



## Heinkel He 280



**AIC = 2.022.226X.10.11**

Die Heinkel He 280 war ein zweistrahliges Jagdflugzeug des deutschen Herstellers Heinkel und absolvierte ihren Erstflug mit Strahltriebwerken am 30. März 1941 (He 280 V2). Anfang 1939 erteilte das Technische Amt an Heinkel und Messerschmitt Entwicklungsaufträge für die ersten Düsenjäger, wobei Heinkel einen Vorsprung durch seine eigene Strahltriebwerke-Entwicklung hatte und die He 280 vor der Me 262 zum Fliegen kam. Die He 280 wurde aber dann im Frühjahr 1943 zugunsten der Me 262 von Erhard Milch gestoppt. Heinkel und Messerschmitt hatten sich für ein zweistrahliges Flugzeug entschlossen, da einmal die Schubleistung der neuen Strahltriebwerke noch recht mäßig war und sie zum anderen die Betriebssicherheit vorerst nicht sehr hoch einschätzten.

### Geschichte

Der Erstflug der He 280 V1 fand bereits am 22. September 1940 mit dem Werkpiloten Schäfer in der Erprobungsstelle Rechlin statt. Die He 280 V1 wurde dabei als Segelflugzeug im Schleppflug erprobt, da die Fertigstellung der He S8-Triebwerke noch nicht abgeschlossen war. Pilot der Schleppmaschine He 111 war Hans Deutschmann, während die geschleppte He 280 von Flugbaumeister Paul Bader gesteuert wurde. Bader flog die antriebslose He 280 V1 nach deren Ausklinken in 4000 m Höhe problemlos zum Heimatflugplatz zurück.

Die Triebwerke He S8A der He 280 wurden unter einer He 111 erprobt, erreichten jedoch nie die Serienreife. Zunächst war eine Serienfertigung von neun V-Mustern und eine daran anschließende A-1- bzw. B-1-Serie (aus der V3) mit 300 Flugzeugen geplant. Dazu trugen auch die guten Ergebnisse der Erprobung der V2 und V3 bei. Hier ergaben sich aber erstmals Probleme. Die Heinkel-Werke waren mit der He 111-Produktion ausgelastet und die ins Auge gefassten Siebel-Werke waren dieser Aufgabe nicht gewachsen. Heinkel legte inzwischen seinen Entwicklungsschwerpunkt auf einen Strahlbomber (P 1068) und verfolgte die He 280 gegen die ohnehin modernere Messerschmitt Me 262 nur noch halbherzig.

Die He 280 erhielt als erstes Flugzeug der Welt einen Schleudersitz. Mit diesem wurde am 13. Januar 1943 auch der erste Notausstieg in der Luftfahrtgeschichte durchgeführt, als bei einem Probeflug in Rechlin Flugkapitän Schenk seine Maschine mit dem Schleudersitz verlassen musste. Er landete unverletzt mit dem Fallschirm, während die führerlose Maschine in einen Wald stürzte.

Bei der Erprobung der He 280 traten Probleme bei höheren Fluggeschwindigkeiten durch Schwingungen am Leitwerk auf. Um die Fluggeschwindigkeit auf über 800 km/h zu steigern, wären größere Änderungen an der Zelle notwendig gewesen. Ein Nachteil war auch die fehlende Pfeilform der



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

*Stand Frühjahr 2014 - 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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet

Tragflächen, wie sie die Me 262 aufwies. Diese konnte dadurch eine höhere kritische Machzahl als die He 280 erreichen.

Als größtes Problem stellte sich die Entwicklung leistungsfähiger Triebwerke für die Heinkel He 280 heraus. Die Schwierigkeiten mit der neuen Technik waren so groß, dass die Entwicklung weit hinter der Zellen-Entwicklung lag und somit den Serienbau verhinderte. Mit dem Jumo 004 erreichte die Me 262 in 5000 m Höhe eine Geschwindigkeit von 820 km/h; wegen seiner Größe konnte das Jumo-Triebwerk jedoch nicht so einfach in die He 280 eingebaut werden. Die Bodenfreiheit war zu gering. Hinzu kam noch, dass das HeS8-Triebwerk nicht die für den Fronteinsatz notwendige Betriebssicherheit erreichte.

## Erprobung

Mit der He 280 V4 (Erstflug am 15. Januar 1943) wurden alternative Antriebe getestet. Sie flog mit dem BMW-003, aber das Triebwerk war zu dem Zeitpunkt auch nicht serienreif. Eine Umrüstung auf Pulsstrahltriebwerke Argus As 014 führte zu enormen Schwingungsproblemen.

Die He 280 V5 flog mit He S8A- und mit BMW 003-Triebwerken. Die He 280 V6 und V9 hatten ebenfalls BMW 003-Triebwerke, die He 280 V7 flog sowohl triebwerkslos als auch mit Jumo 004. Die He 280 V8 hatte Jumo 004-Triebwerke und wurde genau wie die V7 zur Schnellflugforschung herangezogen. Dabei erreichte die V7 eine Höchstgeschwindigkeit von 750 km/h, während mit der V5 Bahnneigungsflüge bis 820 km/h durchgeführt wurden.

Heinkel versuchte die He 280 zu überarbeiten, um weiter im Geschäft zu bleiben. Für eine größere Reichweite sollte der Rumpf aufgedickt werden, um größere Tanks einbauen zu können. Das H-Leitwerk sollte durch ein widerstandsärmeres Normalleitwerk ersetzt werden. Die Tragfläche sollte gepfeilt werden. Dies kam praktisch einer Neukonstruktion gleich und wurde vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) abgelehnt.

Diese Probleme, die Konkurrenz zur Me 262 und die Kriegslage veranlassten das RLM, die Weiterentwicklung der He 280 nicht mehr zu fördern. Es sind insgesamt 12 Maschinen gebaut worden (V1–V12), flugfähig waren aber nur 9 Maschinen. Die Vorserienmuster V10–V12 waren die ersten drei Musterflugzeuge He 280B-1 ab 4/43

## Technische Daten

Bauausführung	Heinkel He 280V5 (Stand 7/42)	Heinkel He 280B1 (Stand 12/42)
Länge (m)	10,40	10,40
Spannweite (m)	12,00	12,00
Höhe (m)	3,06	3,06
Flügelfläche (m <sup>2</sup> )	21,50	21,50
Triebwerke	Heinkel-Hirth He S8V 14/15	BMW P 3302 (BMW 003)
Dauerschub (kp)	2 x 720	2 x 680
Bewaffnung	3 MG 151/30	3-5 MK 108
Rüstgewicht (kg)	3215	3784
Abfluggewicht (kg)	4300	5020
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	770	815
Steiggeschwindigkeit (m/sec)	9,6	10,7
Steigzeit auf 6000 m (min)	8,3	7,5
Dienstgipfelhöhe (m)	11500	13000
Rollstrecke beim Start (m)	750	750



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

*Stand Frühjahr 2014 - 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 2014 Source of Details Wikipedia and Internet



**Heinkel He 280 V1**



**Heinkel He 280 V2**

