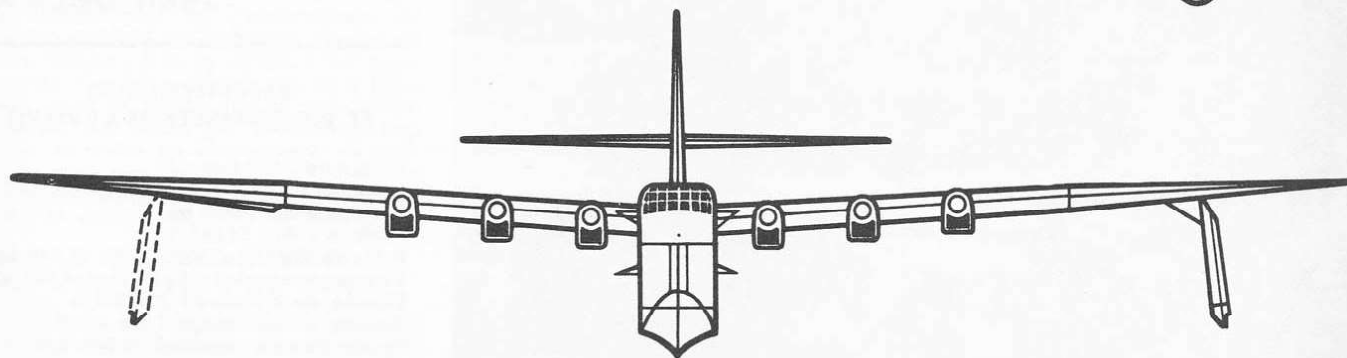
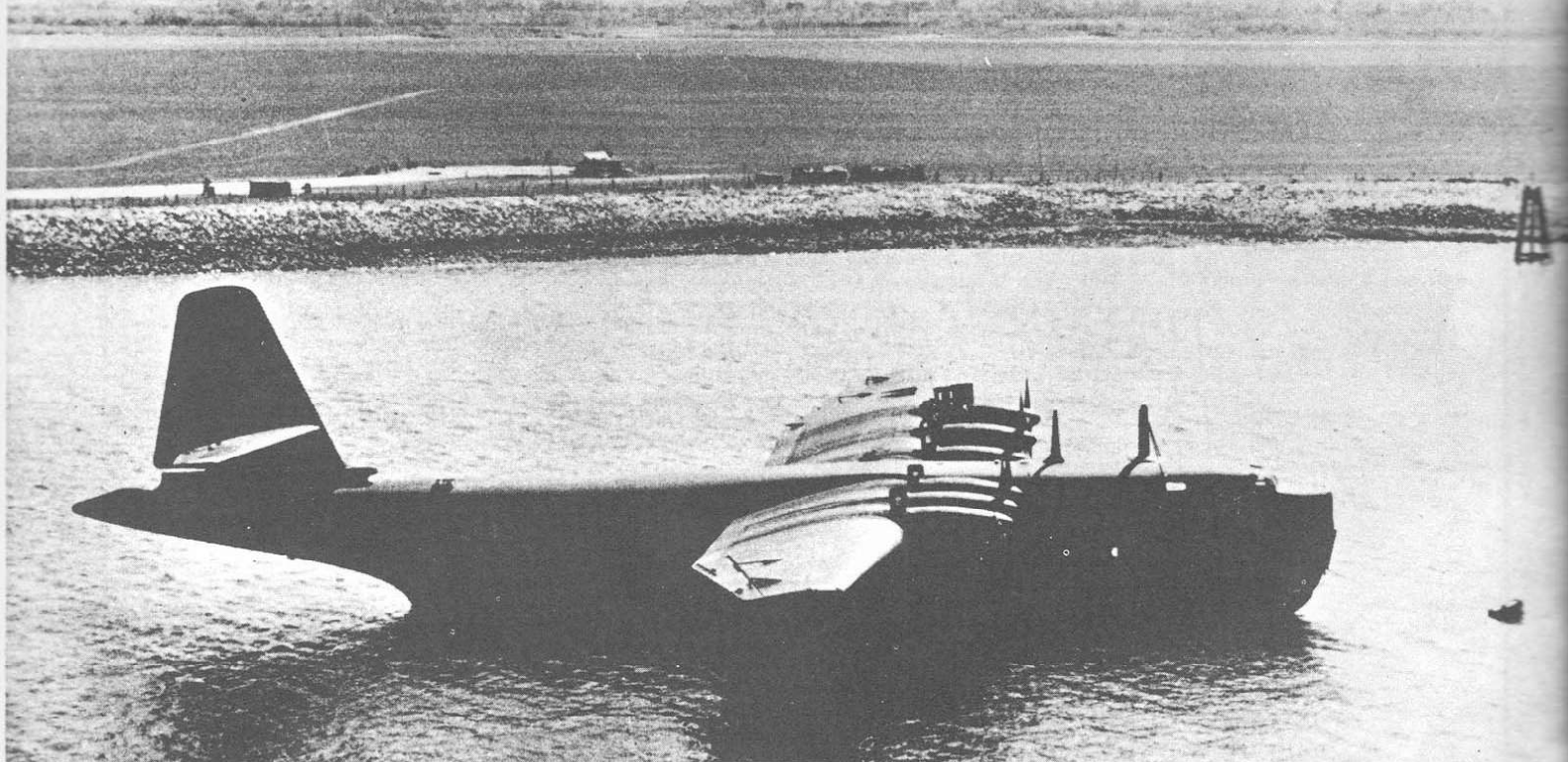


B & V - 238
V 1



Le "Monstre" de Hambourg...



BLOHM und VOSS 238

La vogue des grands hydravions semble avoir atteint son plus haut degré dans l'immédiate avant guerre. De même que les grandes compagnies de navigation avaient à cœur de posséder les plus grands paquebots, les compagnies aériennes poussaient les constructeurs vers des hydravions de plus en plus énormes. Les Allemands, spécialistes du colossal, ne pouvaient rester en arrière. La Deutsche Lufthansa, non contente d'avoir commandé en 1938 à Blohm und Voss le géant hexamoteur B & V-222, posa un nouveau problème au chef du bureau d'études de la firme de Hambourg, Doktor Richard Vogt. Il fallait faire encore plus grand...

La guerre venue le R.L.M. (Reich Luft Ministerium) se préoccupa de donner un successeur au B & V-222 « Viking » dont une douzaine furent construits en version militaire. En janvier 1941, Blohm & Voss reçut la confirmation des instructions pour l'étude d'un projet d'hydravion quadrimoteur propulsé par des moteurs diesel Junkers Jumo 223. Ce projet reçut la désignation de B & V-238. C'est cet appareil qui devait être l'hydravion de transport (long courrier) permettant d'emporter 40 passagers au-dessus de l'Océan Atlantique en offrant un confort digne d'un « paquebot volant ».

Très vite les événements avaient conduit les autorités officielles à transformer ce projet en transport de troupes armé, et les moteurs prévus à l'origine n'étant pas disponibles, on décida de monter sur cet appareil 6 moteurs Daimler Benz DB 603-V. Ces moteurs de 1.750 ch étaient des 12 cylindres en V inversés, refroidis par liquide.

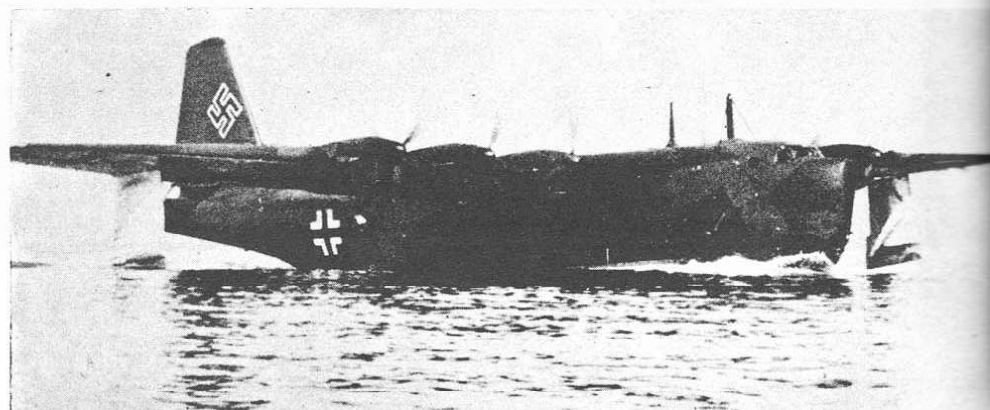
Pour permettre de résoudre plus facilement et plus rapidement les nombreux

problèmes posés par un hydravion d'une telle dimension, il fut décidé de construire une maquette volante à l'échelle d'un quart qui reçut la désignation de LC n° FG 227. La réalisation en fut confiée à un institut technique de Prague. Construite en bois, cette maquette était propulsée par 6 petits moteurs et représentait fidèlement les formes aérodynamiques et hydrodynamiques du B & V-238.

De nombreux retard techniques firent que cette maquette volante ne put être terminée qu'au milieu de 1944. Elle fut transportée à Travemünde, et par suite

d'un sabotage durant le voyage, elle ne fut prête pour son premier vol qu'en août 1944. Le premier vol eut lieu le 1^{er} septembre de la même année. Au cours de ce vol les 6 moteurs, à cause d'une panne d'alimentation en carburant, stoppèrent en vol et la maquette fut très endommagée en se posant en catastrophe sur la mer. Du résultat de cette expérimentation, on ne peut dire que la maquette volante FG 227 du B & V-238 ait eut une bien grande incidence dans la réalisation de l'avion réel car d'ailleurs de B & V-238 devait voler avant elle !

En effet, la construction du premier prototype, le B & V-238 V1 commençait en juillet 1942 et l'appareil était prêt pour son premier vol en août 1943. La structure de cet avion était classique et extrapolée du B & V-222. Cet appareil tout métal avait un fuselage « deux ponts » pouvant accueillir un équipage de 10 hommes et 150 soldats équipés. A l'avant une



porte permettait de faciliter les manœuvres d'accostage et le côté gauche de l'avion, pont inférieur, était percé d'une porte cargo à l'avant. Le mono longeron de l'aile faisant réservoir d'essence avait une capacité de 38.000 litres de carbu-

rant. Pour faciliter les manœuvres en hydroplanage et l'équilibre en mer la voilure était équipée de deux stabilisateurs ballonnets très profilés, rétractables partiellement vers l'intérieur.

En cours de construction, il fut décidé

de doter cet appareil d'un armement important comprenant des canons de 20 mm. MG 151 et des affûts doubles de mitrailleuses MG 131. Outre sa vocation de transport de troupes, il fut décidé de le modifier en hydravion de reconnaissance à long rayon d'action et même de l'utiliser pour le bombardement, sa capacité étant alors de 5.000 kilos de bombes.

En définitive, le premier prototype vola en configuration transport de troupes pour la première fois depuis le plan d'eau des usines Weser à Hambourg puis l'appareil fut convoyé sur le lac Schall dans les environs de cette ville où il fut soigneusement camouflé. Ses essais ne posèrent pas de problèmes particuliers mais ne purent être menés très activement du fait des nombreux raids aériens dont le territoire allemand était l'objet. Alors que l'appareil était préparé pour des vols à long rayon d'action, il fut coulé dans le lac par des chasseurs de l'U.S.A.F. quelques semaines seulement avant la fin des hostilités.

A cette époque, les autres prototypes étaient en cours de fabrication. Le V2 était presque terminé, il différait du V1 par des caractéristiques légèrement différentes : son envergure était plus faible, sa longueur plus importante et surtout il différait par la réduction du poids à vide et à pleine charge qui n'étaient plus respectivement que de 46.500 et 87.000 kilos pour un rayon d'action de 5.000 km. Ces limites étaient conditionnées par la puissance des moteurs. La fabrication du V3 était bien avancée et celle du V4 ébauchée.

Les B & V-238 V1, V2 et V3 étaient les prototypes de la présérie B & V-238 A alors que le V4 devait donner naissance au modèle de série B & V-238 B qui devait être équipé de moteurs à refroidissement par air.

De ce modèle deux versions terrestres étaient envisagées ; le B & V-250 conservant l'allure générale du B & V-238, l'une un transport de troupe et de matériel et l'autre un bombardier à long rayon d'action. Il semble qu'un début d'exécution ait été donné à leur réalisation. La situation militaire et la nécessité de concentrer tout le potentiel de main-d'œuvre disponible pour la fabrication d'avions de chasse ne permirent pas la mise en train de ce programme. Le prototype V1 devait être livré en 1944.

La fin de l'Allemagne hitlérienne sonnait aussi le glas des monstres de Hambourg, les plus gros avions que l'Allemagne ait jamais produit...

Jean DELMAS

CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES (B & V-238 V1)

Envergure : 60,17 m
Longueur : 43,36 m
Surface alaire : 362 m²
Poids à vide : 54.660 kg
Poids maximal au décollage : 94.340 kg
Vitesse maximale : 355 km/h à 4.400 m
Vitesse de croisière : 270 km/h
Vitesse d'amerrissage : 125 km/h
Rayon d'action maximal : 6.700 km



Ci-dessus, le B & V-238 V1 en vol d'essais. Ci-dessous, une vue de l'avant de la coque avec les portes du poste de mouillage ouvertes. Noter l'antenne haubannée comme un mat.

