



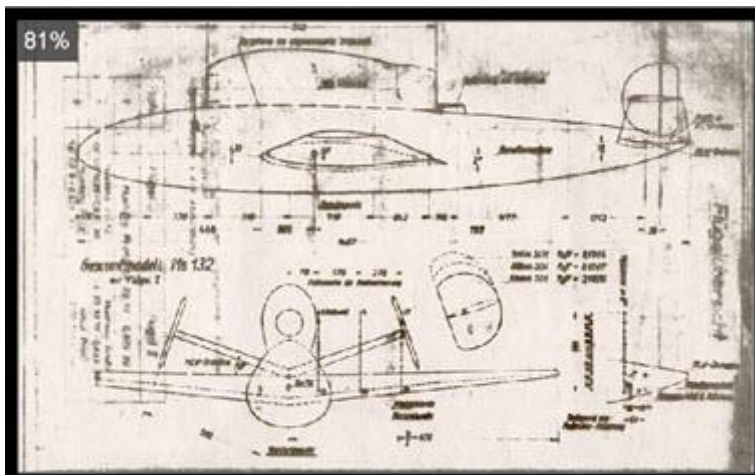
Henschel HS 132

Parmi les projets de Henschel le Hs132 fut le plus prêt d'aboutir.

Le RLM (Reichsluftfahrt-Ministerium) publia un appel d'offre pour un avion d'attaque antinavire monoplace le 18 février 1943, pour combattre l'invasion prévue de l'Europe. La spécification réclamait un avion propulsé par un moteur à piston, mais il apparut bien vite que seul un avion doté d'un turboréacteur pourrait espérer remplir les exigences de performance proposées. Henschel soumit une étude pour l'approbation de RLM en avril 1944 (les tests de soufflerie avaient déjà été effectués sur divers maquettes de soufflerie), avec la dénomination Hs 132.



La maquette de soufflerie originale



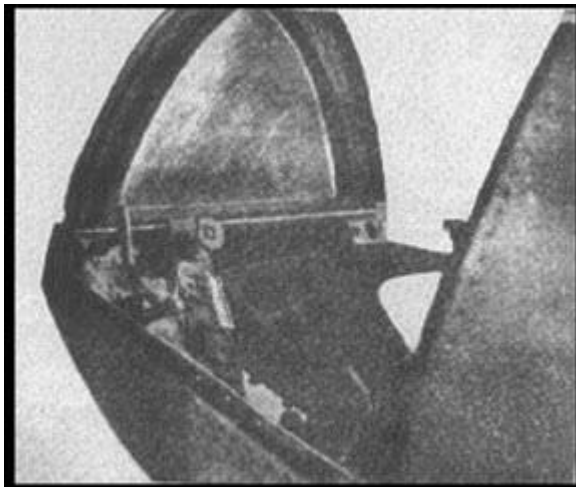
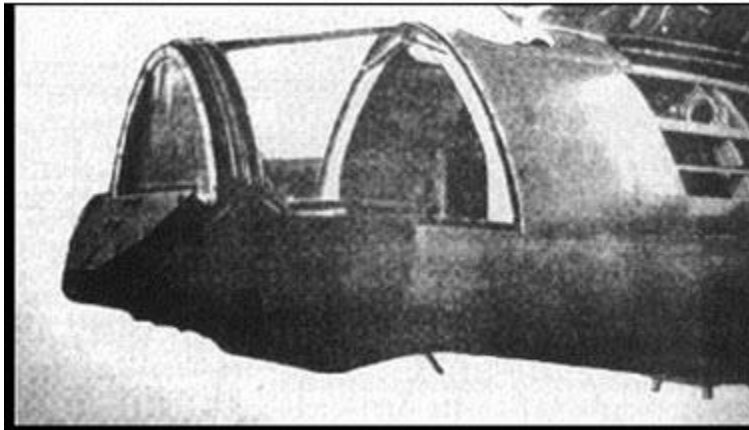
Les plans du modèle de soufflerie

Le fuselage était de section circulaire, et construit entièrement en métal, le turboréacteur BMW 003 étant monté sur le dessus du fuselage. Installées à mi-fuselage les voilures étaient en grande partie en bois. En raison de la position du moteur, d'un empennage et des gouvernes de direction bi-dérive furent choisis afin de permettre l'échappement optimal du réacteur sans endommager la cellule arrière. Un train d'atterrissage tricycle devait être utilisé, la roue avant pivotant à 90 degrés pour se loger sous le poste de pilotage une fois rétracté ; le train principal se rétractait vers l'intérieur.

Ce que les russes trouvèrent en 1945.

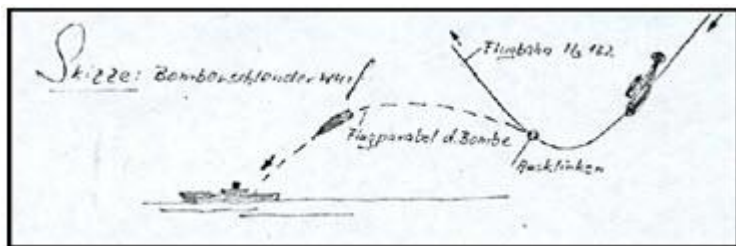


Le poste de pilotage considérable vitré était complètement intégré dans la forme fuselé du fuselage avant, le pilote étant allongé, de façon à supporter au mieux les G intenses résultant d'un piqué rapide et de la ressource une fois la bombe larguée. Les contrôles du pilote comportaient une gouverne de direction assistés, puisque le pilote dans sa position allongée n'aurait pas pu exercer une pression suffisante sur les commandes de direction.



Notez le côté discret de la vitre blindée avant !!

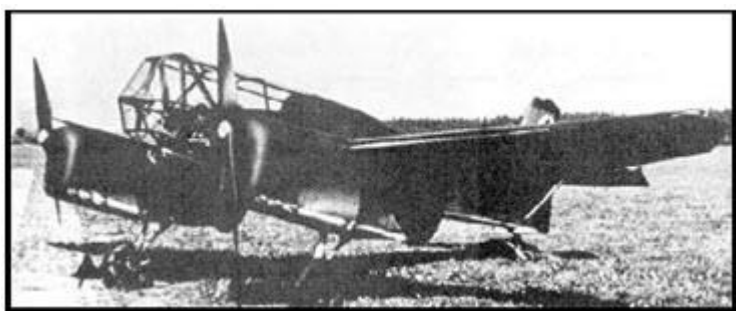
Le profil vol faisait commencer l'attaque à grande vitesse du Hs 132 hors de portée de l'artillerie anti-aérienne des navires visés. Après avoir atteint une vitesse de 910 km/h (565 M/H) en léger piqué, le pilote reprenait brusquement de l'altitude en larguant sa bombe. La bombe suivait une trajectoire parabolique avant de toucher sa cible.



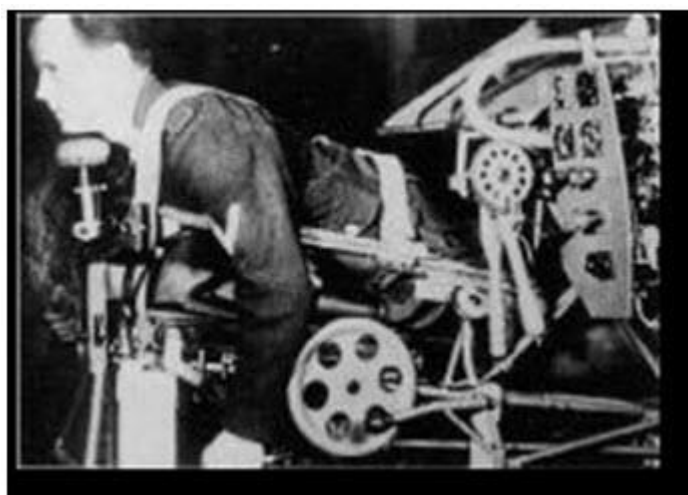
Voilà ce que les plans prévoyaient à l'époque.

Cela impliquait le développement d'un viseur perfectionné utilisant un calculateur automatisée qui a considérablement retardé l'ensemble du programme.

La position allongé du pilote avait été considérablement testée sur l'avion de recherche Berlin B-9, construit pour tester la résistance aux G.



Au final le cockpit se serait sûrement rapproché de celui du DFS 228....ou en tout cas aurait eu l'air aussi confortable qu'un siège de dentiste inversé (j'adooore la mentonnière!!!)



Un contrat pour six prototypes a été signé en mai 1944, et la construction a commencé en mars 1945. Il y avait quatre versions du Hs 132 prévues, y compris le Hs 132D, à voilure agrandie. Le Hs 132V1 était presque complet, avec le fuselage complété au service de Berlin-Schönefeld de Henschel et les voilures étant terminées à la filiale française de Henschel (??? si une filiale française continue à travailler sur un projet allemand courant 45, faut qu'on m'explique). Bien qu'il fut prévu que le Hs 132A fasse son premier vol en juin 1945, voilures et le fuselage n'ont jamais pu être assemblés (ahhhh si la voilure doit venir de France fa fé fur!!!), et les forces russes ont capturées le fuselage intact en mai 1945.

Dessin d'artiste d'après-guerre fait sans doute à partir de la première photo (fuselage seul)



Bon la maquette maintenant...c'est du Huma au 1/72, relativement trouvable et facile à assembler (mais pas de picots etc, y a pas qu'à secouer la boîte)



Euh comment dire...nettement moins de trucs à dire que sur le sujet original, patapix car pas assez de poids dans le pif (ou le mettre d'ailleurs) et trappe avant qui se fait la malle

Donc pas beaucoup de photos mais tout ça pour vous encourager à faire la maquette (en mieux...c'est pô dur)

Voilà au final ce que cela eût donné en vol.





Au final un avion particulièrement confortable à piloter, sans aucun doute !