



Heinkel He 119 – schön, schnell und erfolglos

Von Dr. Volker Koos (ADL)

Durchgesehene und berichtigte Fassung der Erstveröffentlichung in FLUGZEUG Classic 4/2000

Die Heinkel He 119 war zweifellos eines der interessantesten Schnellflugzeuge ihrer Zeit. Sie blieb allerdings ein Versuch und wurde nur in wenigen Exemplaren hergestellt. Der von der Entwicklungsfirma erhoffte direkte Erfolg blieb der Maschine versagt, wenn sie auch zahlreiche wertvolle Ergebnisse für die nachfolgenden Heinkel-Muster lieferte.

Die Weltöffentlichkeit erfuhr von diesem neuen Muster erstmals durch die Meldung eines Geschwindigkeits-Weltrekords mit 504,09 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit über eine 1000-km-Strecke, der mit 1000 kg Nutzlast vom Heinkel-Chefpiloten Gerhard Nitschke, begleitet vom jungen Werkflieger Hans Dieterle, am 22. November 1937 erfliegen wurde. Der Rekord galt gleichzeitig auch für 500 kg Nutzlast und ohne Zuladung. Aus Propagandagründen wurde als Rekordflugzeug ein zweimotoriges Heinkel-Landflugzeug mit zwei Daimler-Benz-Motoren DB 600 genannt, womit der Anschein erweckt werden konnte, die damals bei der Luftwaffe gerade eingeführte He 111 wäre derartig leistungsstark.

Da nur knapp drei Wochen später, am 10. Dezember, diese Rekorde von der italienischen Breda 88 mit 524,185 km/h überboten werden konnten, rüstete man bei Heinkel zu einem erneuten Rekordversuch noch im Dezember 1937 auf der gleichen Strecke Hamburg-Stolp-Hamburg mit derselben Besatzung. Durch einen Fehler bei der Umschaltung der Treibstofftanks musste Nitschke wegen Brennstoffmangel am 16.12.1937 (2) in Travemünde notlanden. Dabei erlitt das Flugzeug einen Totalschaden und der Pilot schwere Verletzungen. Sein Begleiter kam mit einigen Kratzern und Schnittwunden davon.

Was kann aus den wenigen erhaltenen Quellen über die Entwicklung dieses Musters gesagt werden? Zunächst muss man leider anmerken, dass die bisher veröffentlichten Angaben unbrauchbar sind und größtenteils aus immer wieder abgeschriebenen Histörchen bestehen, die teilweise offensichtlich unlogisch oder einfach frei erfunden sind. Dabei

bilden auch die in den sechziger Jahren von der Firma Heinkel herausgegebenen Typenblätter (1) und ein zur He 119 vor wenigen Jahren vorgelegter Luftfahrt-Report „Der Stern von Rostock“ (2) keine Ausnahme.

Das beginnt mit dem Märchen der „Geheimentwicklung“ auch dieser Maschine durch Heinkel ohne oder sogar gegen die Zustimmung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM). Natürlich hat das von den Gebrütern Günter geleitete Heinkel'sche Projektbüro immer aus eigenem Antrieb an neuen Lösungen und Projektvorschlägen gearbeitet. Das traf auch für das Projekt einer zweimotorigen, aerodynamisch hochwertigen, Maschine zu, für die die Vorarbeiten im Juni 1935 begannen (3). Um eine möglichst weitgehende Widerstandsverminderung zu erreichen, sollten gleich zwei neue technische Lösungen eingesetzt werden, einmal die Verwendung eines Doppelmotors aus zwei Triebwerken DB 601, die nebeneinander unter einem Winkel von 44 Grad lagen und über ein Getriebe zusammengekuppelt ihre Leistung über eine Fernwelle an eine große Luftschaube im Bug abgaben. Außerdem sollte die Oberflächenverdampfungskühlung verwendet werden. Damit fielen die Widerstandsflächen der zwei Motorengondeln und die der Wasserkühler für die Triebwerke ganz oder teilweise fort, woraus ein beträchtlicher Geschwindigkeitsgewinn resultieren musste.

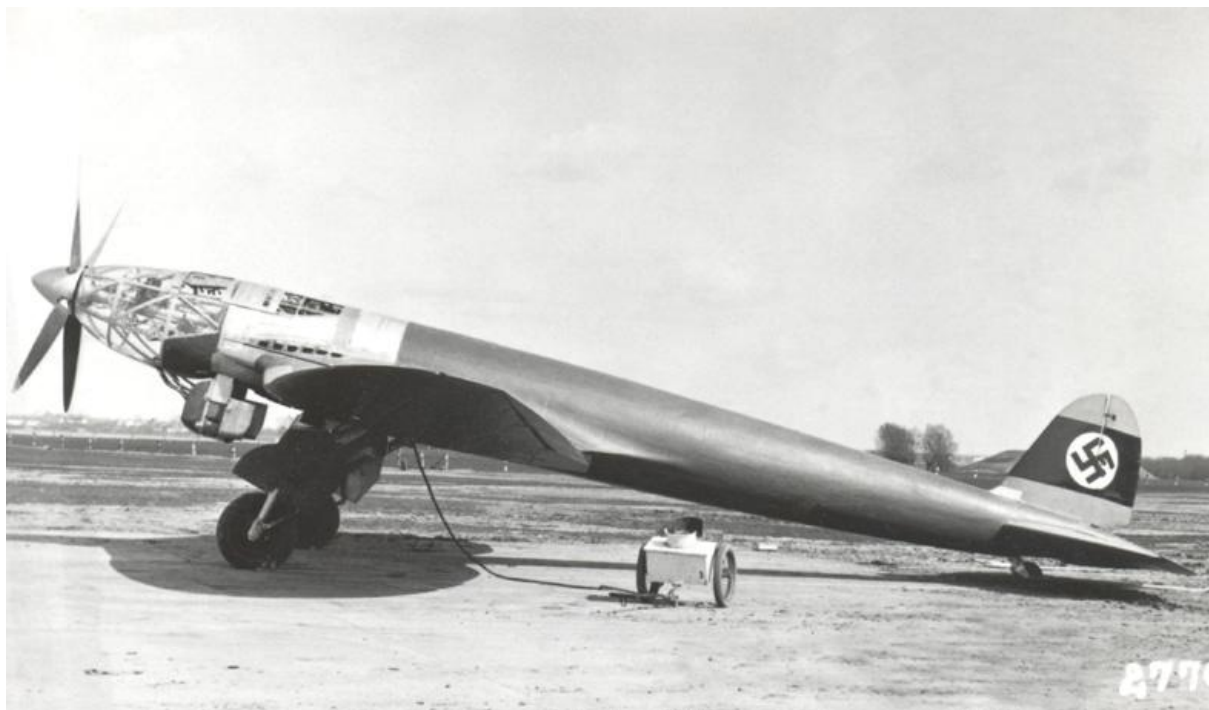


Ernst Heinkel mit seinen beiden Weltrekordfliegern Gerhard Nitschke (links) und Hans Dieterle (rechts).

Nachdem auf der Tagung der Fédération Aéronautique Internationale im September 1935 in Dubrovnik beschlossen worden war, anstelle des Europarundflugs 1937 einen Weltrundflug auszuführen (4), erteilte das RLM im November des Jahres einen Entwicklungsauftrag an die Firmen BFW, Heinkel und Dornier (5) für Flugzeuge, die diesen Flug ausführen sollten. Während im Flugzeugentwicklungsprogramm (FEP) vom 1.1.1936 für die Fertigstellung der Attrappe noch der März 1936 als Termin genannt wurde und als Flugklartermin der September desselben Jahres, waren diese Daten ein Vierteljahr später auf den Mai bzw. Oktober verschoben. Diese anscheinend geringe Dringlichkeit des Weltflugprojekts setzte sich in den folgenden Flugzeugentwicklungsprogrammen fort. Am 1.7.1936 war der Attrappentermin weiter auf Juli 1936 verschoben, die Fertigstellung der Flugzeuge sollte im März 1937 (BFW), bzw. Juli 1937 (Heinkel) erfolgen. Dornier ist jetzt nicht mehr an dieser Entwicklung beteiligt, dafür wird aber ein Junkers Projekt genannt, das ebenfalls im März 1937 flugklar sein sollte. Dieser Termin ist im FEP vom 1.10.36 auf den September verschoben, dafür aber die Ju 88 V 7 als Typ genannt. Erstmals ist für das BFW-Muster die Typenbezeichnung Bf 164 angegeben. Bei Heinkel muss es bedeutende Entwicklungsprobleme gegeben haben, da man nur für das Heinkel-Projekt eine vier Monate längere Fertigstellungszeit zugestanden hatte und hierfür eine offizielle Typenbezeichnung selbst im FEP vom 1.7.1936 noch immer nicht festgelegt war sondern unverändert als „Proj. He DB 601“ lief.

Das mag daran gelegen haben, dass Heinkel von vornherein wohl den gleichen Entwurf auch als Schnellbomber vorgesehen hatte und dessen Entwicklung nun Priorität genoss. Die Entwicklungsgruppe des C-Amtes im RLM hatte die Aufgabenstellung für den Schnellbomber im August 1935 formuliert und im November des Jahres die Firmen BFW, Junkers und Henschel mit der Ausarbeitung von Projekten beauftragt, woraus die Entwürfe Bf 162, Ju 88 und Hs 127 resultierten. Erstmals im FEP vom 1.4.1936 sind diese drei Muster in der Schnellbomberrolle erwähnt, dazu kam damals noch ein Projekt von Dornier, die Do P 17-07, während Heinkel noch nicht erscheint. Im FEP vom 1.7.1936 sind dann die He 119 V 1 und V 2 als Schnellbomber aufgeführt, deren Attrappe am 5.5.1936 fertiggestellt war. Allerdings

ist auch schon angemerkt, dass eine Beschaffung des Heinkel-Schnellbombers in größerem Umfang nicht beabsichtigt sei. Den Grund dafür findet man in einem Exposé für Ernst Heinkel vom Februar 1940, wo die angeblichen Versäumnisse des bisherigen Technischen Direktors Heinrich Hertel aufgeführt werden (6). Darin heißt es: „Die He 119 war von vornherein eine Entwicklung ohne wirtschaftliche Ausnutzungsmöglichkeit. Das RLM hat Flugzeuge dieser Art mit getrennten und nicht verbundenen Ständen und mit der räumlich beengten Kanzel abgelehnt... Nach den Ansichten des Amtes kam lediglich nur ein Flugzeug zum Einsatz, das eine normale Motoranordnung ... hatte, da schon aus Nachschub- und Wartungsgründen ein derartiges Experiment damals nicht in Frage kommen konnte.“ Die Dornier-Projekte sind völlig aus der Schnellbomber-Konkurrenz und wenig später auch aus dem Weltflug-Projekt gefallen.



Die He 119 V1 kurz nach der Fertigstellung im Sommer 1937 bei Kühlereinbauuntersuchungen.



Seitenansicht der 1938 gebauten He 119 V2, die noch die elliptische Flächenform hatte.

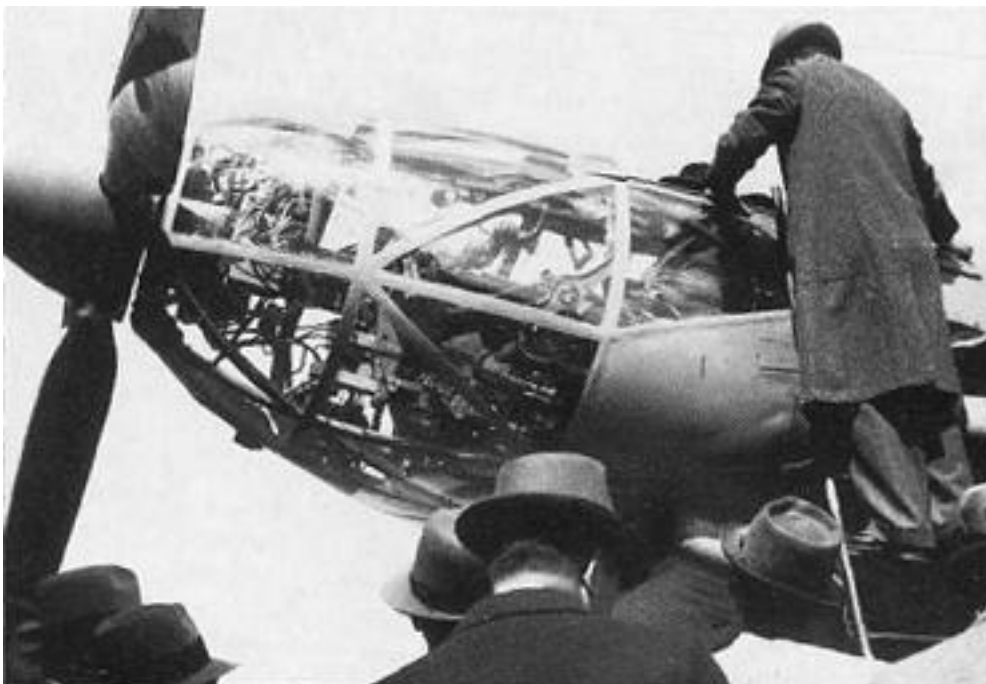
Das FEP vom 1. Oktober 1936 enthält genauere Details der bei Heinkel laufenden He 119-Entwicklung. Es waren zu diesem Zeitpunkt die Schnellbomber-Prototypen He 119 V 1 (Werknr. 2402), V 2 (2403) und V 4 (2405) vorgesehen, während als Weltflug-Maschinen die V 3 und V 5 (Werknr. 2404 und 2406) aufgeführt sind. Auch eine Nullserie von sieben Stück des Schnellbombers war im Programm ausgewiesen, allerdings noch - wie auch schon bei der V4 - ohne Festlegung der Ausrüstung. Der Termin der Auftragserteilung für die Nullserie hatte sich gegenüber dem vorangegangenen FEP vom Februar auf den April 1937 verschoben, jedoch war weiterhin vorgesehen, dass diese sieben Flugzeuge zwischen Dezember 1937 und April 1938 flugklar werden und vom Januar bis März 1938 in die Truppenerprobung gehen sollten. Beschaffungsreife für eine reguläre Serie der He 119 war danach für April 1938 unterstellt. Bis dahin war in den Flugzeugentwicklungsprogrammen entweder das Triebwerk noch nicht ersichtlich, bzw. mit 2 x DB 601 angegeben, nun ist erstmals für die Schnellbomber-Versuchsmuster der He 119 und auch für die Weltflugmaschinen der DB 606 als Motor genannt, während bei der Vorserie noch zwei DB 601 stehen.

In der Zwischenzeit lag ab 7.9.1936 die Projektbeschreibung des Bombers vor, der auch den DB 606 haben sollte (7). Welche Auslegung, insbesondere der Antriebsanlage, die vorher liegenden Vorprojekte und Studien hatten, bedarf noch der Aufklärung.

Aber in Besprechungen zum Flugzeugentwicklungsprogramm beim Technischen Amt des RLM vom Januar 1937 wurde festgelegt, die Zahl der He 119-Prototypen von den bis dahin noch geplanten fünf auf drei zu reduzieren, die nun als SV-Flugzeuge für Triebwerks-Studien vorgesehen waren (8). SV steht dabei vermutlich für „Sonderversuch“, also nicht für den Luftwaffeneinsatz vorgesehen.

Im FEP vom 1.4.1937 ist dann zwangsläufig die Idee vom Weltflug ganz fallen gelassen worden. Lediglich noch die He 119 SV1, SV2 und SV3 (Werknummern 2402, 2403 und 2405) sind als Motor-Versuchsträger aufgelistet. Diese Werknummern waren vorher den als Schnellbomber geplanten Versuchsmustern V 1, V 2 und V 4 zugeordnet. Später ist dann die Folge der V-Nummern derjenigen der Werknummern angepasst worden, so dass die V 3 die Werknummer 2404 erhielt. Auch im FEP vom 1.10.1937 ist an dieser Planung noch nichts verändert. In der Zwischenzeit hat das erste Versuchsmuster im Juni 1937 seinen Erstflug absolviert, während die Flugklartermine für die nächsten beiden Prototypen mit Januar und Juni 1938 geplant sind.

Bereits mit Hilfe dieser Flugzeugentwicklungsprogramme als alleinige Quelle ist eine in der Literatur immer wieder kritiklos abgeschriebene Angabe zu revidieren. Der am Anfang genannte Rekordflugversuch und auch der anschließende Bruch geschahen mit der He 119 SV 1 (Werknummer 2402), die das Kennzeichen D-AUTE trug und keinesfalls mit der bis dahin mit Sicherheit noch nicht einmal eingeflogenen V 4. Das zweite Versuchsmuster war die D-ASKR, die 1938 ihren Erstflug absolvierte (9).



Besichtigung der He119 V 2 im März 1939 durch die Ingenieurskommission der japanischen Marine.

Das dritte Versuchsmuster wurde von Heinkel zur Zweischwimmermaschine umkonstruiert und sollte für Wasserflugzeug-Rekorde verwendet werden und anschließend einer eingehenden Flug- und insbesondere Wassereigenschaftenprüfung bei der E-Stelle in Travemünde dienen. Ein entsprechender Entwicklungsauftrag (LC 7 Nr. 50/38 - 21/IV) 9 ging am 5. November an die Erprobungsstelle der Luftwaffe. Den Erstflug der He 119 V 3 (Werknr. 2404, D-ADPQ) führte Dipl.-Ing. Friedrich Ritz am 7. Oktober 1938 aus. Die Maschine war beim Start stark richtungsinstabil und im Flug fehlte die Stabilität um die Hochachse. Vor dem zweiten Flug am 15. Oktober wurde unter dem Rumpfende eine Stabilitätsflosse angebaut und das Höhenruder an der Hinterkante um 20 mm vertieft, was die Stabilität ausreichend verbesserte. Nach dem vierten Versuchsflug am 3. November musste der Ölkühler ausgebaut und zur Reparatur an den Hersteller gesandt werden, da bisher immer die Öltemperatur des rechten Motors wegen eines Kühlerdefekts zu hoch lag (11). Im November 1938 war noch vorgesehen, die He 119 V 3 in der zweiten Dezember-Woche an die E-Stelle Travemünde zu übergeben, während die V 2 in der gleichen Zeit nach Rechlin gehen sollte (12).

Zumindest für die V 3 ist eine weitere Verzögerung durch notwendige Werkserprobung eingetreten, da sie erst am 11.3.1939 in Travemünde ihren ersten kurzen Übernahmeflug ausführte. Es folgten 13 weitere Versuchsflüge bis am 27.6.1939 nach einer Notlandung, die fast zu einem Bruch geführt hätte, die Erprobung auf Antrag der E-Stelle abgebrochen wurde, da das Flugrisiko im Vergleich zu den möglichen Ergebnissen als zu groß betrachtet wurde (13).

Der Abschlussbericht zeigt, dass die Vielzahl der in diesem Flugzeug neuartigen Einrichtungen zu teilweise beträchtlichen Schwierigkeiten führte, die allerdings für ein Versuchsflugzeug nicht ungewöhnlich erscheinen. Unsinnig sind allerdings die in der Literatur zu findenden Behauptungen „ausgezeichnet gute Flugeigenschaften“ und „erstklassige Beurteilung durch die E-Stelle“ (2), wie Zitate aus den Erprobungsberichten beweisen. Dort lesen wir: *„Die ursprünglich gestellte Aufgabe, die He 119 V 3 als Schwimmerflugzeug mit hoher Flächenbelastung leistungs- und eigenschaftsmäßig zu erproben, musste von vornherein wegen der außerordentlich schlechten Flugeigenschaften fallengelassen werden. Gleichzeitig wurde die Triebwerkserprobung mit Rücksicht auf die anderen laufenden Entwicklungen [He 177, V.K.] in ihrer Dringlichkeit allen anderen Aufgaben vorangestellt. Dieser Auftrag wurde später in eine reine 100 Std. Dauererprobung umgewandelt.“* (13)



Totalbruch der He 119 V1 nach dem zweiten Rekordversuch im Dezember 1937.

Der eingebaute Motor DB 606 V 1 musste nach 17 Flugstunden in Travemünde wegen eines Schadens am Laderantrieb ausgewechselt werden (30.5. - 24.6.). Der dann montierte DB 606 V 2 führte nach 3,5 Stunden Flugzeit durch zu hohen Kraftstoffverbrauch zur Notlandung am 27.6.39, die den Ausschlag zum Abbrechen der Erprobung gab. Ein abschließendes Urteil über den Motor war wegen der kurzen Erprobungszeit nicht möglich. Das Getriebe bewährte sich im Allgemeinen, kuppelte aber bei schnellem Gaswegnehmen selbsttätig aus, was durch das Stehenbleiben des Motors bei Landungen zu gefährlichen Situationen führen konnte. Die Kühlanlage gewährleistete eine „vollständige

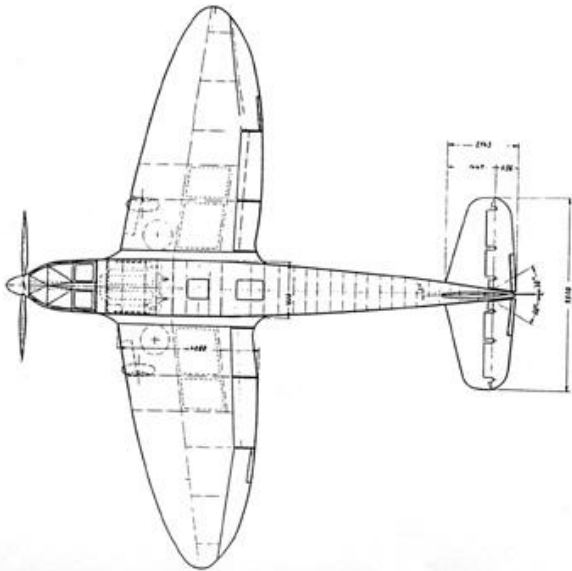
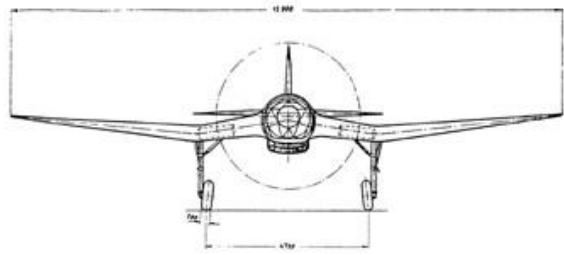
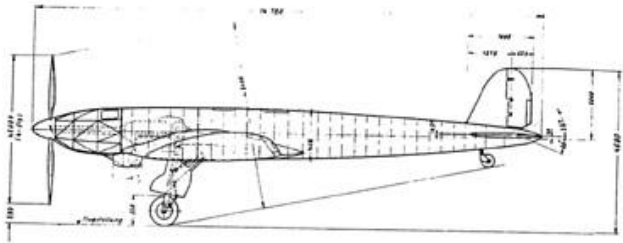
Kondensation in allen Betriebszuständen, außer im Vollgassteigflug." Die später zu Gunsten der Großraumkühlung aufgegebenen Kühlzellenbauart der He 119 V3 „führte immer wieder zu Undichtigkeiten, die im allgemeinen durch infolge Wärmespannungen und Luftkräfte ausplatzende Niete entstanden. Bei Lufttemperaturen unter 0° C tritt bei Leckwerden der Kühlzellen eine schnell fortschreitende Vereisung der Querruder bzw. Höhen- und Seitenrudder ein, die mehrmals zum Abbrechen der Messflüge zwang. Da dieses auch im Beschussfalle eintreten würde, ist eine ständige Gefährdung des Flugzeugs mit Oberflächenkühlung hierdurch gegeben." Die Sicht aus der aerodynamisch zwar hochwertigen Kanzel wurde ebenfalls negativ beurteilt. Dazu hieß es:

„Die Sicht ist in allen Flugzuständen gleich schlecht infolge des spitzen Sichtwinkels durch die räumlich gekrümmten Plexischeiben, sowie in Folge des Luftschraubenlagers und der Welle. Das geringe und dazu noch verzerrte Gesichtsfeld zwingt im Verein mit den mangelhaften Stabilitäten zum dauernden Gebrauch der Blindfluggeräte.“ (13) Gerade die letzteren Feststellungen sind sicher ein gewichtiges Argument für die Ablehnung von Flugzeugen mit Oberflächenkühlung (He 100, He 119) und rein auf Geschwindigkeit gezüchteter Flugzeuge durch das RLM gewesen. Nach dem Erprobungsabbruch sollte die He 119 V 3 an Heinkel für die schon früher beabsichtigten Rekordflüge abgegeben werden. Allerdings wurde die Zustimmung zu diesen Arbeiten von der Vorlage entsprechender Rekordprogramme und Kostenvoranschläge abhängig gemacht (14). Kurz darauf wurde allerdings festgelegt, dass die Maschine fertiggestellt und an die E-Stelle Rechlin zur Triebwerkserprobung abgegeben werden sollte (15). Von dort überführte sie Flugkapitän Schuster am 21.11.1939 erneut nach Travemünde (16), wo sie offensichtlich blieb und später nach Zuweisung von Stammkennzeichen als BB+DR geführt wurde (17, 18)), bis sie im März 1941 aus den Beständen der E-Stelle gestrichen und an die Deutsche Luftfahrtsammlung in Berlin abgegeben werden sollte. Dort war sie wegen der damals noch neuartigen Triebwerksanordnung in verschlossenen Räumlichkeiten unterzubringen (19). Ob bis 1941 noch Flüge in Travemünde stattfanden und ob das Flugzeug nach Berlin ins Museum kam, ist bisher unklar.

Ebenso ist bisher die Gesamtzahl der gebauten Maschinen nicht zweifelsfrei geklärt. Trotz des von vornherein geringen Interesses des RLM an einer militärischen Verwendung der He 119 (das aber, wie oben gezeigt, nicht auf Unverständnis oder Ignoranz beruhte, wie in der Literatur suggeriert) ist mindestens noch eine He 119 gebaut worden. Vermutlich stand dies aber schon im Zusammenhang mit einem japanischen Interesse an der Maschine. Das RLM hatte das Muster für den Export freigegeben, da die oben angeführten wesentlichen Mängel des aerodynamisch zwar hochgezüchteten, aber unter Gesichtspunkten des militärischen Einsatzes zweifelhaften Musters, eine Beschaffung ausschlossen. Dessenungeachtet liefen bei Heinkel umfangreiche Bemühungen, ein Kampfflugzeug auf der Basis der He 119 zu schaffen. Von 1936 bis 1940 wurden mehr als zehn Entwürfe des Musters bearbeitet (7), die allerdings meist auf dem Reißbrett verblieben, bevor man sich ab 1941 mit Projekten beschäftigte, bei denen die Forderungen nach aerodynamischer Vollkommenheit hinter denen der Fertigungsvereinfachung und rationeller Konstruktion zurücktraten und endlich zur He 219 führten.



Die He 119 V 2 nach der Zulassung als D-ASKR.



Die Abmessungen sind in Meter angegeben und sind in der Zeichnung durchgehend angegeben. Die Abmessungen sind in der Zeichnung durchgehend angegeben. Die Abmessungen sind in der Zeichnung durchgehend angegeben.

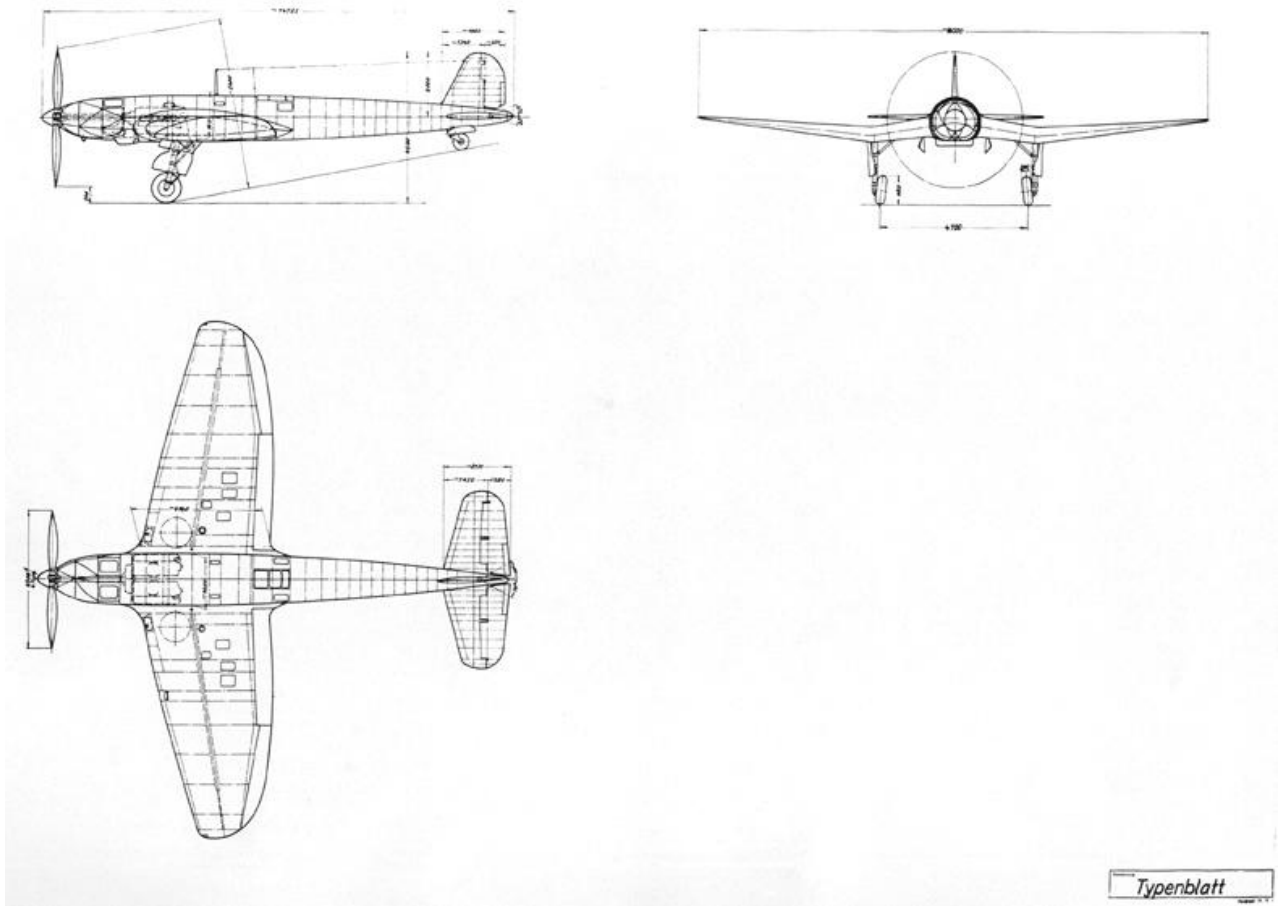
<table border="1"> <tr> <td>HEINDEL</td> <td>HEINDEL</td> </tr> <tr> <td>HEINDEL</td> <td>HEINDEL</td> </tr> </table>	HEINDEL	HEINDEL	HEINDEL	HEINDEL	<table border="1"> <tr> <td>Ernst Heinkel</td> <td>119.01-18</td> </tr> <tr> <td>Heinkel</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Heinkel</td> <td></td> </tr> </table>	Ernst Heinkel	119.01-18	Heinkel		Heinkel	
HEINDEL	HEINDEL										
HEINDEL	HEINDEL										
Ernst Heinkel	119.01-18										
Heinkel											
Heinkel											
LC	Typenblatt										

Werkszeichnung 119.01-18 der Heinkel He 119 V 1 vom 7. Mai 1937.

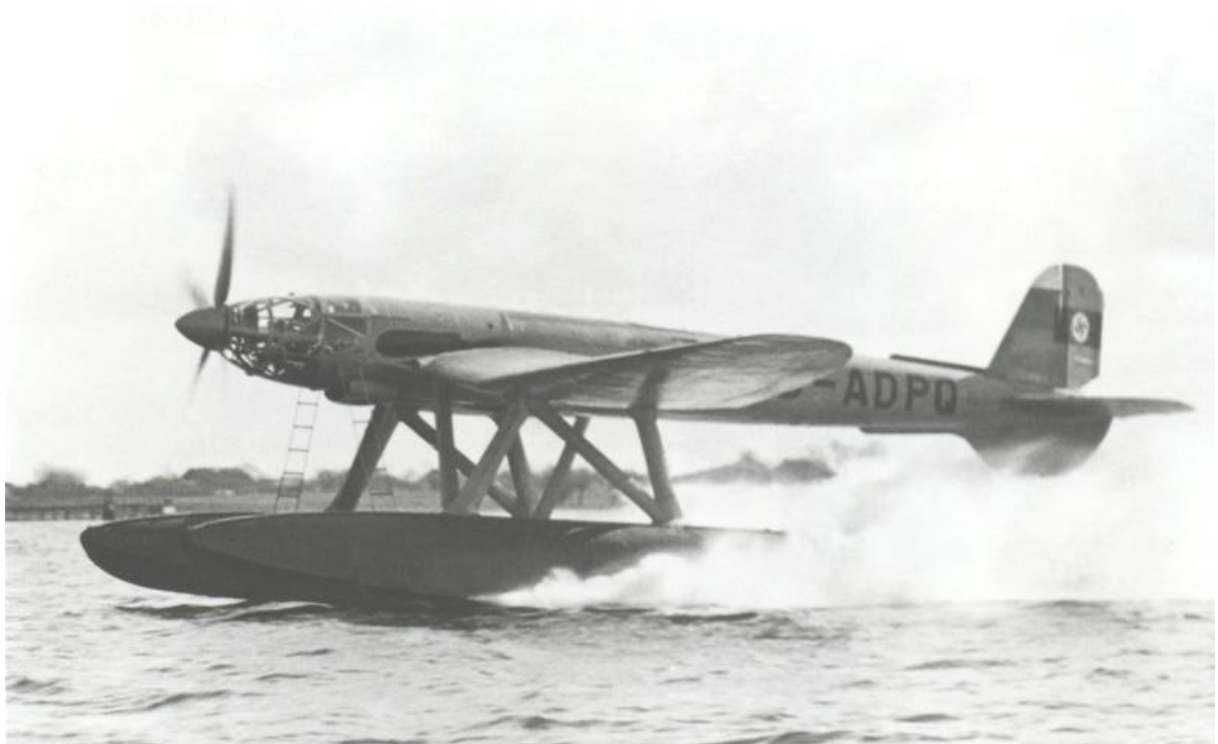
Aus dem bereits erwähnten Schnellbomberprojekt vom 7.9.1936, das neben einer dreiköpfigen Besatzung eine Bombenlast von 16 x 50-kg-Bomben und eine Abwehrbewaffnung von lediglich 2 MG 15 tragen sollte, wurde der erste Prototyp (Variante 2) abgeleitet, dessen Besatzung auf zwei Mann reduziert war und der nur der Motorerprobung und Rekordzwecken dienen sollte. Ein weiteres Projekt vom 15.12.1937 war als Aufklärer konzipiert. Dabei wurde im Bombenraum hinter den Motoren ein Rumpfbehälter von 1450 Litern Inhalt eingebaut, dazu kamen vier Flächentanks mit insgesamt 1500 Litern. Zwei 13-mm-MG 131 im Rumpf und zwei weitere Waffen des gleichen Typs in den Tragflächen waren als Abwehrbewaffnung vorgesehen. Obwohl bereits ab Januar 1937 die Reduzierung der Versuchsmuster auf drei ausschließlich für Triebwerkserprobung verfügt war, projektierte man bei Heinkel weitere Abwandlungen des Themas He 119. Zuerst drei Schnellbomberprojekte vom 4.2.1938, 30.5.1938 und 18.7.1938, dann Projekte eines Aufklärers (22.8.1938) und eines Jägers (24.8.1938). Die letzten vier Varianten sollten den stärkeren Motor DB 610 erhalten, der eine Bodenleistung von 2950 PS abgab. Unterschiede zwischen den einzelnen Entwürfen bestanden in der Verwendung von Zwei- und Vierblatt-Luftschauben sowie in der Auslegung als Tief- oder Mitteldecker.

Das sechste Projekt wurde dann als viertes Versuchsmuster (He 119 V 4) verwirklicht (7). Es hatte den DB 610, der eine vierflügelige Schraube von 4,2 m Durchmesser antrieb. Als Besatzung des Tiefdeckers waren drei Mann vorgesehen, wovon einer im Rumpfstand hinter dem Motor untergebracht war. Die Abwehrbewaffnung bestand aus zwei MG 81 mit 7,9 mm Kaliber und zwei 13-mm-MG 131 in der Kanzel, ein weiteres MG 81 wurde vom Schützen bedient. Im Rumpf befand sich neben der Bombenzuladung von 10 x 50 kg, 6 x 100 kg oder 2 x 250 kg ein zusätzlicher Tank von 600 Litern Inhalt. Die Tragflächen hatten, wie schon bei der V 3, eine gerade Vorderkante und waren nicht mehr rein elliptisch geformt.

Als unbewaffneter Schnellbomber war die neunte Variante (15.5.1939) ausgelegt, die neben dem stärkeren DB 610 nur eine verringerte Bombenzuladung von 500 kg tragen sollte. Vom 10.2.1940 datiert schließlich das Projekt eines Aufklärers mit nur noch einem MG 81 als Abwehrbewaffnung.



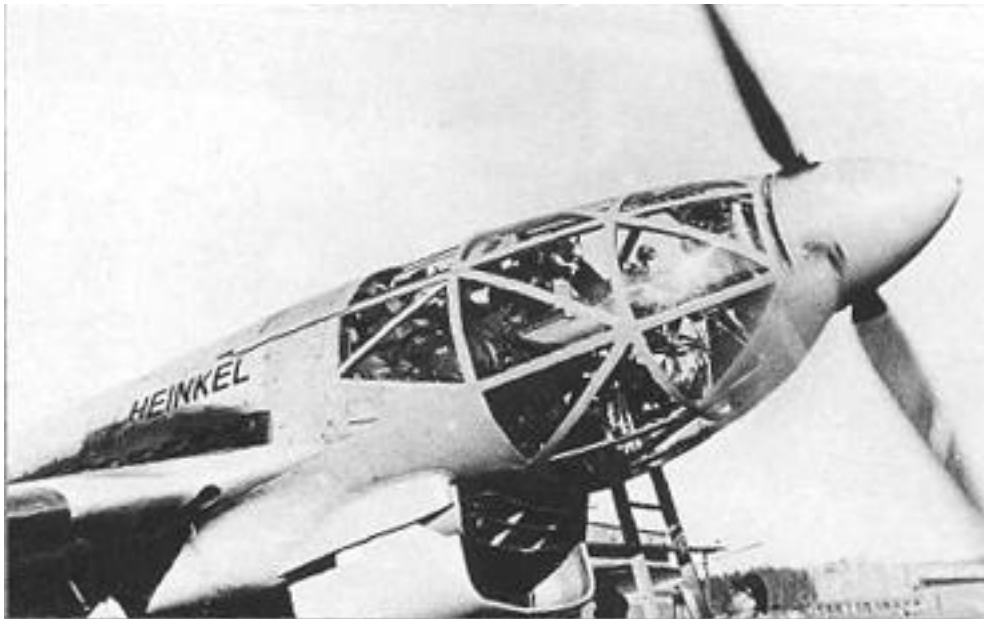
Dieses Typenblatt zeigt die He 119 V 4 von 1940. Die gegenüber dem ersten Prototyp veränderte Flächenform ist deutlich erkennbar.



Die He 119 V3 D-ADPQ beim Start.

Die Weiterentwicklung der He 119 führte über das Projekt des Aufklärers P1055 von 1940 (20) zum sogenannten „Arbeitsflugzeug“ P1065 von 1942 (21), aus der dann die He 219 entstand. Sowohl P 1055, als auch P 1065 hatten Varianten, die in der Auslegung der He 119 mit einem Doppelmotor im Rumpf hinter der Kabine glichen. Die in der Literatur zu findende Behauptung, das Projekt P1055 sei die Basis der He 119-Entwicklung gewesen (2), ist allein schon

wegen der Reihenfolge der Projektnummern zu bezweifeln, hatte doch die ab 1936 entwickelte He 177 die Projektnummer P1041. Aus einem anderen Dokument ist als Erstflugtermin der He 119 K der Mai 1940 zu ersehen (3). Da „K“ damals für „Kampfflugzeug“, also bewaffnet, stand, dürfte es sich dabei um die o. g. He 119 V 4 gehandelt haben.



Blick auf die Kanzel der He 119 V1 D-AUTE mit der durchlaufenden Luftschraubenwelle.

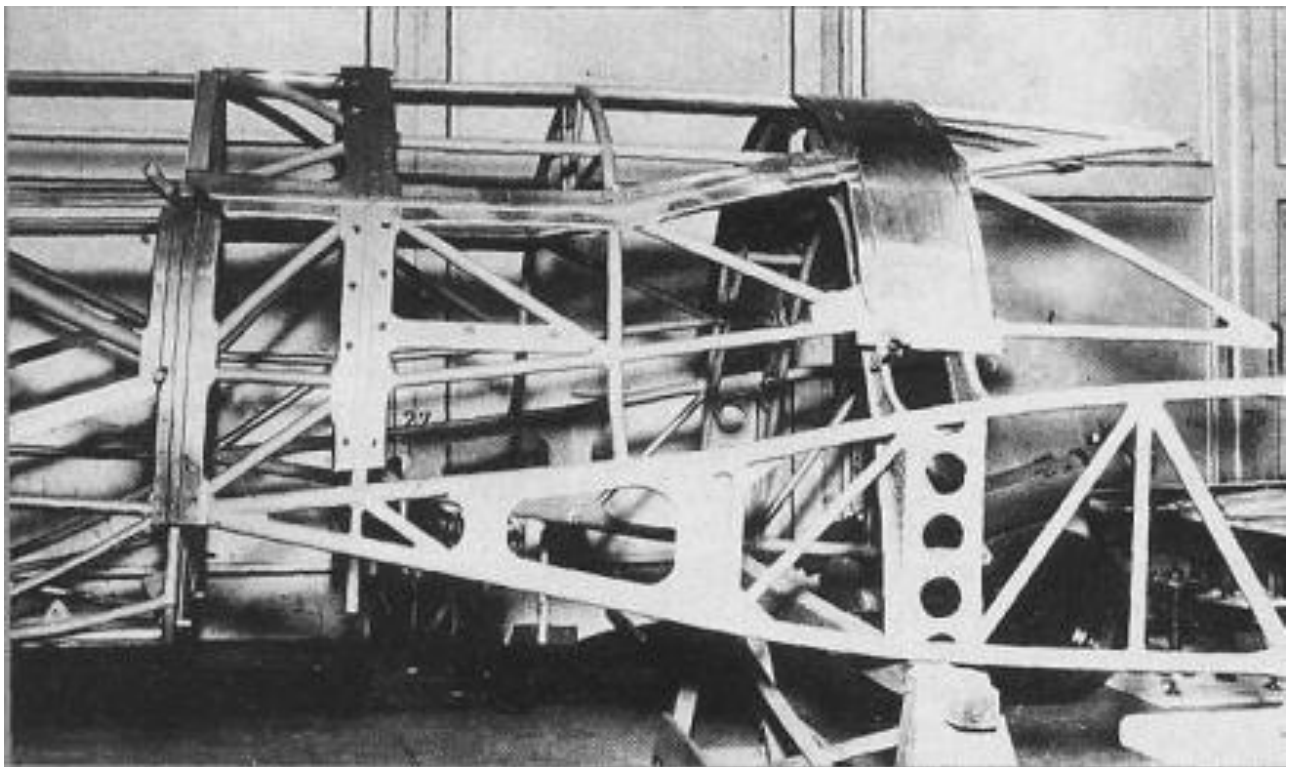
Am 1. Dezember 1938 hatte der Heinkel-Direktor Raphael Thiel Japan den Bau und die Lieferung von drei He 119 zum Preis von 3,6 Millionen Reichsmark bzw. zwei He 119 für 3 Millionen Reichsmark, zuzüglich einer Pauschallizenz von 2 Millionen, angeboten (22). Japan bestellte daraufhin zwei Maschinen, für die Konstruktionsarbeiten vom März 1939 bis Juni 1940 nachweisbar sind (3). Die Lieferung der beiden Maschinen erfolgte 1941 per Schiff ab Genua (22, 23). Zur Unterstützung der Japaner war Heinkel-Chefpilot Gerhard Nitschke mit einem weiteren Ingenieur und dem Bordwart Fritz Dorsch angereist. Die japanischen Testpiloten waren die Korvettenkapitäne S. Suzuki und S. R. Takao. Beide He 119 fielen aber bald durch Landeunfälle aus, so dass weitere Flüge aufgegeben wurden. Ein Lizenzbau in Japan fand nicht statt. Auf der Basis der He 119 V4 wurde im Ersten Marine-Flugtechnischen Arsenal in Yokosuka unter Leitung von Shiro Otsuki die R2Y1 „Keiun“ (Schöne Wolke) entwickelt, die ebenfalls einen Doppelmotor im Rumpf hatte, der über eine Fernwelle einen sechsflügligen Propeller antrieb. Bald nach dem Erstflug am 8. Mai 1945 wurde das Versuchsflugzeug bei einem amerikanischen Bombenangriff jedoch zerstört (25). Es ist wahrscheinlich, dass die beiden an Japan gelieferten Maschinen die He 119 V2 und V4 waren, da die V 1 bereits im Dezember 1937 zerstört wurde und die V 3 als Schwimmerflugzeug in Deutschland verblieb. Dies wird durch die Angabe der V 4 als an Japan gelieferte Maschine gestützt, die sich in einer Quelle (26) findet. Die in anderen Veröffentlichungen genannten Muster V 7 und V 8 sind eher unwahrscheinlich, wenn man den hier rekonstruierten Zeitablauf betrachtet. Dazu kommt, dass in der damaligen Kriegssituation keine weitere Produktionskapazität für Auslandsaufträge zur Verfügung stand, während die beiden Versuchsmuster V 2 und V 4 in Deutschland nicht mehr von Nutzen waren.

Auch die Tatsache, dass nur drei zivile deutsche Zulassungszeichen für die He 119 bekannt sind, die eindeutig den ersten drei Versuchsmustern zuzuordnen sind, spricht für sich. Vermutlich ist der vierte Prototyp ohne Kennzeichen in Marienehe eingeflogen worden, bevor er nach Japan verschifft wurde. In den japanischen Quellen werden als Motoren der gelieferten He 119 nur DB 606 genannt, was mit einer weiteren Quelle übereinstimmt, die die V-Muster 32 und 33 des DB 606 als mit der He 119 K gelieferten Triebwerke nennt (26). Das würde bedeuten, dass die He 119 V 4 nie den im Projekt vorgesehen stärkeren Motor hatte.

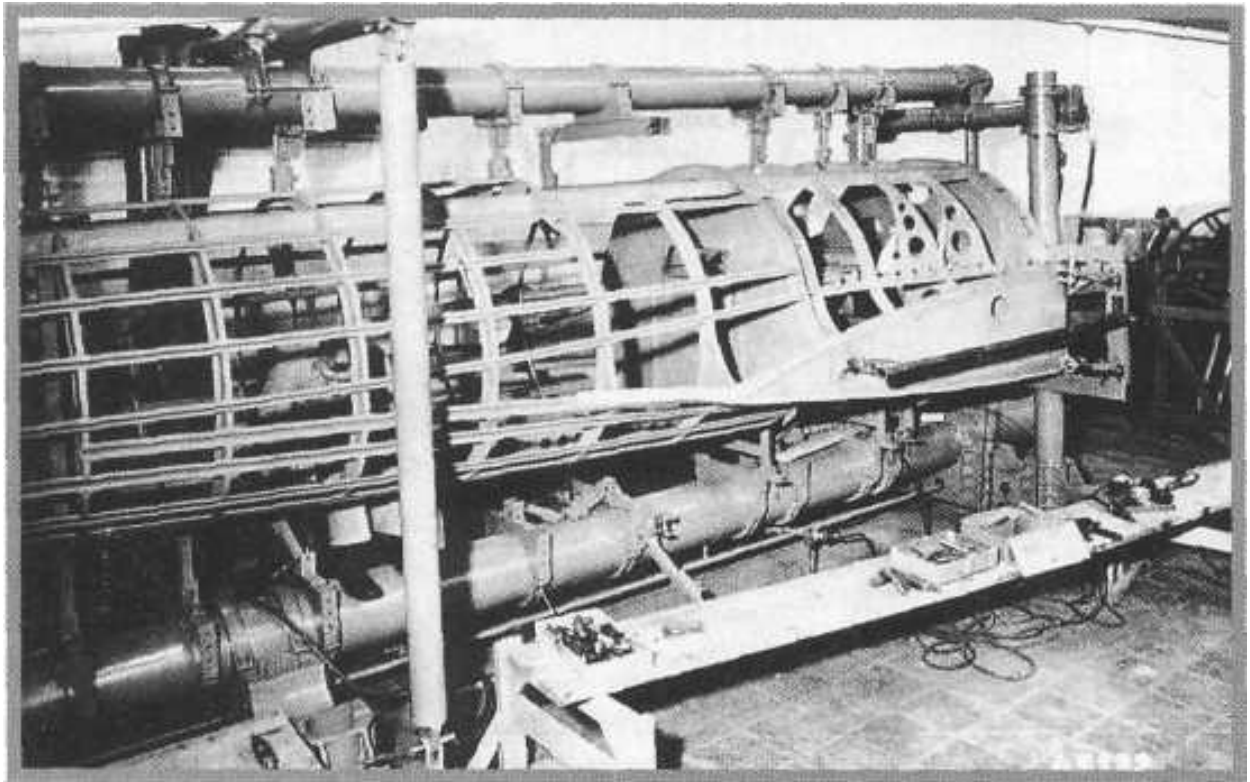
Zusammengefasst muss festgestellt werden, dass die He 119 ein aerodynamisch sehr fortgeschrittenes Versuchsflugzeug war, das wertvolle Erprobungsergebnisse auf den Gebieten der Doppelmotoren und der Oberflächenverdampfungskühlung brachte. Andererseits ist sie aber trotz ihrer hohen Geschwindigkeit keinesfalls mit der später das Konzept des unbewaffneten Schnellbombers verkörpernden De Havilland „Mosquito“ vergleichbar, da sie als Einsatzflugzeug unbrauchbar gewesen wäre.



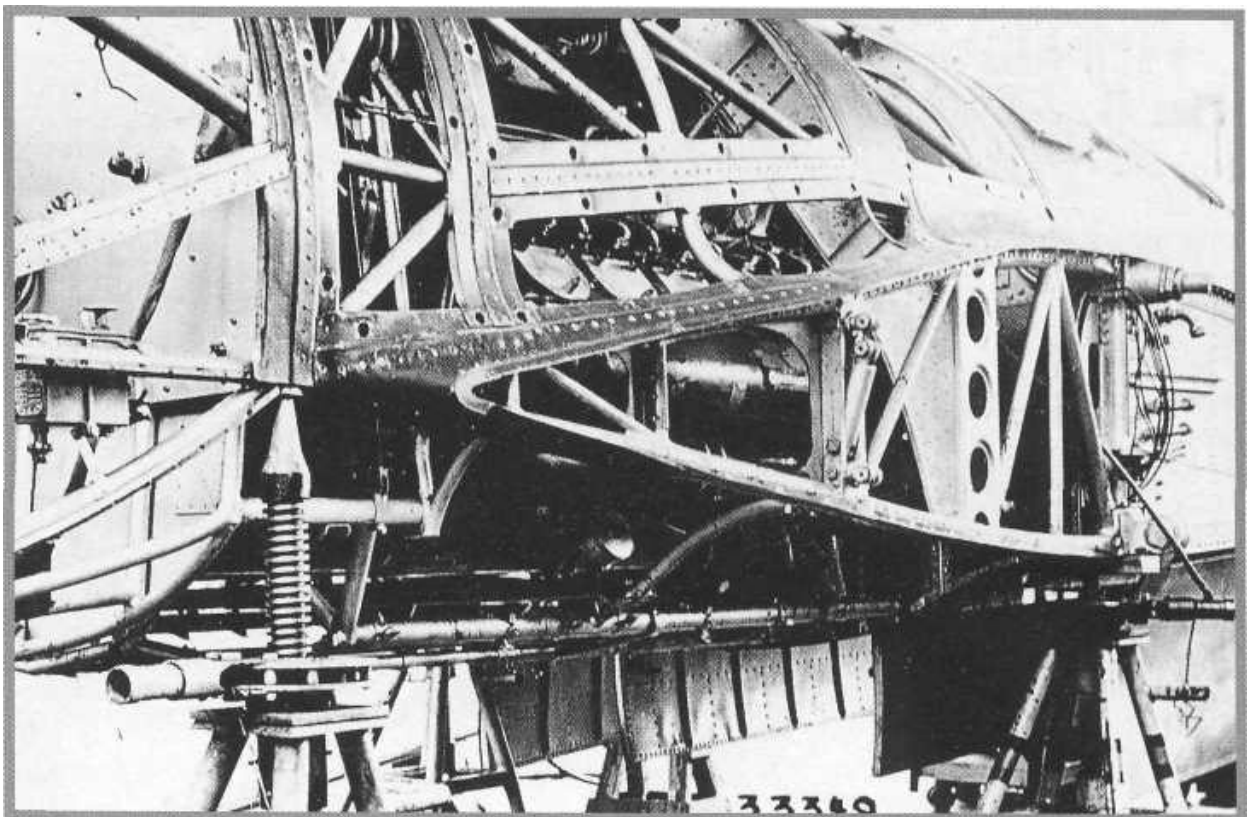
Die He 119V3 D-ADPQ im Flug.



Der Motorraum der He 119 in der ursprünglichen Ausführung des Rumpfs als Fachwerksystem in Stahlrohrbauweise.



Spätere Rumpfkonstruktion der He 119 V 4 in Schalenbauweise.



Der Einbau des Motors DB 606 in Rumpfmittle der He 119 V 2.

Taktisch-Technische Daten ^(27, 28)

Abmessungen		
Spannweite	16,00 m	(16.00 m)
Länge	14,80 m	(14,80 m)
Höhe	5,20 m	(5,40 m)
Flügelfläche	50,3 m ²	(51,6 m ²)
Massen		
Leermasse	-	(5120 kg)
Startmasse	7500 kg	(8100 kg)
Triebwerk		
1 x DB 606 mit	2000 PS	(2030 PS) in Bodenhöhe
Flugleistungen		
Maximalgeschwindigkeit	483 km/h	(485 km/h) in Bodenhöhe
Maximalgeschwindigkeit	585 km/h	(585 km/h) in 4000 m Höhe
Marschgeschwindigkeit	525 km/h	(575 km/h) in 7700 m Höhe
Landegeschwindigkeit	124 km/h	(120 km/h)
Steigzeit auf 2000 m	4,0 min	(3,2 min)
Steigzeit auf 4000 m	7,9 min	(6,5 min)
Praktische Gipfelhöhe	9000 m	(8500 m)
Reichweite	2100 km	(2000 km)
Flugdauer	4 h	

Quellen

- 1) Ernst Heinkel Flugzeugbau GmbH Speyer, Heinkel-Flugzeugtypen, Speyer 1964
- 2) Heinkel He-119 „Der Stern von Rostock“, Luftfahrt Report Heft Nr. 1, Verlag Heinz Nickel, Zweibrücken 1993
- 3) „Verlauf der Konstruktions-Arbeiten ab 1933“, graf. Darstellung der Ernst Heinkel Flugzeugwerke, ca. Januar 1941
- 4) Flugsport, 27. Jahrgang 1935, S. 430
- 5) Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1.1.1936, Anlage zu LC 13616/35, H/1 geh. Kdos.,
Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1.7.1936, Anlage zu LC II Nr. 870/36 1 zbV/Geh. Kdos.
Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1.10.1936, Anlage zu LC II Nr. 1380/36 1 zbV. g.Kdos.
Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1.4.1937, Anlage zu LC II622/37 g.K.
Flugzeugentwicklungsprogramm vom 1.10.1937, Anlage zu LC I11588/37 g.K.
- 6) Exposé Hertel vom 9.2.1940, Aktenvermerke Personalwesen EHF
- 7) Ministerium für Luftfahrtindustrie der UdSSR, Büro für Neue Technik, Technische Beschreibung Nr. T-610, „Entwurfvarianten der deutschen Flugzeuge He 119, He 219 und He 419“, (russ.) 1947
- 8) LC II Nr. 225/37 1 geh. Kdos. v. 12.2.37, Aktennotiz betr. Niederschrift über Flugzeugentwicklungsprogramm vom 21.1.37
- 9) Liste von Foto-Nummern mit Anmerkungen und Typenbezeichnungen, EHF, ohne Datum

- 10) Entwicklungsauftrag LC 7 Nr. 50/38-21/IV vom 5.11.1938
- 11) Erprobungsbericht He 119 V-3, Werk-Nr. 2404 bis 29.10.38, EHF, Einfliegeabteilung 5.11.1938
- 12) Fernschreiben Nr. 213 Heinkel Rostock an Heinkel Berlin betr. He 119 V 3, V 2 vom 9.11.1938
- 13) E-Stelle Travemünde, Bericht Nr. 15415/39 vom 11.9.1939, „He 119 V 3“ und Bericht Nr. 1818/39 geh. „Erprobung der Triebwerksanlage der He 119 V 3“ vom 6.7.39
- 14) LC 2 Nr. 3342/39 g (IV) geh. vom 5.7.39 an EHF, betr.: He 119 V 3-Entwicklung und Erprobung
- 15) Schreiben Lammertz (EHF) an RLM LC 2II betr. He 119 V 3 vom 29.7.39
- 16) Flugbuch Flugkapitän Helmut Schuster
- 17) Flugzeugbestand E-Stelle Travemünde am 7.5.1940, nach: E-Stellen Travemünde und Tarnowitz, 3. Band, Luftfahrtverlag Axel Zuerl, Steinebach/Wörthsee, o.J.
- 18) E-Stelle der Luftwaffe Travemünde, Flugzeug-Termin- und Verteilungsliste, 7.5.1940
- 19) Generalluftzeugmeister GL1 Az 89 a-m Nr. 2318/41 IA, Abgabemeldung Nr. 401 vom 25.3.1941
- 20) EHF, Berliner Büro, Aktennotiz geheim vom 2.10.1940, betr.: P1055 Aufklärer, Basis He 119, Besprechung im RLM am 30.9.40 und 1.10.40
- 21) EHF Mappe 21/42 vom 1. September 1942, Arbeitsflugzeug P1065
- 22) Mitteilung Nr. 171/38 der Abt. Verkauf EHF an die Direktion vom 7.12.38
- 23) Encyclopedia of Japanese Aircraft 1900-1945, vol. 6, Shuppan-Kyodo Publishers, Tokyo 1972
- 24) Wirtschaftsgruppe Luftfahrtindustrie Ausland-Abteilung 1.9.1943, Lieferungen von Flugzeugen, Flugmotoren und Bomben an das verbündete und neutrale Ausland in der Zeit vom 1.1.1937 bis 31.8.1943
- 25) R. J. Francillon, „Japanese Aircraft of the Pacific War“, Putnam & Company, London 1970
- 26) Herkunft unklar
- 27) Entwurfsdaten He 119 K (Projekt 1 vom 7.9.1936), nach Quelle 3, Flugleistungen berechnet für eine Flugmasse von 7500 kg und Oberflächenkühlung, ohne diese verringern sich die Geschwindigkeiten um 35 km/h, Geschwindigkeiten und Reichweite garantiert mit max. 5 % Abweichung.
- 28) Daten in Klammern nach Heinkel-Datenblatt Nr. 1257 vom 18.4.1940 He 119 K, Marschgeschwindigkeit und Reichweite in 5000 m, Flugleistungen nach Flugmessungen.

Danksagung: Der Autor möchte sich für die Hilfe bei der Erstellung dieser Arbeit bei seinen Freunden und Kollegen von der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrthistorik (ADL) Karl Kössler und Günther Ott, sowie Hans-Peter Dabrowski, Christoph Regel, Hanfried Schliephake und Marton Szigeti bedanken.