

spools and artemer gear, but was shelved when development of the GrofZspeiin stopped. Messerschmitt then considered redeveloping the Me 155 to fulfil a Luftwaffe requirement for a fast single-seat bomber, capable of carrying a single 2,205lb/1,750kg SC 1000 bomb. The navalised fittings were removed and a long tailwheel leg fitted to allow for the carrying a large bomb. The design then changed into a high altitude interceptor but in August 1943, the Luftwaffe Technische Amt decided that Blohm und Voss would take over the design. Following much bitter acrimony between the Messerschmitt and Blohm und Voss (BV) design teams, Messerschmitt was removed from the project and BV was given sole responsibility under the designer R Vogl. The first prototype was designated BV 155 VI, and flew for the first time Sept 1, 1944. Refinements of the original designs included revised radiators, relocation of the pressurised cockpit, a new canopy design and new rudder. All of these refinements were incorporated into subsequent prototypes, but work ceased abruptly when the Allies overran the BV factory in Finkenwerder in April 1945. After the end of WW II the aircraft was, for a short time, tested by the British Royal Aircraft Establishment at Farnborough. The third incomplete prototype is now located in the Smithsonian Institute in Maryland, USA.

Technical details:

Wing span: 20,5m

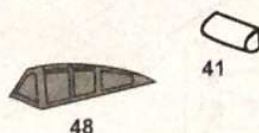
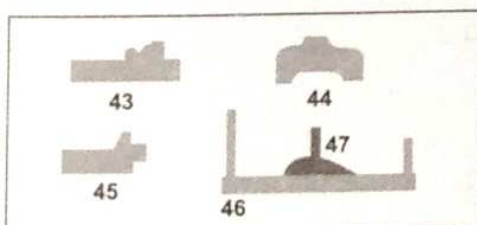
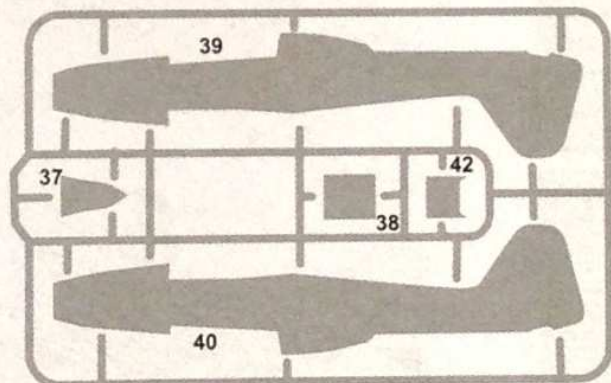
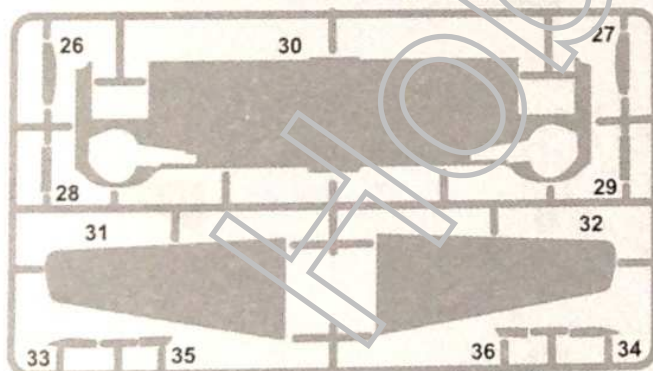
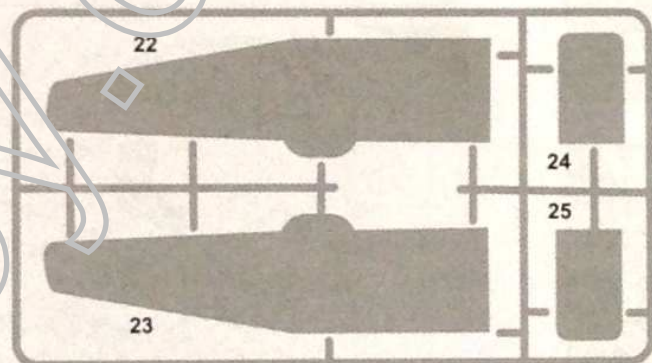
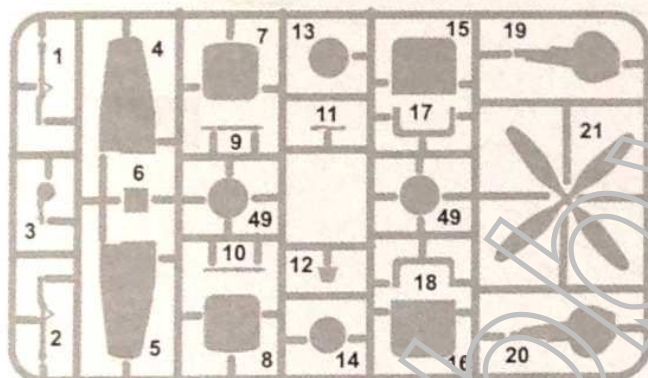
Length: 12,00 m

Height: 2,98 m

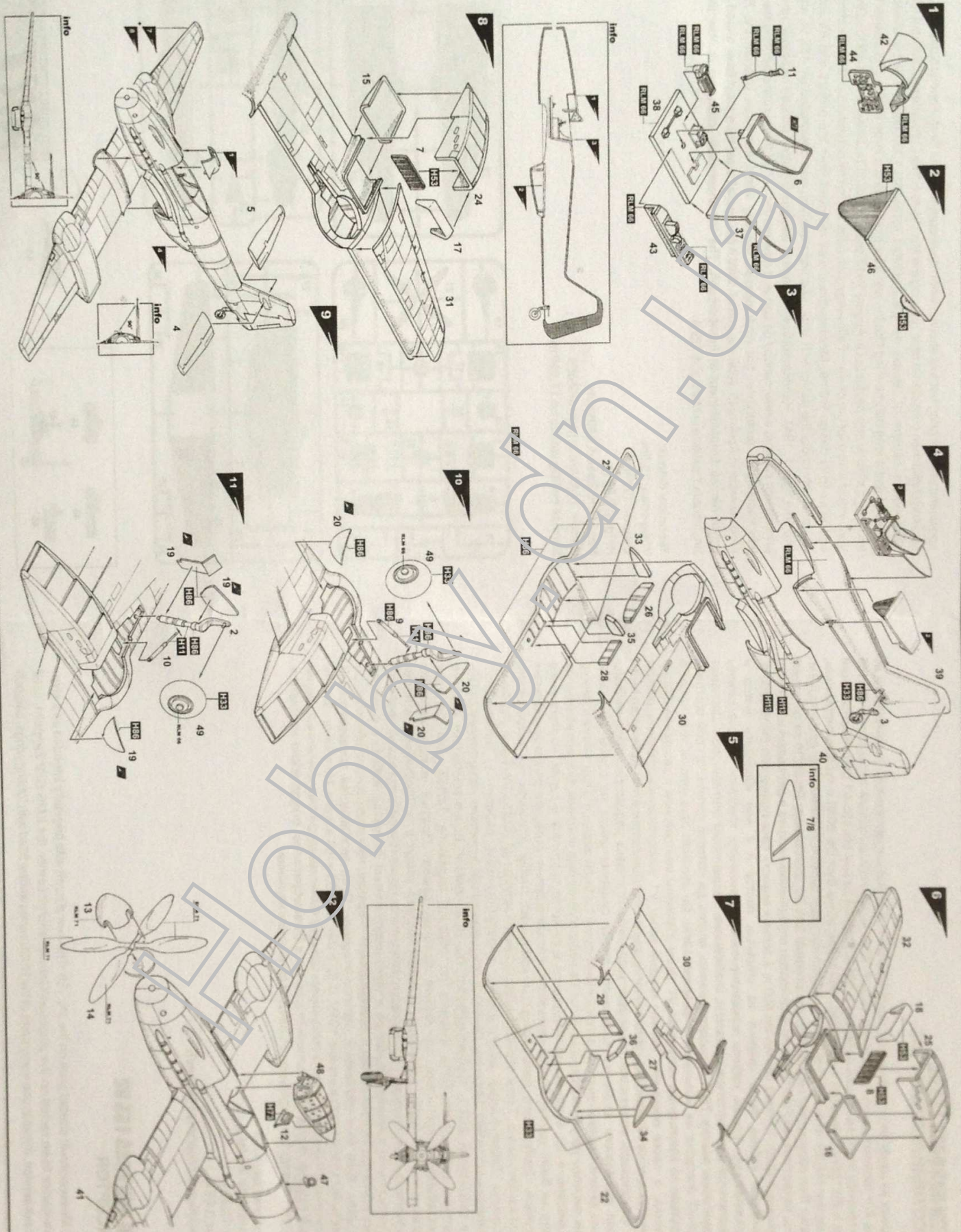
Maximum Speed: 690km/h

Range: 1440 km at high altitude

Service ceiling was to be 17,000 m




ART HOBBY KITS
MODEL








- RLM 76
- RLM 82
- RLM 81


(a)  H 11 Aluminium


HUMBROL


(b)  H 33 Matt Black


(c)  H 113 Matt Rust


(l)  H 62 Matt Leather

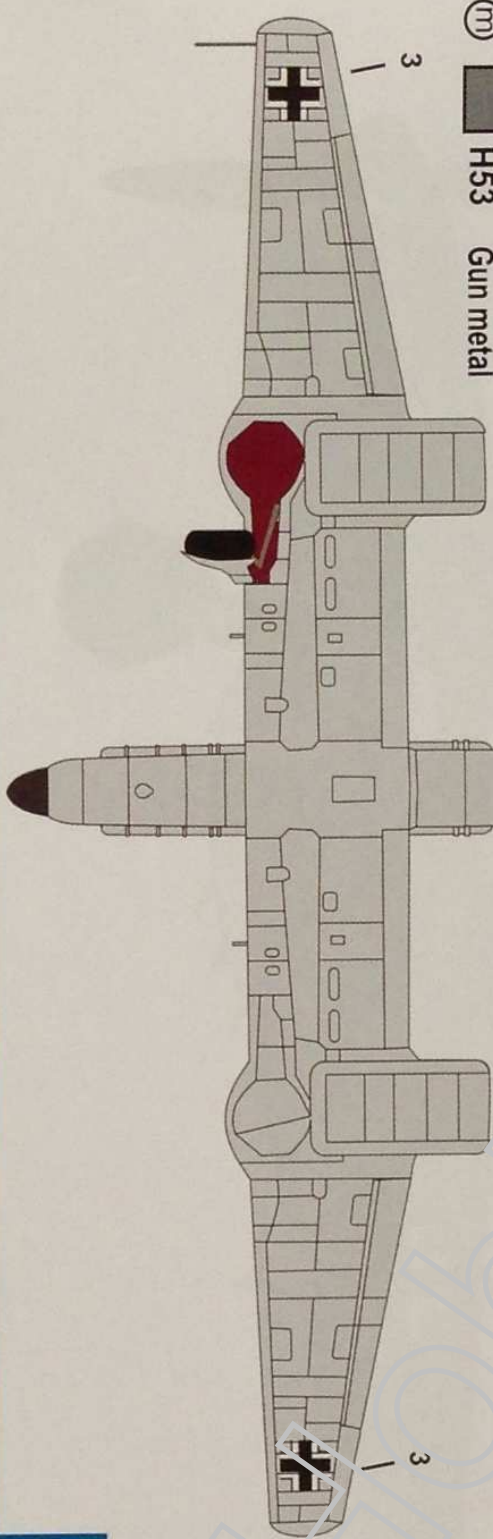
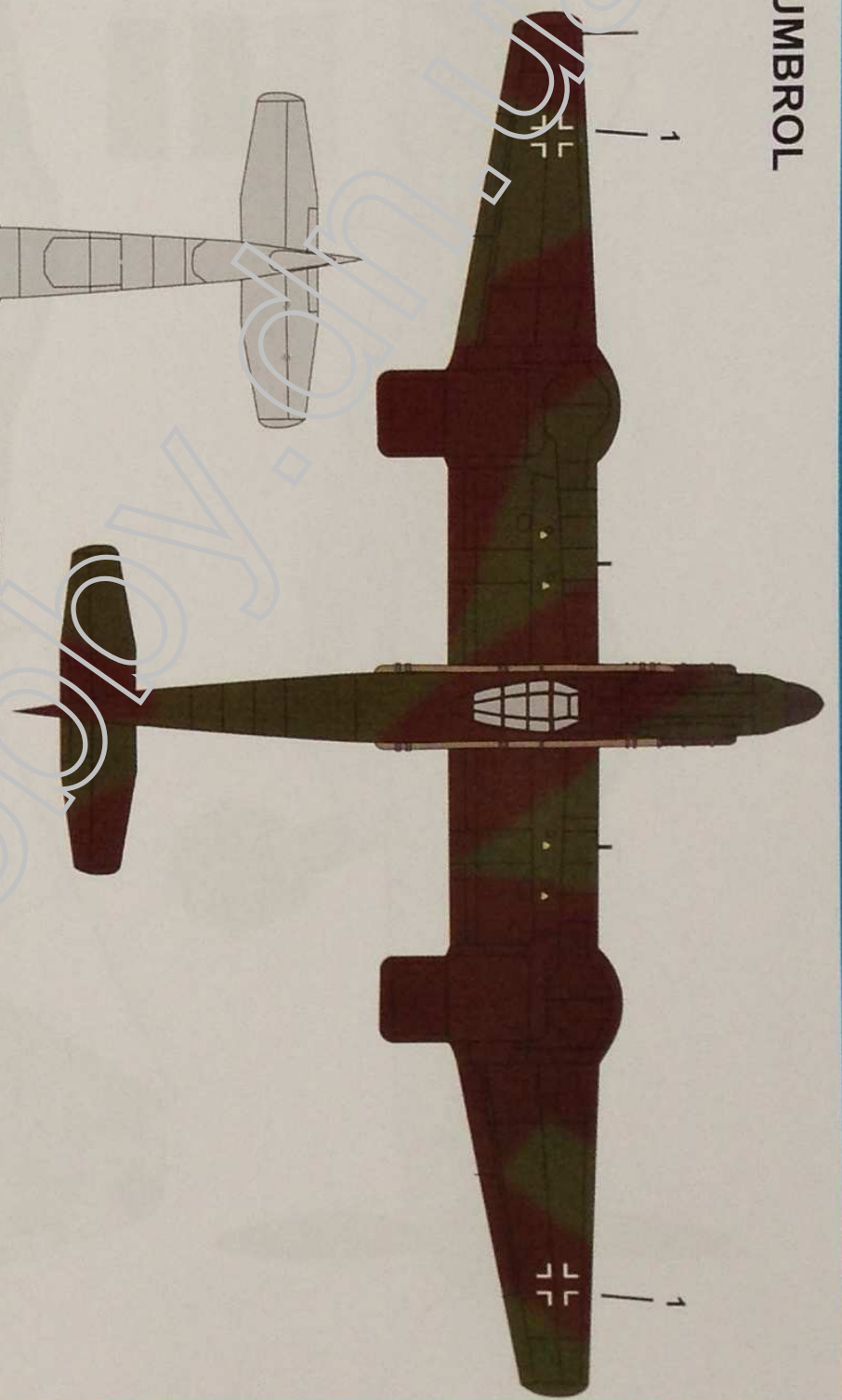
(w)  H 34 Matt White

(v)  H 73 Matt Wine

(n)  H 74 Matt Linen

(z)  H 102 Matt Army Green

(m)  H 53 Gun metal



BLOHM UND VOSS 155 V2 **ВЫСОТНЫЙ ПЕРЕХВАТЧИК**

Одним из наиболее причудливых истребителей с поршневым двигателем, появившимся во время 2-й мировой войны в "третьей рейхе", был неуклюжий высотный перехватчик **BV.155**. Изготовление опытных машин началось в 1944г. Первый из них Me.155-V1 (переименованный позже в BV.155-V1) полетел 1 сентября 1944 г. Двигатель был DB-603A с турбонагнетателем, мощностью 1450лс на высоте 15000 м. Четырехлопастный деревянный винт имел диаметр 3.9 м. Самолет был оборудован системой форсирования MW-50, фотокамеру Rb-50/30 за сиденьем пилота, радиостанцию FuG-16ZY с возможностью определения пеленга и дистанции и FuG-25a. Нормальный запас топлива составлял 600 л, а полная емкость бака-лонжерона была 1200 л. Герметичная кабина была сварена из стальных листов и к ней крепились мотор и турбокомпрессор. Фонарь кабины герметизировался резиновыми трубками. Наддув кабины осуществлялся от нагнетателя двигателя, снабженным специальным вентилятором. Давление эквивалентное высоте 7500 м поддерживалось вплоть до потолка полета. Второй опытный BV.155-V2 поступил на испытания 8 февраля 1945г. Он включал дальнейшие изменения в конструкции по результатам испытаний V1. Были изменены центральная и хвостовая секции фюзеляжа, а также оперение. Так как каждый взлет V1 сопровождался опасным ростом температуры, то на V2 радиаторы установили на крыле с большим углом атаки. Кроме того было ясно, что площадь радиаторов следовало увеличить. Установка радиатора на крыле была вызвана опасениями затенения воздушного потока стойками шасси на самом критичном моменте влета. Однако, продувки в аэродинамической трубе показали, что при снятии главного поршня системы уборки шасси, срыв потока в радиаторе не был опасным. Все эти изменения были внесены в V2, который рассматривался в качестве прототипа В-серии, но Фогт и его команда не были удовлетворены самолетом. Его конструкция страдала рядом неизбежных недостатков. Требовались дополнительные изменения, чтобы устранить все погрешности базовой конфигурации. Таким образом, еще до начала испытаний BV.155-V2 "Блом унд Фосс" предложила Техническому департаменту переработанный вариант - "проект-205". Предлагалась установка двигателя DB-603U, оснащенного механическим нагнетателем от DB-603E и редуктором 2.07:1. Турбокомпрессор TKL-15 оставался. Более компактная система жидкостного охлаждения была введена по образцу радиатора Ta.152. Два больших воздухозаборника крепились за задней кромкой крыла. Правый воздухозаборник предназначался для турбокомпрессора, а левый подавал воздух в теплообменник, а потом воздух выходил через щель за правым воздухозаборником. После компрессора воздух проходил через холодильник в нижнем радиаторе и через индукционный коллектор. Кабина и фюзеляж остались почти без изменений, как и горизонтальное оперение, хотя подкосы со стабилизатора были сняты. Киль был увеличен и перепроектирован. План производства предусматривал готовность BV.155c-01 (V4) в апреле 1945г, C-02 в мае, а C-03 и -04 в июне. Но сборка так и не была закончена к моменту захвата союзниками завода в Финкенвердере. Незаконченный третий опытный самолет был в последствии отправлен в Великобританию, откуда после выставки в Фарнборо, самолет был перевезен в США для детального изучения.

Технические данные:

Размах крыла: 20,5 м

Длина: 12,60 м

Высота: 2,98 м

Максимальная скорость: 690km/h

BLOHM UND VOSS 155 V2 **INTERCEPTOR**

In 1942, Messerschmitt started work on the Me 155. The new aircraft was originally intended as a shipborne interceptor to be carried on the proposed German aircraft carrier, the KMS Graf Zeppelin, itself never to see service. It was to use many parts of the Bf 109 series and be fitted with folding wings, catapult