



Toujours la suite des projets allemands par constructeur, cette fois si du côté de Bremen.

Sans doute le plus connu des projets allemands, le Ta183 dont la configuration sera reprise par nombre de chasseurs d'après-guerre.

Fruit des cogitations de l'ingénieur Hans Multhopp (qui travaillera entre autre pour Martin plus tard et sur la navette spatial) et non directement de celle de Kurt Tank, ce qui peut expliquer l'échec du futur Pulqui plus tard en argentine.

Le projet était relativement avancé et il est relativement admis que ce programme fut officiellement choisi comme chasseur standard de la Luftwaffe. Les premières productions étaient planifié pour octobre 1945 (on y croit)



Maquette Aerotech Marsh Model, une vrai roll pour moi qui recommandait les maquettes après des Matchbox, en injecté, résine, train en métal et photodécoupe, un vrai exercice de style pour tout tester!!!!

PM le fait aussi au 72 mais c'est po pareil. Il y a aussi une boîte Revell (peut être un reboitage).

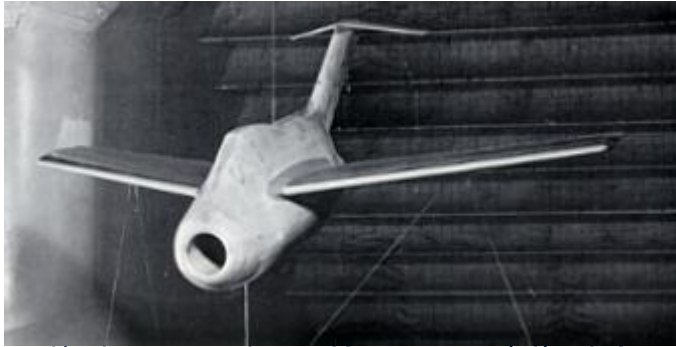
Camouflage fait en m'inspirant de celui des décalco Gekko pour le Ta183 au 1/48.

Un petit historique du sujet !!!

Début 1945 le Reichsluftfahrtministerium était averti des développements futurs à appareils à réaction alliés, et était en particulier préoccupé de devoir faire face au Gloster Meteor au-dessus du continent. Le Jägernotprogramm fut institué mettant fin à la production de la plupart des bombardiers et des avions multirôles pour donner la priorité aux chasseurs, en particulier à

réaction. Le développement des projets expérimentaux fut accéléré pour fournir une technologie supérieure à celle des conceptions alliées, et des projets pour remplacer les chasseurs à réaction allemand de première génération, Messerschmitt Me 262 et Heinkel He 162.

Le résultat fut une série de projets avancés, certains utilisant des ailes en flèche optimisée pour les performances transsonique, d'autres développant des projets taillés ou ailes volantes dans le même but de limiter la traînée. Les conceptions d'avions taillés posait de sérieux problèmes de stabilité dans le domaine transsonique, domaine qui ne sera étudié de manière approfondi que plus tard avec le Northrop X-4 Bantam. Le choix porta en 1945 sur le projet de chasseur connu sous le nom de « Hucklebein » (un corbeau de dessin animé), également désigné projet V (projet VI dans quelques références) ou design II chez Focke Wulf.



Le développement du Ta 183 a commencé dès 1942 comme projet VI, quand l'ingénieur Hans Multhopp a rassemblé une équipe pour concevoir un nouveau chasseur. Hans Multhopp comprit très vite que les précédents designs effectués par Focke-Wulf n'avaient aucune chance aérodynamiquement d'approcher la barrière sonique. Il était prévu pour le nouvel avion d'utiliser le turboréacteur HeS 011 de Heinkel, bien que les premiers prototypes aient dû être équipés du Junkers Jumo 004B. Les études incluaient également un moteur fusée de 1000 kg de poussée supplémentaire pour le décollage et le combat, l'essence nécessaire pour 200 secondes d'utilisation étant stockée dans des réservoirs largables sous voilure.

La voilure avait une flèche de 40 degrés et était montée à mi-fuselage. La voilure pouvait sembler être montée très loin en avant du fuselage par rapport à d'autre projet, le but étant de garder le centre de pression (CoP) de la voilure le plus près possible du milieu du fuselage. Le longeron principal se composait de deux montants en aluminium avec un revêtement en acier mince. La structure même, en forme de boîte, contenait six réservoirs de carburant, donnant à l'avion une contenance d'essence totale de 1.565 litres. Des nervures en bois étaient fixées à l'avant et à l'arrière des montants pour donner à la voilure sa forme générale, et étaient recouvertes avec du contre-plaqué.

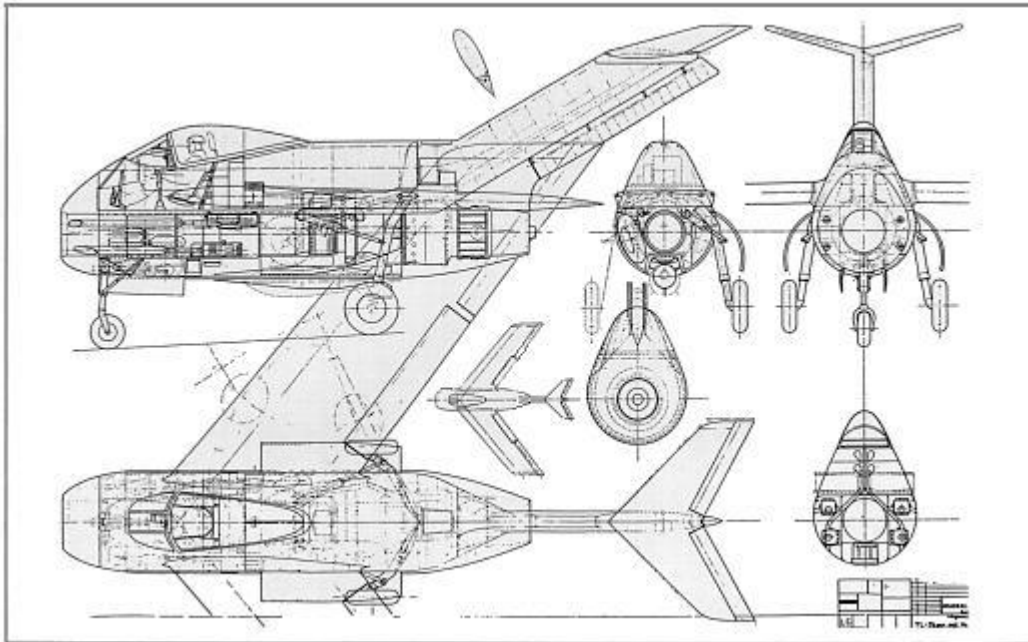
Le Ta 183 avait un fuselage court avec une entrée d'air passant sous le poste de pilotage et conduisant à l'arrière du fuselage où le réacteur était localisé. Le pilote s'asseyait dans un poste de pilotage pressurisé sous une verrière en forme de bulle fournissant une excellente visibilité. L'armement principal de l'avion se composait de quatre canons Mk 108 de 30 millimètres disposés autour de l'entrée d'air. Il était également possible d'emporter une charge de bombe de 500 kilogrammes, se composant d'une bombe de SD ou de DCM 500, d'une bombe de BT 200, de cinq bombes de SD ou de DCM ou d'une caméra de reconnaissance Rb 20/30.



Le projet original utilisait un empennage en T, avec un stabilisateur vertical relativement long et un

stabilisateur horizontal relativement petit. L'empennage vertical avait une flèche de 60 degrés, et l'empennage horizontal était en forme de V plié vers le haut.

Le 28 février 1945, le haut commandement de la Luftwaffe examina les diverses propositions du Jägerprogramm et sélectionna le Junkers EF-128 pour être développé et produit ; l'équipe de Focke-Wulf gagnant la seconde place. Cependant, lors des dernières semaines de la guerre, il fut décidé que le Huckerbein possédait effectivement la meilleure conception et, lors d'une réunion à Bad Eilsen, Kurt Tank fut prié de construire les maquettes d'aménagement et de prévoir la pleine production. L'avion aurait eu une vitesse prévue d'environ 1.000 kms/heure à 7.000 mètres et on l'a estimé que 300 avions par mois aurait pu être livrés lorsque la production aurait pris son rythme de croisière, chaque avion réclamant 2.500 heures-homme.



Seize prototypes devaient être construits. Les premiers avions (série expérimentale de test, le Ta 183 V1 à V3) devaient être équipés du turboréacteur Jumo 004B, en attendant la fourniture du turboréacteur S 011. Les Ta 183 V4 à V14 étaient la série de pré-production et les deux derniers exemplaires V15 et V16 étaient destinés aux tests statiques. Le premier vol de l'avion était prévu pour mai 1945 mais aucun exemplaire ne fut terminé avant le 8 avril 1945, date de la capture de l'usine et installations Focke-Wulf par les troupes britanniques.

Kurt Tank en exil en Argentine, a continué le projet du Ta 183, en donnant naissance au IAe Pulqui II. Cette version était modifiée pour les raisons peu claires, pour placer la voilure en position haute sur le fuselage. Cette configuration eue pour conséquence de profonds problèmes de décrochage aux angles d'attaque élevés. Ceci a semblé cependant solutionnable, et une nouvelle version rectifiant ces problèmes a été prévue. Cependant le crash financier de 1953 et la chute de Juan Peron ont mis temporairement fin au projet, puis définitivement en 1955. La disponibilité des surplus de F-86 Sabres bon marché suite à la guerre de Corée, rendit le développement d'une aéronautique locale trop onéreux.



Après la guerre, Hans Multhopp fut „invité“ aux Etats-Unis au cours de l'opération Paperclip, du fait de son travail sur la conception d'aile en flèche. Ces informations contribuèrent au développement du F-86 Sabre et des versions postérieures du F-84.

Un autre avion indirectement influencé par le Ta 183 fut le SAAB Tunnan. Les ingénieurs de SAAB avait reçu des études allemandes sur les ailes en flèche dans la période de l`immédiate après-guerre par l'intermédiaire de contacts en Suisse, et intégrés celles-ci dans la conception du Tunnan, encore sur les planches à dessin.