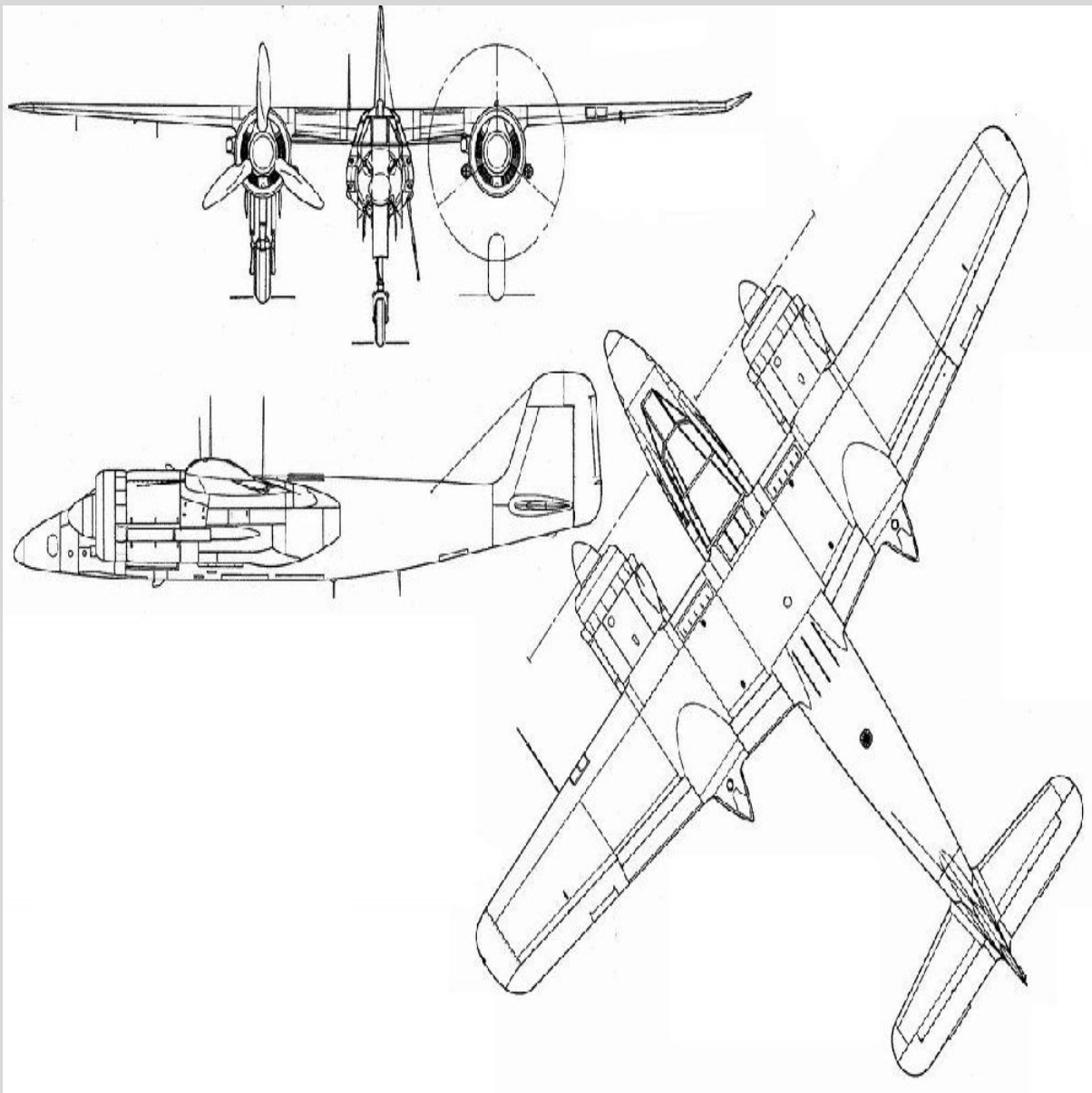
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,0 m	12,10 m	3,50 m	32,40 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
6405 kg	8250 kg	8930 kg



HISTOIRE

Soucieux de disposer d'un chasseur de nuit capable de s'opposer aux raids lancés par les bombardiers de la RAF contre les centres industriels du Reich, le Reichsluftfahrtministerium émit, en août 1942, une spécification concernant un appareil biplace spécialisé dans cette mission. Deux firmes répondirent aux demandes officielles, Heinkel avec son Heinkel He 219 Uhu et Focke-Wulf avec son Focke-Wulf Ta 154, une machine à aile haute entièrement réalisée en bois. Propulsé par deux Junkers Jumo 211N d'une puissance unitaire de 1500 Ch (1119 kW), le Focke-Wulf Ta 154 V-1 quitta le sol, entre les mains de Kurt Tank lui-même, le 1er juillet 1943, à Langenhagen. Ce premier prototype fut rejoint par le Focke-Wulf Ta 154 V-2 qui, doté des mêmes propulseurs que le V-1, devait être utilisé pour des tests de maniabilité et de performances. Quant au Focke-Wulf Ta 154 V-3, qui prit l'air le 25 novembre 1943, il était équipé de Junkers Jumo 211R et d'un radar FuG 202 Lichtenstein BC-1, le Focke-Wulf Ta 154 A-0 de présérie étant armé, de son côté, d'un canon MG 151/20 de 20 mm tirant vers l'avant plus deux canons MK 108 de 30 mm placés de chaque côté du fuselage sous l'habitacle du pilote. Quatre autres machines expérimentales volèrent à Langenhagen entre janvier et mars 1944, huit exemplaires étant assemblés dans l'usine d'Erfurt sous la dénomination de Focke-Wulf Ta 154 A-0. Doté de son armement et de son radar, le Focke-Wulf Ta 154 A affichait une vitesse maximale en palier de 645 km/h; pourtant, l'ensemble du programme fut annulé à la fin de l'année 1944 à la suite d'une défaillance structurale enregistrée sur les deux premiers avions de série les 28 et 30 juin précédents. En fait, ces défaillances résultaient sans aucun doute de la qualité de la colle utilisée dans la fabrication de la structure, l'entreprise de Wuppertal qui fabriquait la Tego-Film, employée sur les prototypes et les avions de présérie, ayant en effet été détruits par un bombardement allié. Dénomination attribuée à 10 appareils de série réalisés avant l'arrêt de la production ; quelques-uns de ces avions, équipés du radar FuG 218 Neptun, furent utilisés pendant une courte période par le 1.NJG 3, basé à Stade Distance décollage: 600 m Masse équipage: 200 kg Masse munitions: 320 kg Masse fuel: 1325 kg

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/allemand/allemand.htm



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

orange.fr/allemand/ta154a_1.htm

