



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 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

Hawker Henley



AIC = 4.111.1611.20.98

Die Hawker Henley war ein leichter Bomber, der trotz guten Flugleistungen nie zum Einsatz kam. Er wurde als Zielschlepper benutzt, blieb aber auch hier erfolglos.

Entwicklungsgeschichte

Mit der Ausschreibung P.4/34 des Air Ministry vom Februar 1934 wurde ein leichter einmotoriger Tagbomber (das vorgestellte P der Ausschreibungsnummer und der Jahreszahl stand für leichtes Bombenflugzeug) gefordert. Die technischen Anforderungen waren hoch gesteckt, die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 483 km/h, die Reichweite mit 1.500 km und die Gipfelhöhe mit 8.400m gefordert. Die Besatzung sollte aus zwei Mann bestehen und die Bombenlast mindestens 454 kg betragen. Als Bewaffnung waren vier 7,62 mm Maschinengewehre gefordert. Als Triebwerk sollte der wassergekühlte 12 Zylinder Reihenmotor Rolls Royce Merlin I mit einer Startleistung von 1.030 PS (757 kW) verwendet werden.

Die Ausschreibungsunterlagen gingen an Fairey Aviation Company Ltd, Gloster Aircraft Company Ltd. und Hawker Aircraft Ltd. Fairey reichte seinen Entwurf P.4/34 ein und Hawker seinen Entwurf Henley. Gloster verzichtete auf die Abgabe eines Entwurfs. Die Ursache des Verzichts lag darin, daß die Hawker Aircraft Ltd. inzwischen die Gloster Aircraft Company Ltd. übernommen hatte. Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen erteilte das Air Ministry im Herbst 1934 an beide Firmen einen Auftrag zum Bau von je zwei Prototypen. Bei Hawker beauftragte man Chefkonstrukteur Sydney Camm mit der Konstruktionsleitung. Dieser ging von der Annahme aus, daß das neue Flugzeug von seinen Abmaßen nicht größer werden sollte als die ebenfalls unter seiner Leitung in der Entwicklung befindliche Hurricane. So konnte man Konstruktionszeit einsparen, indem man schon fertige Lösungen der Hurricane, wie Tragflächen, Höhen- und Seitenleitwerk, sowie den Motoreinbau, beide Modelle sollten ja den Rolls Royce Merlin als Triebwerk erhalten, übernahm. So blieb eigentlich nur die Notwendigkeit, den Rumpf entsprechend der Aufgabenstellung neu zu konstruieren. Bereits Mitte 1935 war die Konstruktion abgeschlossen, da aber die Hurricane höchste Priorität genoss, mußte sich der Bau der beiden Prototypen der Henley zwangsläufig verzögern. Erst als der Erstflug der Hurricane am 6. November 1935 erfolgreich absolviert war und ab Anfang 1936 die Erprobung begann, hatte man wieder Zeit, sich den beiden bestellten Prototypen der Henley zu widmen. Trotzdem verging das ganze Jahr 1936 und erst im Januar 1937 konnte man mit der Bodenerprobung des ersten Prototypen beginnen.



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 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



Flugerprobung

Am 10. März 1937 startete er dann, als Henley I bezeichnet, zu seinem Erstflug. Als Triebwerk war ein Rolls Royce Merlin F mit einer Startleistung von 1.030 PS (757 kW) eingebaut worden. Der Merlin F hatte jedoch noch eine Menge Kinderkrankheiten, was dazu führte, daß nur insgesamt 172 Exemplare gebaut wurden, die meisten für die Fairey Battle. Nach verschiedenen Änderungen ging er 1937 schließlich als Merlin I in die Serienfertigung. Noch während der Flugerprobung zeigte sich, daß die Henley über sehr gute Flugeigenschaften verfügte und alle

Leistungen die Forderungen der Ausschreibung P.4/34 erfüllten und übertrafen. Nach der erfolgreichen Erprobung durch die Royal Air Force erhielt Hawker einen ersten Auftrag über 200 Maschinen.

Während man bei Hawker die Serienfertigung vorbereitete und die Maschine entsprechend dafür modifizierte, so sollte sie jetzt Metalltragflächen erhalten, gab das Air Ministry bekannt, zukünftig auf leichte Bomber zu verzichten. Die im Serienbau befindlichen Fairey Battle sollten die letzten Flugzeuge dieser Art sein. Übrigens leitete Fairey aus den beiden Prototypen der Ausschreibung P.4/34 das trägergestützte zweisitzige Jagdflugzeug Fulmar ab, von dem 602 Exemplare gebaut wurden. Hawker erhielt vom Air Ministry die Weisung, die 200 bestellten Henley jetzt als Zielschleppflugzeuge umzubauen und auszuliefern.

Technische Daten: Henley Mk.III

Land:	Großbritannien
Verwendung:	leichtes Bombenflugzeug, Schleppflugzeug für Luftziele
Triebwerk:	1 wassergekühlter stehender 12Zyl. V-Reihenmotor Rolls Royce Merlin I mit verstellbaren Dreiblatt-Metall-Propeller „Rotol“ Startleistung: 1.030 PS (757 kW) Dauerleistung: je 880 PS (647 kW) in 4.400 m
Besatzung:	2 Mann
Spannweite:	14,59 m
Länge:	11,10 m
größte Höhe:	4,46 m
Flügelfläche:	31,77 m ²
Leergewicht:	2.725 kg
Startgewicht:	normal: 3.620 kg maximal: 3.845 kg
Höchstgeschwindigkeit	in 5.300 m 438 km/h
Reisegeschwindigkeit	in 4.500 m 378 km/h
Schleppgeschwindigkeit:	344 km/h
Gipfelhöhe:	8.230 m
Steigleistung:	5,7 m/s
Steigzeit	auf 1.000 m: 3,0 min auf 4.000 m: 13,5 min
Reichweite	normal: 880 km maximal: 1.230 km
Bewaffnung:	ursprünglich 5x7,62 mm MG Vickers 0.3 mit je 500 Schuß als Schleppflugzeug ohne Bewaffnung
Bombenlast:	maximal 454 kg als Schleppflugzeug keine Bombenlast



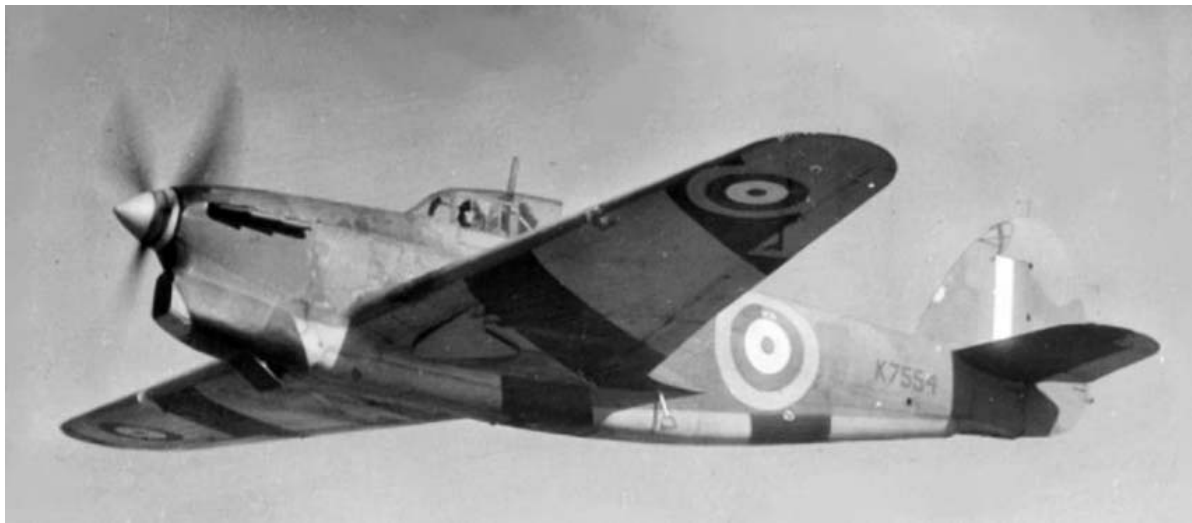
Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

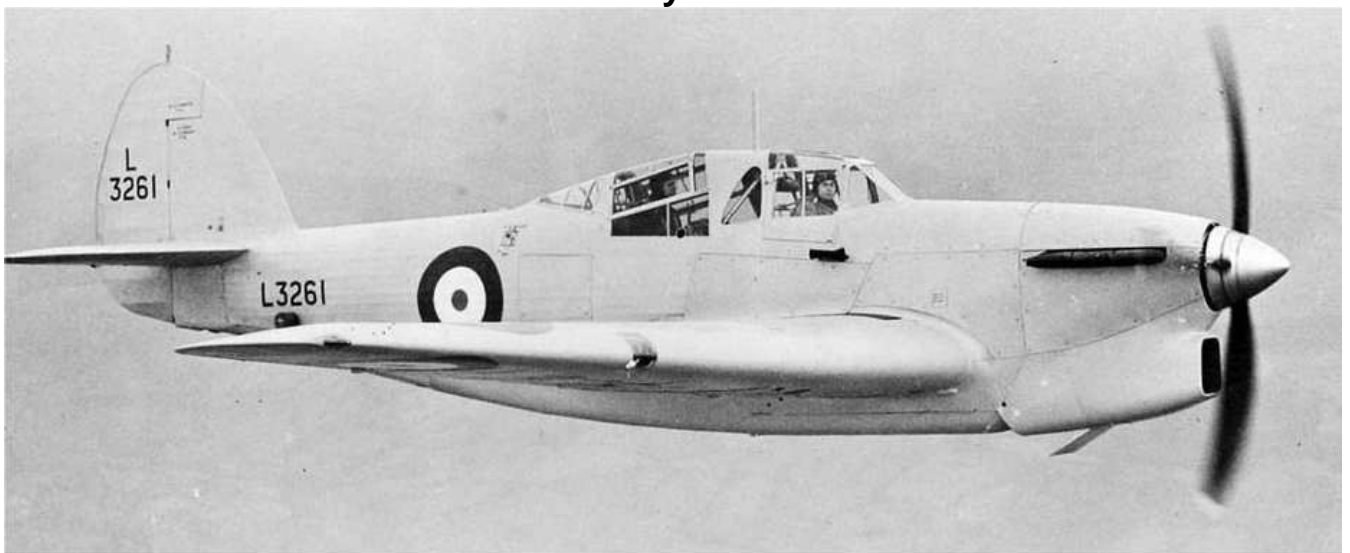
Stand Herbst 2017 - Seite 3

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



Henley Mk. II



Henley Mk. III



Henley mit Rolls Royce Griffon



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

Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten

Stand Herbst 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

