



Letzte Vorbereitungen an der He 6a vor dem Erstflug am 2. August 1927 in Warnemünde

Heinkel HE 6 – das Ozeanflugzeug aus Warnemünde

Von Volker Koos (ADL)

06.2013 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in JET + PROP Heft 5/1992

In den zwanziger Jahren versuchten viele wagemutige Flieger, den Atlantik im Flugzeug zu überqueren. Einige bezahlten dafür mit ihrem Leben. Um so größer der Jubel, als am 21. Mai 1927 nach einem sensationellen Rekordflug von 33 Stunden und 30 Minuten der amerikanische Postflieger Charles Lindbergh von New York kommend in Paris landete. Die wegen der meist aus dem Westen wehenden Winde schwierigere Ost-West-Überquerung des Atlantiks stand noch aus. Diese gelang erst 11 Monate später durch Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice auf einer Junkers W 33.

Daß auch die Ernst Heinkel Flugzeugwerke in Warnemünde einen solchen Versuch starteten, ist weitgehend unbekannt geblieben. Da das dafür gebaute Flugzeug eine Krönung der damals bei Heinkel gepflegten Bauweise von Seetiefdeckern war, wollen wir hier die Entstehungsgeschichte der HE 6 und den – allerdings erfolglosen – Ozeanflugversuch nachzeichnen.

Vorgeschichte

1927 wurde der Bau der HE 6 (HE stand für Heinkel-Eindecker) als privates Risiko des Firmenchefs Ernst Heinkel dargestellt und besonders das rasche, „typische Heinkel-Bautempo“ betont. Diese Lesart ist nur zum Teil richtig, beinhaltet aber wahrscheinlich auch einen wesentlichen Grund, warum das ganze Unternehmen letztendlich scheiterte.

Was Heinkel geflissentlich verschwieg, war die Tatsache, daß hinter dem Ozeanflugversuch gleich zwei solvente Auftrag- und damit auch Geldgeber standen: Die Reichsmarine und die Hamburg-Amerika-Linie! Die Marineleitung hatte bei den Firmen Lorenz und Telefunken moderne Flugzeugfunkgeräte entwickeln lassen, die nun auf einem Atlantik-Rekordflug ihre Brauchbarkeit beweisen sollten. Dieser Hintergrund mußte damals aber verborgen bleiben, da die Entwicklung und der Bau militärischen Fluggeräts den Deutschen nach dem Versailler Friedensvertrag verboten war.

Die Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG), eine der größten deutschen Reedereien mit Sitz in Hamburg, entwickelte in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre ausgeprägte Luftverkehrsinteressen und unterhielt in dieser Zeit sogar eine eigenständige Abteilung „Luftfahrt“. Auf Vorstandsebene wurde beschlossen, die maßgeblichen deutschen Transozeanflugversuche zu finanzieren. Man legte aber Wert darauf, zunächst im Hintergrund zu bleiben. Erst nach gelungener Atlantiküberquerung wollte die Reederei in das Licht der Öffentlichkeit treten.

Die HAPAG unterstützte zwei Vorhaben: Einmal wurde bei der schwedischen Junkers-Tochterfirma „AB Flygindustri“ in Linhamn bei Malmö eine dreimotorige G 24 he (Werknummer 923), gefertigt in der Junkers-üblichen Ganzmetallbauweise, für den Ozeanflugversuch präpariert und als D-1230 in Deutschland zugelassen.

Zum anderen entstand bei den Ernst Heinkel-Flugzeugwerken in Warnemünde die HE 6 in der damals typischen Gemischtbauweise aus Stahlrohr, Holz und Leinwand. Sie war eine Weiterentwicklung der erfolgreichen Reihe von See-Aufklärungs-Tiefdeckern, die auf der von Ernst Heinkel 1918 bei den Hansa- und Brandenburgischen-Flugzeugwerken herausgebrachten W 29 basierte.



Chefkonstrukteur Karl Schwärzler und der HE 6 Pilot, Flugkapitän Merz, stellen sich dem Fotografen

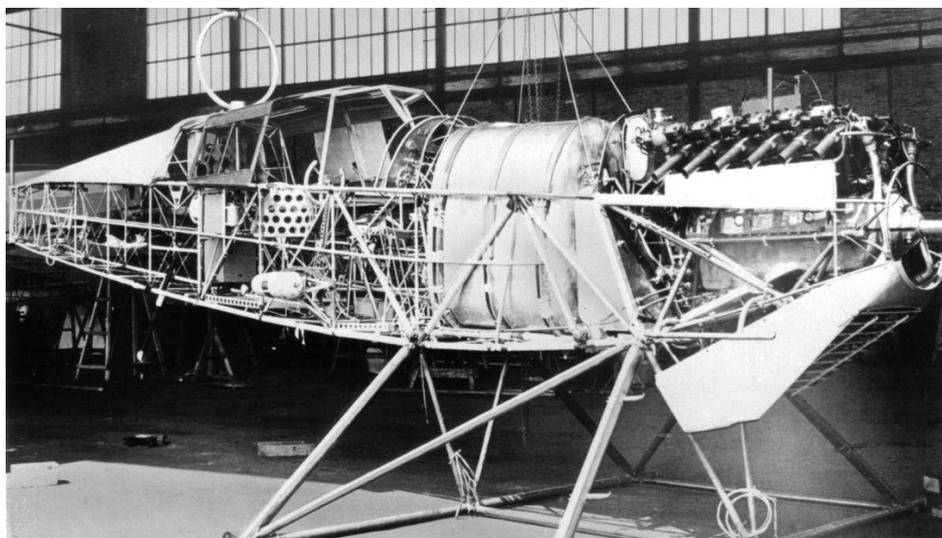
Während die G 24 im Besitz der Junkers-Flugzeugwerke verblieb, ging die HE 6 sogar in das Eigentum der HAPAG über (Kaufpreis ohne Motor: 120.000 Mark). Die Kosten für die Flugdurchführung, wie Versicherungen, Benzin, Personal und Organisation, trug ebenfalls die Reederei: Bei der G 24 beliefen sich diese Ausgaben auf rund 245.000 Mark, bei der HE 6 handelte es sich um 180.000 Mark.

Die Junkers-Maschine erhielt übrigens von der HAPAG den Namen „Taube“ zugewiesen, während die HE 6 als „Schwalbe“ bezeichnet wurde. Nach außen hin traten diese Namen allerdings nicht in Erscheinung. Doch zurück zum Werdegang der HE 6.

Bau und Einsatz der HE 6

Nach der Projektfestlegung im Juni 1927 konnte das Flugzeug bereits am 2. August eingeflogen werden, wobei allerdings noch einige Verkleidungsbleche und der Anstrich fehlten. Die als D-1220 zugelassene Maschine (Werknummer 286) erhielt zunächst den damals stärksten deutschen Motor BMW VI a (515 kW), der aber noch nicht genügend ausgereift war. Seine Musterprüfung hatte erst im Februar des Vorjahres stattgefunden. Mitte September 1927 sah man sich gezwungen, den BMW-Motor gegen einen amerikanischen Packard 3A-2500 mit 588 kW Leistung auszutauschen, den die SEVERA GmbH leihweise zur Verfügung stellte. Dieser Austausch verzögerte die Erprobung und Startvorbereitung zur Ozeanüberquerung um rund drei Wochen.

Der noch unbespannte Stahlrohrumpf der HE 6a läßt deutlich den großen Tank hinter dem Motor und den Einbau des Funkgeräts im hinteren Teil der Kabine erkennen.



Die Maschine trug mit BMW-Motor die Bezeichnung HE 6 a, während die „Packard“-Variante HE 6 b genannt wurde. Äußeres Kennzeichen der zweiten Ausführung waren geänderte Auspuffstutzen und eine Vierblattschraube. Da das Flugzeug in der Erprobungsphase schlecht vom Wasser abkam, waren auch die Schwimmer geändert und die vorderen Schwimmerstreben verlängert worden. Auch an der Motor- und Kühlerverkleidung lassen die vorhandenen Fotos Umbauten erkennen.



(ganz oben): Letzter Motorenprobelauf an der Breitling-Ablaufbahn in Warnemünde. Der Erstflug erfolgte noch ohne Bemalung.

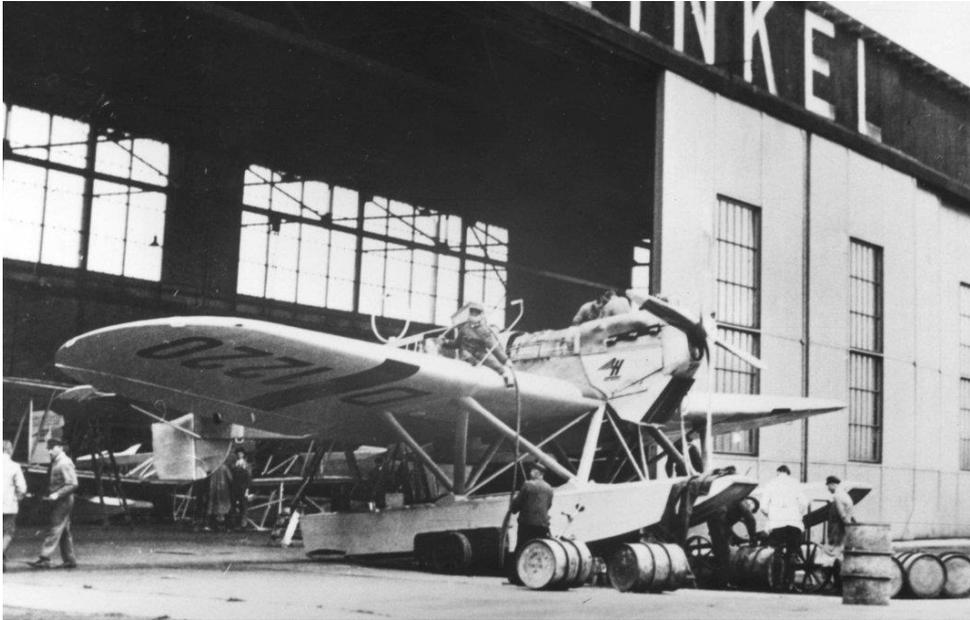
(oben): Die Tanks der HE 6a in Rumpf und Flächen faßten insgesamt 4.320 Liter Treibstoff; die zwanzig Benzinfässer sollen diese Menge veranschaulichen.

(links): Ernst Heinkel am Schwimmer der HE 6a. Beachte die sechs Auspuffstutzen des BMW-Motors und die Zweiblatt-Holzluftschraube.

(unten): Die HE 6a startet zu einem Versuchsflug auf dem Breitling. Im Hintergrund die Anlagen der Firma Aero Sport GmbH von Walter Bachmann.



Im Rahmen der Erprobung stellte die Besatzung Merz, Bock und Rohde am 10. Oktober in Warnemünde mit fast 11 Stunden Dauer und einer Nutzlast von 1.000 kg einen neuen deutschen Dauerflugrekord auf. Das war der letzte größere Testflug, bevor die gleiche Crew am 12. Oktober zur ersten Etappe des geplanten Ozeanflugs startete. Der Abflug verzögerte sich durch einen Defekt am Generator der Funkanlage. Nach Reparatur und Motorprobelauf zog ein Traktor die aufgetankte Maschine, die insgesamt 4.320 Liter Treibstoff für 23 Stunden Flugdauer an Bord nehmen konnte, durch das Werkktor zur Ablaufbahn an der Ostsee. Unter dem Beifall der etwa 150 anwesenden Werksangehörigen und Zuschauer ging das Flugzeug noch 1.000 Meter in See, bevor es gegen den aus Südost wehenden Wind um 13.23 Uhr aufstieg.



(oben): Die auf den amerikanischen Packard-Motor 3A 2500 umgerüstete HE 6b vor der Halle IV auf dem Flugplatz Warnemünde. Äußerlich ist das neue „Innenleben“ der Maschine an den drei Auspuffstutzen (je zwei Auslaßkanäle münden in einem Stutzen) sowie der Vierblatt-Luftschaube erkennbar.

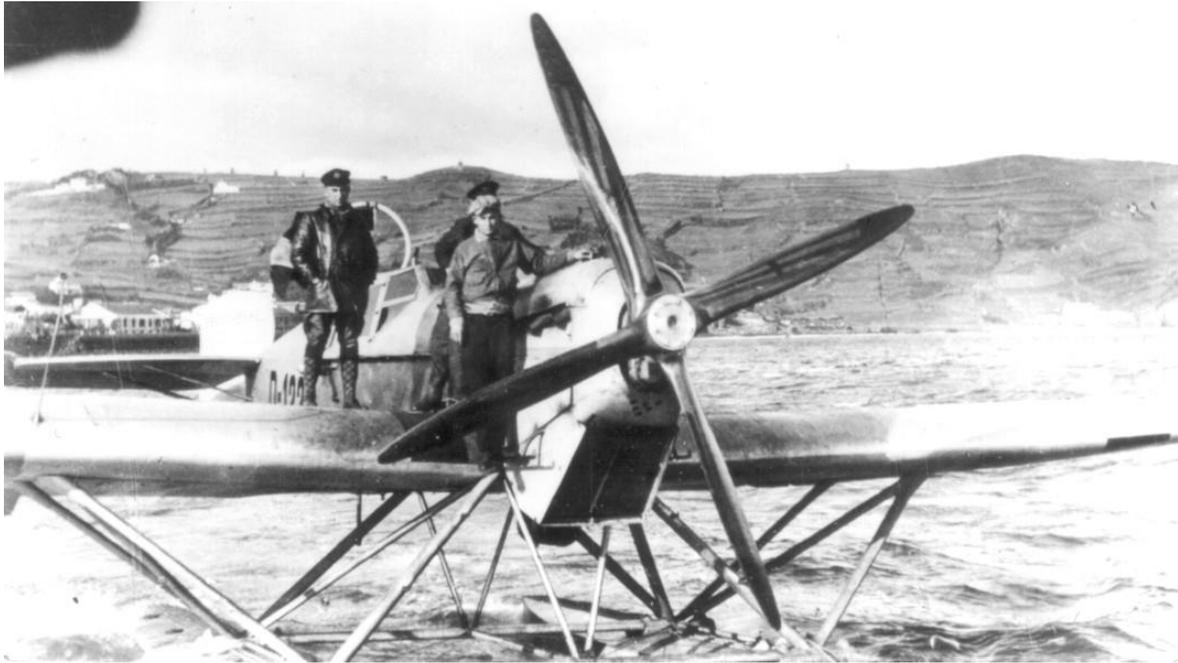
(Mitte): Mit vereinten Kräften wird die HE 6b vom Werkgelände zur Ablaufbahn geschoben.

(unten): Letzte Startvorbereitungen am 12. Oktober 1927 in Warnemünde. Zahlreiche Zuschauer beobachten den Start zum Ozeanflug.



Der so begonnene Flug erfüllte leider nicht die in ihn gesetzten hohen Erwartungen. Auf-grund der übereilten Erprobung führte eine Reihe von Defekten zu Notlandungen, die zusammen mit dem zunehmend schlechten Wetter das Flugprogramm verzögerten. Zwei Kühlerdefekte und Schwierigkeiten mit der Funkanlage machten Zwischenstops in Brunsbüttelkoog und Wilhelmshaven-Rüstringen notwendig, bevor der Flug am 14. Oktober nach Amsterdam fortgesetzt werden konnte.

Schlechtes Wetter ließ den Weiterflug erst am 16. Oktober zu. Er endete jedoch mit einer Notlandung in Vigo. Erneute Schwierigkeiten mit der Funkanlage und Zollprobleme verzögerten die Ankunft in Lissabon bis zum 18. Oktober. Am 4. November begann dann der Weiterflug nach Horta auf den Azoren. Dieser Flug über 1.680 Kilometer gelang in 9 Stunden und 35 Minuten planmäßig.



*(oben): Ankunft der He 6b in Horta auf den Azoren am 4. November 1927. (Foto Heinkel-Archiv)
(unten): Ein großer Kran hat die Heinkel-Maschine in Horta auf den Kai gesetzt, damit sie vor dem Start zur Ozeanüberquerung noch einmal gründlich durchgesehen werden kann. Hinter der Funkpeilantenne flattert die schwarz-weiß-rote Flagge im Wind.*



In Horta lag auch bereits seit dem 14. Oktober die erwähnte Junkers G 24, die am 4. Oktober mit einer vierköpfigen Besatzung aus Norderney abgeflogen war.

Andauernd schlechtes Wetter verhinderte den Weiterflug. Erst am 13. November konnte ein Schlepper die HE 6 bei relativ gutem Flugwetter auf Reede bringen. Beim Startversuch riß aber, wahrscheinlich durch Wasserschlag, ein Propellerblatt oder die linke Schwimmerspitze ab, die Maschine schnitt sofort mit beiden Schwimmern unter Wasser und überschlug sich. Die Besatzung konnte sich glücklicherweise aus dem unter Wasser befindlichen Rumpf retten.

Am anschließend geborgenen Wrack waren die Backbordtragfläche und das gesamte Schwimmergestell völlig zerschlagen. Nach diesem Mißerfolg des Heinkel-Musters gab die Junkers-Besatzung ihren Plan zur Ozeanüberquerung ebenfalls auf.



Das Wrack der D-1220 wird nach dem mißglückten Startversuch am 13. November 1927 geborgen und auf den Kaianlagen in Horta abgesetzt.
(unterstes Foto: Slg. Vocke/ADL)



Weiterentwicklung HE 10

Als Weiterentwicklung der HE 6 bauten die Ernst Heinkel Flugzeugwerke Ende 1928 zwei Exemplare des Modells HE 10 zur Langstrecken- und Funkerschulung der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) mit Platz für 3 bis 5 Mann Besatzung. Die beiden Maschinen wurden 1929 als D-1662 (Werknummer 317) und D-1731 (Werknummer 318) zugelassen.



Die Heinkel HE 10 D-1731 war eine Weiterentwicklung der HE 6 und wurde bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS) zur Langstrecken- und Funkerschulung eingesetzt.

Technische Daten

Typ	HE 6 b	HE 10	
Motor	Packard 3A 2500	BMW VI 7,3 Z	
Leistung	800 (588)	750 (552)	PS (kW)
Spannweite	18,20	18,40	m
Länge	13,18	13,10	m
Höhe	4,65	4,55	m
Flügelfläche	60,93	60,89	m ²
Leermasse	2.800	2.540	kg
Zuladung	3.200	2.260	kg
Flugmasse	6.000	4.800	kg
Höchstgeschw. in Bodennähe	205	185	km/h
Landegeschw.	125	106	km/h
Steigzeit auf 1000 m	14	12	min
Gipfelhöhe	2.350	4.000	m

Bauweise

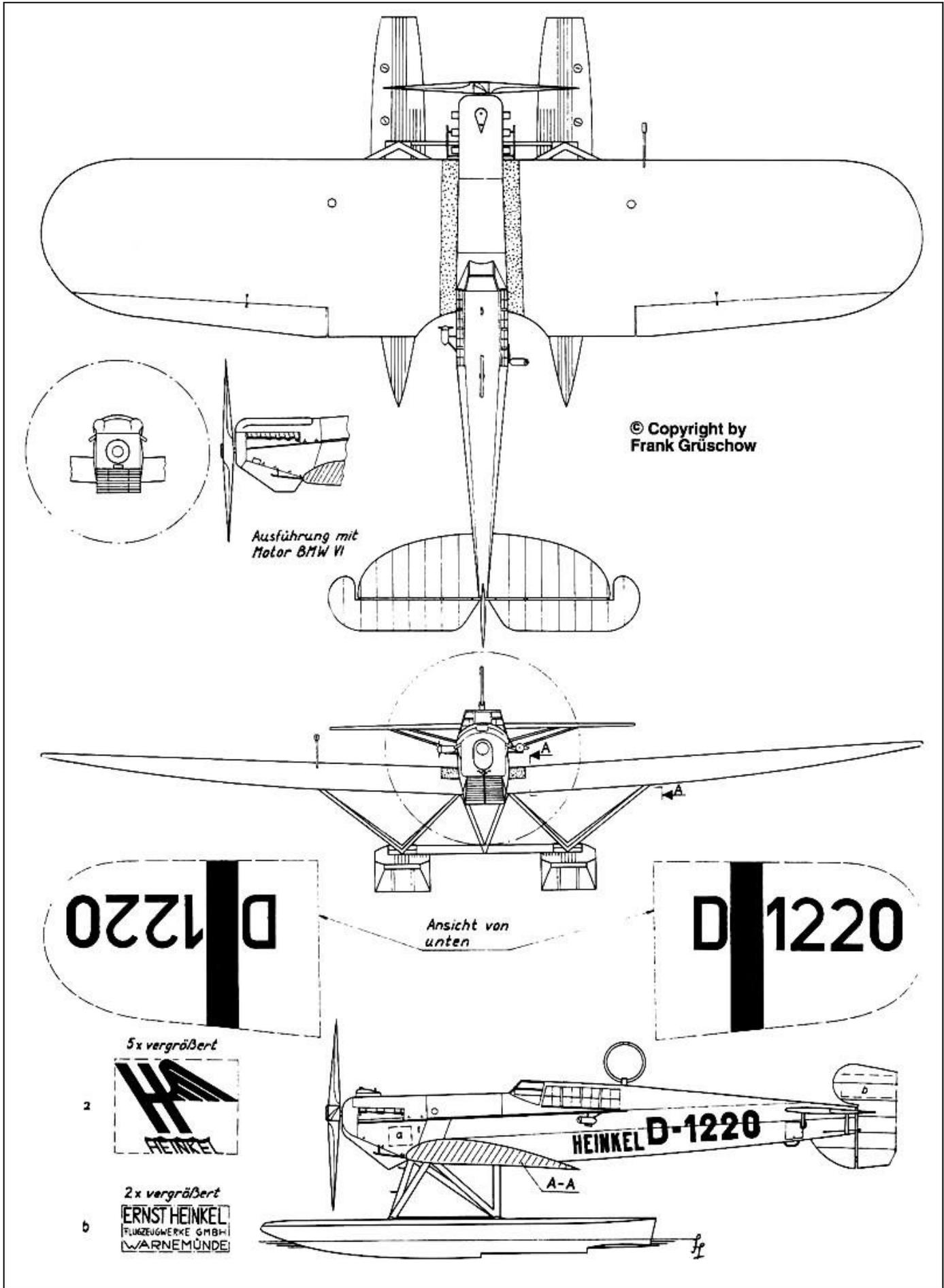
Stahlrohrfachwerkumpf mit Stoffbespannung. Motor auf Stahlrohrfundament mit leicht abnehmbarer Aluminiumverkleidung.

Tragflächen in Holzbauweise mit zwei Kastenholmen und Stahlrohr-Innenverstrebung, Nase sperrholzbeplankt, ansonsten Stoffbespannung. Sämtliche Ruder und Flossen Stahlrohrgerüst und Stoffbespannung.

Stahlrohr-Schwimmergestell. Schwimmer in Holzkonstruktion mit Duraluminböden und je 7 Schotten.

Illustrationen

Alle Fotos, soweit nicht eine andere Quelle vermerkt ist, entstammen der Sammlung Koos/ADL.



Heinkel HE 6 b