



*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 BV 144



**AIC = 2.032.2751.10.82**

Nach Kriegsbeginn am 1. September 1939 betrieb die deutsche Lufthansa ihr umfangreiches Mittel- und Kurzstreckennetz ohne wesentliche Einschränkungen weiter. Da aber gleichzeitig ein Teil der bis dahin verwendeten, altgedienten Ju 52/3m an die Transportstaffeln der Luftwaffe abgegeben werden musste, teilweise komplett mit Besatzungen, verschärfte sich die Situation dramatisch. So entschloss sich die Lufthansa nach Abstimmung mit dem technischen Amt des Reichsluftfahrtministeriums, 1940 einen Entwicklungsauftrag für ein neues Verkehrsflugzeug herauszugeben. Die Firmen Focke-Wulf, Junkers und Blohm&Voss erhielten eine entsprechende Aufforderung Entwürfe für ein modernes Mittelstreckenverkehrsflugzeug vorzulegen. Da der eigentliche Einsatz erst nach dem Sieg erfolgen sollte, erhielten die eingereichten Entwürfe die inoffizielle Bezeichnung „Endsiegtypen“. So entstanden die Projekte Fw 206, Ju 252 und BV 144.

### Geschichte

Die BV 144 war von ihrer Konzeption so modern ausgelegt, dass die Lufthansa sofort im Juli 1940 zwei Prototypen bestellte. Die Maschine war ein freitragender zweimotoriger Schulterdecker in Ganzmetallbauweise, einziehbarem Bugradfahrwerk und geteiltem Seitenleitwerk. Der Rumpf war als Ganzmetallschalendrumpf mit rechteckigem Querschnitt mit rundem Rumpfrücken ausgelegt. Er bestand aus sieben Sektionen, Bugraum, Pilotenkabine, Funkerkabine, vorderer Frachtraum im Bereich der Propeller, Passagierkabine, Toilette und hinterer Frachtraum. Die konstruktive Besonderheit war der Tragflügel mit veränderlichem Einstellwinkel um 9°. Dieser drehbare Flügel erlaubte es den Rumpf beim Beladen im geringsten Abstand über dem Boden zu halten und den normalen Steig- und Gleitflug ohne merkliche Längsneigung des Rumpfes durchzuführen. Zugleich ergaben sich eine Menge weiterer positiver Effekte, wie das widerstandsarme Anströmen des Rumpfes bei allen Anstellwinkeln und eine erhöhte Wirksamkeit der Höhenflosse. Konstruktiv war die Drehbewegung durch den zentralen Rohrholm der Blohm & Voss-Konstruktionen besonders einfach, durch Lagerung in Kugellagern und die Verstellung mittels elektrisch betriebener Kugelumlaufspindeln zu realisieren. Des Weiteren erhielt der Tragflügel hoch wirksame Fowler-Spalt-Landeklappen. Das doppelte Seitenleitwerk war in die Vorderkante der Höhenflosse eingeschoben und die Ruder waren durch Gewichte ausgeglichen und mit Trimmklappen versehen. Das Fahrwerk verfügte über hydraulische Bremsen an allen Rädern. Die Haupträder wurden ebenfalls hydraulisch nach innen in den Flügel eingefahren, während das Bugrad nur halb in den Rumpfbug eingefahren wurde. Die BV 144 bot drei Mann Besatzung und maximal 23 Passagieren Platz. Wegen der völligen Auslastung der Konstruktion und des Musterbaus bei Blohm & Voss in Hamburg wurde die französische Firma Société Louis Bréguet mit der Konstruktion und dem Bau der beiden Prototypen beauftragt. Im Juni 1944 war dann die BV 144 V1 fertig gestellt. Mitte



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

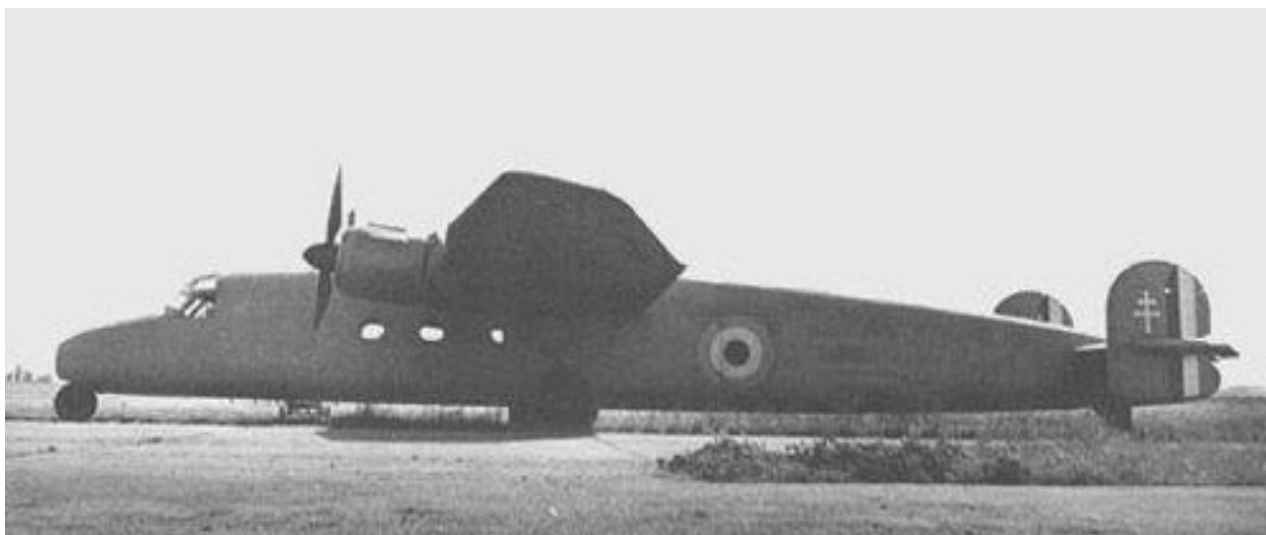
*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*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

August wurden noch von deutschen Funktechnikern die Funkgeräte einer verunglückten Ju 88 in den Prototyp eingebaut, bevor er am 15. August 1944 zu seinem Erstflug startklar war. Dieser sollte die Maschine von Anglet nach Hamburg führen und so vor dem Zugriff der Alliierten bewahren. Dazu kam es aber nicht, die Maschine verblieb in Frankreich und führte Anfang 1945 schließlich ihren Erstflug durch. Ihr weiteres Schicksal ist unbekannt. Der zweite Prototyp, der sich im Herbst 1944 noch im Rohbau befand, ist wohl nie fertig gestellt worden.



### Technische Daten:

Verwendung:	Verkehrsflugzeug	
Erstflug:	15.8.1944	
Besatzung:	3 Mann	
Passagiere:	maximal 23 Personen	
Nutzlast:	3.500 kg	
Triebwerk:	zwei luftgekühlte 14-Zylinder-Doppelsternmotoren BMW 801 MA mit verstellbaren Dreiblatt-Metall-Propellern VDM	
Startleistung:	je 1.600 PS	
Dauerleistung:	je 1.425 PS in 4.000 m	
Spannweite:	27,00 m	
Länge:	21,80 m	
größte Höhe:	5,10 m	
Flügelfläche:	89,4 m <sup>2</sup>	
Leermasse:	7.910 kg	
Startmasse normal:	13.100 kg	maximal: 14.100 kg
Flächenbelastung:	157,7 kg/m <sup>2</sup>	
Leistungsbelastung:	4,41 kg/PS (5,99 kg/kW)	
Höchstgeschwindigkeit in NN:	456 km/h	
Höchstgeschwindigkeit in 4.000 m:	477 km/h	
Reisegeschwindigkeit in 4.000 m:	410 km/h	
Gipfelhöhe:	8.800 m	
Steigleistung:	7,2 m/s	
Steigzeit:	2,5 min auf 1000 m	9,0 min auf 3000 m
Reichweite normal:	1.225 km	
Reichweite maximal:	1.550 km	
Flugdauer:	4 h	



*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 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

