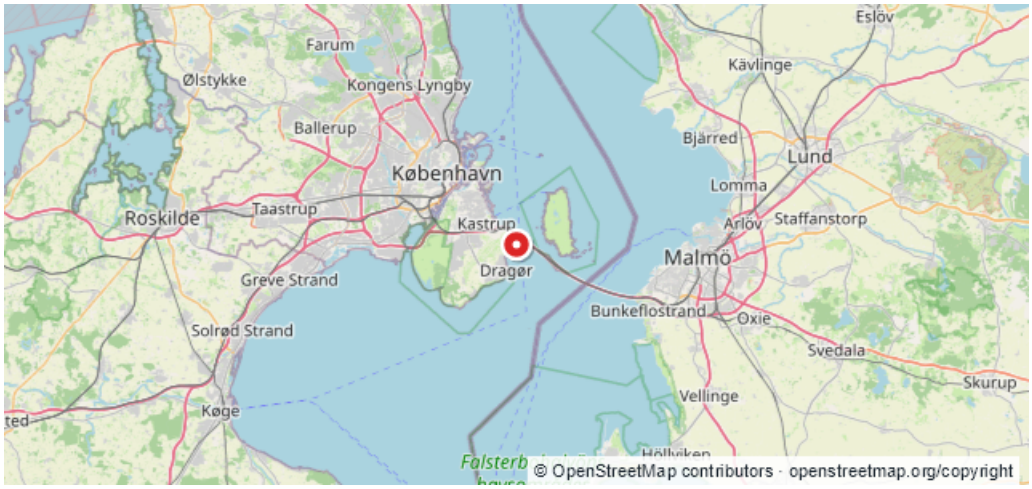
--Blohm und Voss fly

ID: 1598 · Bjærget vrag
www.vragguiden.dk/vrag/1598

Position & Dybde



WGS84 · Beregnet WGS84-visning
55:37,033N 12:41,371E

ED50
D.55:37,068 12:41,481

Dybde (top)	Dybde (bund)
8 m	**10 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**0,5 km**

Beskrivelse

Kilde:$.Dana D. 22 maj 2000 blev fly-vraget hævet efter flere forsøg. Det skete i et samarbejde mellem Ib Lødsen, Dansk Flyvehistorisk Forening og sportsdykkere. Det er meningen at flyet skal anbringes det på Det Danske Flyvemuseum i Helsingør. Det er det eneste bevarede fly af denne type i hele verdnen. Velbevaret vrag af vandflyver, se type beskrivelse nedenunder. Skov og Naturforvaltningen fandt flyet ved undersøgelser i forbindelse med Øresundsbroen/tunnelen. Læg mærke til understel og "fortøjningspullerter" på begge sider. Der ligger noget der ligner en skibsmast hen over flyet, men det er en del af flyets konstruktion. Der har været en plexiglaskupel som er brækket af. (af en "dykker") Den ene motor ligger ude på bunden ved flyet. Der blev af farvandsvæsnet d. 16 dec 1994 indført DYKKERFORBUD PGA. SPRæNGSTOFFER I FLYET !!!! og forbudet er gentaget i EFS nr 1 år 2000 Der var 18 stk af flytypen udstationeret i Kastrup, og der var 2 tilbage ved krigens afslutning, (mange af flyene havde øgenavne, og de 2 der var efter- ladt blev kaldt "Enken fra Kastrup" og "Anders And"). De blev skudt i sænk af en eskadrille engelske Typhons fly under et flyvestævne 1 juli 1945 i Kastrup, som overværedes af over 200.000 mennesker. Det ene fly er hævet for mange år siden, og hugget op. Nedenstående beskrivelse af flytypen er hentet fra bogen: "Krigsfly i Farver" fra Politikens Forlag: Blohm und Voss Bv138 C-1, 3 motores "flyvebåd", spændvidde 27 meter, længde 19,85 meter, højde 5,9 meter. Normal startvægt 14.500 kg. Maskinen består af en "bådformet" krop med en motor anbragt ovenover kroppen, Vingerne sidder ovenpå kroppen, og på hver vinge ca 4 meter fra kroppen sid- der en motor, som går videre agterud i en "halebom". De to "halebomme" slutter bagerst med sideror, og imellem "halebommene" sidder "halepartiet" med højderor. De 3 motorer er Junkers JUMO 205D (to takts diselmotor) med 2 x 6 vertikalt modsatte stempler. Hver motor er på 880 hk. Flyet er udviklet og bygget i Tyskland, og type Bv 138 C1 blev bygget i 227 eksemplarer i perioden 1941-43. Den havde kanontårn med 20 mm kanon forrest og agter på skroget, og et 13 mm MG 131 maskingevær bag miderste motor. Flere af flyene havde også et 7,9 mm MG 15 maskingevær på skrogets styrbord side. Desuden havde flyet 3 eller 6 stk 50 kg bomber

eller 4 stk 150 kg dybdebomber. Flytypen blev mest brugt til konvoj patrule over det nordlige Atlanterhav og Middelhavet, og til at spore fjentlige skibe og ubåde, og var et effektivt og robust fly. Flyets maksimale rækkevidde var 4.355 km. Flyet var normalt bemandet med 3-4 besætningsmedlemmer og 3 skytter. Under besættelsen var den et almindeligt syn her i Danmark, og dens aparte udseende og den særprægede motorlyd gav den øgenavnet "Anders And". De til tider "temeramentsfulde" motorer medførte en del harsarderede nød- landinger. En af disse skete d. 12.5.1944 på Sortedams-søen i København, hvor 2 af besætningen og en dansker ved søens bred omkom. Der har også været en nødlanding i Københavns Havn, hvor flyet kilede sig fast under Knippelsbro. From the WarBirds Database 1994: Blohm und Voss Bv.138 C-1 Date: 1941 Description: Trimotor, straight-wing flying boat Mission: Reconnaissance Manufacturer: Blohm und Voss Schiffswerft Abteilung Flugzeugbau Nation: Germany Engine(s): Three 880-hp Junkers Jumo 205 liquid-cooled 6-cylinder in-lines Versions: Speed: 177 mph (285 km/h) Range/Endurance: 2,669 miles (4,295 km) Ceiling: 16,400 ft. (5,000 m) Armament: 2 machine guns; two 20mm cannons; 661 lb. (300 kg) bomb payload Crew: 5 Wingspan: 88 ft. 4 in. (26.92 m) Length: 65 ft. 1 in. (19.65 m) Weight: 31,967 lbs. (14,500 kg) Notes: The Bv.138 flying boat worked closely with German submarines as a reconnaissance aircraft. Flying Boat: A very large seaplane. Seaplanes can be nothing more than airplanes with pontoons in place of wheels, but flying boats, while they may have pontoons on struts at the ends of their wings, actually immerse their fuselage in the water. Their fuselages resemble the hulls of boats, and like the hulls of boats, they are watertight and strong enough to stand the resistance of water. During the 1930æs flying boats were the flagships of most airlines, especially those that flew across seas. Landing strips large enough to accommodate large airliners were rare, and since two-thirds of the earthæs surface is water, flying boats could go practically anywhere. They were luxury liners of the air, complete with observation decks and sleeping compartments. Flying boats were used during World War Two for transport and maritime reconnaissance, including antisubmarine warfare. World War Two effectively ended the era of great flying boats. Airfields were built around the globe to facilitate troop movements and the comings and goings of combat aircraft. When the war ended, there were more than enough airfields scattered around the world to serve land-based airliners. By the early 1950æs, land-based airliners had supplanted flying boats. Flying boats in the form of amphibians still serve in air-sea rescue roles, and some helicopters have hull-bottom designs for landing and taking off in water during rescue missions. Andre kilder om flyet: Kriegsflugzeuge, Dr. Spohr-Verlag, Dresden 1943 Kenneth Munson, Die Welt Krieg II-Flugzeuge, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1988. (c)Rettet den 23/05-2000. ANDERS CLAUSEN

Sidst rettet af: DykInfo Dato: Ukendt

Kommentarer (3)

Willumsen 01-06-2005

Jeg er fotograf på Danmarks Flyvemuseum, og vi har netop åbnet en særudstilling med vraget af den hævede Blohm und Voss 138 C. Flyet blev leveret til Luftwaffe den 18 maj 1943, og var en del af en serie på 50 flyvebåde som blev bestilt i 1941. (vi har flyet nøjagtige data). Derfor også lige en rettelse til motorens hestekræfter, der maximalt var 720 HK, men i maximum et enkelt minut med en speciel blanding, kunne komme op på 800 HK. Jeg har samtlige billeder der er brugt til udstillingen, og sender da gerne et godt billede til jer. Jeg skal i morgen den 29 juni have møde med museets webmaster, hvor vi skal diskutere vores hjemmeside, og vil meget gerne have et link fra jeres side til vores... jeg vender tilbage... Venlig hilsen Henrik Willumsen fotograf

twm 01-06-2005

Uddrag fra Ingeniøren|NET LINK:http://www.ing.dk/arkiv/010720/fly.html Hjælp museum med flymysterium Kan du bidrage med oplysninger om et gådefuldt tysk flyvrag fra 2. Verdenskrig, spørger Danmarks Flyvemuseum Af Kurt Westh Nielsen - kwn@ing.dk Fredag, 20/07/2001 11:41 Et aparte udseende tysk vandfly er udstillet på Danmarks Flyvemuseum i Helsingør.

Det bjergede vandfly giver museet hovedbrud, for det er uklart, om det blev skudt i sænk under en britisk flyopvisning i befrielsesåret eller blev sænket i smug af tyskere efter krigens afslutning. Flere omstændigheder peger i retning af, at det bjærgede vandfly - af typen Blohm & Voss BV138 - ikke blev skudt i sænk under Royal Air Forces opvisning den 1. juli 1945, mener flyvemuseet: »De filmstumper, vi har gennemset, viser ikke klart, om det var tre eller fire vandfly, som blev beskudt under opvisningen. Vi kan heller ikke se, om der overhovedet bliver sænket et fly, og vi ved at tre fly blev bugseret tilbage, hugget op på Holmen og endte deres liv som stegepander,« fortæller museumsdirektør Jens Breinegaard. Under sin efterforskning af flymysteriet blev Jens Breinegaard opmærksom på en gammel artikel i Berlingske Tidende nogle dage før det storslåede flystævne i 1945, som blev overværet af flere hundrede tusinde danskere. Berlingske Tidende beretter, at nogle tyskere sejlede ud til de forankrede tyske vandfly, som skulle beskydes under opvisningen af britiske Spitfire og Mosquito-fly samt datidens nye Meteor-jetfly. Tyskerne beskyldes i artiklen for at have sænket et af de tyske vandfly. Rippet af lokale fiskere Jens Breinegaard har fået belæg for, at det rent faktisk kunne lade sig gøre at nærme sig de tyske vandfly: »Historien om tyskere, som efter befrielsen sejler ud og sænker et fly, er underlig. Men flyene var faktisk ubevogtede. Jeg har snakket med gamle fiskere, som har bekræftet, at de var ude og kigge på vandflyene. Deres lille visit blev brugt til at gennemsave brændstofrørene og pumpe dieselolien af tankene. De forsynede sig også med souvenirs fra flyene,« siger Jens Breinegaard. En yderligere støtte til teorien om, at det ikke var de britiske paradeangreb, som sænkede flyet, peger selve vandflyets egenskaber på. Det var nemlig særdeles vanskeligt at skyde i brand, fordi det fløj på dieselolie. Derfor opfordrer flyvemuseet nu folk, som måtte side inde med oplysninger om, hvad der skete i dagene op til og under flyvestævnet til at henvende sig til museet. Museet er også stærkt interesserede i fotos, film eller genstande fra flyene.

dohc427 01-06-2005

Ifølge oplysninger jeg har fra egil bentsen fra kastrup,drejer det sig 3 fly og egil har foretalt at han selv var ude og suge diesel fra et af flyene.derudover kan det siges at flyene ikke behøver at bryde i brand for at synke,De fleste ting synker når man beskyder dem med maskinkanoner.