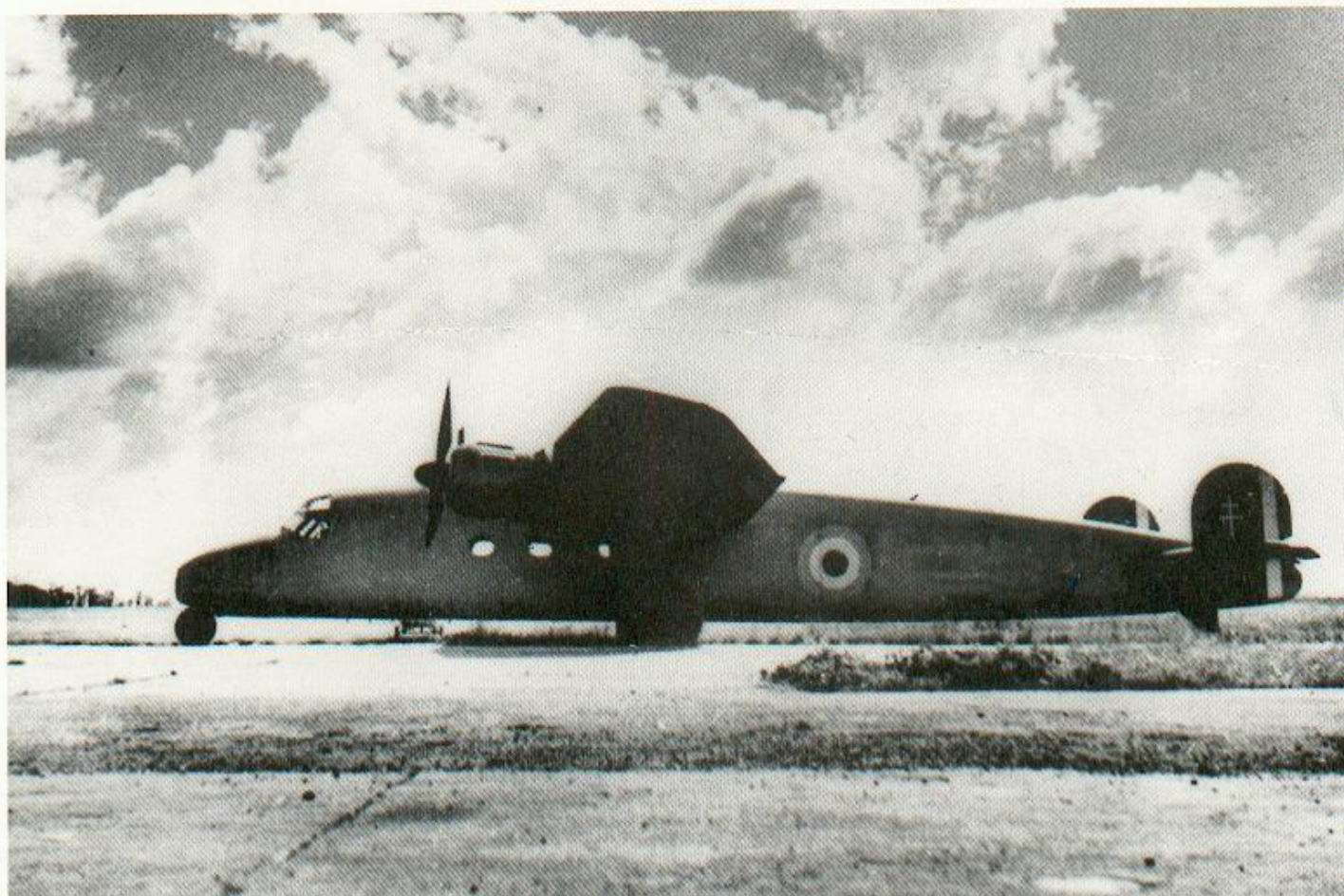


Blohm & Voss BV 144



Un engin curieux, de conception allemande, de construction française, avec une aile à incidence variable.

Développement

Le Blohm und Voss BV 144 est né d'une commande de la Lufthansa pour un avion de transport de passagers destiné à remplacer les Ju 52 dans un hypothétique après-guerre. Devant opérer à partir de terrains courts, les services techniques de B&V avaient décidé de faire varier l'incidence de l'aile (9° de débattement maximum). Cependant, du fait de la guerre, et du plan de charge de l'usine allemande, les autorités du Reich décidèrent de confier la construction des 2 prototypes à Breguet. C'est ainsi que l'usine d'Anglet fut chargée en 1942 de cette construction sur la base de plans allemands. Les deux prototypes étaient quasiment prêts à la Libération en 1944. Un des exemplaires fut stupidement détruit par des résistants un peu trop excités, mais le second fut achevé et fit quelques vols à partir d'août 1944, puis fut abandonné, car sans intérêt.

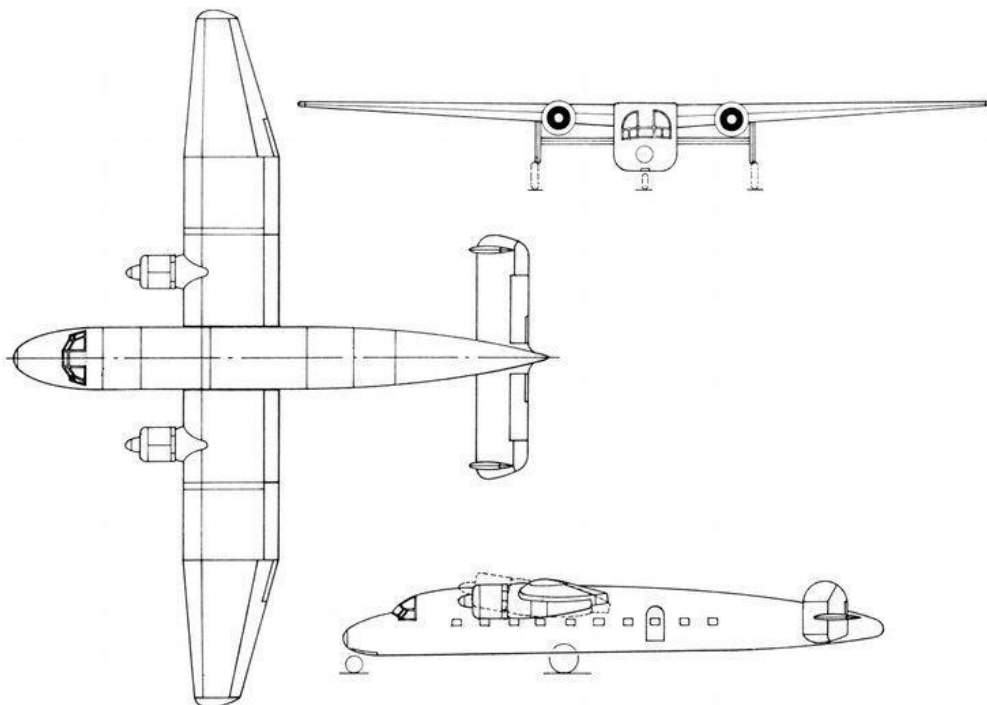
Description

Monoplan bimoteur de transport de passagers, aile haute à incidence variable, empennage bidérive. Train tricycle, escamotable, le train principal rentrant à plat dans la voilure. Construction entièrement métallique. Fuselage de section rectangulaire, mais à plafond arrondi, devant abriter un équipage de 3 hommes et de 18 à 23 passagers. Du fait d'un train très court, le fuselage était relativement bas, facilitant l'accès. Section au maître couple de 2,4 * 2,7 m, offrant un volume de 44 m³. L'originalité de l'appareil reposait sur sa voilure à incidence variable. En effet, elle utilisait la technologie B&V typique d'un longeron tubulaire, servant également de réservoir d'essence. Il était alors facile de s'en servir comme axe de rotation. L'incidence pouvait varier de 9°, commandée par un moteur électrique, avec un système manuel de secours. L'avantage du système était de toujours garder le fuselage à plat, pendant les phases de décollage et atterrissage, améliorant donc la visibilité des pilotes. Le bord de fuite recevait des volets de courbures sur les 2/3 de l'envergure, et les ailerons s'abaissaient avec les volets (jusqu'à 12°), augmentant ainsi la portance.

Motorisation par deux moteurs en étoile BMW 801MA, de 1600 ch au décollage, entraînant des hélices tripales à pas variable VDM.

Utilisateur

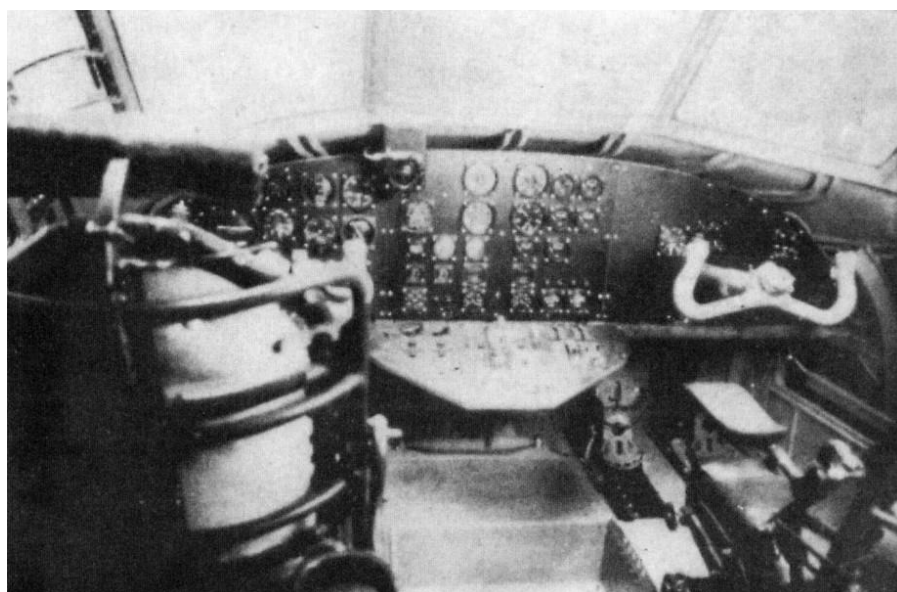
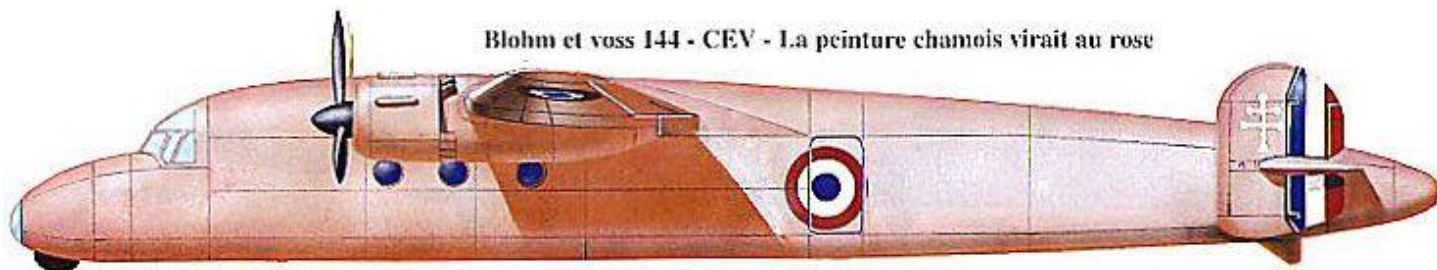
Si un des deux prototypes fut stupidement détruit, le second fut achevé dans l'été 1944, et effectua quelques vols aux couleurs de l'Armée de l'Air en fin 1944. Aucun essais de changement d'incidence de l'aile ne fut tenté. Les essais firent apparaître une sérieuse instabilité au décollage et une faiblesse du train d'atterrissage. Il fut rapidement abandonné, car sans intérêt concret. Il se raconte, lors de soirées très arrosées entre fanas, qu'il aurait servi d'avion personnel au Général De Gaulle encore une belle légende ne reposant sur aucun fait réel, sinon l'apposition d'une croix de Lorraine sur la dérive, comme presque tous les avions français de l'époque.



Johan Visschedijk Collection

1000aircraftphotos.com

Blohm et voss 144 - CEV - La peinture chamois virait au rose



Version anglaise wikipédia

The **Blohm & Voss BV 144** was an advanced twin-engined commercial [airliner](#) developed by [Germany](#) during [World War II](#) but intended for post-war service. It was unusual in having a [variable-incidence wing](#). Two prototypes were built by [Breguet](#) in [France](#).

Design

The BV 144 was an all-metal cantilever [monoplane](#) of broadly conventional layout with a high wing and twin tail fins. It had a crew of three and was intended to carry 18 to 23 passengers. A unique feature of the BV 144 was the variable-[incidence](#) wing. The wing mechanism had already been test flown on an [Ha 140](#) floatplane. Combined on the BV 144 with a tricycle (nosewheel) landing gear, which was also still unusual in those days, it ensured the comfort of the passengers by maintaining a level fuselage during takeoff and also allowing the fuselage to sit low to the ground for ease of boarding. An electro-mechanical device rotated the wing by its main [spar](#), up to 9°. ^[1] The BV 144 was powered by two wing-mounted [BMW 801 MA radial engines](#).

History

In 1940 the airline [Deutsche Luft Hansa](#) approached [Blohm & Voss](#) to design and build a twin-engined airliner, to be introduced after the war. [Blohm & Voss](#) developed the BV 144 to meet the requirement. At the time the war was going in Germany's favour and planning for post-war services was reasonable. B&V had no production capacity for peacetime projects, so [Ernst Udet](#) suggested that it could be built by the French company [Breguet](#), based in [Bordeaux](#), who at that time had no work on. Breguet's designers went to work in the B&V offices to complete the detail design work. Two aircraft were completed near the end of the war, but by then Germany was in retreat and at least one machine was given [French Air Force](#) markings. It is said that for a while President [Charles de Gaulle](#) used one as his private aircraft. ^[1]

Specifications (BV 144 V1)

General characteristics

- **Crew:** 3
- **Capacity:** 18-23
- **Length:** 21.8 m (71 ft 6 in)
- **Wingspan:** 27 m (88 ft 7 in)
- **Height:** 4.75 m (15 ft 7 in)
- **Wing area:** 88 m² (950 sq ft)
- **Empty weight:** 7,900 kg (17,417 lb)
- **Max takeoff weight:** 13,000 kg (28,660 lb)
- **Powerplant:** 2 × [BMW 801A](#) 14-cyl. two-row air-cooled radial piston engines, 1,147 kW (1,538 hp) each for take-off at sea level
- **Propellers:** 3-bladed variable pitch

Performance

- **Maximum speed:** 470 km/h (290 mph, 250 kn)
- **Range:** 1,550 km (960 mi, 840 nmi)
- **Service ceiling:** 9,100 m (29,900 ft)

Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Blohm_%26_Voss_BV_144