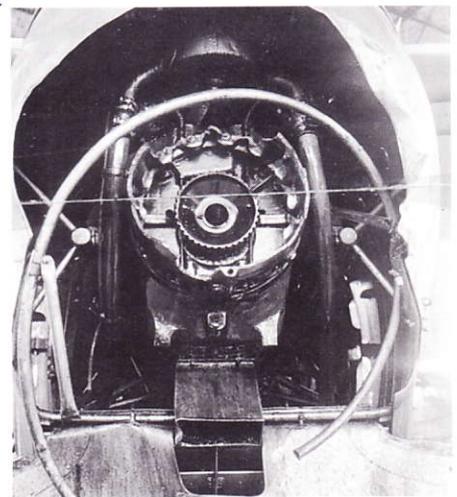




Während der Erprobung in Travemünde verlor die HD 60a D-2157 „Seeadler“ durch Bruch des Getriebegehäuses das Übersetzungsgetriebe samt Luftschaube (kleines Foto rechts). Der linke Schwimmer wurde dabei aufgerissen.

Sammlung Lange (3)

During trials at Travemünde, HD 60A : D-2157 "Seeadler" lost its transmission complete with propeller as a result of a cracked gearbox casing (small photo right). The port float was torn open in the same accident.



Heinkel He 60 – Fakten zur Story

Ein ergänzender Beitrag von Günther Ott, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrtshistorik (ADL)

Die Story von Hans-Jürgen Becker über die „erste Arbeitsbiene der Marineflieger“ in JET & PROP Nr. 1 und 2/1991 zeichnete in vieler Hinsicht – ebenso wie frühere und jüngste Veröffentlichungen über die He 60 – ein nicht immer zutreffendes Bild von der Geschichte dieses Flugzeugmusters. Mit ihrer Darstellung will die ADL die Leser von JET & PROP über den letzten Kenntnisstand informieren und gleichzeitig zur Mithilfe beim Aufspüren weiterer Details anregen. Neben dem ADL-Kollegen Günter Frost

haben Bruno Lange und Peter Ebel mit Fotos sowie Karl Kössler, José Luis González Serrano, Erwin Stiegler und vor allem Theodor Mohr durch bereitwillige Überlassung von Archivmaterial zum Gelingen beigetragen; ihnen allen sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Bezeichnung der Heinkel-Flugzeuge

Etwa April/Mai 1932 gab die Firma Heinkel die bis dahin konsequent eingehaltene Unterscheid-

ung der Typenbezeichnung in HD (= Heinkel-Doppeldecker) und HE (= Heinkel-Eindecker) auf und benutzte nur noch das Kürzel „He“ (= Heinkel) für alle Flugzeugtypen. Infolgedessen wurden nur die beiden ersten, vor diesem Zeitpunkt fertiggestellten He 60-Musterflugzeuge (W.Nr.380 und 381) werksseitig noch als HD 60 bezeichnet, während die dritte Maschine (W.Nr.418) bereits unter He 60 lief.

Fast zeitgleich veränderte Heinkel auch das Schema für die Kennzeichnung der einzelnen Baureihen. War es bis dahin üblich, unterschiedliche Ausführungen durch Beifügung eines Kleinbuchstaben an die Typennummer zu markieren, wurden hierfür ab Mai 1932 Großbuchstaben verwandt. Nachvollziehbar wird dies am Beispiel des Aufklärers He 45: Die W.Nr. 364 (D-2064) wurde im Mai 1931 noch als HD 45 a in die Luftfahrzeugrolle (LFR-B) eingetragen, während die zuvor fertiggestellte und in Lipezk erprobte W.Nr. 363 (D-1011) im Oktober 1932 folgerichtig als He 45 A im Register auftauchte. Flugzeuge der nachfolgenden ersten He 45-Serie wurden bis April 1932 noch als He 45 b (W.Nr.391 D-2238) und vom nächsten Monat an bereits als He 45 B (W.Nr.392 D-2286) bezeichnet.

Nachzutragen bleibt, daß bei diesem Schema die Verwendung von Kennbuchstaben keineswegs zwingend war, also die erste Ausführung nicht unbedingt den Kennbuchstaben „a“ (bzw. „A“) erhalten mußte; dies ergab sich nur bei tatsächlichen Bauunterschieden oder unterschiedlichen Einsatzaufgaben. Einzelformen, wie die HE 57 oder HE 58 blieben ohne Zusatz eines Kennbuchstaben. Dies galt zunächst auch für die erste, vom Reich 1930 als Einzelstück in Auftrag gegebene HD 60 (W.Nr.380).

Als das RLM nach 1933 ein einheitliches Bezeichnungsverfahren für alle deutschen Flug-



Die HD 60 D-2176 bei der E-Stelle Travemünde, kurz vor ihrem Absturz am 16. Dezember 1931.

HD 60 : D-2176 at the experimental establishment at Travemünde shortly before she crashed on 16 December 1931.

zeugmuster einführte und auch die Typennummern zuteilte, waren zuvor entwickelte Typen – auch mit ihren späteren Baureihen – nicht davon betroffen; am Beispiel Junkers belegen dies spätere Serien, wie die W34 haw oder die erst 1943 herausgebrachte Ju 52/3m g14e.

Im Fall der He 60 sind Typenbezeichnungen für Serienflugzeuge, wie He 60 A-1, He 60 B-1 oder He 60 B-2, die seit der Erwähnung in den Heinkel-Typenblättern aus den 60er Jahren immer wieder auftauchen, definitiv falsch. Abweichungen der einzelnen Baureihen hinsichtlich Verwendungszweck oder Ausrüstung wurden jeweils durch einen neuen Kennbuchstaben **ohne** Zusatz einer Ziffer angegeben.

Serien mit der Bezeichnung He 60 A oder He 60 B haben nie existiert. Nach der He 60 C, dem ersten Serienmuster, gab es deshalb nur noch die (äußerlich schwer voneinander zu unterscheidenden) Serien He 60 D und He 60 E – wohlgermerkt ohne Zusatz einer Ziffer, und der Kennbuchstabe der He 60 E stand auch nicht für „Export“ (oder für „España“, wie verschiedentlich gemutmaßt wurde, weil der Typ doch in Spanien eingesetzt war!), sondern markierte schlicht die letzte Baureihe.

Entwicklung der He 60

Als 1929 bei Reichswehr und Reichsmarine konkrete Überlegungen zum Aufbau von Luftstreitkräften angestellt wurden, war anfänglich nicht an die Entwicklung eines neuen Flugzeugmusters für die künftigen Seefliegerverbände gedacht. Mit Datum vom 29. November 1929 hatte der Chef der Marineleitung ein Fabrikationsprogramm „Marineluft“ vorgelegt, das in der Gattung Marine-Beobachtungsflugzeug den Bau von 212 Flugzeugen des im Vorjahr entwickelten Flugzeugmusters HD 30 mit Siemens Jupiter-Motoren vorsah; weitere 50 HD 30 mit Junkers L 5-Motoren sollten als Marine-Schulflugzeuge gebaut werden. Erst die Erfahrungen, die mit diesem Typ bei Katapultstarts gesammelt wurden, führten zusammen mit den Erkenntnissen aus den Katapultflügen der Luft Hansa mit HE 12 zum Entwicklungsauftrag für ein spezifisch dazu ausgelegtes Flugzeugmuster.

Wie damals üblich, wurde der Auftrag für zunächst ein Musterflugzeug von der Luftfahrtabteilung des Reichsverkehrsministeriums erteilt und mit Reichsmark 153.355 im Etatjahr 1930 untergebracht. Es handelte sich dabei um die schlicht als HD 60 bezeichnete W.Nr.380. In den Etatjahren 1931 und 1932 folgten jeweils die Aufträge für die W.Nr.381 (RM 62.369) bzw. 418



Das dritte Musterflugzeug, die He 60 B, D-2325 „Seefalke“, wies verschiedene Verbesserungen gegenüber den beiden Vorgängern auf.
Sammlung Lange

The third prototype, He 60B D-2325 "Seefalke", featured a number of improvements not found on its two predecessors.

(RM 79.600). Als Halter dieser drei Flugzeuge wurde die RDL-Erprobungsstelle Travemünde bestimmt.

Die ersten Prototypen

Nach den bei der ADL vorhandenen Unterlagen ergibt sich folgende Übersicht für die ersten drei Musterflugzeuge:

- | | | | |
|-------------|---------|-----------|--------|
| 1. Prototyp | HD 60 | W.Nr. 380 | D-2157 |
| 2. Prototyp | HD 60 a | W.Nr. 381 | D-2176 |
| 3. Prototyp | He 60 b | W.Nr. 418 | D-2325 |

Die Werknummern 380 und 381 wurden im August bzw. November 1931 fertiggestellt, bei Heinkel erprobt und vorläufig zugelassen. Anschließend wurden sie dem Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie (RDL), Erprobungsstelle Travemünde, übergeben.

Die D-2176 wies bereits wesentliche Änderungen gegenüber dem ersten Musterflugzeug

auf, welche die neue Musterbezeichnung HD 60a rechtfertigten (auf Fotos sind z.B. vergrößertes Seitenruder mit kleinerem Hornausgleich und Querruder-Gestänge anstelle von Seilzügen zu erkennen). Diese beiden Verbesserungen wurden nachträglich auch für die D-2157 übernommen, gleichfalls auf Fotos erkennbar. Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß dieses Flugzeug danach werksintern auch als HD 60a angesprochen worden sein könnte; allerdings erhielt die D-2157 nachträglich auch N-Stiele für die Höhenflossenabstreibungen. Beide Flugzeuge hatten Vierblattluftschrauben.

Erst die D-2325 flog mit Zweiblatt-Propeller. Sie unterschied sich übrigens von ihren Vorgängerinnen durch nochmals verkleinerten Hornausgleich des Seitenruders, und die Festigkeit der Zelle war durch sieben seitliche Rumpfgurte (anstelle von sechs bei D-2157 und D-2176) verbessert.

Insofern kann richtiggestellt werden, daß die beiden Fotos in Heft 1/91 auf Seite 32 (unten) links die W.Nr. 380 und rechts die W.Nr. 418, also HD 60 und He 60 b kurz nach ihrer Fertigstellung in Warnemünde zeigen. Das Bild auf Seite 33 oben stellt gleichfalls die HD 60 (W.Nr.380) dar und wurde vermutlich beim ersten Probeflug aufgenommen.

Nach dem Verlust der D-2176, die übrigens am 2. Dezember 1931 in Travemünde eingetroffen war und erst am 16. Dezember 1931 (nicht 6.12!) mit dem Flugzeugführer Karl Wiborg bei einem Bahneigungsflug infolge Überbeanspruchung abstürzte, blieb die D-2157 offenbar in der Erprobung; die vorerst letzte Flugbucheintragung bei der E-Stelle datiert vom 14. April 1932. Danach dürfte sich in Travemünde der Unfall ereignet haben, bei dem die Maschine durch Bruch des Getriebegehäuses das Untersetzungsgetriebe samt Luftschraube verlor.

Erst im August 1932 erhielt die D-2157 ihre endgültige Zulassung, diesmal jedoch nicht für den RDL, sondern für die Ernst Heinkel Flugzeugwerk GmbH als Eigentümer und Halter – und noch immer als HD 60 bezeichnet. Am 10. April 1933 erfolgte die DVL-Abnahme, laut Flugbucheintragung als He 60 a. Bis mindestens 15. Januar 1934 wurde die D-2157 dann bei der E-Stelle Travemünde erprobt.

Der dritte Prototyp (D-2325) dürfte bereits im August 1932 erstmals geflogen sein, wurde mindestens ab 14. September 1932 von Piloten der E-Stelle erprobt und im Dezember 1932 für den RDL, Erprobungsstelle Travemünde, zugelassen – entsprechend dem neuen Heinkel-Schema als He 60 B. Bis mindestens Februar 1935 gehörte das Flugzeug (inzwischen als D-1KAV umregistriert) zum Bestand der E-Stelle und wurde dort stets als He 60 B bezeichnet.



Die He 60 war eines der schnittigsten Seeflugzeuge ihrer Zeit. Hier die He 60 C, D-2507, mit Flugzeugführer Schöpke im Frühjahr 1934 bei der Seeübungsstaffel Warnemünde.
Sammlung Ott (3)

In its day, the He 60 was considered to be one the sleekest seaplanes about. He 60C D-2507 is shown here while serving with the Seeübungsstaffel (maritime familiarization unit) at Warnemünde, spring 1934.



Von April 1934 an erhielt die Seeübungsstaffel Warnemünde die ersten He 60 D. Hier die D-3170 im Formationsflug mit den He 60 C D-2511 und D-2512.

The first He 60Ds to fly with the Seeübungsstaffel began to enter service from April 1934 onwards. He 60D D-3170 is shown here in formation with the two C-variants D-2511 and D-2512.

Hier wird deutlich, daß der Kennbuchstabe (ob klein oder groß) bei der He 60 keine Rückschlüsse hinsichtlich Prototyp oder Serienausführung zuläßt, sondern allein Auskunft über den Bauzustand gibt. Was hat es nun mit der auch von Hans-Jürgen Becker erwähnten HD 60c auf sich? Es sind Zweifel angebracht, ob diese Bezeichnung überhaupt existierte. Wie bereits erwähnt, hatte Heinkel von Mai 1932 an sein Kennzeichnungssystem auf Großbuchstaben umgestellt; bis dahin waren aber nur die drei ersten Prototypen ausgeliefert oder in Auftrag gegeben. Damit bliebe für eine weitere, also später bestellte Maschine als mögliche Bezeichnung nur He 60 C übrig. Und diese Version gab es – nämlich die erste Serie, über die später noch zu sprechen sein wird.

Weitere Musterflugzeuge

Tatsächlich wurde auch ein Musterflugzeug mit der Bezeichnung He 60 C ab 17. Mai 1933 bei der E-Stelle Travemünde erprobt; es handelte sich dabei um die D-2486 (W.-Nr.431). Am 6. März 1934 verunglückte diese Maschine auf einem Messflug in der Lübecker Bucht bei Dahme. Unklar ist bis heute geblieben, ob und vor allem welche V-Nummern die D-2486 und gegebenenfalls andere He 60 trugen.

Das beliebte Spiel vieler Autoren, ohne entsprechende Unterlagen diesem oder jenem Flugzeug eine bestimmte V-Nummer zu verordnen, soll hier nicht fortgesetzt werden. Fest steht, daß es eine He 60 V-8 gab, nämlich die im Dezember 1936 als Erprobungsträger für den

DB 600 zugelassene He 60 E D-IPZI (W.Nr.1573). Dagegen sind die Angaben von Hans-Jürgen Becker nicht zutreffend, daß die He 60 V4 („alias HD-60 d“) in der D-3158 (W.Nr.493) zu sehen sei und daß die D-IHOH als Ausgangsmuster für die (nicht existierende!) A-Serie gedient habe.

Die D-3158 (später D-IVIR) war das neunte von Heinkel gebaute Serienflugzeug He 60 D und wurde im April 1934 für die Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH zugelassen; die D-IHOH war – vielleicht nicht zufällig – die neunte von Arado in Lizenz gebaute He 60 D und hatte versuchsweise eine Holzzelle. Damit erweist sich auch die Verbindung D-3158 = D-IHOH als Irrtum. Beide Flugzeuge wurden übrigens nicht an die Truppe ausgeliefert, sondern dienten der Erprobung durch die E-Stelle Travemünde und könnten durchaus eine V-Nummer erhalten haben – nur fragt sich welche.

Da die Identität der He 60-Versuchsnummern V1 bis V7 noch im Dunklen bleibt, sollen an dieser Stelle zusätzlich mögliche Kandidaten vorgestellt werden, die mit Sicherheit als Versuchsträger für Travemünde bestimmt waren. Zunächst ist das erste Flugzeug der Heinkel-Serie He 60 D, die W.Nr. 485 D-3124 (später D-IGOQ), für Erprobung Eigenschaften und Waffeneinbau, zu nennen. Das Flugzeug war auch als Erprobungsträger für den Argus As 12C vorgesehen, und im Monatsbericht Juni 1936 der E-Stelle Travemünde wurde das Flugzeug als He 60 d bezeichnet – sollte dies vielleicht die V-4 gewesen sein?

Dann folgen die He 60 D W.Nr.486 D-3128 (später D-IGEH) für Motorenerprobung (vorgesehen war der BMW 116), die He 60 D W.Nr. 494 D-3162 (später D-IRIT) für Waffeneinbau und Motorenerprobung (BMW 115), die He 60 D W.Nr. 495 D-3167 (später D-IBER) für Motorenerprobung (BMW 116) und schließlich die He 60 D W.Nr.496 D-3170 (später D-IHYM).

Dieses Flugzeug ist besonders interessant, weil es zunächst bei der Seeübungsstaffel Warnemünde flog, dann aber zur E-Stelle Travemünde kam und als Versuchsträger für Landeklappen, SO2-Einbau und Einbau BMW 112 vorgesehen war. Die D-IHYM absolvierte im September 1936 mit einer Hydronalium-Zelle die Musterprüfung als He 60 E. Möglicherweise kann noch die von Weser gebaute He 60 D W.Nr.307 D-IQBA dazu gerechnet werden, die am 26. November 1937 in Travemünde eine Seepfung mit neuen Eisschwimmern ablegte.

Die He 60 geht in Serie

Bereits kurz nach Beginn der Erprobung der He 60 B D-2325 im Herbst 1932 hatte sich die Reichsmarine endgültig für die He 60 als Seeaufklärer entschieden. Eine erste Serie von zehn



Die Seeübungsstaffel Warnemünde im Einsatz; die Zulassung der D-3170 wurde in D-IHYM geändert. Deutlich erkennbar ist die schmalere Kontur der Nationalflagge am Leitwerk der He 60 D.

He 60s of the Seeübungsstaffel on patrol. He 60D D-3170 was later re-registered D-IHYM. Note the narrow bands of the national colours on the tail of the D-variant.

Noch im September 1939 war die He 60 D 60+A95 der Bordfliegerstaffel 5/196 auf dem Kreuzer Nürnberg eingesetzt. Das auffällige Rot der Hakenkreuzflagge am Leitwerk war bereits entfallen.

Sammlung Ott



He 60D 60+A95 of Bordfliegerstaffel 5/196 was still serving aboard the cruiser Nürnberg in September 1939. Note that the swastika's conspicuous red band has already been deleted.

Flugzeugen wurde bei Heinkel in Auftrag gegeben, welche die Werknummern 431-440 und – wegen weiterer Modifikationen – die Bezeichnung He 60 C erhielten. Das Musterflugzeug wurde, wie bereits erwähnt, im Mai 1933 als D-2486 für den RDL, Erprobungsstelle Travemünde, zugelassen. Ab Juni 1933 erfolgte die Auslieferung der übrigen He 60 C (D-2506 bis D-2514) an die Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS) Warnemünde, wo der Kern der künftigen Marine-Luftstreitkräfte entstehen sollte.

Wer noch Zweifel hat, ob es nicht doch „vierzehn He 60 A“ gewesen sein könnten, wie Hans-Jürgen Becker und andere angeben, den mag überzeugen, daß die dort genannten und hier fehlenden Werknummern anderweitig vergeben worden waren: 429 = He 51 B D-2726/D-IBES, 430 = He 51 D-2727, 441 = He 74 A D-IVON und 442 = He 59 B D-2622/D-AKIV.

Naturngemäß war mit diesen zehn He 60 C lediglich der Anfang gemacht. Die weiterlaufenden Erprobungen bei der E-Stelle Travemünde führten zur verbesserten Serie He 60 D, die zunächst in einer Stückzahl von 17 Exemplaren (W.Nr. 485 bis 501) bei Heinkel in Warnemünde

gebaut wurden. Musterflugzeug der Serie war die ab 15. März 1934 nachweisbare W.Nr.485 D-3124 (ab August 1934 D-IGOQ). Die weiteren Zulassungen für diese He 60 D – Serie lagen im Nummernbereich D-3128 bis D-3173, wobei ab W.Nr.498 nur noch Buchstaben-Zulassungen ausgegeben wurden.

Zwei Abstürze von He 60 D über der Ostsee, der W.Nr.497 D-3173 am 12. April 1934 und der W.Nr.488 D-3137 am 7. Mai 1934, brachten diesem Typ ein vorübergehendes Flugverbot von sieben Wochen ein und verzögerten die Auslieferung der letzten Flugzeuge dieser Serie bis Anfang Juli 1934.

Im Flugzeug-Beschaffungsprogramm des RLM vom 1. Juli 1934 waren bereits 81 He 60 ausgewiesen, wobei die an dieser Zahl fehlenden 64 Maschinen von Arado Warnemünde in Lizenz gebaut werden sollten. Als erstes Flugzeug war die W.Nr.649 zur Auslieferung im November 1934 eingeplant, gefolgt ab Dezember von den Serien 598 bis 606 und 654 bis 697. Offenbar hatte Arado Schwierigkeiten, mit diesem Tempo schrittzuhalten, denn die ersten von Arado gebauten He 60 kamen erst im Februar

1935 zur Auslieferung. Doch dann ging es zügig voran, und bis Oktober 1935 war dieser Auftrag erledigt.

Inzwischen hatte das RLM mit dem Flugzeug-Beschaffungsprogramm LA/LC Nr.1/35 vom 1. Januar 1935 die Zahl der zu bauenden He 60 auf 277 erhöht – für ein Werk zu viel auf einmal. So übernahm Heinkel nochmals die Fertigung von 20 Maschinen einer neuen Serie, beginnend mit der W.Nr. 1559, die ab März 1936 als He 60 E ausgeliefert wurden.

Von Mai 1936 bis Juni 1937 war auch die Weser Flugzeugbau GmbH in Einswarden in die Produktion der He 60 eingespannt, die hierfür zum Teil einen eigenen Werknummern-Block benutzte. Die erste bei Weser gebaute He 60 D war die W.Nr. 301 D-IEQU. Daneben wurde auch die Fertigstellung von 30 Flugzeugen der Heinkel-Werknummernserie ab 1579 übernommen; so wurde die W.Nr.1595 am 24.Mai 1937 von Einswarden zur Fliegerschule See nach Bug a.Rügen übergeführt.

Im Zuge der erfolgreichen Musterprüfung der W.Nr.496 D-IHYM als He 60 E im September 1936 dürfte die He 60-Fertigung auf Verwendung von Hydronalium für den Zellenbau umgestellt worden sein. Dieser „interne“ Unterschied erklärt, daß die Muster He 60 D und He 60 E äußerlich fast baugleich waren und besonders auf Fotos kaum voneinander zu unterscheiden sind. Lediglich die rechteckig herausragende Trimmfläche des Seitenruders der He 60 E bietet einen Anhaltspunkt. Der größere Produktionsaufwand erhöhte den Stückpreis von RM 77.500 auf RM 82.200.

Insgesamt wurden 361 Serienflugzeuge He 60 bis März 1938 vom RLM abgenommen. Davon baute Heinkel 47, Arado 238 und Weser 76 Stück. Eine größere Stückzahl wurde nur noch von einem deutschen Seeflugzeug erreicht, der Arado Ar 196.

Zur Bewaffnung der He 60-Serienflugzeuge bleibt noch anzumerken, daß He 60 C und die ersten He 60 D für die Verwendung von zwei starren, motorgesteuerten Maschinengewehren 08/15 mit Zielfernrohr ZF 515 B & C und starrer Lafette L III sowie gleichfalls einem MG 08/15 für den Beobachter vorgesehen waren. Bis zur Enttarnung der Luftwaffe am 1. März 1935 waren die Waffen zusammen mit weiteren militärischen Einbauteilen im Fliegergerätelager Kiel-Wik deponiert und wurden nur unter strengster Geheimhaltung zu Übungszwecken montiert. Später kamen zwei MG 17 als starrer Einbau nach vorn und ein MG 15 für den Beobachter zum Einbau.



Die He 60 D, Werknr. 301 D-IEQU, war die erste bei WFG in Einswarden in Lizenz gefertigte Maschine. Sammlung Ebel

He 60D D-IEQU, Werknr. 301, was the first of the line to be manufactured under licence by WFG at Einswarden.

Fortsetzung auf Seite 58

JET & PROP

bringt im
nächsten
Heft 2/92

- Gewinner des Wettbewerbs „Der weiße Hai“
- He-60-Nachlese 2. Teil
- Die große Typen-Dokumentation über die zivilen FW 200 „Condor“ und über die Percival „Pembroke“

Über die rumänische Luftwaffe – als sie noch mit den Deutschen verbündet war und auch, als sie später unser Feind wurde – berichtet Hans-Heiri Stapfer in einer mehrteiligen Reportage mit tollen Fotos.

Foto: Sammlung Stapfer



Ein seltsames Aussehen...

...hatte die als Bomber entwickelte Douglas XB-43, deren Vorläuferin XB-42 noch mit Kolbenmotoren flog, die auf zwei Heckluftschrauben arbeiteten, und die auch mit zusätzlichen Jet-Triebwerken als „Mixmaster“ erprobt wurde. Hans-Jürgen Becker berichtet darüber.

Foto: Sammlung Becker



Oldtimer als Filmstars...

...stellen wir in einer großen Farbreportage vor, die während der Dreharbeiten zu dem Warner Bros. Film „Memphis Belle“ gemacht wurde. Für ihn flogen neben der legendären B-17 „Memphis Belle“ noch vier andere fliegende Festungen sowie acht Mustang- und vier Messerschmitt-Jäger. Foto: J. Rigby (2)

Fortsetzung von Seite 20

Die Seeflieger kommen

Wie bereits erwähnt, gingen die ersten He 60 an die DVS Warnemünde. Dort hatte sich neben dem zivilen Schulbetrieb die Gruppe W. als Seefliegerschule Warnemünde unter Korvettenkapitän Joachim Coeler und das FVK (Funkversuchskommando) als Seebeobachterschule unter Fregattenkapitän Hans Geisler etabliert. Am 1. Oktober 1932 wurden acht aktive Marineoffiziere, die bereits in früheren Jahren eine Fliegerausbildung bei der Sportflug GmbH und der DVS erhalten hatten, für die Dauer eines Jahres nach Warnemünde beurlaubt. Dort sollten sie bei den Tarnorganisationen der Marine eine Ausbildung als Seebeobachter erhalten und den für die He 60 erforderlichen See-Flugzeugführerschein der Klasse B erwerben.

Am 1. Oktober 1933 war es dann so weit: Aus dem FVK heraus wurde als erster Verband

der Marineflieger die Seeübungsstaffel Warnemünde mit diesen beurlaubten Offizieren und Zuweisung von acht He 60 C (D-2506 bis D-2513) aufgestellt. Von April 1934 an kamen teilweise auch He 60 D zum Einsatz. Als Staffelführer fungierte Oblt.z.S. a.D. Martin Harlinghausen, und Kettenführer waren die Oblt. z.S. a.D. Rupprecht Heyn und Helmuth Bertram.

Die Seeübungsstaffel ging am 1. Oktober 1934 auf in der 1. Aufklärungsstaffel (See) Fl.1/116. Diese Einheit war dem Stab Fliegergeschwader (See) Fl.G/116 in Kiel-Holtenau unterstellt, das noch die Tarnbezeichnung „Luftdienstabteilung des D.L.V. (e.V.), Flugleitung Holtenau“ trug. Staffelführer wurde Major Herbert Olbrich. Da die Unterbringung der Staffel in Holtenau zunächst nicht möglich war, wurde von Warnemünde nach Norderney verlegt. Auf dem Wege der damals üblichen „Zellteilung“ erfolgte auf Norderney zum 1.

April 1935 die Aufstellung der Küsten-Aufkl. Staffel (M) 2/116, bevor die 1/116 ihr Quartier in Holtenau bezog.

Am 1. September 1938, gewissermaßen auf dem Höhepunkt ihres Einsatzes, flog die He 60 bei folgenden Seefliegerstaffeln: 1./106 (ex 1./206, ex 2/116) in Norderney, 1./306 in Norderney, 1./506 (ex 1.(M)/306) in Dievenow, und 1./706 in Kamp. Dazu kamen noch die beiden Bordfliegerstaffeln 1./196 in Wilhelmshaven und 5./196 in Holtenau. Die 1./406 (ex 1.(M)/106, ex 1/116) in List a. Sylt hatte zu diesem Zeitpunkt auf die He 114 umgerüstet, kehrte jedoch später wieder zur bewährten He 60 zurück. Vor Beginn des Zweiten Weltkrieges wechselten die 1./106 auf He 115 und 1./196 auf Ar 196, so daß am 1. September 1939 zwar nicht 81, aber immerhin noch 45 He 60 bei Einsatzstaffeln der Marineflieger Verwendung fanden.

Fortsetzung im nächsten Heft

DONNERFLUG IM WOHNZIMMER?

Wollen Sie, daß es in Ihrer guten Stube so chaotisch aussieht wie in den berühmt-berüchtigten Maschinen der TV-Airline „Donnerflug“??? Oder bevorzugen Sie eine etwas ordentlichere Unterbringung für Ihre JET & PROP-Hefte? Dann haben wir für Sie das richtige:

Unsere neuen Sammelmappen für Ihre JET & PROP-Hefte!

Diese attraktiven Mappen in der charakteristischen JET & PROP-Farbe ermöglichen eine geordnete, übersichtliche Unterbringung Ihrer Hefte, erlauben daher jederzeit einen raschen und bequemen Zugriff und vermeiden außerdem eventuelle Beschädigungen durch unsachgemäße Aufbewahrung. Preis 19,- DM. Bestellungen bitte an den Verlag.

Verlag Heinz Nickel, 6660 Zweibrücken, Landauer Str. 100, Postfach 1647, Tel. 0 63 32 /4 46 10,

Auslieferung erfolgt ab April



Am 22. Oktober wurde die im Polenkrieg eingesetzte Küstenaufklärungsstaffel 1/306 in K.A.St. 1/806 umbenannt. Die Flugzeuge trugen nun, wie diese He 60 D, das Verbandskennzeichen M7.

Sammlung Ott (3)

On 22 October 1939 Kü.Aufkl.St. 1./306 (coastal patrol), which had taken part in the Polish campaign, was renamed 1./806 and allocated the code M7+ as shown on this He 60D.

Die Heinkel He 60 im Einsatz

2. Teil und Schluß der Nachlese zur Typen-Dokumentation von Günther Ott (ADL)

Die Küstenaufklärungsstaffel 1/306 (St.Kpt. Hptm. Rupprecht Heyn), teilweise auf He 114 umgerüstet, absolvierte am Abend des 25. August 1939 mit der He 60 K6+YH von Dievenow aus ihren ersten Frontflug zur Aufklärung polnischer Zerstörer in der Ostsee. Am 22. September 1939 mußte eine andere He 60 dieser Staffel, die K6+QH, mit der Besatzung Oblt. Grosse und Oblt.z.S. v.Rabenau bei einem Aufklärungsflug über der Ostsee in schwedischen Hoheitsgewässern vor Ystad notlanden und wurde interniert.

Kennzeichen-Fans mag interessieren, daß die He 60 der 1/306 in Reihenfolge die Kennbuchstaben P bis Z trugen, während ihre He 114 mit den Buchstaben A bis G gekennzeichnet waren - übrigens ein Indiz dafür, daß die He 60 bereits nicht mehr die höchste Priorität hatte. Dennoch wurde sie in der ersten Kriegsphase erfolgreich für unterschiedliche Aufklärungsaufgaben in der Ostsee und im Kattegat sowie im Handelskrieg, der Überwachung des feindlichen und neutralen Schiffsverkehrs,

eingesetzt. Vom 1. bis 25. September 1939 leisteten die im Ostseeraum eingesetzten He 60 der K.A.St. 1/306 und 1/506 nicht weniger als 678 Flugstunden.

Nach einer Reorganisation und teilweiser Umrüstung der Seeflieger auf Landflugzeuge waren per 30. November 1939 weiterhin 31 He 60 bei Einsatzverbänden:

3/606 Kamp	6 He 60
3/806 Holtenau	7 He 60
1/906 Pillau	8 He 60
5/196 Holtenau	10 He 60

Am 1. Mai 1940 befanden sich insgesamt noch 242 He 60 bei der Luftwaffe, also nicht weniger als zwei Drittel der Gesamtproduktion. Allerdings waren die Flugzeuge jetzt, bis auf wenige Ausnahmen, im Schulbetrieb eingesetzt. Im November 1940 wurde die Zahl der He 60 auf 180 Stück abgebaut. Die überzähligen Maschinen wurden verschrottet, während zunächst noch andere Einsatzaufgaben für die He 60 untersucht worden waren. So hatte die K.Gr.z.b.V.108 in Norwegen die W.Nr.1402 zur Verwendung als Trans-

porter (!) erhalten, und bei der Seenotgruppe Norderney wurde die Eignung als Seenotflugzeug geprüft. Auch der Einbau von ETC zum Abwurf von Wasserbomben LWB 150 wurde erwogen.

Eine kurze Renaissance erlebte die He 60 im Frühjahr 1941, als sich im Zuge der Kriegsausweitung ein dringender Bedarf für weitere Küstenaufklärer ergab. Der Generalstab der Luftwaffe verfügte deshalb zum 1. April 1941 die Aufstellung der Aufklärungsfliiegergruppen 125 und 126 in Holtenau bzw. Travemünde und ließ hierfür mit größter Beschleunigung 9 Ar 95, 9 He 114 und 36 He 60 sowie 9 He 60 als Reserve abgabebereit machen.

Während die drei Staffeln der Aufkl.Gr. 126 komplett mit He 60 ausgerüstet wurden und ab 1. Mai 1941 über Varna/Bulgarien nach Griechenland verlegten, erhielt von der zum Ostsee-Einsatz bei Luftflotte 1 bestimmten Aufkl.Gr.125 nur die 1. Staffel die He 60 (2./125 mit He 114 und 3./125 mit Ar 95).

Von September 1941 an begann die Aufkl.Gr.126 in Athen-Scaramanga mit der Umrüstung auf die Muster Fokker T.VIII W und Arado Ar 196. Die meisten ihrer ausgemusterten He 60 wurden in Griechenland in der Hoffnung abgestellt, sie an befreundete Balkanstaaten verkaufen zu können, was aber nicht gelang. Die Staffeln behielten jeweils eine He 60 als Schleppmaschine und zu Schulungszwecken, die dann später an das LD.-Kdo.65 abgegeben wurden. Eines dieser Flugzeuge, die He 60 E W.Nr.1807 D1+QL, verlor am 21. Juni 1943 auf dem Überführungsflug nach Kiel zwischen Athen-Phaleron und Saloniki die Orientierung und mußte bei Mecidiye (Thrazien) auf türkischem Gebiet notlanden. Während die Besatzung nach einjähriger Internierung zurückkehrte, blieb das Flugzeug in der Türkei und soll dort auch eingesetzt worden sein.

Die 1./125 flog von August 1941 an auch mit He 114. Sie ließ diese Flugzeuge zusammen mit ihren He 60 im Oktober 1941 in Pillau zurück und verlegte zur Umrüstung auf BV 138 nach Nordnorwegen. Dort war übrigens seit Anfang September 1941 die von der Erg.Fl.Gr.(See)



Mit gelbem Rumpfband fand diese He 60 E noch im Sommer 1941 Verwendung beim, Fliegerführer Ostsee und gehörte zur K. Fl.Gr.806.

This He 60E was still in service with Kü.Fl.Gr. 806, Baltic Command, as late as summer 1941. Note yellow fuselage band.

Kamp aufgestellte F-Kette Norwegen mit drei He 60 im Einsatz.

Im Schulbetrieb blieb die He 60 weiter aktiv; ab Herbst 1941 fanden sich sogar noch neue Abnehmer. 24 Maschinen wurden am 8. November für die Luftdienstverbände abgerufen und sollten zur Zieldarstellung und Scharfschießen eingesetzt werden. Als Musterflugzeug für diese Aufgabe hatte man 1941 bei der E-Stelle Travemünde die W.Nr. 661 erprobt. Beim AOK Norwegen und beim AOK Lappland flogen bis November 1942 mehrere He 60 im See- und Sumpfnotdienst; Halter waren neben dem LD.-Kdo. Norwegen, unter dem Seenotdienstführer 5 (Nord), die 10. Seenotstaffel in Stavanger-Sola sowie das LD.-Kdo. Finnland in Kemijärvi.

Auch der Seenotdienstführer West mit der 2. Seenotstaffel in Schellingwoode/Holland verfügte bis Oktober 1942 über He 60. Exotisch mutet die Zuweisung von zwei He 60 für die 3.(Erprobungs-) Erg.Staffel Langendiebach am 2. August 1943 an, welche die beiden Seemaschinen für die Schlepp-Erprobung von Lastenseglern benötigte.

Die geheimnisvolle Sonderstaffel

Wichtigster, möglicherweise einziger Nutzer der He 60 im operativen Bereich wurde vom Sommer 1942 an die Sonderstaffel Buschmann, in der unter dem Kommando von Hptm. Gerhard Buschmann estnische Freiwillige im Nordabschnitt der Ostfront als Verband der deutschen Luftwaffe eingesetzt waren. Auf Veranlassung des Luftwaffenführungsstabes und bemerkenswerterweise erst nach Führer-Befehl über die Unterstellung der Staffel unter die Luftflotte 1, wurden die ersten fünf He 60 am 16. Juli 1942 von Pillau nach Reval übergeführt. Fünf weitere Maschinen folgten am 25. Juli, wobei eine Maschine gleich nach Libau weiterging.

Die Sonderstaffel war keineswegs mit der Aufklärungsgruppe 127 identisch, wie Hans-Jürgen Becker entsprechend einer wenig präzisen Veröffentlichung in „Air Enthusiast Eighteen“ annimmt, sondern war lediglich in Staffelstärke als 15./Fl. Aufkl.Gr.127 ausgewiesen und verfügte im November 1942 über 18 He 60. Die Verwendung dieser Staffelbezeichnung ist insofern signifikant, als kroatische Freiwillige beim K.G.53 und spanische Freiwillige

beim J.G.51 jeweils in einer 15. Staffel eingesetzt waren.

Der Aufgabenbereich der 15./127 war übrigens weit von dem herkömmlicher Aufklärungsstaffeln entfernt und lag mehr in der Zusammenarbeit mit Dienststellen der deutschen Abwehr und der SS; beispielsweise gehörte das Absetzen von Sabotagegruppen auf der sowjetischen Seite dazu. Die besondere Stellung der „Staffel Buschmann“ läßt sich aus der Tatsache ablesen, daß diese Einheit von Februar 1943 an die Bezeichnung 6./Fl.Gr.z.b.V.7 trug. Im gleichen Monat wurde der Flugzeugbestand um zehn Arado Ar 95 erweitert.

Erst zum 1. April 1943 wurde der Einsatz estnischer Freiwilliger durch Organisation der Aufklärungsgruppe 127 (Verbands-kennzeichen 6R) in drei Staffeln neu geregelt: 1.(S)/127 mit Lt. Erik Laanes, 2.(L)/127 mit Hptm. Valter Reili und 3.(E)/127 mit Hptm. Karl Roovet als Staffelkapitänen. Dabei stand das (E) der 3. Staffel für „Ergänzung“. Am 15. April 1944 veranlaßte die 2. Abteilung Gen.Qu. die Einsetzung eines deutschen Verbindungskommandos bei der S.A.Gr. 1/127, zu dem vier Luftwaffenoldaten kommandiert wurden.

Von November 1943 an rekrutierte sich ein Teil des Personals der estnischen Nachtschlachtgruppe N.S.Gr.11 aus der Aufkl.Gr.127, die zuletzt als Erg.Fl.Gr. Estland geführt wurde. Als der sowjetische Vormarsch im Herbst 1944 unaufhaltsam gen Westen lief und Reval geräumt werden mußte, hielt die Freiwilligen nichts mehr in ihren Staffeln; am 21./22. September 1944 setzten sich nicht weniger als drei Ar 95 A-5 der Ausbildungsstaffel/Erg.Fl.Gr. Estland (ex 3.(E)/127) nach Schweden ab.

Das Aus bei der Luftwaffe

Am 31. März 1944 verfügte die deutsche Luftwaffe noch über 33 He 60, davon sieben bei Verbänden (Aufkl.Gr.127) und dreizehn bei Schulen. Im Schulbetrieb wurden die letzten Maschinen im Juli 1944 ausgemustert. Die Aufkl.Gr.127 bzw. Erg.Fl.Gr. Estland hatte ihren Bestand bis Ende Mai auf fünf und (nach Zuführung von vier weiteren Ar 95) bis Ende Juli 1944 auf nur noch eine He 60 reduziert. Nach der Winterpause hatte die Gruppe zwischen April und Juli 1944 in 297 Flüge noch 38 Flugstunden mit der He 60 durchgeführt.

Zum Stichtag 30. September 1944 betrug der Luftwaffenbestand insgesamt noch zehn Maschinen, davon eine weiterhin bei einem Verband, doch von August 1944 an wurde mit der He 60 nicht mehr geflogen.

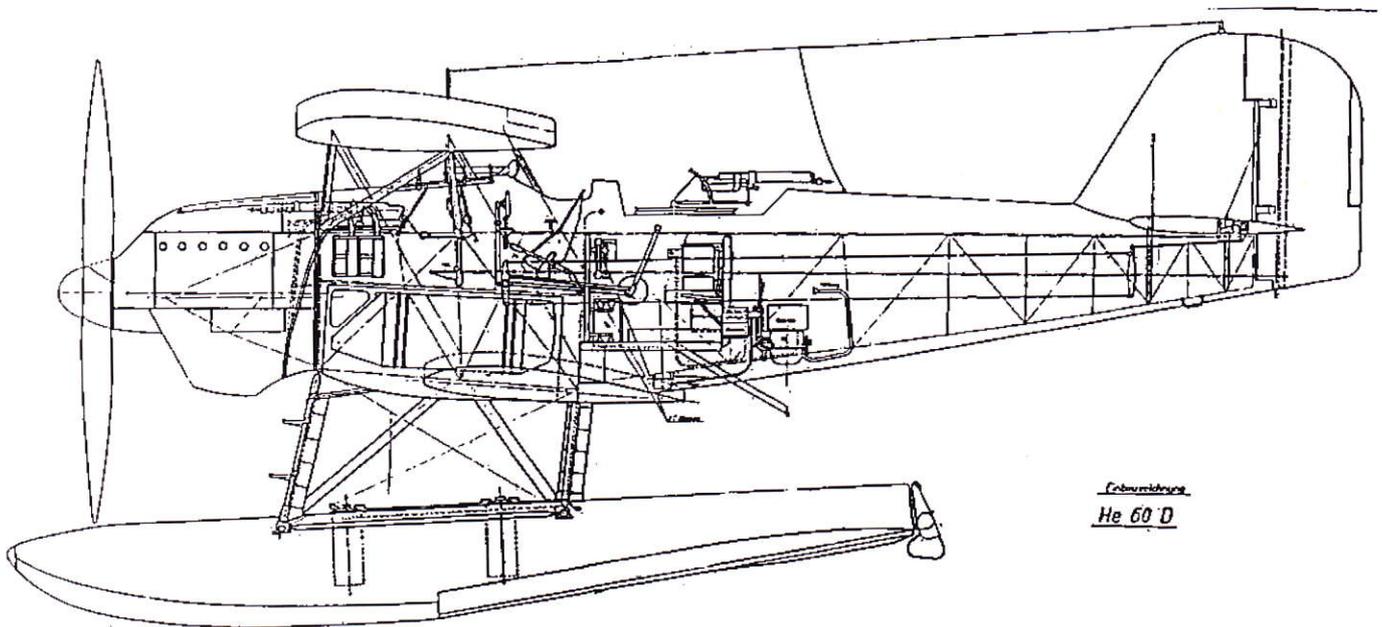
Unter spanischer Flagge

Bis Ende Oktober 1936 waren an Bord von Schiffen der Kriegsmarine die ersten zwei He 60 und ihre Besatzungen (Oblt. Karl-Heinz Wolff und Lt. Siegmund Storp) im spanischen Cadix eingetroffen, die von dort aus die Überwachung des Schiffsverkehrs in der Straße von Gibraltar übernahmen. Kurz darauf kamen mit den Besatzungen Oblt. Werner Klümper und Oblt. Diether Leicht auch die beiden ersten He 59 nach Cadix. Mit den Kennungen 511 und 512 (He 59) sowie 513 „El Lobo del Mar“ und 514 „La Fiera del Mar“ (He 60) bildeten sie den Grundstock der Aufklärungsstaffel (See) AS/88 in der am 7. November 1936 aufgestellten Legion Condor.

Im Dezember 1936 verlegte die AS/88 von ihrem Stützpunkt bei Cadix nach El Atalayan in Spanisch-Marokko, und am 31. Januar 1937 gelang es einer He 59 (Oblt. Werner Klümper) und einer He 60 (Oblt. Diether Leicht), vor Cartagena gemeinsam den rotspanischen Dampfer „Nuria“ mit über 400 Mann an Bord aufzubringen. Während der Kämpfe um Malaga wirkten die Flugzeuge der AS/88 mit dem Kreuzer „Canarias“ zusammen und waren zur U-Boot-Aufklärung eingesetzt, als am 5. Februar 1937 die He 60 „La Fiera del Mar“ im Formationsflug mit einer He 59 kollidierte und auf See niedergehen mußte. Oblt. Diether Leicht fand dabei den Tod.

Weitere sechs He 60 wurden nach Spanien geliefert, doch kam das Flugzeugmuster bei der AS/88 nach diesem Unfall nur noch selten zum Einsatz. Die Legion Condor bewilligte daher im März 1937 die Abgabe von He 60 an die spanische Marine. Unter der Bezeichnung „Escuadrilla de Hidros de los Cruceros“ sollten sie von der Aeronautica Naval als Bordflugzeuge auf den Kreuzern „Baleares“ und „Canarias“ Verwendung finden. Da aber der Einbau von Katapultanlagen nicht realisiert werden konnte, wollten die Spanier ihre He 60 von Cadix aus einsetzen.

Die Übergabe von zunächst zwei Maschinen (Kennung 60-1 und 60-2) erfolgte am 16. Mai 1937. Bevor die AS/88



Skizze der Heinkel He 60 D mit Einbau MG 08/15

Drawing of an He 60D armed with an MG 08/15.



Die Aufkl.Gr. 126 wurde im April 1941 komplett mit He 60 ausgerüstet; hier die He 60 D, Werknr. 309, D1+JK der 2./126 in Saloniki.
Sammlung Ott

He 60D, D1+JK, Werknr. 309, of 2./126 at Salonica. In April 1941 Aufkl.Gr. 126 was solely equipped with the He 60.

nach Pollensa auf Mallorca verlegte, erhielt die Aeronautica Naval am 4. Juni 1937 nochmals zwei He 60 (60-3 und 60-4). Diese vier Maschinen bildeten die „Escuadrilla 60“, die vom 2. November 1937 an der spanischen Luftwaffe (Aviación Nacional) unterstellt war. Ein Jahr später, am 3. Dezember 1938, wurden die He 60 der Spanier in der 3. Escuadrilla der Grupo 62-73 zusammengefaßt.

Zum Ende des Bürgerkrieges gab die AS/88 auch ihre letzten drei He 60 an die Aviacion Nacional ab, eine am 8. Februar 1939 (60-5), die zweite Anfang April (60-6) und die dritte im Mai 1939 (60-7). Dafür wurde die 60-3 aufgrund starker Korrosion 1939 ausgemustert.

Der Einsatz der spanischen He 60 im Bürgerkrieg war zwar nicht spektakulär, doch recht effizient, wenn auch die 60-2 bereits am 21. August und die 60-1 am 4. Dezember 1937 als Totalverluste abgeschrieben werden mußten: In 280 Einsatzflügen vom 22. Mai 1937 bis 18. März 1939 leisteten die Flugzeuge (ohne die 60-6 und 60-7) nicht weniger als 584 Flugstunden. Dabei lokalisierten sie elf Kriegsschiffe, zwei U-Boote und außerdem 54 Handelsschiffe mit Kontrabande, von denen sie 35 mit Bordwaffen angriffen. Dreimal wurden vier He 60 in Luftkämpfe verwickelt, und bei acht Einsätzen hatten sie Flakabwehr zu überstehen.

Am 1. September 1939 wurden alle Seeflugzeuge der Aviacion Nacional (ausgenommen Dornier Wal) in der 51. Grupo de Hidros zusammengefaßt, in der die He

60 zusammen mit drei gleichfalls von der AS/88 übernommenen He 59 die 52. Escuadrilla bildeten. Auch nach Übernahme der He 60 in das Regimiento Mixto No.3 am 29. Februar 1940 trugen die verbliebenen vier He 60 bis Ende 1940 die Staffel-Kennungen 52-4 bis 52-7. Danach

führten sie wieder ihre alten Bezeichnungen.

Zwei Flugzeuge (60-4 und 60-7) wurden am 17. Juli 1944 außer Dienst gestellt, so daß am 16. September 1944 nur noch die 60-5 und die 60-6 zur 51. Grupo des 51. Regimiento de Hidros kamen. Die 60-5 wurde am 26. Oktober 1945 bei einem Unfall beschädigt und am 31. Oktober 1947 aus dem Bestand der spanischen Luftwaffe gestrichen. Als der He 60 am 2. November 1945 die Typenbezeichnung „HR.2“ zugeteilt wurde, war nur noch die 60-6 vorhanden, deren Kennung in HR.2-6 geändert wurde.

Die Geschichte der insgesamt acht in Spanien geflogenen He 60 D und He 60 E endete mit dem Bruch der HR.2-6 anlässlich eines Schulfluges am 28. August 1948. Aus den Bestandslisten verschwand das Flugzeug allerdings erst am 21. April 1949.

Die letzten Interessenten

Von April 1943 bis Juli 1944 führte Heinkel mit Portugal Verhandlungen über den Verkauf von 12 He 42 und 12 He 60 aus Luftwaffenbeständen; man wurde jedoch nicht handelseinig und die für Portugal bei der Luftzeuggruppe (See) in Kiel bereitgehaltenen Maschinen wurden im Herbst 1944 verschrottet. Auch die Bemühungen um den Verkauf der in Griechenland abgestellten He 60 der Aufkl.Gr.126 blieben erfolglos; die Bulgaren und Rumänen lehnten



Vier Typen auf einem Bild. Links zwei Maschinen der „Escuadrilla 60“ vorn die He 60 E 60-1. Bei der Armada trugen die He 60 das „Popeye“-Emblem (siehe JET & PROP 1/92 „Rata-Modell“). In der Mitte eine Cant Z 506, daneben ein Dornier Wal und ganz rechts eine Cant Z 501, aufgenommen 18.6.1937 in El Atalayón/Spanisch-Marokko.

DAS MODELLBAUPARADIES

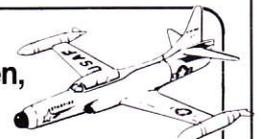
Spezialversandhaus für Plastikmodellbau
Inh.: Siegfried Mühlhikel, 7474 Bitz
Martinstr. 24/1 · Tel.: (0 74 31) 8 15 15 + 86 07
Postfach 60 05
Ihr Versandhaus mit dem freundlichen Kundenservice

Die ersten Jets im Maßstab 1/72
Messerschmitt Me 262 A, Hasegawa
Messerschmitt Me P-1101, Huma
Henschel Hs 132, Huma
Heinkel He 280, Huma
Zum Setpreis von nur **DM 69,95** zzgl. Portokosten
Der neue Katalog wird z.Zt erstellt. Vorbestellung möglich
Preis: DM 8,00 in Briefmarken incl. Porto.



Wilhelmshavener Modellbaubogen Spitzenreiter im Kartonmodellbau

Im Fachhandel erhältlich
**Schiffe, Flugzeuge, Hafenanlagen,
Kinderbastelbogen, Poster,
holländische Modelle**



Wenn es etwas professioneller sein soll ...

Möwe-Verlag

2940 Wilhelmshaven
Tel. 0 44 21 / 6 09 34



Prospekte kostenlos

**Bau- und Werknummernübersicht
He 60 - Serie**

Werknummern	Typ	Stückzahl
431 - 440	He 60 C	10
485 - 501	He 60 D	17
1559 - 1578	He 60 E	20
Heinkel Warnemünde gesamt		47
598 - 606	He 60 D	9
649	He 60 D	1
654 - 697	He 60 D	44
1399 - 1436	He 60 E	38
1461 - 1541	He 60 D	81
1805 - 1817	He 60 E	13
2064 - 2066	He 60 E	3
2477 - 2515	He 60 E	39
2801 - 2810	He 60 E	10
Arado Warnemünde gesamt		238
301 - 346	He 60 D u. E	46
1579 - 1608	He 60 E	30
Weser Einswarden gesamt		76
Serienfertigung He 60:		361

(Mai 1933 - März 1938)



Nach dem Ende des Bürgerkrieges erhielt die 3. Escuadrilla der Grupo 62-73 im April 1939 von der AS/88 die He 60 D 60-6.

Following the Spanish Civil War, He 60D, 60-6, of AS/88 was handed over to 3.Escuadrilla, Grupo 62-73, in April 1939.

ten es ab, diese Flugzeuge für die Aufstellung eigener Seefliegerstaffeln zu übernehmen und erhielten stattdessen Ar 196 bzw. He 114. Allerdings kamen doch noch zwei He 60 (W.Nr.305 und 1475) zusammen

mit zwei He 42 nach Bulgarien. Sie wurden am 29. Mai 1943 von Pillau aus nach Varna in Marsch gesetzt und dienten dort den bulgarischen Seefliegern als Schulflugzeuge.



Four different aircraft are seen here moored at El Atalayan, Spanish Morocco, on 18 June 1937. To the left are two He 60Es of Escuadrilla 60 with 60-1 foremost (Navy He 60s sported a Popeye emblem; see Rata in J&P 1/92). A Cant Z 506 appears in the centre, next to it is a Dornier Wal and to the far right is a Cant Z 501.

Die beiden spanischen Fotos verdanken wir der Sammlung Gonzalez Serrano

JET & PROP - Sonderaktion

befristet bis 31. Mai 1992

100 Visitenkarten für 26.-- DM

Leinenkarton 246 g

Aufträge an den Verlag Heinz Nickel

Postfach 1647 - 6660 Zweibrücken

Gegen Einsendung eines V-Schecks (26.-+4.- Versand) erfolgt Auslieferung