



*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 142



**AIC = 2.012.4751.20.56**

Die Blohm & Voss Ha 142 sollte ursprünglich ein Postflugzeug für die Lufthansa werden. Die Maschine blieb jedoch erfolglos, da der Kriegsausbruch 1939 den Gebrauch solcher Flugzeuge nutzlos machte. Als Fernaufklärer war die Ha 142 auch nicht zu gebrauchen, nur vier Flugzeuge wurden gebaut.

### Entwicklungsgeschichte

1935 gab die Deutsche Lufthansa beim Hamburger Flugzeugbau, einer hundertprozentigen Tochter vom Schiffsbauer Blohm & Voss, in Hamburg-Finkenwerder ein katapultfähiges Postflugzeug für die Atlantikstrecken in Auftrag. Der Chefkonstrukteur Dr. Richard Vogt entwickelte daraufhin ein viermotoriges Zweischwimmer-Flugzeug in Ganzmetallbauweise. Der Entwurf entsprach den Erwartungen des Auftraggebers und so erfolgte die Bestellung von drei Exemplaren. Das neue Flugzeug erhielt vom RLM die Typenbezeichnung Ha 139 zugewiesen. Die ersten beiden Maschinen, die bereits im Sommer 1937 den Verkehr über den Nord- und Südatlantik aufnahmen, waren in ihren Abmessungen etwas kleiner als die dritte Maschine. Deshalb erhielten sie die Bezeichnung Ha 139A, während die dritte Maschine als Ha 139 B bezeichnet wurde. Die hervorragenden Leistungen der Ha 139 bewegten die Deutsche Lufthansa vom Hamburger Flugzeugbau eine landgestützte Ausführung bauen zu lassen, die als Langstrecken-Postflugzeug eingesetzt werden sollte, um die die wesentlich kleinere Heinkel He 116 zu entlasten. Dr. Vogt hielt die bewährte Konzeption der Ha 139 bei, ersetzte lediglich die vier wassergekühlten Jumo 205 C Sechszylinder-Gegenkolben-Dieselmotoren durch luftgekühlte Neunzylinder-Sternmotoren BMW 132H, die für die ursprünglich geplanten Haupteinsatzstrecken nach Fernost besser geeignet schienen. Aber auch ein verstärkter Einsatz als Post- und Transportflugzeug auf den Transatlantikstrecken war vorgesehen. Die Deutsche Lufthansa erteilte nach Prüfung der eingereichten Unterlagen den sofortigen Bauauftrag für vier Exemplare, die die Bezeichnung Ha 142 erhielten.

### Konstruktionsmerkmale

Die Ha 142 war ein freitragender viermotoriger Ganzmetall-Tiefdecker mit Knickflügeln, einziehbarem Spornradfahrwerk und abgestütztem Höhenleitwerk mit zwei scheibenförmigen Seitenleitwerken. Der Rumpf mit nahezu kreisrundem Querschnitt war in Ganzmetall-Schalenbauweise ausgeführt. Eine große Anzahl von Längsträgern unterstützte die selbsttragende Beplankung. Die quer dazu angeordneten Spanten waren alle offen unter Verwendung von Winkelprofilen aufgebaut, lediglich die beiden Hauptspanten, dort wo der Rohrholm durch den Rumpf ging, waren kastenförmig. Das Cockpit bot der vierköpfigen Besatzung, bestehend aus zwei Piloten, dem



*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 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

Bordingenieur und dem Funker großzügig Platz. Der Platz des Bord-ingenieurs befand sich an der rechten Rumpfwand und verfügte über alle Instru-mente und Bedienhebel der Triebwerke und der elek-trischen Anlage. An der linken Rumpfwand waren der Navigationstisch mit der FT- und der Peilanlage an-geordnet. Der Zugang erfolgte über eine Luke auf dem Rumpfdach. Hinter dem Cockpit befanden sich ein Ruheraum mit einer Liege und ein Waschraum mit Toilette. Hinter dem durch den Rumpf gehenden Rohrholm der Tragflächen befand sich der Frachtraum, der 4,50 m

lang war und ein Volumen von 13,5 m<sup>3</sup> aufwies und über eine Luke an der Backbordseite be- und entladen werden konnte. Der Tragflügel hatte eine gleichbleibende Tiefe über die gesamte Spannweite. Er bestand einem geknickten, mit



dem Rumpf fest verbundenen Mittelstück von 16 m Spannweite und den beiden Außenflügeln. Der aus Aero 70 Stahlblechen verschiedener Wand-stärke geschweißte Rohrholm unterteilte sich in fünf Abteilungen, die über die Gesamtlänge von 16 m als Kraftstofftanks dienten und eine Gesamtkapazität von 6.560 Litern hatten. Der Rohrholm übernahm sämtliche Biege- und Verdrehkräfte. Die aus U-Profilen genieteten Fachwerkrippen der Tragflügel waren mittels einfacher Winkelbleche mit dem Rohrholm vernietet, der die Flanschplatten für die Rumpfbefestigung und sämtliche Beschläge für die Motorbefestigung und die Gestänge-lagerung trug. Der Mittelflügel war komplett metallbeplankt und trug an jeder Hinterseite zwei hydraulisch betätigte Spreizklappen. Die beiden Außenflügel hatten die Verlängerung des Rohrholms aus Dural und Leichtmetallrippen. Die gesamten Außenflügel waren stoffbespannt. Die Querruder bestanden aus einem stoffbespannten Leichtmetallfachwerk. In der Flügelvorderkante waren die vier luftgekühlten Neunzylinder-Sternmotoren BMW 132H eingebaut. Die Motoren, mit den Luftwiderstand reduzierenden NACA Hauben verkleidet, waren als sogenannte Einheittrieb-werke aufgebaut. Das bedeutete, da alle Anschlüsse genormt waren, einen schnellen Austausch der Motoren innerhalb einer Stunde, außerdem konnten sie so ohne irgendwelchen zusätzlichen Montageaufwand für verschiedene Flugzeugmuster verwendet werden. Die Motoren wurden nach dem Ablauf der vorgegebenen Betriebsstundenzahl abgebaut und einfach durch andere getauscht, so dass die Wertzeiten drastisch reduziert wurden. In der voluminösen Verkleidung der beiden inneren Motorgondeln fanden die hydraulisch einziehbaren Hauptfahrwerke Platz. Sie waren mit je einem Räderpaar bestückt, das hydraulisch mittels Innenbackenbremsen gebremst wurde. Die Felgen waren ungeteilte Tiefbettfelgen aus Elektronguss. Das lenkbare Spornrad konnte nicht eingezogen werden. Das Höhenleitwerk mit zwei im Luftschraubenstrahl liegenden Seitenleit-werksscheiben war auf einem Pylon hoch über dem Rumpf angebracht und mit je zwei I-Streben zum Rumpfboden hin abgefangen. Alle Flossen waren blechbeplankte Ganzmetallkonstruktionen, während die Ruder stoffbespannt waren. Höhen- und Seitenruder verfügten über Trimmklappen aus Leichtmetall und waren verstellbar während des Fluges.

## **Flugerprobung der Blohm & Voss Ha 142**

Mitte September 1938 war die erste Ha 142 fertiggestellt und konnte mit der Bodenerprobung beginnen. Am 11. Oktober 1938 startete die Ha 142V1 mit der Kennung D-AHFB und dem auf dem Rumpfbug aufgemalten Eigennamen Pollux zu ihrem Erstflug. Die Flugerprobung verlief problem-los, die Flugeigenschaften waren akzeptabel und bereits im Dezember 1938 übernahm die



*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

Deutsche Lufthansa die Maschine. Im Dezember 1938 rollte bereits die Ha 142 V2 aus der Montagehalle in Hamburg-Finkenwerder. Ab dem 1. Januar 1939 änderte der Hamburger Flugzeugbau seinen Namen nach der Gründerfirma in Blohm & Voss Abteilung Flugzeugbau, was ein neues Kürzel zur Folge hatte, aus der Ha 142V2 wurde die BV 142V2. Sie startete Mitte Januar 1939 mit der Kennung D-ABUV und dem Eigennamen Kastor zu ihrem Erstflug. Im März 1939 wurde auch diese Maschine von der DHL übernommen. Die beiden Maschinen führten zahlreiche Erprobungsflüge durch, aber man war mit den erzielten Leistungen nicht so zufrieden, auch machten die Motoren Probleme, weil die NACA Hauben zu eng saßen und zu wenig Kühlluft zu den Ölkühlern gelangte. Die Ha 142V1 wurde an Blohm & Voss zurückgegeben mit der Auflage, die aufgetretenen Mängel zu beseitigen. Dort brachte man zusätzliche Kühlluft Eintrittsöffnungen an und überarbeitete die Abdeckungen der Hauptfahrwerksschächte. Die Maschine erhielt nach den Umbauten eine neue Kennung D-ABUV und ging wieder an die DHL zurück. Nach einigen weiteren Erprobungsflügen gab man die Maschine dann aber endgültig an Blohm & Voss zurück und übernahm auch die anderen drei Maschinen nicht, von denen die V3 mit der Zulassung D-ATTA vor dem Erstflug stand.

### **Fernaufklärer Ha 142**

Mit dem Kriegsbeginn am 1. September 1939 sah man bei Blohm & Voss die Möglichkeit, die vier Maschinen der Luftwaffe als Fernaufklärer oder sogar als Fernkampflugzeuge anzubieten. Die Luftwaffe war von der Idee angetan, forderte aber verschiedene Umbauten, wie einen verglasten Rumpfbug, wo der Beobachter untergebracht werden sollte und eine entsprechende Abwehr-



bewaffnung. Als erste Ha 142 wurde die V2 umgebaut. Man verlängerte den Rumpf um 80 cm, in dem man die Bug verlängerte, um dort Platz für eine mit Plexiglas verkleidete Beobachterposition zu schaffen. Gleichzeitig baute man dort ein 7,9 mm MG15 in einer Schwenklafette für den Beobachter ein. Den Frachtraum verwandelte man in einen improvisierten Bombenschacht, der acht 50 kg Bomben oder vier 100 kg Bomben aufnehmen konnte, was natürlich als Bombenlast für ein viermotoriges Flugzeug völlig ungenügend war. Auf dem Rumpfrücken baute man einen ebenfalls mit einem 7,9 mm MG bestückten elektrisch angetriebenen Drehturm ein und unter dem Rumpf eine zusätzliche Rumpfwanne, die von der He 111H-6 stammte, mit einem nach hinten feuernenden MG 15. In zwei zusätzlichen seitlichen Fensterlafetten im Mittelrumpf wurde ebenfalls je ein MG 15 installiert. Zusätzlich erhielt das Flugzeug auf dem Vorderrumpf eine Astrokuppel für die nächtliche Navigation. Durch diese Umbaumaßnahmen erhöhte sich die Besatzung auf sechs Mann. Die Maschinen wurden schwerer und auch langsamer, die Höchstgeschwindigkeit lag nun nur noch bei 375 km/h. Die nun als BV 142V2/U1 bezeichnete Maschine wurde im Frühjahr 1940 an die Luftwaffe übergeben, wo sie mit der militärischen Kennung PC+BC zu der der Luftflotte 3 kam. Der erste Prototyp wurde ebenso umgebaut und als BV 142V1/U1 bezeichnet und mit der Kennung PC+BB ebenfalls an die Luftflotte 3 abgegeben. Ab dem 9. April 1940 beim Einmarsch in Dänemark und der Landung in Norwegen (Unternehmen Weserübung) wurden beide Maschinen als Transportmaschinen eingesetzt. Die beiden anderen Maschinen BV 142V3 und V4 wurden an die



*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

K.Gr. z.b.V. 105 beim Fliegerkorps X abgegeben, wo sie zusammen mit den Ju 89V1 und V2, verschiedenen ursprünglich zivilen Ju 90 und Fw 200B der DLH als Transporter verwendet wurden. Über das weitere Schicksal der vier BV 142 ist nach 1942 nichts bekannt, nachdem man sie aus dem aktiven Einsatz gezogen hatte. Es gab noch den Plan, diese Maschinen bei Blohm & Voss als Erprobungsträger für die Lufttorpedoentwicklung GT 1200C zu verwenden, aber zur Durchführung kam es nicht.



Prototyp	Werk-Nr.	Zulassung	Stammkennzeichen	Bau-jahr	An Luftwaffe	Abgang	Grund
V1	218	D-AHFB	PC+BB kurz HA+BA	1938	Juni/Juli 1940		
V2	219	D-ABUV	PC+BC	1939	Juni/Juli 1940		
V3	437	ohne	PC+BD	1940	September 1940	11.09.40	Absturz
V4	438	ohne	PC+BE	1940	vmtl. November 1940		

### Technische Daten Ha 142 V-2:

Deutschland

Verwendung:

Langstrecken-Fracht- und Postflugzeug,

ab Kriegsbeginn militärischer Langstreckenaufklärer

Triebwerk:

vier luftgekühlte Neunzylinder-Sternmotoren BMW 132 H/1 mit Lader und Untersetzungsgetriebe auf 0,62 und verstellbaren Dreiblatt-Metallpropellern VDM „RS“

Startleistung:

je 800 PS (588 kW)

Dauerleistung:

je 640 PS (471 kW) in 3.800 m

Erstflug:

11. Oktober 1938

Besatzung:

4 Mann (als Fernaufklärer 6 Mann)

Spannweite:

29,50 m

Länge:

19,65 m

größte Höhe:

5,05 m

Flügelfläche:

130,00 m<sup>2</sup>

Leermasse:

9.200 kg

Zuladung:

normal 6.500 kg

maximal 7.250 kg

Startmasse

normal: 15.700 kg

maximal. 16.575 kg

Flächenbelastung:

127,5 kg/m<sup>2</sup>

Leistungsbelastung:

5,18 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit in NN:

388 km/h

in 3.800 m: 400 km/h



*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

Reisegeschwindigkeit in 3.800 m:	350 km/h
Dienstgipfelhöhe:	6.900 m
Steigleistung:	408 m/min
Steigzeit auf 5.600 m:	18,5 min
Reichweite maximal:	4.400 km
Flugdauer maximal:	12,5 h
Bewaffnung:	als Fernaufklärer V2/U2 fünf 7,9 mm Maschinengewehre mit je 1.500 Schuß
Bombenlast:	acht 50 kg Sprengbomben oder vier 100 kg Sprengbomben im Bombenschacht

