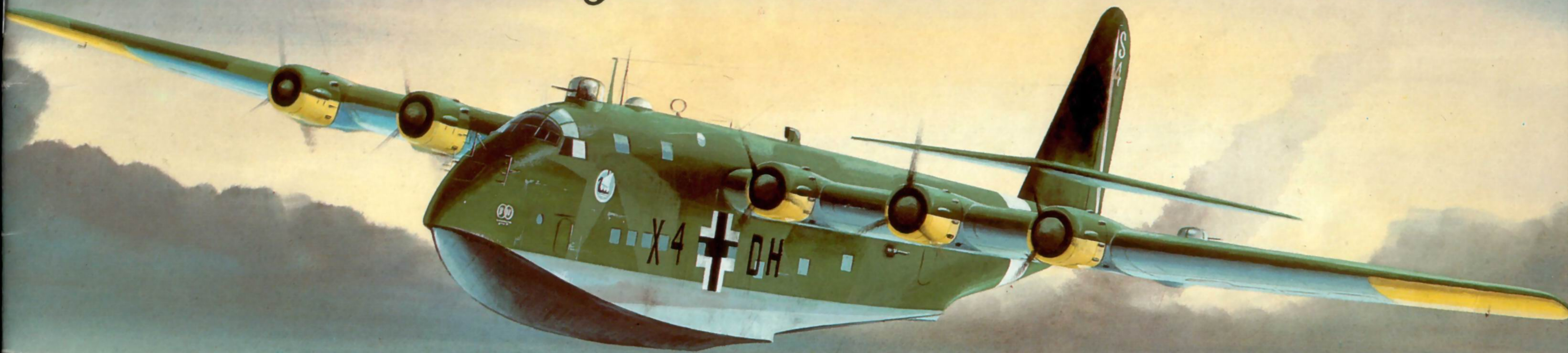


Luftgiganten über See

Bv 222 - Wiking - Bv 238



Das Waffen-Arsenal
Bewaffnung - Ausrüstung und
Einsatz der Streitkräfte im
Zweiten Weltkrieg

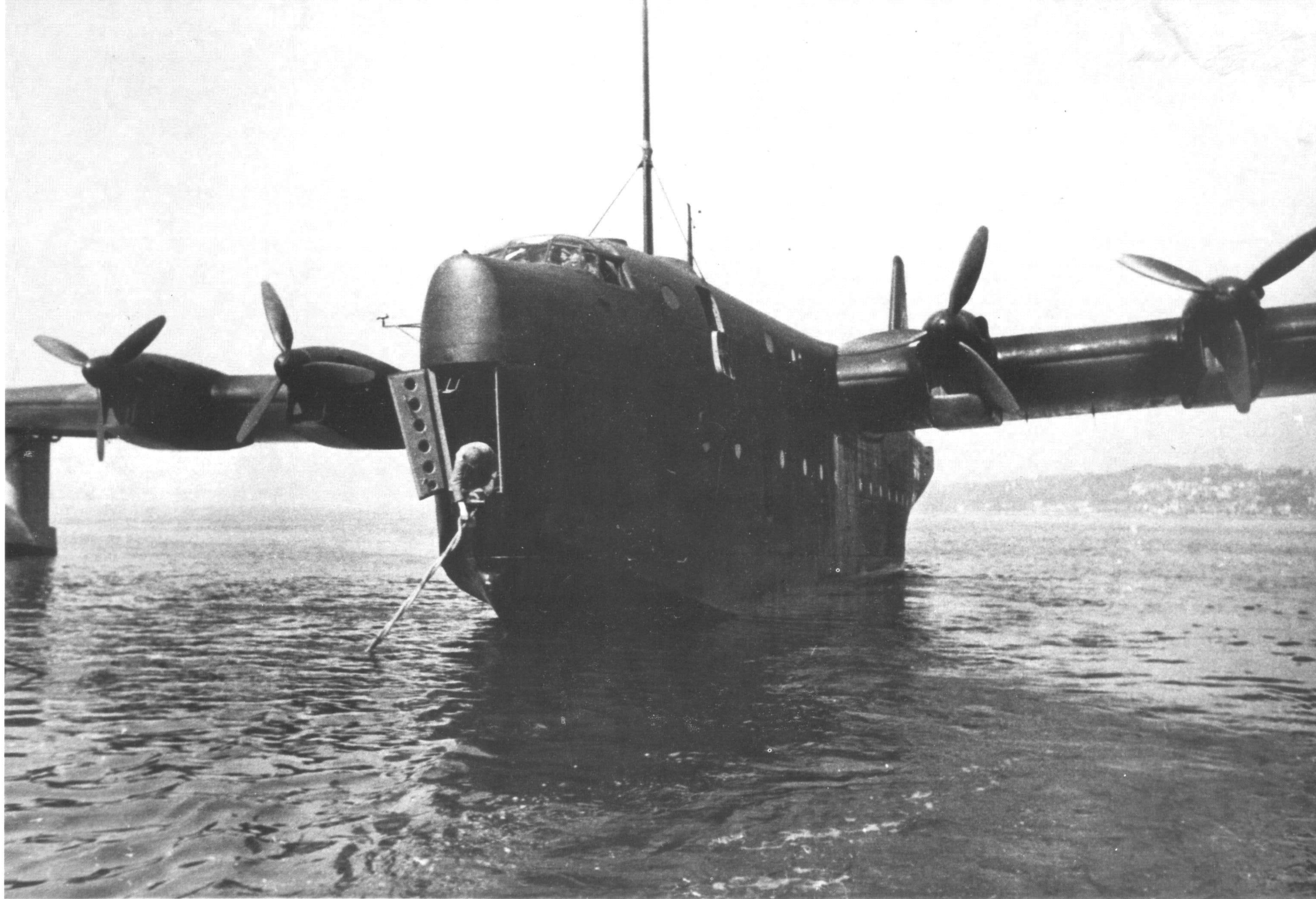
Band 63

DM 7,50

Podzun-Pallas-Verlag GmbH - 6360 Friedberg 3

THIJS POSTMA

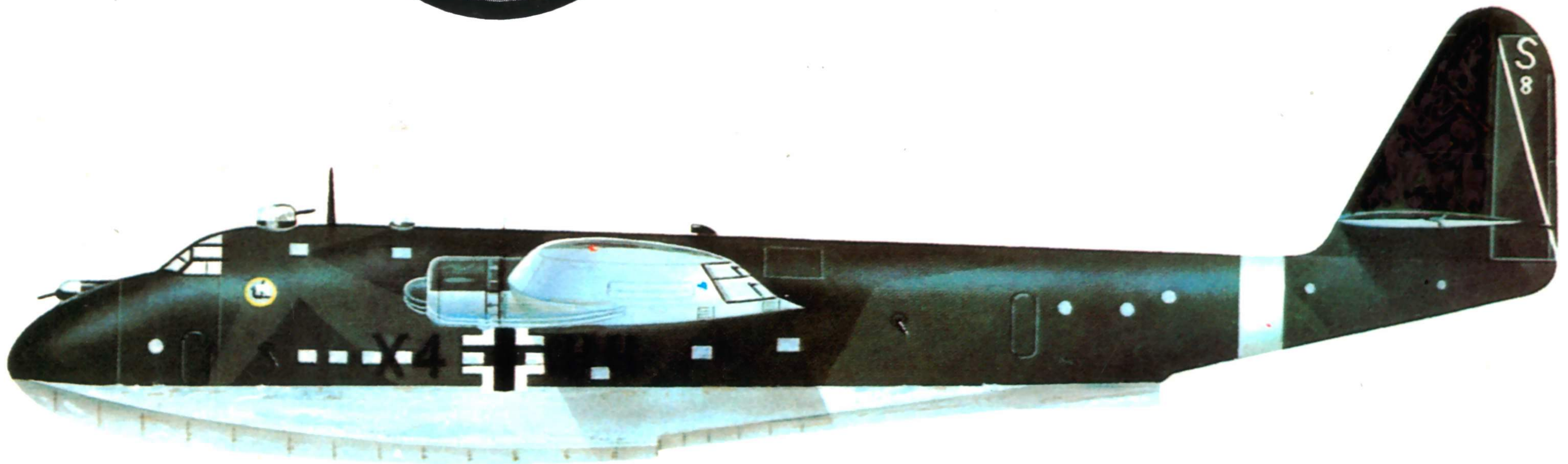




Bv 238, Vorderansicht mit geöffneter Bugklappe.



Das Staffelabzeichen der Lufttransportgruppe See 222. Sie erhielt es, weil diese Flugzeuge auch den Namen "Wiking" führten.



Die Bv 222 V 7 in Seitenansicht. Das weiße Band am Rumpfeende weist auf den Einsatzraum Mittelmeer.

Luftgiganten über See

Bv 222 - Wiking - Bv 238

von Heinz J. Nowarra

Band 63

DM 7,50

Linke Seite:

Bv 222 V 1, D-ANTE kurz vor der Wasserrung zum Erstflug am 7. 9. 1940.

Über ihr ein Fesselballon (BA).

Podzun-Pallas-Verlag GmbH — 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, 6360 Friedberg 3 (Dorheim), Markt 9

Das Waffen-Arsenal: Gesamtreaktion
Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0124-5

Quellen:

Nowarra-Kens, Die Deutschen Flugzeuge 1933 - 1945

Akten des Smithsonian Institution
National Air and Space Museum
Washington, DC.

Akten des US Naval Air Test Center
Patuxent River, Md.

Photo-Nachweis:

Bundesarchiv Koblenz (BA)

Archiv Nowarra

Smithsonian Institution

National Air und Space Museum

Archiv Aders

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 14
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 und 3160
Telex: 0415961

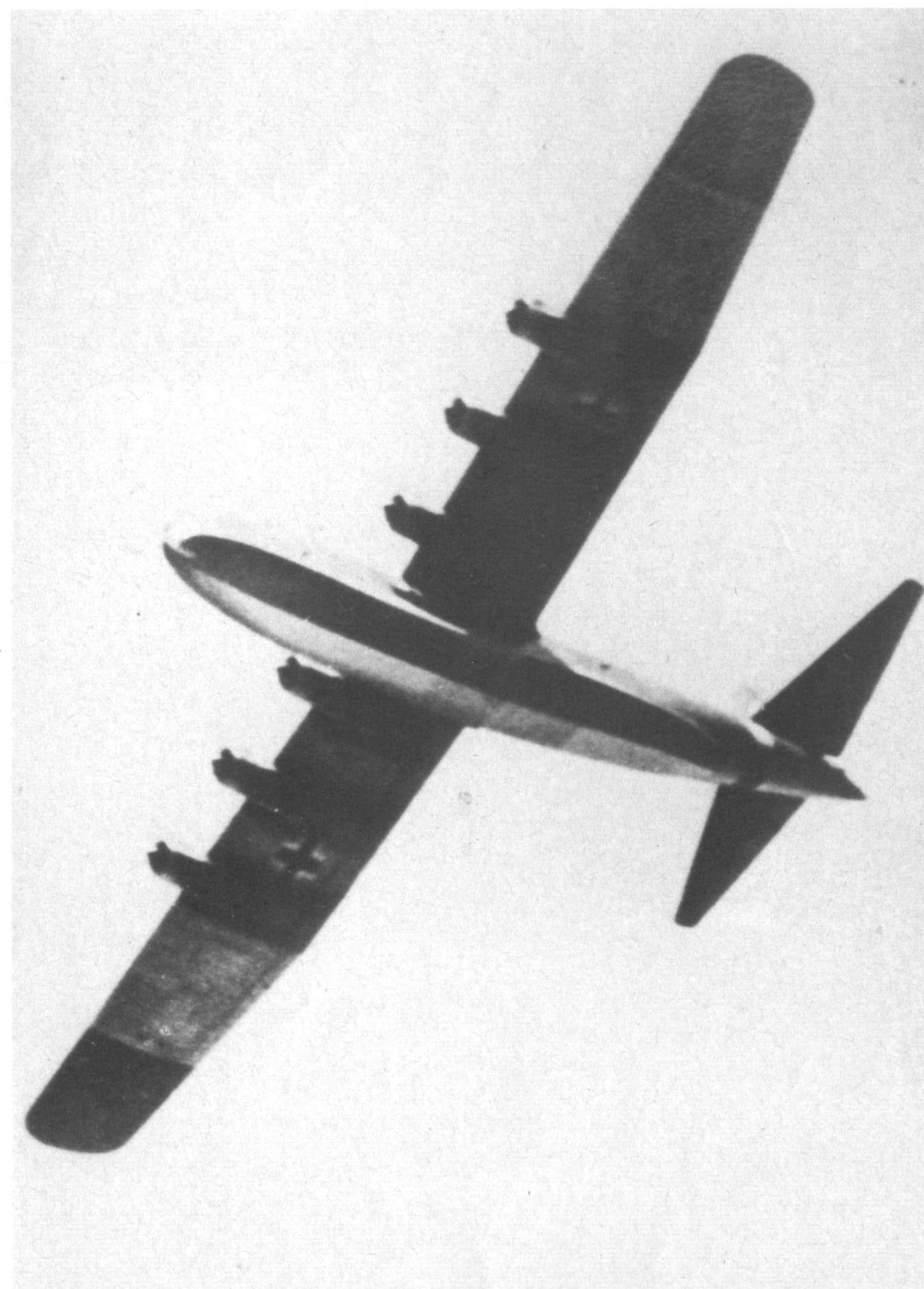
Alleinvertrieb

für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: (06246) 3721

Verkaufspreis für Österreich: 60,- Schilling, Schweiz: 7,80 sfr

Für den Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain, Industriehof Stadlau,
Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

COPYRIGHT 1980
PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH, 6360 FRIEDBERG 3



Bv 222 V 1, bereits mit Luftwaffenkennzeichen X4 + AH während der Flugerprobung.

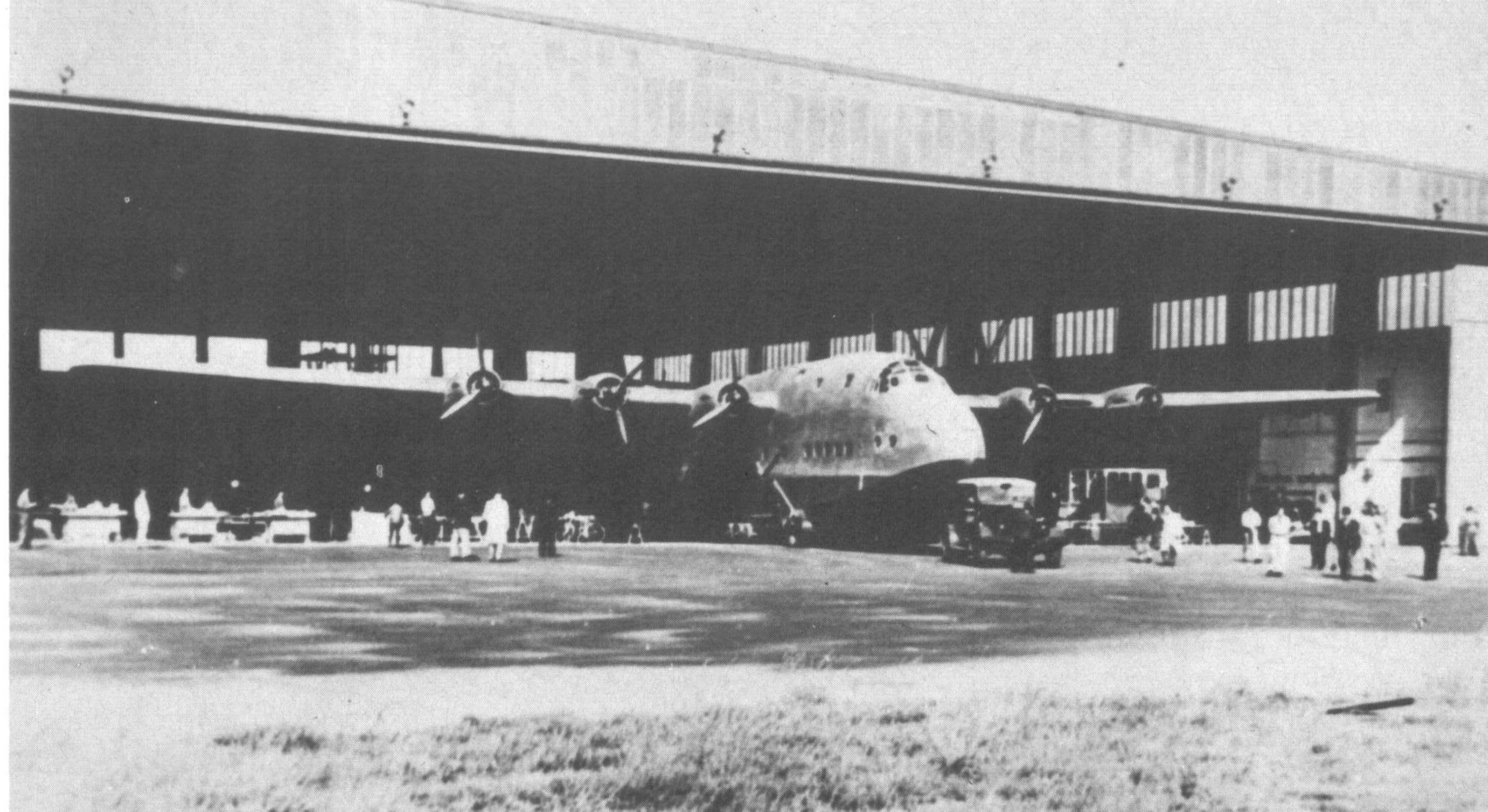
Blohm & Voss Bv 222

Wie andere berühmte Flugzeuge des Zweiten Weltkrieges, z. B. Heinkel He 70 und He 111, verdanken die sechsmotorigen Flugboote Bv 222 und 238 ihre Entstehung einer Initiative der Deutschen Lufthansa. Die Technische Abteilung der Lufthansa stellte die Grundforderung für ein Großflugboot auf, das im Transatlantik-Luftverkehr eingesetzt werden sollte.

Diese Forderung ging an die Firmen Heinkel, Dornier und Blohm & Voss (früher Hamburger Flugzeugbau). Heinkel besaß große Erfahrung im Seeflugzeugbau, Dornier bei Flugbooten und Blohm & Voss hatte mit Ha 139 neue Wege im Seeflugzeugbau aufgezeigt. Dornier hatte mit der Do X von 1929 bereits gezeigt, wie man derartige "Flugschiffe" bauen konnte. Damals fehlten aber noch die dafür notwendigen Triebwerke.

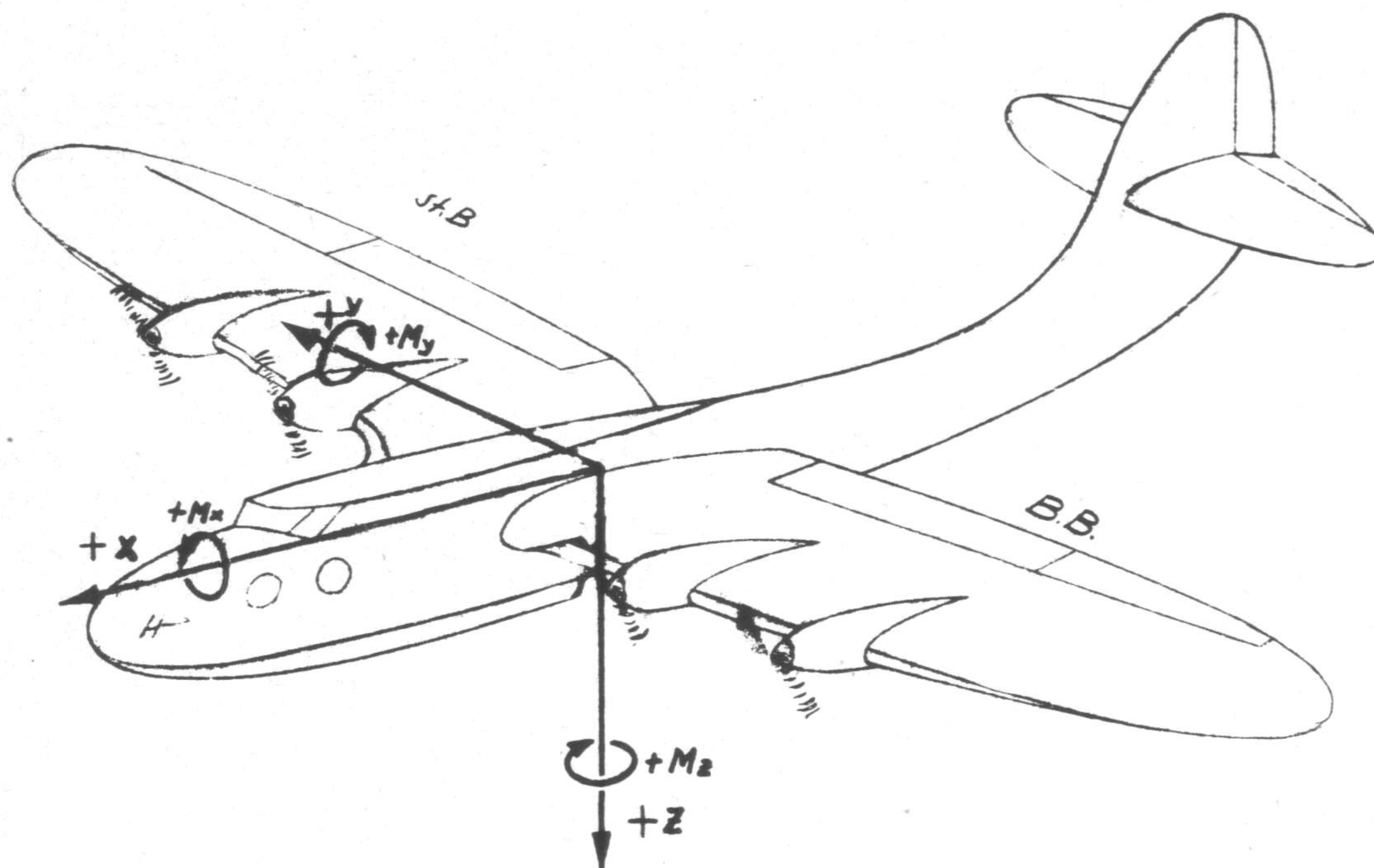
Heinkel glaubte, mit vier Motoren auskommen zu können und bot die He 120, später als He 220 bezeichnet, an. Dornier lehnte sich mit seinem Entwurf Do 20 an die Konstruktion der Do X an, wollte aber Doppelmotoren einbauen. Acht Dieselmotoren sollten ihre Kraft auf vier Luftschrauben übertragen. Dr. Vogt, der Konstruktionschef von Blohm und Voss wollte von vornherein sechsmotorig bauen und dafür den zuverlässigen BMW 132 verwenden.

Die Lufthansa hielt den Vogt'schen Entwurf für den am meisten Erfolg versprechenden. Drei Boote des Typs Ha, später Bv 222 wurden in Auftrag gegeben. Dies geschah am 19. 9. 1937. Bei der Deutschen Schiffsbau-Versuchsanstalt wurden umfangreiche Schleppkanalversuche unternommen.



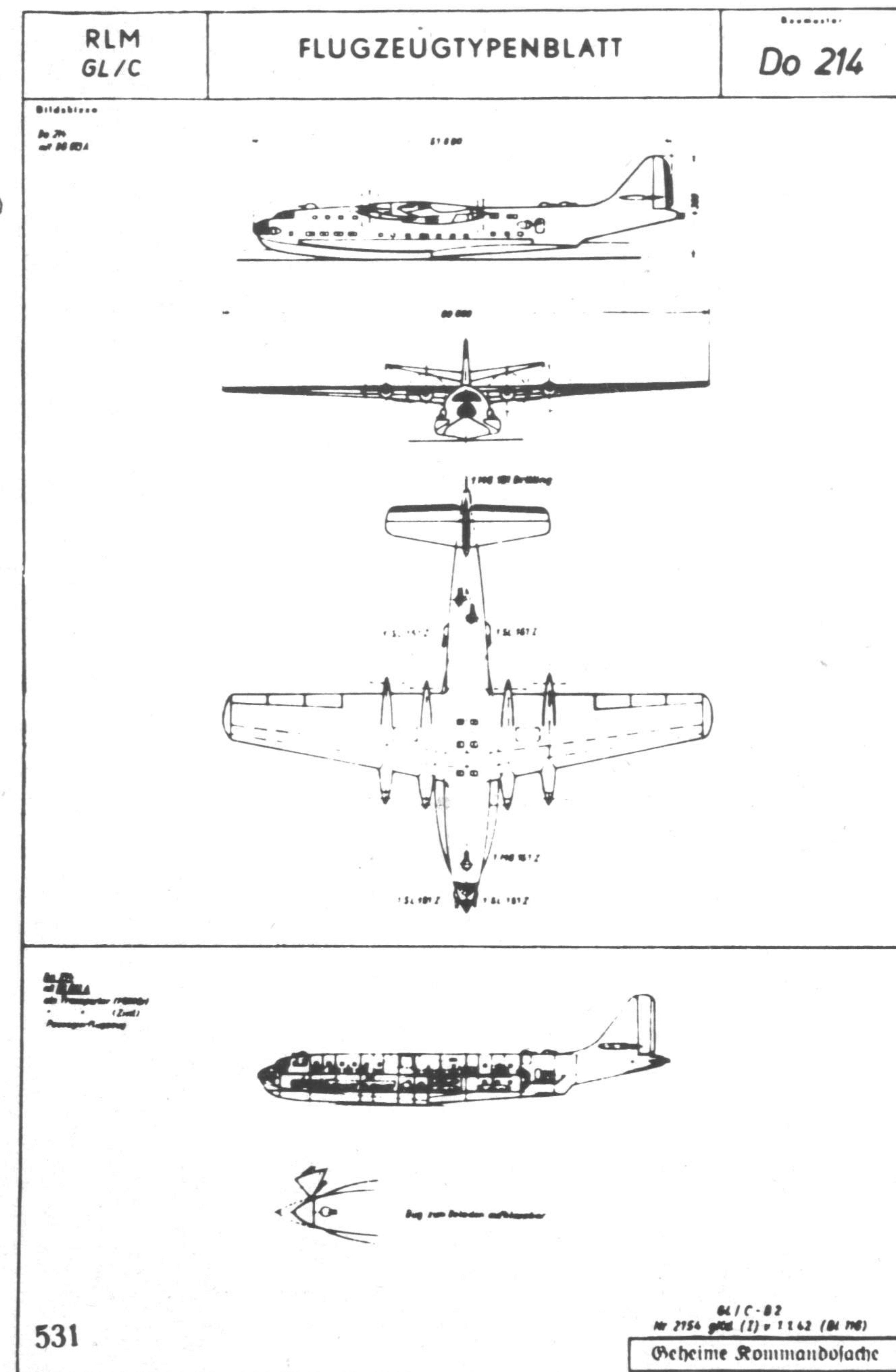
Oben: Bv 222 V 1, D-ANTE kurz nach Fertigstellung vor der Werkshalle.
Unten: Das Boot nach dem Erstflug.

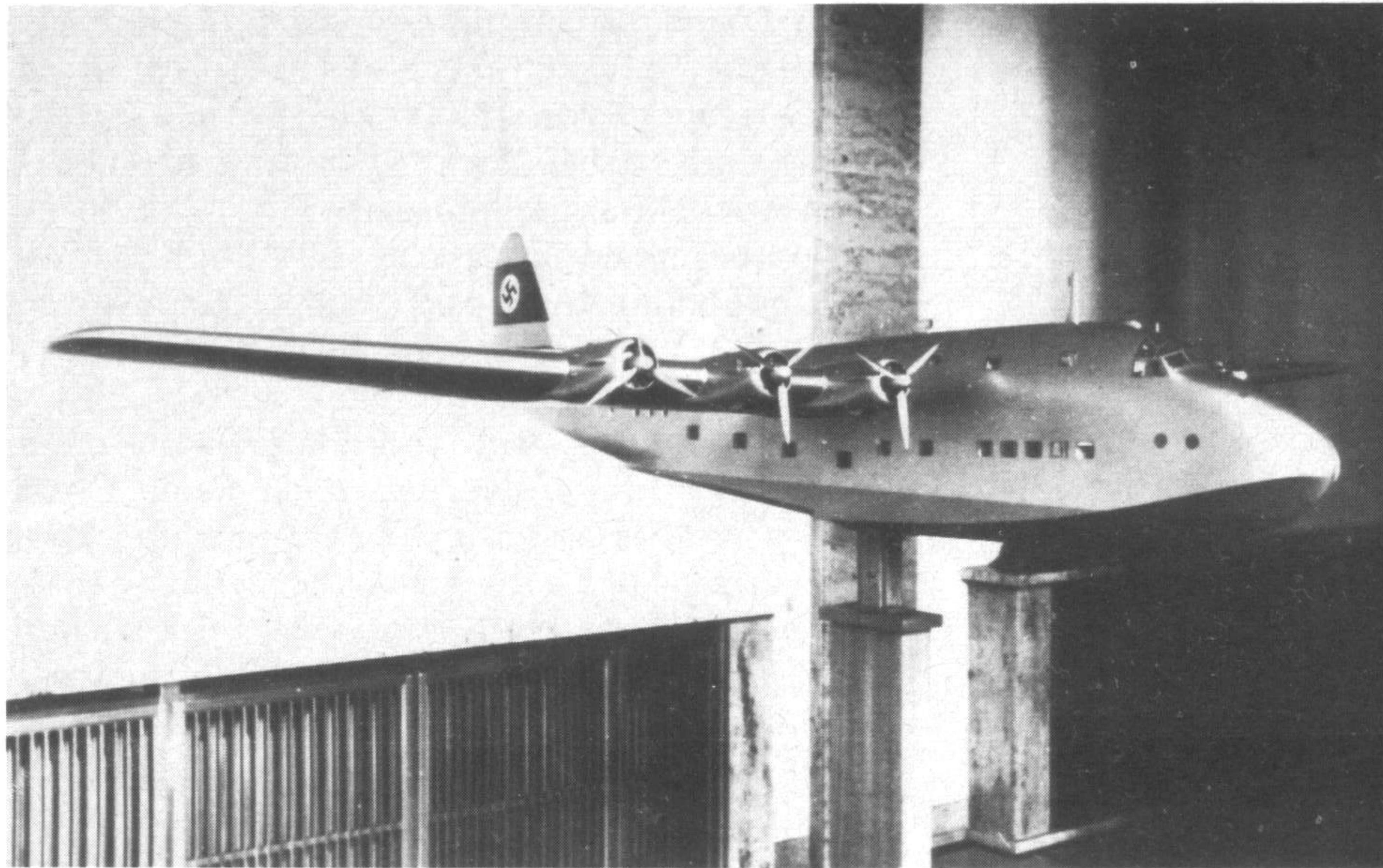




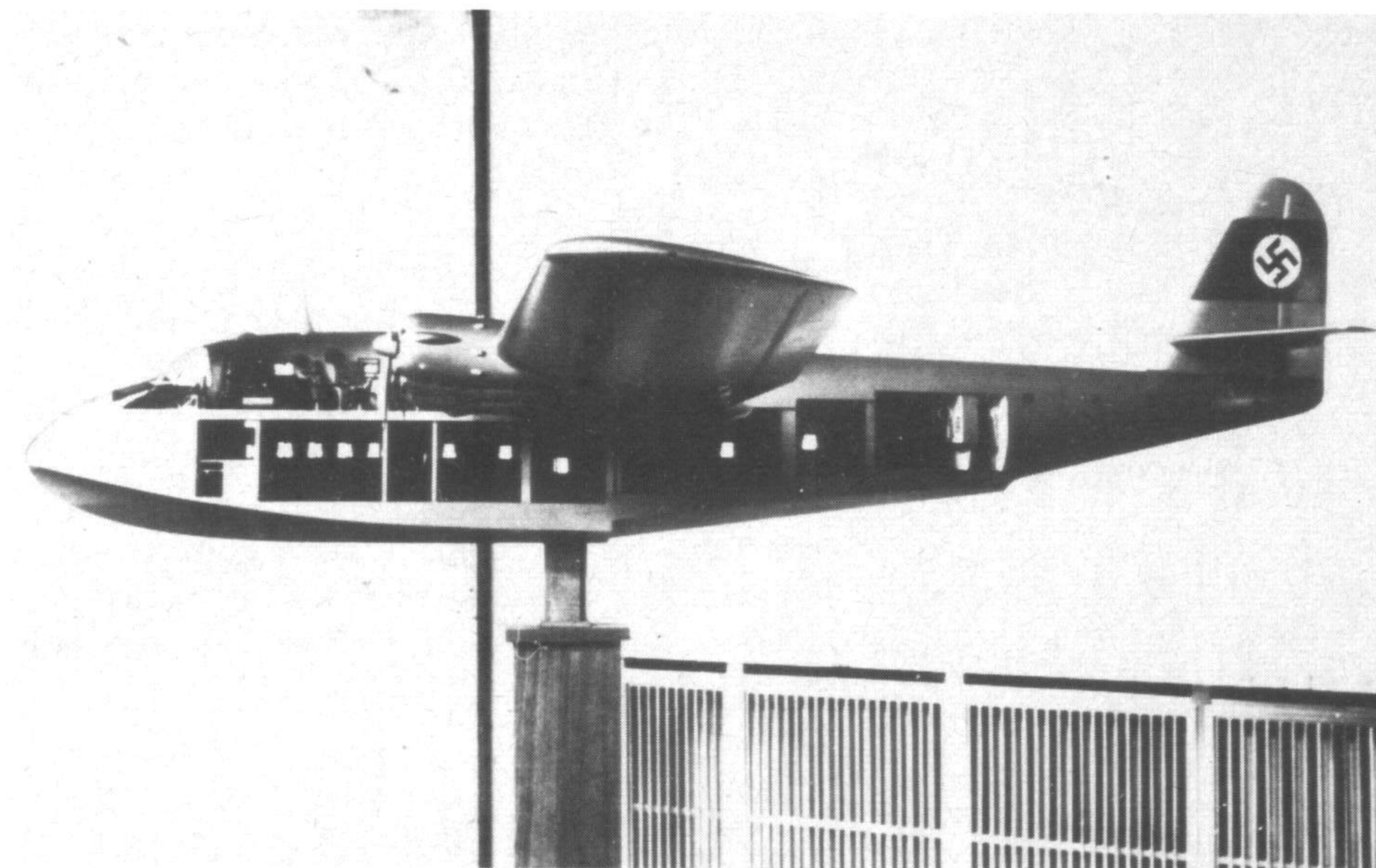
Oben:
Entwurfsskizze der Heinkel He 120, später als He 220 bezeichnet.

Rechts:
RLM/GL/C Flugzeugtypenblatt der Dornier Do 214, von der nur ein flugfähiges Modell gebaut wurde.

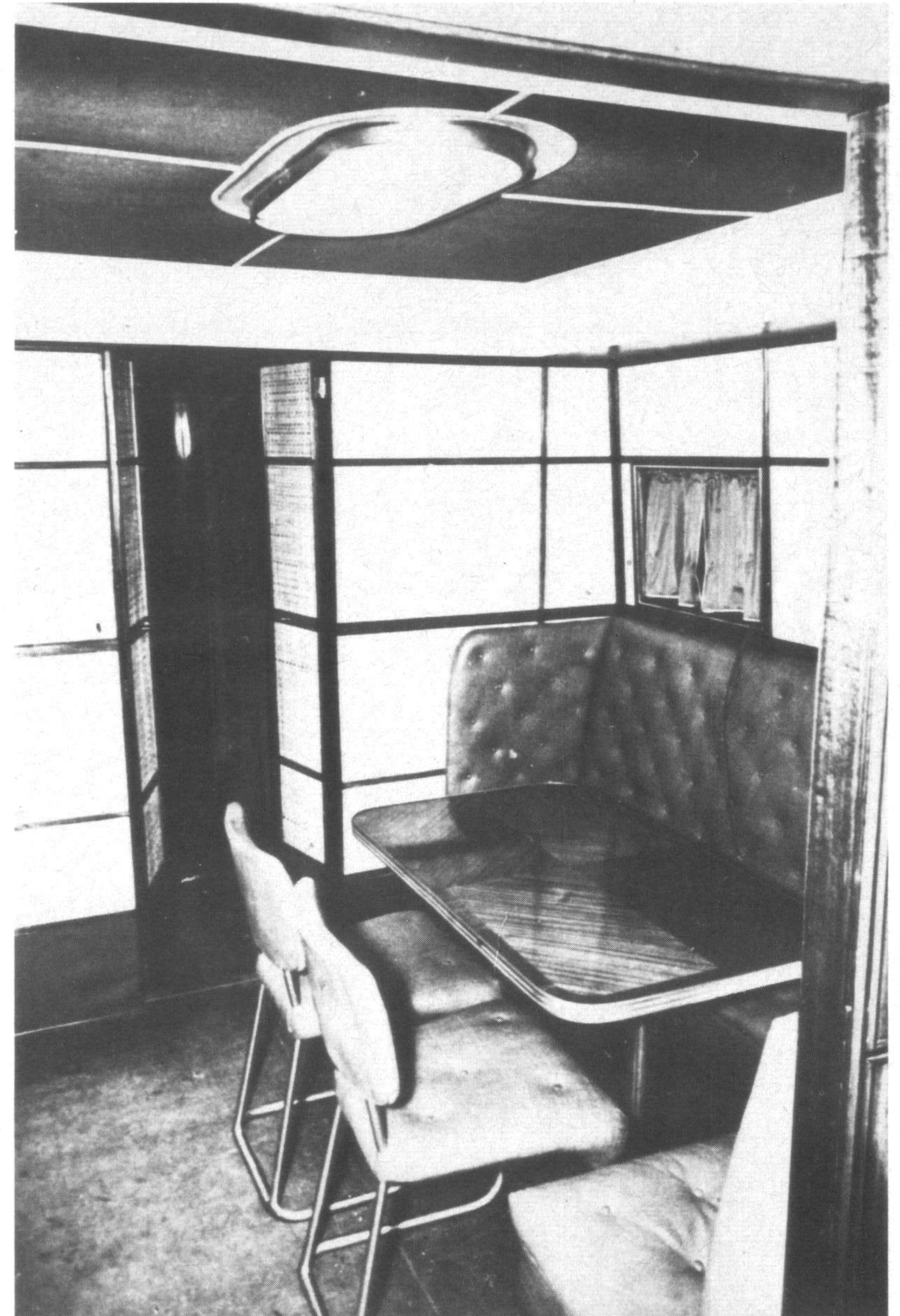




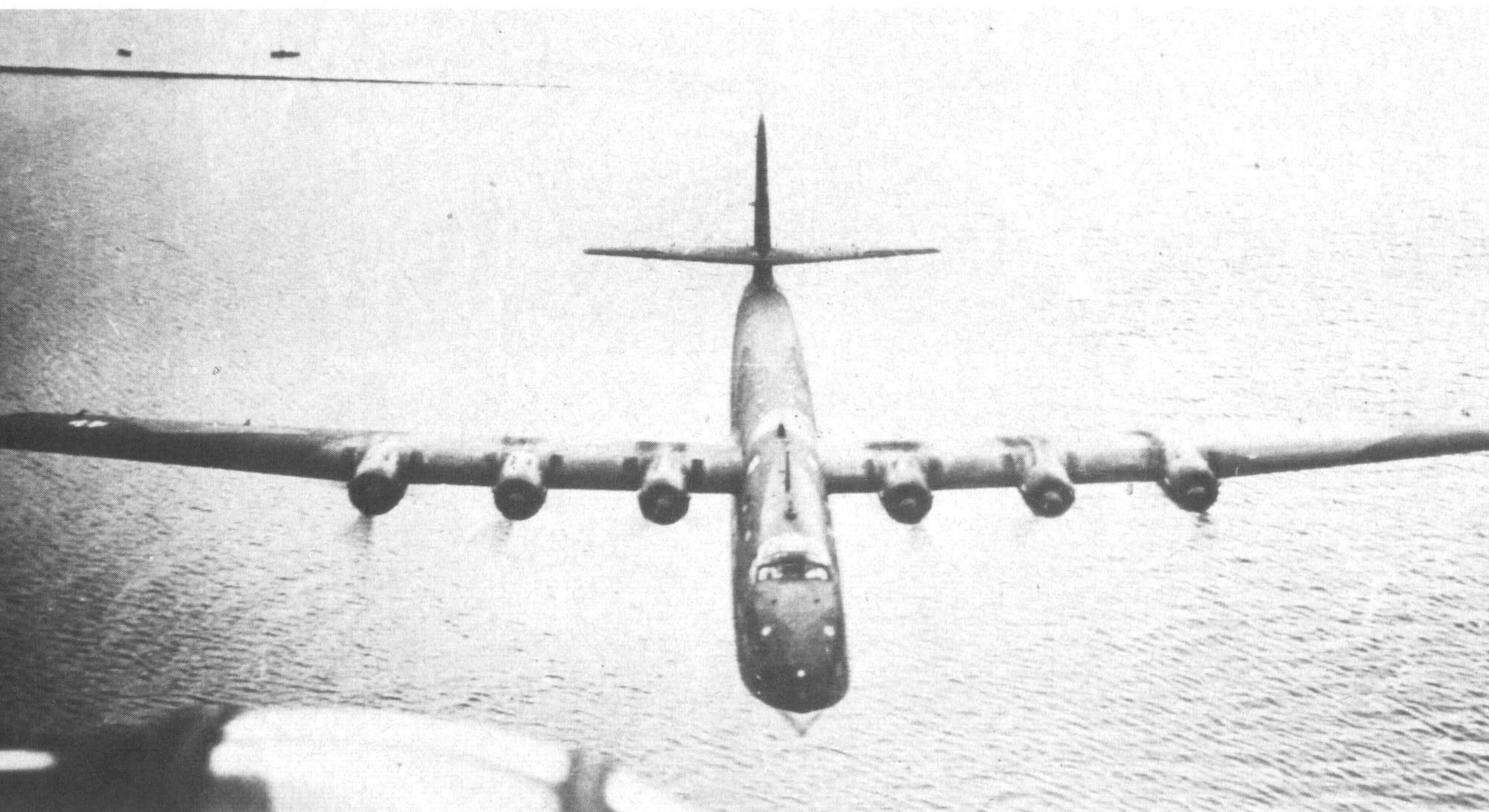
So sollte die Bv 222 als Transatlantikflugboot der Lufthansa aussehen.



Schnittmodell der DLH-Bv 222 mit der Kabinenaufteilung.



Sitzecke in einer Kabine der DLH-Bv 222.



Im Dezember formulierte die Lufthansa den Auftrag genauer: Das Boot sollte bei einem Startgewicht von 45.000 kg 24 Passagiere bei Tag und 16 bei Nacht – in Liegekabinen – über den Atlantik befördern.

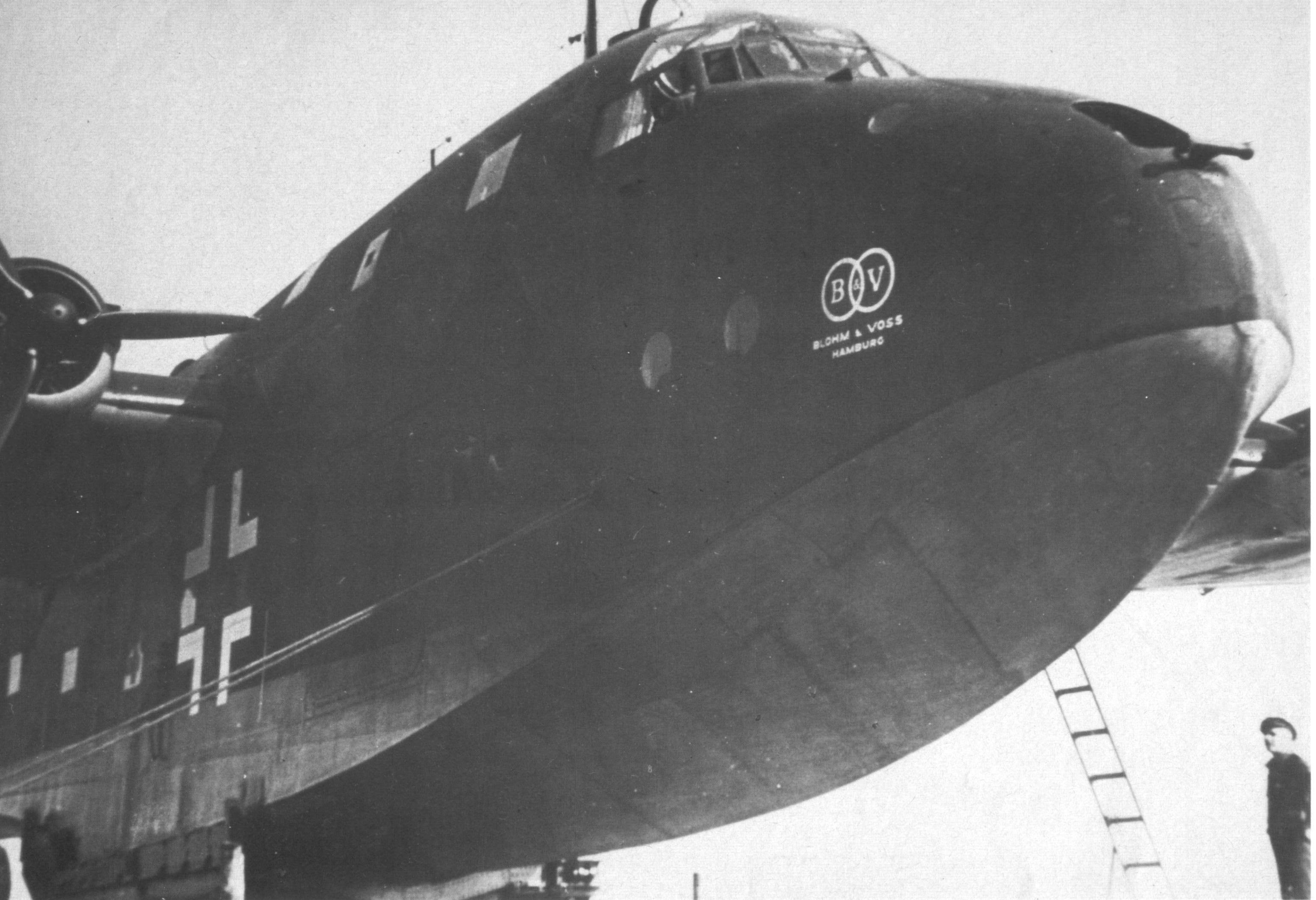
Nun begannen im Januar 1938 die Konstruktionsarbeiten und im August der Bau der Bv 222 V1. Der Baubeginn von V2 und V3 erfolgte nur wenige Wochen später. Es war klar, daß der Bau von Flugbooten dieser Größenordnung, für den noch keine Erfahrung vorhanden war, Zeit brauchte. Dazu verlangte der Kriegsausbruch den Abzug von Arbeitskräften für das dringlichere Bv 138-Programm. (Siehe Band 54). Trotzdem ging der Bau der Bv 222 weiter.

Am 16. Juli besichtigten Beauftragte der Lufthansa die Attrappe der Inneneinrichtung und verlangten Änderungen. Nach deren Durchführung wurde die Attrappe am 7. 8. 1940 gebilligt. Zu diesem Zeitpunkt wußten aber alle Beteiligten bereits, daß die Lufthansa diese Boote nie erhalten würde, da die Luftwaffe dringend Transportraum brauchte! Ende August verließ die Bv 222 V1 mit den zivilen Kennzeichen D-ANTE die Endmontage. Nach Absolvierung von Schwimmproben und Rollversuchen startete das Riesenboot unter Führung von Flugkapitän Helmut Wasa Rodig am 7. 9. 1940 zum Erstflug. Die Werkserprobung ergab, daß die Flugeigenschaften befriedigend waren, nur neigte das Boot im Geradeausflug zur Instabilität und begann, beim Rollen auf dem Wasser zu schlingern.

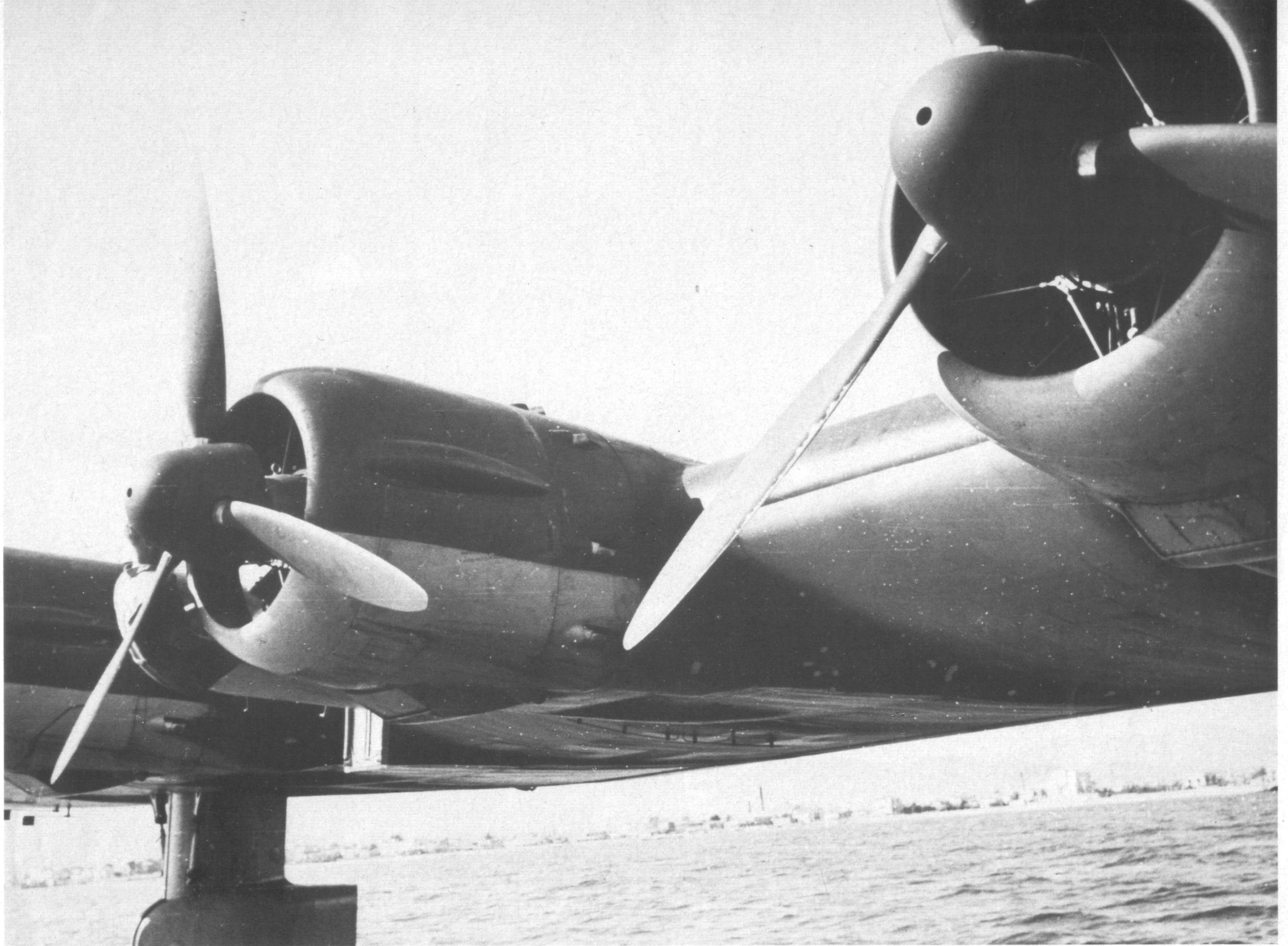
Links: Bv 222 V 1, X4 + AH, während der Werkserprobung über der Elbemündung.



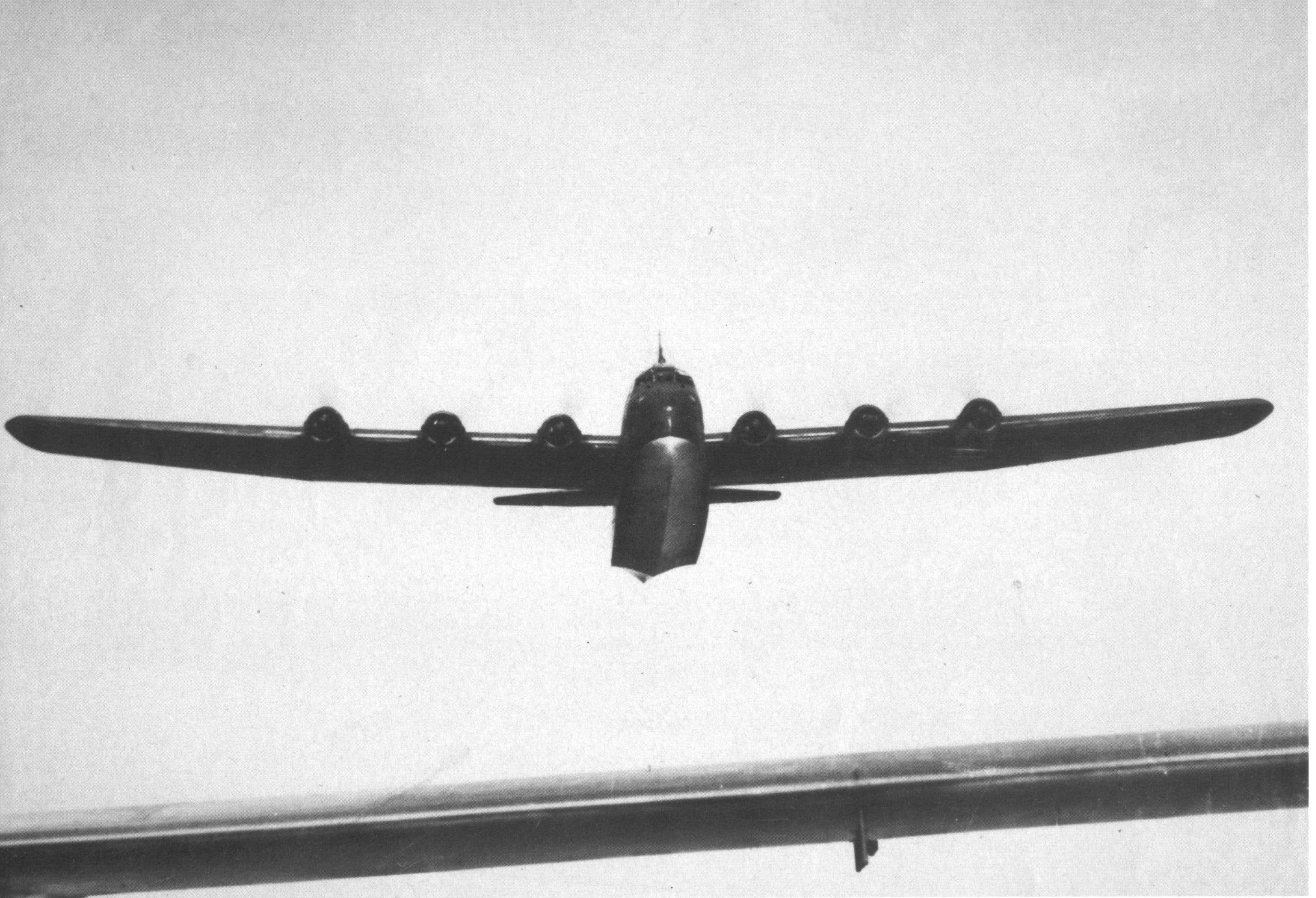
Bv 222 an Land mit geöffneter Ladeluke (BA).



Bv 222 V 1: Der Monteur rechts unten macht die ungeheure Größe dieses Flugbootes besonders anschaulich. Über dem Führerraum ist die Navigationskuppel zu erkennen.



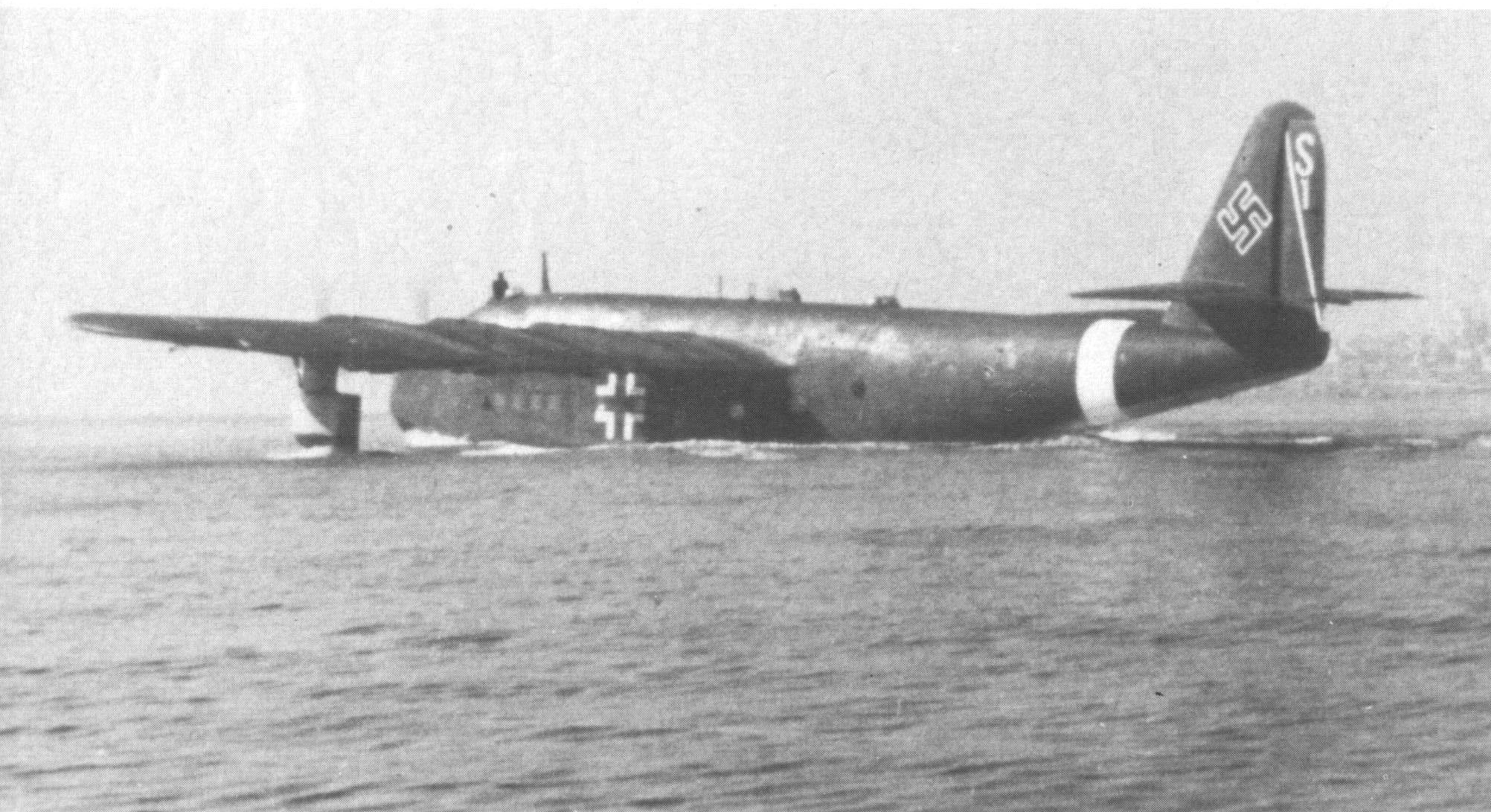
Die Motorenanlage von Bv 222 V 1 bis V 6 und V 8 war fast identisch: 2 x 3 BMW-Bramo 323 R mit einer Startleistung von je 1.000 PS.



Bv 222. Ihre Spannweite betrug 46 Meter (BA)!



Neugierig betrachten Landser das Flugboot, das sie zu einer der Inseln in der Ägäis bringen soll.



Bis Dezember 1940 wurde immer wieder geflogen und geändert, dann mußte die Erprobung wegen des Eisgangs auf der Elbe unterbrochen werden. Um den für die Erprobung notwendigen Treibstoff nicht nutzlos zu verbrauchen, schlug man von Seiten der Luftwaffe vor, ein Langstreckentransportflugprogramm zwischen Hamburg und Kirkenes durchzuführen. Blohm & Voss willigte ein. So erhielt die Bv 222 V1 nun militärischen Tarnanstrich und die Kennzeichen CC + EQ. Das Erprobungsprogramm verlief erfolgreich. Das Boot legte bis zum 19. 8. 1941 sieben Flüge auf der genannten Strecke zurück. In 120 Stunden reiner Flugzeit wurden 65.000 kg Nachschubgut nach Kirkenes gebracht und von dort 221 Verwundete mit zurückgenommen. Die Gesamtstrecke betrug 30.000 km.

Danach erfolgte eine Generalüberholung, um dann nach Athen zu gehen, von wo aus Nachschub für das Afrika-Korps nach Derna gebracht werden sollte.

Der Muschelbewuchs des Bootsrumpfes machte aber erst eine Rückkehr nach Hamburg erforderlich. Dann aber flog die Bv 222 V1 zwischen 16. 10. und 6. 11. 1941 siebzehn Mal auf der Strecke Athen – Derna und beförderte 30.000 kg nach Libyen und nahm 515 Verwundete mit zurück. Da die Maschine keine Bewaffnung hatte, die Besatzung gehörte noch Blohm & Voss, erfolgte Begleitschutz durch zwei Bf 110.

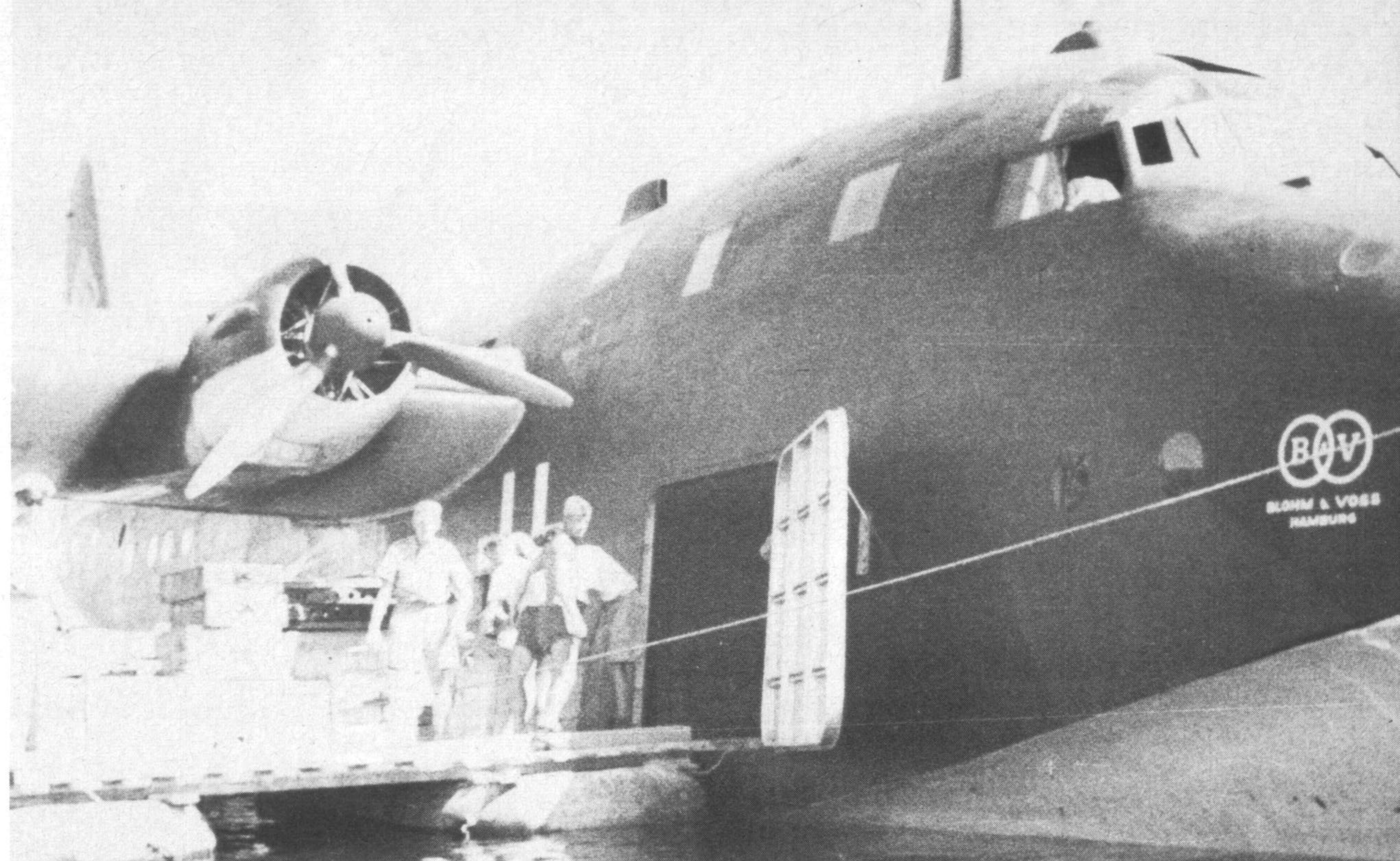
Während auf der oberen Aufnahme die Bv 222 V 1 noch unbewaffnet ist, sind auf der unteren bereits die Waffenkuppeln auf der Bootsoberseite zu erkennen (1 x BA).

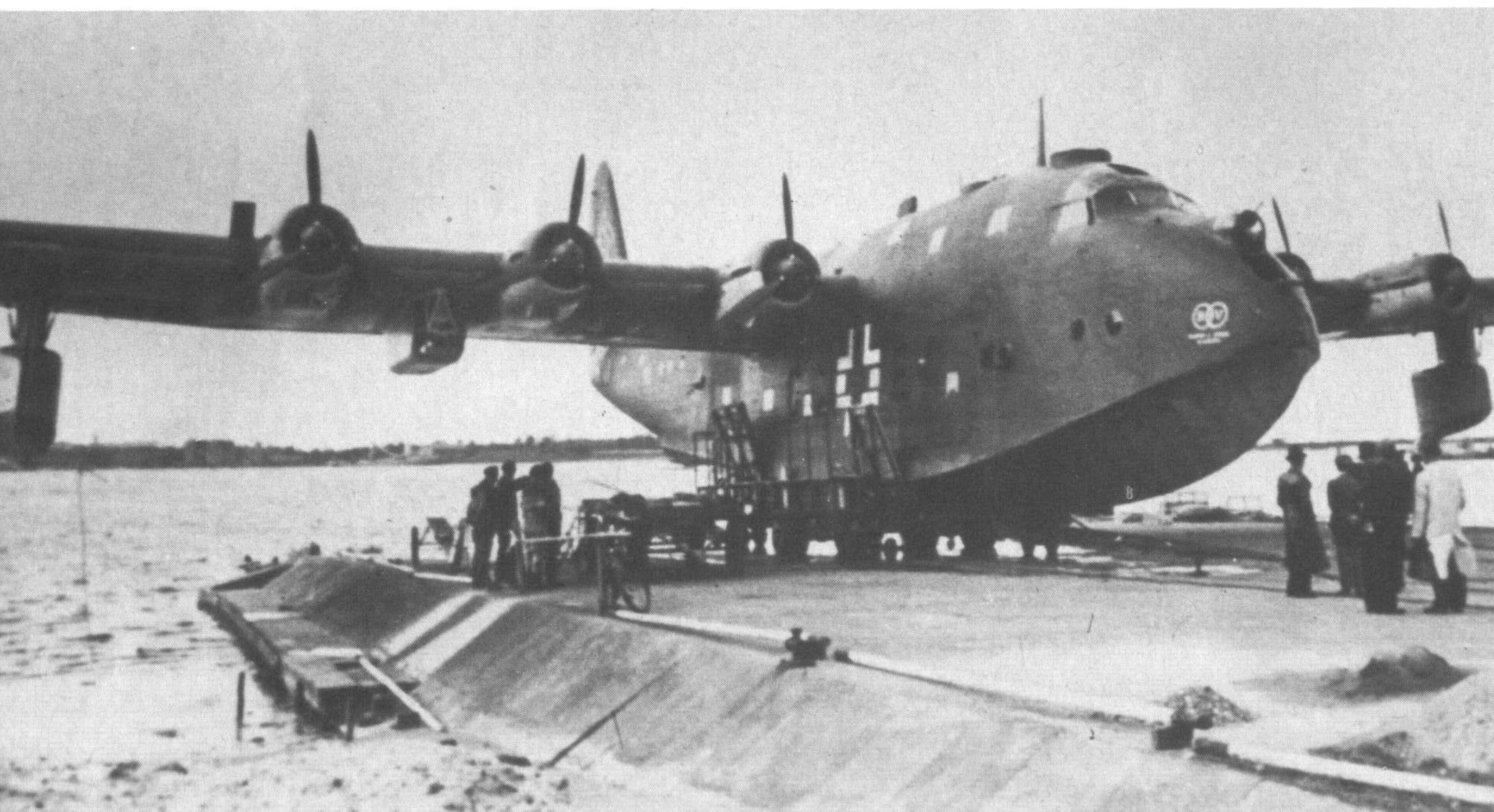
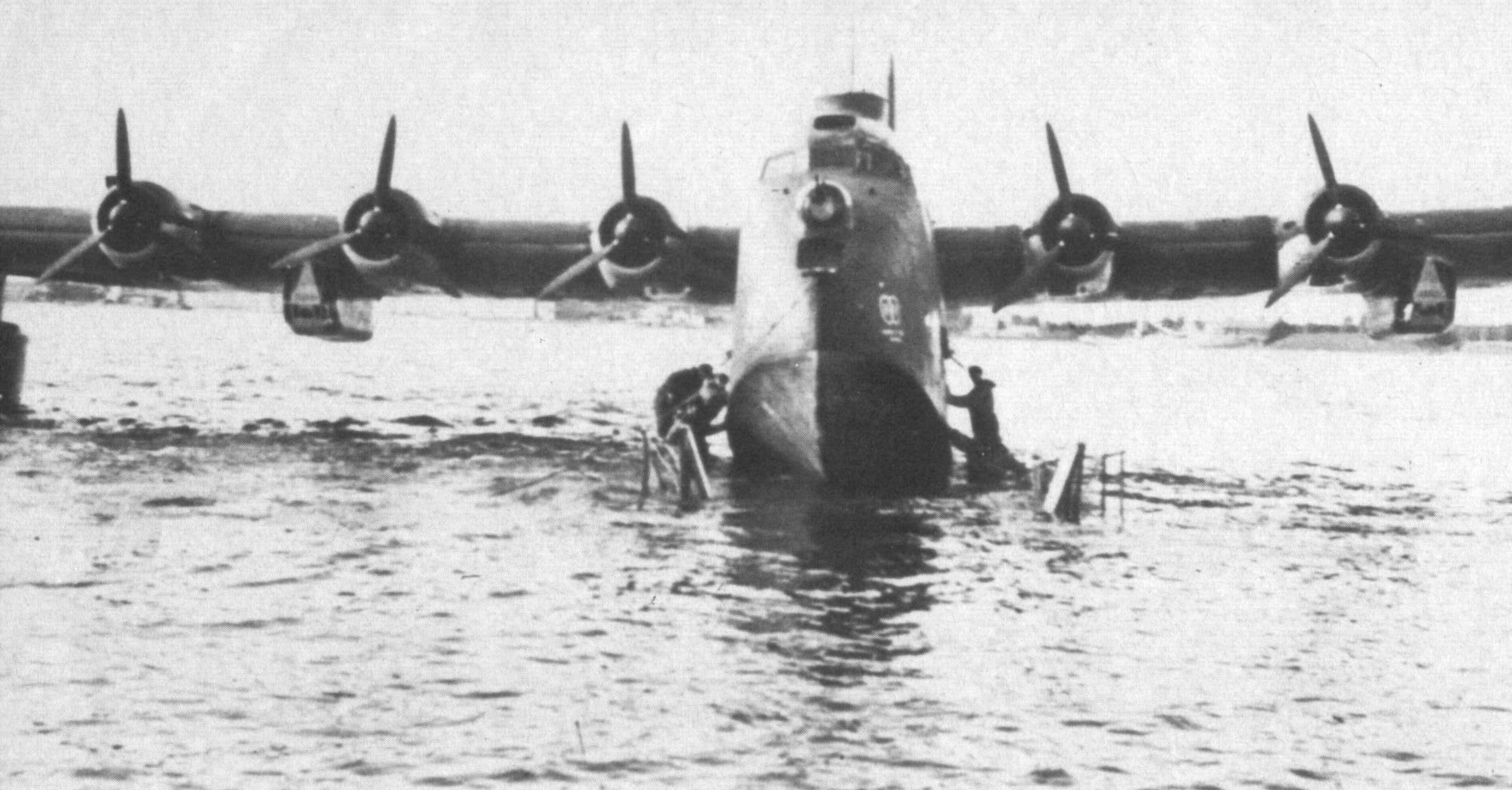
Das Ergebnis dieser zweiten Truppenversuchsserie zeigte, daß die Schlingertendenz noch nicht beseitigt war und die Triebwerksanlage, man hatte statt des BMW 132 den 200 PS stärkeren Bramo 323 eingebaut, nicht immer einwandfrei arbeitete. Die Leistungen an sich waren befriedigend. Höchstgeschwindigkeit 385 km/h in 4.500 m Höhe, maximale Reichweite 7.000 km. (Das Boot hätte also bereits damals Hamburg – New York non-stop fliegen können). Als Nutzlast konnte die Bv 222 V1 92 voll ausgerüstete Infanteristen oder 72 Verwundete auf Tragbahren befördern.

Im Winter 1941/42 wurde das Boot in Hamburg generalüberholt und mit Bewaffnung versehen. Diese bestand aus einem MG 81 im Rumpfbug, zwei Drehtürme mit MG 131 (DL 131) auf der Bootsoberseite und vier MG 81 in Seitenständen des Bootes. Die Bv 222 V1 erhielt auch neue Kennzeichen X4 + AH und bildete den Grundstock der Luft-Transport-Staffel (LTS) 222. Am Leitwerk trug sie daher das Kennzeichen "S 1". Das Boot war dann laufend im Mittelmeerraum im Einsatz, überlebte sogar einen Angriff von drei Beaufighters auf dem Weg von Tarent nach Tripolis und ging erst durch Kollision mit einem dicht unter der Wasseroberfläche liegenden Wrack im Hafen von Athen, bei dem der Rumpfboden aufgerissen wurde, verloren. Die Wasserung mußte wegen Fliegeralarm in völliger Dunkelheit erfolgen, so daß die dort stehende Boje nicht erkannt werden konnte. X4 + AH sank binnen weniger Minuten Mitte Februar 1943.

Oben: Verladearbeiten an der Bv 222 V 1 in Tripolis.

Unten: Bv 222 V 1 nach der Kollision im Hafen von Piräus im Sinken.



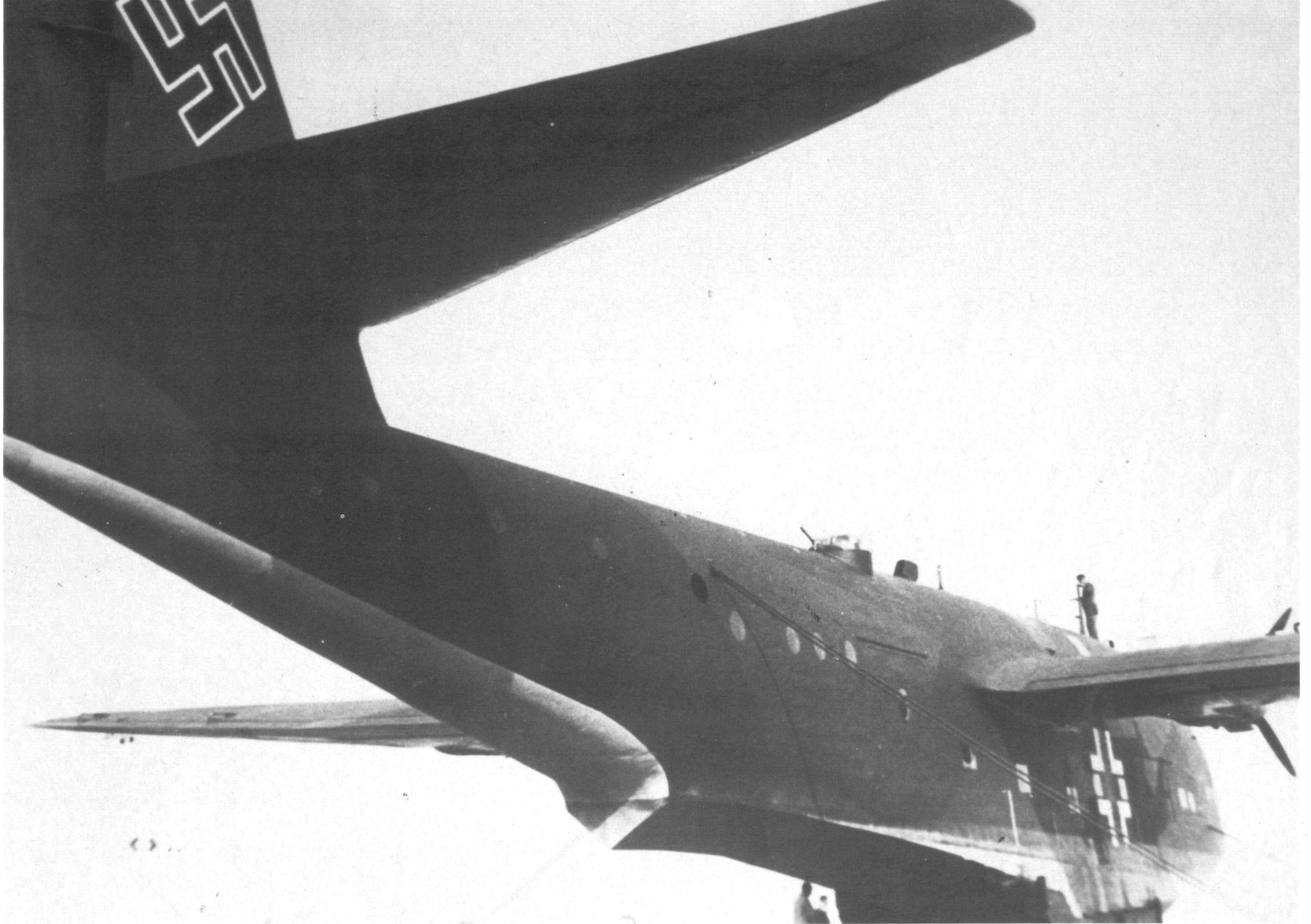


Bv 222 V2, Werknr. 366, erstes Kennzeichen CC + ER, führte ihren Erstflug am 7. 8. 1941 durch und wurde nach eingehender Erprobung am 10. 8. 1942 von der LTS 222 mit dem Kennzeichen X4 + BH übernommen. Da die Maschine ursprünglich als Fernaufklärer für den Fliegerführer Atlantik vorgesehen war, erhielt sie zusätzlich zu der bei V1 eingebauten Bewaffnung zwei Hängestände unter den Tragflächen mit je zwei MG 131. Bei der Erprobung in Travemünde stellte man aber fest, daß der durch diese verursachte Luftwiderstand die Geschwindigkeit stark herabsetzte, sie wurden wieder ausgebaut.

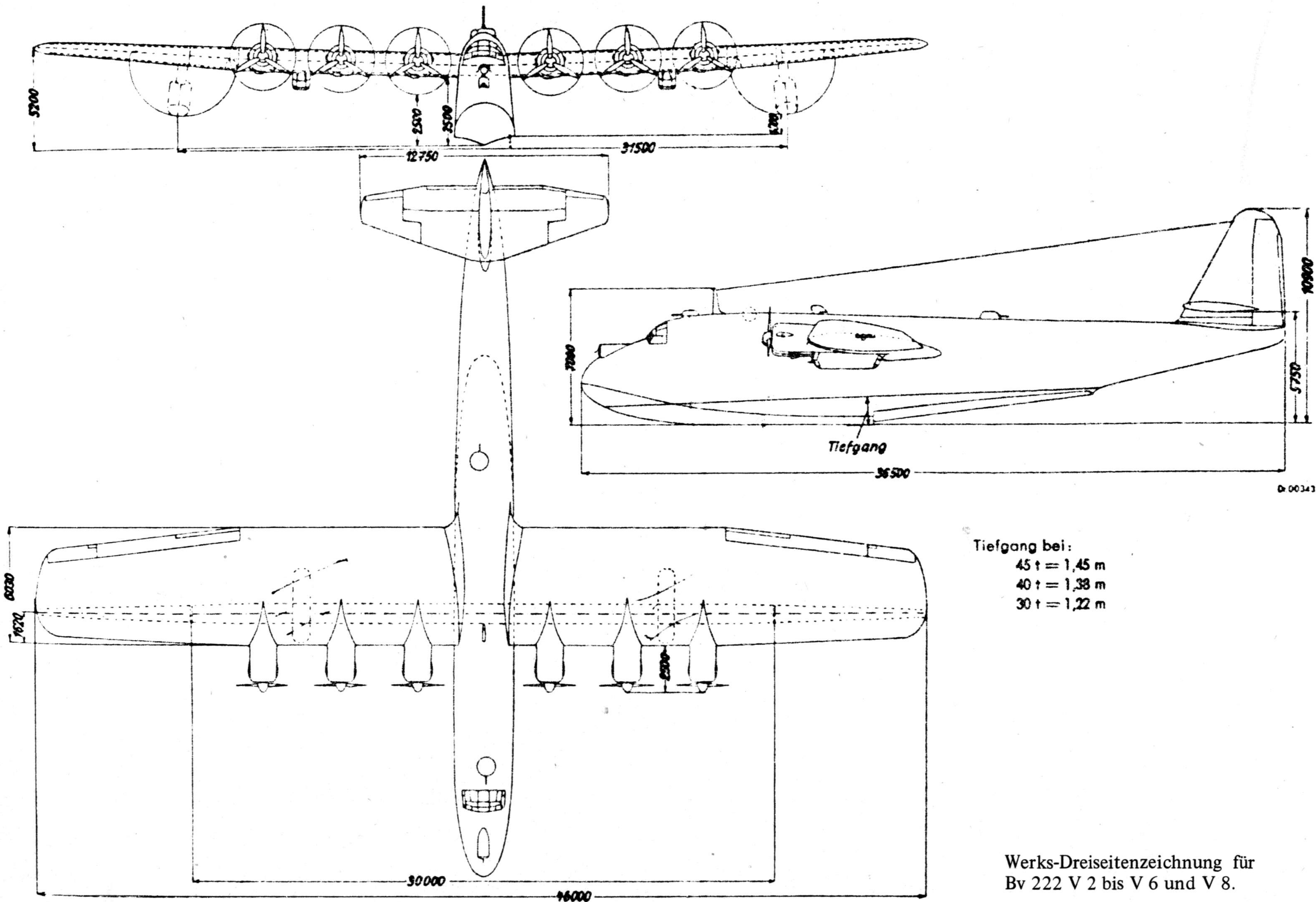
In der Zwischenzeit war das dritte Boot, Bv 222 V3, erstes Kennzeichen DM + SD, Werknr. 439, nach dem Erstflug am 28. 11. 1941 bereits am 9. 12. 1941 von der LTS 222 übernommen worden und erhielt das Kennzeichen X4 + CH. Zwischen Januar und März 1942 führte Bv 222 V3 21 Versorgungsflüge von Tarent und Brindisi nach Tripolis durch. LTS 222 hielt die Bewaffnung für überflüssig und ließ alle Waffen, außer dem Bug-MG 81, ausbauen. Nach dem Unfall der Bv 222 V1 in Athen ging die V3 nach Hamburg zurück, wurde mit einer starken Bewaffnung versehen und dem Fliegerführer Atlantik unterstellt. Im Juni 1943 wurde sie von englischen Jagdbombern auf der Reede von Biscarosse in Frankreich vernichtet.

Bv 222 V2 war ebenfalls in der Fernaufklärung über dem Atlantik tätig und verlegte dann nach Norwegen. Dort lag sie 1945 vor Anker.

Links: Bv 222 V 2 noch mit den ersten Kennzeichen CC + ER und den Hängeständen unter den Flächen, die später abgebaut wurden.

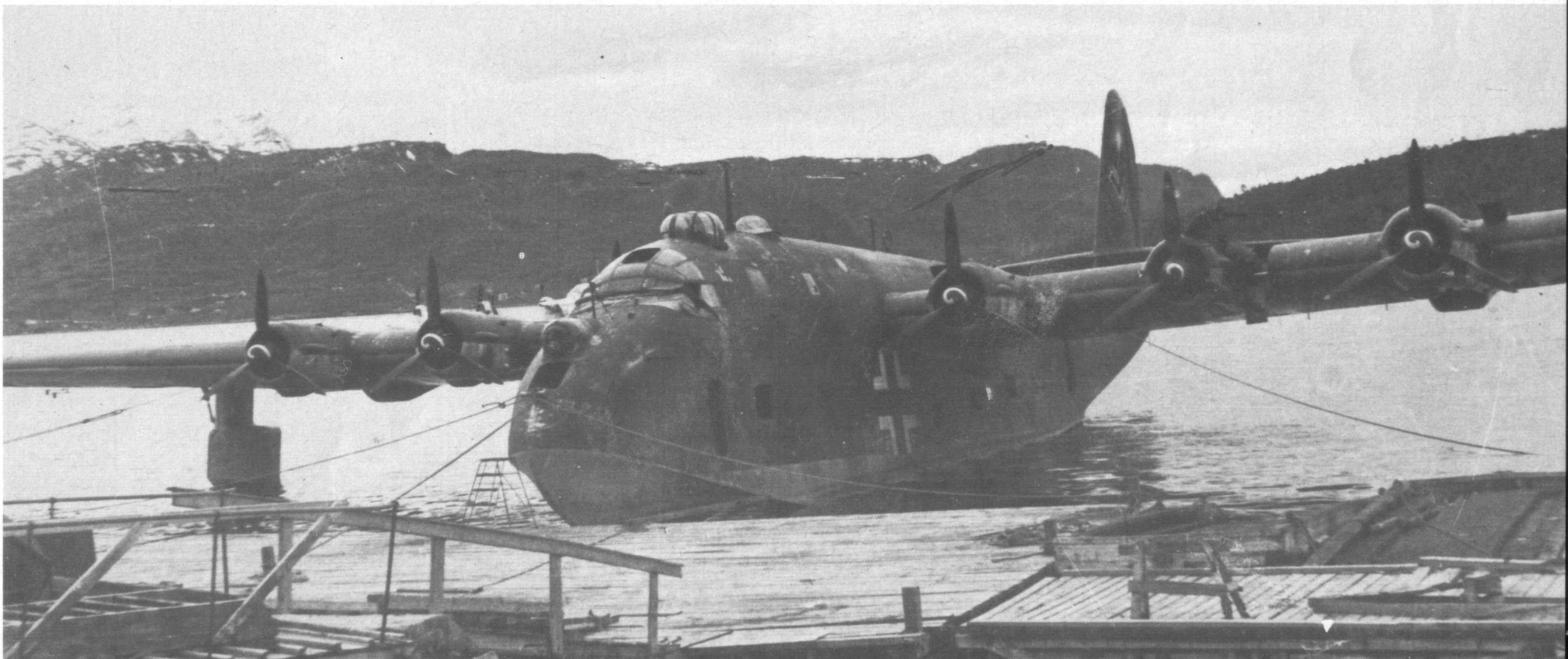


Bv 222 V 2 mit neuen Kennzeichen X4 + BH kurz vor dem Einsatz, der hintere Waffenturm ist gut zu erkennen.



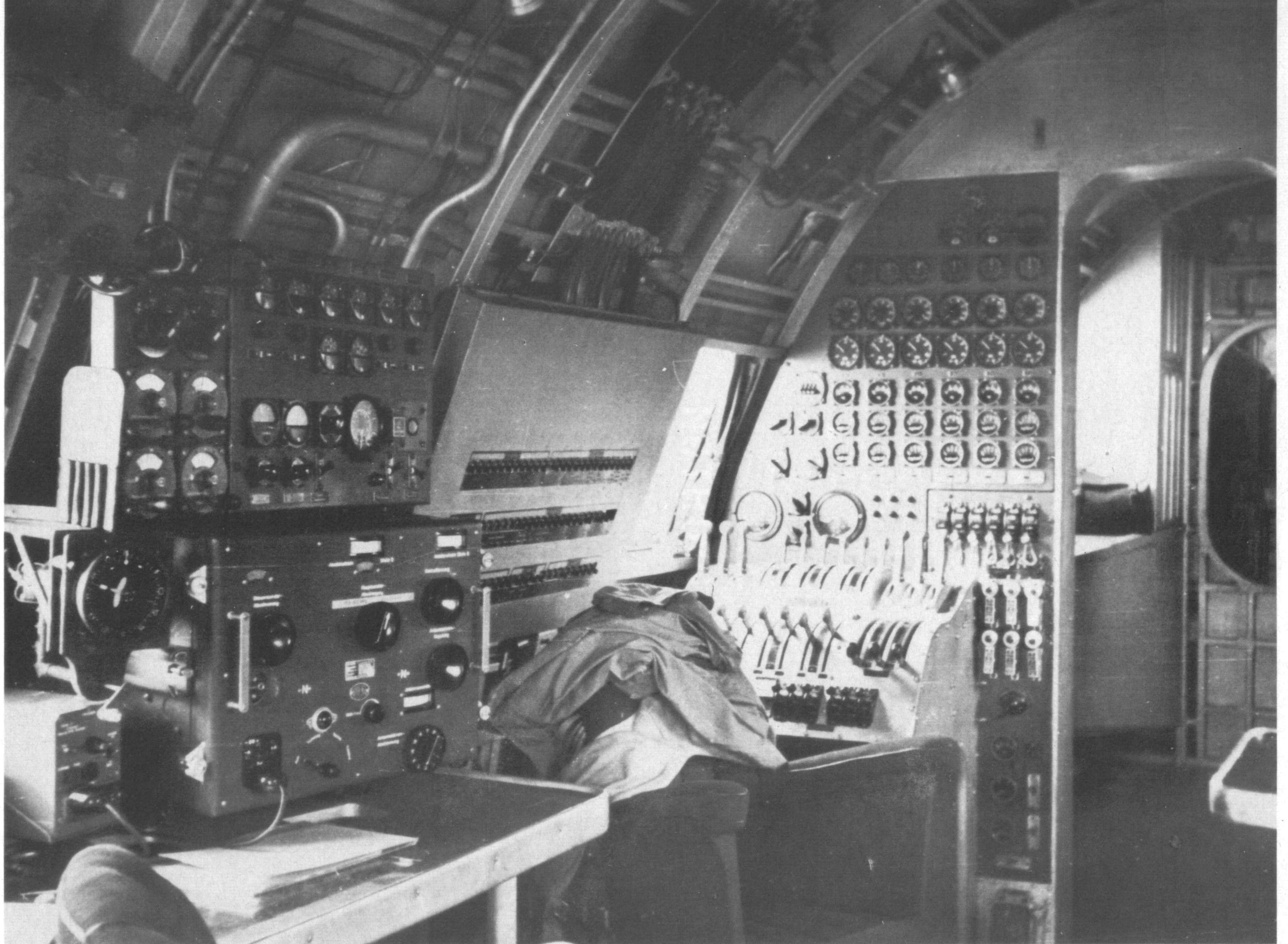


Oben: Bv 222 V 2 nach Ausbau der Hängestände bei der Motorenwartung.
Unten: Bv 222 V 2 1945 im Fjord von Sørreisa bei Bardufoss/Norwegen.

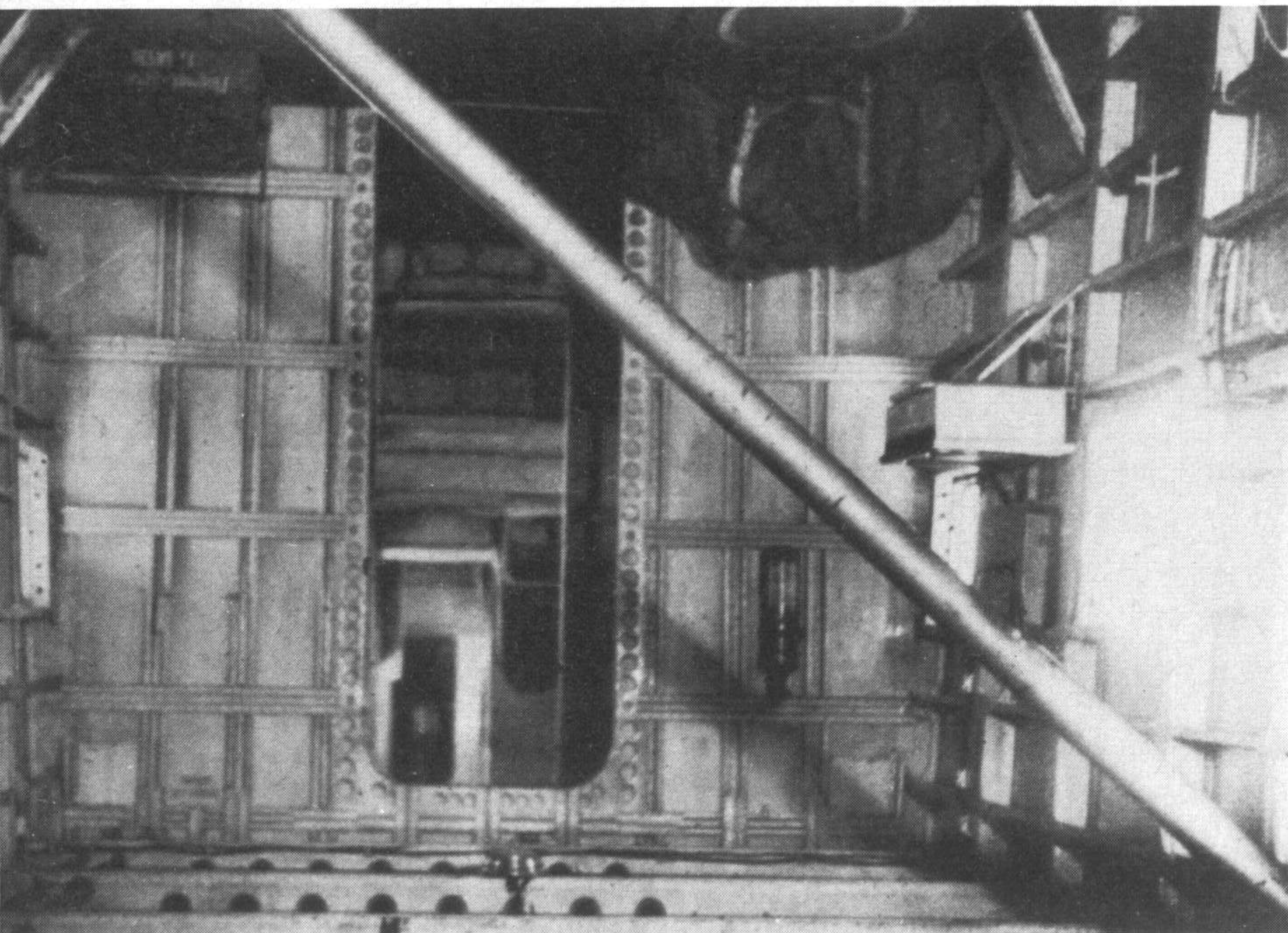




Führerraum der Bv 222 V 2 mit Abnahme-Offizieren der Erprobungsstelle Travemünde.



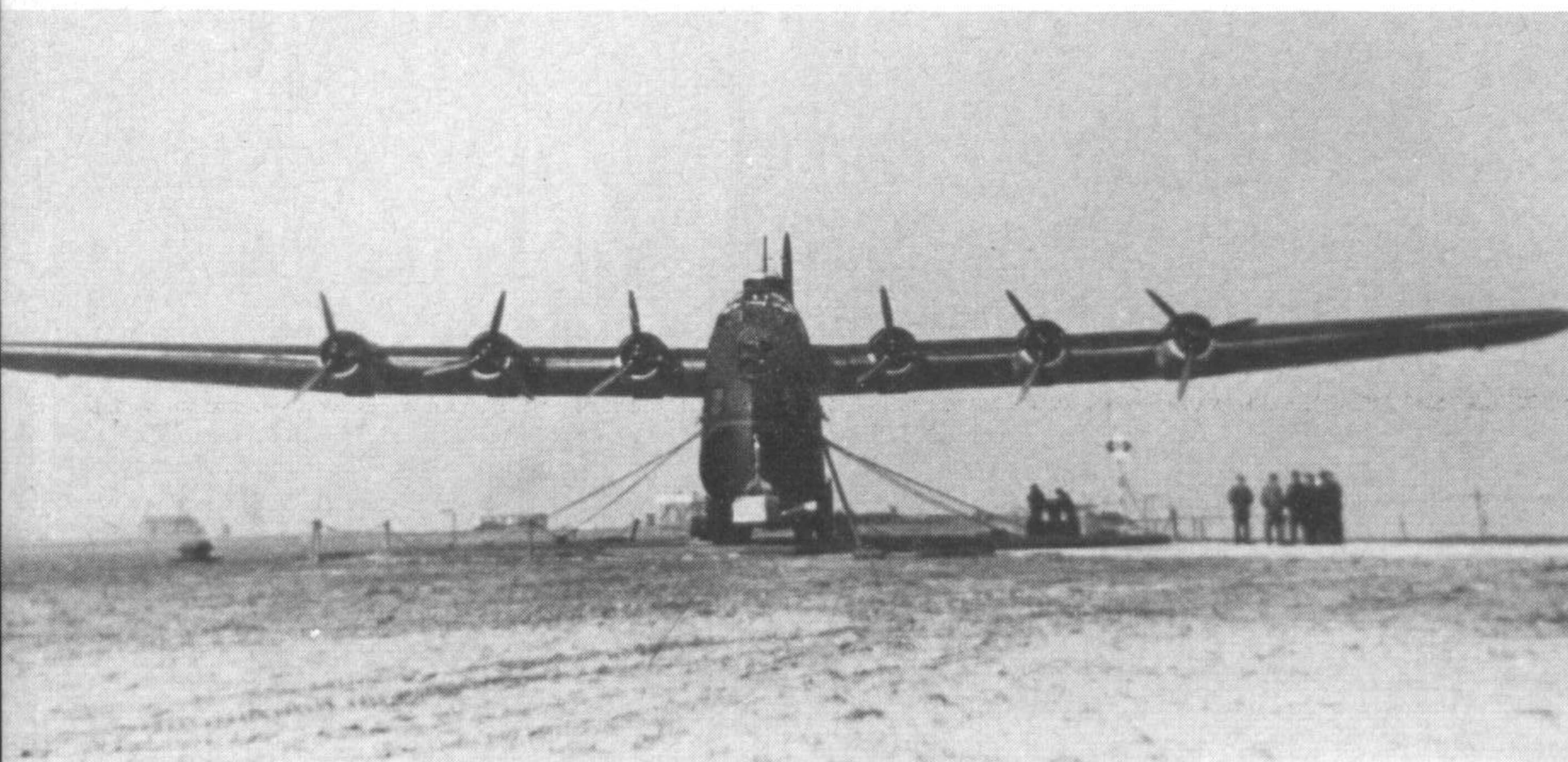
Funk- und Maschinenkontrollraum der Bv 222 V 2. Die Funkanlage bestand aus einer Langwellenstation VP 257 und einer Transozeanstation VP 245 der Firma Lorenz.



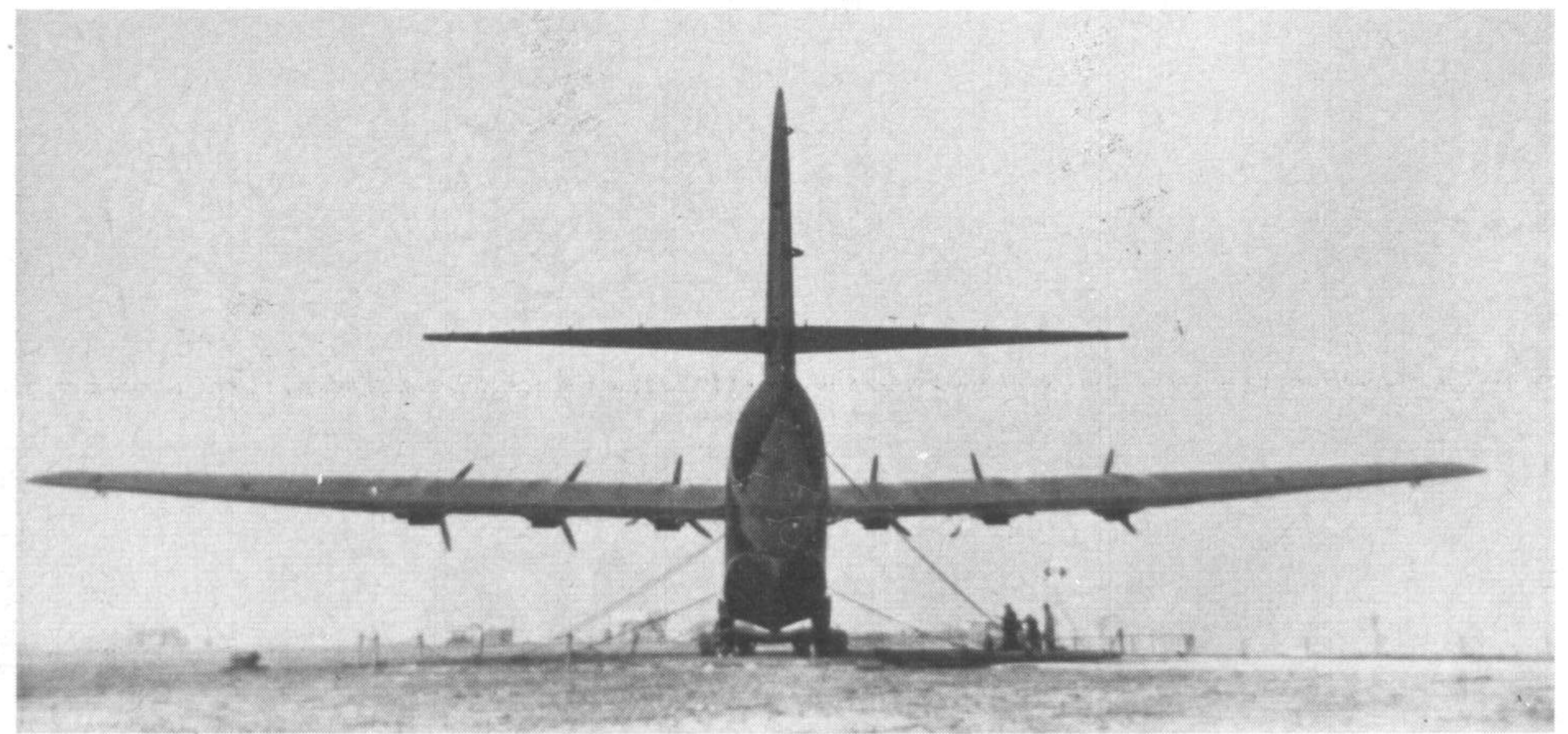
Innenansicht des Bootskörpers der Bv 222 V 2, hier Raum C.



Bv 222 V 2 während einer Reparatur des Bootsbodens in Piräus, 16. 12. 1941.

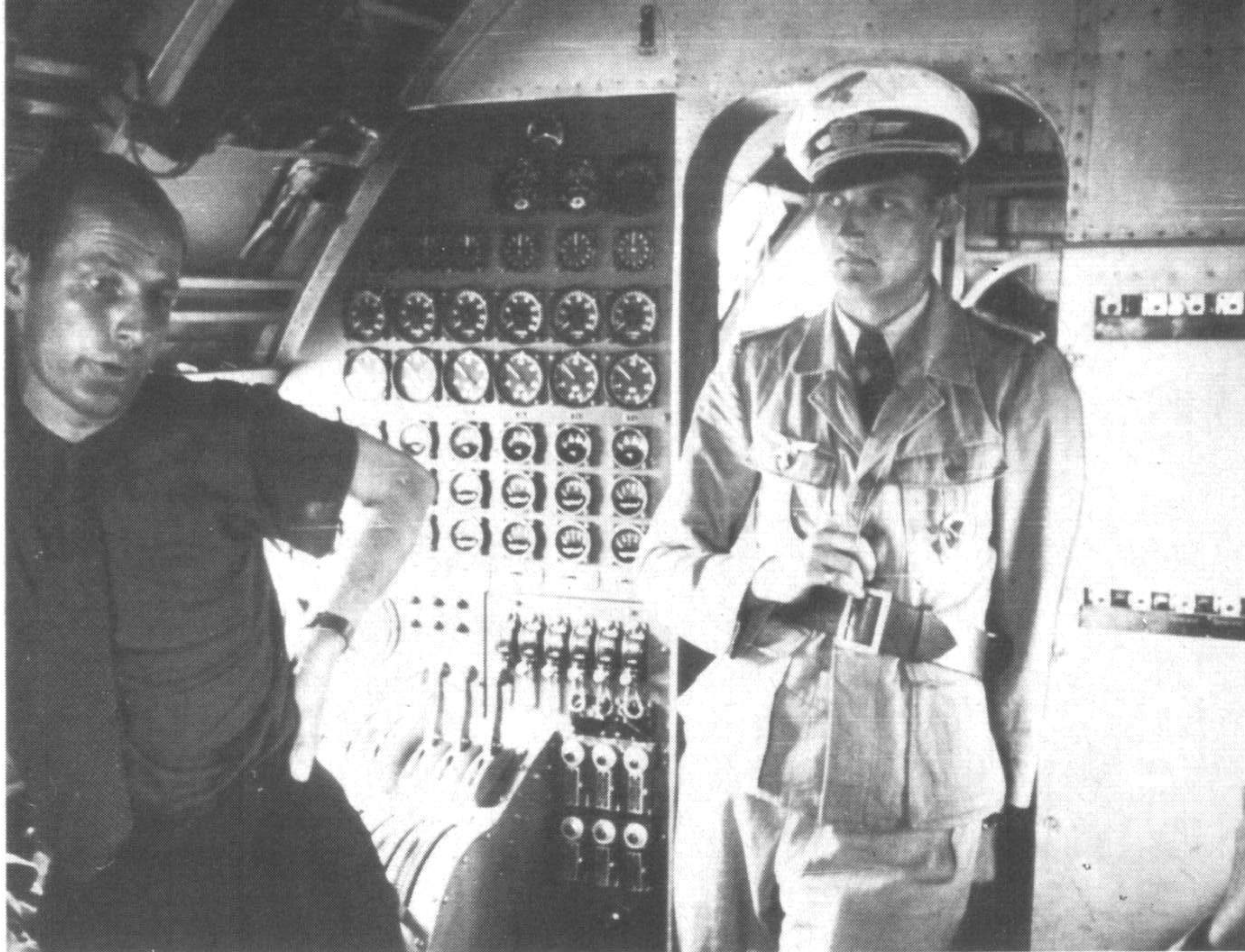


Vorderansicht einer Bv 222.



Rückansicht einer Bv 222.





Als Bordingenieur flog mit der Bv 222 V 2 der Lufthansa-Ingenieur Dilewitsch (links), der Offizier im Durchgang ist ein Angehöriger der Erprobungsstelle Travemünde.

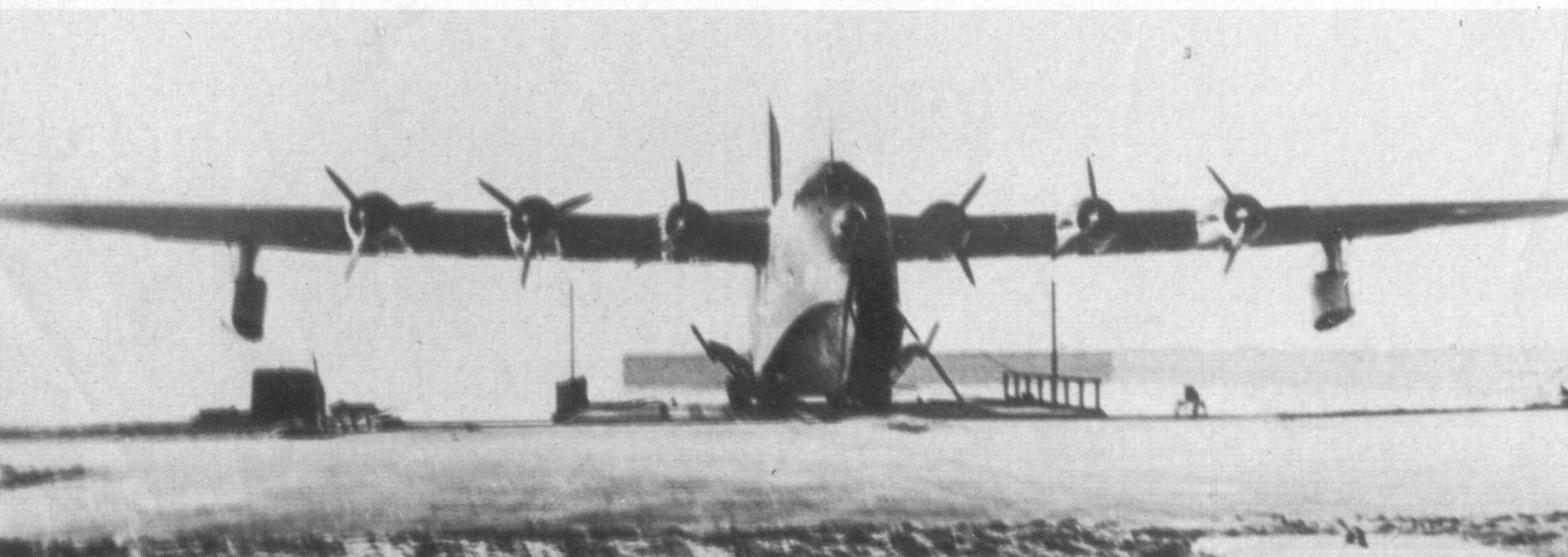
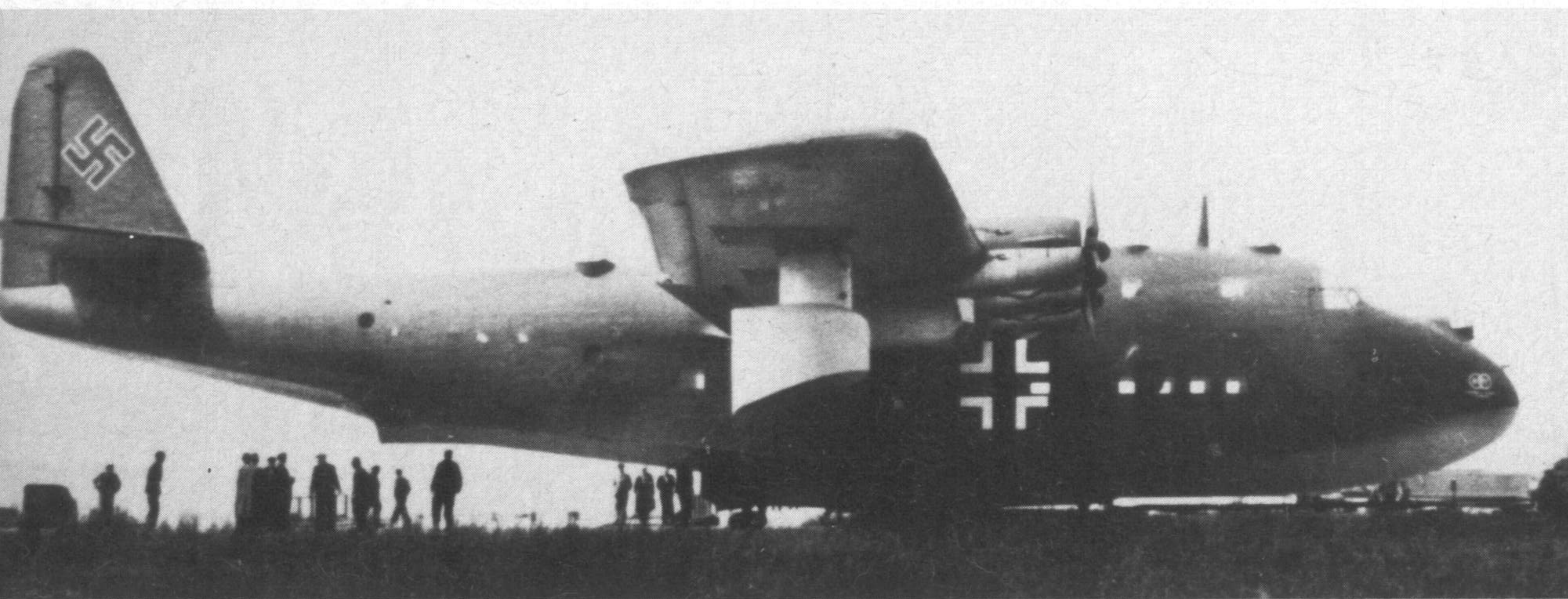
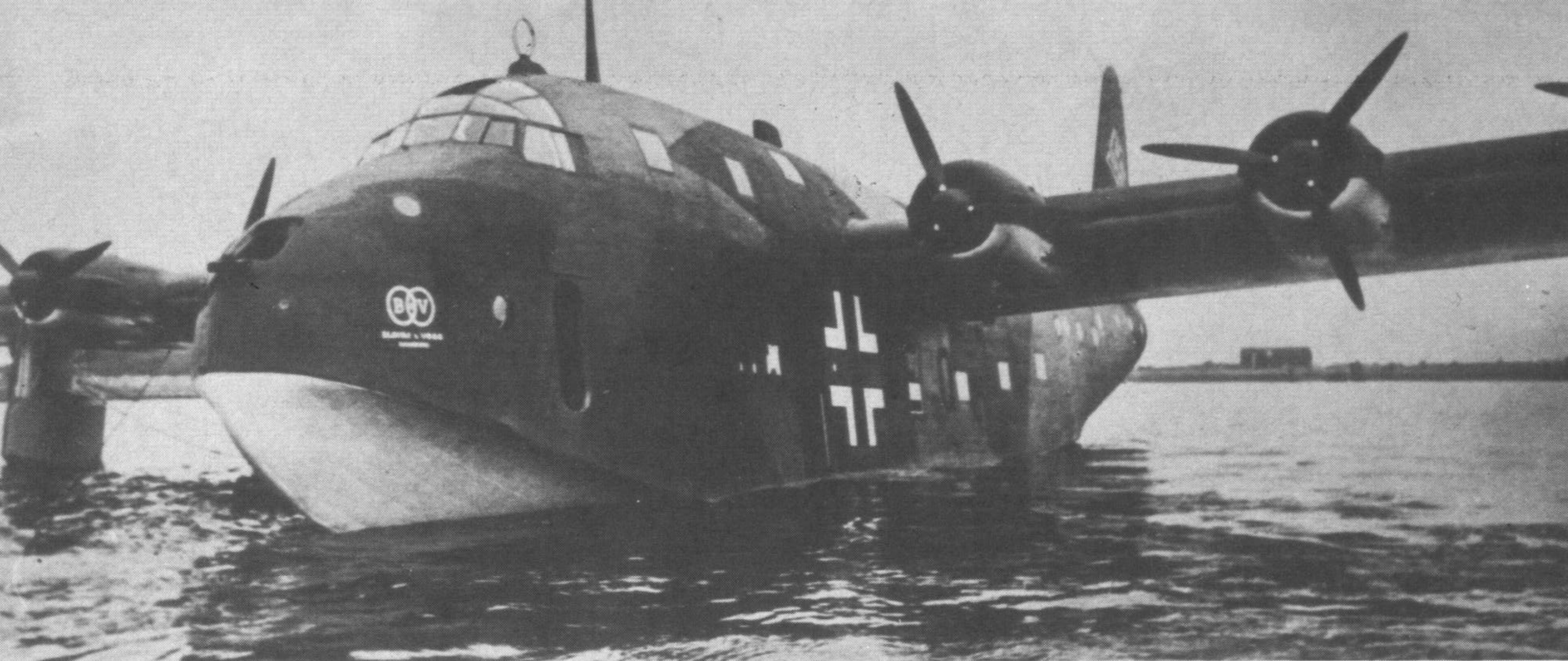


Zwei andere Offiziere der Erprobungsstelle im Funk- und Maschinenkontrollraum der Bv 222 V 2. Unten: Bv 222 V 1 beim Erstflug.





Sie wurde auch "Wiking" genannt. Daher auch das Kennzeichen der Lufttransportgruppe See 222 in Form eines Wikingerschiffes (BA).



Für die Arbeit über dem Atlantik eignete sich die Bv 222 ausgezeichnet, solange der Gegner über nicht genügend Flugzeugträger verfügte. Das Boot konnte bei Spargeschwindigkeit bis zu 33 Stunden in der Luft bleiben. Neben der verstärkten Abwehrbewaffnung verfügten die Boote über die modernste deutsche Funkausrüstung: FuG 200 "Hohentwiel" zur Schiffs-ortung, FuG 16 Z zum Leitstrahl-Zielanflug, FuG 25 A als Freund/Feind-Erkennungsgerät und FuG 101 A als Höhenmeßgerät.

Die Bewaffnung bestand bei diesen Maschinen aus zwei MG 151 im Drehturm auf der Boots-oberseite (DL 151), je zwei MG 81 in Seiten-ständen und ein MG 131 vorn auf der Steuer-bordseite. Durch die Waffen- und Antennen-einbauten erreichten aber diese so veränderten Maschinen nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von 294 km/h.

Im Jahre 1942 erhielt die LTS 222 noch weitere vier Boote, die als Bv 222 A-Aerie anzusehen sind: V4 X4 + DH ab 20. 4. 1942, V5 X4 + EH ab 7. 7. 1942, V6 X4 + FH ab 21. 8. 1942 und V8 X4 + HH am 26. 10. 42.

Oben:

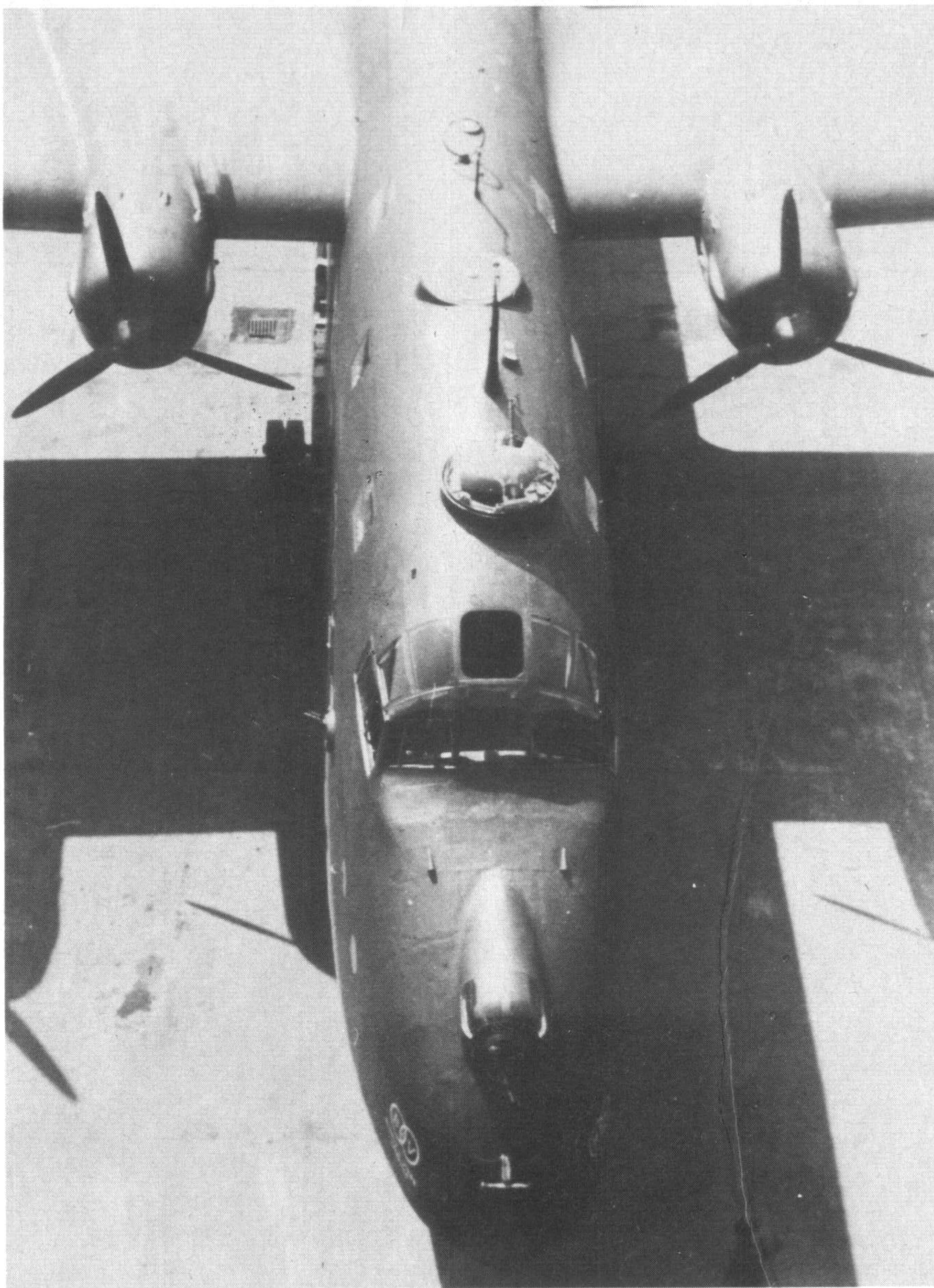
Bv 222 V 3, X4 + CH.

Mitte:

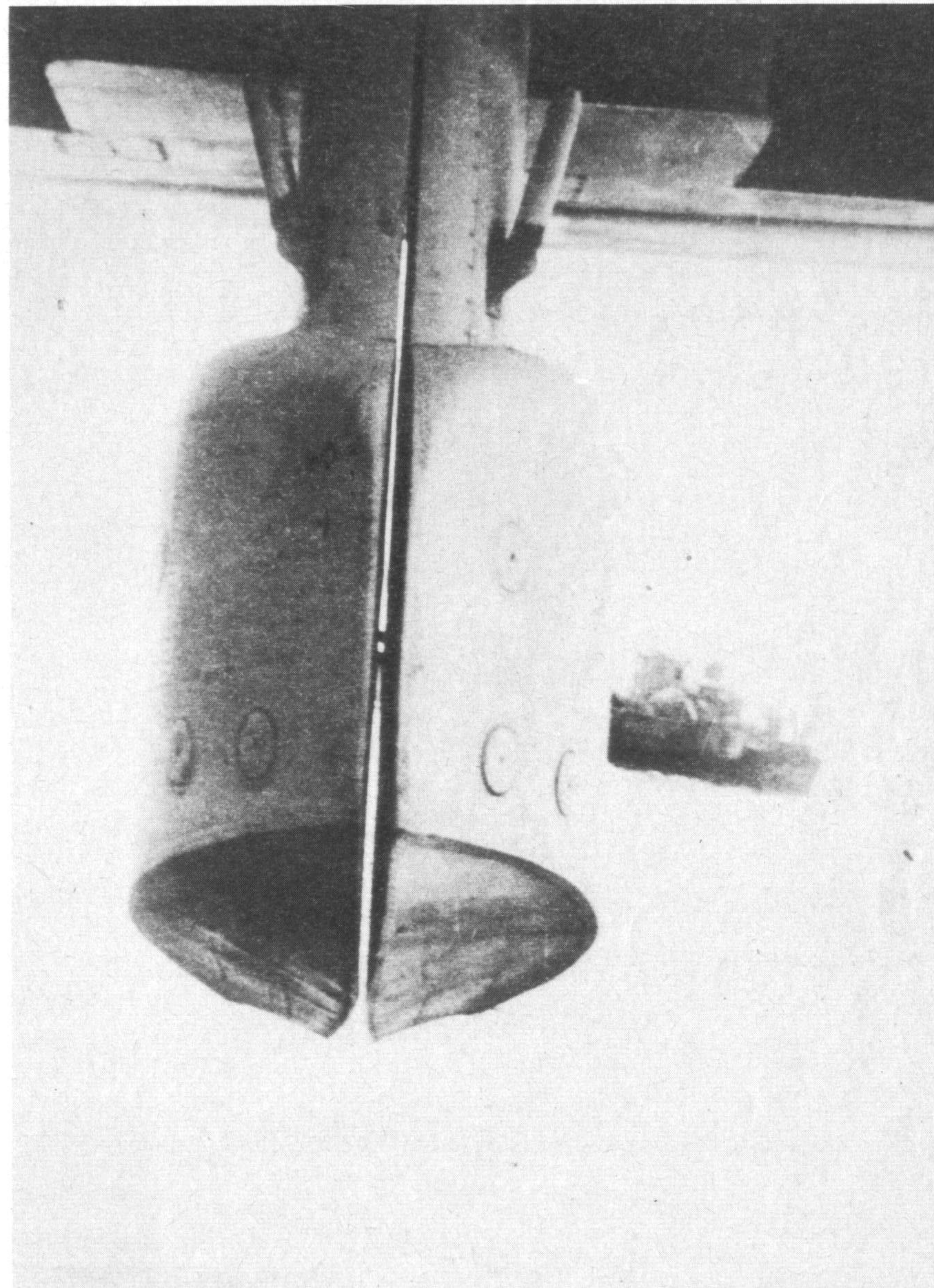
Bv 222 V 2, CC + ER, kurz nach der Fertigstellung vor dem Zuwasserlassen. Unter dem äußersten Motor ist der Hängestand zu erkennen.

Unten:

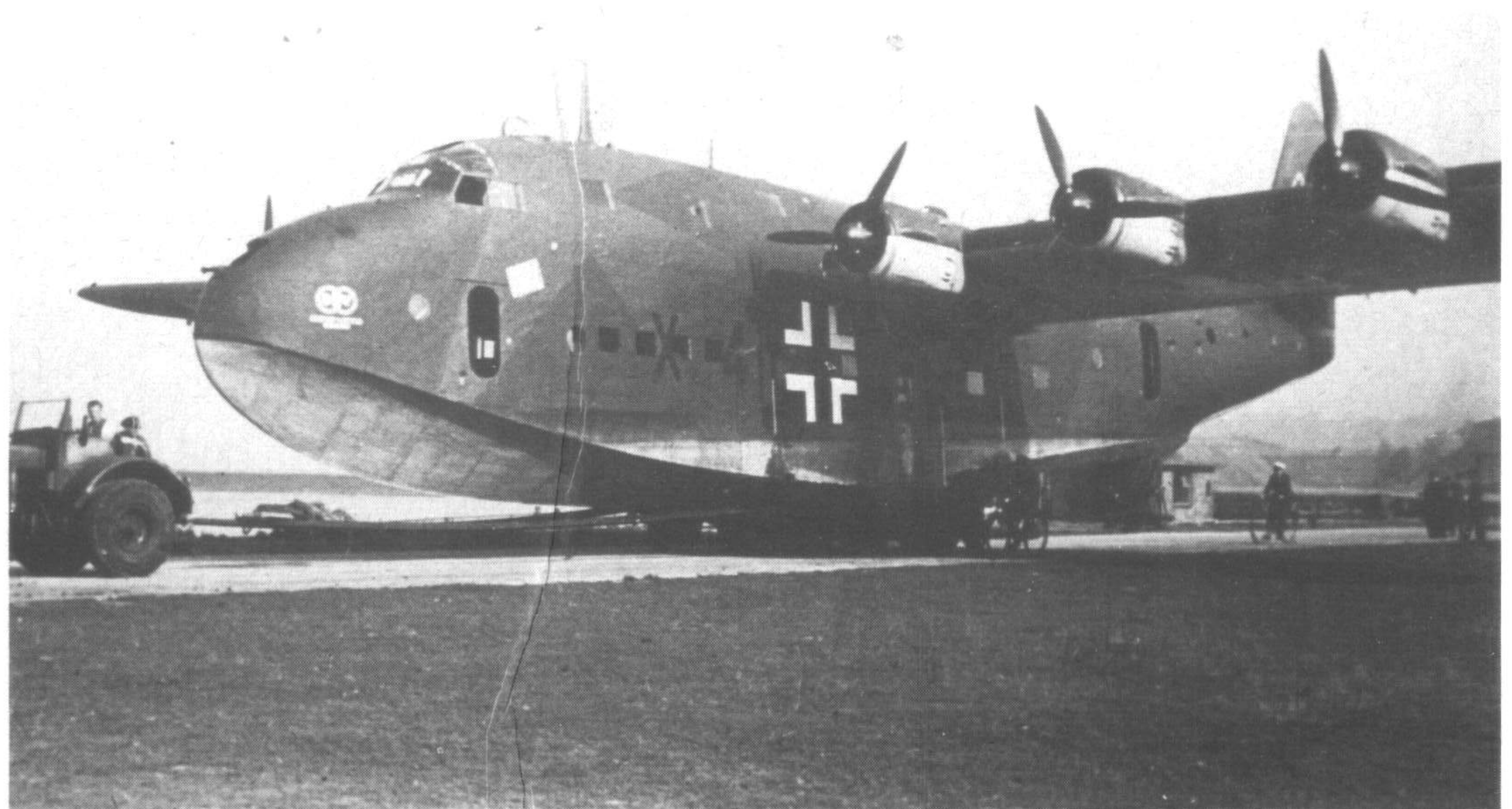
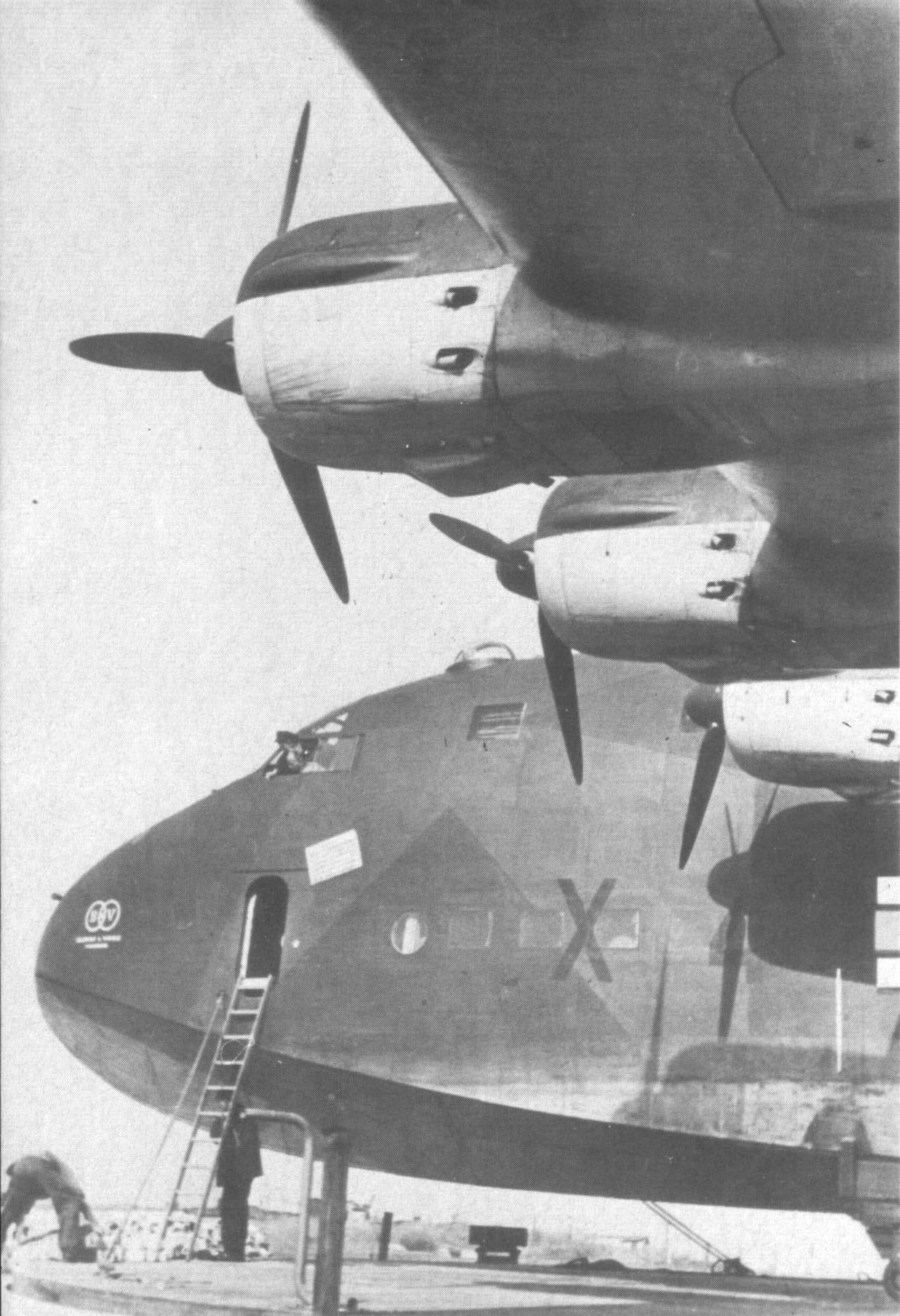
Vorderansicht der Bv 222 V 3.



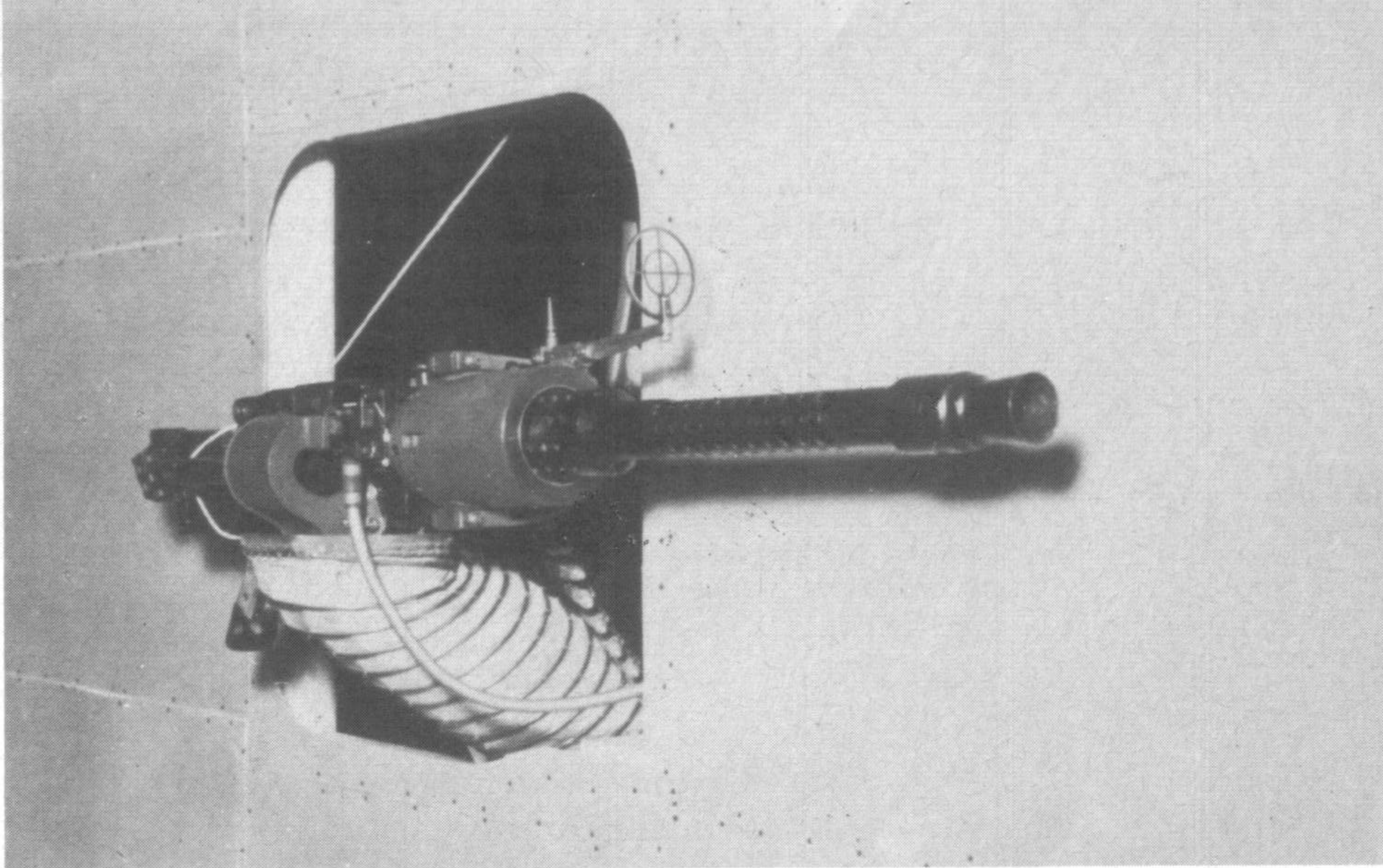
Bug der Bv 222 V 6, X4 + EH von oben, Waffenstände noch nicht komplett.



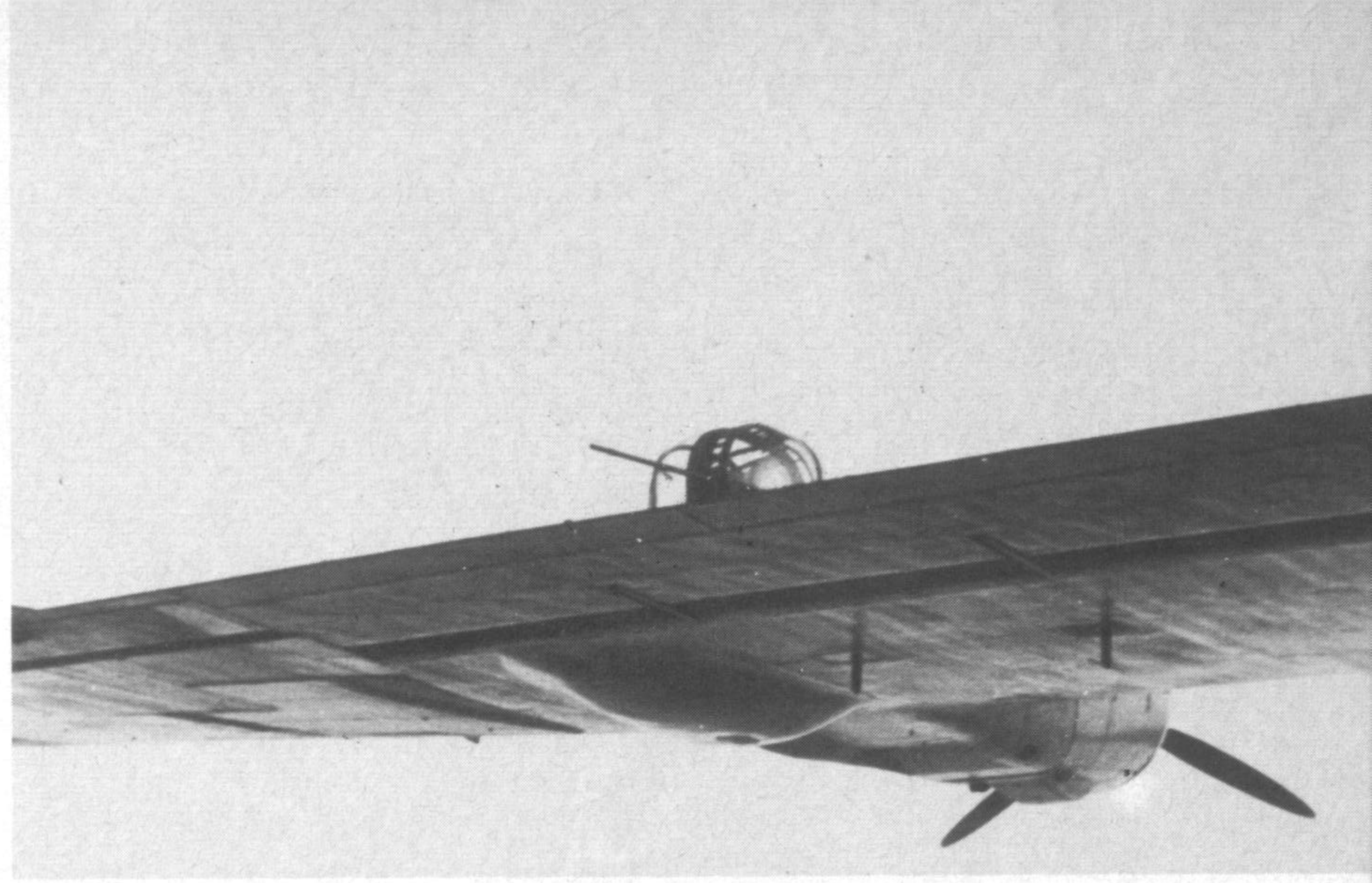
Die Stützwimmer der Bv 222. Deutlich sind die beiden seitlich nach oben einziehbaren Schwimmerhälften erkennbar.



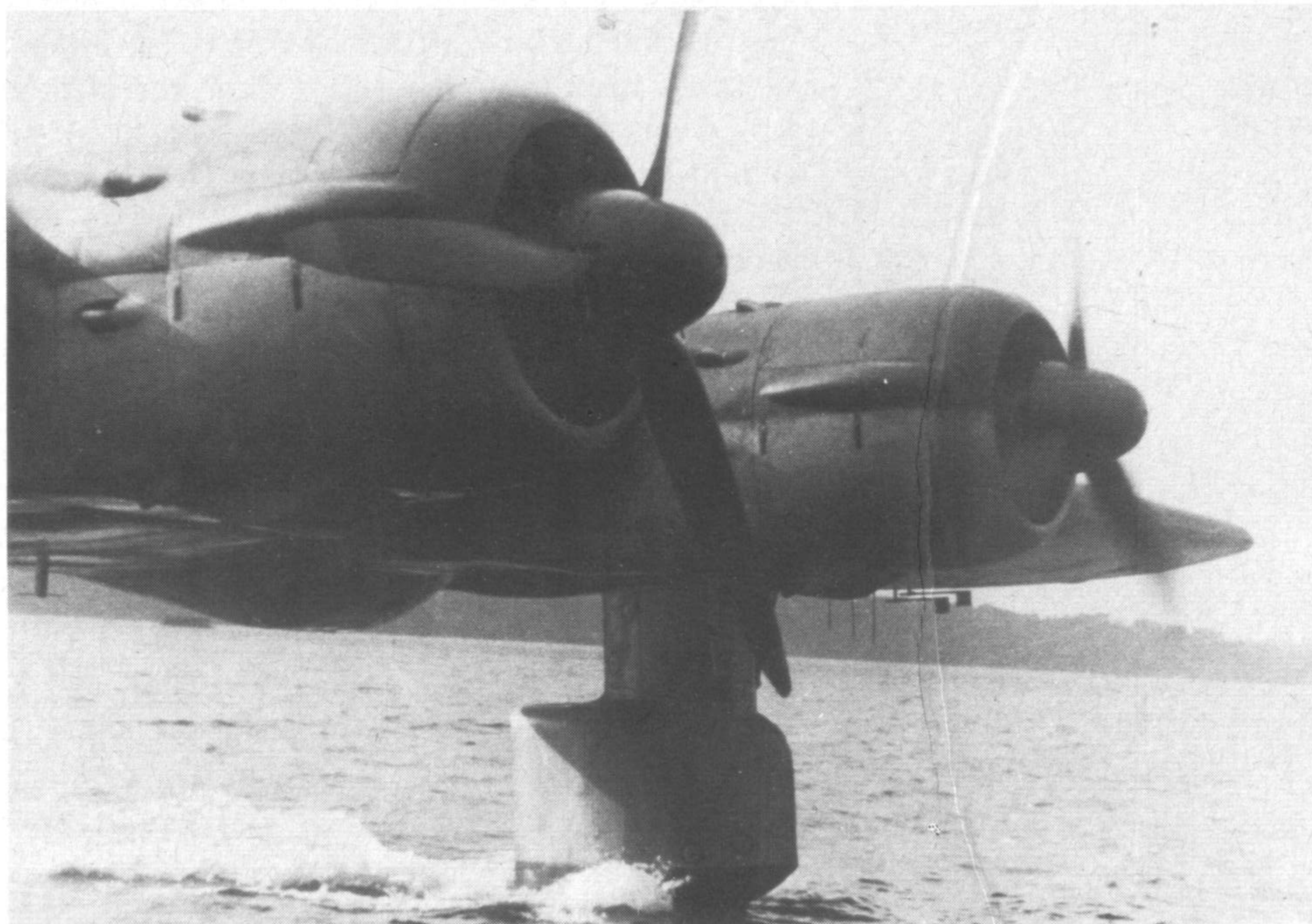
Oben und oben rechts:
Bv 222 V 4, X4 + DH während der letzten Aus-
rüstungsarbeiten.
Rechts:
Vor der Halle in Hamburg-Finkenwärder, Waffenein-
bauten fehlen noch.



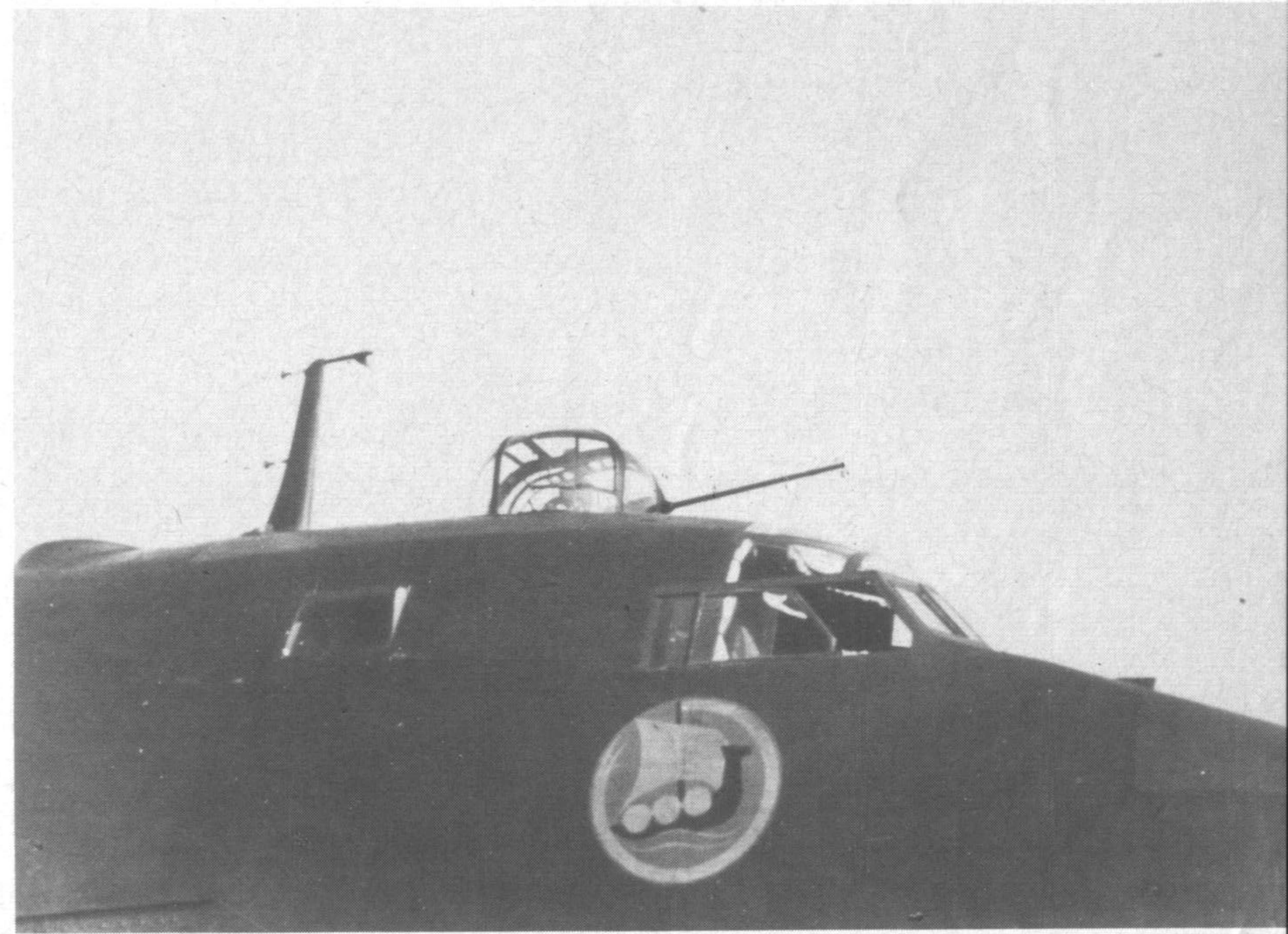
Seitenstand MG 131 im Rumpfboot der Bv 222 V 4.



Drehturm mit MG 151 auf Tragflächen-Oberseite der Bv 222 V 4.



Außenmotoren mit Stützwimmer der Bv 222 V 4.



Drehturm mit MG 151 hinter dem Führerraum der Bv 222 V 4.
Staffelabzeichen der LTS 222 gut sichtbar.



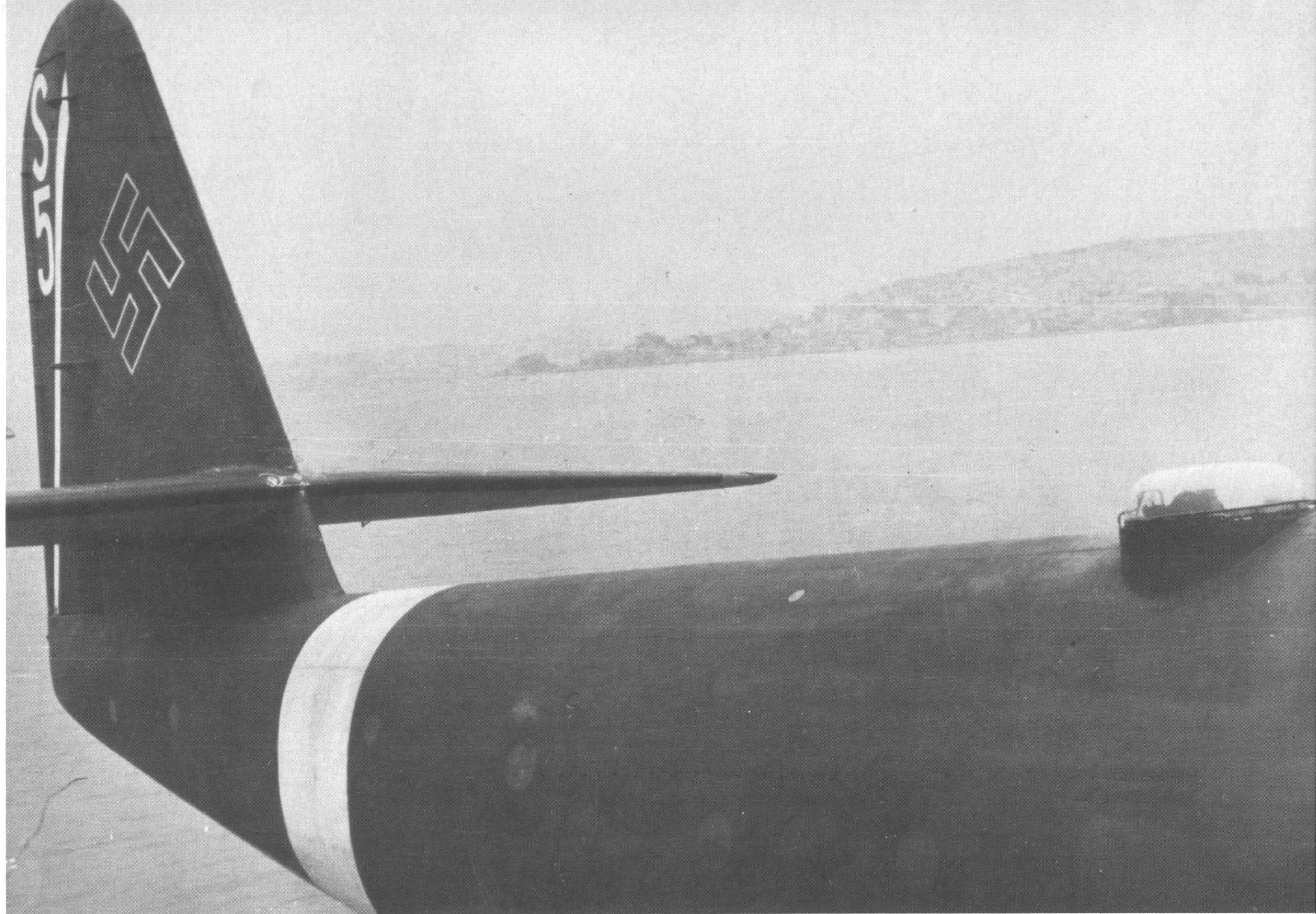
Bv 222 V 1 (vorn) und Bv 222 V 5, X4 + EH auf Reede vor Piräus.

Bv 222 V4 erhielt ein neues Höhenleitwerk, das für den Nachfolgetyp Bv 238 erprobt werden sollte. Sie flog in der LTS 222 Nachschub für das Afrika-Korps, wurde zwar bei einem Angriff (10. 12. 1942), an dem auch Bv 222 V1 beteiligt war, zweimal schwer getroffen, konnte aber trotzdem ihr Ziel erreichen. Sie flog dann gemeinsam mit V2 Atlantik-Fernaufklärung. Im Oktober trafen die beiden über See mit einer Avro "Lancaster" zusammen. Eine von beiden konnte den englischen Viermotorer abschießen. Bv 222 V4 war noch bis 1945 im Einsatz und wurde kurz nach dem Waffenstillstand von der eigenen Besatzung in der Kieler Bucht bei Holtenau versenkt.

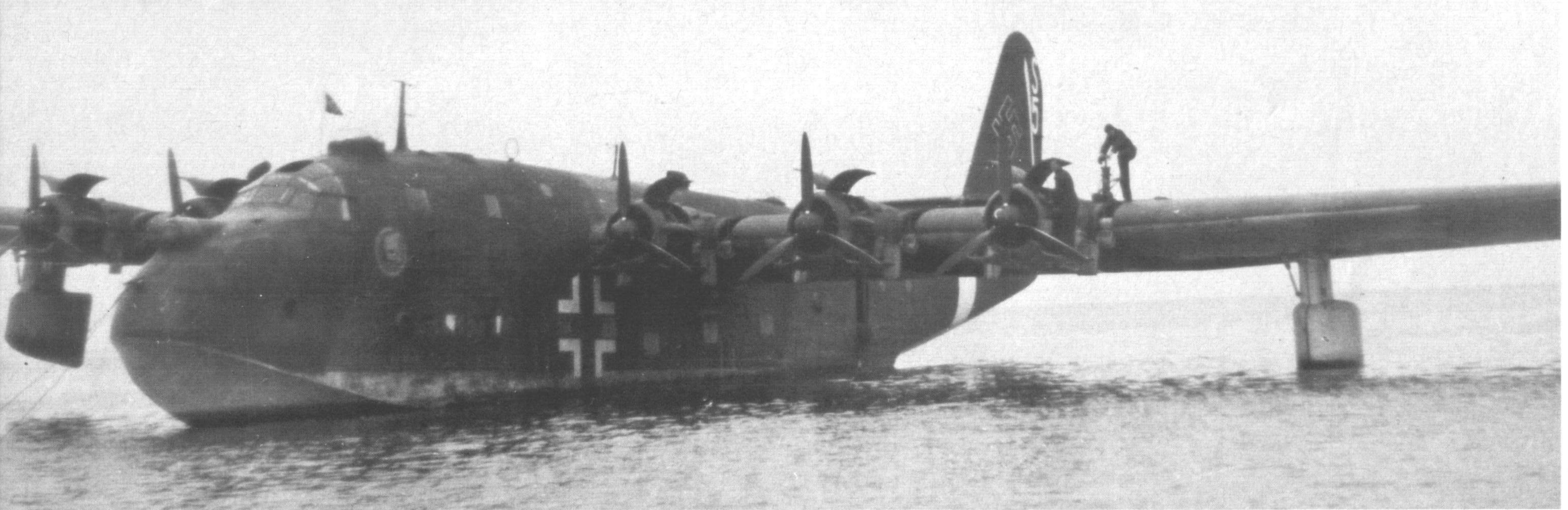
Bv 222 V5 flog ebenfalls anfangs Nachschubeinsätze im Mittelmeer, wurde aber nach dem Unfall der V1 ebenfalls in die Heimat zurückgeholt und in der Lufthansa-Werft Travemünde strukturell verstärkt und stärker bewaffnet. Im April 1943 kam V5 zum Fliegerführer Atlantik, wurde aber bereits im Juni zusammen mit V3 durch englische Jagdbomber vor Biscarosse vernichtet.

Die kürzeste Lebensdauer hatte Bv 222 V6. Am 21. 8. 1942 bei LTS 222 in Dienst gestellt, wurde das Boot allein fliegend auf dem Weg von Tarent nach Tripolis südlich der Insel Pantelleria von englischen Beaufighters gestellt und in Brand geschossen.

Das Kampfgeschwader z. B. V. 2, dem LTS 222 unterstellt war, ordnete als Gegenmaßnahme eine Änderung der Kursführung an. Da aber die Bv 222 genau nach Plan flogen, stellten die englischen Fernaufklärer bald fest, zu welcher Uhrzeit die Boote einen Punkt passierten, der in Reichweite ihrer Zerstörer lag. Dabei kam es den Engländern nur darauf an, die nach Tripolis fliegenden Maschinen abzufangen, die Nachschub für Rommels Streitkräfte brachten. Die rückfliegenden Maschinen, die nur Verwundete an Bord hatten, wurden nicht angegriffen.

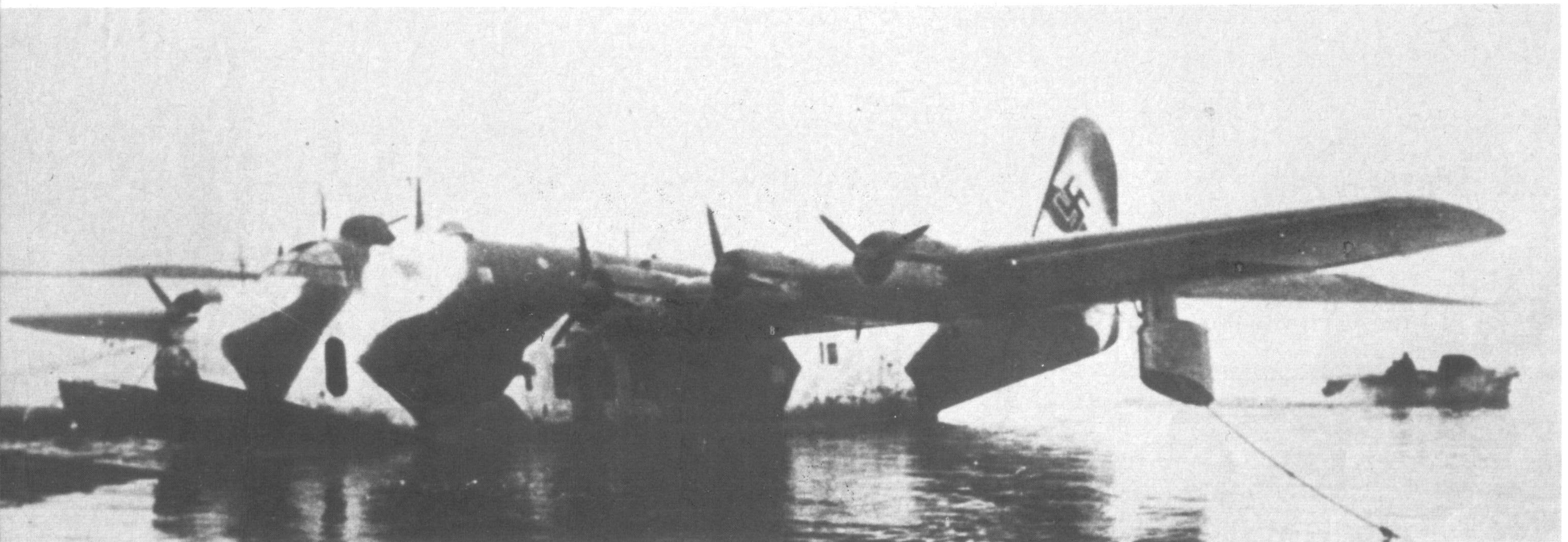


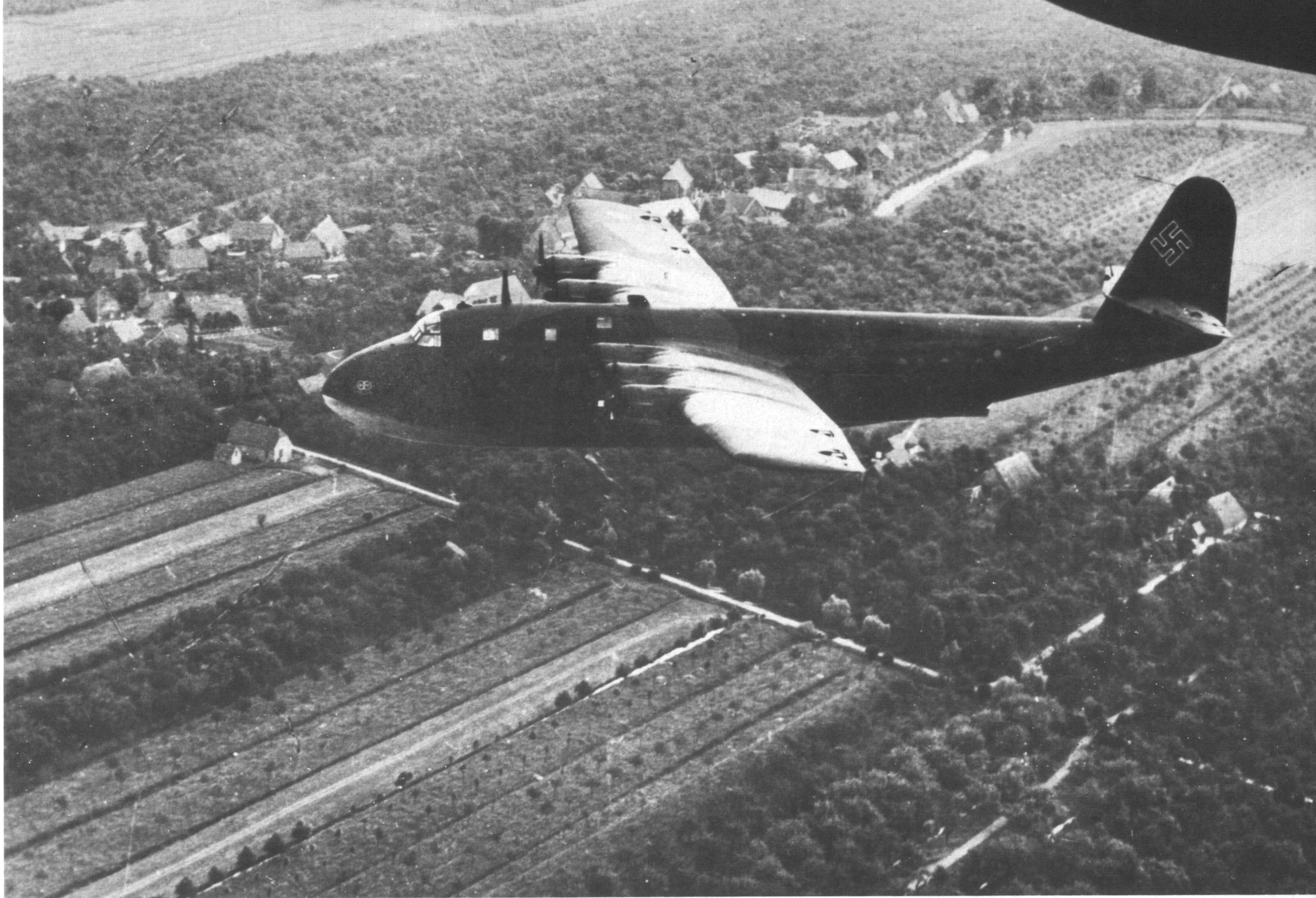
Bootsheck mit Leitwerk und Drehturm DL 131 der Bv 222 V 5.



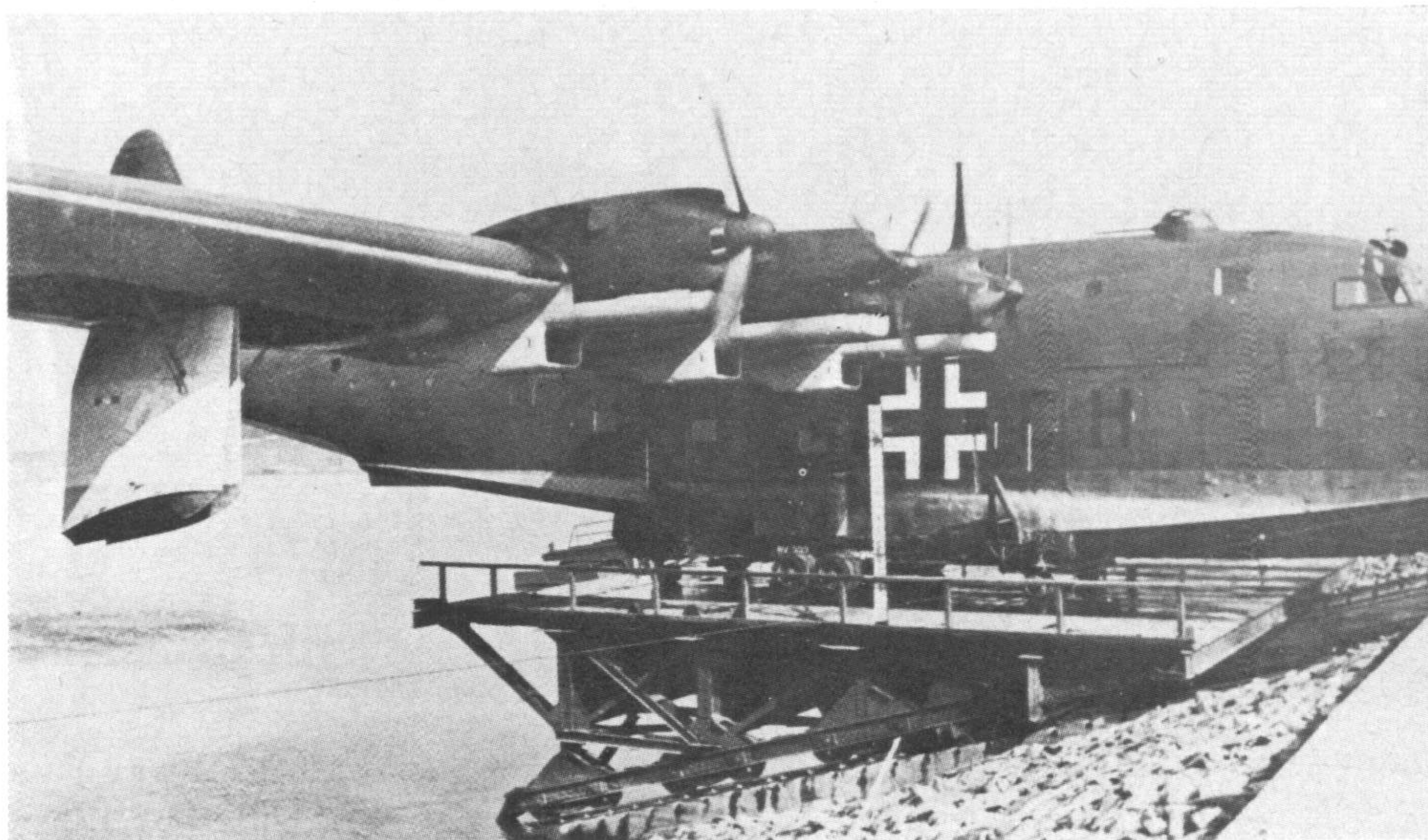
Oben: Bv 222 V 5 im Mittelmeerraum.

Unten: Dasselbe Boot mit Polaranstrich in Nordnorwegen.

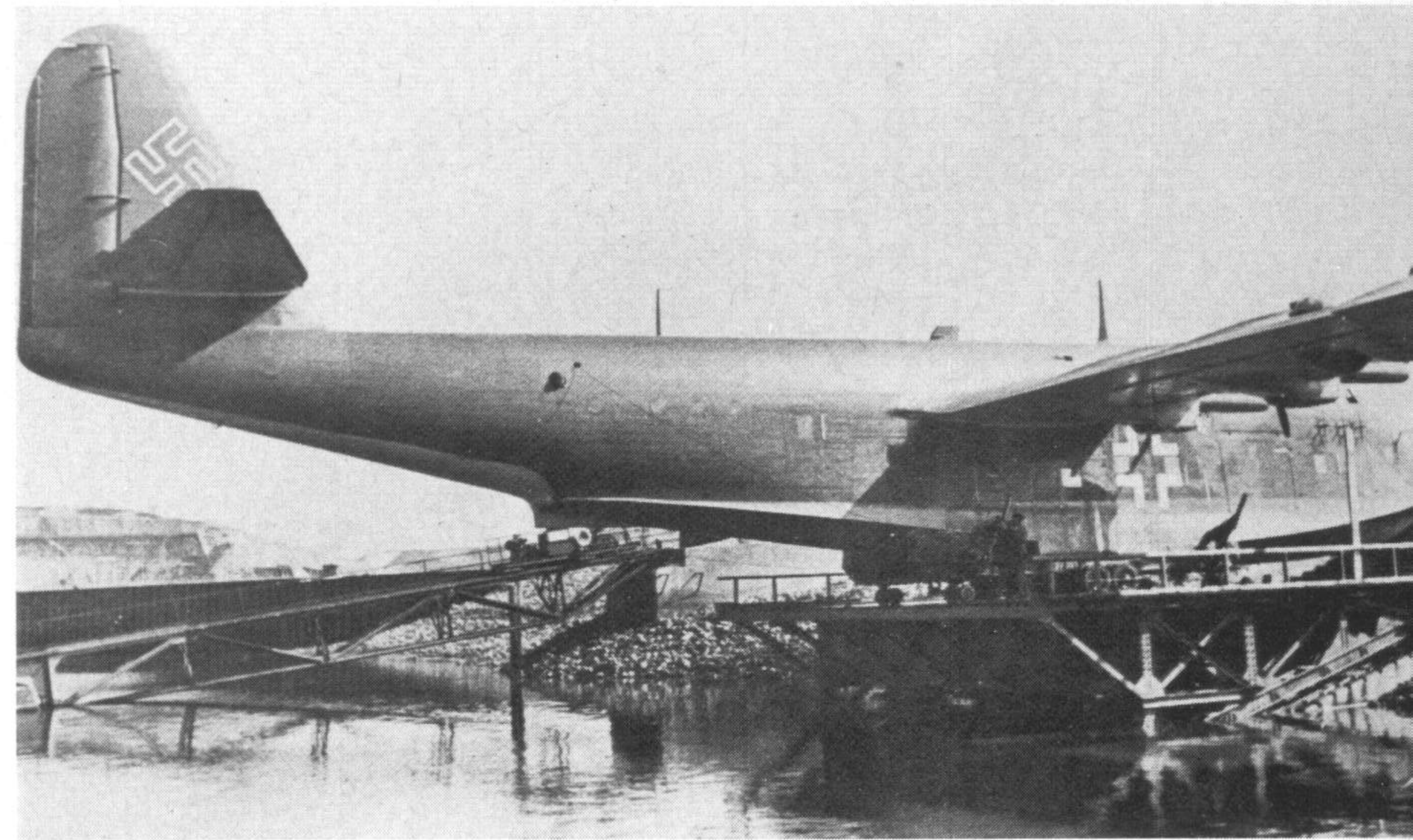




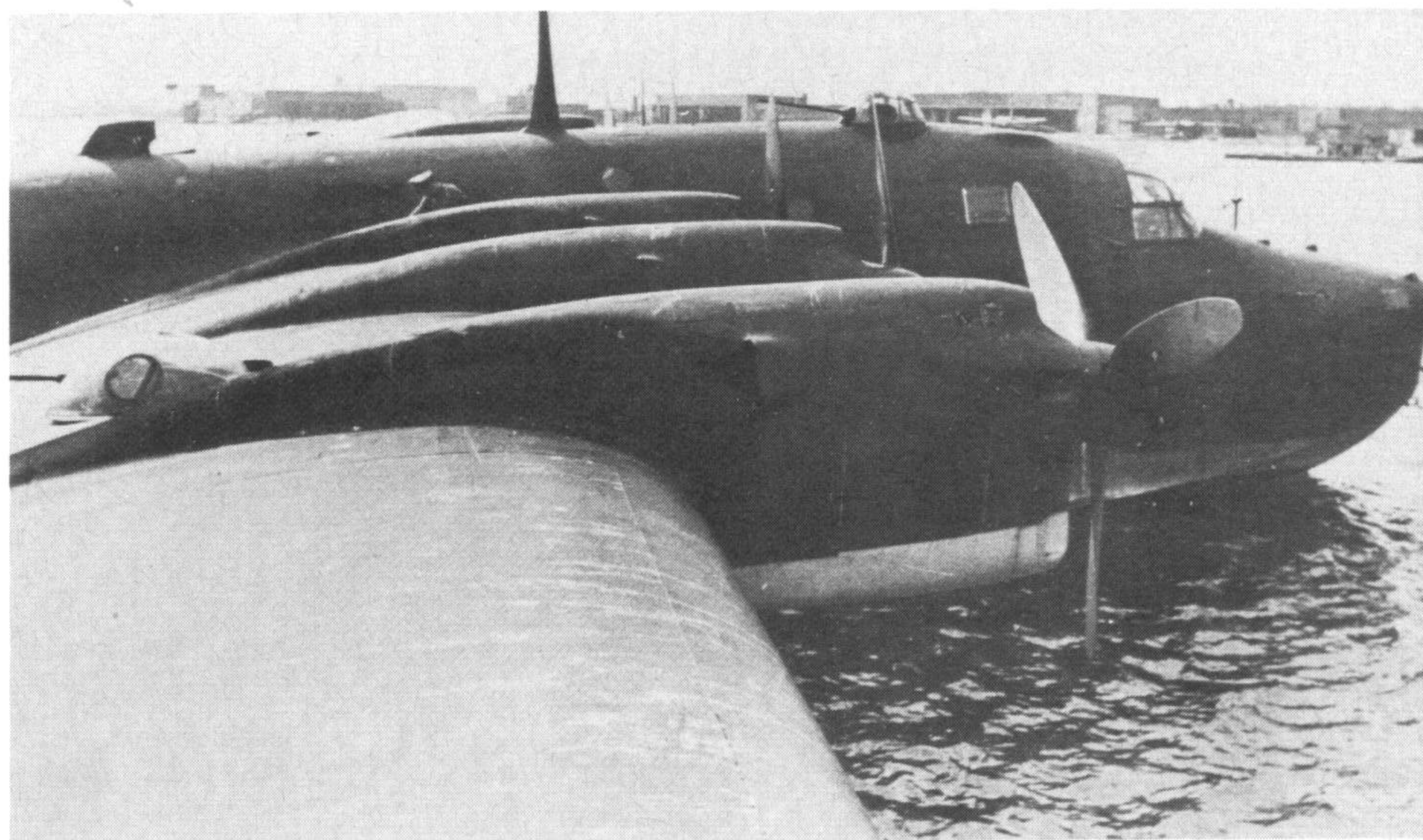
Bv 222 "Wiking" beim Flug über Norddeutschland (BA).



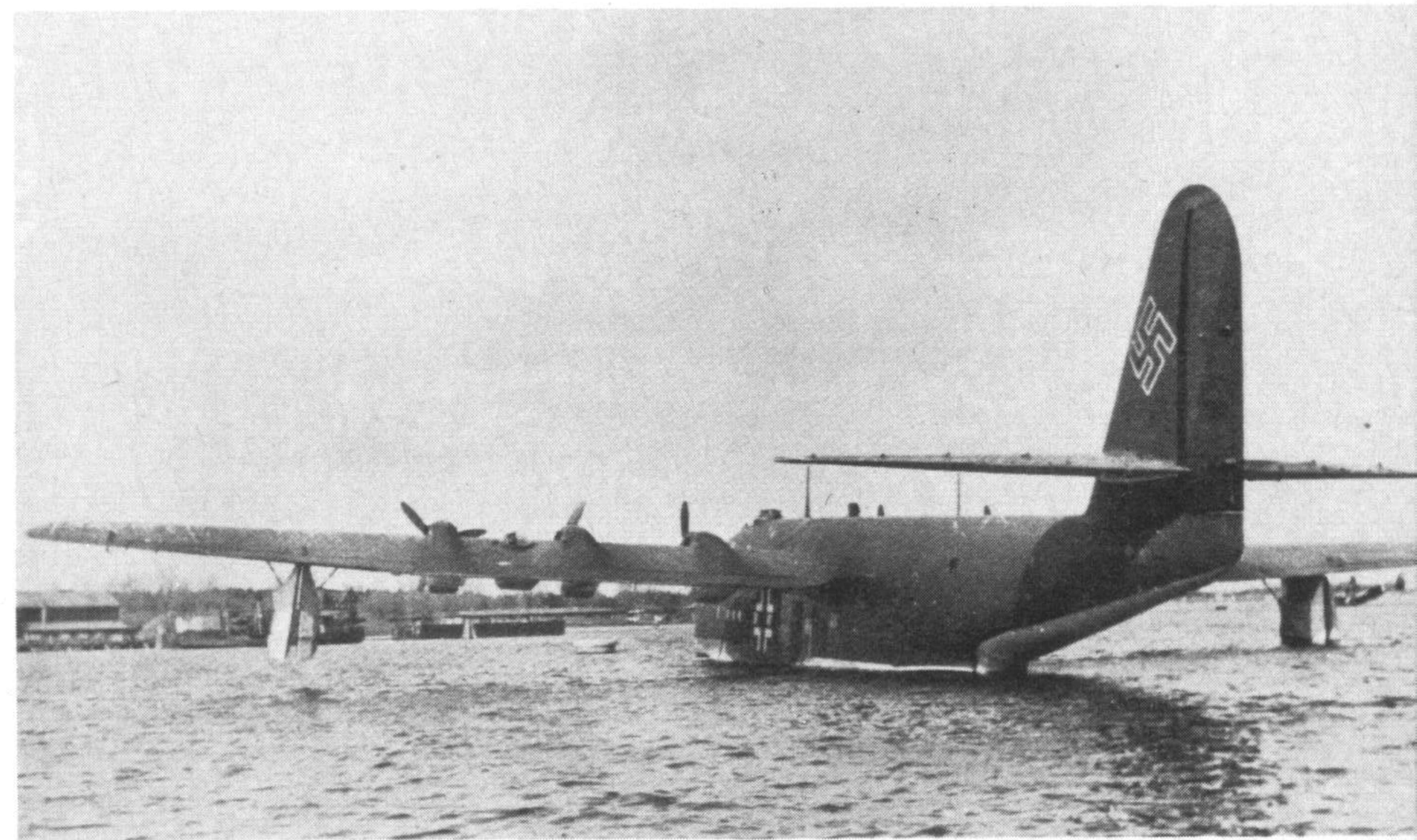
Bv 222 V 7. Die Aufnahme zeigt gut das durch die Triebwerke geänderte Aussehen dieser Bv 222. Zu beachten: Kennzeichen CH am Boot.



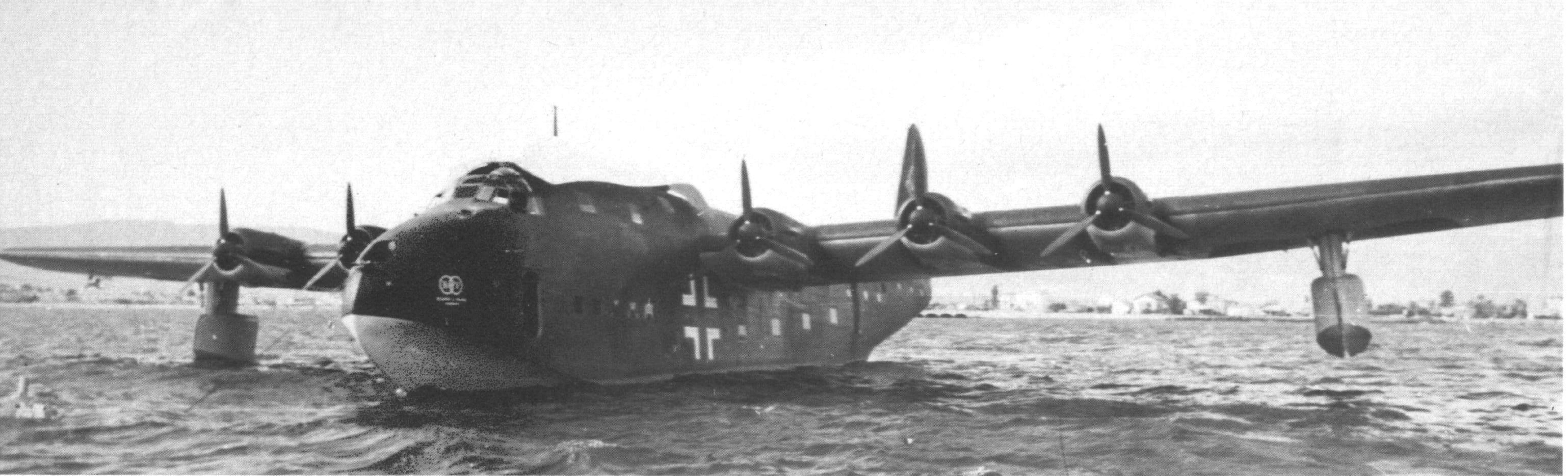
Bv 222 V 7 kurz vor dem Zuwasserbringen.



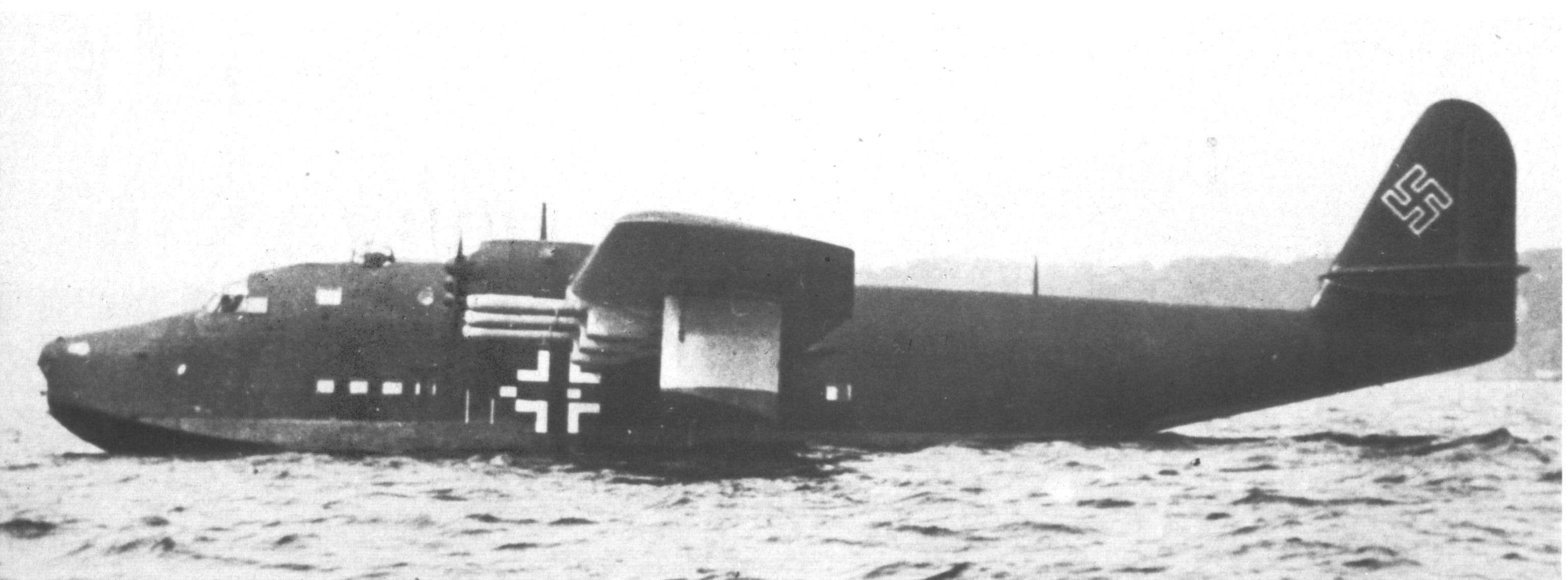
Blick auf vorderen Rumpf- und Flächen-Waffenstand.



Bv 222 V 7 nach dem Erstflug.



Oben: Bv 222 V 2, unten: Bv 222 V 7 während der Werkserprobung auf der Unterelbe.



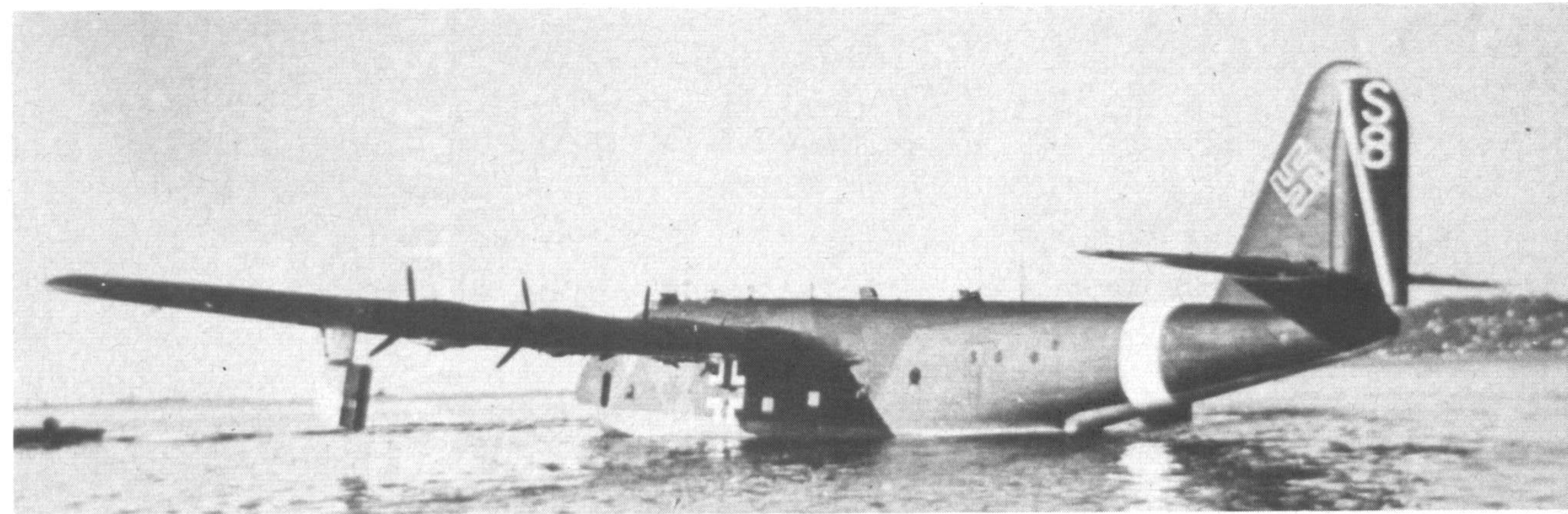
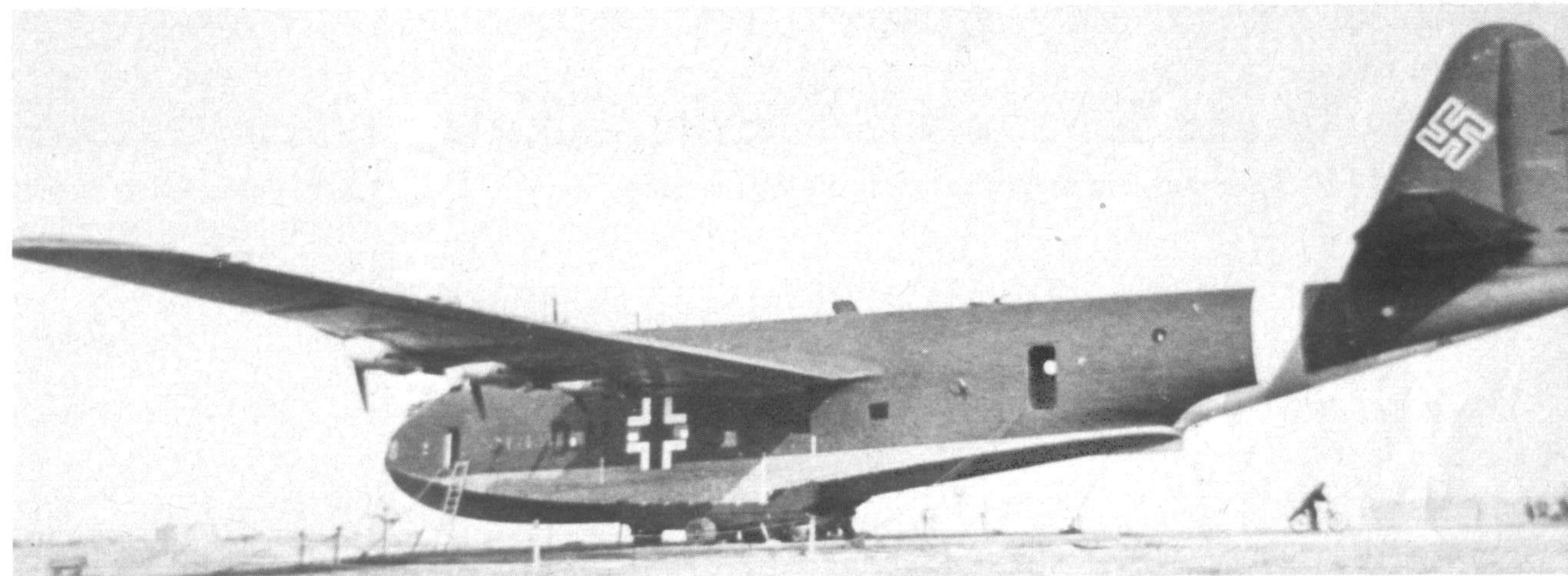
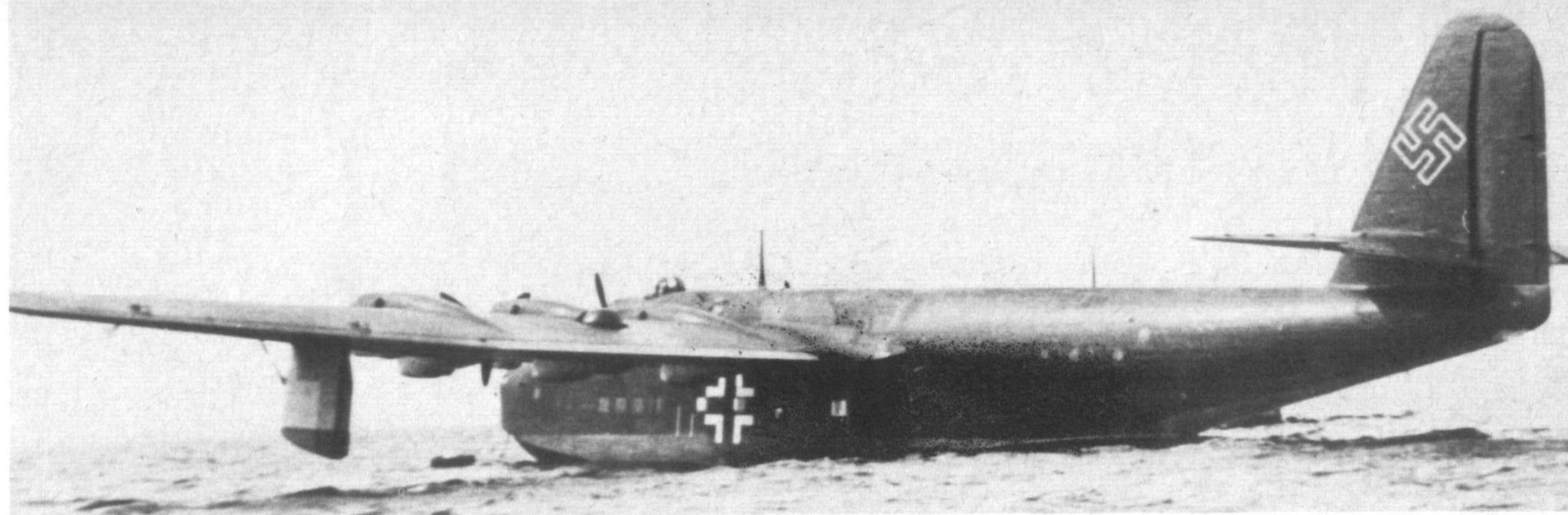
Bv 222 C-09 wurde vom Fliegerführer Atlantik am 23. 7. 1943 übernommen und flog nach dem deutschen Rückzug aus Frankreich von norwegischen Basen aus noch Fernaufklärung. 1945 wurde sie vor Travemünde von englischen Hawker Typhoons vernichtet. C-010 wurde 1944 bei Biscarosse durch englische Moskito-Nachtjäger abgeschossen. C-011 fiel unbeschädigt den Amerikanern in die Hände und wurde zur Erprobung nach den USA überflogen. Nach intensiven Tests, die der amerikanischen Flugzeugindustrie viele neue Erkenntnisse über den Bau derartig großer Flugboote übermittelten, wurde das Boot verschrottet. Der Bau des achtmotorigen Flugbootes Hughes "Hercules" dürfte durch diese Erkenntnis angeregt worden sein.

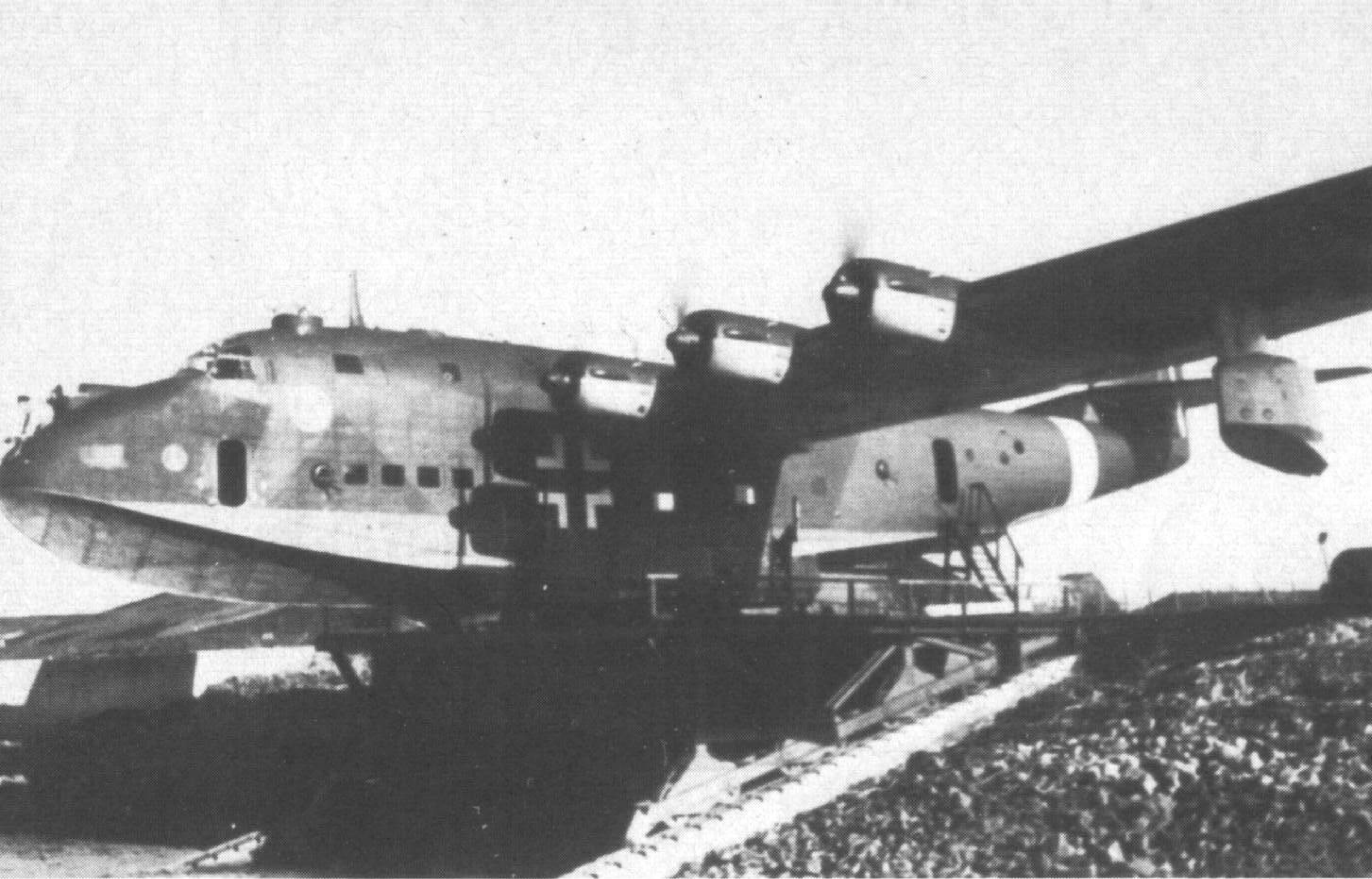
Bv 222 C-012 erlitt ein ähnliches Schicksal wie C-011, nur wurde dieses Boot in Norwegen erbeutet und von den Engländern trotz Ausfall eines Motors nach England überflogen. Auch die Engländer verfolgten die Konzeption der großen Flugboote und bauten die achtmotorige Saunders-Roe "Princess". Aber die Zeit der Flugboote war vorbei. Das Strahlflugzeug machte sie überflüssig. Das letzte Bv 222-Flugboot war C-013. Es wurde zwar fertiggestellt, kam aber nicht mehr zum Einsatz, wurde von den Amerikanern erbeutet und erlitt dasselbe Schicksal wie C-011. 014 bis 017 verfielen dem durch das Jägernotprogramm verursachten Baustopp.

Oben: Bv 222 V 7.

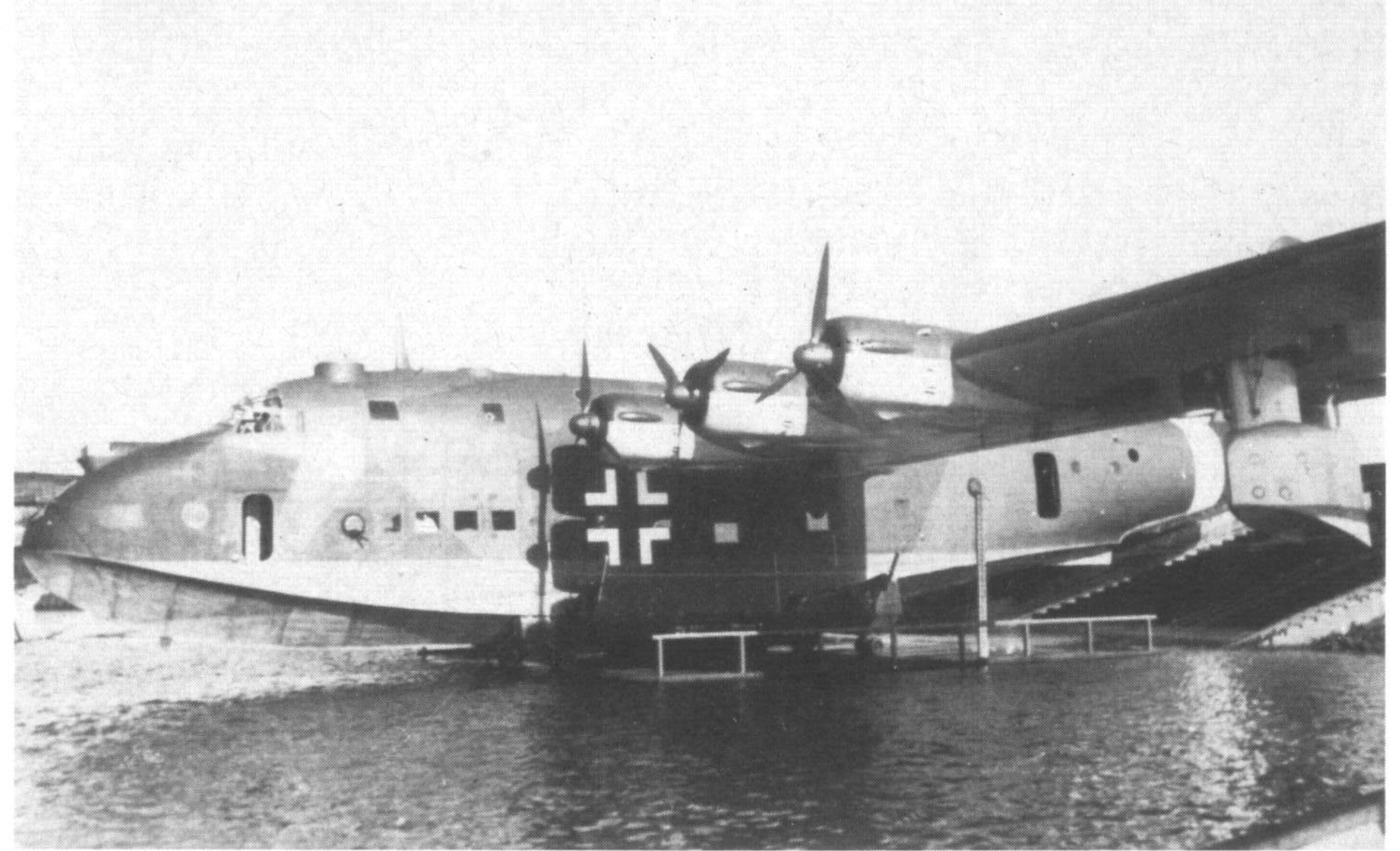
Mitte: Bv 222 V 8, X4 + HH bei der Ablieferung am 26. 10. 1943.

Unten: Bv 222 V 8 während des Einsatzes im Mittelmeerraum.

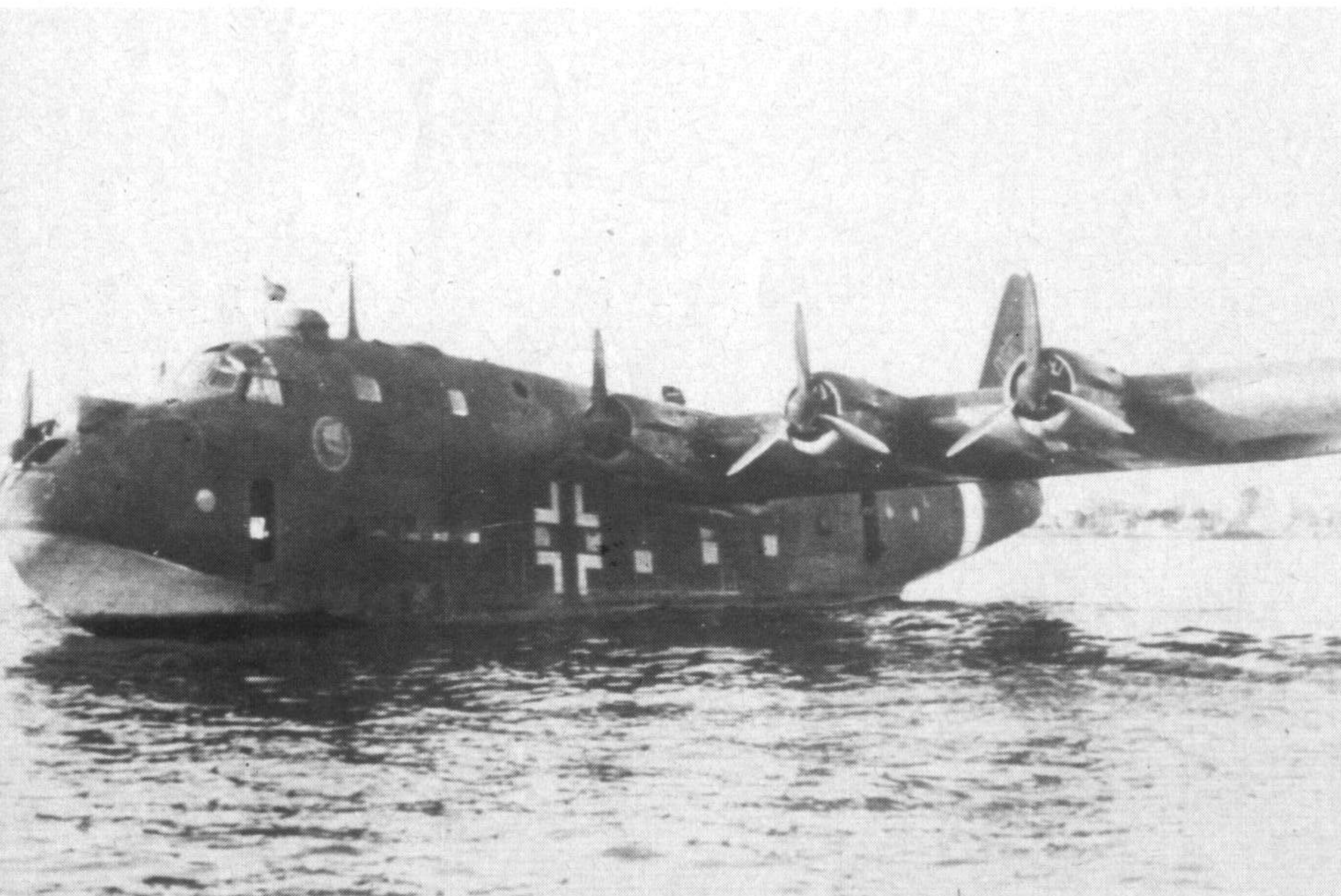




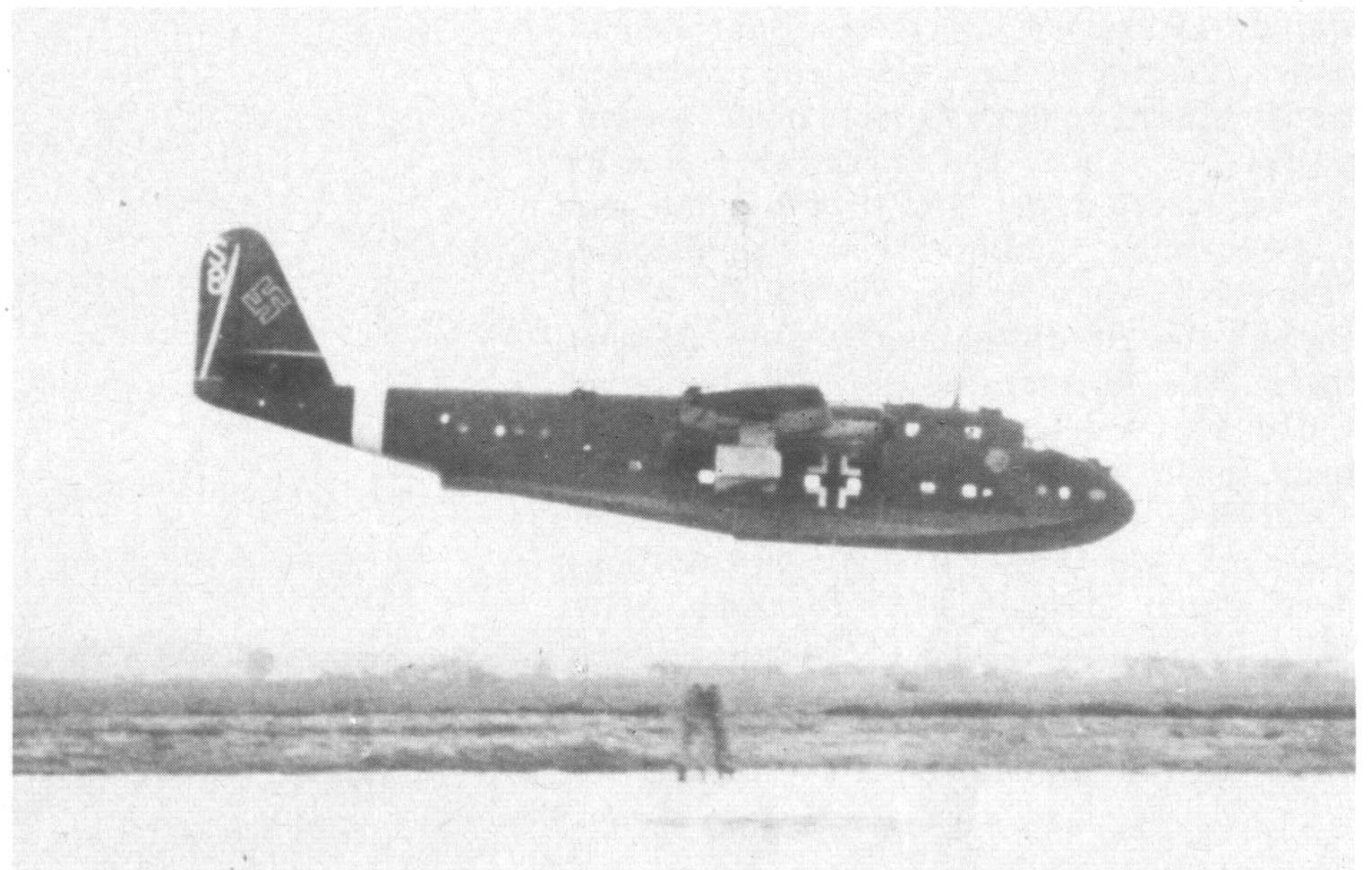
Bv 222 V 8 auf der Ablauframpe in Finkenwerder.



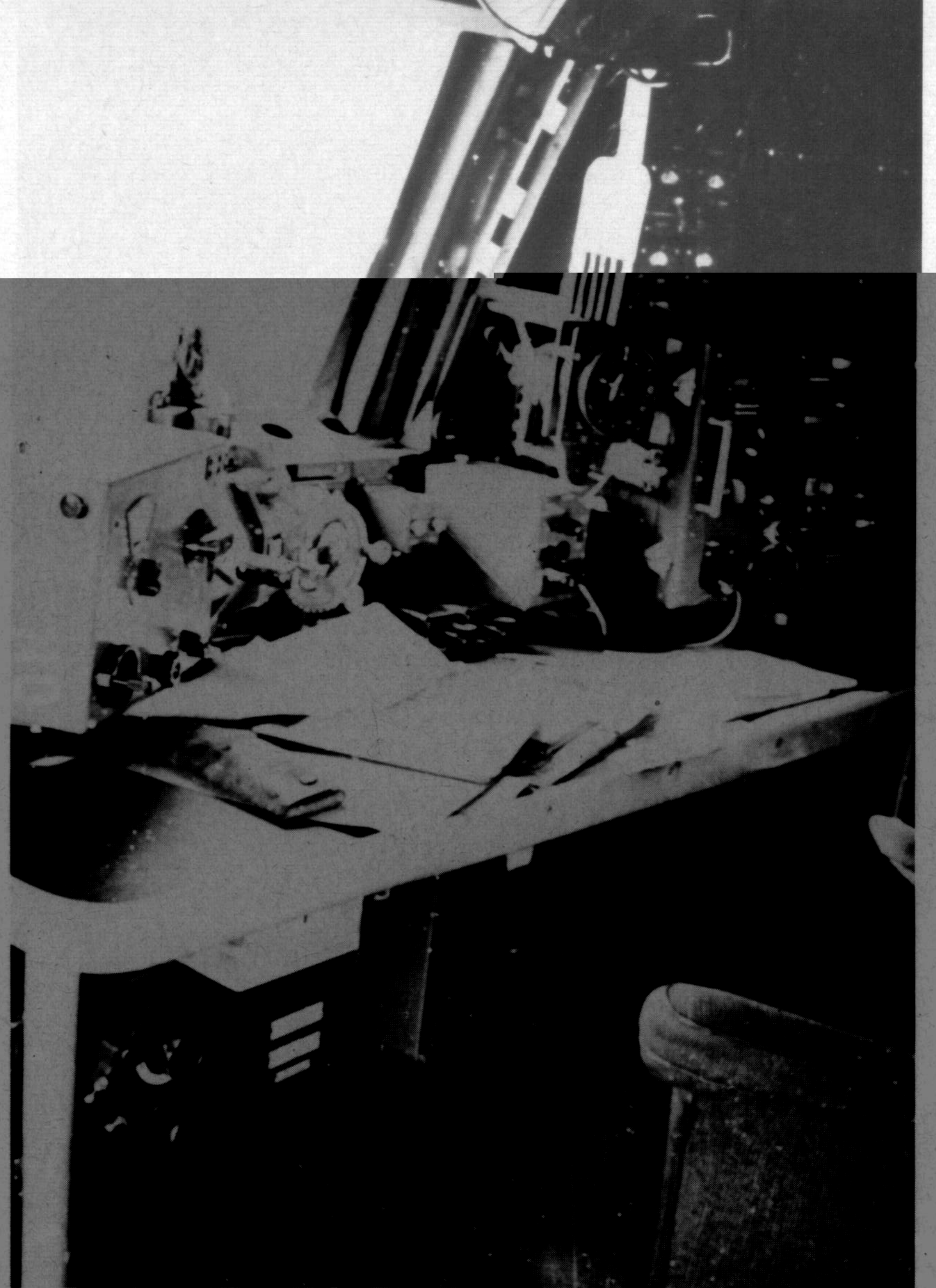
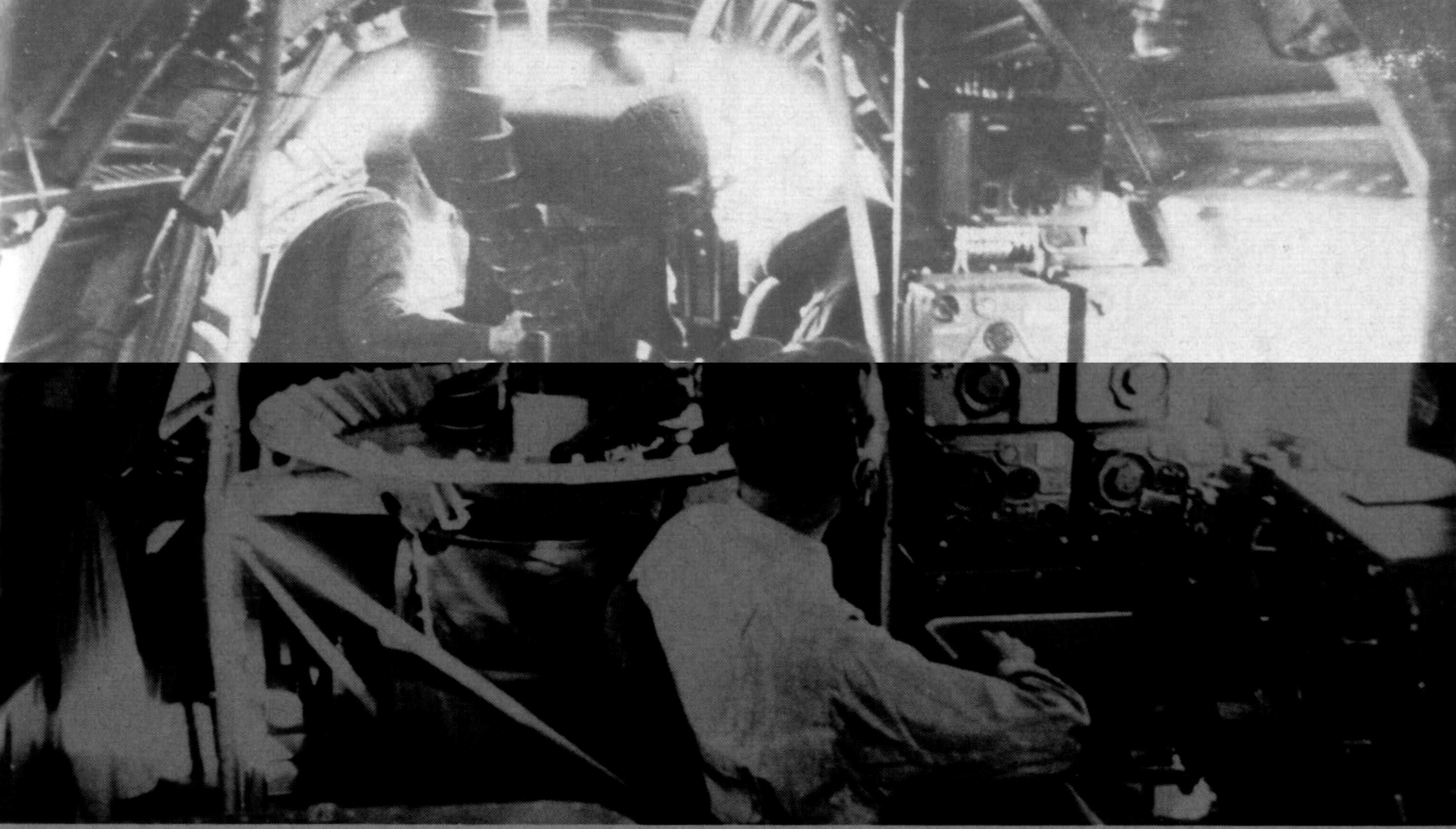
Der weiße Ring am Bootsende weist auf den geplanten Einsatz im Mittelmeerraum hin.



Bv 222 V 8 fertig zum Abflug ins Mittelmeer, Kennzeichen der LTS 222 am Rumpfbug erkennbar.



Bv 222 V 8 kurz vor dem Wassern nach einem Probeflug.



Links oben: Funkraum einer Bv 222 mit hinterem Waffenstand, Leerhülsensack hängt nach unten.

Links: Funkoffizier mit Funkanlage: Transozean-Empfänger VP 245 und 170 Watt-Langwellen-Station VP 257.

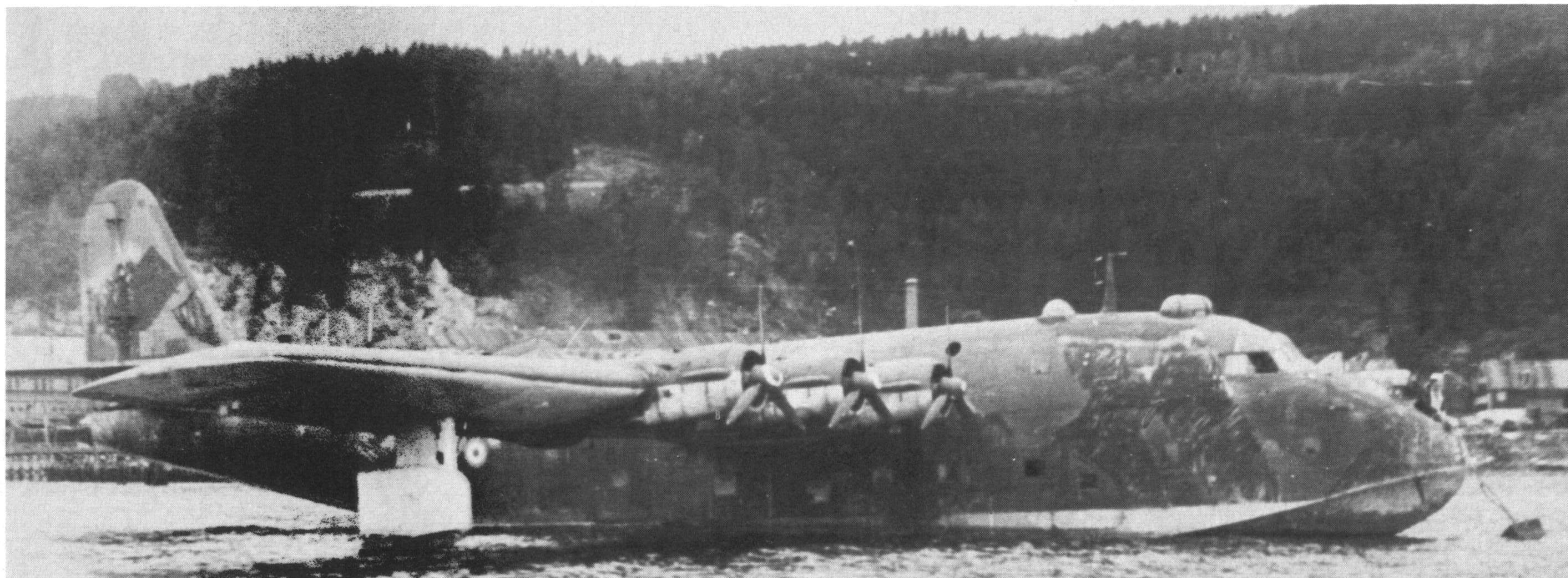
Oben: Der Platz des Bordfunkers in einer Bv 222.



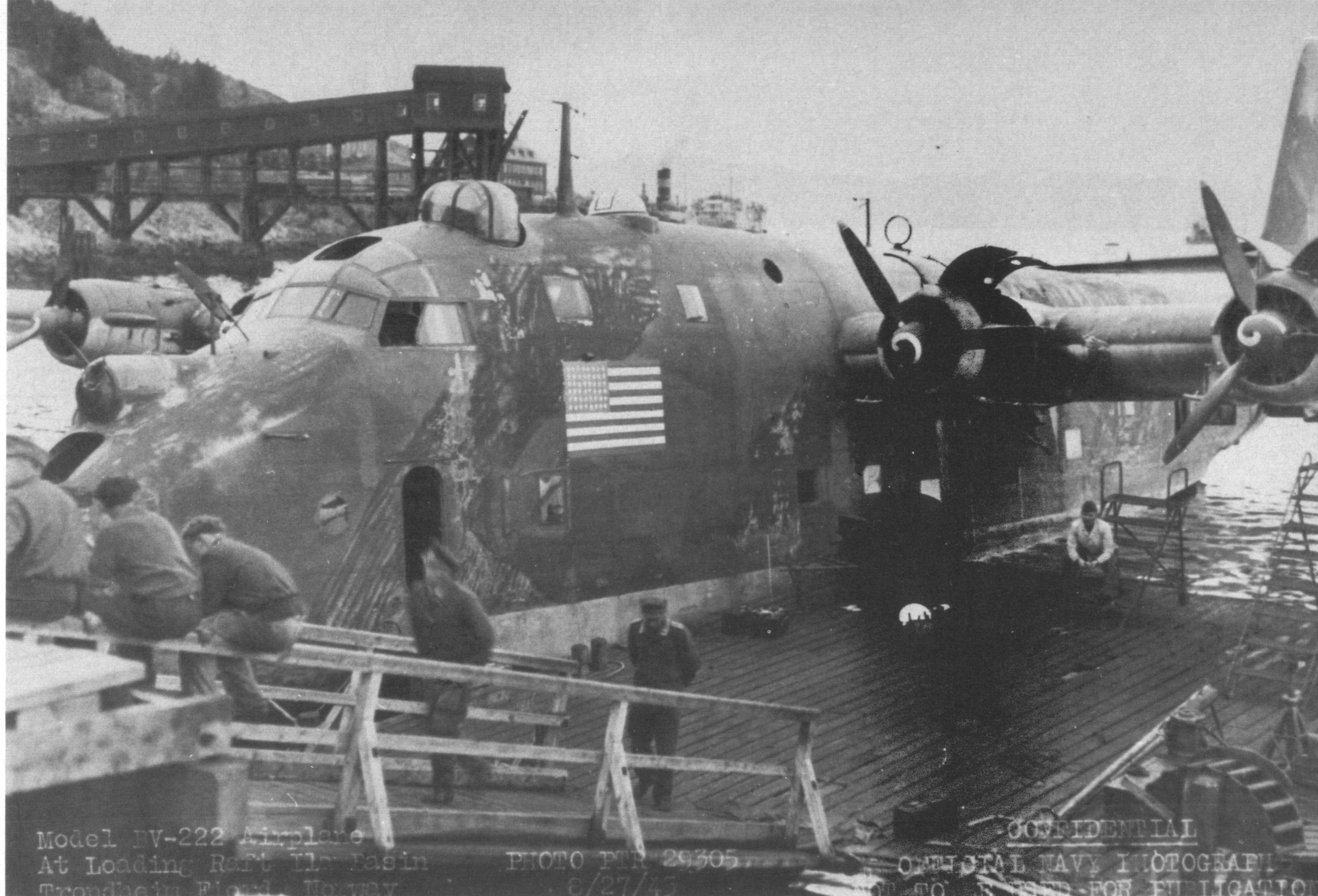
Die letzte deutsche Besatzung der Bv 222 V 2 ohne den Kommandanten Hauptmann Möhring: v. r.: 1. Lt. Steinbach, 2. Lt. Warninghof, 3. OFw Pausinger, Rest unbekannt.



Die US-Besatzung, die die Maschine nach USA flog. Pilot: Cmdr. H. E. McNeely, Ingenieur: Lt. Cmdr. G. M. Hebert, beide USN.



Bv 222 V 2 nach der Kapitulation 1945 im Drontheim-Fjord. Die Hoheitsabzeichen sind bereits übermalt und englische Kokarden angebracht, da die Maschine zuerst von den Engländern übernommen wurde.



Model BV-222 Airplane
At Loading Raft Tilt Basin
Trondheim Fjord, Norway

PHOTO PTR 29305
6/27/45

CONFIDENTIAL
OFFICIAL NAVY PHOTOGRAPH
NOT TO BE USED FOR PUBLICATION

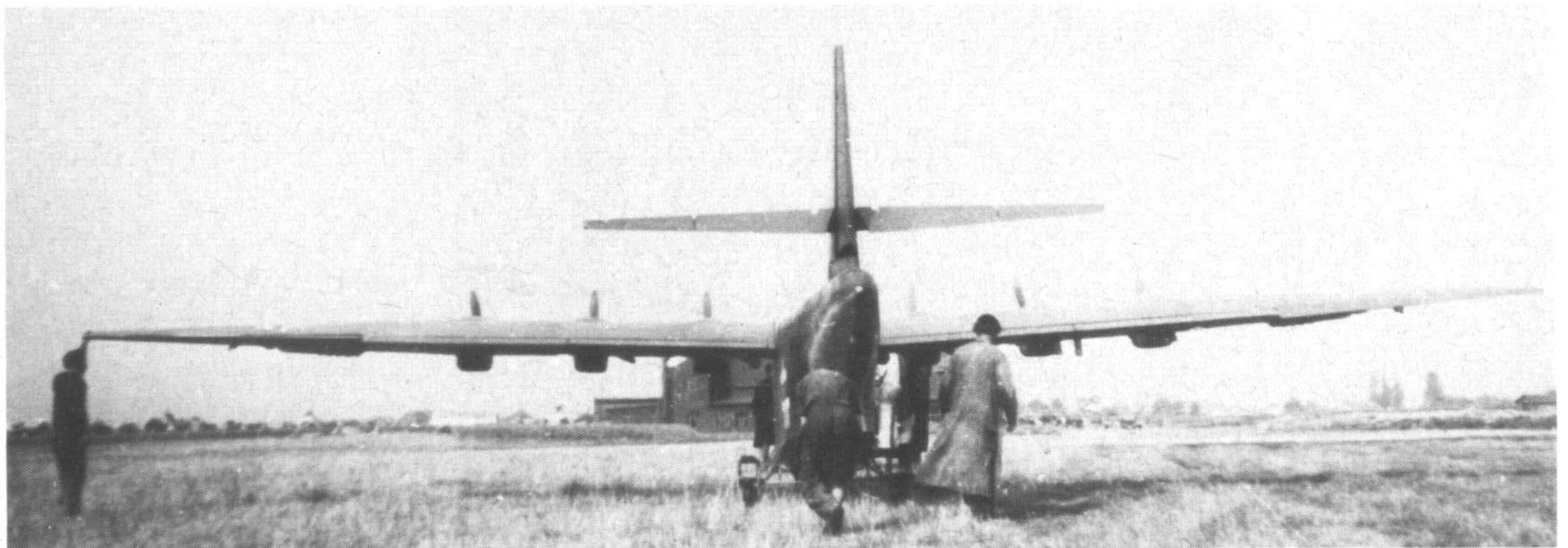
Das Ende der großen Flugboote: Die deutsche Besatzung der Bv 222 V 2 geht nach Übergabe des Bootes an die Amerikaner im Drontheim-Fjord von Bord.

Blohm & Voss Bv 238

Bereits 1940 begann Dr. Vogt mit dem Entwurf eines achtmotorigen Flugboots für die Lufthansa, das 120 Passagiere über eine Distanz von 8.600 Kilometern befördern sollte, das P. 200. Aber bereits im Januar 1941 stoppte das RLM diese Entwicklung und verlangte den Entwurf eines großen Mehrzweckflugbootes, das als Antrieb vier Jumo 223-Dieselmotoren von je 2.500 PS Startleistung haben sollte. Da dieser Motor aber nie einsatzbereit wurde, verfiel dieses Projekt.

Im Juli 1941 bot Dr. Vogt einen überarbeiteten Entwurf an, der praktisch eine vergrößerte Bv 222 darstellte. Als Triebwerk waren für die ersten drei Boote sechs Daimler-Benz DB 603 und für das vierte sechs BMW 801 vorgesehen. Als Typennummer erhielt dieses Boot die Bezeichnung Bv 238. Um Schwierigkeiten beim Bau des Prototyps zu vermeiden, sollte ein verkleinertes, flugfähiges Modell gebaut werden. Der Bau dieses Modells sollte von der Flugtechnischen Fertigungsgemeinschaft GmbH in Prag durchgeführt werden. Als Typennummer erhielt das Projekt die Nummer FG 227.

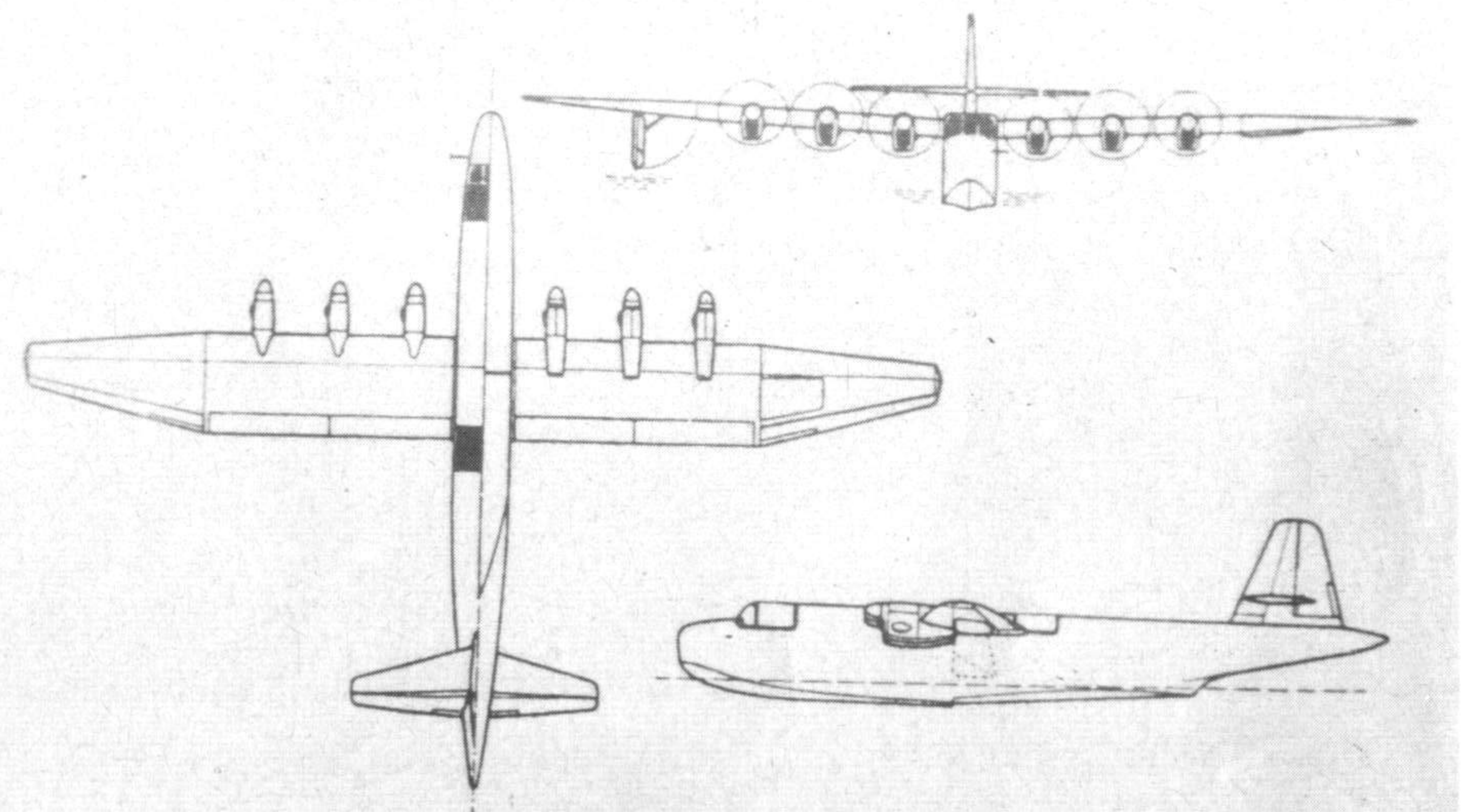
Die Arbeiten selbst sollten von tschechischen Studenten in Verbindung mit dem deutschen Dipl. Ing. Ludwig Karch, einem damals bekannten Segelflieger, durchgeführt werden. FG 227 war ein freitragender Schulterdecker mit gekieltem Boot und hochgesetztem Leitwerk. Als Triebwerk dienten sechs ILO-Zweitaktmotoren FL 2/400 mit einer Leistung von je 21 PS. Für die Erprobungsflüge, die ja vorerst auf Land durchgeführt werden mußten, hatte das Flugzeug am Bug ein Zwillingsrad und an den Bootsseiten je ein Tandemradfahrgestell. Kennzeichen der Maschine war BQ + UZ. Durch Sabotage wurde der Erstflug bis September 1944 hinausgezögert, der aber auch noch mit einer Notlandung endete.



Oben: FG 227 vor dem Erstflug.

Mitte: Rückansicht des fliegenden Modells, die das Fahrwerk erkennen läßt.

Unten: Drei-seitenansicht der FG 227.

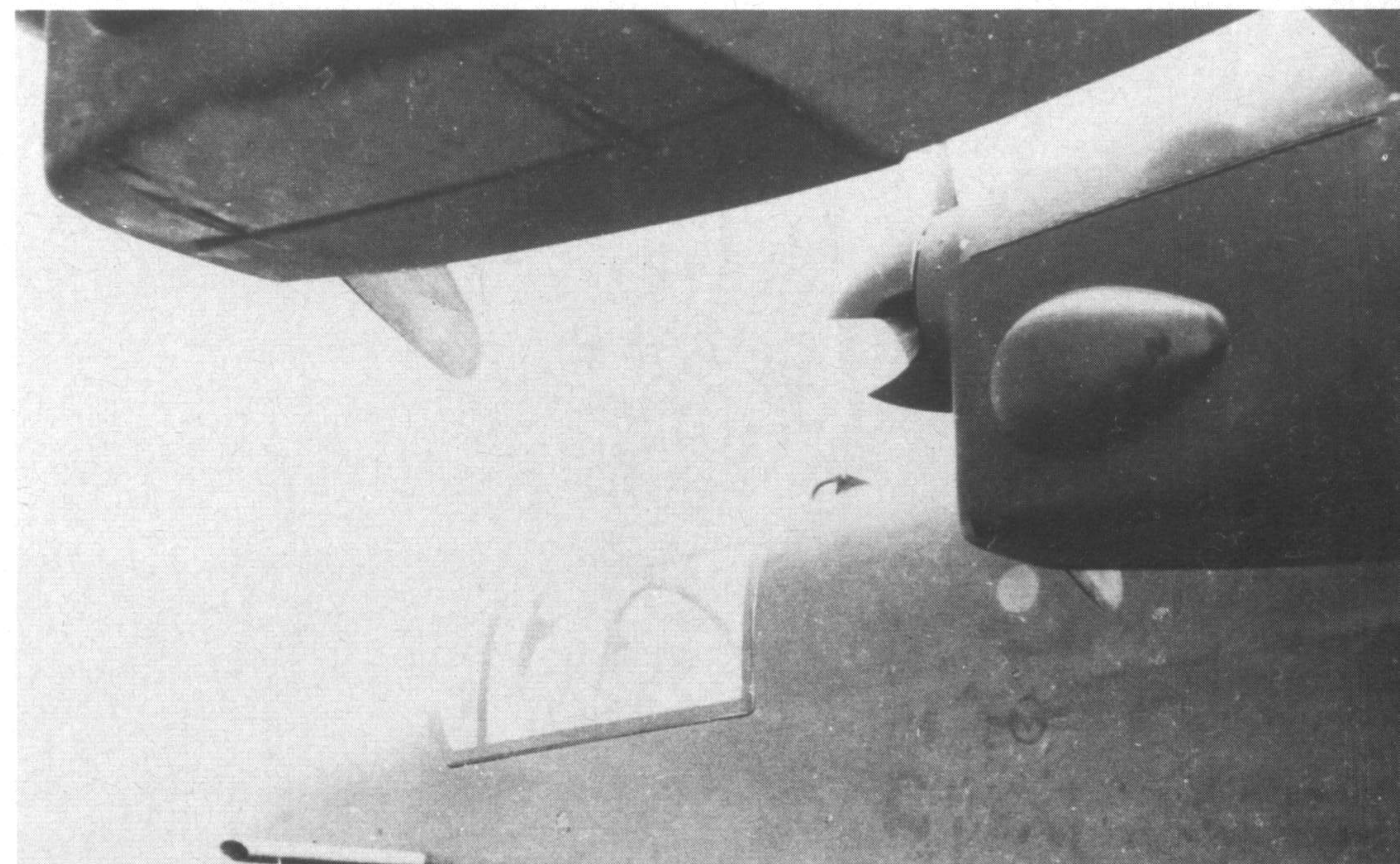


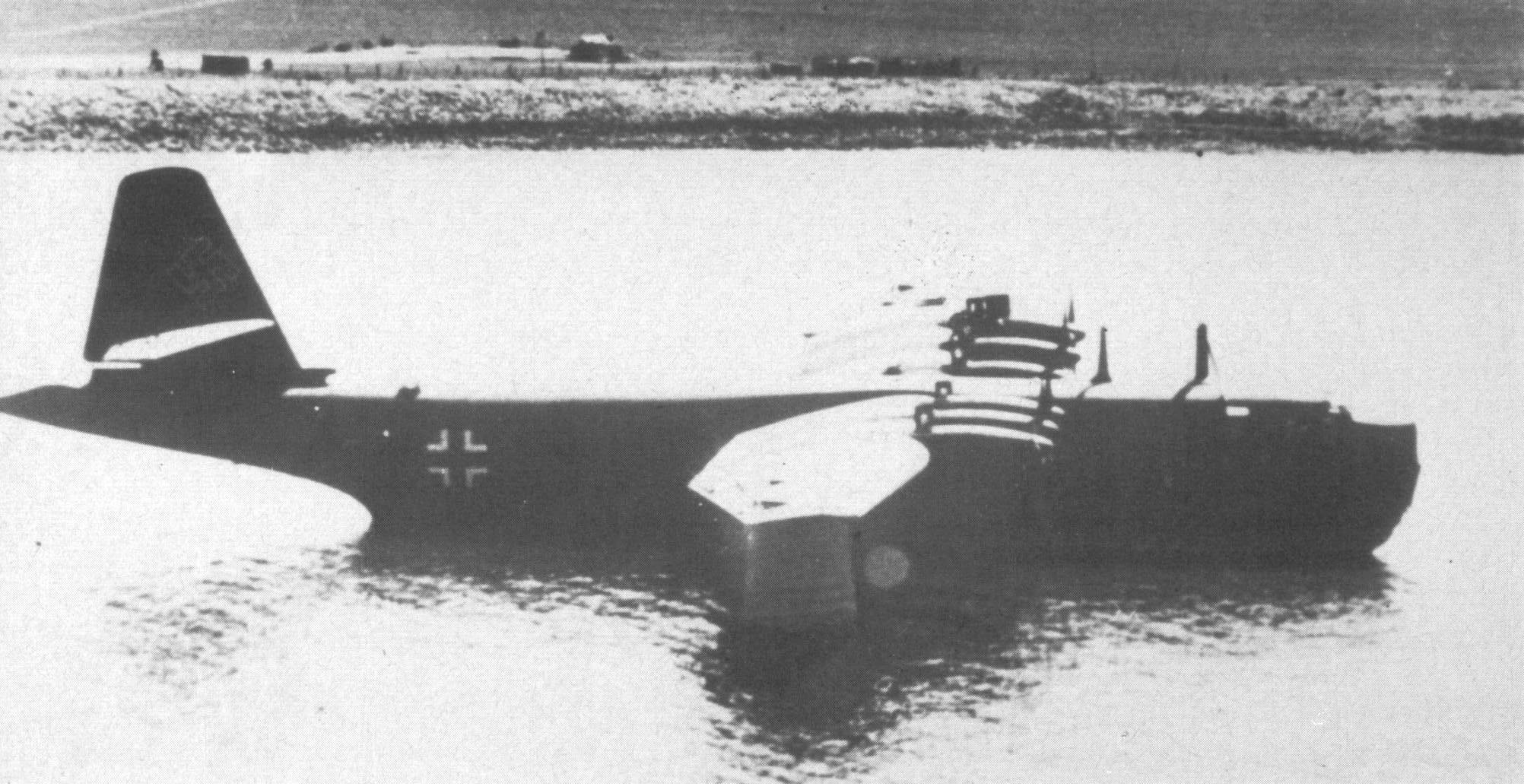


Oben:
Zwei Mitarbeiter des Erbauerteams mit der FG 227. Die geringe Größe des Modells ist hier gut zu erkennen.



Oben: Nah-Seitenaufnahme mit Kennzeichen der FG 227.
Unten: Blick auf Steuerbordmotoren.



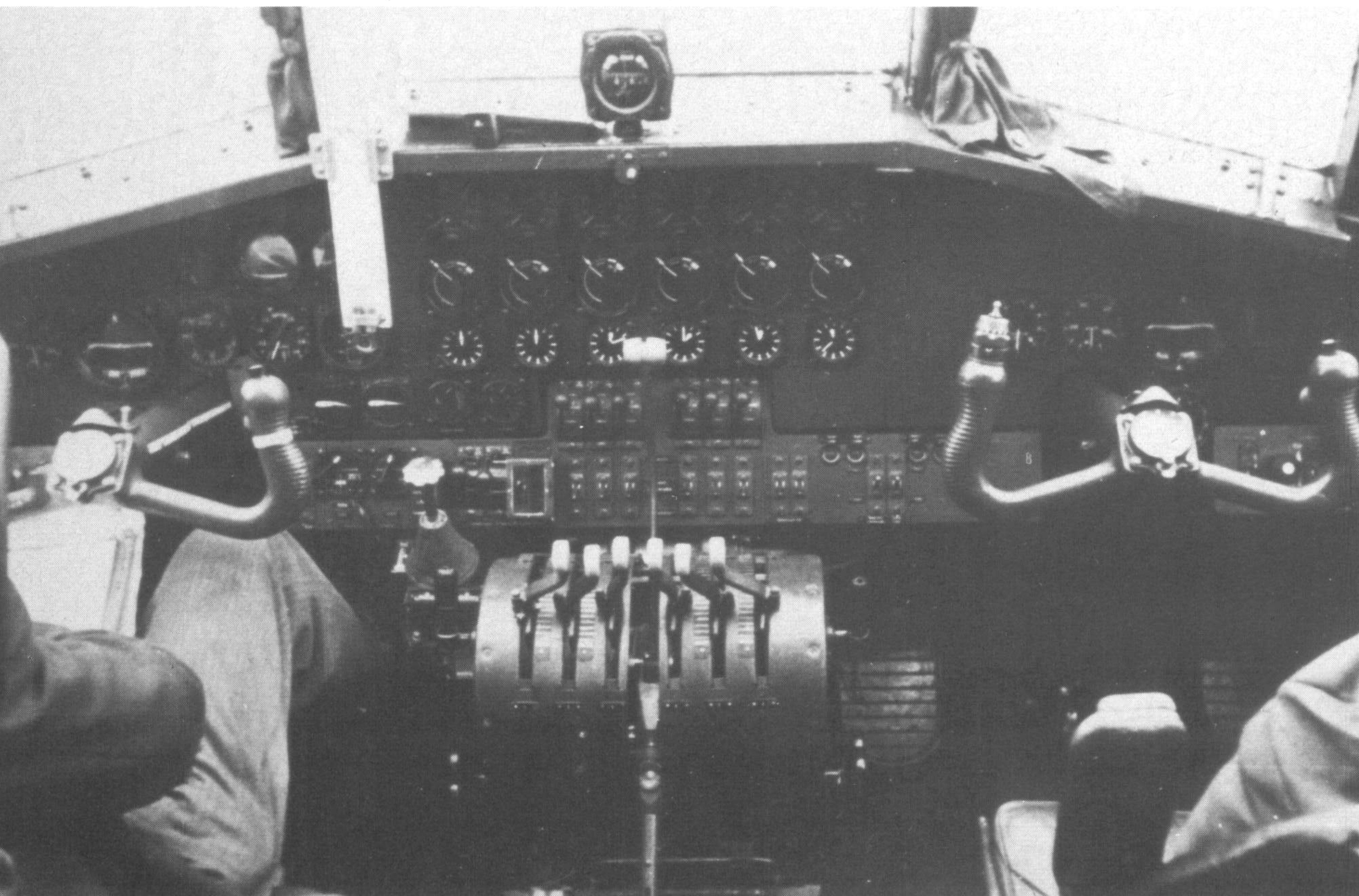


Auf die Entwicklung der Bv 238 hat also FG 227 keinerlei Einfluß gehabt. Die Teilefertigung der Bv 238 V1 und der Bau der Vorrichtungen lief bereits 1942 an, so daß im Januar 1944 in Finkenwerder der Bau beginnen konnte. Durch die sich laufend verstärkenden Luftangriffe der Alliierten wurde die Fertigstellung bis März 1945 verzögert. Die Erprobung kam zu so guten Ergebnissen, daß bereits nach vier Versuchsflügen die Truppenerprobung beginnen sollte, obwohl die Maschine noch keinerlei Bewaffnung besaß. Diese sollte aus einem Zwillingsdrehturm HD 151 Z mit zwei MG 151/20, zwei HL 131 V mit je vier MG 131 und zwei MG 131 Z in Seitenständen bestehen. Die Bv 238 V1 lag getarnt auf dem Schaalsee, als sie von vier amerikanischen P-51 "Mustang" überrascht und vier Tage vor Kriegsende mit Bordwaffen versenkt wurde. 1947/48 wurde das Boot gesprengt, um seine Demontage zu erleichtern. Die Einzelteile wurden 1948/49 zur Verschrottung nach Hamburg gebracht. Bei Kriegsende befanden sich noch Bv 238 V2 und V3 im Bau. Die im Bau befindlichen Boots- und Flächenteile wurden dann verschrottet.

Sowohl von Bv 222 als auch von Bv 238 waren Ausführungen als Landflugzeuge projektiert, die sich nur durch Vielradfahrwerke von den Booten unterschieden. Die Landversion der Bv 222 erhielt die Projekt Nummer P 187, die der Bv 238 die Typennummer Bv 250. Weitere Projekte verbesserter Boote dieses Typs waren bei Kriegsende noch in Arbeit.

Oben: Bv 238 V 1, RO + EZ vor dem Erstflug im April 1944.

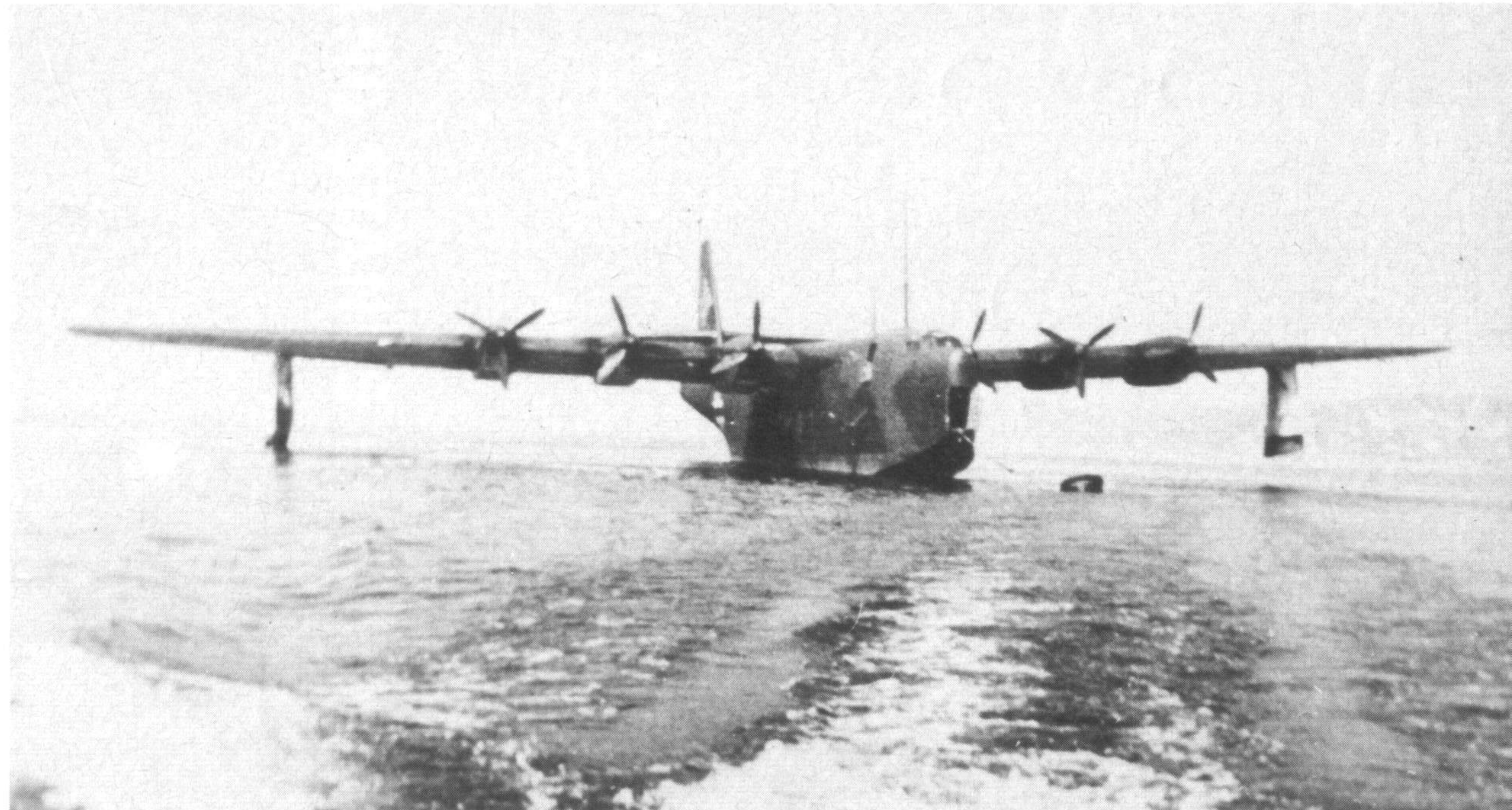
Unten: Führerraum der Bv 238 V 1 mit Steuerungsanlage und Instrumentenbrett.



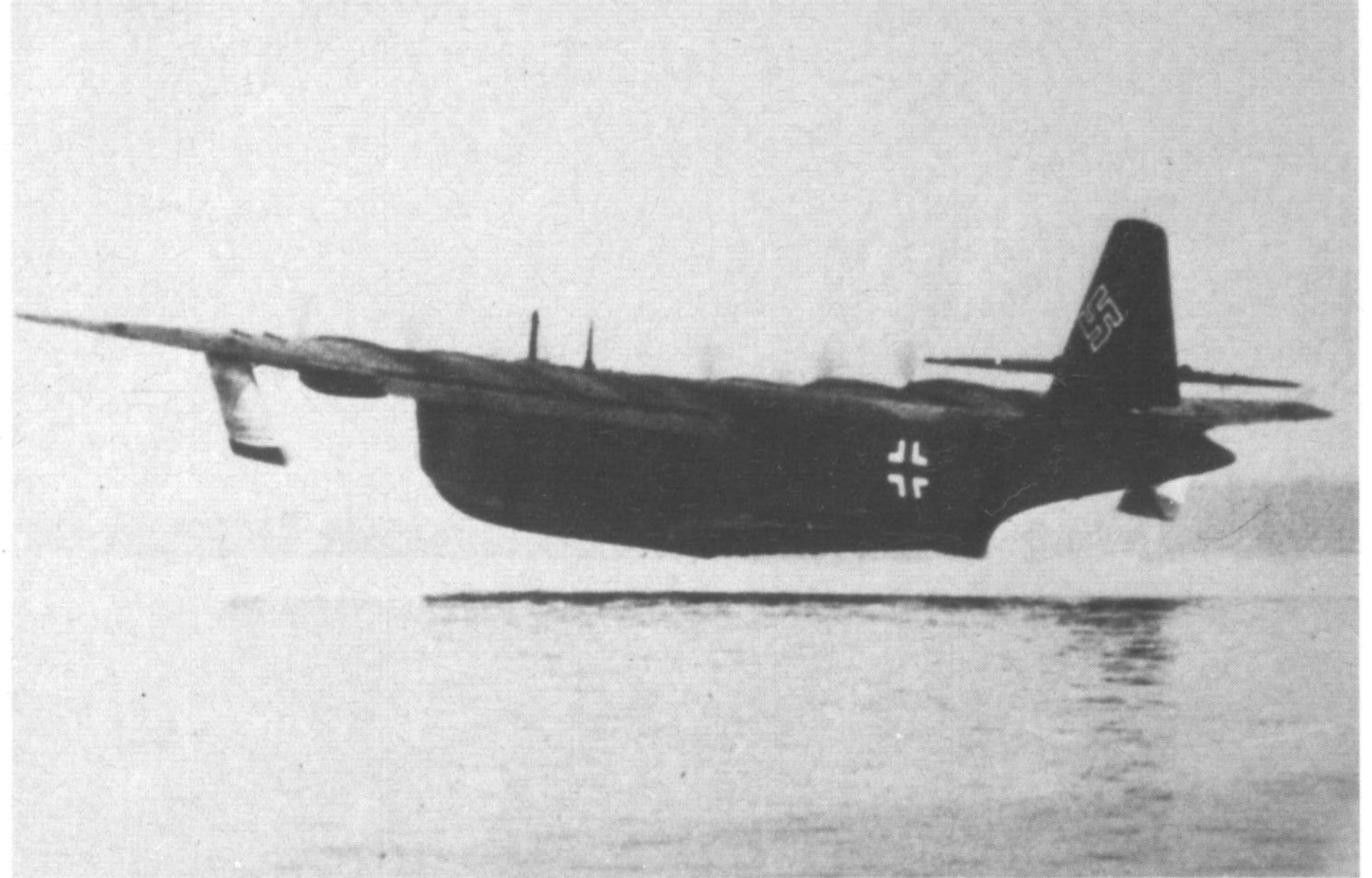


Oben:
Bf 238 V 1: Das Leitwerk war gegenüber der
Bv 222 wesentlich verändert.

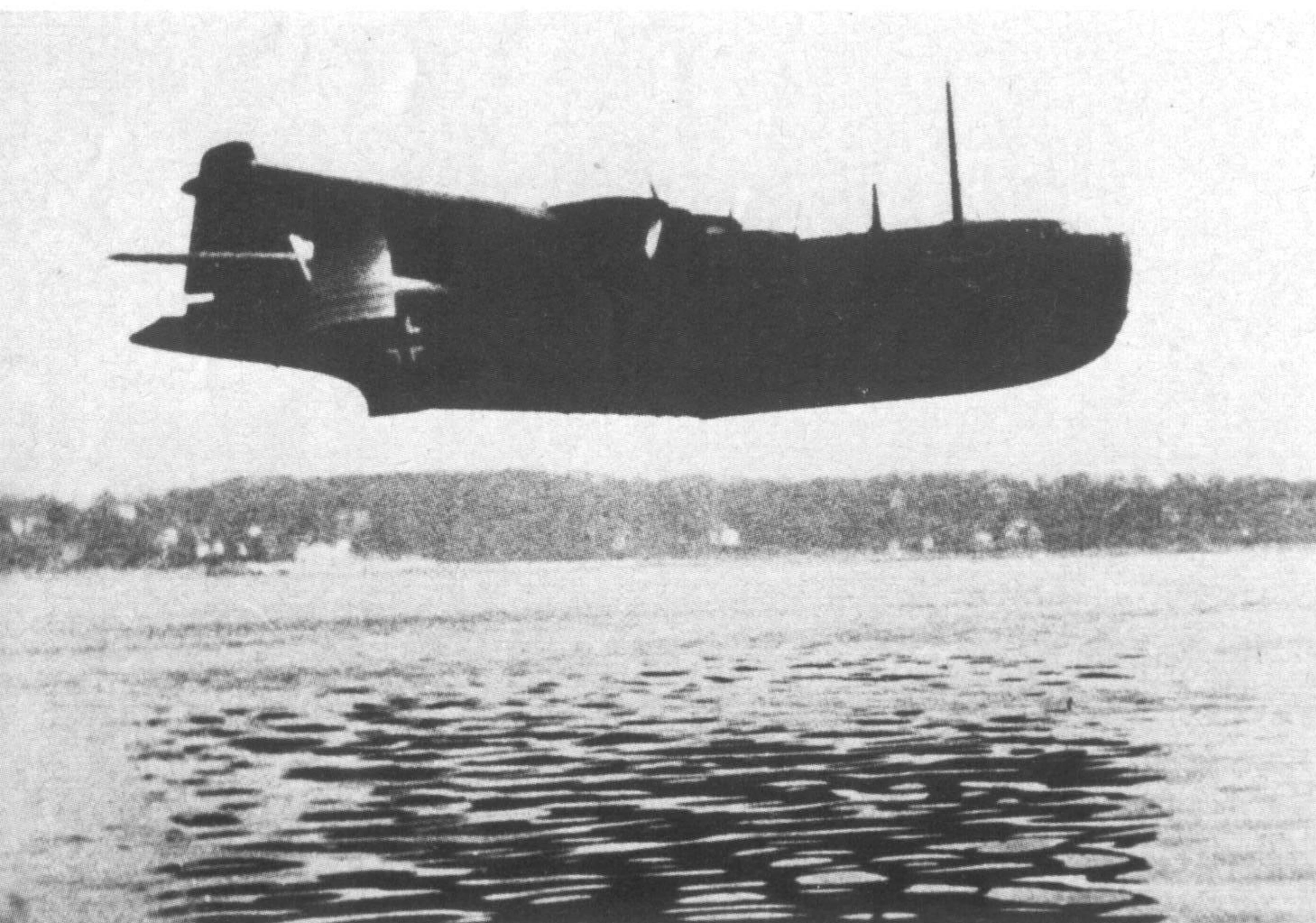
Rechts:
Bv 238 V 1 an der Boje während der Erprobung.

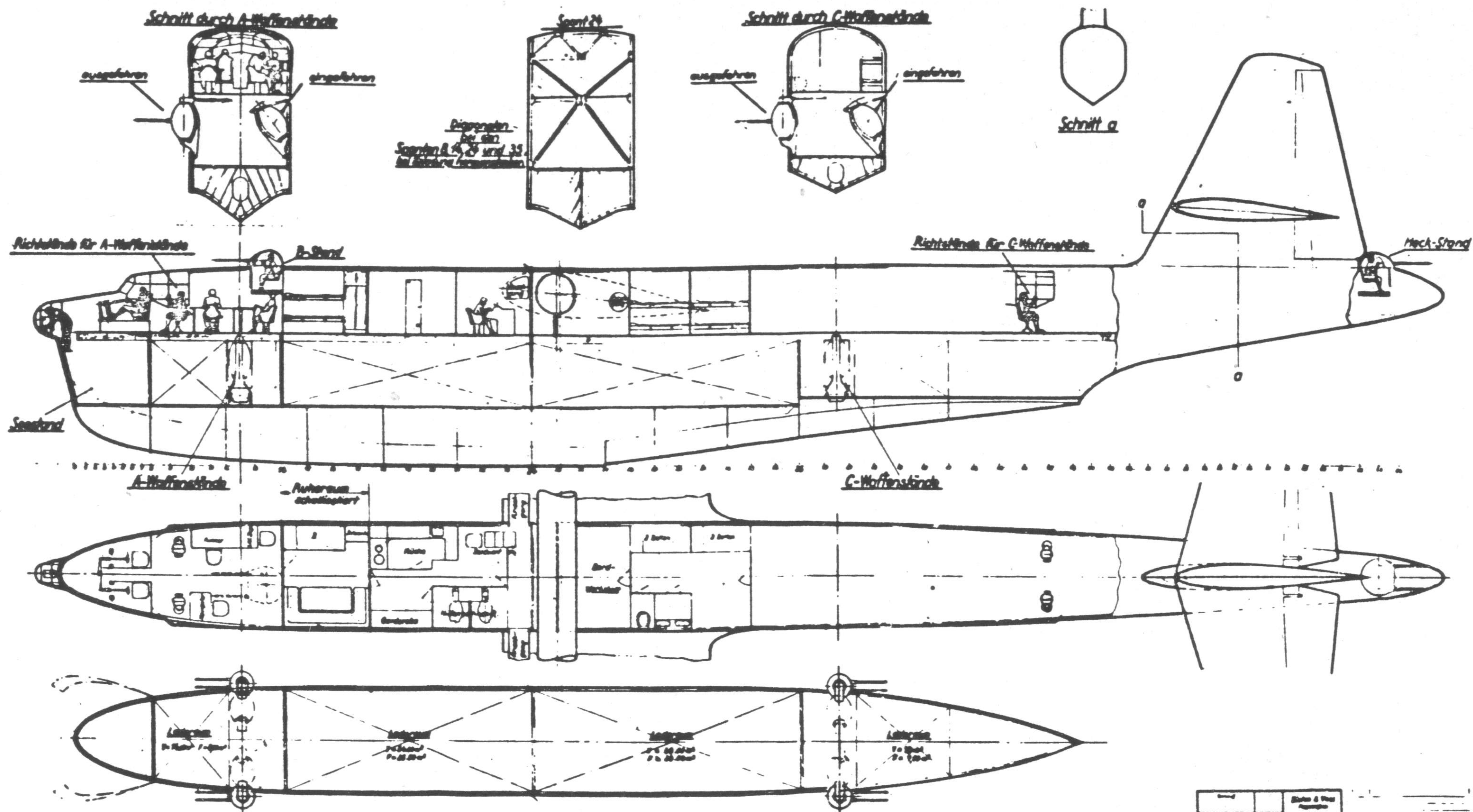


Rechts oben:
Bv 238 V 1 setzt nach Erstflug auf dem Wasser auf.



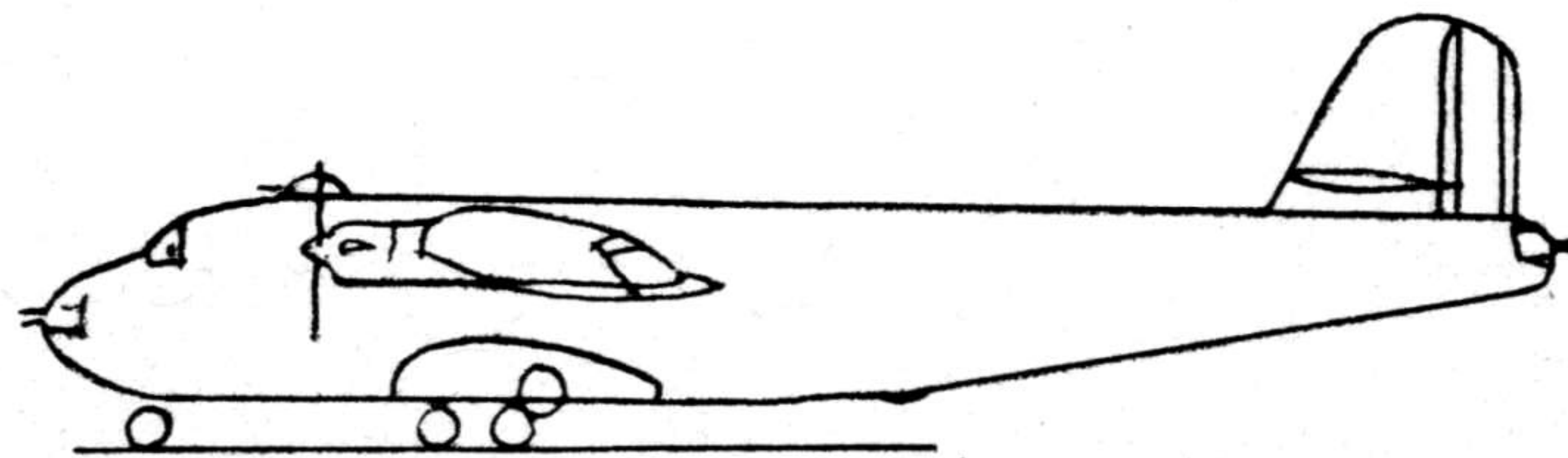
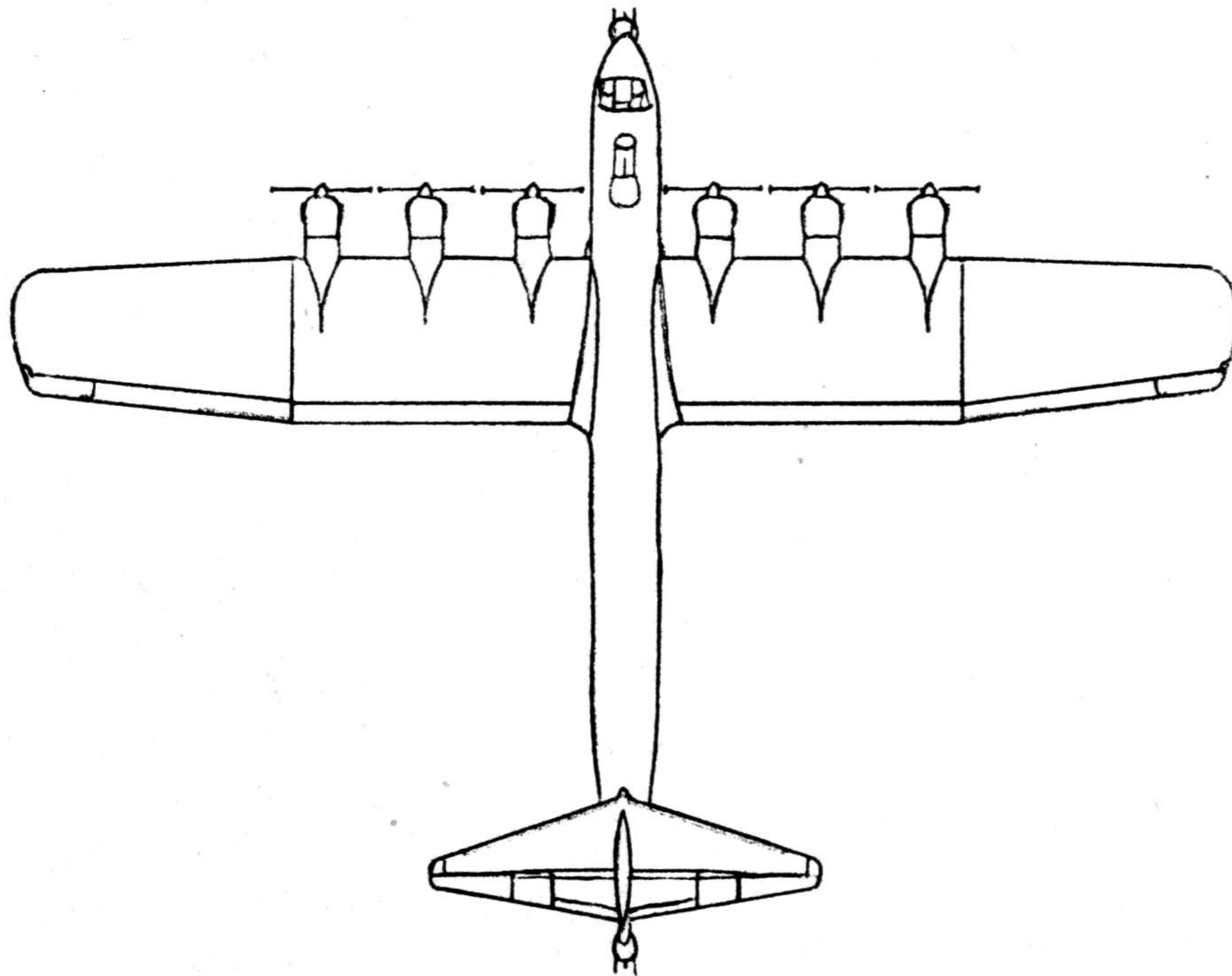
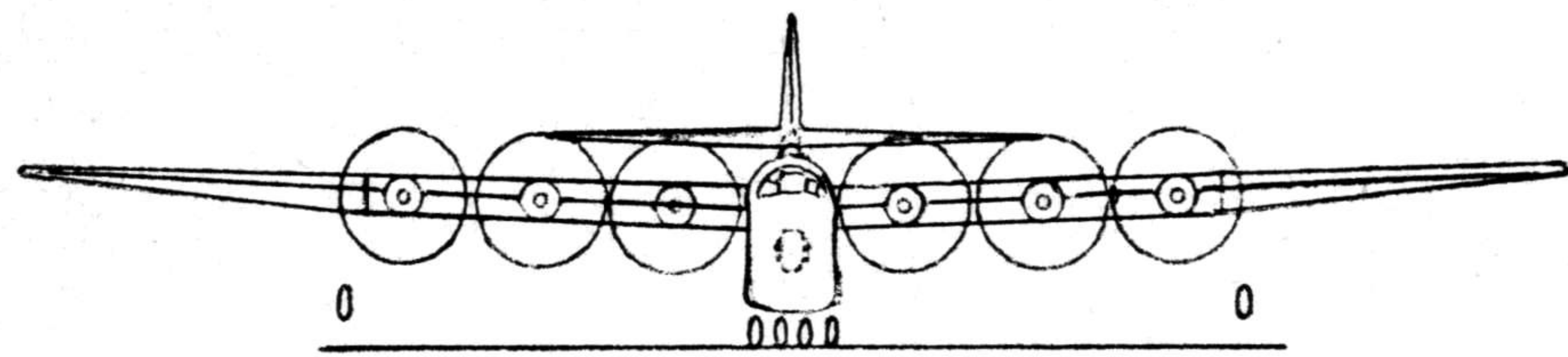
Vier Phasen des Starts der Bv 238 V 1: Links oben: Boot rollt an. Rechts oben: Boot kurz nach dem Abheben. Links unten: Boot hat abgehoben. Rechts unten: Boot im Abflug.



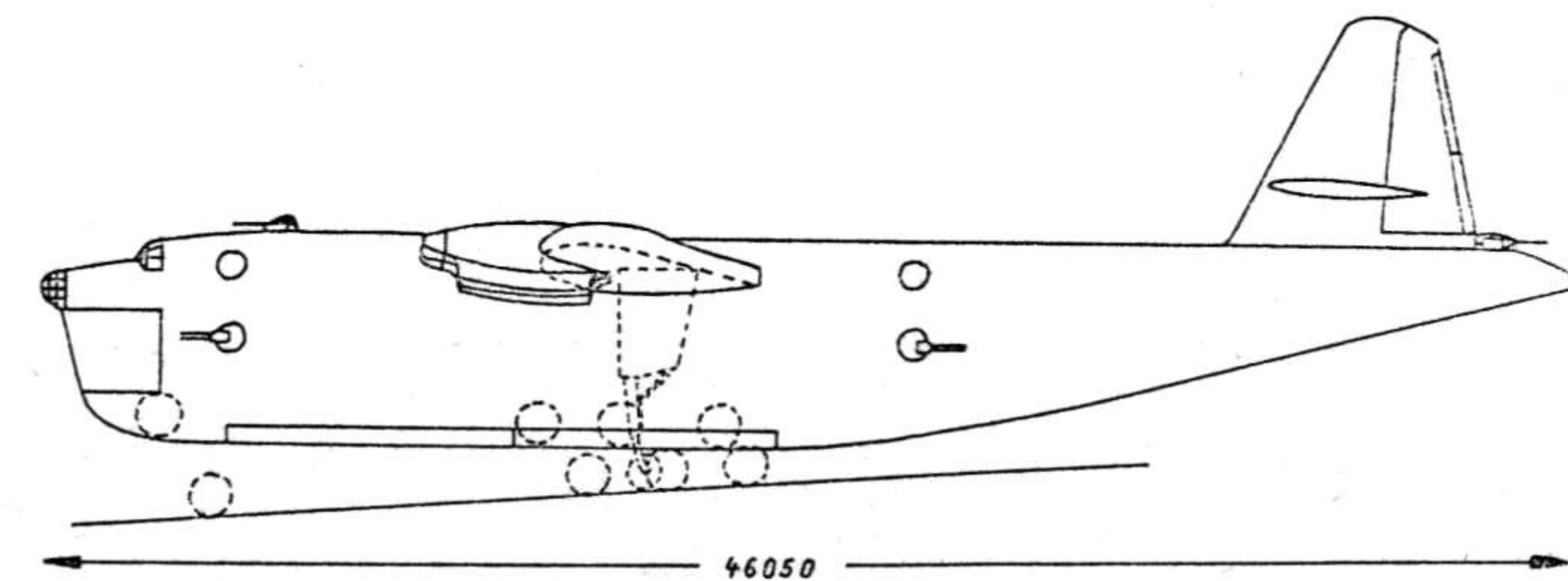
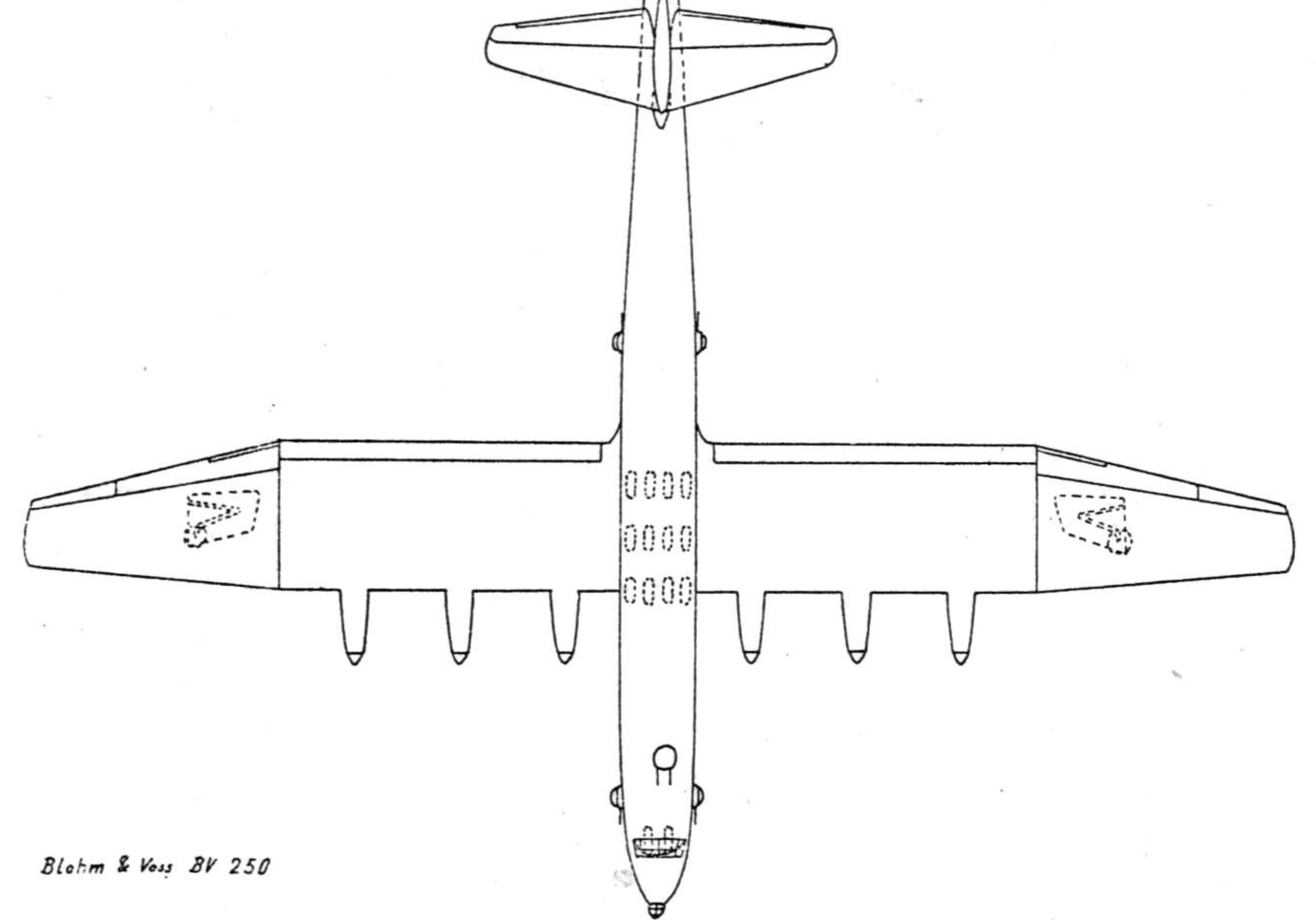
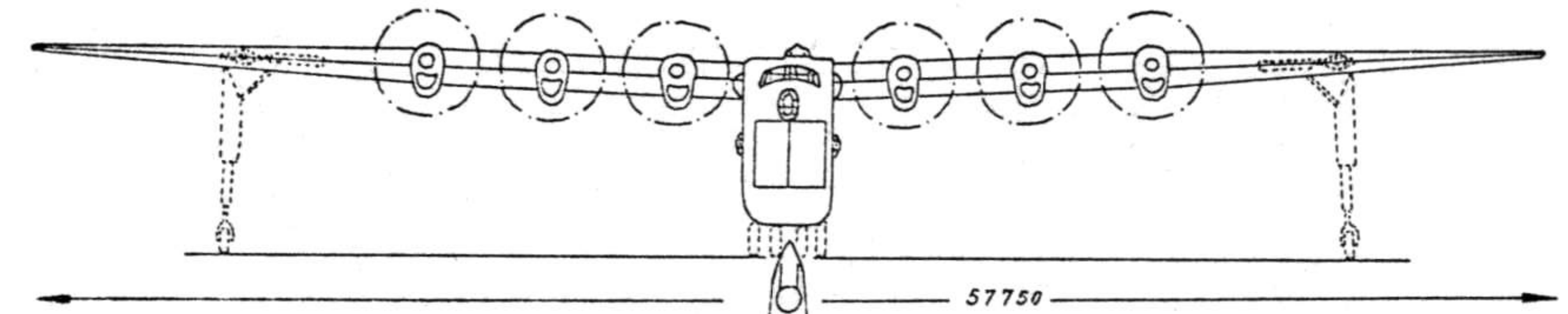


Büro & Werk		1-238.00-136	
Fernaufklärer			

Werks-Rumpfschnittzeichnung der Bv 238 in der vorgesehenen Fernaufklärer-Ausführung.



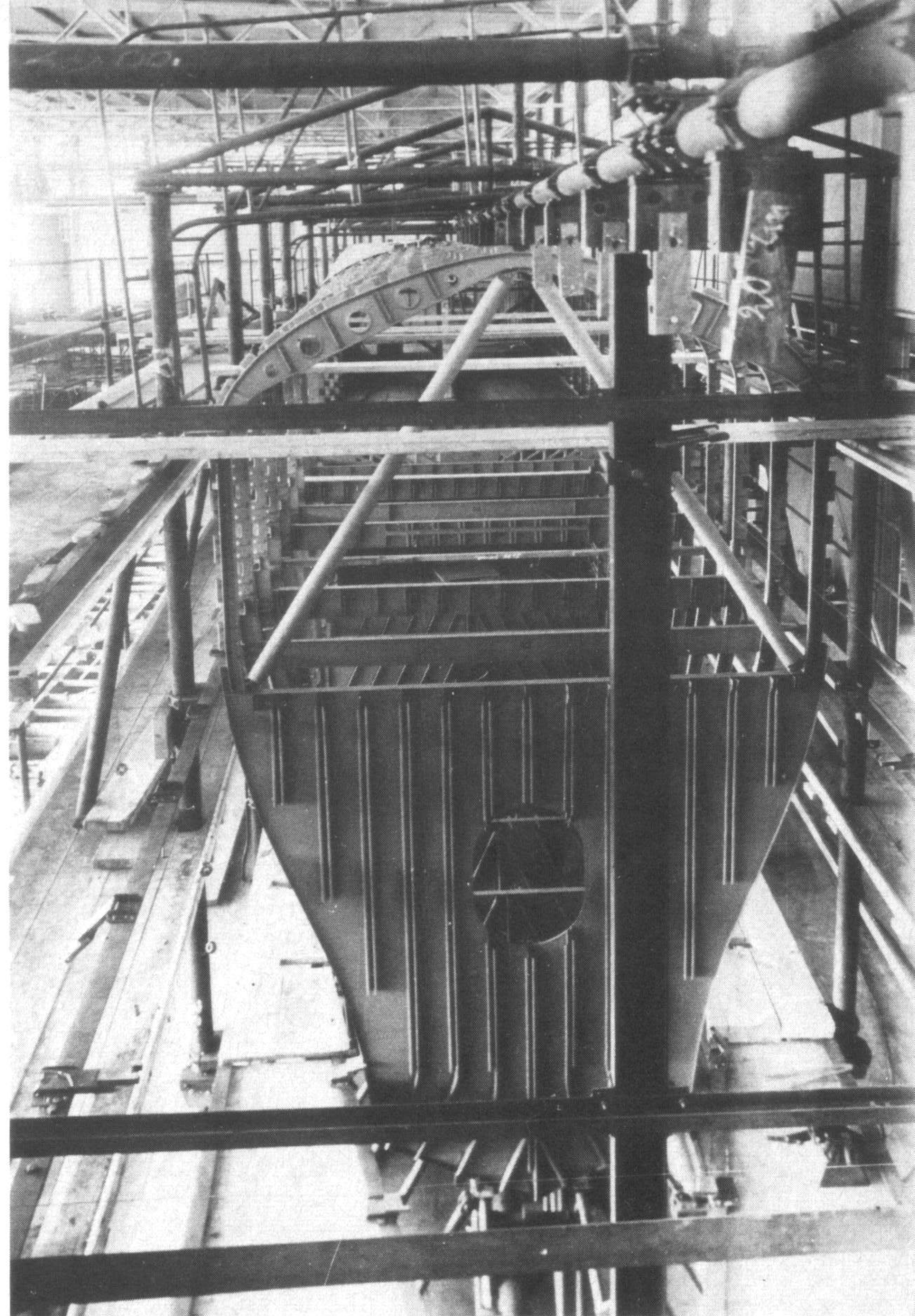
Dreiseitenzeichnung des Projektes einer Bv 222 als Land-Fernaufklärer, das unter der Bezeichnung P. 187.01-01 entwickelt wurde.



Unter der Bezeichnung Bv 250 wurde auch von der Bv 238 eine Landversion projektiert, die eine überaus starke Abwehrbewaffnung von zwölf MG 151/20 erhalten sollte. Da die ursprünglich für dieses Projekt vorgesehenen Jumo 222-Triebwerke nicht betriebsreif wurden, sollte dieser Typ wie Bv 238 V 1 mit sechs Daimler-Benz DB 603 ausgerüstet werden. Die Besatzung umfaßte elf Mann. Als Truppentransporter sollte die Maschine 150 voll ausgerüstete Soldaten aufnehmen.

Technische Daten

Flugzeugtyp Zweck	Bv 222 V 1 Transport	Bv 222 V 2 - 6 Aufklärer	Bv 222 V 7 Aufklärer	FG 227 Versuch	Bv 238 V 1 Aufklärer Transporter
Besatzung	6	11	10	1 - 2	12
Triebwerk	Bramo 323 R	Bramo 323 R	Jumo 207	ILO FL-2	DB 603 G
PS	1000/640	1000/620	1000/600	21	2900/1560
Spannweite m	46,00	46,00	46,00	15,25	60,17
Länge m	36,50	36,50	36,50	12,00	43,36
Höhe m	10,90	10,90	10,90	3,54	10,90
Flächeninhalt qm	255	255	255	24,2	362
Leergewicht kg	25.900	27.000	29.680	1.250	54.660
Fluggewicht kg	43.500	45.000	45.000	1.640	94.340
Zuladung kg	17.600	18.000	15.340	—	—
Höchstgeschw. km/h	345	345	350	—	355
Reisegeschw. km/h	310	320	305	—	335
Landegeschw. km/h	125	125	—	—	125
Gipfelhöhe m	6.700	6.500	7.300	—	6.300
Reichweite km	3100/3400	7000/7450	6100	—	6100
Startstrecke m	1.000	1.200	1.200	—	—
Bewaffnung	—	5 MG 81 6 MG 131	4 MG 81 4 MG 131	—	—

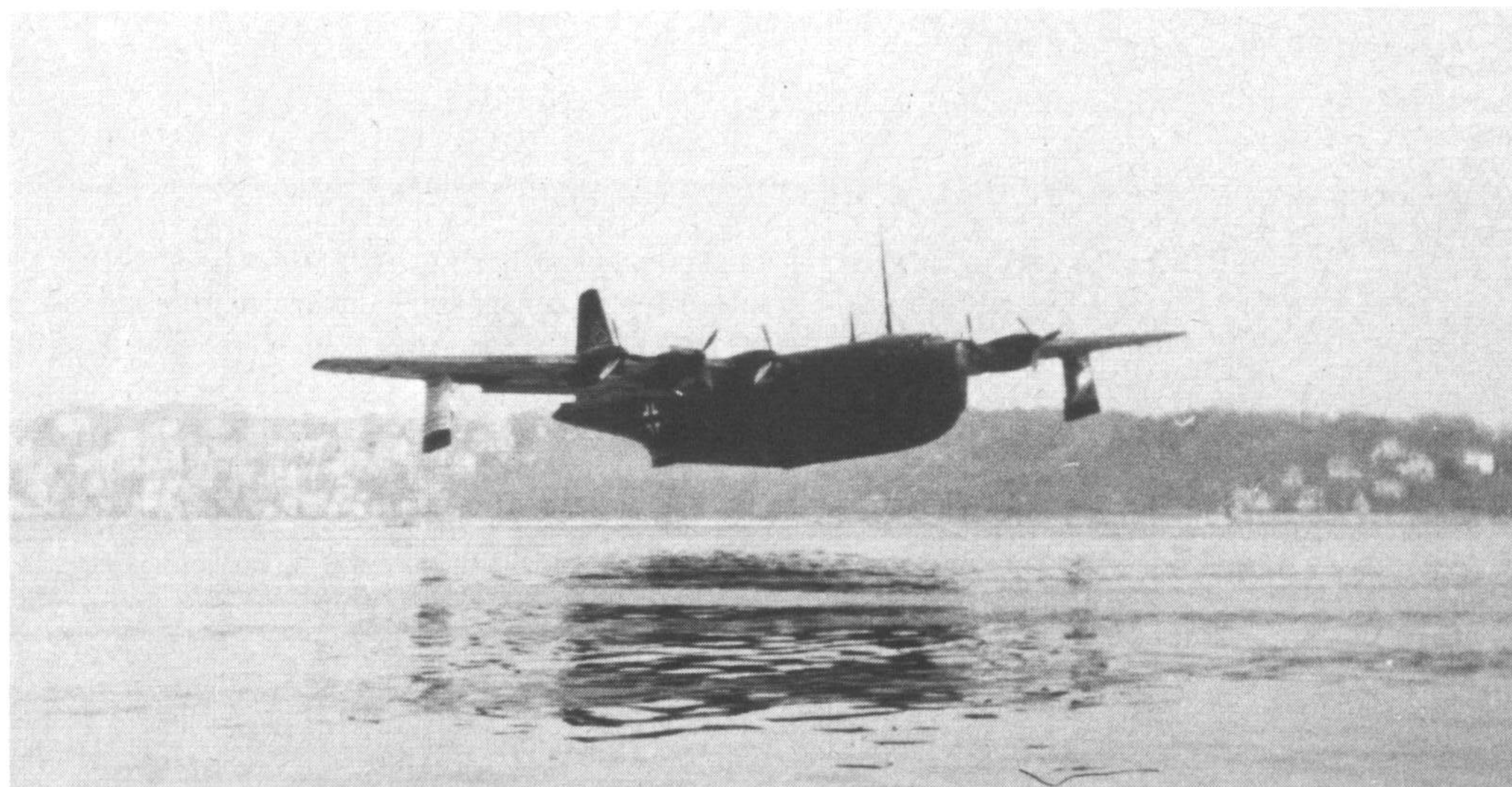


Oben:

Bootskörper der Bv 238 V 2 in der Helling der Weserflugzeugbau in Einswarden 1943. Sie wurde nicht mehr fertiggestellt.

Links:

Bv 238 im Flug über der Unterelbe.



DIE PALLAS-BÜCHER

Jeder Band ein geschlossenes kriegsgeschichtliches Werk — reich illustriert, verfaßt und zusammengestellt von bekannten Autoren und Historikern. Die neue kriegsgeschichtliche Buchreihe besticht durch umfassende, packende Texte und eine Fülle von Abbildungen.

Viel Information zum Taschenbuch-Preis!

DIE PALLAS-BÜCHER mit erregenden Themen aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Der Inhalt eines umfassenden Buches zu einem erstaunlich günstigen Preis.



Alles über die dramatische Luftschlacht um England, in der Göring die Insel auf die Knie zwingen wollte. 160 S. - 98 Fotos - 9,80 DM ISBN 3-7909-0067-2



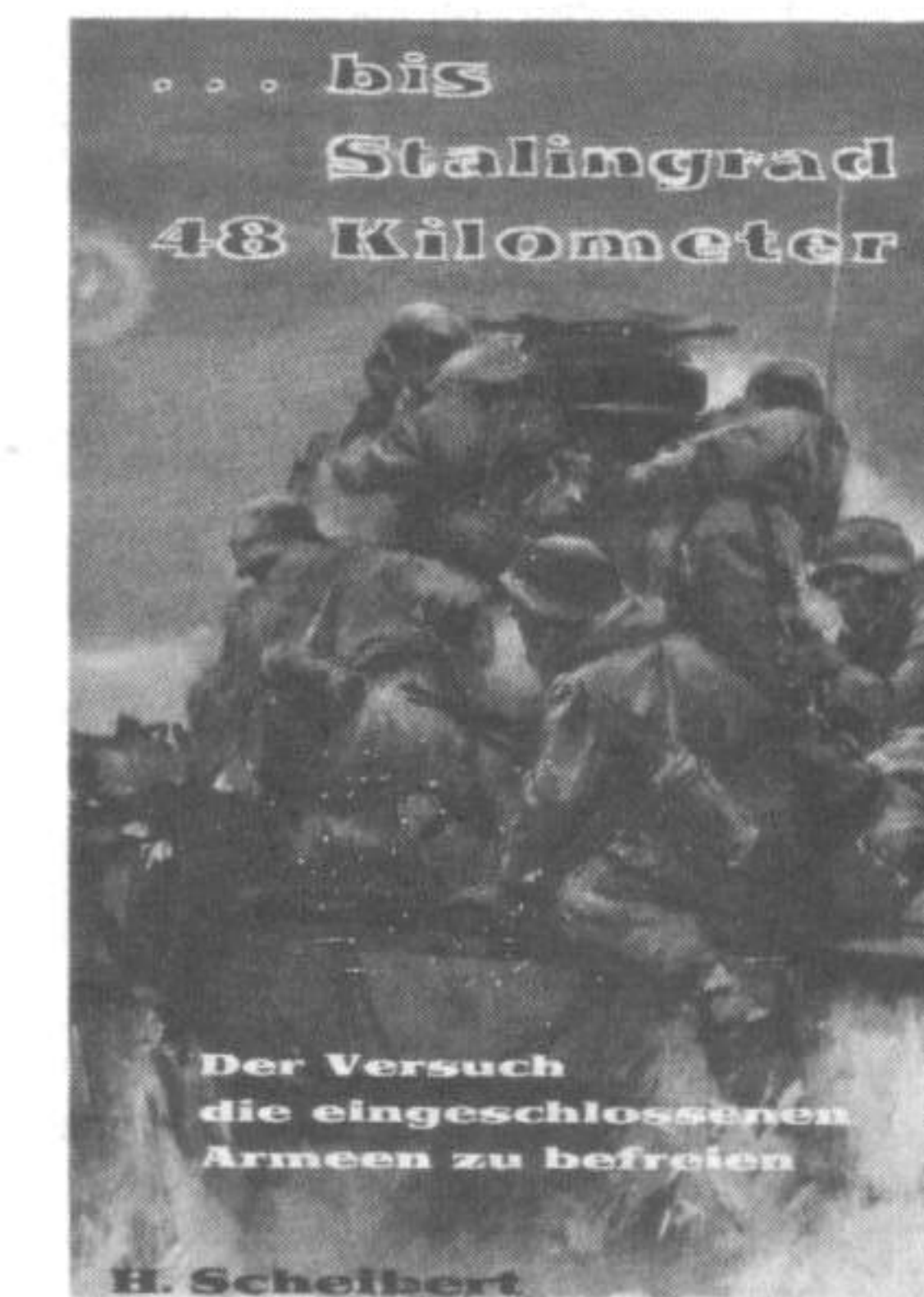
Das gewaltige Ringen um die damals stärkste Festung der Welt. Mansteins Angriff auf Sewastopol. 160 Seiten - 100 Fotos - 12,80 DM ISBN 3-7909-0068-0



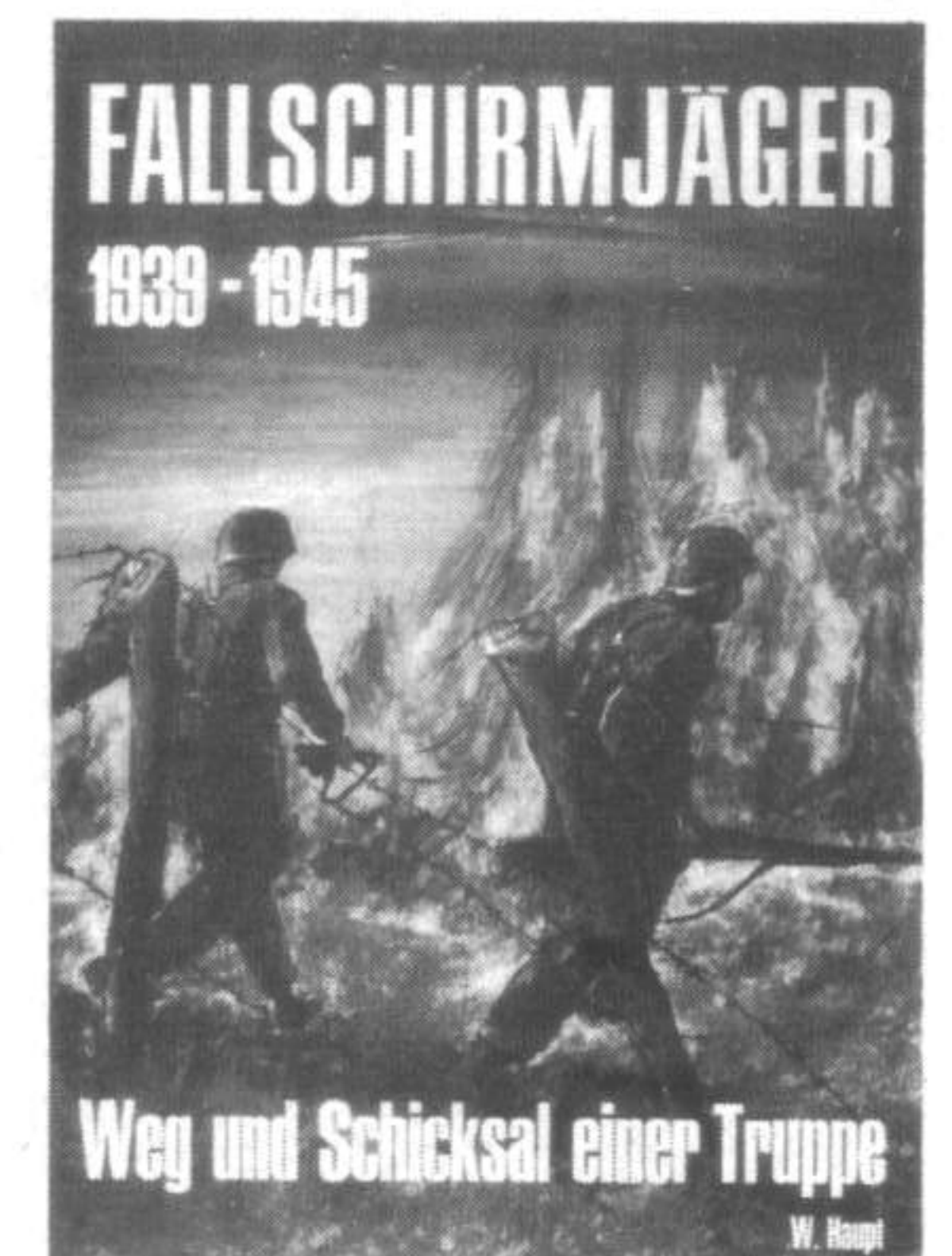
Alle Angriffe der Luftwaffe und der U-Boote auf die britischen Geleitzüge: Ein faszinierender Tatsachenbericht. 160 S. - 100 Fotos - 9,80 DM ISBN 3-7909-0069-9



Ein Nachtjäger schrieb hautnah über seine Erlebnisse. 250 Seiten — 12,80 DM ISBN 3-7909-0081-8



Der Tatsachenbericht über den Versuch, die 6. Armee in Stalingrad zu befreien. 176 S. - 60 Fotos - 9,80 DM ISBN 3-7909-0085-0



Der Bild/Text-Bericht vom Einsatz der Fallschirmjäger an allen Fronten. - 160 S. - 80 Fotos - 12,80 DM ISBN 3-7909-0084-2



Der Foto-Bericht über die sechs Kurland-Schlachten. Alles über diese Heeresgruppe. 160 S. - 80 Fotos - 9,80 DM ISBN 3-7909-0086-9



Der umfassende Band vom verzweiferten Kampf der Jäger und der Flak gegen die alliierten Bomberströme. 160 S. - 100 Fotos - 9,80 DM ISBN 3-7909-0117-2



Die bislang einzige minutiöse Darstellung der erbitterten Panzerschlachten in der Steppe. 180 S. - 60 Fotos - 9,80 DM ISBN 3-7909-0116-4



Alles aus der geheimen Waffenschmiede des Reiches. Ein packender Bericht. 160 S. - 100 Fotos - 12,80 DM ISBN 3-7909-0118-0

Immer wieder wurde an den Verlag die Bitte herangebracht, neben die großen und erfolgreichen Bildbände eine Reihe besonders preiswerter kriegsgeschichtlicher Bücher zu stellen. Bände, die sich in der Qualität der Darstellung des Geschehens, der Auswahl der Autoren und der Fülle des Bildmaterials, die diese Bücher enthalten, nicht von den anderen, anerkannten Publikationen des Podzun-Pallas-Verlages unterscheiden. So entstand diese erste kriegsgeschichtliche Taschenbuch-Reihe, die viel Buch, viele Informationen, viele Bilder, dazu Spannung und Wissen zum Taschenbuch-Preis vermittelt.

Viele neue Titel sind in Vorbereitung. Hier entsteht eine Bild/Text-Sammlung, wie es sie bisher noch nicht gab.