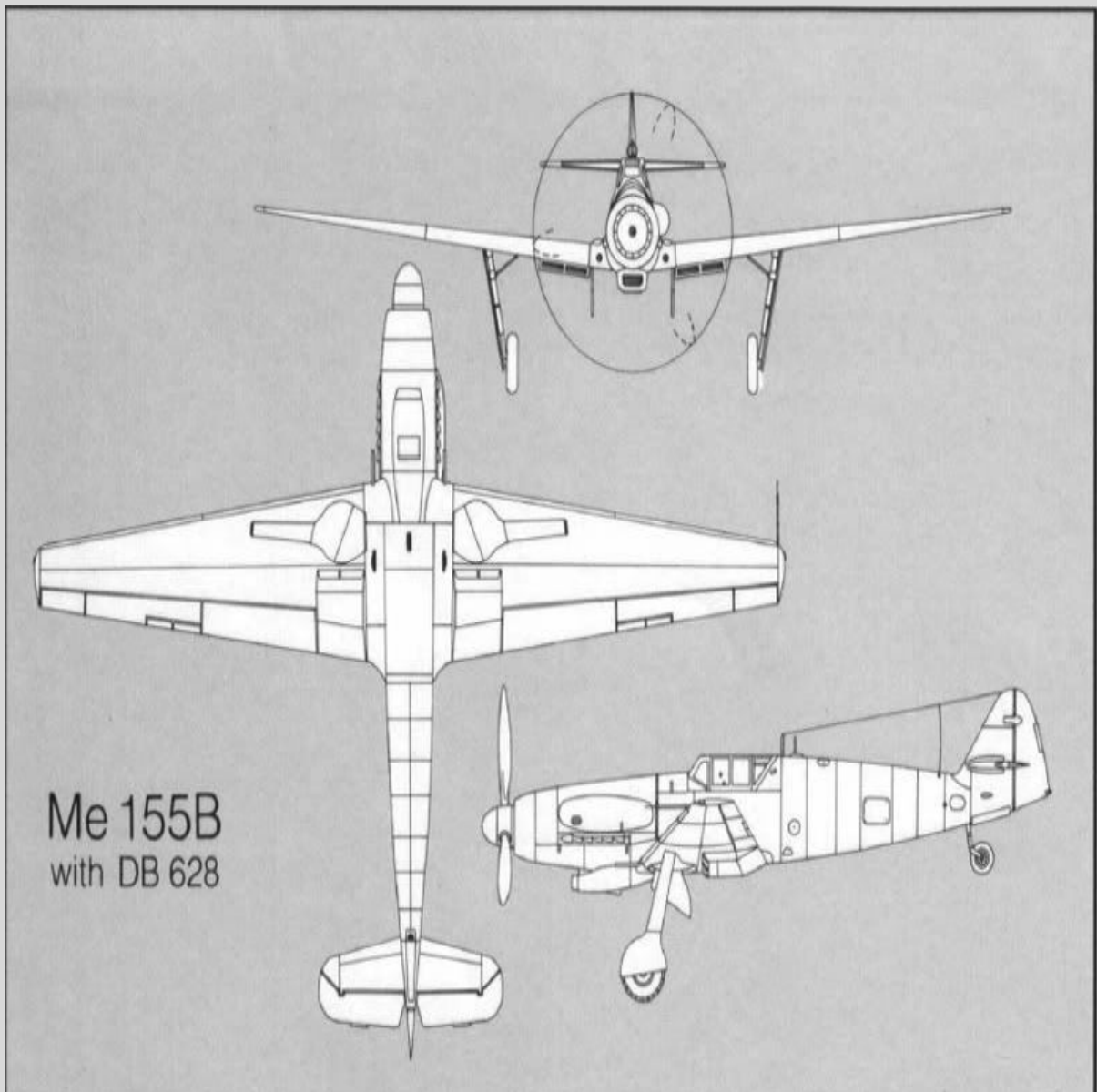


Nom de l'avion : Blohm und Voss Bv 155 V-2

Type d'avion : Intercepteur stratosphérique monomoteur monoplace

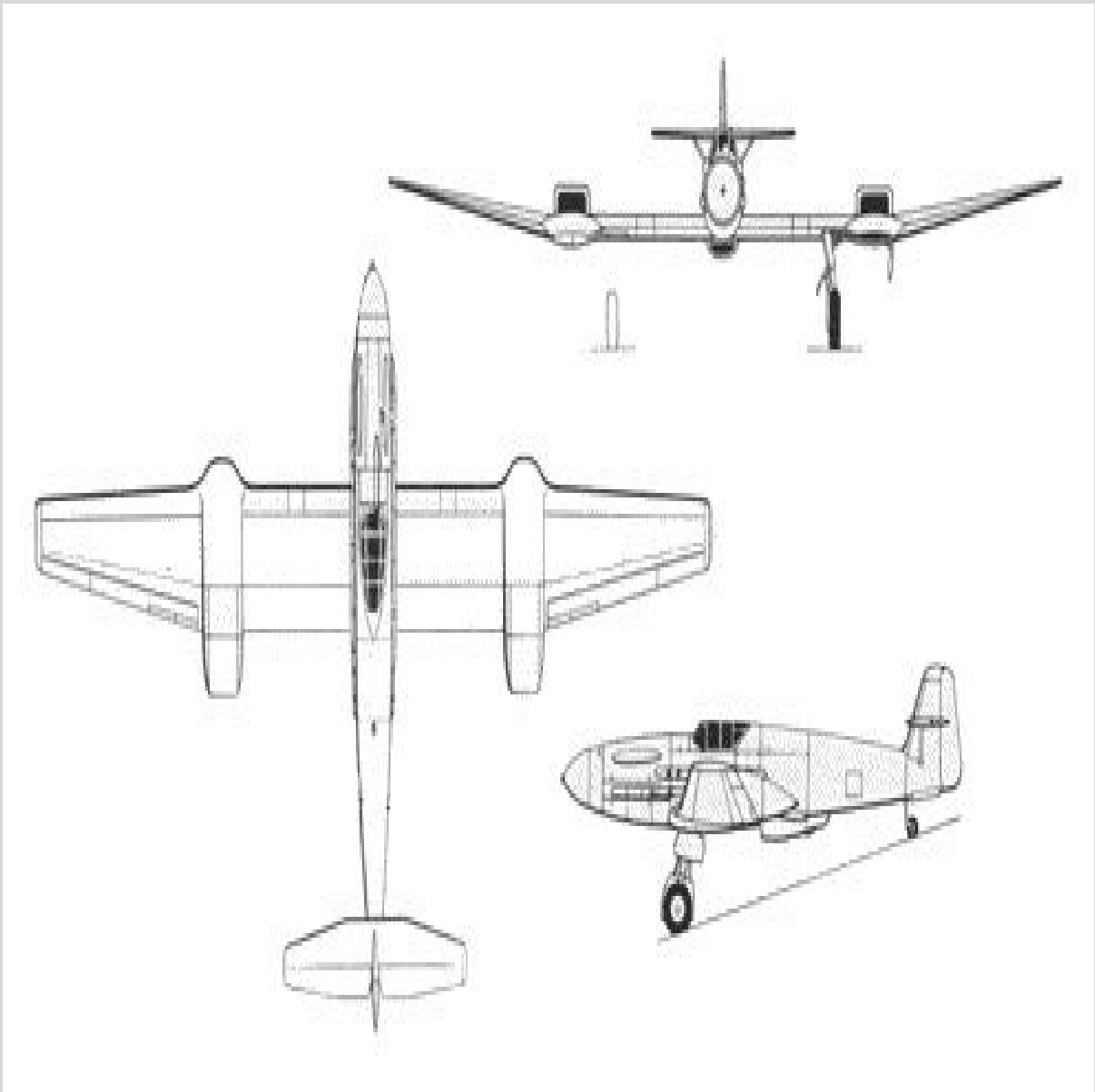


# MOTORISATION

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](#)

[2 canons MG151 de 20 mm avec 200 coups](#)

ou 3 canons MK103 de 30 mm ou MK108 de 30 mm avec 60 coups



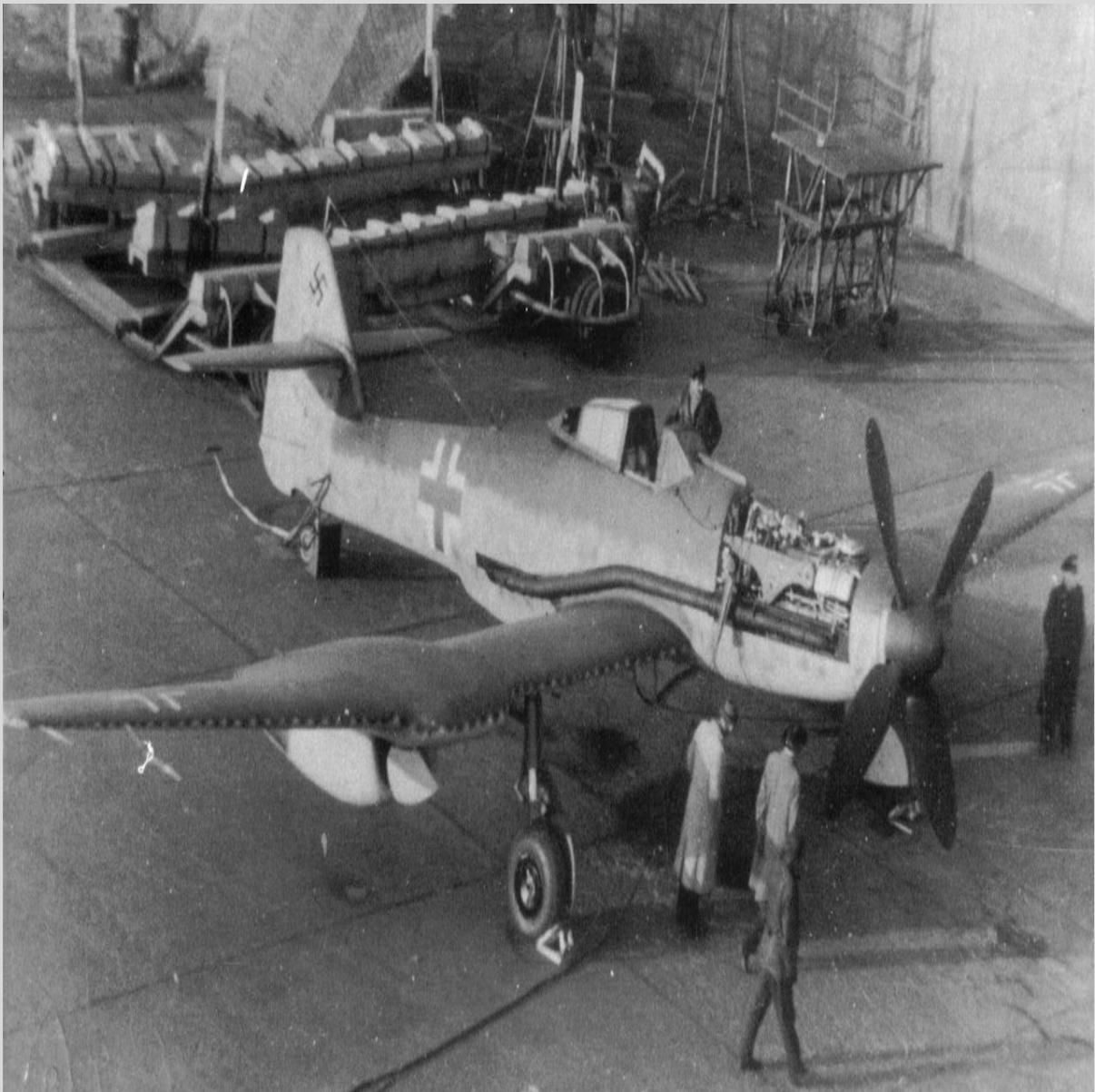
## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 420 km/h au niveau marin - 600 km/h à 10000 m - 690 km/h à 16000 m

Temps montée= 16000 m en 29'

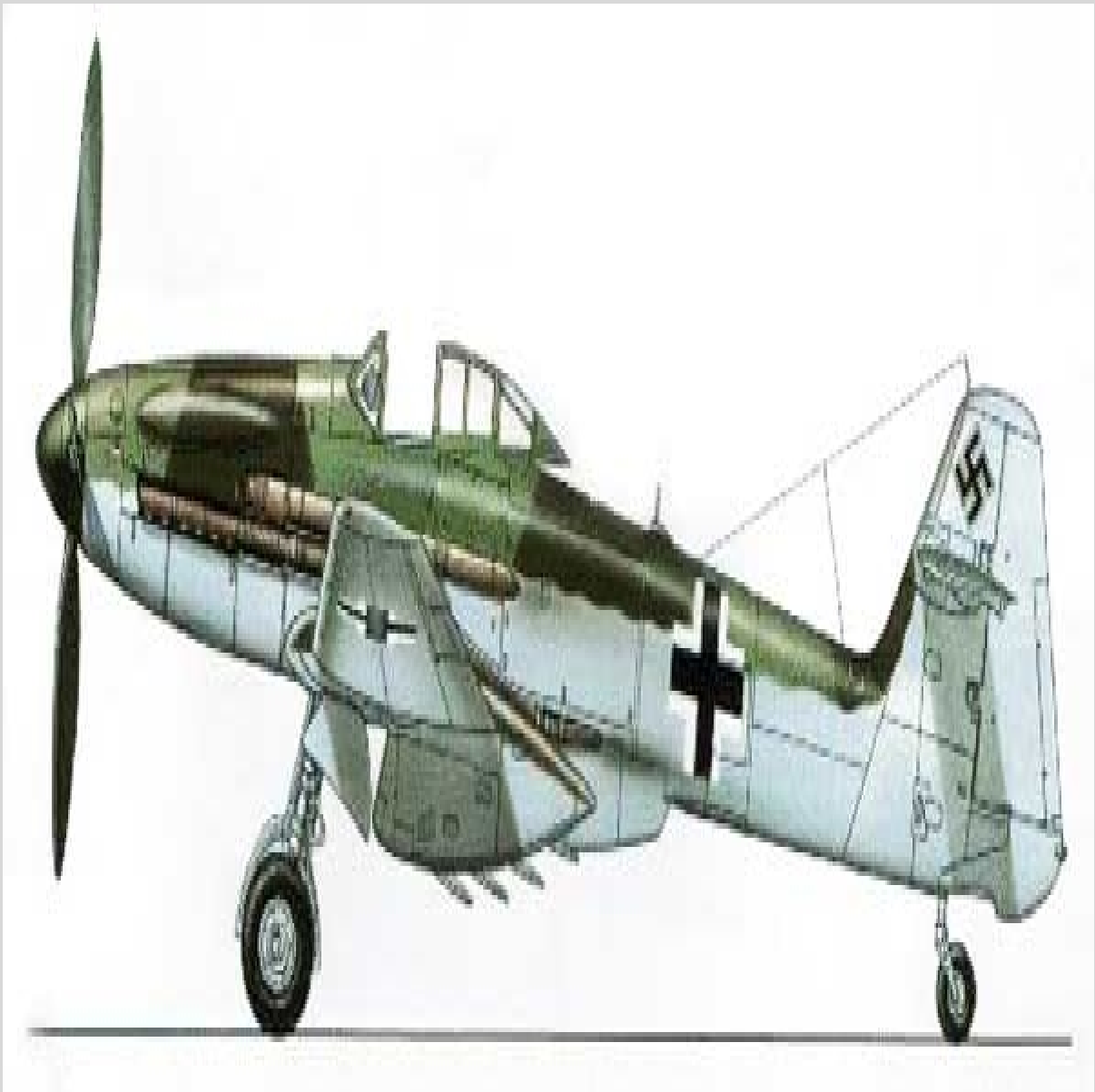
Plafond pratique= 16950 m - maxi: 17100 m

Rayon action= approx: 1500 km



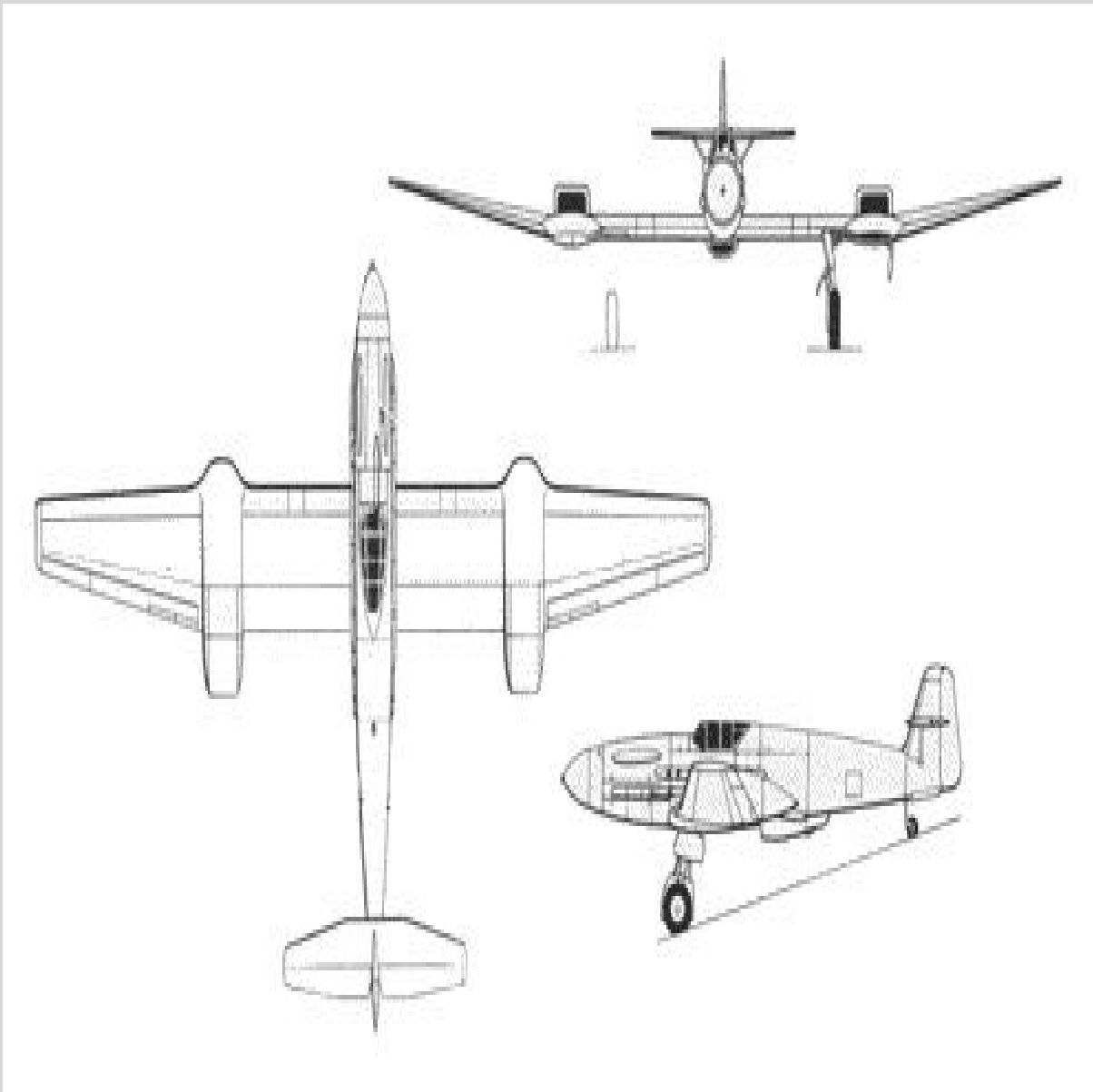
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
20,50 m	12,0 m	2,85 m	39,0 m <sup>2</sup>



## MASSES

Vide	Charge	Maximale
4865 kg	5625 kg	6015 kg





## HISTOIRE

Curieuse et chaotique carrière que celle de cet appareil, à l'origine étudié par Messerschmitt comme Me 155. Ce chasseur embarqué, destiné à équiper le porte-avions Graf Zeppelin, doit utiliser un maximum d'éléments du Bf 109, notamment le fuselage, tandis qu'une nouvelle voilure et un nouveau train sont prévus. après l'abandon du Me 155. L'étude est reprise sous la forme du chasseur-bombardier rapide (Schnellbomber), Me 155A capable de transporter une bombe d'une tonne. Aucun soutien officiel ne s'étant manifesté, l'étude s'oriente cette fois vers le Me 155B conçu pour la chasse à haute altitude, avec un moteur Daimler-Benz DB 605. La fabrication du Me 155 V1 est entamée à partir d'un fuselage de Bf 109G. En août 1943, alors que l'appareil n'est pas terminé, le RLM ordonne le transfert de son développement à la firme Blohm und Voss, la désignation Me 155 V1 devenant de ce fait BV 155 V1 . Sous la direction de l'ingénieur Richard Vogt, le prototype est profondément remanié. Pourvu d'un moteur DB 603A de 1610 ch, et d'une voilure à grand allongement, le BV 155 V1, assemblé à l'usine Finkenwerder de Hambourg, vole le 1er septembre 1944. En raison de phénomènes de surchauffe, le BV 155 V2, qui vole le 8 février 1945, a ses radiateurs placés à l'intrados et non plus sur l'extrados ; en outre, le cockpit a été modifié . La fin de la guerre interviendra avant que les BV 155 V3 et V4 aient pu voler. la version de série BV 155B, comportant des ailes extrêmes de Bf 109G, a été abandonnée au profit du BV 155, dont aucun des 30 exemplaires commandés n'a pu être produit .

## 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/bv155v\\_2.htm](http://orange.fr/allemagn/bv155v_2.htm)

