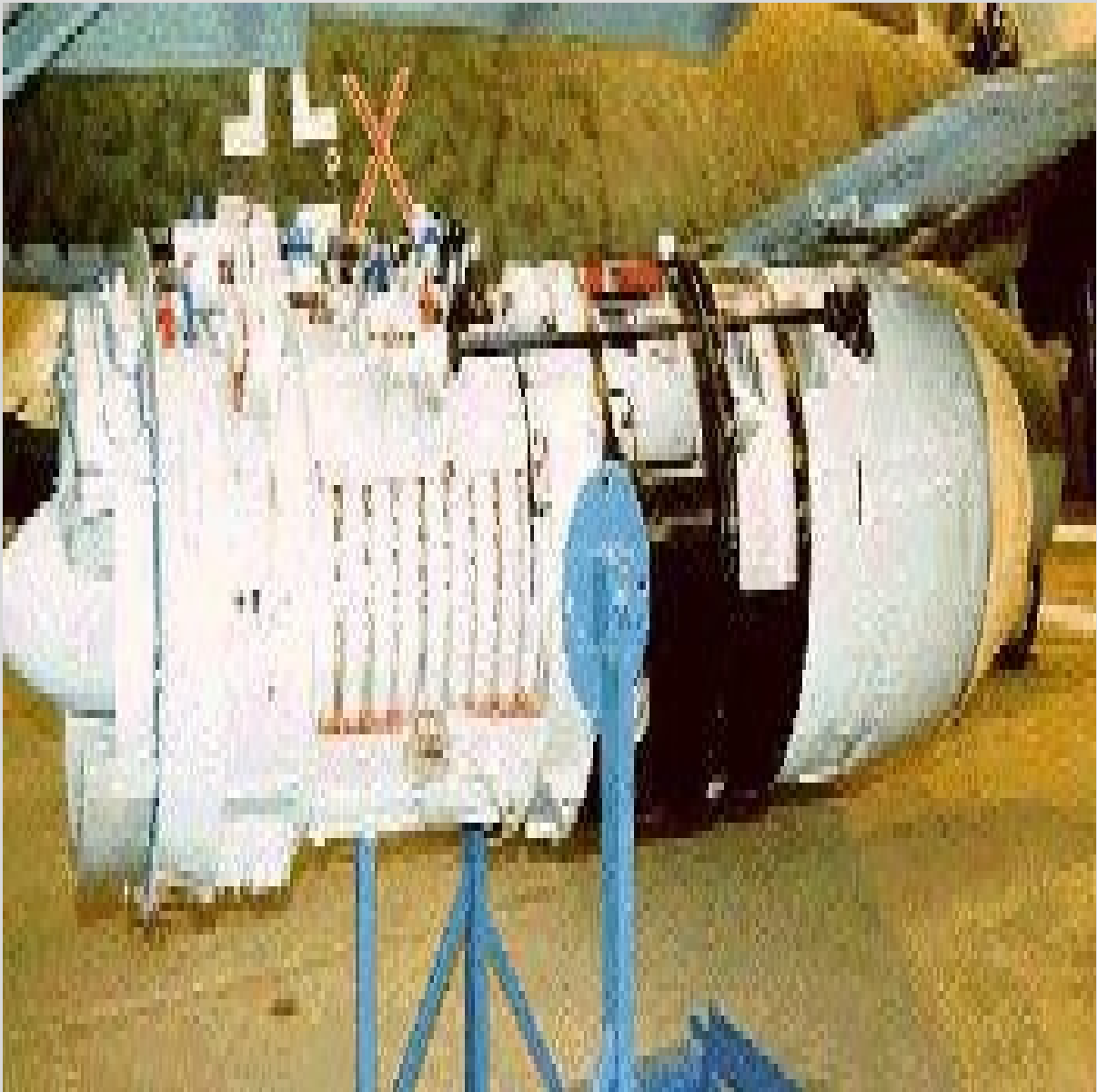


**Nom de l'avion : Gotha Go 229 V-3**

Type d'avion : Chasseur-bombardier bimoteur monoplace

## **MOTORISATION**

**Junkers Jumo 109-004B-2 Orkan**



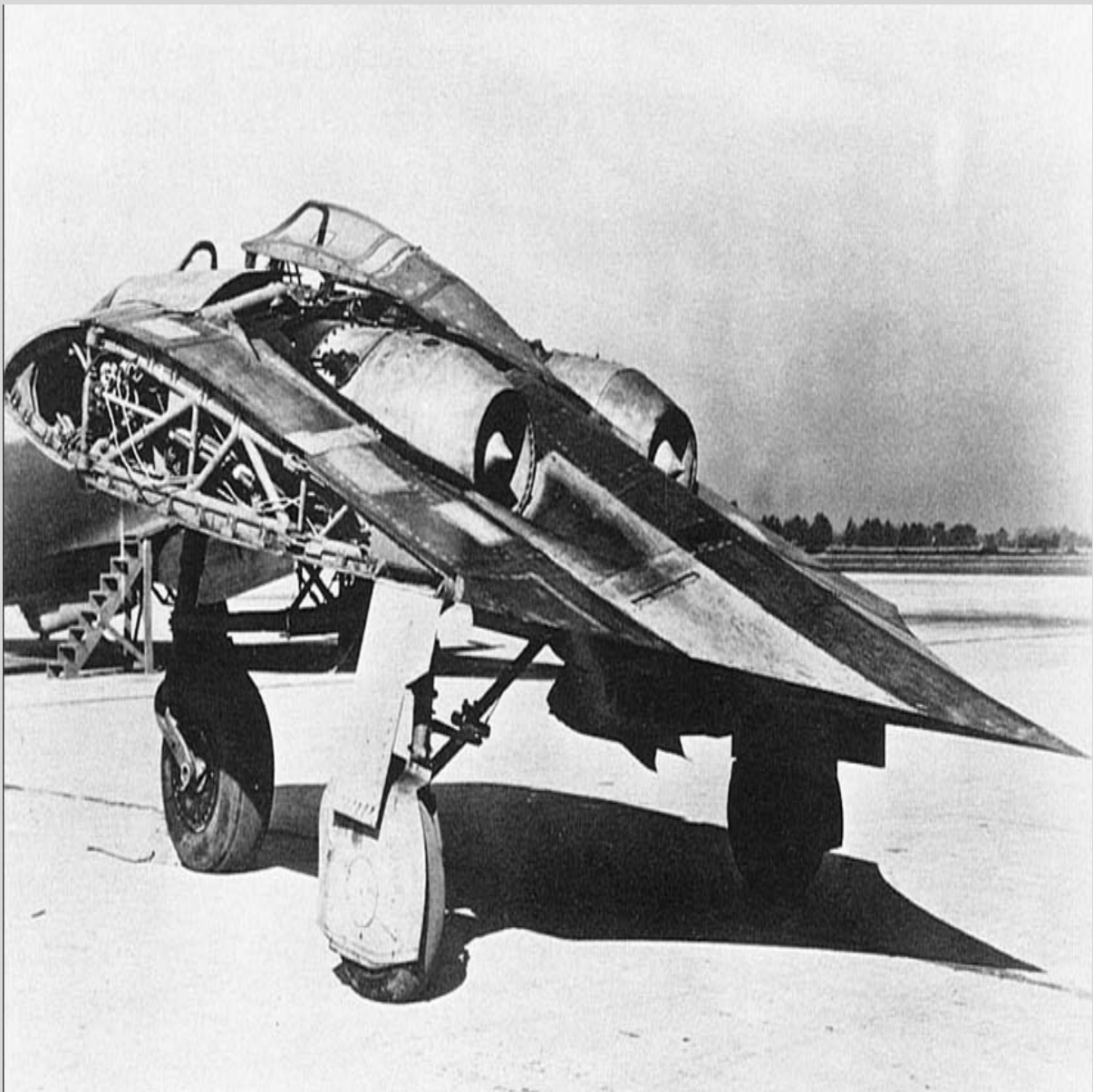
Turboréacteur à flux axial

Puissance développée: 8,8 kg de poussée statique

## **ARMEMENT**

[4 canon MK108 ou Mk103 de 30 mm](#)

24 à 36 roquettes air-air R4M  
2 bombes de 500 kg



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 975 km/h à 12000 m

Vitesse ascension= 22 m/s

Plafond pratique= 16000 m

Rayon action= autonomie: 1900 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,75 m	7,45 m	2,80 m	50,20 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
5065 kg	0 kg	9000 kg

## HISTOIRE

Au début des années 1930, à peu près à la même époque que le non moins célèbre John Northrop aux États-Unis, les frères Horten, Walter et Reimar se sont faits les partisans d'un nouveau concept aéronautique, celui de l'aile volante. Ils fondèrent leur renommée sur le développement dans un premier temps de planeurs, puis d'appareils motorisés, tous dépourvus de dérive. Grâce au soutien d'Ernst Udet, le planeur Ho II pût être testé de façon quasi officielle par Hanna Reitsch, une des meilleures pilotes d'essai de l'époque. Loin de s'arrêter à ce succès immédiat, les frères Horten poursuivirent leurs travaux avec des modèles plus avancés et plus ambitieux. Ils voyaient dans l'aile volante sans dérive le moyen de réduire considérablement les frottements d'air et ainsi accroître considérablement la vitesse des appareils. En 1941, ils furent placés à la tête d'un bureau d'études de la Luftwaffe, le Sonderkommando 9, à Göttingen. Ils y conçurent des ailes volantes à hélices propulsives (Ho VII et Ho VIII) mais aussi un chasseur-bombardier à réaction équipé de deux moteurs Junkers Jumo 004B (remplaçant le BMW 003 en retard dans son développement), le Ho IX. Le Ho IX, encore au stade de la planche à dessin, fut ainsi proposé à Göring fin août 1943 dans le cadre du projet de bombardier «3 x 1000» (1000kg de bombes sur 1000km à 1000km/h). Le Reichsmarschall l'apprécia immédiatement et réclama pas moins de 40 exemplaires. Néanmoins le Reichsluftfahrtministerium considéra que sa vitesse élevée lui conférait le potentiel d'un redoutable chasseur. Il insista donc pour armer l'avion de deux canons internes de 30mm. Trois prototypes du Ho IX furent construits mais deux seulement eurent le temps d'être utilisés pour des essais. Le premier était un démonstrateur non motorisé, qui, piloté par Heinz Scheidhauer après avoir été remorqué par un He-111, vola pour la première fois le 1er mars 1944 à Göttingen. Le second, le Ho IX V-2 était lui équipé de ses deux réacteurs. Il vola pour la première fois le 2 février 1945 à Oranienburg. L'avion dépassa les 950km/h aux essais avant d'être détruit le 28 février dans un atterrissage forcé suite à un feu de moteur (atterrissage qui tua également le pilote d'essai Erwin Ziller). Le troisième prototype devait être armé mais la fin de la guerre empêcha son intégrale réalisation. Propulsée par deux Junkers Jumo 004C plus puissants encore en développement, la version de série du Ho IX devait atteindre selon les prévisions une vitesse de 1000km/h. Cette vélocité lui aurait alors permis de rester hors d'atteinte des chasseurs conventionnels alliés. Bien que non conçu comme un appareil furtif, un autre atout du Ho IX résidait dans sa faible surface équivalente radar (SER). Certes sa forme en elle-même diminuait grandement sa surface radar, néanmoins, paradoxalement c'est bien la rusticité des matériaux utilisés qui a rendu possible cette furtivité relative. En effet, cette réduction de la signature radar n'aurait été possible sans la fabrication des ailes en bois et contreplaqué (l'acier étant réservé à la nacelle centrale), auxquels s'ajoutait un revêtement d'enduit spécial (poussière de charbon, suie et colle) pour parfaire ses lignes. En ajoutant la vitesse à sa furtivité, le Ho IX était totalement imparable pour la chasse adverse. Forte de ces atouts, la version de série construite par la Gothaer Waggonfabrik à Friedrichsroda sous la désignation RLM d'Ho-229 (la désignation Go-229 est souvent employée à tort), devait être armée de 4 canons de 30mm et emporter 2 bombes de 500kg. Cependant les ingénieurs de la Gothaer Waggonfabrik, inquiets du manque de stabilité de l'appareil choisirent de limiter la production à 6 exemplaires. Dans les tous derniers jours du conflits, les États-Unis initièrent l'opération Paperclip qui visait à récupérer un maximum d'ingénieurs ayant travaillé sur des projets d'armements avancés allemands. Ainsi le seul exemplaire intact de l'appareil, le Ho-229V-3 capturé par la IIIe Armée de Patton, fut envoyé aux États-Unis auprès de Northrop être évalué. Les autres, encore sur les lignes d'assemblage, ont été détruits sur place en avril 1945 afin d'éviter qu'ils ne tombent entre les mains des soviétiques. En 2008, une équipe de Northrop-Grumman décida de reconstruire l'appareil selon les plans originaux afin de rendre

compte de sa supposée furtivité radar. Les ingénieurs en ont ainsi conclu que l'avion disposait effectivement d'une faible SER qui combinée à sa vitesse n'aurait laissé que 8 minutes à la RAF (19 minutes habituellement) pour l'intercepter avant qu'il ne bombarde.

## Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/allemand/allemand.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = [https://cyberaerobreton.fr/allemand/go229v\\_3.htm](https://cyberaerobreton.fr/allemand/go229v_3.htm)

