

Nom de l'avion : Focke-Wulf Fw 190 B

Type d'avion : Intercepteur stratosphérique monomoteur monoplace

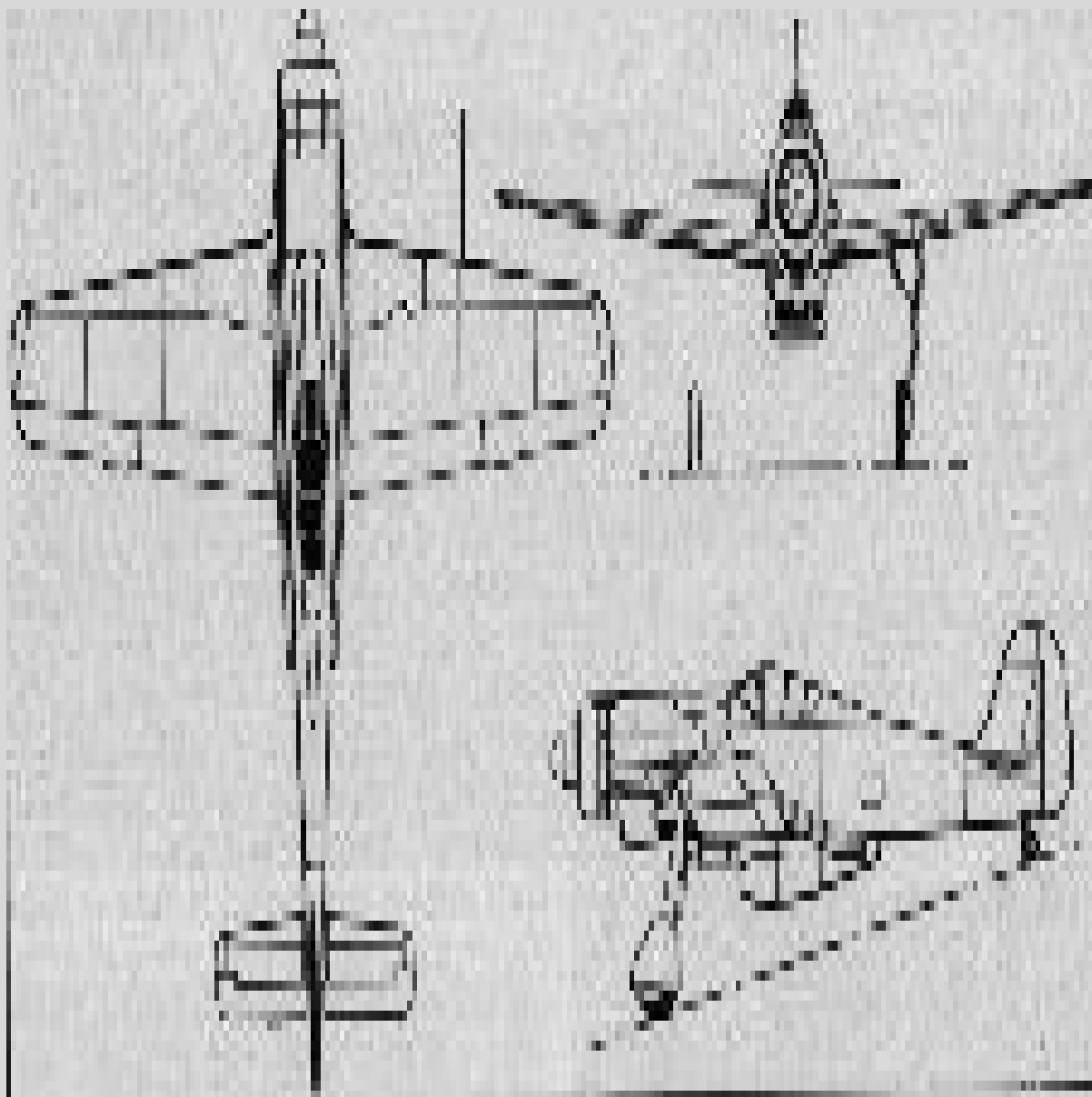
MOTORISATION

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

[1 canon MK108 de 30 mm à travers le moyeu](#)

[2 mitrailleuses MG131 de 13 mm](#)

2 canons MG151 de 20 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 565 km/h au niveau marin - 670 km/h à 10820 m

Plafond pratique= 12010 m

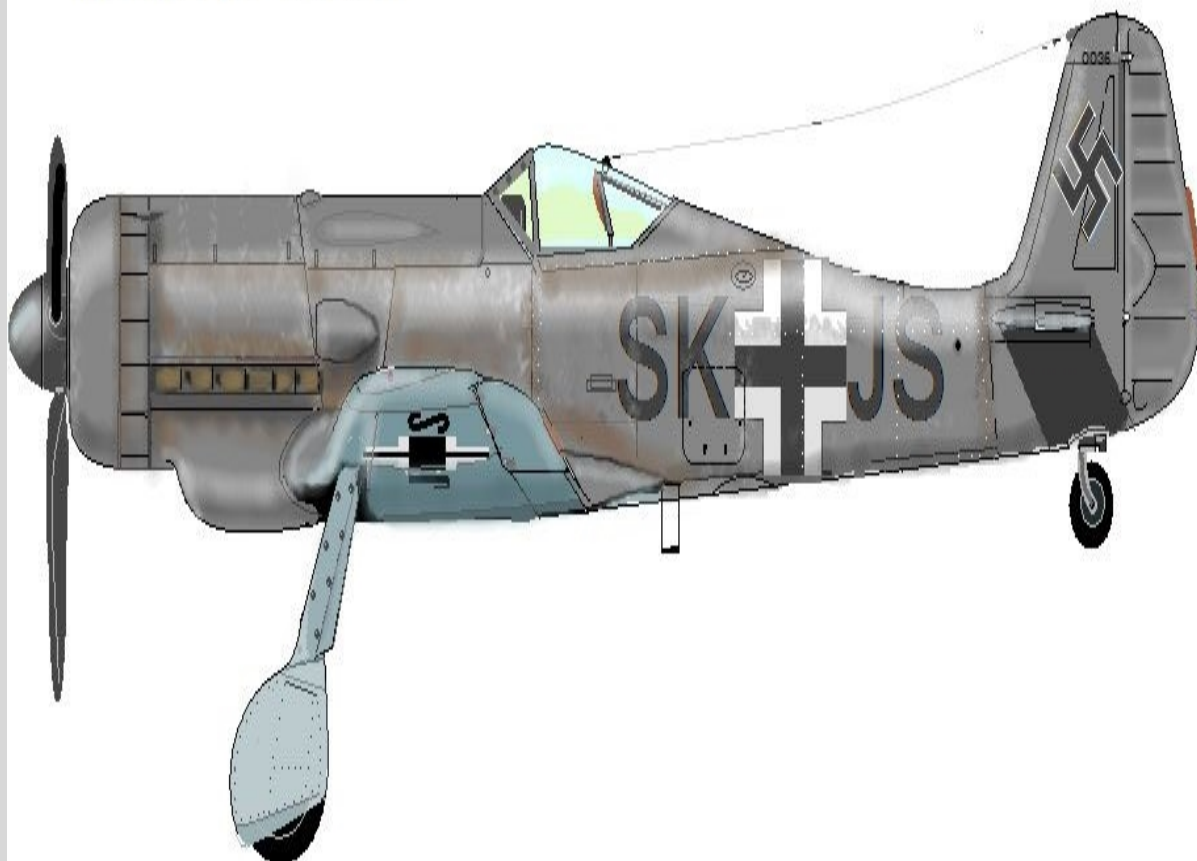


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,50 m	9,75 m	3,95 m	18,30 m2

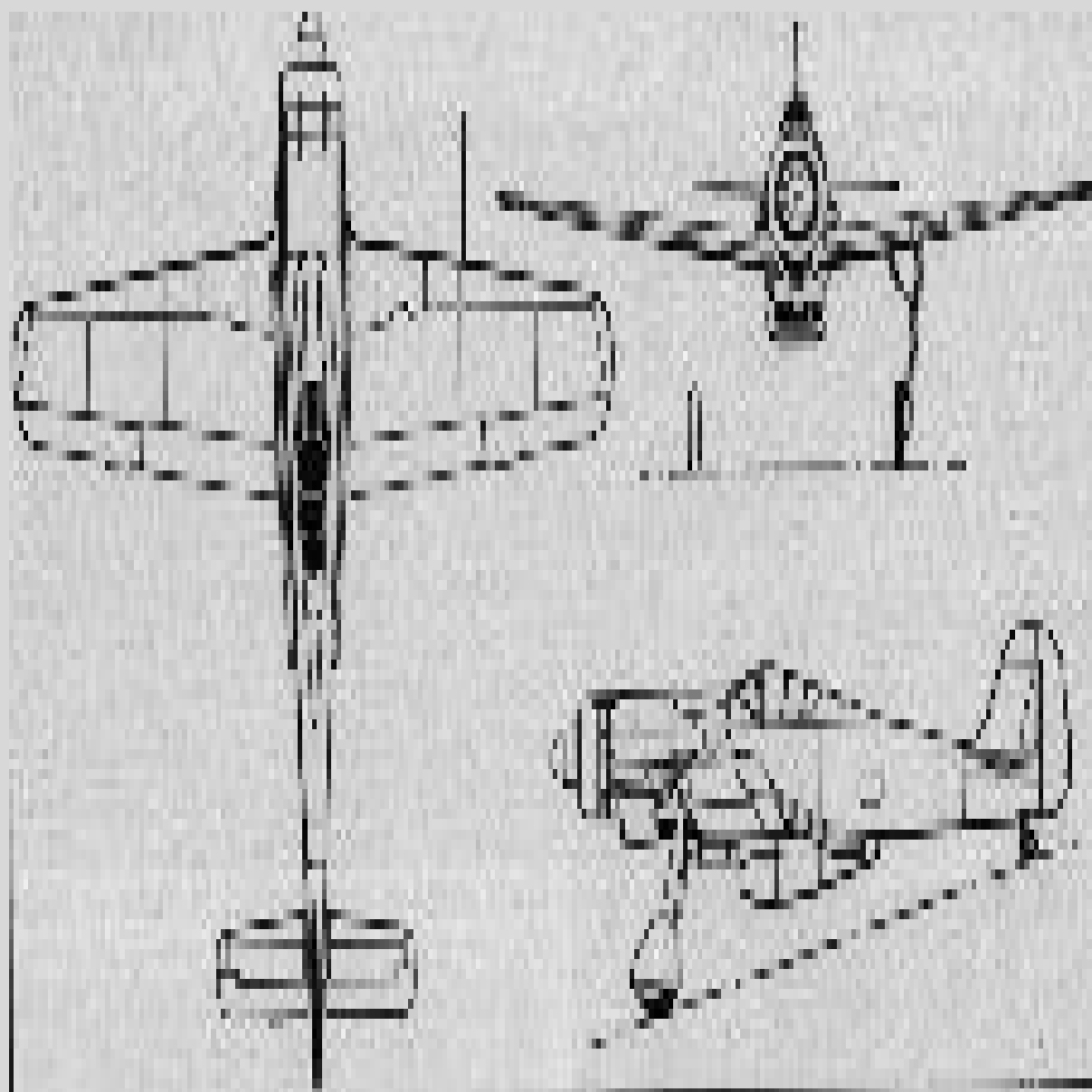
Focke-Wulf 190 B

Werk Nr. 0036



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	4535 kg	0 kg



HISTOIRE

Début 1941, les services de renseignements allemand avaient transmis au RLM des informations sur les projets et prototypes américains de bombardier (le Boeing B-17, Consolidated B-24 et le Boeing B-29) et leurs spécifications (Les USA n'étaient pas encore en guerre...), ces informations incitèrent le RLM à émettre de nouvelles spécifications pour un chasseur futur, soit : 650 Km/h au moins à 12000 mètres d'altitude minimum. Parallèlement, les rapports des unités, qui commençaient à être équipés de Focke-Wulf Fw 190 A-2, commençaient à être étudiés par les ingénieurs de Brême. Ces rapports signalaient une dégradation forte des performances du BMW 801C à partir de 4500 mètres, dégradation qui s'accroissait au-dessus de 7000 mètres. Ceci incita le bureau d'étude de Focke Wulf à Brême à étudier rapidement un chasseur performant à haute altitude (surtout que le premier programme de Focke-Wulf Fw 190 A-3/U7 en cours à cette époque se révélait infructueux). Trois programmes d'expérimentations furent lancés presque simultanément. Le Focke-Wulf Fw 190 B, à cabine pressurisée avec un BMW 801 à dispositif de surpuissance; le Focke-Wulf Fw 190 C, équipé d'un Daimler-Benz DB603A à refroidissement liquide; et un peu plus tard, le Focke-Wulf Fw 190 D équipé d'un Junkers Jumo 213A refroidi aussi par liquide. Pour ces 3 projets, K. Tank, obtint du RLM l'autorisation de prélever 18 appareils sortant des chaînes de fabrication pour modification au fur et à mesure de ses besoins en prototypes. La première cellule modifiée, le N°0035 fut rebaptisé V12, commença ses essais au printemps 1942. Premier prototype de la série B, il était équipé d'un BMW 801 D-2 sur lequel on avait installé le dispositif GM1 essayé sur le Focke-Wulf Fw 190 A-0/U12. Ce dispositif injectait directement dans les cylindres de l'oxyde nitrique sous forme liquide, l'oxygène ainsi apporté lors de la combustion augmentait notablement la puissance du BMW 801 et lui permettait d'être plus performant au-dessus de 7000 mètres. Le Focke-Wulf Fw 190 V-12 avait une cabine pressurisée, la verrière était constituée d'une double paroi entre lesquelles circulait un flux d'air chaud pour éviter le givrage et la buée. Je n'ai trouvé que peu d'informations concernant les essais qui ont été effectués, hormis l'étanchéité de la verrière qui n'a jamais été résolue, et, il semble que cette verrière ait explosé à plusieurs reprises lors d'essais (statique ou en vol, je ne sais pas), le prototype fut ferrailé en novembre 1942 pour une raison que j'ignore. De janvier à avril 1943, trois Focke-Wulf Fw 190 B-0 furent mis en service et servirent au début essentiellement à mettre au point le dispositif GM1 qui posait de gros problèmes aux techniciens de BMW. Un quatrième B-0 sortit de l'usine de Brême en juin 1943 avait une envergure augmentée qui portait sa surface alaire à 20,3 m². Cette voilure fut prévue pour être montée sur les Focke-Wulf Fw 190 B et Focke-Wulf Fw 190 C de série, mais un seul appareil en fut équipé, le N° 0049 qui devint plus tard le prototype du type Focke-Wulf Fw 190 D. Les Focke-Wulf Fw 190 B construits furent testés par les pilotes d'essais de Focke Wulf puis par des pilotes de la Luftwaffe, et se révélèrent décevants. Il n'y avait que peu d'amélioration par rapport au prototype et le poids du moteur plus celui du dispositif GM1 et son réservoir alourdissait l'avion à un tel point que les performances n'étaient qu'à peine meilleures que les Focke-Wulf Fw 190 A de série. Aucun turbocompresseur n'ayant été développé pour le BMW 801 à cette époque, K. Tank donna l'ordre d'arrêter ce programme. Les déboires de ce programme furent riches en enseignement et utiles à l'équipe d'ingénieurs et lors du développement du Focke-Wulf Ta 152. 4 à 6 appareils (selon les sources) furent construits.

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



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

orange.fr/allemagn/fw190b.htm

