



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*  
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*  
*Stand Herbst 2017 - Seite 1*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017  
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

## Blohm & Voss BV 238



**AIC = 2.035.6651.03.56**

Die **Blohm & Voss BV 238** war ein Flugboot des Herstellers Blohm & Voss aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Es war das schwerste Flugzeug des Krieges, noch einige Tonnen schwerer als die B-29. Der erste Prototyp, die V1, flog erstmals am 11. März 1944, nachdem er am Vortag bereits einen kurzen Hüpfer gemacht hatte. Als Antrieb dienten sechs DB 603 Triebwerke in nach vorne gelagerten Triebwerksgondeln. Der Bau von zwei weiteren Prototypen wurde begonnen, aber nicht abgeschlossen.

### Entwicklung

Die BV 238 ging ursprünglich wie die BV 222 aus der Forderung der Lufthansa nach einem zivilen Flugboot hervor, das ab 1941 militärisch genutzt wurde. Die BV 238 sollte jedoch noch größer als die BV 222 werden. Außerdem sollte sie erheblich verbesserte Seegangsleistungen (bis zu Seegang 5 im Modellversuch erprobt) für Einsätze bis zu vier Wochen im Atlantik aufweisen. Zur Minderung des Risikos, das der Bau eines derartig großen Flugzeuges damals bot, wurde im Voraus durch die Flugtechnische Fertigungsgemeinschaft GmbH in Prag ein verkleinertes Modell, die FG 227 gebaut, bei welcher sechs ILO FL 2/400 mit je 21 PS Leistung eingesetzt wurden. Dieses Flugzeug wurde für die Versuchsflüge mit einem Fahrwerk ausgerüstet. Der Erstflug fand aufgrund von Sabotage erst im September 1944 statt, also deutlich nach dem Erstflug der V1 und endete mit einer Notlandung. Bereits 1942 hatte man mit dem Bau von Teilen für die V1 begonnen, welche dann ab Januar 1944 zusammengesetzt wurden.

### Erprobung und Einsatz

Die Erprobung der V1 ab März 1944 zeigte ein gutes Flugverhalten und ebenso eine gute Wasserarbeit. Nach 38 Testflügen unter Leitung von BV-Cheftestpilot Helmut Wasa Rodig musste die Erprobung am 23. Juni 1944 eingestellt werden. Das auf dem Schaalsee bei Seedorf (in der sog. „Fliegerbucht“ bei der Ortschaft Zuckerhut) getarnt liegende Flugschiff wurde am 24. April (nach britischen Quellen am 4. Mai) 1945 von sechs Hawker Typhoon (oder Tempest)-Jagdbombern der Royal Air Force entdeckt und durch Bordraketen- und Bordwaffenbeschuss schwer beschädigt. Die Jagdbomber flogen dabei in drei Wellen aus Norden über Dargow an. Nach dem Krieg wurden die Reste dieser Maschine 1947/48 zerlegt und verschrottet, ebenso wie die noch im Bau befindlichen



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt  
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten  
Stand Herbst 2017 - Seite 2*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017  
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

V2 und V3. Die BV 238 gilt als der Höhepunkt des deutschen Seeflugzeugbaus und ist in mancher Hinsicht auch heute noch richtungweisend.

## BV 250

Es wurde eine Landflugzeugversion mit dem Namen BV 238-Land vorgeschlagen, die in der Lage war, Transporte, Langstreckenbombardements und transatlantische Aufklärungsaufgaben auszuführen.

Der untere Rumpf wurde durch eine schlichte Verkleidung ersetzt, mit ausfahrbarem Unterwagen mit zwölf Haupt- und zwei Bugrädern. Ein Bombenschacht füllte den Raum zwischen den Radplätzen aus, ein weiterer lag hinter dem Hauptfahrwerk. Die Flügelschwimmer wurden in ähnlicher Weise durch einziehbar Auslegerstabilisierungsräder ersetzt. Oben öffneten sich Frontladetüren auf ein Frachtdeck mit Platz für mehrere Kampffahrzeuge. Das Bugrad könnte hochgeklappt werden, wodurch das Flugzeug "kniet" und die Fahrzeuge über eine Laderampe direkt auf und abfahren können. Alternativ könnten Fahrgastsitze eingebaut werden. Ein weiteres, oberes Deck hinter dem Crew Cockpit beherbergte weitere Passagiere und brachte die Gesamtkapazität auf 300 Mann. Umbenannt in die BV 250 im Jahr 1942, wurden drei Prototypen bestellt, aber keine war bis zum Ende des Krieges fertig

## Technische Daten

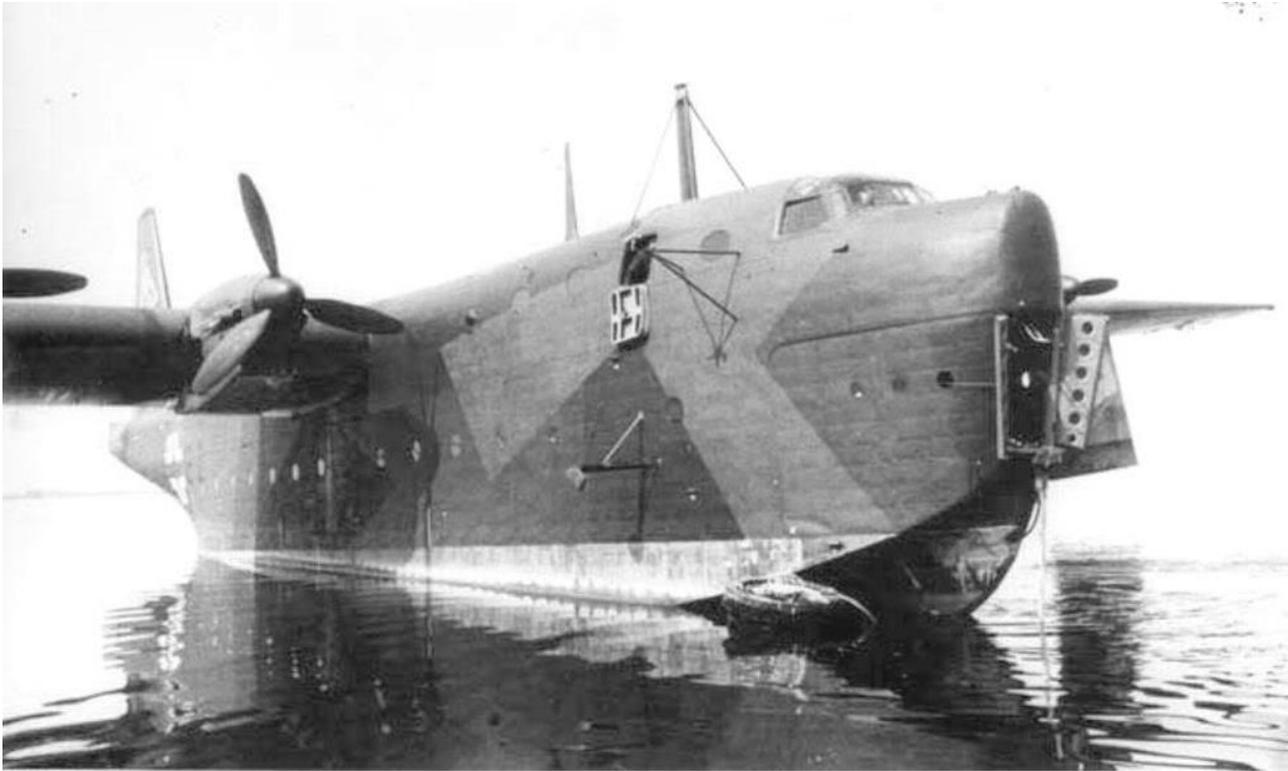
•	<b>Besatzung:</b>	ca 12
•	<b>Länge:</b>	43,35 m
•	<b>Spannweite:</b>	60,17 m
•	<b>Höhe:</b>	12,8 m
•	<b>Flügelfläche:</b>	360,16 m <sup>2</sup>
•	<b>Leergewicht:</b>	54,780 kg
•	<b>Gesamtgewicht:</b>	90,000 kg als Aufklärer
•		95,000 kg als Bomber
•	<b>Max. Startgewicht:</b>	100,000 kg
•	<b>Antrieb:</b>	6 x Daimler-Benz DB 603G 1,900 PS
•	<b>Startleistung</b>	1560 PS bei 7,375 m
•	<b>Propeller:</b>	3-Blatt Konstant Speed Blätter
•	<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	350 km/h bei 60,000 kg
•		425 km/h bei 60,000 kg bei 6,000 m
•	<b>Reichweite:</b>	6,620 km bei 365 km/h ab 92,000 kg
•	<b>Dienstgipfelhöhe:</b>	7,300 m
•	<b>Bewaffnung:</b>	8 x 13 mm MG 131 MK 1,800 Schuß in
•		8 x 13 mm MG 131 MK 900 Schuß in Flügeltürme
•		2 x 20 mm MG 151/20 MK 1,400 Schuß
•	<b>Bombenzuladung:</b>	20 x 250 kg SC 250 in
•		4 x 1,000 kg SC 1000 an externen Aufhängungen
•		oder 2 x 1,200 kg LD 1200 Torpedos extern
•		oder 4 x Henschel Hs 293 Flugkörper extern, wenn
•		ausgerüstet mit FuG 203 Kehl MCLOS Leitreechner



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*  
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*  
*Stand Herbst 2017 - Seite 3*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen  
in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017  
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

oder 2 x 1,000 kg BV 143 Gleitbombe extern





*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*  
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Herbst 2017 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017  
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

