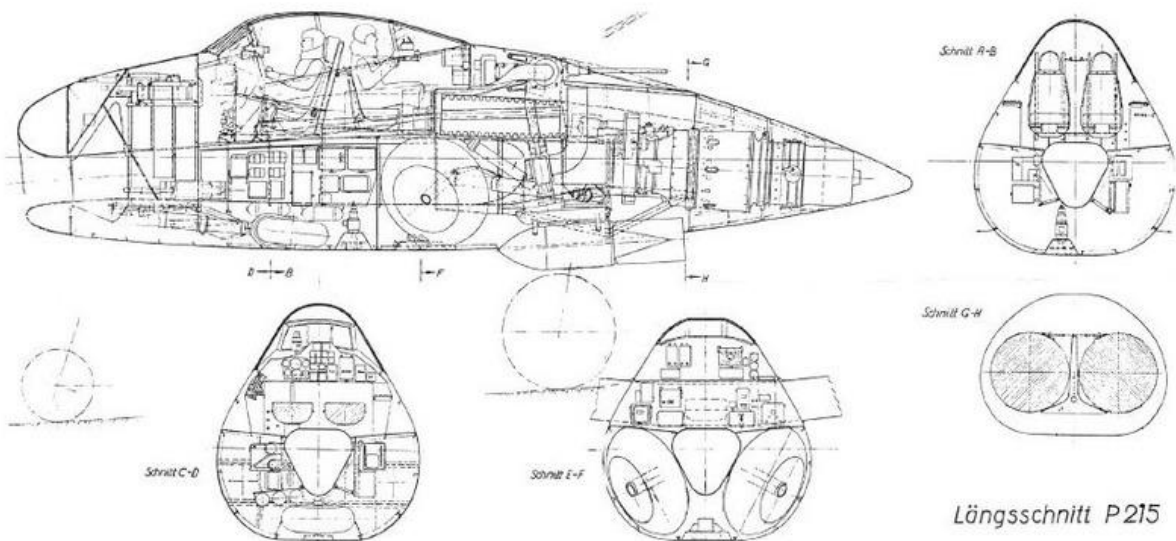




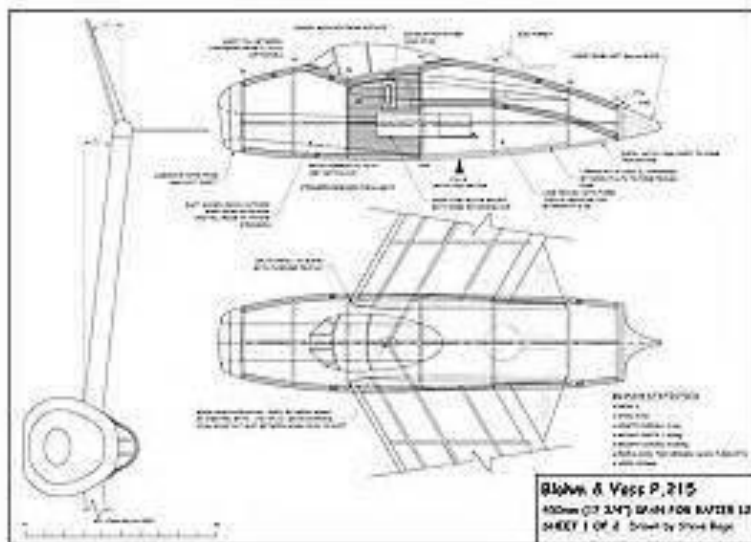
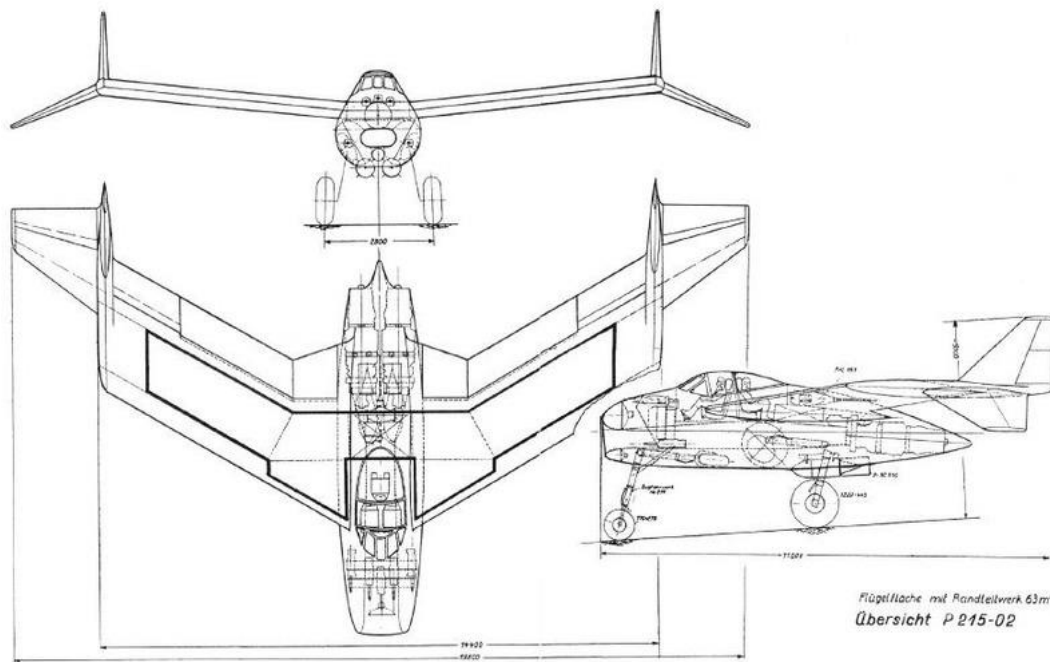
Bv 215

Une spécification a été publiée par le Technische Luftrüstung (responsable technique de l'armement aérien) fin janvier 1944 pour le chasseur de nuit ultime. Les exigences préliminaires étaient une vitesse supérieure à 900 km/h (559 M/H), une autonomie de quatre heures, un armement de quatre canon et un radar installé intérieurement (FuG 240 ou 244).

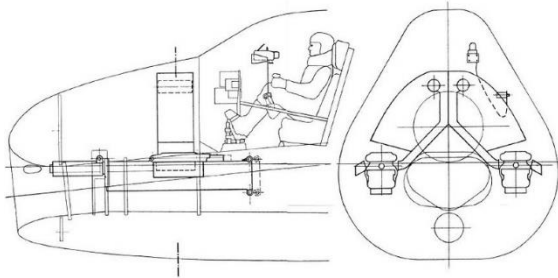
Le Dr. Richard Vogt, qui avait conçu le BV P.212, a immédiatement commencé les travaux pour correspondre aux caractéristiques demandées pour ce nouveau chasseur de nuit. Vogt a utilisé le BV P.212 comme base générale pour le BV P.215. Le fuselage était court, avec une entrée d'air dans le nez aboutissant directement à deux Heinkel S 011 monté dans le fuselage arrière. Comme pour les autres projets de Vogt pour Blohm und Voss, le fuselage avait une structure tubulaire, les autres composants se rattachant à la structure ainsi formée (cf. le BV P.211.02). La voilure comportait une flèche à 30 degrés avec 6 degrés de dièdre ; le support intérieur était constitué d'un large caisson construit en acier soudé. Les extrémités d'aile étaient orienté de 23 degrés vers le bas, et contribuaient à la stabilité et facilitaient le contrôle. De l'air chaud détourné du compartiment moteur était orienté dans les voilures pour le dégivrage. Il y avait deux petites ailettes et gouvernes de direction verticales placées sur le bord de fuite de la voilure. La capacité d'essence totale était de 7800 litres (2061 gallons), stockés principalement dans des réservoirs de voilure.



Un système ingénieux pour préchauffer l'essence avait été conçu ; une pompe faisait circuler l'essence du réservoir de fuselage dans une conduite enroulée en spirale autour du compartiment moteur et dans les réservoirs de voilure. L'atterrisseur avant avait été repris du Heinkel He 219 et se rétractait vers l'arrière. Le poste de pilotage pressurisé comportait un équipage de trois hommes ; un pilote, un radariste et un navigateur/radio, et tous trois étaient équipés de sièges éjectables. Une grande variété d'armement pourrait être installée dans le nez de l'avion, et comportait jusqu'à 5 MK 108 de 30mm, ou 2 canons MK 112 de 55mm ou encore 6 canons MG 213/ de 30mm.



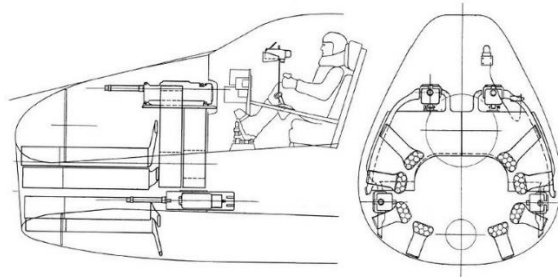
L'armement défensif se composait d'une tourelle FHL 151 télécommandé, équipé d'un ou de deux canons MG 151/20 de 20 millimètres. La possibilité d'installer deux canons Mk 108 de 30 millimètres en tir oblique vers le haut, placés derrière le poste de pilotage, à aussi été étudiée. La construction du BV P.215 était principalement en métal, excepté les surfaces de contrôle et le nez de l'avion en bois. Le nez était en bois pour ne pas perturber le fonctionnement de l'appareillage radar et électrique. Ce dernier pouvait être constitué du Fug 244 (Radar de veille aéroporté à antenne concave, Portée : 200m - 50 kilomètres), du Fug 25a (Identification sol-air ami-ennemi), du Fug 280 (Radar de veille aéroporté autoguidage infrarouge, Portée : 4 kilomètres) et du FuG 350 (récepteur passif pour le radar ennemi, Portée : 50 kilomètres).



Click to close image, click and drag to move. Use arrow keys for next and previous.
 Waffen 2-MK 112 200 kg
 Gesamt 200 kg
 Neben Wasserpumpe

Bewaffnung P 215
 2 MK 112

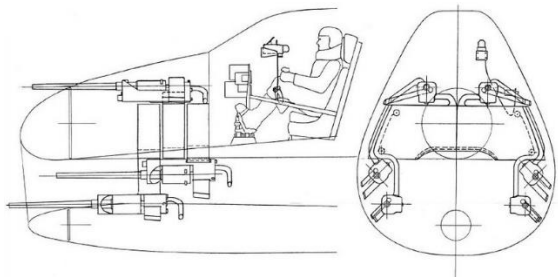
Bl 2004 4 5333
 850



Waffen 4 MK 108 240 kg
 Geräte und Einbauten 730 kg
 Munition 4x108 Schuss 440 kg
 Neben 50 kg
 Geräte und Einbauten 10 kg
 Munition 55 Schuss 150 kg
 Gesamt 2220 kg
 4442219

Bewaffnung P 215
 4 MK 108 u. 56 R 4 M

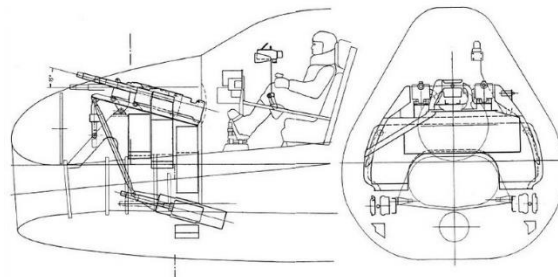
Bl 2004 4 5333
 850



Waffen 6 MG 213/30 450 kg
 Geräte und Einbauten 480 kg
 Munition 12 MG 250 kg
 Gesamt 1180 kg
 Neben Wasserpumpe

Bewaffnung P 215
 6 MG 213/30

Bl 2004 4 5333
 850



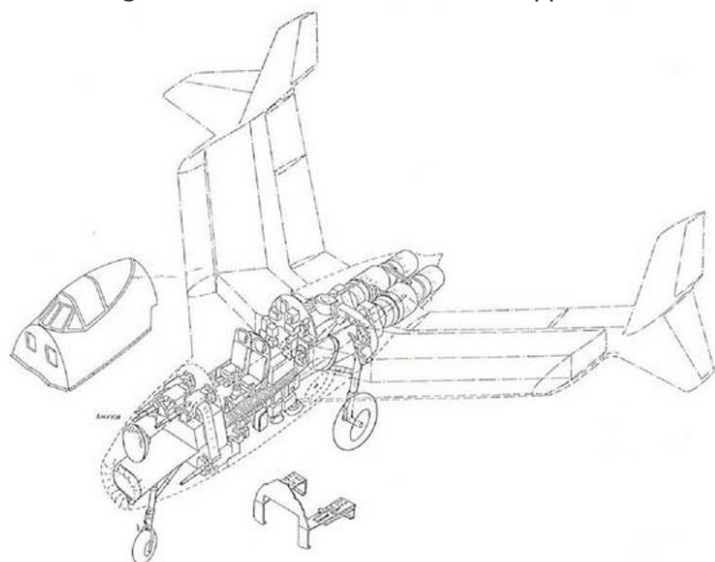
Waffen 5 MK 108 350 kg
 Geräte u. Einbauten 790 kg
 Munition 5x108 Schuss 350 kg
 Gesamt 1490 kg
 Neben Wasserpumpe

Bewaffnung P 215
 5 MK 108
 Geradbahnschül

Bl 2004 4 5333
 850

La proposition originale de Blohm und Voss précisait que le BV.215 était facilement transportable. Après avoir enlevé la voilure, le fuselage serait facilement transportable sans aide de matériel de levage spécialisé. Le 27 février 1945, les spécifications ont été revues à la hausse et aucun avion concurrent ne pouvait les réaliser. Bien que le BV.215 ait eu de bonnes performances, il ne put aussi

atteindre les nouveaux objectifs donnés. Il fut cependant choisi pour un développement ultérieur le 20 mars 1945.
La fin de la guerre mis fin à tout autre développement de cet avion innovant.





BV215 Special Hobby, injecté (re mouais) au 72