

Zeichnung des Projekts Heinkel P 897. Mit den eingetragenen Änderungen entstand daraus die Heinkel HE 11. (Sammlung Koos)

Das Rennflugzeugprojekt HE 11 aus Warnemünde - die große Unbekannte von Heinkel

Von Volker Koos (ADL)

06.2013 durchgesehene und korrigierte Fassung der Erstveröffentlichung in Jet & Prop 5/1994

Eine der "großen Unbekannten" in der bisherigen Literatur zur Geschichte der Heinkel-Flugzeugwerke ist die Heinkel HE 11. Standardwerke hierzu erwähnen sie überhaupt nicht (1, 2) oder beschränken sich auf „Projekt eines See-Tiefdeckers mit BMW VIU“ (3). Einem 1990 erschienenen Buch über den Flugplatz Warnemünde kann man als weitere Angaben die vorgesehene Werknummer 322 und den geplanten Verwendungszweck als See-Rennflugzeug – ähnlich den Maschinen in den Schneider-Pokal-Wettbewerben – entnehmen (4).

Eine der dabei ausgewerteten Quellen war eine von einem langjährigen Mitarbeiter Ernst Heinkels zu dessen 70. Geburtstag zusammengestellte Typenliste (5). Dem gegenüber stehen einige Daten, die in einer 1962 erschienenen Werkzeitschrift der Heinkel-Werke Stuttgart-Zuffenhausen zu finden sind, wobei von einem Projekt eines katapultierbaren See-Tiefdeckers gesprochen wird (6).

Durch Unterlagen aus dem Archiv der ehemaligen Aerodynamischen Versuchsanstalt (AVA) in Göttingen (7) ist es nun möglich, Licht in das Dunkel zu bringen. Diese bestätigen und ergänzen die Angaben in meiner früheren Veröffentlichung (4).

In einem Brief der Ernst Heinkel Flugzeugwerke Warnemünde vom 14. März 1929 an die AVA werden Kostenvoranschläge für die Herstellung eines Modells und der damit durchzuführenden Windkanalmessungen angefordert. Beigelegt war eine Zeichnung des Heinkel-Projekts P 897 vom 10. Juli 1928, das bis auf einige vorgesehene Änderungen der geplanten HE 11 entsprach. Diese sollte als „Rennflugzeug, ähnlich den Schneider Cup Maschinen“ mit einem 800 PS-Motor bei 1650 Umdrehungen pro Minute und einem Wirkungsgrad der Luftschraube von 0,82 eine Höchstgeschwindigkeit von 450 km/h erreichen.

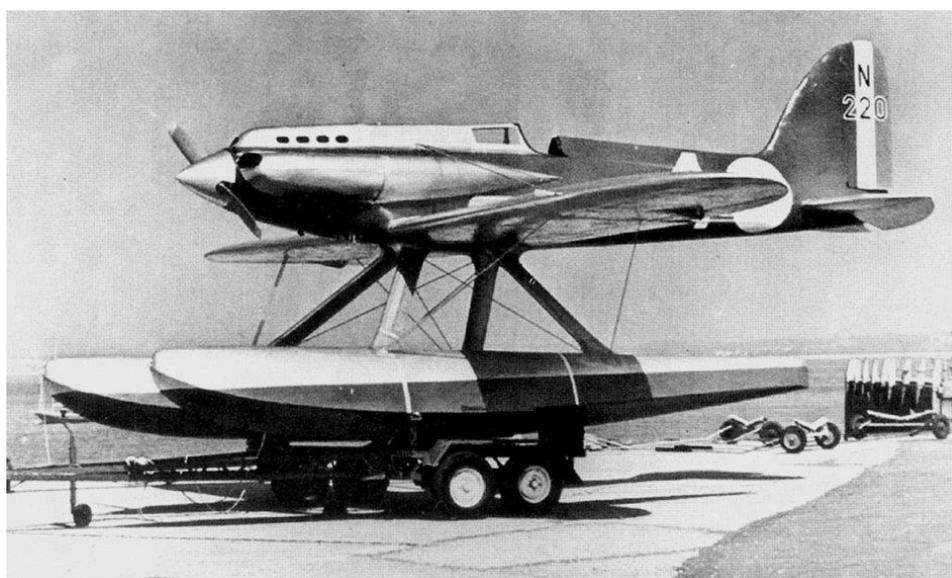
Die Abweichungen des HE 11-Projekts gegenüber dem P 897 waren eine von 8 auf 7 Meter reduzierte Spannweite mit einem aerodynamisch verbesserten Rumpf-Flügel-Übergang, ein von 2,30 m auf 3,10 m vergrößerter Luftschraubendurchmesser, der eine Erhöhung des Schwimmergestells bewirkt hätte und eine Reduzierung der Seitenleitwerkshöhe. Zum Ausgleich des Kreiselmoments des starken Triebwerks war eine unsymmetrische Anordnung der beiden Schwimmer vorgesehen. Der Backbordschwimmer lag 20 cm weiter außen.

Die wichtigsten Daten des Projekts P 897 und der HE 11 zeigt unsere Tabelle, in die wir auch vergleichsweise die in der Heinkel-Werkszeitung angegebenen Daten aufgenommen haben, die aber offensichtlich falsch zu sein scheinen, wenn es nicht ein weiteres Projekt mit der Bezeichnung HE 11 gegeben hat, wofür aber bisher keine Beweise vorliegen. Leider wird in o. a. Schreiben der Heinkel-Werke der vorgesehene Motortyp nicht genannt, den aber Kleinemeyer (5) mit BMW VI angibt.

Technische Daten

Projektbezeichnung		P 897	HE 11	HE 11
Quelle		(7)	(7)	(6)
Motor			BMW VI (5)	BMW VI 7,3 ZU
Leistung	PS		800	600
Spannweite	m	8,00	7,00	16,5
Länge	m	8,45	8,45	11,40
Höhe	m	3,50	2,95	
Flügelfläche	m ²			46,2
Flugmasse	kg			2240
Höchstgeschwindigkeit	km/h		450	210

Auf wessen Initiative die HE 11 entworfen wurde und warum sie am Ende doch ein Projekt blieb, ist nicht nachweisbar. Es erging Heinkel am Ende ebenso wie Dornier, der 1924 und 1928 ebenfalls zwei Projekte für Schneider-Pokal-Rennflugzeuge vorgelegt hatte, mit denen er an einer italienischen Ausschreibung teilnahm. Sicher gab es in Deutschland nicht die finanziellen Möglichkeiten, sich an einem derart aufwendigen Rennen, wie dem Schneider-Pokal-Wettbewerb zu beteiligen. 1912 als Geschwindigkeitsrennen für Seeflugzeuge ausgeschrieben, war er ab 1926 eigentlich nur noch eine Angelegenheit der Italiener und Engländer. Letztere gewannen dann 1931 die begehrte Trophäe, die ihnen nach dem dritten Sieg in Folge zufiel. Konstrukteur der siegreichen Supermarine S 5 und S 6 Rennflugzeuge war Reginald J. Mitchell, der spätere Schöpfer der berühmten "Spitfire".



1927 gewann die englische Mannschaft das Rennen um den Schneider-Pokal mit der Supermarine S.5. Hier ein Nachbau der N220, die damals auf den 2. Platz kam.
(Foto: Sammlung Koos)

In härtester Konkurrenz zu den Engländern standen besonders die Konstruktionen von Mario Castoldi, die die Firma Macchi baute. Castoldi, der im Februar 1888, nur einen Monat nach Ernst Heinkel, geboren worden war, entwarf dann auch die Macchi MC.72, die mit ihrem kurzzeitig 3100 PS leistenden Doppelmotor A.S.6 von Isotta- Fraschini am 23. Oktober 1934 unter Francesco Agello den absoluten Geschwindigkeitsrekord auf 709,21 km/h trieb. Als am 30. März 1939 Hans Dieterle diesen Wert mit 746,6 km/h auf der He 100 überbot, war dies sicher eine späte Genugtuung für die in den zwanziger Jahren mit der HE 11 nicht gehabte Chance für Ernst Heinkel.



Die zum Schneider-Pokal-Wettbewerb 1931 gemeldete Macchi MC.72 wurde nicht rechtzeitig fertig, errang aber 1934 den absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord. Das Flugzeug befindet sich heute im Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle
(Foto: Martin Bergner via Wikimedia)



Da die Macchi MC.72 nicht rechtzeitig fertig wurde, ging der englische Sieg 1931 ohne Gegner an eine Supermarine S.6B. Nach diesem 3. Gewinn in Folge fiel der Schneider-Pokal satzungsgemäß an England. Das Foto zeigt die Siegermaschine mit der Kennung S 1595.
(Foto: RAF)

Die für die HE 11a reservierte Werknummer 322 wurde später neu an die HD 61a vergeben, eine Exportversion der Heinkel He 45. Diese Maschine ging 1932 über den Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie (RDL) nach China.

Literatur:

- (1) H. J. Nowarra, Heinkel und seine Flugzeuge, München 1975
- (2) H. D.Köhler, Ernst Heinkel - Pionier der Schnellflugzeuge, Koblenz 1983
- (3) B. Lange, Das Buch der deutschen Luftfahrttechnik, Mainz 1970
- (4) V. Koos, Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling, Berlin 1990
- (5) E. Kleinmeyer, Das Lebenswerk von Prof. Dr. Ernst Heinkel, Januar 1958, unveröff.
- (6) Heinkel, die Zeitschrift der Heinkel-Werke, Heft 1,1, Dezember 1962
- (7) Brief der Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH vom 14.3.29 an die AVA Göttingen und Zeichnung des Projekts P 897 vom 10.7.28, aus: GOAR 1416