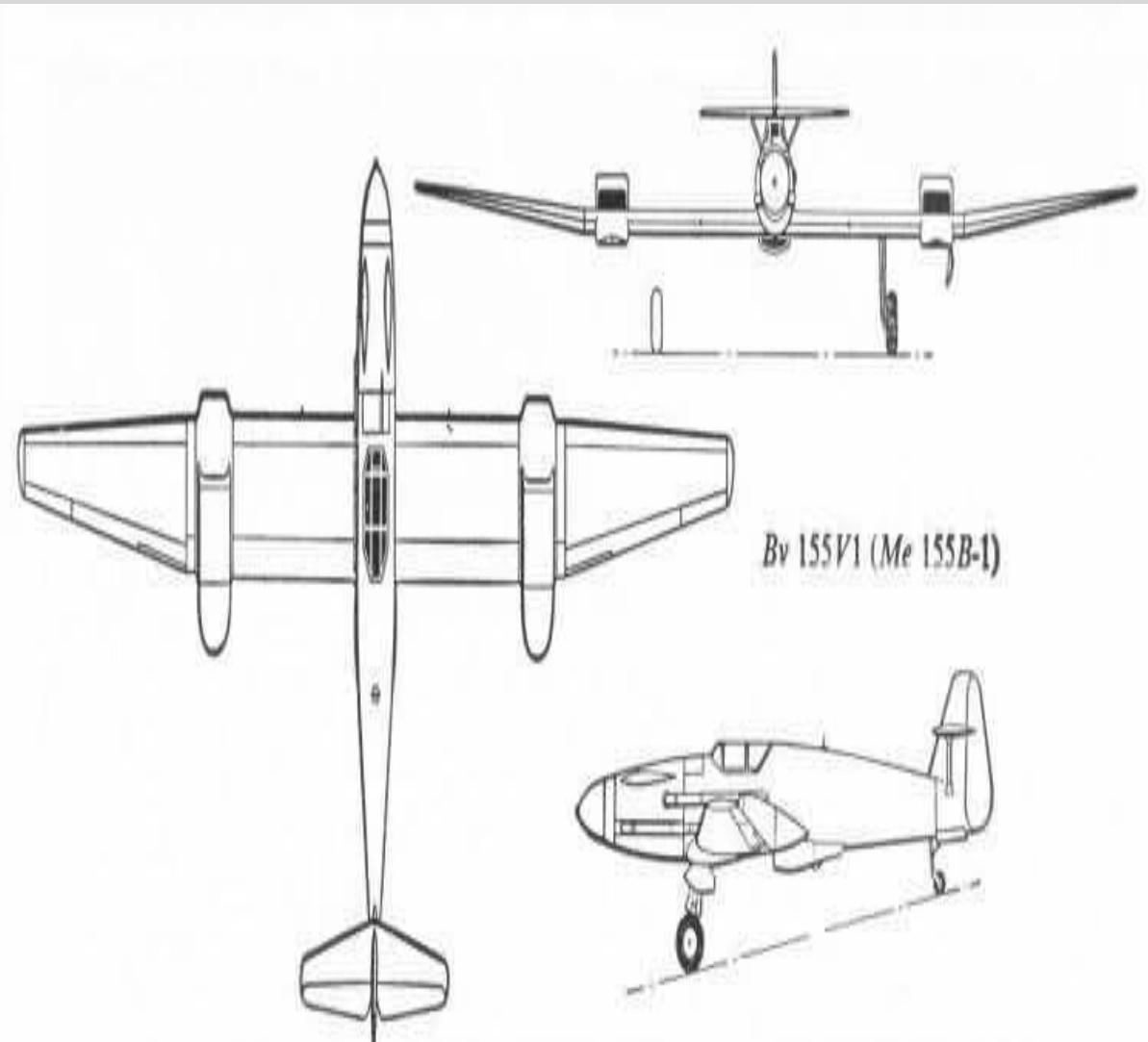


**Nom de l'avion : Blohm und Voss Bv 155 V-1**

Type d'avion : Intercepteur stratosphérique monomoteur monoplace



Johan Visschedijk Collection

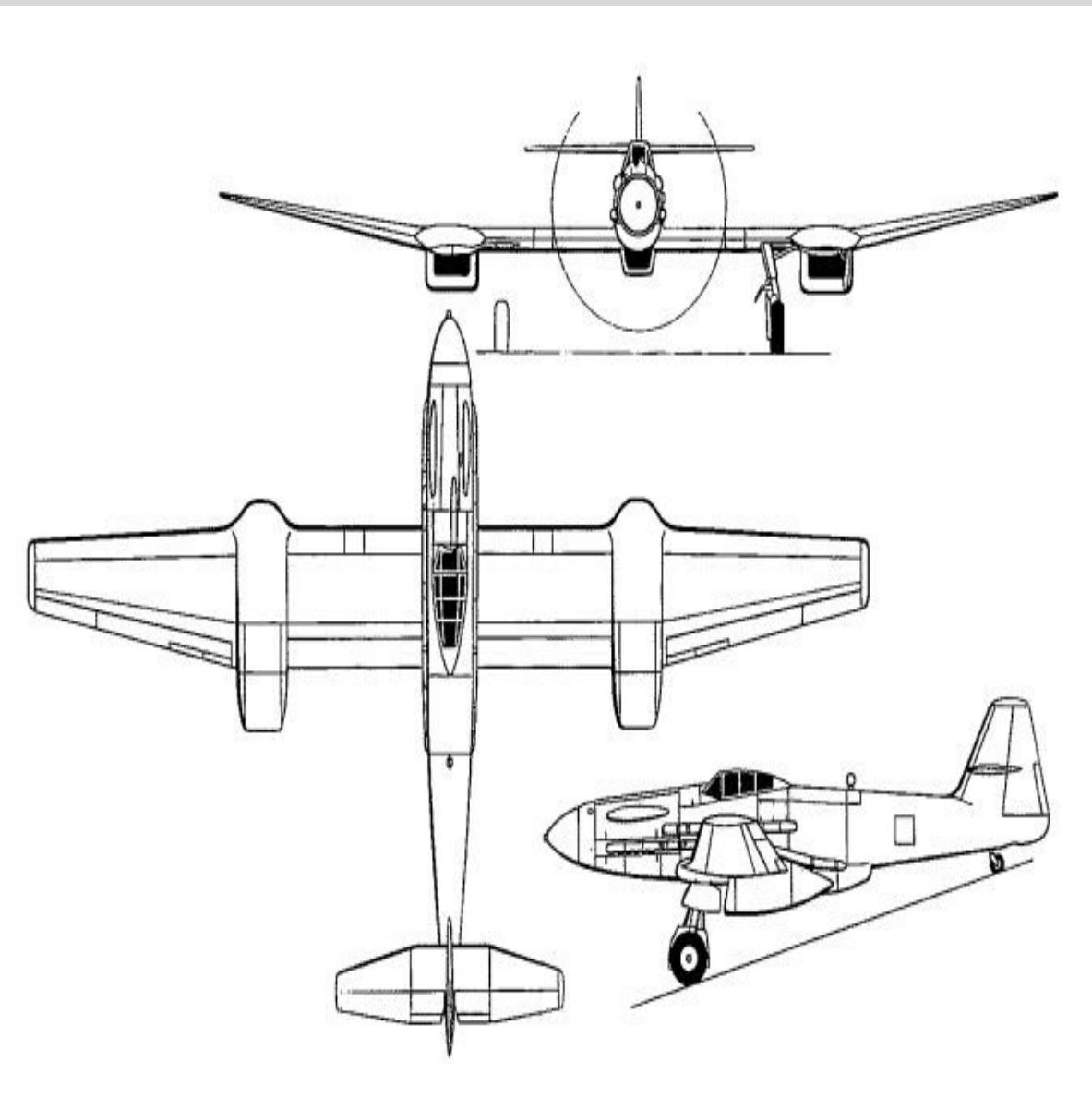
1000aircraftphotos.com

## MOTORISATION

Daimler-Benz DB 603A



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 MK103 de 30 mm ou 108 de 30 mm avec 60 coups et 2 canons MG151 avec 200 coups  
ou 3 canons MK103 ou MK108 de 30 mm avec 60 coups

## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 690 km/h à 16000 m

Plafond pratique= 17100 m

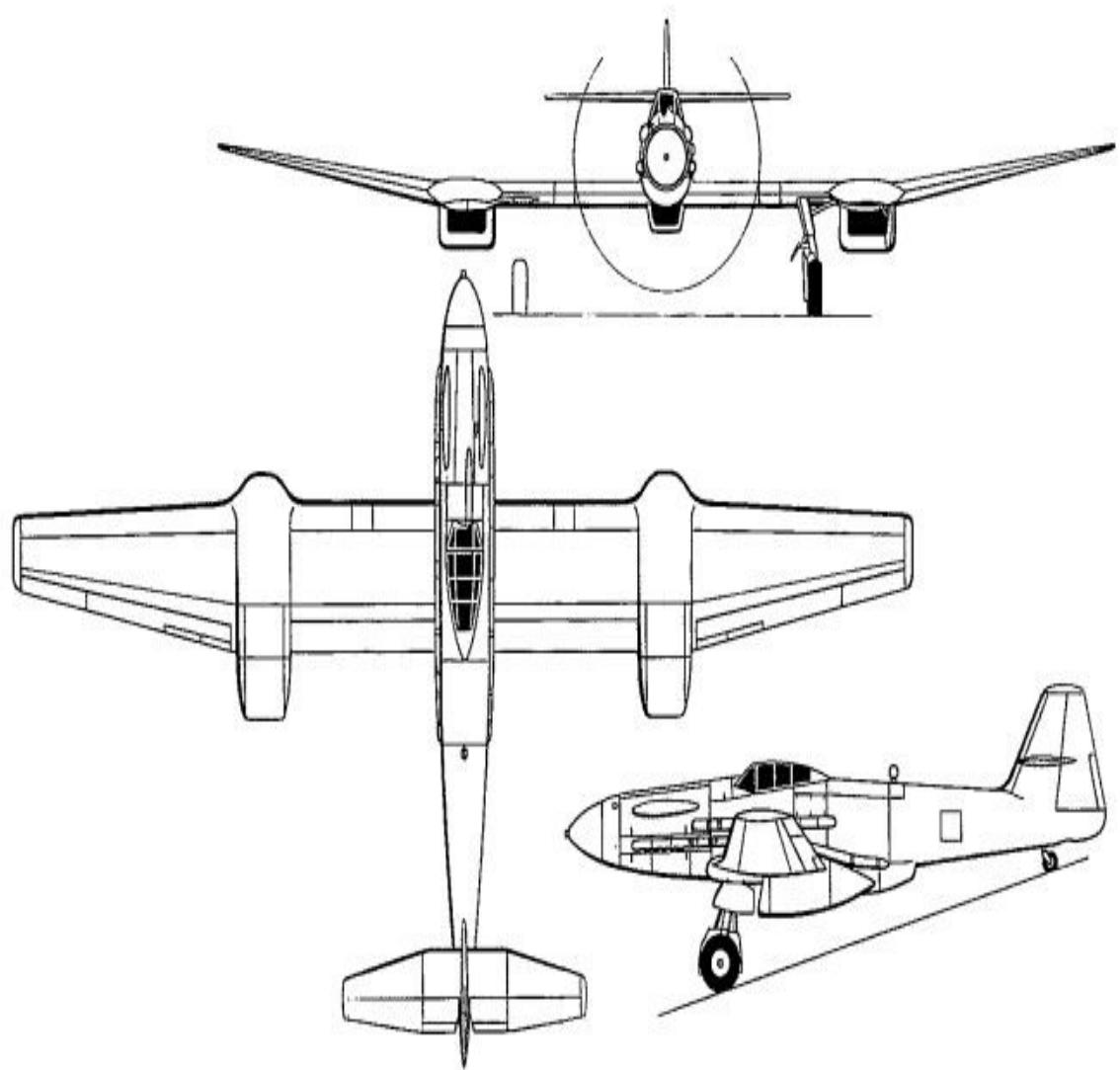


## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
20,50 m	12,0 m	2,85 m	35,65 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
4875 kg	5620 kg	6015 kg





## HISTOIRE

Le développement du chasseur de haute-altitude Blohm & Voss Bv 155 est symptomatique du paradoxe inhérent à l'industrie du IIIe Reich. Il est l'un des avions à moteurs à piston les plus techniquement avancés de la Seconde Guerre Mondiale mais est également représentatif de l'état de conflictualité permanent du schéma industriel nazi. Le Bv 155 constitue la réponse tardive du Reichsluftfahrtministerium (RLM) à la menace représentée par les B-29 Superfortress américains, dont l'existence parvient aux oreilles du renseignement allemand à la fin de l'année 1942. En effet, la découverte d'un appareil capable de mener des bombardements stratégiques à une altitude pratique de 10.000m (soit bien au-delà du plafond pratique de la plupart des intercepteurs allemands) déclenche une réelle psychose au sein de l'OKL (Oberstkommando der Luftwaffe, État-major de la Luftwaffe). En mai 1942, une réunion d'urgence est organisée afin de décider de la production d'un chasseur de très haute-altitude pouvant contrer les B-29 mais aussi mener des missions de reconnaissance en toute impunité. Plusieurs versions modifiées du Fw 190 sont proposées (dont celle qui deviendra le remarquable Ta 152H) ainsi que le Me 155B de Messerschmitt. Il s'agit d'un Bf 109ST (une version améliorée du 109T embarquée sur le Graf Zeppelin) spécialement modifié pour l'utilisation à haute-altitude et motorisé par un Daimler-Benz DB 628 avec un turbocompresseur DVL TK-11. Le Technische Amt du RLM impose au constructeur d'utiliser le prometteur mais non moins complexe DB 603U pour propulser l'appareil. Ainsi, Messerschmitt adapte le design du Me 155B et intègre pas moins de 8 radiateurs sous les ailes de l'avion dans le but de refroidir son moteur. Dans le but d'optimiser son développement, le design de l'appareil est transféré d'Augsbourg à Paris pour être placé entre les mains d'ingénieurs français. Cependant, ils mettent tellement peu d'œuvre à la tâche qui leur est confiée, que le projet de Me 155B finit par très vite piétiner. Finalement, à la mi-1943, le RLM décide de transférer à Blohm & Voss en association avec Messerschmitt, le soin du design du projet, ainsi que son entière réalisation. Rapidement la firme d'Hambourg critique le design du Me 155B et prend la décision unilatérale de le repenser intégralement, des ailes au moteur, en passant par ses radiateurs. Cette initiative la fait entrer immédiatement en conflit avec Messerschmitt ce qui a pour conséquence de ralentir toujours plus le développement de l'appareil dont le besoin se fait pourtant sentir (notamment après l'opération Gomorrhe menée par l'USAAC et la RAF sur Hambourg). Néanmoins, en septembre 1943, le RLM passe commande de 5 prototypes tandis que le conflit entre les deux industriels n'est toujours pas résolu. Une réunion de conciliation est même proposée pour régler définitivement le problème, mais Messerschmitt refuse d'y prendre part. Il faut attendre novembre 1943 pour que les premières avancées soient réalisées. B&V prend la décision de réduire à deux le nombre de radiateurs du moteur de l'appareil et de les monter sur les ailes plutôt qu'en dessous, comme prôné par Messerschmitt. En conséquence, la querelle entre les constructeurs finit par atteindre le stade des enfantillages lorsque Messerschmitt refuse d'apporter son support technique à Blohm & Voss lors de tests en soufflerie réalisés sur une maquette de l'appareil. Finalement excédée, Blohm & Voss finit par demander l'arbitrage direct du RLM. Ce dernier décide alors en janvier 1944 de retirer entièrement Messerschmitt du projet. Un design de l'appareil réussit finalement à être produit sous le nom de Bv 155A. Libérée du poids de son rival, la firme hambourgeoise prend l'initiative de modifier les ailes, les trains et la queue de l'appareil. Malheureusement, les tests en soufflerie révélèrent une très forte instabilité des deux grands radiateurs situés sur les ailes, justifiant ainsi l'abandon du Bv 155A pour lui préférer une nouvelle version : le Bv 155B. Pensé par l'ingénieur Richard Vogt et son équipe, le Bv 155B est un chasseur monoplace conçu spécifiquement pour l'interception à haute altitude. Il est prévu pour être propulsé par un moteur Daimler-Benz DB 603U avec un turbocompresseur Heinkel-Hirth TKL-15. Le rôle du turbocompresseur est d'injecter de l'air

comprimée directement dans le moteur afin de lui donner la puissance nécessaire pour évoluer à relative grande vitesse à une altitude de 16.000 m. De plus, l'armement de l'appareil est soigné afin de répondre à sa mission première : la chasse aux bombardiers lourds. Il est ainsi composé d'un canon Mk 108 de 30 mm dans le nez et de deux canons MG 151 de 20 mm dans les ailes. Afin de remédier aux problèmes de stabilité, cette version de l'appareil est modifiée pour recevoir ses radiateurs non plus sur, mais sous les ailes. Le changement du centre de gravité de l'appareil induit par le déplacement des radiateurs impose également une mise en retrait du cockpit pressurisé sur le fuselage. En septembre 1944, le Bv 155V1, premier prototype du Bv 155B de série (un Bv 155A modifié) - nom de code RLM : Karawanken - est terminé et vole pour la première fois le 8 février 1945. Les premiers retours sont jugés assez satisfaisant (et ce malgré une fuite au niveau du radiateur droit de l'appareil) pour poursuivre la campagne d'essais ainsi que la construction des prototypes suivants. Le V2, premier exemplaire directement construit sur le modèle de la version B de l'appareil, est entamé mais ne fut jamais achevé (terminé à 90% en avril 1945). Il devait être le second prototype du Bv 155B-1 de série. A partir de la mi-1944, Blohm & Voss planche sur une nouvelle version de l'appareil qui neutraliserait définitivement le problème soulevé par les radiateurs. Cette solution proposée par les bureaux d'études de l'industriel est incarnée par le Projekt 205 ou Blohm & Voss Bv P.205, propulsé par un moteur Argus As 413 de 4000cv. Néanmoins, l'absence de disponibilité du moteur en question impose à la firme d'utiliser le DB 603U. Le Bv P.205 est jugé prometteur et se transforme rapidement en Bv 155C dont 5 exemplaires sont commandés par le RLM. Cependant, la principale différence entre les deux versions réside dans le système de refroidissement du moteur. Tandis que le Bv 155B présente des radiateurs situés sous les ailes de l'appareil, le Bv 155C en présente un unique, localisé de manière classique, sous le moteur. En janvier 1945, le RLM prend la décision de produire 30 Bv 155C-0 de présérie. Ce choix ne remet aucunement en question le Bv 155B sur lesquels les tests se poursuivent parallèlement, mais impose néanmoins de stopper à trois le nombre de prototypes de la version B. Il entérine également la nouvelle classification de la version B en tant que chasseur d'escorte, datant d'octobre 1944. Cependant, l'armée britannique prend possession de Hambourg le 3 mai 1945. Les soldats trouvent alors intacts les trois premiers prototypes (V1, V2 et V3) plus ou moins achevés du Bv 155B dans leur usine de montage de Finkenwerder (le V2 était terminé à 90% et le V3 à 50%). Ils trouvent également le V4 terminé à environ 20% ainsi que des pièces des V5, V6 et V7, tous les quatre vraisemblablement prototypes du Bv 155C. Après examen, les britanniques décident de rapatrier le V1 au Royaume-Uni par voie aérienne afin d'évaluer par la même occasion ses capacités. Il s'écrase au sol peu après son décollage, causant sa destruction totale. Les anglais ne commettent pas deux fois la même erreur et convoient cette fois-ci les deux autres exemplaires par voie maritime.

## 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/bv155v\\_1.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/allemagn/bv155v_1.htm)

