

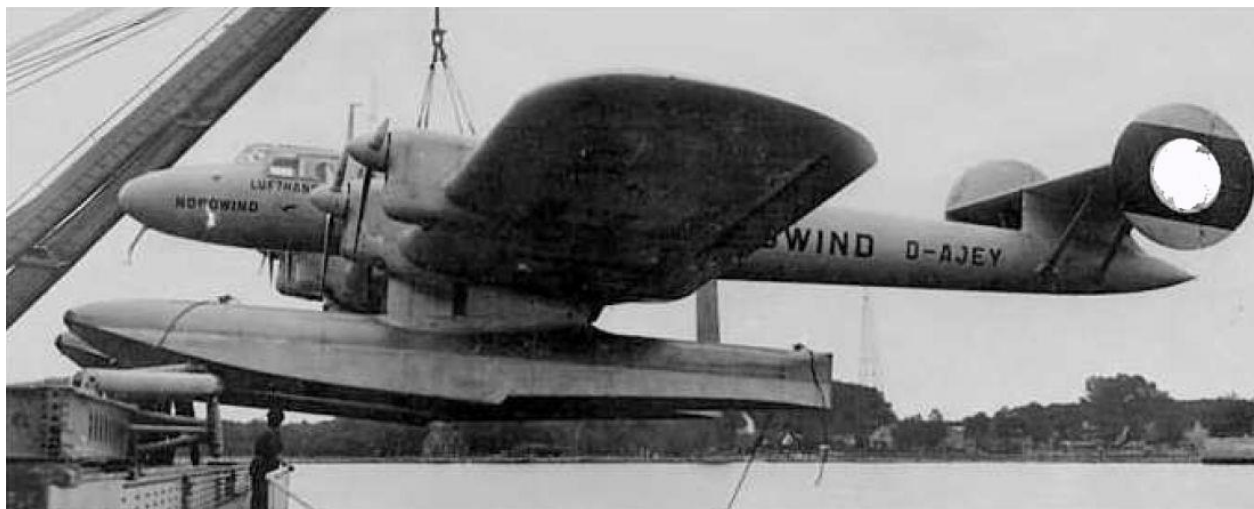


Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 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 Ha 139



AIC = 2.0724.651.02.83

Die **Blohm & Voss Ha 139** war eine deutsche Ganzmetall- Wasserflugzeug . Mit seinen vier Triebwerken war es zu dieser Zeit eines der größten mit Schwimmern ausgestatteten Wasserflugzeuge, die gebaut worden waren. Die Innenbordmotoren waren an der Verbindungsstelle zwischen den inneren und den äußeren zweiflächigen Flügelabschnitten oberhalb der Pylon-montierten Schwimmer montiert. Die weitere Entwicklung der Ha 139 führte zur landgestützten Version Blohm & Voss BV 142, die im Oktober 1938 ihren Erstflug hatte.

Betriebsgeschichte

1935 benötigte die Lufthansa für einen neu einzurichtenden Luftpostdienst über den Nordatlantik ein geeignetes hochsee- und katapultfähiges Transozean-Flugzeug. Es sollte in der Lage sein, bei Katapultstart 500 kg Fracht über eine Entfernung von 5.000 km bei 250 km/h transportieren zu können.

Blohm & Voss Ha 139



Daraufhin entwarf Richard Vogt, Chefkonstrukteur der Hamburger Flugzeugbau Gesellschaft, Tochterunternehmen der Schiffswerft Blohm & Voss, die ersten beiden Flugzeuge **Ha 139 V1 „Nordmeer“** (Erstflug Oktober 1936) und **Ha 139 V2 „Nordwind“**, die im Sommer 1937 an die Lufthansa geliefert wurden. Eingesetzt werden sollten sie auf der Linie Horta (Azoren)–New York City. Die 14 Atlantikflüge fanden von den beiden Mutterschiffen *Schwabenland* in Horta und



Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Winter 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

Friesenland in New York zwischen dem 15. August bis 18. November 1937 statt. Nach deren Auswertung wurde die Leitwerke geringfügig verändert und die Kühler unter die Flügel verlegt.

1938 wurden erste Testflüge mit der *Nordwind* auf dem Südatlantik im Postdienst durchgeführt. Am 13. Mai startete sie in Bathurst vom Wasser mit der Besatzung Joachim Blankenburg, Friedrich Ludwig, Paul Dierberg, Wilhelm Küppers und einem Fluggast nach Natal. Der Rückflug erfolgte am 20. Mai im Katapultstart von der *Friesenland* in Recife. Insgesamt wurden nach diesem Muster drei Hin- und Rückflüge bis zum 10. Juni durchgeführt, wobei vier 2. Flugzeugführer zum Einsatz kamen, darunter auch der Technische Vorstand der Lufthansa, Freiherr von Gablenz, am 3. Juni nach Natal.

Ab dem 21. Juli wurden dann auch wieder Testflüge auf dem Nordatlantik zwischen den Azoren und New York durchgeführt. Insgesamt gab es 13 Hin- und Rückflüge. Neben den Maschinen des Vorjahrs kam eine dritte und letzte Maschine **Ha 139B „Nordstern“** zum Einsatz. Sie besaß eine größere Flügelspannweite und Flügelfläche sowie tiefer gelegte Triebwerke. Ebenfalls auf der Route Horta–New York City eingesetzt, bewältigte sie die Strecke vom 12. September bis zum 19. Oktober 1938 sechs Mal.



Am 28. Oktober 1937 begann dann der regelmäßige Einsatz der Maschinen auf der Luftpoststrecke über den Südatlantik zwischen Bathurst und Natal oder Recife. Durch den Einsatz der Ha 139 wurden die Dornier Wal-Flugboote endgültig zurückgezogen und von den Dornier Do 18 führte allein die *Zyklon* noch gelegentlich Flüge durch. Ab April 1938 kamen dann auch die ersten Dornier Do 26 auf der Postlinie zum Einsatz. In der Regel wurden zwei Maschinen im Wechsel eingesetzt und während der größeren Überholungen durch eine andere Maschinen ersetzt. Von den Ha 139





Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen

Stand Winter 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

kamen so die V1 „Nordmeer“ auf acht Hin- und Rückflüge im Postdienst zwischen dem 28. Oktober 1938 und dem 22. April 1939, die V3 „Nordstern“ auf elf Hin- und Rückflüge zwischen dem 11. November 1938 und dem 7. Juli 1939 und schließlich die V2 „Nordwind“, die schon im Frühjahr die ersten Versuche auf dem Südatlantik durchgeführt hatte, auf weitere vierzehn Hin- und Rückflüge zwischen dem 2. Dezember 1938 und dem 31. August 1939. Mit den ersten Versuchsflügen im Postdienst sind die Ha 139 damit 36 mal hin und zurück über den Südatlantik geflogen.

Wegen der Kriegsgefahr wurde der letztgenannte Flug als letzter deutscher Flug aus Brasilien ohne Post von Natal nach Bolama durchgeführt, wohin das Flugstützpunktschiff *Ostmark* nach dem letzten planmäßigen Wasserstart der *Do 26 Seefalke* am 25. August verlegt hatte. Die *Seefalke* war schon am Vortag aus Brasilien nach Bolama mit Post geflogen. Beide Maschinen flogen dann weiter nach Las Palmas de Gran Canaria, wo sich auch die *Do 26 V1 Seeadler* befand, die zum erneuten Einsatz heranstand. Am 19. September erlaubten die Spanier den Deutschen die Rückführung der Maschinen, die in den folgenden Tagen einzeln ihre Rückflüge über Spanien und Norditalien nach Süddeutschland durchführten. Die *Ostmark* konnte auch Las Palmas erreichen; sie verlegte später nach Südfrankreich.

Nach Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden die V1 und V2 als Transporter eingesetzt, so auch bei der Besetzung Norwegens. Die dritte Maschine erhielt einen verlängerten, gläsernen Bug sowie vergrößerte Höhenleitwerke und wurde unter der Bezeichnung **Ha 139 V3/U1** oder **Ha 139 B/217** als Aufklärer, später als Minensuchflugzeug mit dem sogenannten „Mausi-Ring“ unter anderem mit dem Kennzeichen **P5+GH** verwendet. Die landgestützte Weiterentwicklung der Ha 139 wurde 1938 entwickelt und als BV 142 bezeichnet.

Technische Daten

Kenngroße	Daten	
Maschine	BV 139 A	BV 139 B
Besatzung	4–5	5
Erstflug	Okt. 1936	
Länge	19,5 m	19,65 m
Höhe	4,5 m	4,80 m
Spannweite	27,0 m	29,50 m
Flügelfläche	117,0 m ²	130,0 m ²
Leermasse	10.360 kg	10.410 kg
Startmasse	17.500 kg	17.550 kg
Triebwerk	vier Zweitakt-Dieselmotoren <i>Jumo 205C</i> mit je 441 kW (660 PS)	
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h	325 km/h
Reisegeschwindigkeit	260 km/h	270 km/h
Landegeschwindigkeit	105 km/h	95 km/h
Steigleistung	6,9 m/s	4 min / 1000 m
maximale Reichweite	5.300 km	6.000 km
Flugdauer	19 h	
Gipfelhöhe	6.600 m	5.500 m
Bewaffnung (<i>Ha 139V-3/U1</i>)	vier 7,92 mm MG 17	



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

Stand Winter 2017 - Seite 4

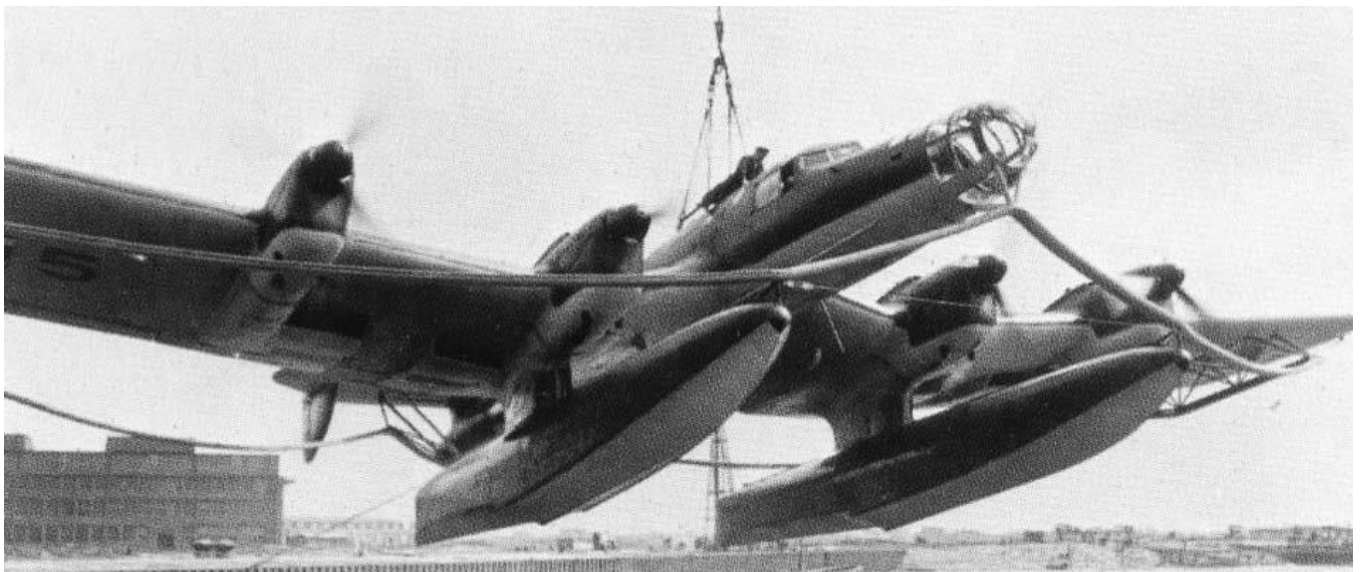
Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen
in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017
Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia



Ha 139 V1 „Nordwind“



BV 139 V3 “Nordstern”



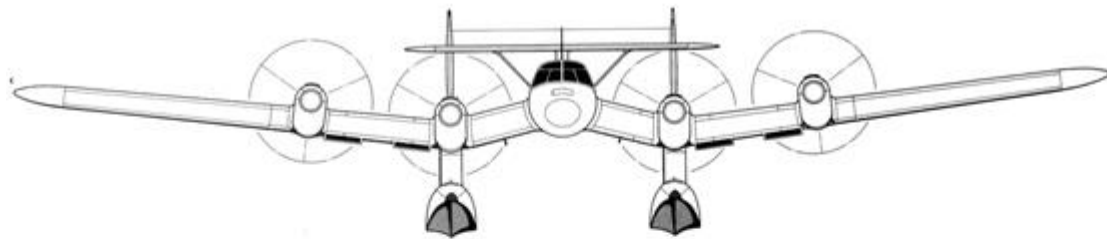
BV 139V3/U-1 (B/ms)



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

Stand Winter 2017 - Seite 5

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 Ha 139B (V3)

