

# BLOHM und VOSS BV.155B

## ERA UN Bf.109 RIPROGETTATO PER LE ALTE QUOTE

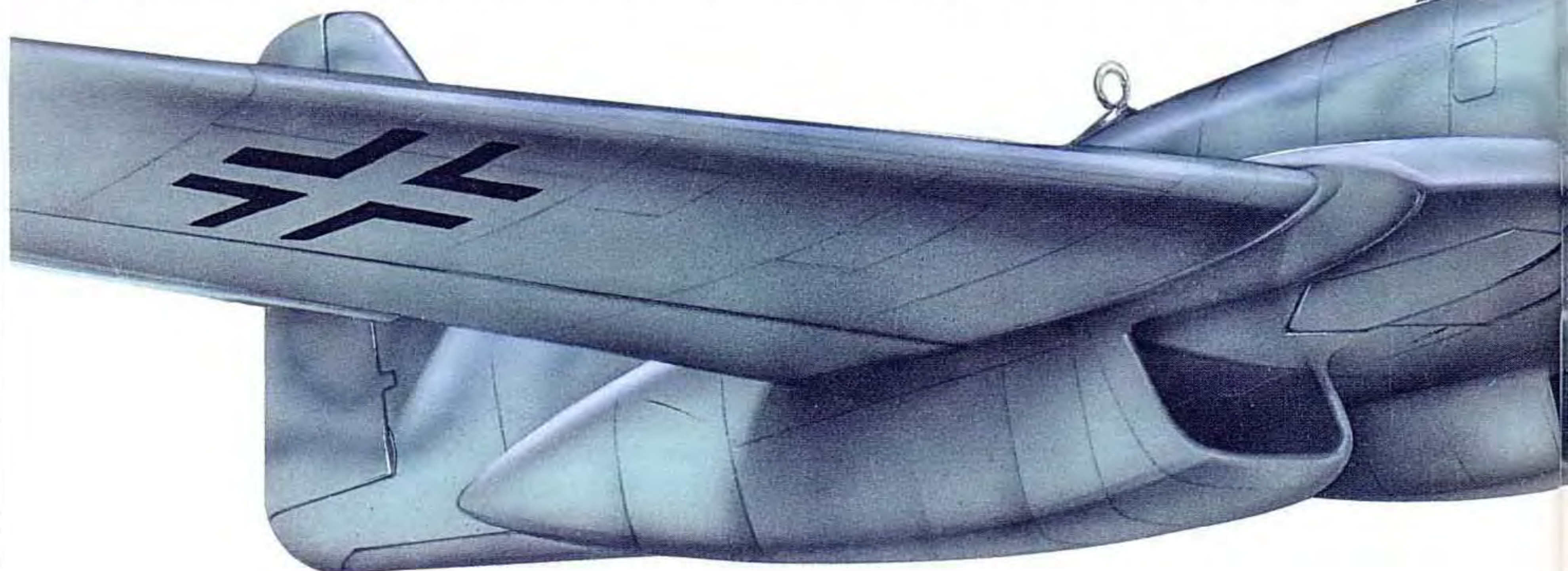
di Nico Sgarlato

**T**ra gli aerei tedeschi dell'epoca della Seconda Guerra Mondiale il cui

sviluppo non fu completato ve ne sono alcuni che si possono definire «caccia evolutivi», in

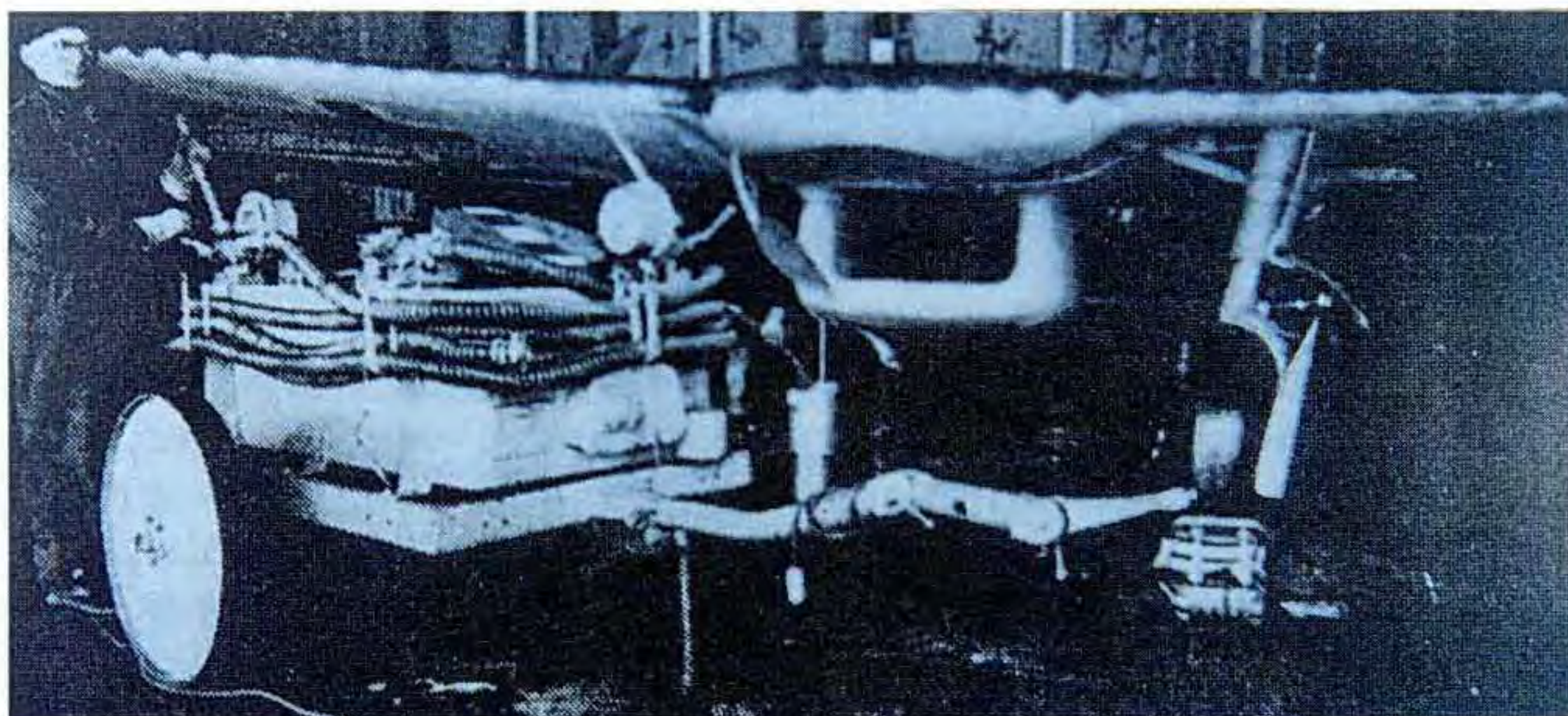
quanto concepiti quale evoluzione di progetti precedenti. In questa categoria si può far rien-

trare il Blohm und Voss BV.155B, originato da un programma inizialmente noto come Mes-

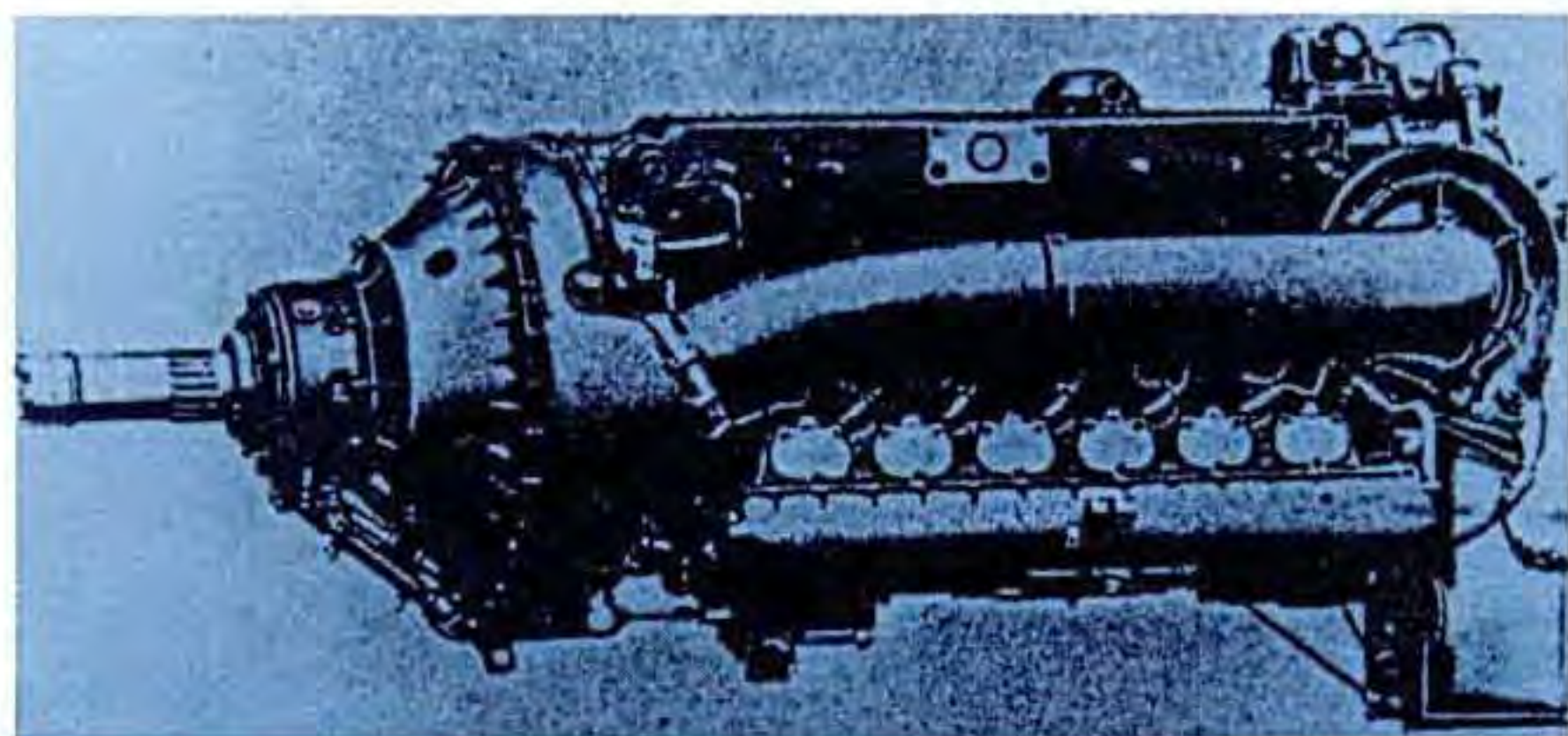




Nella pagina a fianco, sopra il titolo: il Blohm und Voss BV.155 V3 (terzo prototipo), incompleto, fu rintracciato dagli inglesi e portato a Farnborough. A destra: il radiatore di destra del BV.155 V2 durante il drenaggio del liquido.



Messerschmitt Me.155B (P.1091) per uno «Höhenjäger» (caccia d'alta quota) del 1943. Grosso modo contemporanei e rispondenti alla



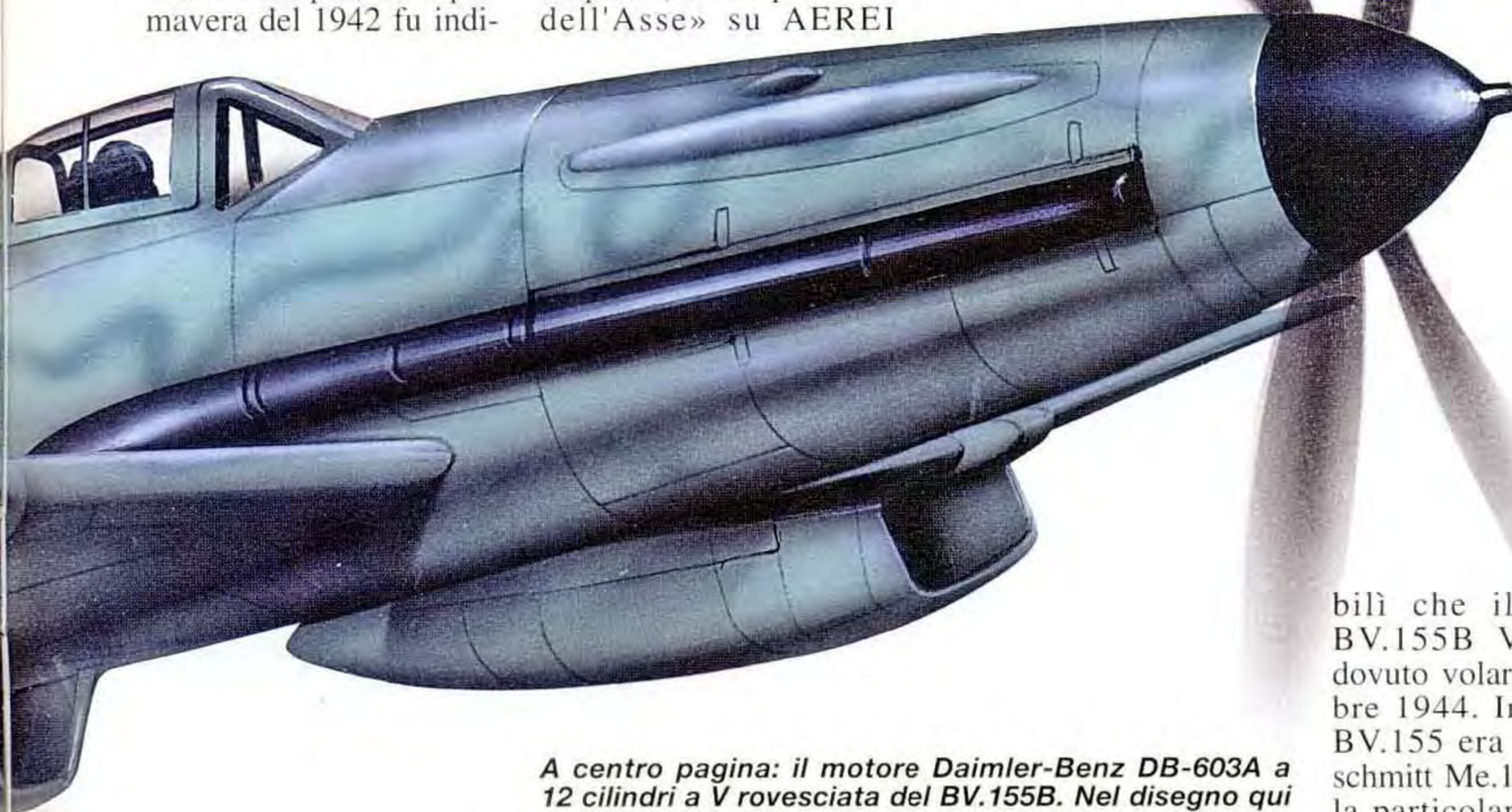
stessa esigenza furono anche il Dornier P.273 (versione «ad hoc» del Do.335 Pfeil), ed i Focke-Wulf Ta.152 e Ta.153. Originariamente la numerazione 155 era stata riservata al costruttore Klemm ma poi, nella primavera del 1942 fu indi-

cato come Me.155 il progetto di un caccia imbarcato, in quanto il Me.109T previsto per la portaerei *Graf Zeppelin* appariva superato. Quando, alla fine del 1942, l'attività sulla portaerei fu nuovamente sospesa (v. «Le portaerei dell'Asse» su AEREI

nella Storia N.7 a pag.10), il progetto del Me.155 fu ripreso per essere trasformato, come Me.155A, in un caccia-bombardiere terrestre. L'attenzione del Technisches Amt, però, come abbiamo visto, si spostò verso l'intercettore d'alta quota e il Me.155A fu nuovamente

riprogettato, come Me.155B, per questo nuovo ruolo.

Nell'agosto del 1943, poiché la Messerschmitt era già impegnata in diversi altri programmi importanti, lo sviluppo del Me.155B-1 fu assegnato alla Blohm und Voss, sotto la direzione del Dr. Richard Vogt, e con una specifica del gennaio 1944 si sta-



A centro pagina: il motore Daimler-Benz DB-603A a 12 cilindri a V rovesciata del BV.155B. Nel disegno qui sopra: del BV.155B non esistono immagini soddisfacenti dell'aereo completo: il V2 ed il V3 apparivano così.

bilì che il prototipo BV.155B V1 avrebbe dovuto volare l'1 settembre 1944. In pratica, il BV.155 era un Messerschmitt Me.109 con un'ala particolare, di nuovo disegno e di apertura maggiorata (20,50 m),





A sinistra: uno dei prototipi del Focke-Wulf Ta.152 (progetto concorrente del BV.155) fu il Fw.190 V30/U1, modificato per rappresentare il Ta.152H. Sotto: la seconda fase dello sviluppo era il Fw.190Ra-4D, poi ridesignato Ta.153; per rappresentarlo fu scelto il prototipo Fw.190 V32; ulteriormente modificato, il GH+KV servì per rappresentare il Ta.152.

azionato da un motore Daimler-Benz DB-603A da 1.450 CV con turbocompressore TKL 15, per intercettare ad alta quota i bombardieri alleati. Fino al maggio 1943 era stato previsto che il Me.155B montasse un motore DB-628, simile ad un DB-605A ma dotato di un sovralimentatore meccanico a due stadi con un radiatore a induzione; tuttavia, dopo 30 ore di volo con un Me.109G rimotorizzato con il DB-628, si concluse che il DB-603 con sovralimentatore TKL 15 avrebbe dato migliori risultati.

Sembra che la data prevista dalla specifica sia stata rispettata ed il collaudatore abbia compiuto una decina di voli; quindi l'aereo fu trasferito su di un aeroporto nei pressi di Amburgo e probabilmente demolito dopo il gennaio 1945. Il secondo prototipo V2, secondo fonti attendibili, era quasi completo alla fine della guerra (mentre secondo altre poté essere portato in volo già l'8 febbraio 1945, mentre altri ancora indicano questa data quale effettivo primo volo del V1); il V2 rimase leggermente danneggiato in un atterraggio d'emergenza ma guasti maggiori furono provocati dall'operazione di recupero da parte dei militari americani.

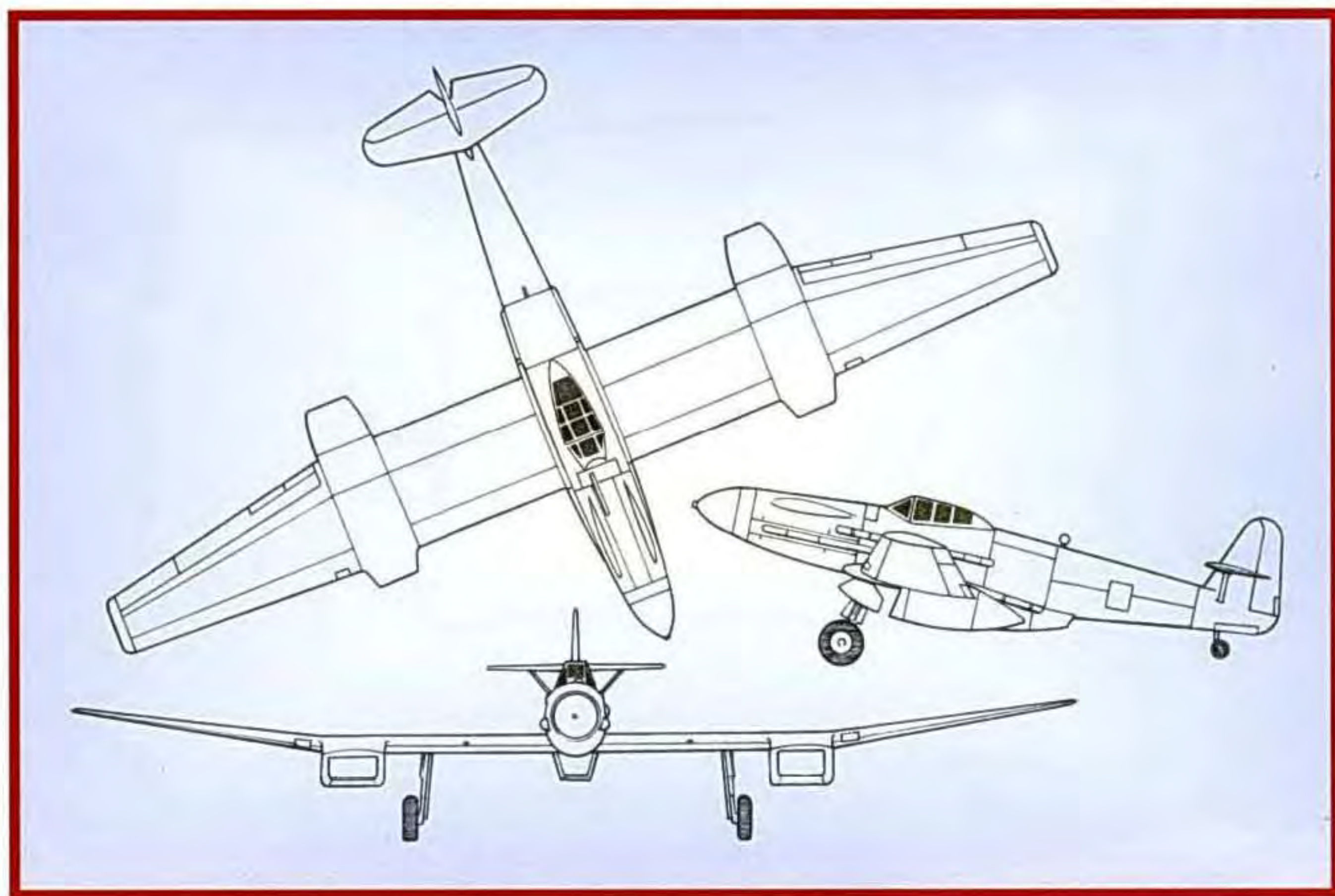
Infine, il V3 fu catturato incompleto e portato prima in Gran Bretagna e



poi negli Stati Uniti (dove era giunto anche il V2); il BV.155 V2 oggi risulta conservato presso la Paul E. Garber Facility del National Air & Space Museum a Silver Hill (Maryland). Contrastanti le notizie sul V4 (prototipo della versione BV.155C): secondo alcuni fu costruito solamente il simulacro, secondo altri

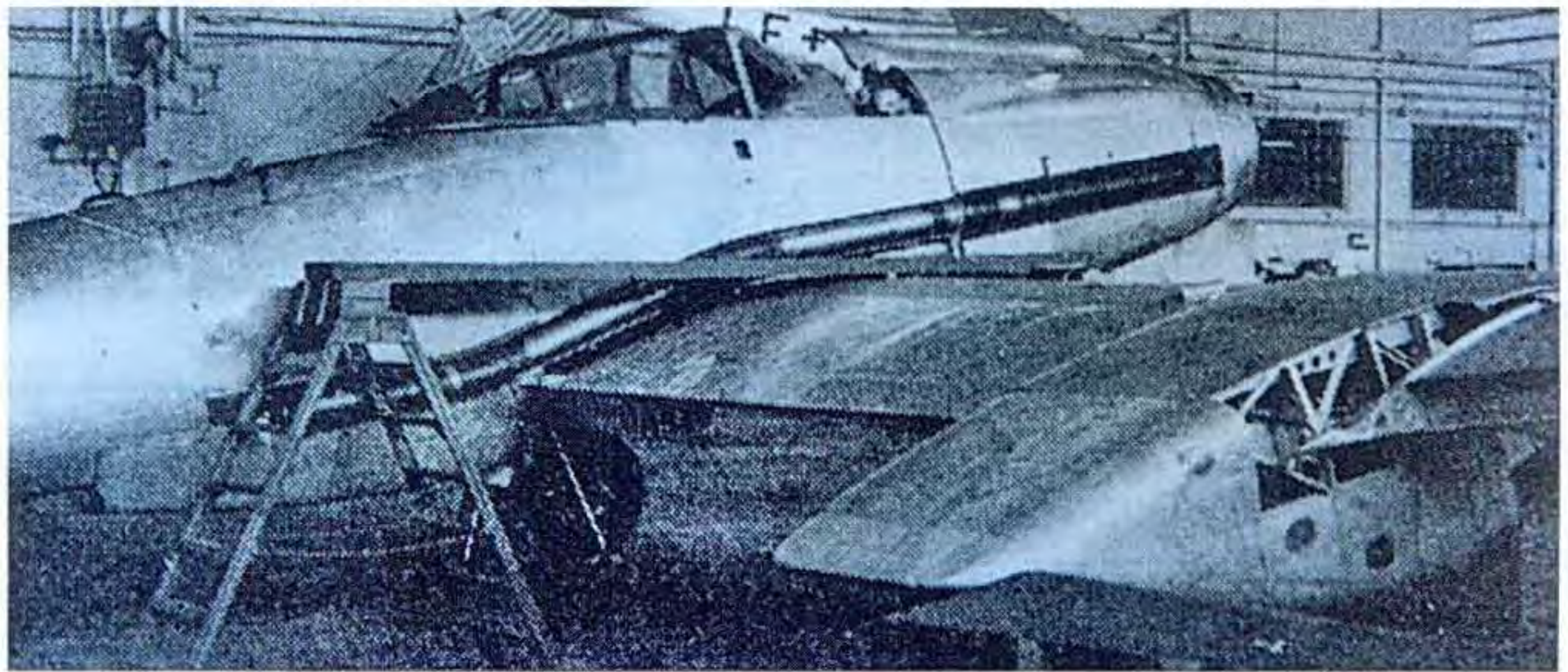
fu realizzato al 75% ma, per dovere di cronaca, bisogna riportare che c'è notevole confusione sull'esatta identificazione dei prototipi e sulla loro storia reale. Del BV.155C, con motore Daimler-Benz DB-605U da 1.660 CV al decollo, 1.750 CV a 1.700 m e 1.430 CV a 15.000 m erano stati ordinati 30 esemplari di pre-serie

(che probabilmente includevano i prototipi V4, V5, V6 e V7); le previsioni indicavano l'aprile 1945 per il primo volo del V4, maggio per il V5 e giugno per il V6 e V7 ma quando i militari americani occuparono lo stabilimento di Finkenwerder non trovarono altro che il V3 (o il V4) e nessun ulteriore esemplare completo.





A destra, sopra: il BV.155 V3 fotografato presso il Royal Aircraft Establishment di Farnborough dopo la fine della guerra; sotto: il simulacro in legno al naturale del BV.155C.



Da un punto di vista tecnico, i prototipi V1, V2 e V3 ed il BV.155C presentavano differenze anche notevoli. Il BV.155 V1 manteneva ancora le linee della fusoliera del Me.109G riconoscibili, a parte un piano verticale più alto, con piano orizzontal controventato e montato sulla deriva (in pratica si trattava degli impennaggi del Me.209), ma ala e carrello erano completamente differenti; l'ala a grande allungamento aveva un tronco centrale a pianta rettangolare e due semiali rastremate con diedro positivo che gli davano una configurazione «a gabbiano»; in corrispondenza dei «gomiti» vi erano due grandi radiatori con carenature dorsali che sostituivano i quattro subalari inizialmente previsti.

A seguito delle prime esperienze sui prototipi successivi questi grandi radiatori furono nuovamente modificati e spostati sotto l'ala; il Dr. Vogt volle introdurre un tettuccio più moderno, scorrevole all'indietro e ciò richiese interventi sui piani di coda. Il BV.155C, invece, nasceva per essere un aeroplano quasi completamente diverso, il Projekt 205, senza i grandi radiatori alari ed un radiatore frontale per il liquido di raffreddamento del motore che ricordava quello del Ta.152. L'ala era di nuovo disegno ed introduceva dei raccordi alla radice del bordo d'entrata simile alle moderne LERX, mentre la deriva ed il timone avevano superfici più grandi. ☐

### BLOHM UND VOSS BV.155B

Caccia intercettatore d'alta quota, monoposto

**Impianto propulsivo:** un Daimler-Benz DB-603A a 12 cilindri a V rovesciata, raffreddato a liquido, con sovralimentatore TKL 15, da 1.610 CV al decollo e a 10.000 m. **Dimensioni:** apertura alare 20,50 m; lunghezza 8,95 m; altezza 2,98 m; superficie alare 39,0 mq. **Pesi:** a vuoto 4.870 kg; totale 5.125 kg; massimo al decollo 6.016 kg; carico alare 131 kg/mq; rapporto peso:potenza 3,2 kg/HP. **Prestazioni:** velocità massima 690 km/h a 16.000 m, di salita 11,5 m/sec; salita a 16.000 m in 29 min; tangenza pratica 16.950 m; autonomia da 458 a 1.348 km. **Armamento:** un cannone Rheinmetall MK-103 da 30 mm con 60 colpi e due Mauser MG-151 da 15 mm con 200 colpi per arma oppure tre cannoni Rheinmetall MK-108 da 30 mm con 60 colpi per arma (ma furono studiate anche altre combinazioni).

### BLOHM UND VOSS BV.155C

Caccia intercettatore d'alta quota, monoposto

**Impianto propulsivo:** un Daimler-Benz DB-605U a 12 cilindri a V rovesciata, raffreddato a liquido, con sovralimentatore TKL 15, da 1.660 CV al decollo, 1.750 CV a 1.700 m e 1.430 CV a 15.000 m. **Dimensioni:** apertura alare 18,66 m; lunghezza 12,34 m; altezza 3,58 m; superficie alare 35,7 mq. **Pesi:** totale 6.000 kg; carico alare 168 kg/mq; rapporto peso:potenza 3,6 kg/CV. **Prestazioni:** (stimate dal costruttore) velocità massima 689 km/h a 15.000 m, 492 km/h a 3.000 m; tangenza pratica 16.830 m. **Armamento:** un cannone Rheinmetall MK-108 da 30 mm con 60 colpi e due Mauser MG-151/20 da 20 mm con 200 colpi per arma.