

Frontansicht der D-OQYF, die auch als He 118 V4 bezeichnet wurde.

(Alle Fotos Sammlung Koos)

## Heinkel He 118 – der verhinderte Stuka

Von Dr. Volker Koos (ADL)

Durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in FLUGZEUG CLASSIC 6/2001

**Im April 1934 gab das RLM einen Entwicklungsauftrag für ein schweres Sturzkampfflugzeug (Stuka) an die Firmen Arado, Heinkel und Junkers. Drei Monate später begannen in den Rostocker Heinkel-Werken nach einem Entwurf von Walter Günter die Projektierungs- und Vorarbeiten und liefen bis zum April 1935. Allerdings konnte sich die He 118 nicht gegen die Ju 87 durchsetzen.**

### Die Entstehungsgeschichte

Die Konkurrenzmuster der He 118 waren die Junkers Ju 87 und der Doppeldecker Arado Ar 81. Im November 1934 hatte man bei Heinkel die erste Attrappe der zuerst He 113 genannten Maschine fertig. Diese sah die Verwendung des englischen Triebwerks Rolls Royce „Buzzard“ vor. Da jedoch eine Beschaffung mit diesem ausländischen Motor nicht in Frage kam, wurden auch die in Entwicklung befindlichen einheimischen Motorenmuster BMW 112, BMW 116 und DB 600 in die Projektierung einbezogen. Die Einbauattrappe mit dem DB 600 war im Februar 1935 fertig. Von Mai bis November 1935 liefen die Konstruktionsarbeiten an dem, vorgeblich wegen der „13“ in der Typennummer, etwa im Herbst des Jahres in He 118 umbenannten Muster.

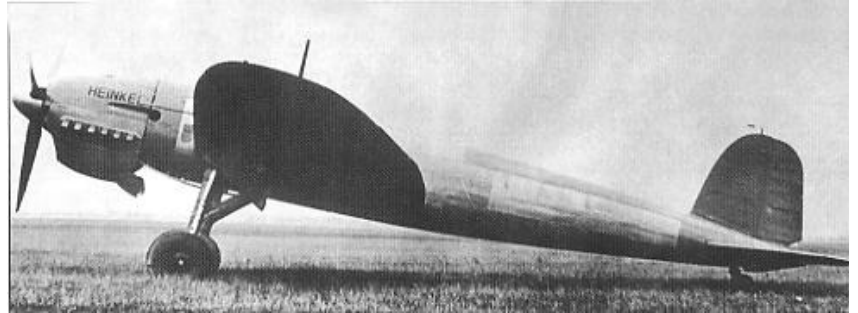
Im Juli 1935 wurde über das Reichsluftfahrtministerium (RLM) erstmals der japanische Wunsch nach Entwicklung eines zweiseitigen Träger-Sturzkampfflugzeugs an Heinkel herangetragen. Dem vorausgegangen waren bereits im Februar des Jahres Besprechungen im RLM. Dabei hatte Dr. Adolf Rohrbach eine Entsendung nach Japan abgelehnt, wo er im Auftrag der japanischen Marine ein Sturzkampfflugzeug entwickeln sollte. Am 8. Oktober stellten die Ernst Heinkel Flugzeugwerke (EHF) den japanischen Marinerepresentanten in Berlin das Projekt dafür unter der Projektnummer P 1030 vor. Es sollten zwei Musterflugzeuge in Ganzmetallbauweise mit luftgekühlten Sternmotoren geliefert werden. Am 22. Oktober erhielten die Japaner dann das Angebot Nr. 4004a über Bau und Lieferung von zwei Mustermaschinen P 1030 und die Baubeschreibung dazu. Es wurde vereinbart, dass sich die EHF in den USA um Lieferung der zwei benötigten Wright „Cyclone“-Motoren bemühen würde.

In der Zwischenzeit hatten sich beim Bau der Stuka-Prototypen für die Luftwaffe Verzögerungen ergeben, die dazu führten, dass der geplante Flugklartermin beim Hersteller von ursprünglich 1.9.1935 im Flugzeugentwicklungsprogramm (FEP) vom Februar 1935 über den 1.10.35 (FEP vom 8.7.35) auf den 15.1.36 (FEP vom 11.1.36) verschoben werden musste. In dieser Zeit gab man auch die Entwicklung des Motors BMW 112 auf, der noch im Februar 1935 für die Ausrüstung der Serienmaschinen vorgesehen war und den nun der DB 600 in der Planung ablöste.

Die He 118 A-03 (W.Nr. 1963) trug das Kennzeichen D-OQYF.



Seitenansicht der He 118 V3 (W.Nr. 1295) noch ohne Zulassung



Auch die Arbeiten am parallel laufenden japanischen Auftrag verzögerten sich und im Dezember 1935 wurde die etwas größere He 118 nun auch der japanischen Marine angeboten. Während die ursprüngliche Forderung der Japaner (Heinkel-Projekt P1030) nur eine Bombenlast von 150 kg vorsah, konnte die nun angebotene He 118 mit Daimler-Benz DB 600 C-Motor im Projekt zweisitzig eine 250-kg-Bombe und einsitzig geflogen sogar 500 kg tragen. Als frühestmöglicher Liefertermin eines Musterflugzeugs wurde Ende 1936 vorgesehen. Als Preis des Flugzeugs, einschließlich sämtlicher Lizenzunterlagen und Ausbildung japanischer Ingenieure während des Baus, waren zuerst 545.000,- Mark, dann 480.000,- Mark angenommen. Während die japanischen Auftraggeber anfangs noch konstruktive Änderungen der He 118 zur Anpassung für den Trägereinsatz wünschten, wie sie es aus ihrer früheren engen Zusammenarbeit mit den Heinkel-Werken gewohnt waren, wurde dies auf die Anwesenheit einer mehrköpfigen japanischen Abnahmekommission während des Baus der Maschine beschränkt. Ernst Heinkels Wunsch, dass die He 118 für Japan „unter allen Umständen im Juli 1936 fliegen“ solle, blieb aber unerfüllt.



Die zweite He 118 für die japanische Marine hatte ein Metall-Leitwerk und klappbare Flügelenden. Auf dieser Ansicht ist die Flügeltrennstelle als Strich gerade erkennbar.



Auf dieser Ansicht der He 118 „Japan I“ (W.Nr. 1850) erkennt man unter der Tragfläche die Halterung der Sturzflugbremse.

Heinkel-Chefpilot Gerhard Nitschke flog am Nachmittag des 14. Februar 1936 die He 118 V 1 (D-UKYM, Werk-Nr. 1293) erstmals, wobei sich zunächst die zur Ruderbedienung erforderlichen Kräfte als zu hoch erwiesen.

Im Zusammenhang mit diesen ersten Flügen der He 118 V1 mit dem Rolls Royce Buzzard-Motor sollte hier auch die in der Literatur immer wieder abgeschriebene Behauptung betrachtet werden, dass diese Maschine zuerst das Kennzeichen D-IKYM und dann ab September 1937 D-UKYM getragen hätte. •

Dies ist falsch und geht auf einen Schreibfehler im Flugbericht Nr. 2 über den dritten Flug Gerhard Nitschkes in der Maschine am 16. März 1936 zurück. Darin ist irrtümlicherweise das Kennzeichen mit D-IKYM angegeben, während es im ersten Einflugbericht und auch in den folgenden Aufzeichnungen korrekt mit D-UKYM notiert ist. Dieser Irrtum wäre schon dadurch leicht zu erkennen gewesen, wenn die jeweiligen Autoren das im gleichen Bericht zum Beispiel mit 3475 kg aufgeführte Fluggewicht der Maschine beachtet hätten. Die Zulassungsklasse B-I, deren Kennzeichen damals mit D-I... begann, war auf ein Fluggewicht bis 2500 kg beschränkt. Da das erste Versuchsmuster, wie später gezeigt wird, bereits im Juli 1936 verloren ging, ist die o.g. Behauptung, sie wäre ab September 1937 als D-UKYM registriert gewesen, absurd.



*Die He 118 V1 D-UKYM im Sturzflug.*

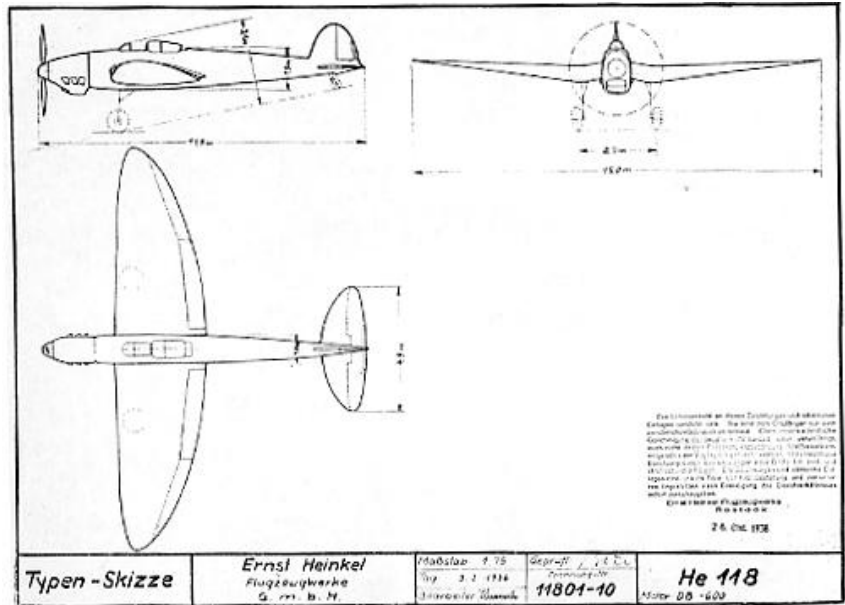


*Auf dieser Aufnahme ist die He 118 V1 mit vergrößertem Kühler zu sehen.*

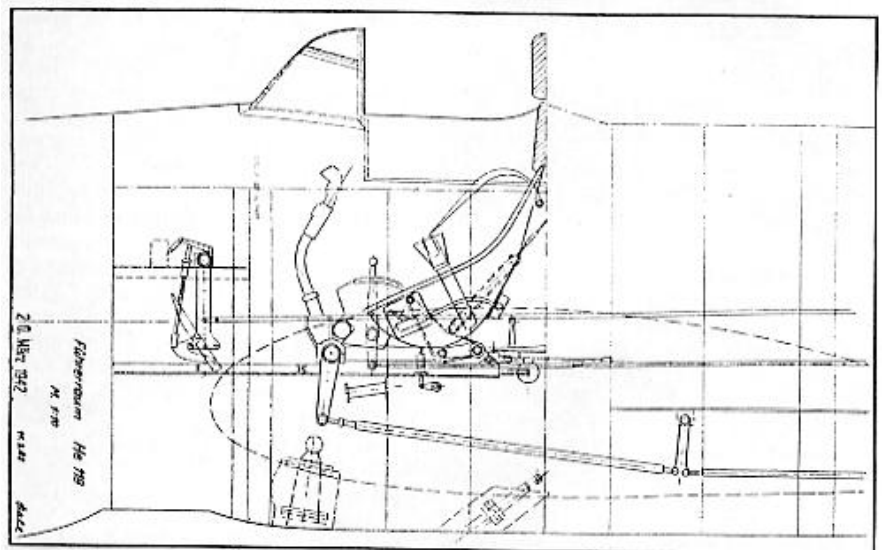
## Vorbereitung der Serie

Noch vor dem Erstflug der He 118 V 2, W.-Nr. 1294, D-UHAH und Klärung der technischen und flugeigenschaftsmäßigen Probleme des Musters wurden vom RLM einige Vorentscheidungen getroffen, die Hinweise über den Ablauf damaliger Planungen geben. Im März 1936 erhielt EHF den Vorbescheid zum Bau einer Nullserie, ohne dass die Anzahl der Maschinen festgelegt wurde. Mitte März wurde vom Technischen Amt die Material-Freigabe dafür jedoch abgelehnt, solange das Muster nicht bei der Erprobungsstelle in Rechlin nachgeflogen war. Schon einen Monat vorher plante das RLM die He 112 und He 118 als Träger-Flugzeuge einzusetzen, so dass bei EHF entsprechende Machbarkeitsstudien einsetzten. Auch noch im März 1936 begannen die ersten Vorbereitungen für den Serienanlauf der He 118, der laut damaliger Planung (Terminplan 2/36) ab Oktober 1936 in vorerst 80 Exemplaren bei EHF beginnen sollte. Parallel war der Lizenzbau bei den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW) angedacht.

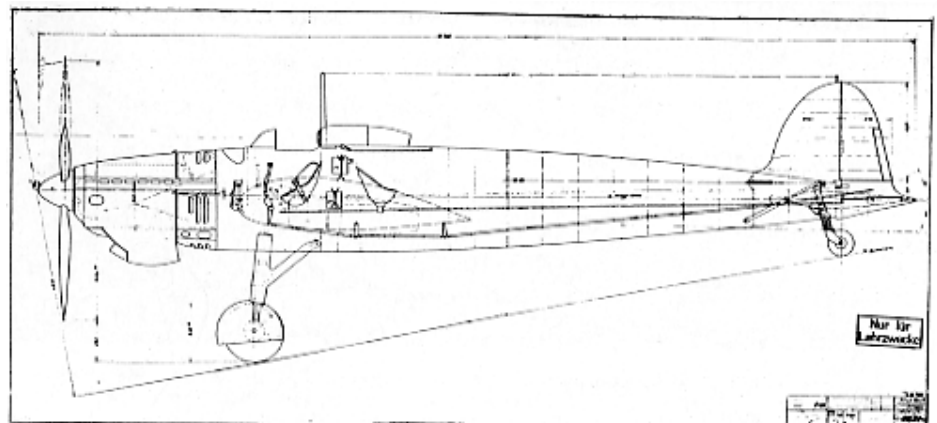
Typenskizze der He 118 vom 3.2.1936 für Modellbauzwecke.



Originalzeichnungen der He 118 sind selten. Hier eine Darstellung des Führerraums von 1942.



Rumpfquerschnittszeichnung der He 118 V1 mit Rolls-Royce „Buzzard“-Motor.



Das Flugzeugbeschaffungsprogramm vom 26.6.1936 sah noch den Reihenbau von insgesamt 147 He 118 von August 1936 bis September 1937 vor. Parallel dazu waren 144 Ju 87 in der Bauplanung für den Zeitraum Oktober 1936 bis Oktober des Folgejahres vorgesehen. Die Beschaffungsfreigabe der Vorserie He 118 A-0 mit DB 600 erfolgte am 23.3.1936.

### Technische Daten He 118 A

nach EHF-Datenblatt 1148 vom 9.3.1938

Spannweite	15,0 m
Länge	11,8 m
Höhe mit laufender Schraube	4,2 m
Aerodynamische Fläche	37,7 m <sup>2</sup>
Motor	DB 600 C
Startleistung	850 PS
Leergewicht	2700 kg
Zuladung	1420 kg
Fluggewicht	4120 kg
Kraftstoff	475 kg
Höchstgeschwindigkeit in 0 m	322 km/h
Höchstgeschwindigkeit in 5000 m	400 km/h
Landegeschwindigkeit	115 km/h
Steigzeit auf 2000 m	6,1 min
Max. Reichweite	1250 km
Dienstgipfelhöhe	8800 m

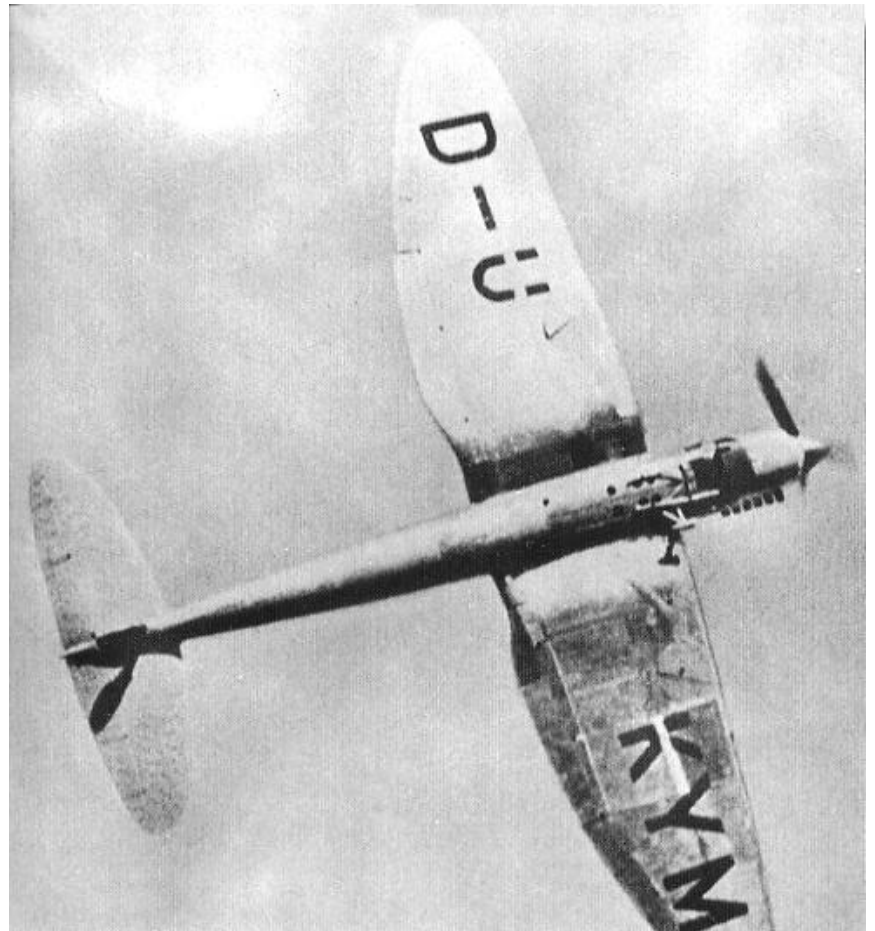
#### Bewaffnung:

- 1 x 500 kg Bombe
- 1 festes 7,9-mm-MG mit 500 Schuss
- 1 bewegl. 7,9 mm-MG 1050 Schuss

Die erstmals mit dem Daimler-Benz-Triebwerk DB 600 C ausgerüstete He 118 V 2 wurde Ende April 1936 eingeflogen und erhielt bald darauf ein vergrößertes Höhenruder, da die Wirksamkeit der bisherigen Ausführung nicht ausreichte.

Auch die Sturzflugbremsen erwiesen sich als problematisch und erforderten längere Versuche und mehrfache Änderungen. Heinkels Technischer Direktor Heinrich Hertel protokollierte Anfang Juni 1936 den Entwicklungsstand und die weitere Verwendung der ersten drei Versuchsmuster, wobei zu diesem Zeitpunkt die dritte Maschine noch in der Endfertigung war.

Die V 1 sollte der Sturzflugerprobung im Werk dienen, da man diese mit dem zweiten Versuchsmuster und dem noch unerprobten Motor nicht riskieren wollte. Die V 2 wurde zur Optimierung des Leitwerks und der Querruder geflogen und sollte schnellstmöglich an die Erprobungsstelle Rechlin zum Nachfliegen gehen. Dazu waren noch Änderungen an den Querrudern, das Verlegen der Landeklappen und die Entfernung der inneren Bremsklappen erforderlich. Weitere Verzögerungen traten durch Schäden am DB 600 und Sperrung der Elektron-Luftschauben auf, so dass die Flugeigenschaftserprobung der He 118 V 2 am 1. Juli 1936 noch nicht abgeschlossen war. So waren bis dahin mit dieser Maschine noch keine Sturzflüge erfolgt und die Verstell-Luftschaube bei vollem Fluggewicht noch nicht erprobt, die eingebaute Sturzflugbremse hatte nicht die volle Wirkung, da sie zu klein war (der innere Teil musste wegen der negativen Beeinflussung des Leitwerks verriegelt werden) und der Motor war bis dahin nur beschränkt für Kunstflug zugelassen.



*Überflug der He 118 V1; unter dem Rumpf ist neben der Sturzflugbremse auch die absenkbare Bombenaufhängung zu erkennen.*



*Einstieg der Besatzung in eine He 118.*

In diesem Zustand wurde die Maschine an die Erprobungsstelle Rechlin zur Zellenerprobung übergeben und am 3. Juli dorthin überflogen. Am 11. Juli wurde sie dort beim sogenannten „Stuka-Vergleichsfliegen“ vom Heinkel-Einflieger Kurt Heinrich vorgeführt. Dass beim o. g. unerprobten Zustand der Maschine der Flugzeugführer keine besonders spektakulären Sturzflüge vorführen konnte, ist erklärlich, so dass die ebenfalls gezeigte Junkers Ju 87 einen besseren Eindruck hinterließ.

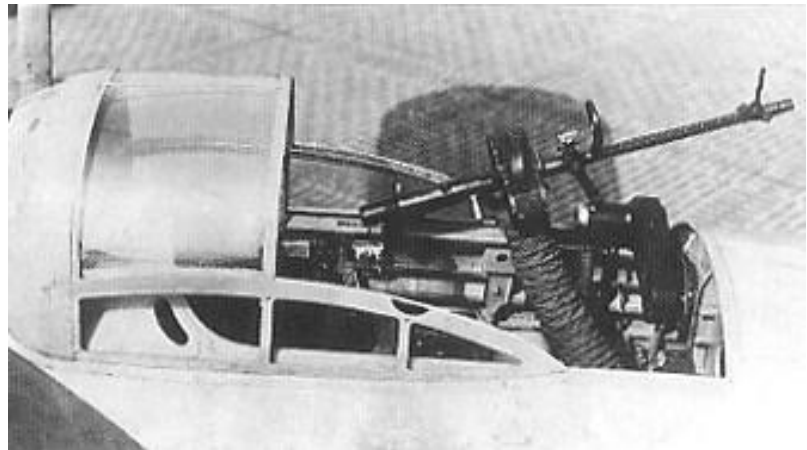
Als drei Wochen später, am 27.7.1936, der kurz vorher zum Generalluftzeugmeister ernannte Ernst Udet ausgerechnet während des Besuchs von Oberst Charles Lindbergh im Heinkel-Werk nach Marienehe kam, um die He 118 im Sturz zu erproben, kam es zum Eklat. Udet ignorierte die Nutzungsbeschränkungen für die Luftschaube, so dass ihm im Sturzflug zuerst der Propeller abmontierte und anschließend das gesamte Leitwerk abriß. Udet konnte gerade noch mit dem Fallschirm aussteigen, die He 118 V1 war zerstört. Als Ursache wurde anschließend ein Luftschaubenschaden festgeschrieben.

## Mängel und Probleme

Es zeigte sich, dass die He 118 noch unfertig war, was sich auch aus der weiteren Erprobung des zweiten Versuchsmusters und der am 24. Juli von Kurt Heinrich eingeflogenen He 118 V 3 (W.Nr. 1295, D-UHUR) ergab. Wesentliche Mängel bestanden weiterhin in der Laufunruhe des DB 600, den unausgereiften Sturzflugbremsen und fehlenden Verstell-Luftschauben und einer noch nicht vorhandenen Abfangautomatik.

Die oft kolportierte und auf Ernst Heinkel selbst zurückgehende Behauptung, die technisch überlegene He 118 wäre wegen der fehlenden Entschlusskraft Kurt Heinrichs beim Vergleichsfliegen in Rechlin und dann wegen Udets Absturz gegen die Ju 87 unterlegen und anschließend zum Export an Japan freigegeben worden, ist Punkt für Punkt falsch, auch wenn alles so „einfach und logisch“ zu sein scheint.

*Als bewegliche Abwehrwaffe der He 118 diente ein 7,92 mm Maschinengewehr MG 15 auf der bei Heinkel entwickelten Wiegelauffette, die hier in einer He 114 eingebaut ist.*



Bis in den Herbst 1936 hinein liefen die Versuchsflüge bei EHF und in Rechlin mit laufenden Änderungen an den noch vorhandenen Versuchsmustern V 2 und V 3, wobei insbesondere die Leitwerke und Ruder Probleme machten. Noch im Oktober 1936 war der Großserienbau der He 118 nicht völlig verworfen, doch sollte vorerst die Junkers Ju 87 in den Reihenbau gehen und die He 118 erst in das Programm 1938 kommen. Begründet wurde dies vom Technischen Amt des RLM damit, dass die He 118 noch nicht serienreif sei und die Lizenzunterlagen fehlten. Heinkel sollte vorläufig lediglich die Vorserie liefern, die auf 7 Maschinen (Werknummern 1961-1967) beschränkt worden war. Die in früheren Programmen festgelegten Flugklartermine für die Vorserienmuster waren von anfänglich Mai bis August 1936 inzwischen immer weiter verschoben worden und lagen in der Planung im August schon bei Oktober 1936 bis Januar 1937.



*Die genaue Identität dieser in Japan aufgenommenen He 118 ist unklar. In einer japanischen Publikation heißt es, die Aufnahme sei in Gifu entstanden, was für die an das japanische Heer gelieferte dritte Maschine spricht.*

Auch bei der Fertigstellung der von der japanischen Marine bestellten He 118 (Werknummer 1850) gab es laufend neue Verzögerungen durch notwendige Änderungen, die auf Grund der Ergebnisse der Flugerprobung der ersten Prototypen erfolgen mussten. So konnte die Maschine erst am 8. Januar 1937 von Kurt Heinrich eingeflogen werden und wurde am 13. Februar 1937 mit dem Dampfer „Kagu Maru“ in Hamburg verschifft. Das Flugzeug hatte ein Holzleitwerk, ein auswechselbares Leitwerk in Metallbauweise wurde am 3.8.1937 nachgeliefert.

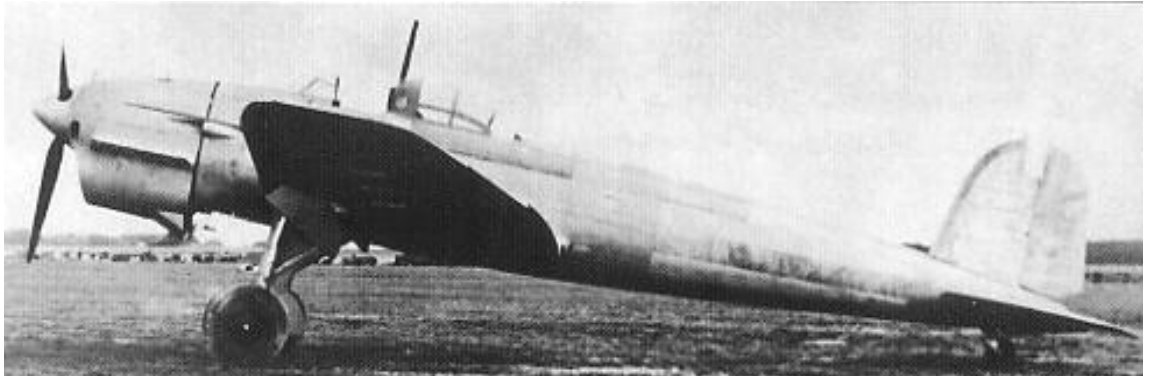
Die genaueren Umstände der Lieferung von He 118 an Japan sind bisher in der Literatur teilweise widersprüchlich dargestellt. Während die Werknummer der ersten o. g. Maschine bekannt und gesichert ist, ist die Identität der weiteren Maschinen unklar. Ernst Heinkel schreibt in seinen Memoiren von je einer an die japanische Marine und das Heer gelieferten He 118. Nach vorliegenden Dokumenten sind aber zwei He 118 über die Exportfirma Schinzinger, Hack & Co. in Berlin-Wilmersdorf an die japanische Marine geliefert worden. Die zweite wurde am 9. Oktober 1937 in Hamburg auf der „Akari Maru“ zusammen mit Lehren und Vorrichtungszeichnungen für das Metall-Leitwerk verschifft. Sie hatte im Gegensatz zur ersten klappbare Flügelenden. Im April 1938 stürzte die erste Maschine während einer Sturzflugerprobung durch Bruch des noch eingebauten Holzleitwerks ab, der Pilot Komatsu kam ums Leben, während sein Begleiter sich mit dem Fallschirm rettete. Über die Lieferung einer He 118 für die japanischen Heeres-Flieger wurde im August 1937 mit der Exportfirma Okura & Co. in Berlin verhandelt und Anfang September vertraglich vereinbart, das Flugzeug bis zum Jahresende zu liefern. Die Werknummern dieser letzten beiden Flugzeuge sind bisher unbekannt. Die Lieferung von insgesamt drei He 118 an Japan im Jahre 1937 wird auch durch eine vertrauliche Exportübersicht des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrt-Industrie und eine werksinterne Fotonummernliste bestätigt. Die japanische Marine bezeichnete die He 118 als DXHe1. Ende 1938 erhielt das Yokosuka-Marinearsenal den Auftrag, auf der Basis der Erfahrungen mit den He 118 einen etwas kleineren Sturzbomber für den Trägereinsatz zu entwickeln. Unter Leitung von Chefkonstrukteur Masao Yamana entstand daraufhin die D4Y1, die im Dezember 1940 mit einem importierten Daimler-Benz DB 600 G erstmals flog und anschließend bis 1945 in mehr als 2000 Stück hauptsächlich bei Aichi gefertigt wurde. Die vom japanischen Heer gekaufte dritte He 118 wurde im Kawasaki-Werk Gifu erprobt.

Ein kurzzeitig bei EHF diskutierter Plan, ab Februar 1938 fünfzig Stück He 118 für China zu bauen, ist jedoch offensichtlich nicht verwirklicht worden.

*Dieses Foto zeigt die erste nach Japan exportierte He 118 mit der Werknummer 1850.*



*Seitenansicht der He 118 „Japan II“.*



## Motoren-Erprobung

Diese Exportaktivitäten liefen allerdings bereits nach dem Beschluss, die Arbeiten an der Herstellung der Musterflugzeuge und der gekürzten Nullserie 1937 auslaufen zu lassen, der im Januar 1937 erfolgte. Die fertiggestellten Flugzeuge dienten verschiedenen Versuchen. Gebaut wurden sieben Vorserienmaschinen (Werknummern 1961 bis 1967), deren erste Kurt Heinrich am 21.4.1937 einflog. Die anderen folgten noch im gleichen Jahr. Für jede bezahlte das Reich 233.200,- Mark.

Einige der He 118 Vorserienmaschinen dienten der Erprobung des DB 600, so die Werknummer 1962, die im Juni 1937 an Daimler-Benz geliefert wurde und von dort im Januar 1942 an das Zerlegewerk auf dem Fliegerhorst Göttingen zur Verschrottung ging. Die He 118 A-01 (WNr. 1961) und A-03 (WNr. 1963) wurden in Rechlin zur Motorerprobung, u.a. bei Kaltstartversuchen, eingesetzt. Die Werknummer 1963 hatte dort nach Kriegsbeginn das Stammkennzeichen GQ+AJ erhalten. Sie wird in Flugbüchern sowohl als A-03 als auch He 118 V 4 bezeichnet. Die Werknummer 1965 wurde noch Anfang 1938 bei EHF zur Erprobung verschiedener Sturzflugbremsen benutzt. Zur Luftschraubenerprobung diente die W.Nr. 1967 bei den Vereinigten Deutschen Metallwerken (VDM) in Frankfurt-Heddernheim.



*Diese He 118 A-0 diente Triebwerksversuchen bei Daimler-Benz.*

Eine He 118 flog in Marienehe mit dem von Hans von Ohain bei Heinkel entwickelten Strahltriebwerk. Ob dies die He 118 V 2 D-OVIE war, wie in der Literatur behauptet, ist bisher nicht nachweisbar. Die He 118 V 2 hatte etwa ein Jahr nach ihrem Erstflug anstelle des vorherigen D-UHAH das neue Kennzeichen D-OVIE erhalten. Dabei ist widersprüchlich, dass diese Maschine im Oktober 1939 als WL-OVIE bei der Flugzeugführerschule in Frankfurt/Oder gewesen sein soll, gleichzeitig Anfang November 1939 nach einer EHF-Mitteilung eine He 118 mit Ohain-Aggregat F 3 im Werk startklar war und für weitere Versuche bereit stand. In den Kriegsjahren wurden die wenigen He 118 wegen Ersatzteilmangel nach und nach verschrottet und im Januar 1944 befand sich keine mehr im Bestand der Luftwaffe. Die He 118 hätte technisch wegen ihres Einziehfahrwerks eigentlich ihren Konkurrenzmustern überlegen sein müssen. Wie hier gezeigt wurde, ist ihre letztendliche Absetzung durch das RLM durch das zu langsame Erreichen des Serienstandards verursacht gewesen. Gründe dafür mögen in der Verzettelung der Entwicklungsarbeiten bei Heinkel zu suchen sein, wo in den dreißiger Jahren dem Serienbau zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Dabei trafen sich die Auffassung Heinkels, der oft noch in den Vorstellungen seines „Entwicklungswerks“ der zwanziger Jahre verhaftet war und die Experimentierfreude seines Technischen Direktors Hertel, der ständig neue Typen und Varianten bauen ließ, die am Ende alle nicht in den Großserienbau gelangten.

## Danksagung

Der Autor bedankt sich bei seinen Kollegen von der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrtshistorik, dem Deutschen Museum München (Sondersammlung), dem Heinkel-Archiv Stuttgart und einer Reihe ehemaliger EHF-Mitarbeiter und bei Briefpartnern, die hier nicht genannt werden können, für die Hilfe bei Erstellung dieser Arbeit. Wie bei allen Recherchen dieser Art, blieben Fragen ungeklärt und der Autor würde sich über Ergänzungen und Hinweise aus der Leserschaft freuen.



## Quellen

- 1) Flugzeugentwicklungsprogramme des RLM vom 1.11.35 bis 1.4.37
- 2) EHF-Grafik „Verlauf der Konstruktionsarbeiten ab 1933“
- 3) Protokolle, Mitteilungen, Aktennotizen, Terminplanungen EHF und Berliner Büro EHF betreffend He 113, He 118 und P1030
- 4) Schriftwechsel EHF mit den Exportfirmen Schinzinger, Hack & Co. und Okura & Co.
- 5) Flugberichte Nr. 1, 2 und 18-20 He 118 V1 und Nr. 1, 2 und 13 He 118 V 2, Flugbericht Nr. 5 He 118 V 3
- 6) Aufstellung über He 118 vom 1.4.37 und 21.6.37
- 7) Lieferverträge und Angebote He 118 Japan vom 5.12.35, 26.6.36, 10.4.37 und 7.9.37
- 8) Flugbücher Walter Baist, Heinrich Beauvais, Willy Ellenrieder, Kurt Heinrich, Heinrich Reck
- 9) R. J. Francillon, Japanese Aircraft of the Pacific War, London 1970
- 10) Encyclopedia of Japanese Aircraft, Vol. 6, Tokyo 1972

## Baumusterübersicht Heinkel He 118

Werknr.	Typ	Kennzeichen	Erstflug	Anmerkungen
1293	He 118 V 1	D-UKYM	14.2.36	Absturz Udet 27.7.36
1294	He 118 V 2	D-UHAH	04.36	11.7.36 Vergleichsfliegen in Rechlin
		D-OVIE	04.37 neues Kennzeichen	
1295	He 118 V 3	D-UHUR	24.7.36	Rechlin 08.36 und 03.37
1850	Japan I	8.1.37	02.37 nach Japan	Absturz 04.38
1961	He 118 A-01	D-OZEK	21.4.37	Rechlin 12.37 u. 03.38-08.38
1962	He 118 A-02	D-OLIP	ab 07.37 bei DB	Verschrottet 01.42
1963	He 118 A-03	D-OQYF	V 4 (ab 08.37),	Rechlin 03.39-09.40, GQ+AJ
1964	He 118 A-04	D-OFIS	Rechlin 06.38	
1965	He 118 A-05	D-OMIQ	EHF 01.39-03.39, Erpr. Sturzflugbr.	
1966	He 118 A-06	D-OSEF	Rechlin 11.39	
1967	He 118 A-07	D-OXEF	Rechlin 10.38	
	Japan II			10.37 nach Japan
	Japan III			Anfang 1938 nach Japan