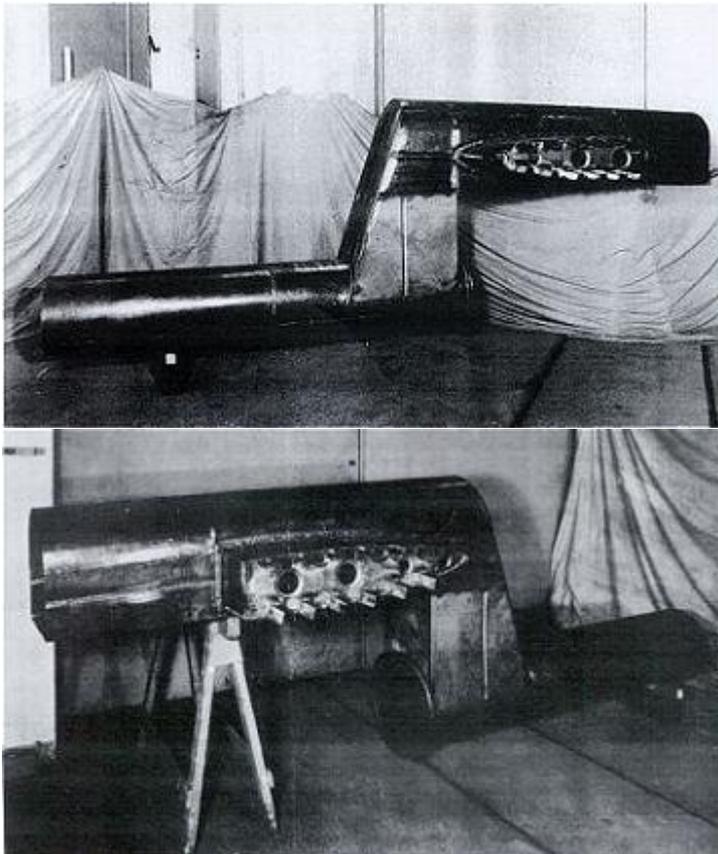


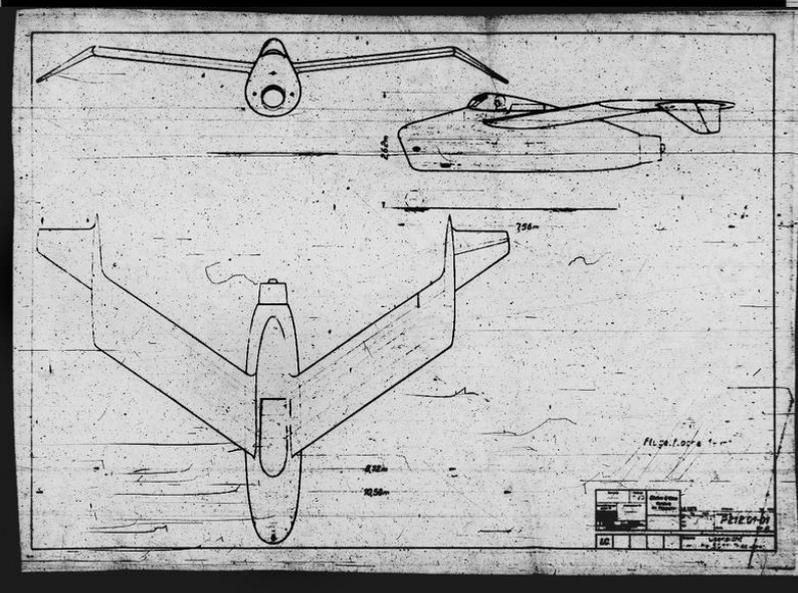
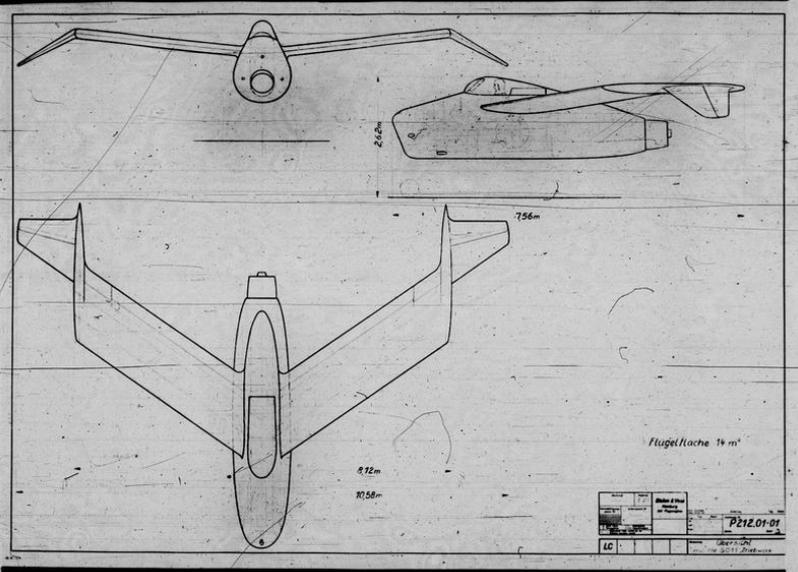
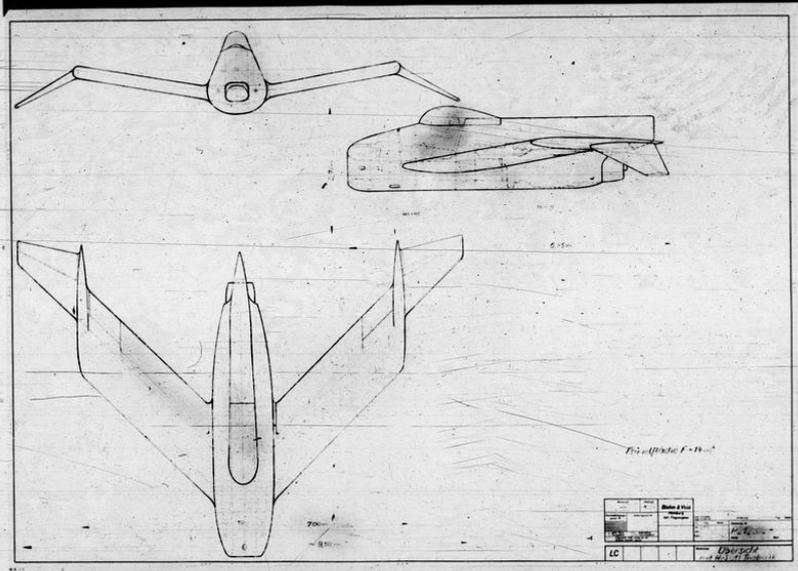
BV P212

Vers la fin de 1944, l'OKL (le haut commandement de la Luftwaffe) s'est rendu compte qu'un meilleur chasseur de haute altitude était nécessaire, et voulu tirer profit du nouveau turboréacteur S011 alors en cours de développement. Le Jägernotprogramm (programme d'urgence d'avion de combat) fut donc lancé. Pendant le mois de février 1945, trois propositions avaient été reçues de Messerschmitt, deux de Focke-Wulf et une de Heinkel, Junkers et Blohm und Voss. La proposition de Blohm und Voss était le BV P.212.03. La première étude du BV P.212 comportait un fuselage court et ramassé, avec une courte entrée d'air menant au turboréacteur S011 dans l'arrière du fuselage. La voilure avait une flèche de 45 degrés, et comportait peu de dièdre. Deux petites ailettes verticales étaient situées près des extrémités d'aile. La seconde des conceptions de BV P.212 était une mise au point du P.212.01. Le fuselage avait été rallongé, et la voilure se prolongeait vers le bas au lieu des ailettes de bout d'aile du BV P.212.01. Le BV P.212.03 était la conception finale et fut celle présentée à l'OKL dans le cadre du Jägernotprogramm. Le fuselage avait été de nouveau rallongé, avec de plus grands réservoirs de carburant internes. La voilure avait une flèche de 40 degrés et à dièdre prononcé. Les deux prolongations vers la base des bouts d'aile ainsi que les petites ailettes et gouvernes de direction ont été spécifiquement revues pour le BV P.212.03. Une caractéristique intéressante que le Dr. Vogt, ingénieur de Blohm und Voss avait utilisé pour plusieurs autres de ses projets (BV P.209.01, P.210.01, P.211) était l'entrée d'air courbée en acier qui était également utilisé comme structure porteuse pour le fuselage.



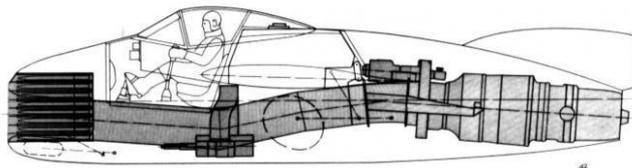
Sur la première photo le cockpit aurait donc été placé au-dessus de l'entrée d'air, le moteur à droite sous le plan comportant la fixation des ailes.

Plusieurs versions furent dessinées avant d'arriver à la configuration finale.

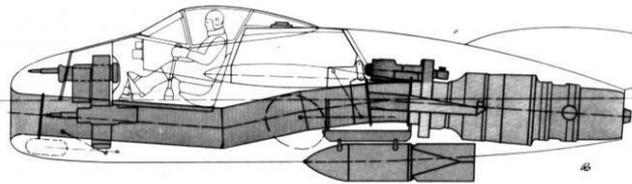




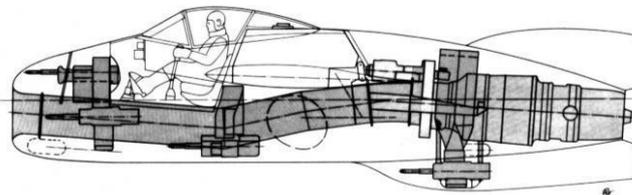
Un poste de pilotage pressurisé avait été conçu pour le pilote, l'armement quand à lui pouvait être très variable et incluait des combinaisons de canon de 20 mm, 30 mm et roquettes air-air R4M.



AUSFÜHRUNG mit 22 R4M und 2 MK 108



AUSFÜHRUNG mit SC 500 und 3 MK 108



AUSFÜHRUNG mit 7 MK 108

2700 litres (713 gallons) d'essence pouvaient être emportés, 2100 litres dans les voilures et le fuselage et 300 litres dans deux réservoirs largables sous voilure, donnant une autonomie de près de quatre heures.

Bien que le Focke-Wulf Ta 183 ait été choisi pour la production en février, trois prototypes ont été commandés et la construction a commencé en mai 1945, après test en soufflerie et essais structuraux approfondis. Le premier appareil aurait effectué son premier vol en août et le deuxième avion devait être prêt pour le mois de septembre 1945. Naturellement, la fin de la guerre mis à terme à toute construction.



BV212 Special Hobby, injecté (mouais) au 72