



*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

## Henschel Hs 130



**AIC = 2.111.3691.20.37**

Die **Henschel Hs 130** war ein bei der Henschel Flugzeug-Werke AG entworfenes und gebautes Bomben- sowie Fernerkundungsflugzeug für große Höhen.

Entwickelt wurde das Flugzeug im Jahre 1939, nachdem die Arbeiten an der Henschel Hs 128 eingestellt worden waren, da das Reichsluftfahrtministerium einen Bomber bzw. einen Aufklärer für große Höhen forderte. Das Flugzeug war ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit einziehbarem Normalfahrgerüst. Analog zur Hs 128 verfügte auch die Hs 130 über eine Druckkabine sowie über Abgasturbolader. Gebaut wurden nur wenige Versuchsmuster in unterschiedlichen Ausführungen.

### Geschichte

Die Entwicklung der Hs 130 begann mit zwei **Hs 128** Prototypen, die erstmals am 11. April 1939 mit dem zweiten Prototypen am 20. Februar 1940 flog. Beide Prototypen waren Forschungsflugzeuge, die zum Testen von Druckkabinen, Motoraufbauten und Kragarmen verwendet wurden. Flügel. Verschiedene Motoren betrieben die beiden Prototypen; die V1 von Daimler-Benz DB 601 und die V2 von Junkers Jumo 210. Beide hatten feste Fahrwerke.

Während die Versuche der beiden Prototypen nicht erfolgreich waren, erregte das Potenzial eines Höhenflugzeuges die Aufmerksamkeit von Theodor Rowehl, Kommandeur der Spezialeinheit der *Luftwaffe*. Rowehls Interesse an dem Potential der Hs 128 für Höhengaufklärungsmissionen veranlasste das Reichsluftfahrtministerium, Henschel anzuweisen, die Hs 128 als Aufklärungsflugzeug unter der Bezeichnung **Hs 130A** weiterzuentwickeln.

### Entwicklung

Drei Prototyp-Flugzeuge Hs 130As wurden gebaut, der erste Flug am 23. Mai 1940. es folgen fünf Vorserien-**Hs 130A-0**, die Anfang 1941 ausgeliefert wurden und mit DB 601R-Motoren ausgestattet waren - jeweils mit ein einstufiger Kompressor, ein einziehbares Fahrwerk und eine Bucht im Heck, in der zwei Rb75/30 Kameras für die Aufklärung untergebracht sind. Die fünf Hs 130A-0 wurden anschließend getestet, was zu erheblichen Problemen mit der Leistung des Flugzeugs und zu Zuverlässigkeitsproblemen führte, die die betriebliche Nutzung bechränkten.

Zwei weitere modifizierte Hs 130A-0 wurden unter der Bezeichnung **Hs 130A-0/U6** hergestellt und verfügten über eine größere Spannweite, DB 605B-Triebwerke, Hirth-Supercharger, GM-1 Lachgas-Booster und Unterflur-Falltanks für Flugtests im November 1943, demonstrierend eine absolute Obergrenze von 15.500 m. Die Hs 130A-0/U6-Variante sowie die anderen Hs 130A-0



*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

erwiesen sich als nicht zufriedenstellend und wurden nie operativ geflogen. Die Weiterentwicklung der Hs 130 führte zu Bombervarianten. Die geplante **Hs 130B** war fast die gleiche wie die Hs 130A, aber mit einem Bombenschacht anstelle der Kamerabucht, wurde aber nie gebaut. Die **Hs 130C** wurde als Konkurrent für das "Bomber B"-Projekt gebaut und unterschied sich sehr von der Hs 130A mit einer kürzeren Spannweite, einer ferngesteuerten Verteidigungswaffe, einer extensiv verglasten (aber immer noch unter Druck stehenden) Kabine und bis zu 4.000 kg Bomben. Drei Prototypen, V1, V2 und V3 wurden gebaut, V1 und V2 wurden von BMW 801 Radials angetrieben, und V3, vollbewaffnet, wurde mit einem Paar von Deutschlands größtem Hubraum - mit je 44,5 Litern - inline invertiert V-12s, der Daimler-Benz DB 603A-Motor. Die Weiterentwicklung der Hs 130 als Aufklärer setzte sich mit der **Hs 130D** fort, die mit DB 605-Triebwerken und einem komplexen zweistufigen Kompressor ausgestattet sein sollte, wurde aber wieder nicht gebaut.



Die **Hs 130E** war eine Weiterentwicklung der Hs 130A mit der Höhenladerzentrale (HZ)-Anlage anstelle konventioneller Lader. Die HZ-Anlage besteht aus einem dritten Motor im Rumpf, einen DB 605T, dessen einziger Zweck es war, einen großen Kompressor zur Versorgung der flügelagigen DB 603B-Motoren mit Luft zu versorgen. Ein solches System wurde zum ersten Mal vor fünfundzwanzig Jahren auf dem R.30/16-Beispiel des Zeppelin-Staaken R.VI-Bombers erprobt, wobei der Brown-Boveri-Kompressor darin von einem Mercedes D.II Motor angetrieben wurde.

Ein weiterer Unterschied zur Hs 130A war die Nase, die nach vorn verlängert wurde, um das Gewicht der HZ-Anlage im Rumpf auszugleichen. Es konnten auch unterschwellige Treibstofftanks angebracht werden, um Treibstoff für drei Motoren bereitzustellen, und Luftschaufeln wurden unter dem Rumpf angebracht, um den Rumpfmotor zu versorgen. Drei Prototypen Hs 130Es wurden gebaut; Die Hs 130E V1 flog erstmals im September 1942 und konnte bei Einsatz der HZ-Anlage 12.500 m erreichen. Die Hs 130E V2, die erstmals im November 1942 geflogen wurde, war bei ihrem siebten Flug durch einen Maschinenbrand verloren gegangen; V3 wurde gebaut, um es zu ersetzen. Es folgte ein Auftrag für sieben Vorserien-**Hs 130E-0**, zuerst im Mai 1943 geflogen, zusammen mit einem Produktionsauftrag für 100 **Hs 130E-1**, die eine ferngesteuerte Verteidigungsbewaffnung und Aufhängungen für Unterflügelbomben haben sollten. Der Auftrag wurde wegen anhaltender Probleme des HZ-Anlage-Systems der Hs 130E-0 storniert. Eine **Hs 130F** war geplant, die mit Hilfe von vier aufgeladenen BMW 801-Motoren die Probleme mit der HZ-Anlage lösen sollte, aber nie gebaut wurde.

## Baureihen

**Henschel Hs 130A:** Aufklärerversion mit geplanten Daimler-Benz-Motoren DB 601D mit Zweistufenladern. Da nicht verfügbar, gebaut mit DB 601R, wobei eine Höhe von 12.500 m erreicht wurde. Spätere A-Version mit DB-605-Motoren gefertigt.

**Henschel Hs 130B:** Bomberversion der A-Version, nur Attrappenbau

**Henschel Hs 130C:** Neuentwicklung auf Basis der Hs 130, ähnlich der Dornier Do 217K, Fertigung der Versuchsmuster gegen Ende des Krieges eingestellt.

**Henschel Hs 130D:** A-Version mit DB-605-Motoren mit Turboladern von Argus und der DVL



*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

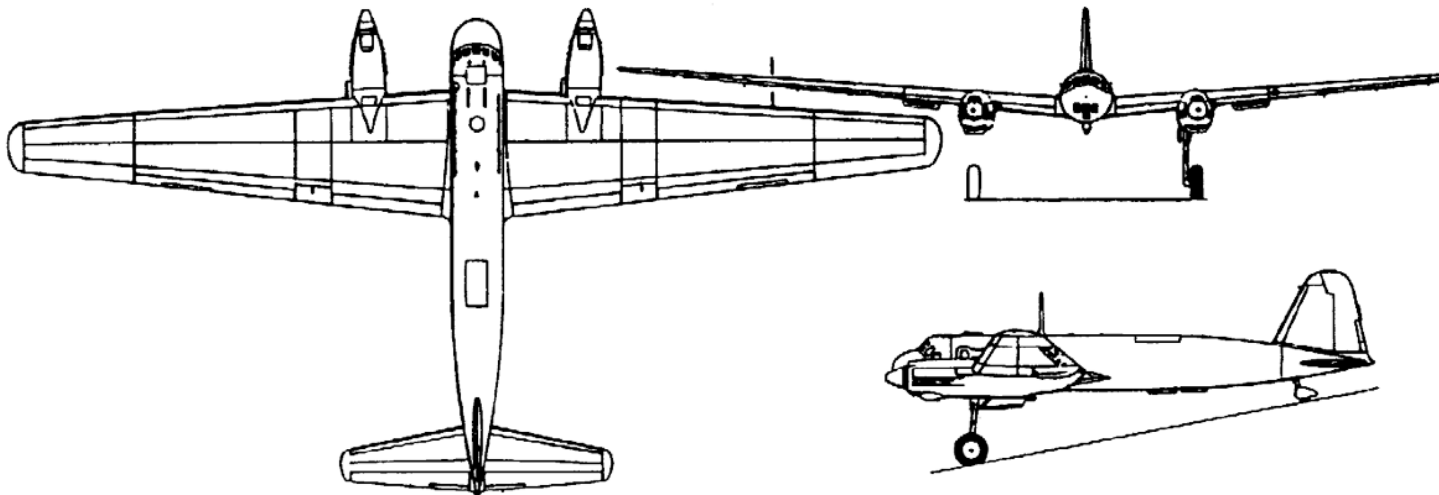
**Henschel Hs 130E:**A-Version mit vergrößerter Spannweite für Steigerung der Dienstgipfelhöhe und Höhenladerzentrale (HZ-Anlage) mit drittem Motor DB 605 T, der einen Kompressor zur Verdichtung der Verbrennungsluft für alle Motoren antrieb. Es wurden vier Exemplare gefertigt. Leistungsfähigstes Höhenflugzeug der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg.

**Henschel Hs 130F:**Projekt mit vier BMW-801-Motoren



### Technische Daten (Hs 130E)

Besatzung:	Drei
Erstflug:	23.5.1940 (Hs 130A)
Länge:	22,00 m
Spannweite :	33,01 m
Höhe:	5,60 m
Flügelfläche:	84,9 m <sup>2</sup>
Leergewicht :	12.200 kg
Startgewicht:	16.682 kg
Max. Startgewicht :	18.136 kg
HZ-Anlage:	1x DB 605 T 1.475 PS treibender Kompressor im Rumpf
Triebwerk :	2 x DB 603B V-12 flüssigkeitsgekühlt, 1.860 PS in 2.100 m
Höchstgeschwindigkeit :	610 km / h in 14.000 m
Reisegeschwindigkeit :	515 km / h in 12.000 m
Reichweite :	2.995 km
Gipfelhöhe :	15.100 m
Flächenbelastung :	196 kg / m <sup>2</sup>





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

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

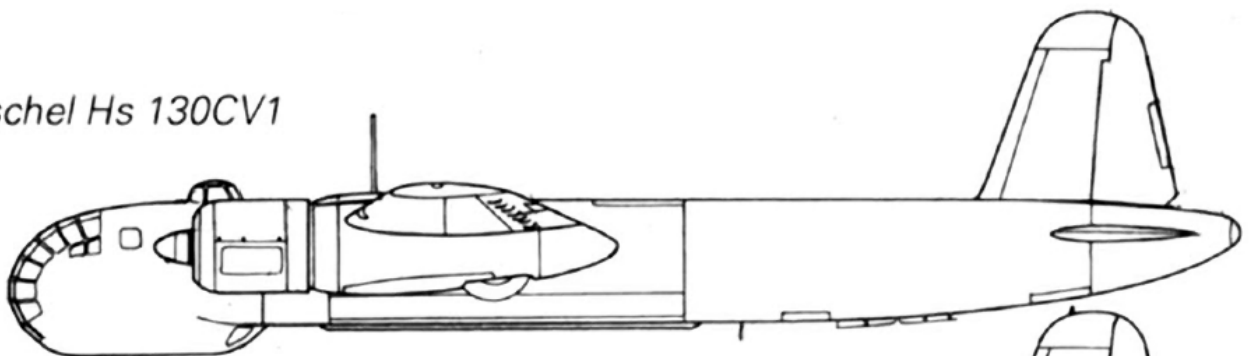
*Stand Winter 2017 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

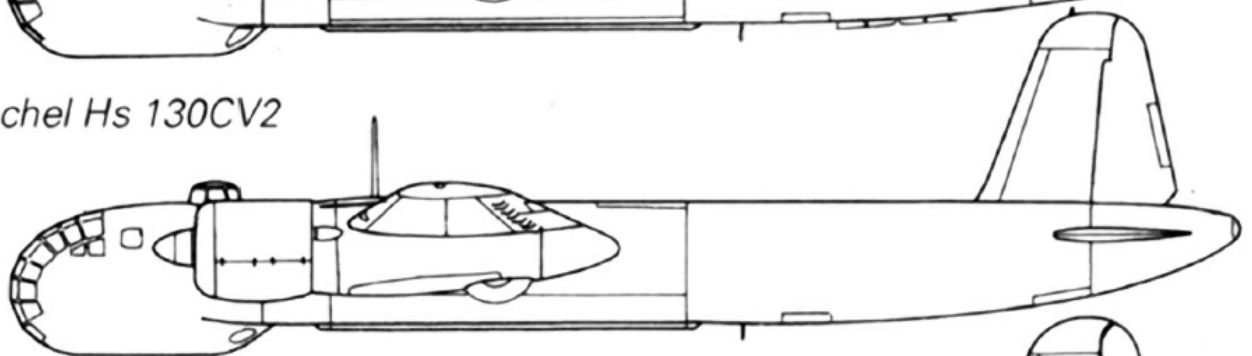
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia



*Henschel Hs 130CV1*



*Henschel Hs 130CV2*



*Henschel Hs 130CV3*

