



Blohm & Voss Ha 137



AIC = 2.011.1611.40.39

Die **Blohm & Voss Ha 137** war ein deutsches leichtes Sturzkampfflugzeug des Flugzeugherstellers Hamburger Flugzeugbau GmbH, einer Tochter der Schiffswerft Blohm & Voss.

Geschichte

Die Maschine ging aus dem Konstruktionswettbewerb vom Sommer 1934 hervor, bei dem, auf Anregung von Ernst Udet, von der Entwicklungsgruppe des Technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium ein leichtes, einsitziges Sturzkampfflugzeug verlangt worden war. An der Ausschreibung nahmen außer der Ha 137 Fieseler mit der Fi 98 und Henschel mit der Hs 123 teil, von denen am Ende der Entwurf von Henschel siegte. Die gleichzeitig, aber völlig unabhängig davon laufende Ausschreibung für ein schweres, zweisitziges Sturzkampfflugzeug, für die Arado die Ar 81, Heinkel die He 118 und Junkers die Ju 87 entwickelten, hat hiermit nichts zu tun. Beide Vorgänge werden aber in der Literatur häufig nicht klar getrennt.

Die Entwicklung der Ha 137 begann im Juni 1934. Schon am 1. Januar 1935, vor dem Erstflug, wurde durch das RLM die Fertigung von 343 Exemplaren beschlossen. Der Erstflug der Ha 137 V1 *D-ITEK* mit Testpilot (damals als „Einflieger“ bezeichnet) Helmut Wasa Rodig fand am 18. Januar 1935 in Fühlsbüttel statt, gefolgt von dem der V2 *D-IXAX* am 13. Mai 1935. Die erste Maschine (*D-ITEK*, Werk-Nr. 107) war mit einem BMW-132-Sternmotor ausgerüstet und die ersten Erprobungen verliefen reibungslos. Einziges Problem war das Fehlen von Landeklappen, was zu hohen Landegeschwindigkeiten von über 120 km/h führte. Nach den ersten Versuchsflügen durch den Hersteller bestellte das RLM 16 Vorserienexemplare. Der dritte Prototyp V3 (*D-IZIQ*, Werk-Nr. 103) flog am 13. April 1935 und war mit einem Rolls-Royce-Kestrel-Reihenmotor ausgerüstet. Einen knappen Monat später, am 13. Mai 1935 flog auch die V2 (*D-IXAX*, Werk-Nr. 108), die wie die V1 einen BMW-132-Motor besaß. Der vierte Prototyp schließlich flog am 11. November 1935 und war mit einem Jumo 210-Reihenmotor ausgerüstet.

Die Luftwaffe erprobte das Muster unabhängig vom Hersteller an der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin. Dabei wurden vier Prototypen und die erste Vorserienmaschine eingesetzt. Hierbei wurden erhebliche Mängel festgestellt. Unter anderem wurden mangelnde Stabilität um die Querachse, unausgewogene Ruderkräfte und Abkippen in steilen Kurven festgestellt. Die Anzahl der insgesamt gebauten Maschinen wird in der Literatur unterschiedlich angegeben. Überwiegend werden 6 Prototypen als gesichert betrachtet, über die Zahl der gebauten Vorserienmaschinen Ha



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

137 A-0 (16 geplant, als Kennzeichen sind D-IBGI und D-IONU bekannt) und Ha 137 B-0 (D-IFOE und D-IUXU bekannt) herrscht Uneinigkeit.

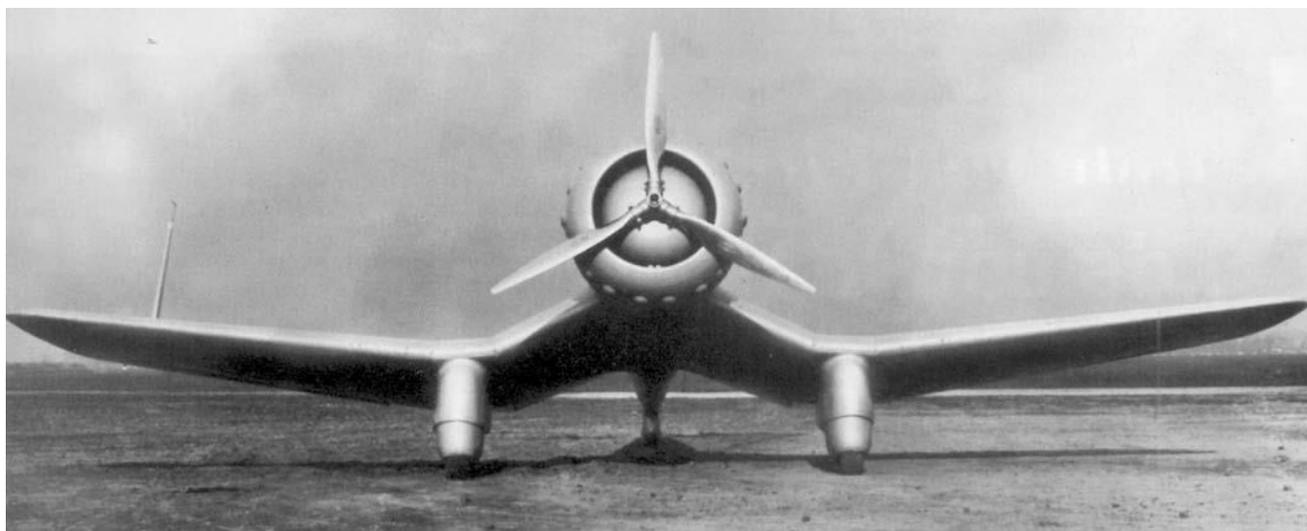
Konstruktion

Die Ha 137 ähnelte stark dem vorher von Konstrukteur Richard Vogt 1933 in Japan bei Kawasaki konstruierten Jagdeinsitzer Ki-5. Sie war wie dieser ein freitragender Tiefdecker mit Knickflügeln in Ganzmetallbauweise, deren Besonderheit der von Richard Vogt bei allen seinen dann noch folgenden Entwürfen verwendete Rohrholm war, der gleichzeitig als Kraftstoffbehälter diente. Das Fahrwerk hatte eine Hosenbeinverkleidung, in der oben auch die beiden starr eingebauten MG 17 bzw. MG FF untergebracht waren. Der Pilot saß in einem offenen Cockpit.

Aufgrund der nicht zufriedenstellenden Flugeigenschaften und des Verlierens der Ausschreibung des RLM wurden die gebauten Ha 137 vornehmlich als Täuschobjekte auf Scheinflughäfen verwendet. Heute ist kein Exemplar mehr erhalten.

Technische Daten

Kenngröße	Ha 137 B-0
Besatzung	1
Erstflug	18.1.1935
Spannweite	11,15 m
Höhe	4,0 m
Flügelfläche	23,5 m ²
Nutzlast	600 kg
Rüstmasse	1815 kg
max. Startmasse	2415 kg
Reisegeschwindigkeit	290 km/h in 2000 m
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h in 2000 m
Dienstgipfelhöhe	7000 m
Steigrate:	8.33 m/s
Reichweite	850 km
Triebwerke	1 x Junkers Jumo 210C mit 640 PS in 2600 m
Bewaffnung	2 x 7.92 mm MG 17 und 2 x 20 mm MG FF Kanonen
Bombenlast	4 x 50 kg SC50 Bomben



Ha 137 V1

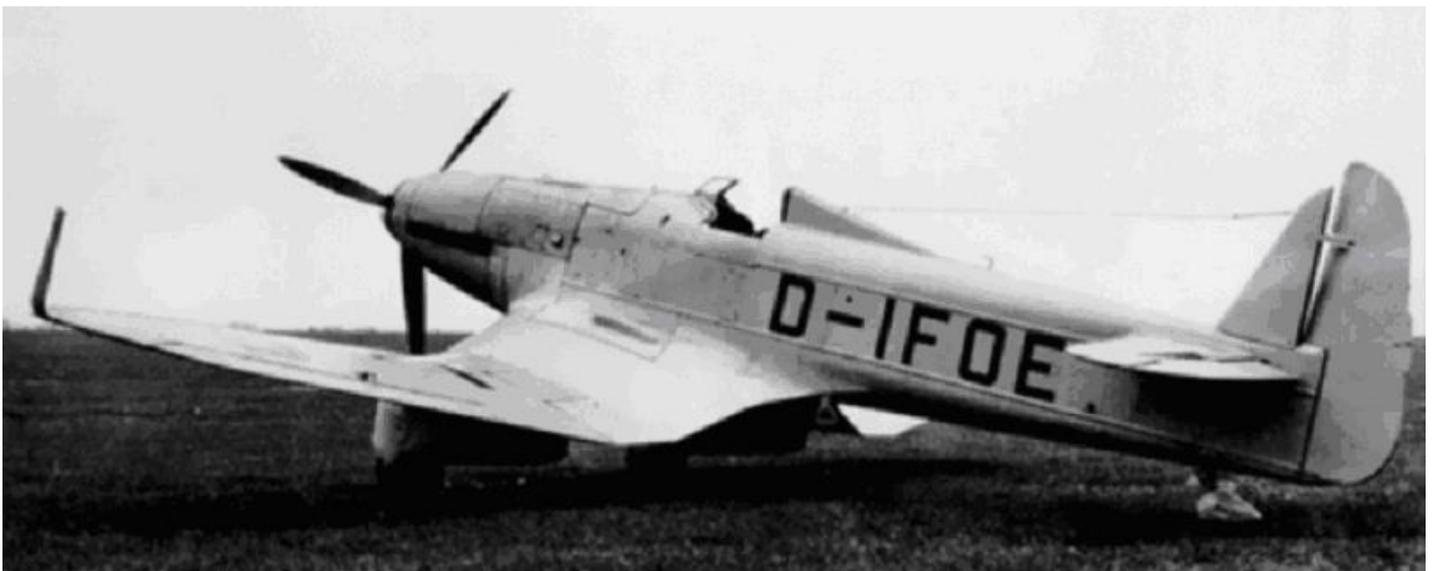


Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen
Stand Winter 2017 - Seite 3

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



Ha 137 V3



Ha 137V5(B-0)



Ha 137 A-0



*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

