

Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 190 A-1

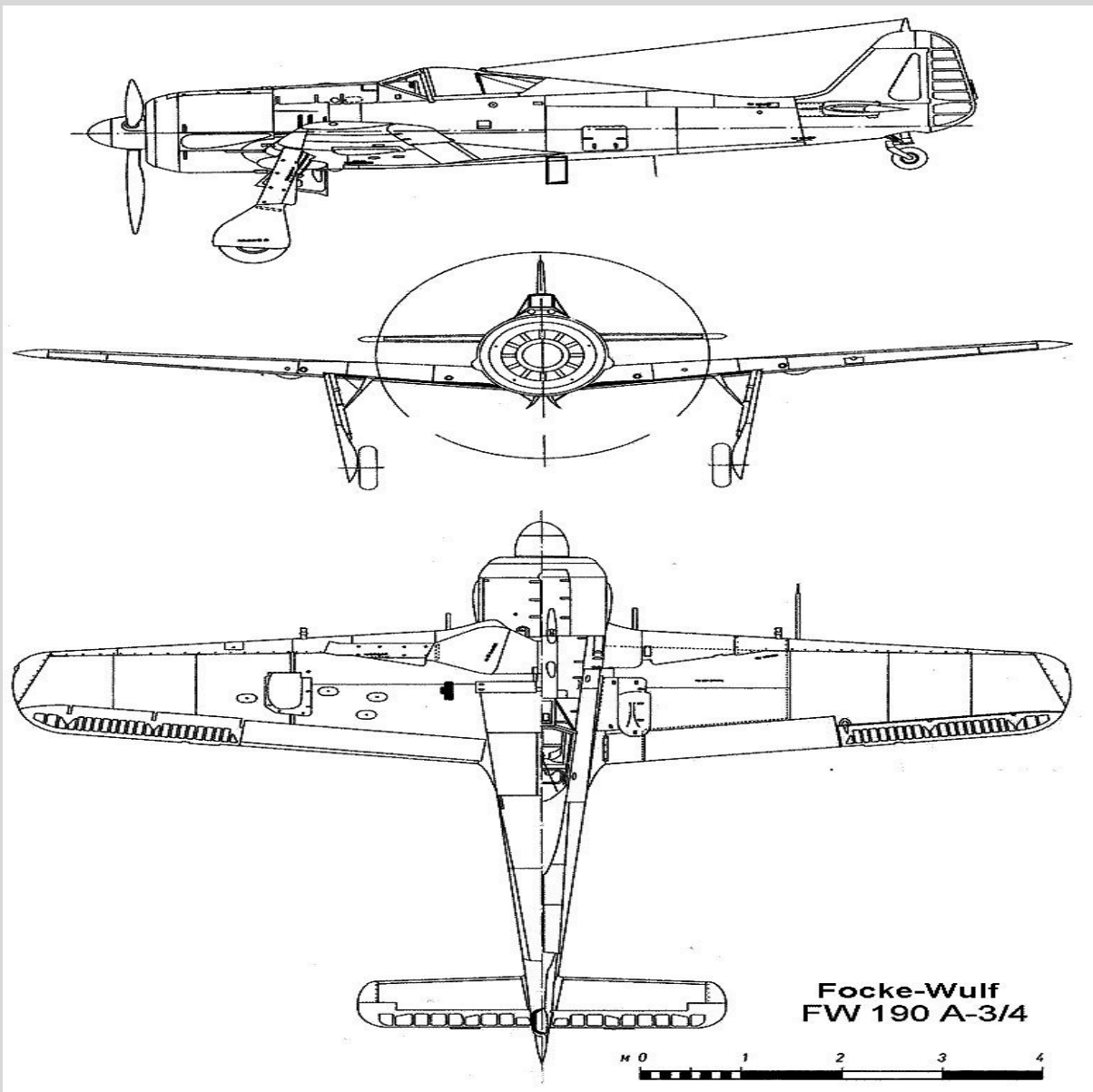
Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

## MOTORISATION

**BMW 801**



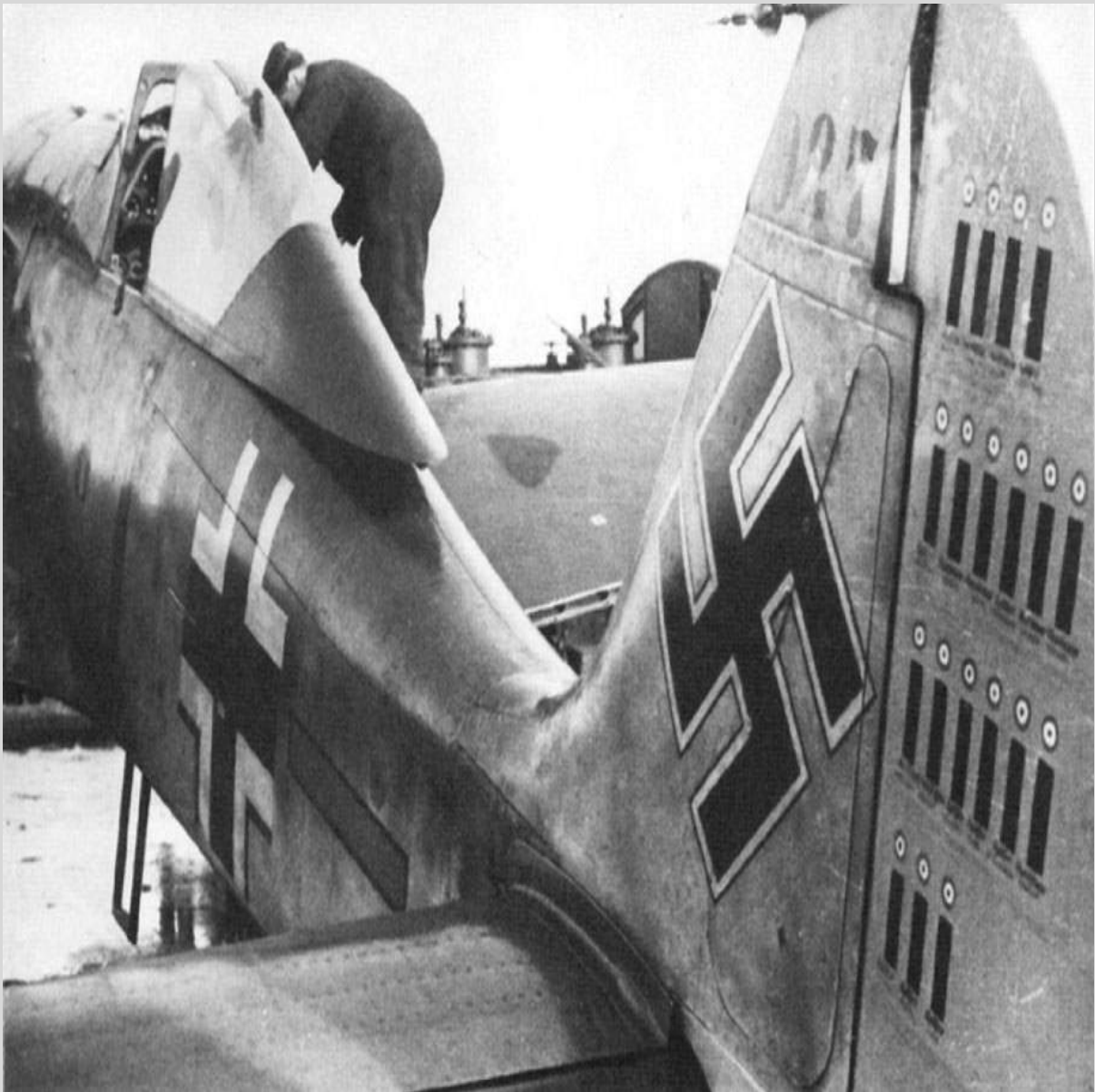
Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide  
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



## ARMEMENT

[2 canons MG151 de 20 mm](#)

[4 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm](#)

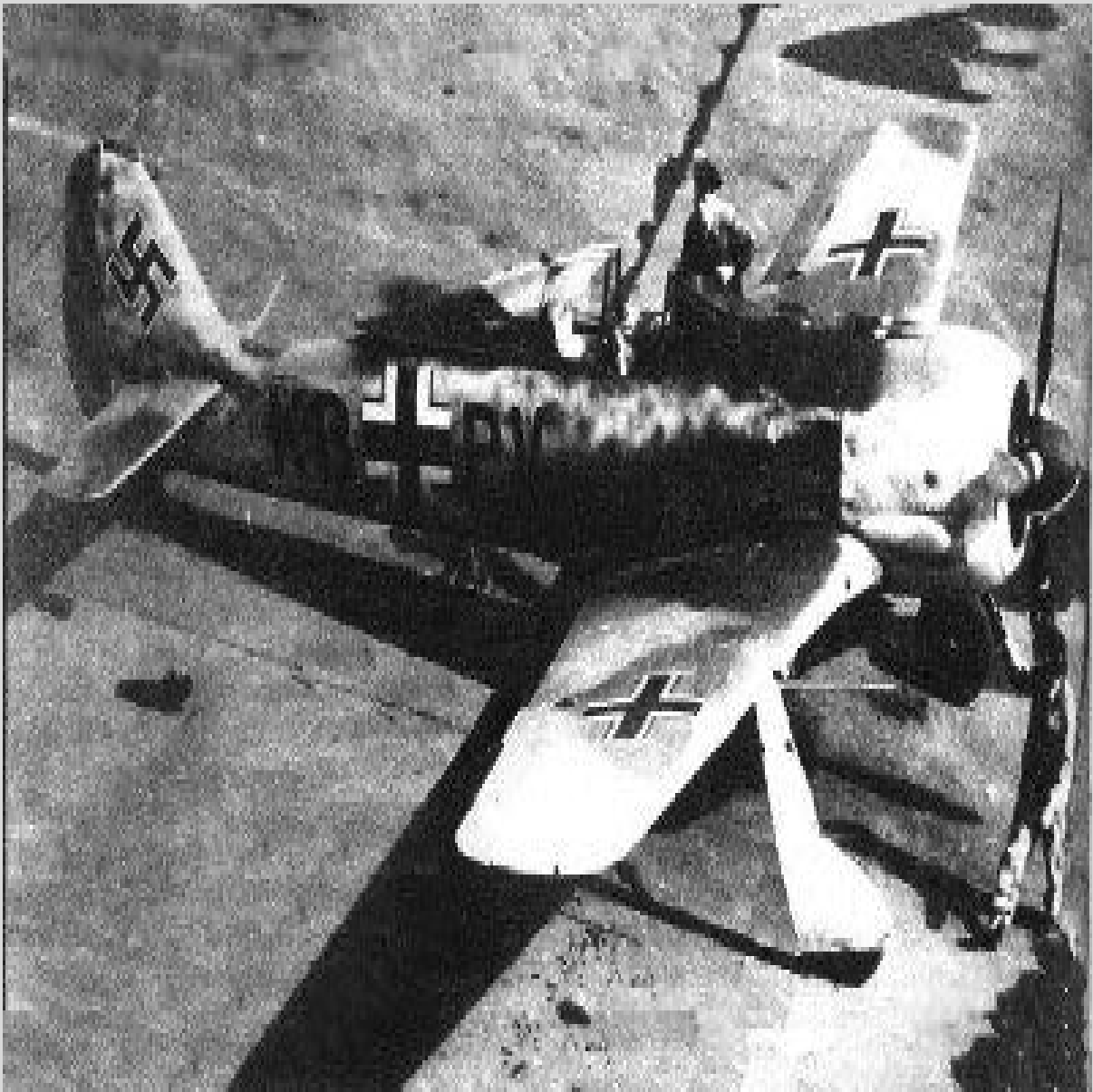


## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 625 km/h à 5500 m

Plafond pratique= maxi: 10600 m

Rayon action= 800 km



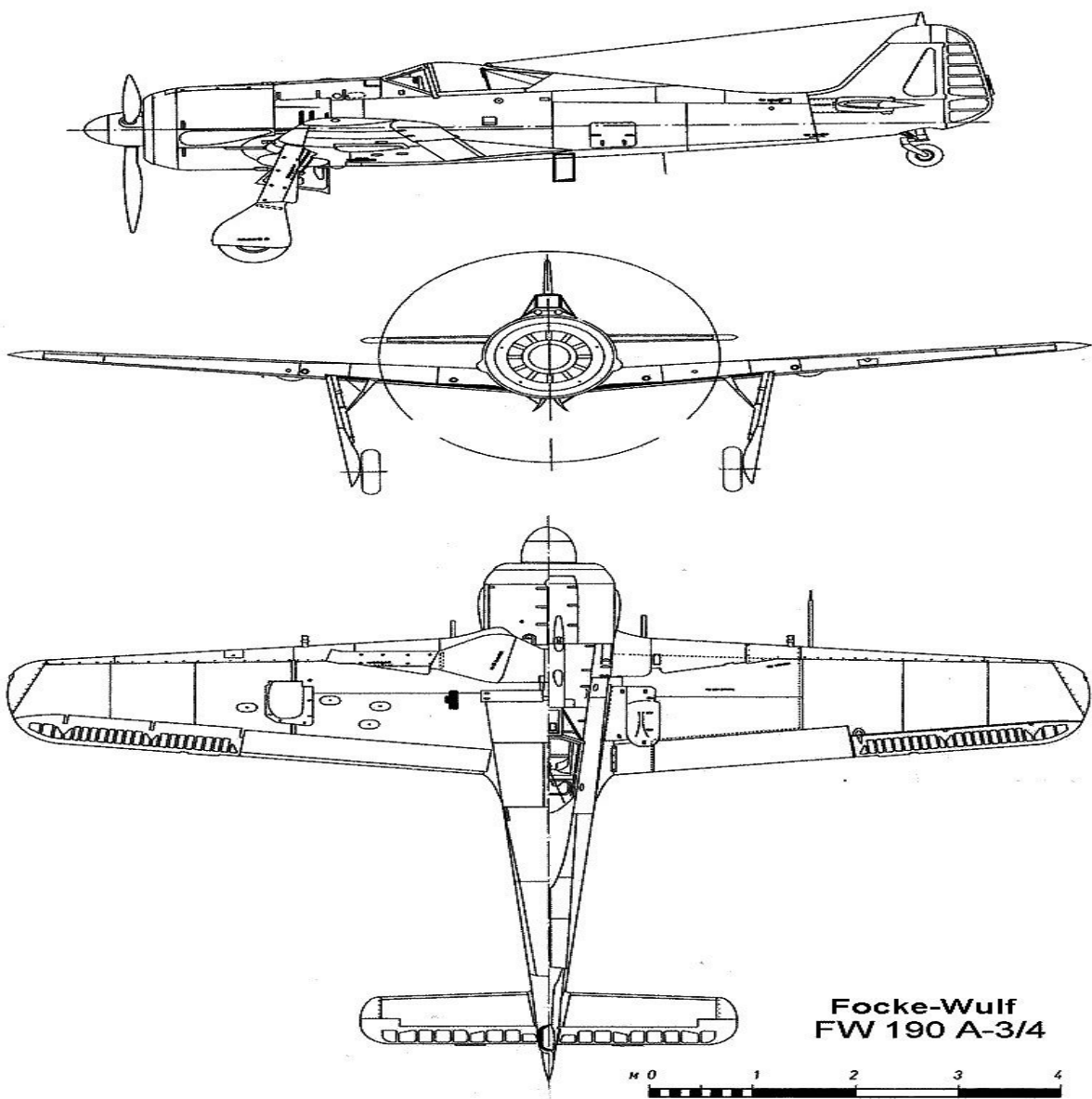
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,50 m	8,85 m	3,95 m	18,30 m <sup>2</sup>

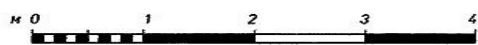


## MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	3975 kg	0 kg



Focke-Wulf  
FW 190 A-3/4





## HISTOIRE

Les choses devinrent plus difficile quand, en février 1941, un détachement de pilote du 6/JG26 (Jagdgeschwader 26) arriva à Rechlin pour les essais opérationnels des 6 premiers appareils livrés, les N° 0013, 0014, 0018,0019, 0022 et 0027. Ce détachement devait rédiger rapidement un rapport concernant le nouveau chasseur, mais les difficultés s'accumulaient. Lors de la première semaine d'essais, il n'y eu aucun vol qui n'ai pas été interrompus à cause d'une surchauffe du moteur, quand celui-ci ne prenait pas feu ! D'autres pannes sont survenues en nombres, blocage du dispositif de changement de pas d'hélice, rupture de tuyauteries d'essence ou d'huile à cause des vibrations. Malgré les efforts de l'équipe de Focke-Wulf, le RLM envoya en juin une commission d'enquête qui envisagea d'abandonner le projet si les problèmes n'était pas résolu. Focke-Wulf et BMW se renvoyèrent mutuellement la responsabilité des problèmes de surchauffe mais durent se mettre rapidement au travail et effectuer des modifications en suivant les conseils de l'officier technique du JG26, Ernst Battmer. A la fin de l'été 1941, le groupe d'essai fit mouvement vers Le Bourget en France, officiellement parce que le terrain était "mieux adapté" aux essais, en réalité, je pense qu'il valait mieux éloigner les appareils car le spectacle des Focke-wulf Fw 190 rentrant très fréquemment avec une traînée de fumée devait impressionner les officiels du RLM nombreux à Rechlin. Peut après l'installation au Bourget, la commission d'enquête revint annoncer l'arrêt de projet étant donné les faibles améliorations constatées. Le projet dû en partie sa survie, ce jour là, à l'éloquence de 2 hommes; l'Oberleutnant Behrens qui commandait le détachement du JG26 et son second le Leutnant Borris, ils défendirent le Focke-wulf Fw 190 en affirmant que celui-ci était supérieur au Me109 sur tout les plans, mis à part la vitesse ascensionnelle, l'autre partie était la promesse de l'élimination des problèmes avant l'automne. Trois semaines et plus de 50 modifications plus tard la commission assistât à une série d'essais qu'elle jugeât satisfaisant et retournât en Allemagne. Mais la partie n'était encore gagnée, le mauvais refroidissement et la mauvaise lubrification des cylindres inférieurs de l'étoile arrière resterait un des points faibles des premiers Focke-wulf Fw 190 pendant la première année opérationnelle. La production de la série Focke-Wulf Fw 190 A-1, lancée bien avant la résolution de tous les problèmes de jeunesse, permit la livraison des premiers exemplaires opérationnels courant mai 1941 et les derniers des 102 appareils commandés furent livrés en octobre 1941. Le II/JG26 reçut les premiers exemplaires en juillet 1941 et fini sa conversion sur le type en septembre. Le baptême du feu eu lieu le 1er septembre 1941 au-dessus de Dunkerque contre un groupe de supermarine spitfire Mk V, la rencontre se termina à l'avantage des Focke-Wulf Fw 190, les premières pertes ne tardèrent pas non plus puisque le premier Focke-Wulf Fw 190 à être abattu en combat aérien fut celui du Gruppen-kommandeur Walter Adolf, chef du II/JG26, il fut abattu par un supermarine Spitfire qui escortait une formation de Bristol Blenheim de la RAF à 30 Km au NW d'Ostende, le pilote y laissa la vie. L'étude et la conception du Focke-wulf Fw 190 a été menée de manière à réduire le temps et les coûts de fabrication conformément aux directives du RLM, de nombreux détails qui semblent inutilement compliqués, répondent en fait à des spécifications précises permettant de réduire les coûts, le temps de fabrication ou de faciliter la maintenance opérationnelle. La principale différence du type Focke-Wulf Fw 190 A-1 avec le type Focke-Wulf Fw 190 A-0 est le moteur, un BMW 801C-1. Equipé de 4 mitrailleuses MG17 synchronisées (2 dans le capot moteur et 2 dans les emplantures d'ailerons) et de 2 canons MG/FF de 20mm, le Focke-wulf Fw 190 A-1 était parmi les chasseurs les mieux armés du moment. Equipé d'un collimateur Revi C12a, la distance optimale de tir se situait entre 165 et 240 mètres. Cette version était en outre équipé de compteur SZKK4 et ZVK-FF qui permettait au pilote de savoir le nombre exact de coups restant pour chaque arme. Les commandes de tir et de sélection des armes sont électriques et

permettaient au pilote de sélectionner rapidement la combinaison choisie . La radio est du modèle FuG7, quelques exemplaires sont associés à un répondeur FuG25 permettant au contrôle au sol de différencier amis et ennemis sur les radars . Deux réservoirs situés sous le poste de pilotage contiennent respectivement 292 litres d'essence type B4 (87 d'octane) pour l'arrière et 232 litres pour le réservoir avant . Le montage d'un réservoir de 300 litres largable sous le fuselage n'a pu être envisagée en raison du retard de mise au point du support ETC501 . La version A1 n'en fut donc pas équipée . Date de mise en service: 1941

## 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://orange.fr/allemagn/allemagn.htm)



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

[orange.fr/allemagn/fw190a\\_1.htm](http://orange.fr/allemagn/fw190a_1.htm)

