

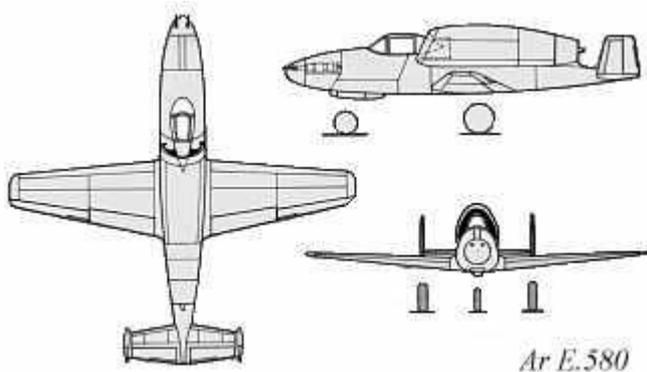


La suite avec les pérégrinations du programme Volksjäger.

Vers la fin de la guerre, le Reich Luft Ministerium lanca un appel d'offre concernant un Volksjäger, avion de chasse du peuple, pour développer un projet d'avion de combat qui utiliserait un minimum de matériaux stratégiques, atteindrait rapidement à la fabrication en série et aurait des performances égales à celles des meilleurs chasseurs à moteur à piston du moment. Le 8 septembre 1944, l'appel d'offre officielle fut publié et adressé aux firmes Arado, Blohm und Voss, Focke-Wulf, Junkers, Heinkel et Messerschmitt.

Des conditions supplémentaires y était adjointes : l'avion ne devait pas peser pas plus de 2000 kilogrammes, devait posséder une vitesse maximale de 750 km/h, une endurance minimum de 30 minutes, une distance de décollage de 500 m et devait utiliser obligatoirement le turboréacteur BMW 003.

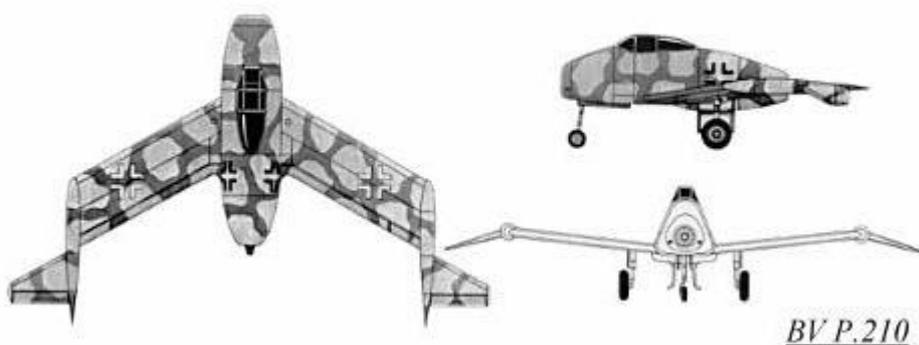
Arado répondit par son projet Ar-580, projet relativement classique avec le turboréacteur placé en position dorsale. La plus grande originalité du projet tient en fait qu'il fut terminé en deux jours, preuve donc que avec un Lüger sur la tempe ou la perspective de finir fantassin sur le front russe, les ingénieurs sont capables de tenir des délais corrects (à méditer pour les programmes actuels !)



Le RLM ne retint pas la proposition, par crainte de complications aérodynamiques et d'alimentation du fait du positionnement du cockpit devant l'entrée d'air.

Blohm und Voss proposa trois alternatives pour tenter de remporter le marché.

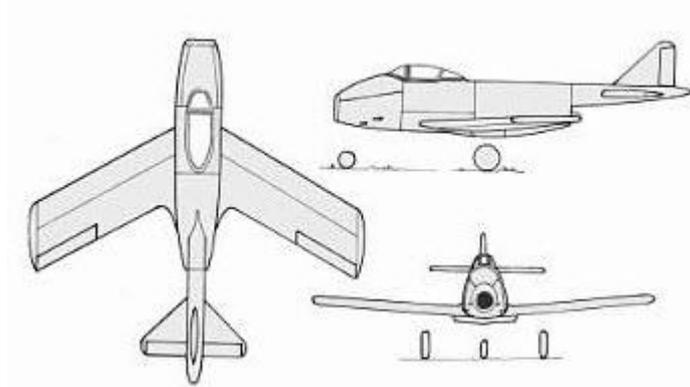
Le BV P210-01



Basé sur le design du BV 208 mais propulsé par un réacteur BMW 003. Il se révéla pour le RLM trop

complexe à produire rapidement.

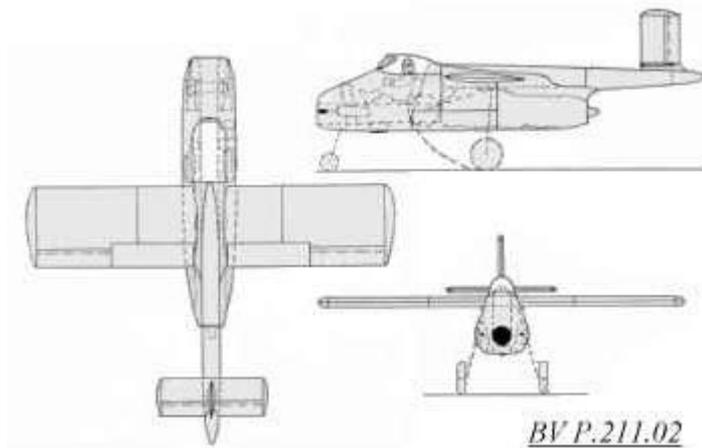
Le BV P211-01



Toujours daté du 14 septembre 1944 et s'agissait d'un développement alternatif en BV P.210. L'ingénieur Amtmann utilisa le fuselage et les ailes en flèche du P.210. Le composant structural principal fut rallongé pour servir de support à la structure arrière. La voilure avait une flèche arrière de 30 degrés. Un turboréacteur de BMW 003A-1 aurait été situé dans l'arrière de fuselage et débouchant sous la poutre de queue. L'armement s'est composé deux du canon de Mk 108 30mm dans la pointe avant du fuselage. Un agencement de train d'atterrissage de tricycle était également prévu.

Historiquement, il s'agit de la première conception d'avion de combat dans le monde spécifiquement conçu pour tirer profit des propriétés aérodynamiques de l'aile en flèche. La conception même était simple et aurait épargné l'utilisation des matériaux stratégiques, et restait simple à maintenir. Bien que la conception fût accueillie avec des réactions positives par les responsables de la société, ils furent hésitants quand à la décision finale, et proposèrent une version moins avancées techniquement.

Le BV P211.02

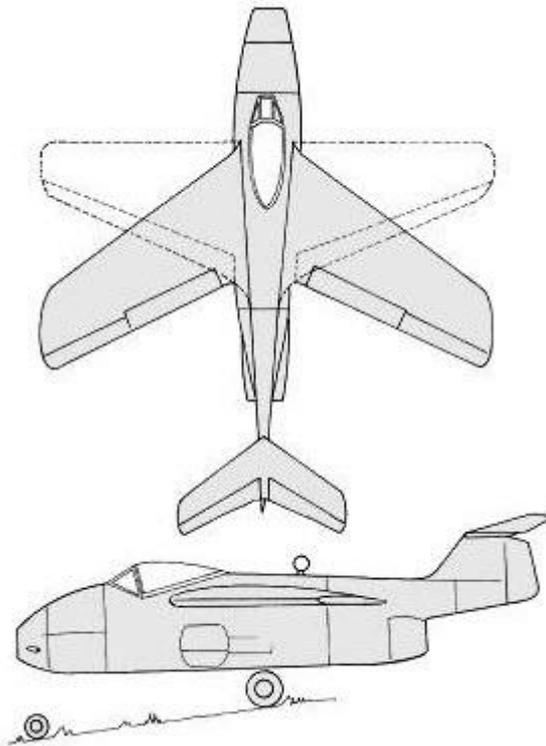


Le Blohm und Voss BV P.211.02 fut conçu par Dr. Richard Vogt, et devaient être construits pour 58% en acier, 23% en bois, 13% d'aluminium et 6% de matériaux divers.

Ailes, empennage et dérives reprenaient une géométrie classique.

Bien que le Blohm und Voss BV P.211.02 aient été jugés comme bénéficiant d'une meilleure conception, le projet Heinkel P.1073 (qui allait rapidement devenir le He 162) gagna la compétition en raison d'une construction réclamant moins d'heures-homme et de l'utilisation des trains d'atterrissage du BF-109.

Focke-Wulf Volsflugzeug



Focke-Wulf "Volksflugzeug" Project

Le projet de Focke-Wulf fut rendu avant le 18 septembre 1944, seulement dix jours après la publication des spécifications.

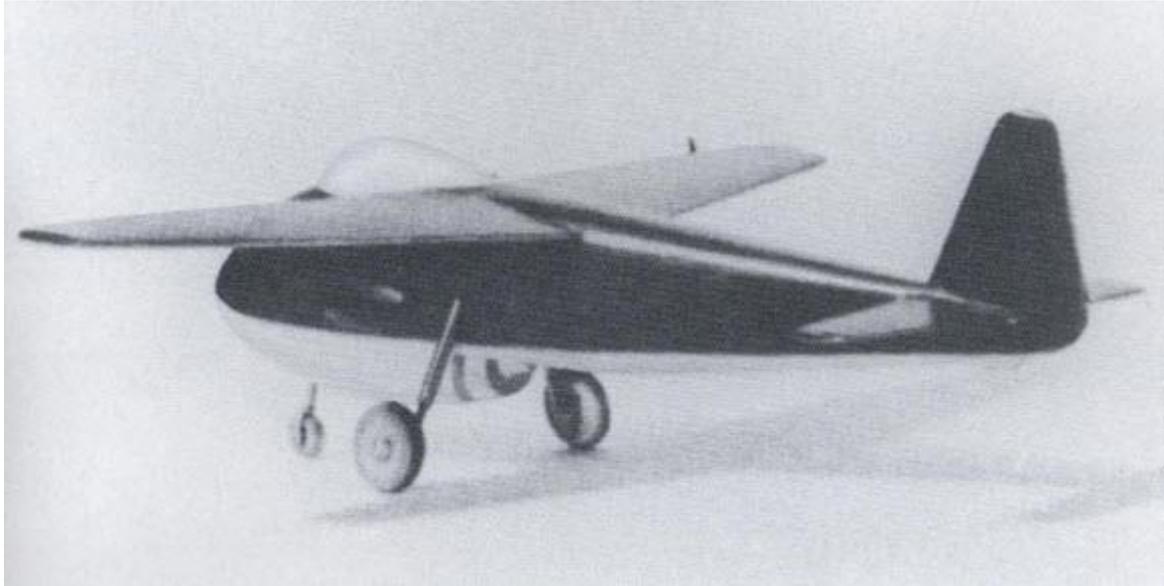
Le fuselage comportait une entrée d'air avant, qui alimentait le turboréacteur BMW 003A-1 situé dans le fuselage inférieur arrière. Deux configurations d'ailes (droite et en flèche) furent proposées.

Dans les deux cas, l'empennage situé au sommet de la dérive aurait été en flèche.

L'armement devait se composer de deux canons Mk 108 de 30mm, situés dans le nez.

Kurt Tank, directeur technique de Focke-Wulf, ne fut pas enthousiasmé par le projet, pensant que, avant que ce projet ne soit construit et entré en service opérationnel, les avions alliés à réaction dont l'arrivée était imminente l'aurait surclassé, en particulier du fait de la faiblesse de son moteur. La conception de Focke-Wulf Volksflugzeug ne fut donc pas poursuivie.

Junkers EF 123 ou EF 124



Junkers répondit à l'appel d'offre avec un projet dont seule une photo d'ébauche subsiste. Le reste des documents et références a disparu, sa dénomination même est encore incertaine.

Peter Allen en a extrapolé un plan trois vues mais les informations sur le sujet sont quasi inexistantes.

German Secret Projects of WW2
Junkers EF123
Volksjäger fighter project. September 1944



Please note
Very little data for this aircraft survived World War 2, therefore the author cannot vouch for 100% accuracy. This profile should be viewed as unconfirmed.



German Secret Projects of WW2
Junkers EF123
 Volksjäger fighter project. September 1944



engine(s)	1 BMW 003A-1 Turbojet
wing span	unknown
length	unknown
speed	unknown
crew	1
armament	2 x MK108 30mm cannon

Please note
 Very little data for this aircraft survived World War 2, therefore the author cannot vouch for 100% accuracy. This profile should be viewed as unconfirmed.



Source: Internet Aerospace

Messerschmitt déclina la demande d'offre.

Deux autres sociétés, Siebel et Fieseler, bien que non nommées dans les compétiteurs originaux présentèrent aussi des projets mais dont aucunes traces ou documents ne subsistent.

Au final Heinkel remporta le concours, surtout par sa facilité de production, l'utilisation (au départ) de train de BF109 et par le fait qu'une mock-up en bois, déjà prête, avait été présentée.

Son développement, bien que très rapide, ne fut sans doute pas une partie de plaisir, comme le montre les documents traduits par les russes après guerre.

		ПОРЯДОК ВАРИАНТОВ СХЕМ ПО ХРОНОЛОГИИ И НУМЕРАЦИИ ЧЕРТЕЖЕЙ ФИРМЫ (начало)									
		1. 6.7.44г.	2. 6.7.44г.	3. 6.7.44г.	4. 10.7.44г.	5. 22.7.44г.	6. 23.7.44г.	7. 3.8.44г.	8. 3.8.44г.	9. 3.8.44г.	10. 5.8.44г.
Двигатель	(количество и расположение)										
Крыло	(форма, площадь, размах, стреловидность)										
Оперение	(форма, площадь, размах, стреловидность)										
Шасси	вертикальное оперение, оружие										
Схема компоновки											
Вооружение		1 x MG151 2 x MK103	2 x MG151	1 x MG151 2 x MK103	2 x MG151 1 x MK103	2 x MG151 1 x MK103	2 x MG151 1 x MK103	2 x MG151	2 x MG151 1 x MK103	2 x MK103	2 x MG2
Бомбы		2 x 500 кг	1 x 500 кг	-	2 x 500 кг	-	-	-	-	-	-
Вес топлива	в фюзеляже	1510 кг	1300 кг	1500 кг	1500 кг	1600 кг	1600 кг	750 кг	- 2000 кг	- 1620 кг	750 кг
	в крыле	1000 кг	700 кг	840 кг	1000 кг	-	1000 кг	1000 кг	- 1400 кг	- 300 кг	-
	общий	2510 кг	2000 кг	2340 кг	2500 кг	1600 кг	2600 кг	1750 кг	- 3400 кг	- 2420 кг	750 кг

Tout une floppés de projets donc (assez moche aussi, une chance que le He 162 en soit sorti vainqueur, j' imagine peu un BV 211.02 dans la réserve du Bourget !), relativement anodins point de vue technique, voir même en régression pour certains.
L'histoire est tout de même intéressante du point de vue de la rapidité de la mise au point et de la prise en compte de la facilité de production et de maintenance dès la conception.

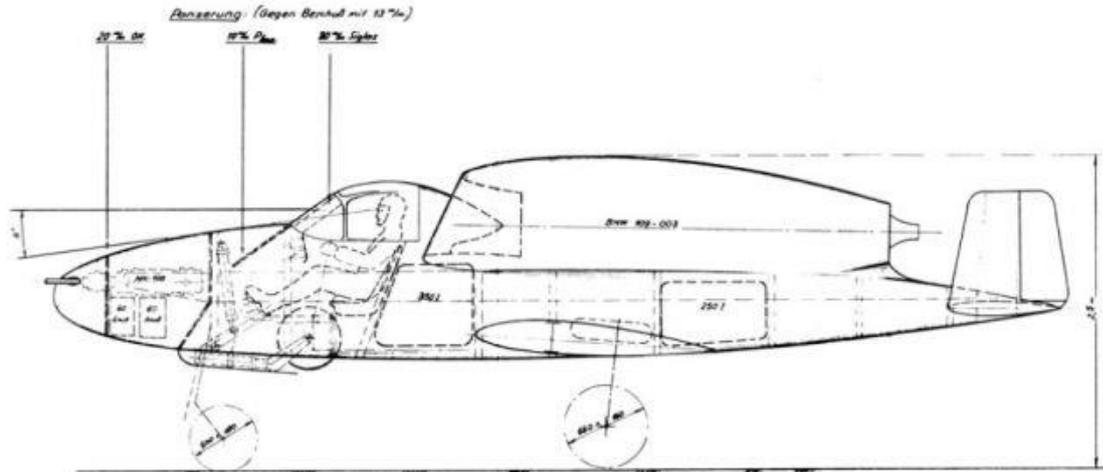
Bon et comme nous sommes dans le post Arado je m'attaque donc au ... AR 580 !!!

Le zozio ressemble donc a cela



Peu de pièces et surtout, après de l' Unicraft rugueux, peu de préparation des pièces à prévoir...des vacances presque.
L'appareil n'est pas particulièrement émoustillant, il va falloir que je me lâche sur le camouflage!

Le plan d'époque faisant apparaître bizarrement un train avant ne se retractant pas entièrement !



Et surtout quelques vues de la réserve du Luftwaffe Museum de Gatow, qui revele une surprise de taille!



On colle rapidos les divers éléments en résine. On bricole un pilote car il sera représenté en vol, on en profite pour coller toutes les trappes fermées, on reconstruit celle, bulbeuse, du train avant, on lui adjoint des entrées d'air supplémentaire sinon le Jumo va tousser après 10 minutes, ainsi qu'une verrous bien disgracieuse pour l'équipement de communication (que dalle sur les plans, il faut bien le loger quelque part).



Là c'est du brut de cyano, il reste à sortir le mastic pour un tartinage général.

On bricolera un viseur, et patinera le cockpit et le pov' pilote avant de fermer la verrière.

L'est point bête le bougrin mais l'est prêt pour la peinture.



Saint Tofer priez pour nous !!!!!

Je poncasse la petite mocheté et passe un aprêt et une couche métal détecteur of pétouilles....on re-ponce encore et on tente la lévitation pour les essais en vol.



Bon la peinture se rapproche, il va encore falloir trouver un camo faisant oublier la banalité affligeante de la forme de cet appareil (me fait penser au proto russe Bereznyak-Isayev BI, avec son gros pif, c'est dire!!!!).



J' dis ca, je dis ca mais je commence a m'y attacher (m' enfin plus comme un truc au fonds d'une Tefal au final)



Le petit Arado a subit sa première couche (argh, ça ne me change pas de mon activité principale actuelle) bref du Bleached Bone matinée de Kommando Khaki voir de Desert Yellow saupoudré de Deck Tan Tamiya... bref tout ce qui traîne pour casser l'uniformité.....



On attaquera ensuite les tâtchounettes.

Bon, c'est point évident à appliquer au final.

Déjà pour entamer un camo comme ça, j'aurai dû tester sur du 1/32 voir 1/24ème, ou en tout cas faire des tâtchounettes de taille conséquente.

Il faut marquer les emplacement des tâches blanches sur un calque, reporter ça sur de la friskett, découper (pas facile de faire des beaux arrondis sur des tâches de 2mm de diamètre), appliquer et passer une couche de noir.

Au 1/72, sur un modèle rikiki avec un dos bien rond c'est déjà du bonheur.

Ensuite on rigole avec le passage du RLM71 au milieu des tâches noires sans couvrir le tout évidemment, ce qui nous fait de la re tâchounette de 1mm....mon aéro n'étant pas un foudre of war (euh moi surtout) c'est pas du gagné....

Quand on vire la friskett ca donne ca....des pétouilles a reprendre... un camo pas de tout repos qui mériterait des motifs plus grands. Je confirme les dires de Renaud sur l'importance du contraste noir/ blanc pour ce type de camo.



Dans la foulée je l'ai (enfin) terminé....passage du RLM 65 sur le bidon après pré-ombrage, peinture et patinage de la tuyère, Klir, découverte joyeuse que ce dernier a complètement estompé le contraste du RLM71 que je m'étais particulièrement gaver a pulvériser, décalco de la boite a rabiote (on remarquera les Balkankreuz basse visibilité entrée en vigueur en 1947), jus et re pulvérisation du RLM71 au milieu des tâches noire en évitant de ruiner décalco, jus etc..... un vrai bonheur pour les nerfs.

Vernis mat et on s'attaquera au socle.



Je le plante en attendant sur son cure dent et trouve le bon angle de prise de vue pour masquer le tout !



Le pif me faisant trop penser au sous-marin du professeur Tournesol , je n' ai pas résisté à imprimer une petite Sharkmouth pour la route !



On remarque l' air de parenté avec le He 162 ou Hs 132 sous cet angle !
Le pauvre est empalé, preuve aussi que le camouflage fonctionne même dans un ciel européen





Il a mis du temps, celui-là , à me plaire, mais je m'y suis doucement habitué...

