



*Von Tempelhof aus bediente die Lufthansa mit der He 70 D, hier die D-UDAS, mehrere Schnellstrecken. Die spiegelnde Oberfläche der Zelle dokumentiert ihre extreme Oberflächengüte. Die D-UDAS ging im Januar 1935 bei einem Unfall in der Nähe von Konstanz verloren.*

## Heinkel He 70 „Blitz“ – Synonym für das Schnellverkehrsflugzeug

von Dr. Volker Koos (ADL)

09.2016 durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in Klassiker der Luftfahrt 6/2007 und 1/2008

Weniger schiere Motorkraft als vielmehr eine hervorragende Aerodynamik machten die He 70 „Blitz“ zu einem der fortschrittlichsten Flugzeuge ihrer Zeit. Bei der Lufthansa flog die „Blitz“ auf vielen Strecken als so etwas wie ein „Business-Jet“ der 30er Jahre, doch auch als Behelfsbomber und Aufklärer wurde die kompromisslos auf geringsten Widerstand ausgelegte He 70 eingesetzt. Als Behelfskampfflugzeug war sie zwar schon Ende der 1930er Jahre überholt, flog aber noch während des Zweiten Weltkrieges als Verbindungsflugzeug, an Schulen und bei Luftdienstkommandos weiter im militärischen Einsatz.

### Vorgeschichte

Ab 1928 kamen in den Vereinigten Staaten von Amerika erstmals neue einmotorige Schnellpostflugzeuge zum Einsatz, denen bald auch Schnellverkehrsmaschinen für die Passagierbeförderung folgten. Um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, erteilte das Reichsverkehrsministerium über die Deutsche Luft Hansa im Sommer 1931 Entwicklungsaufträge für solche Flugzeuge an die Firmen Junkers und Heinkel. Als Ziel waren dabei 320 km/h Höchst- und 265 km/h Reisegeschwindigkeit geplant. Für eine Zwischenlösung sah man eine um 15 km/h geringere Marschgeschwindigkeit als ausreichend an.

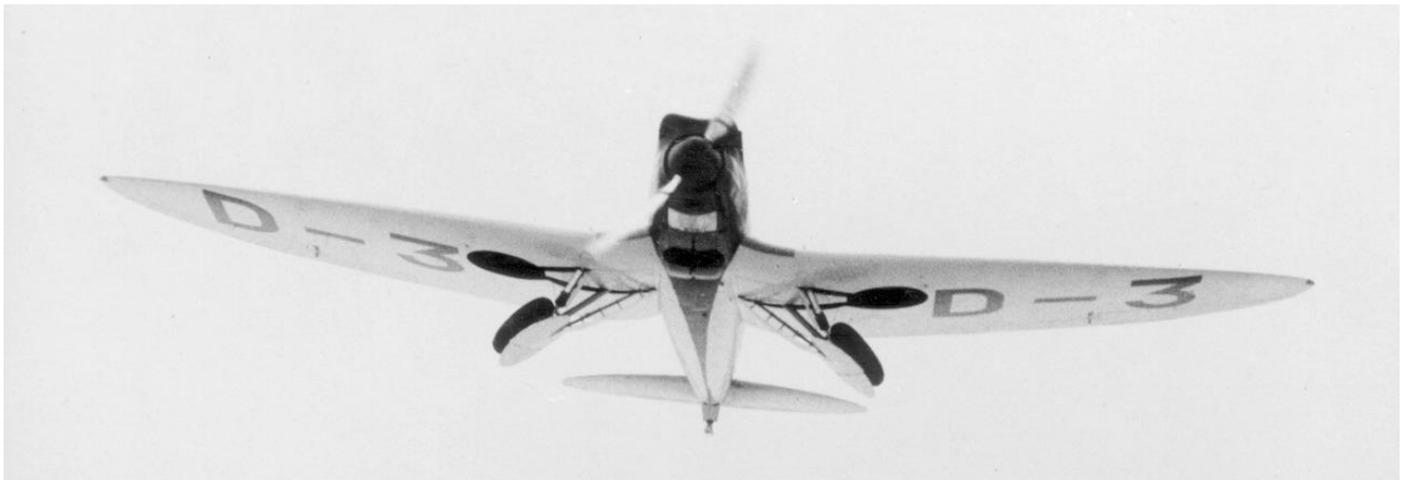
Im Januar 1932 war der Entwurf des Heinkel-Tiefdeckers HE 65 mit luftgekühltem BMW-Hornet-Motor fertig, dessen Baubeschreibung vom 12. Februar 1932 von 285 km/h Höchst- und 238 km/h Reisegeschwindigkeit mit zwei Mann Besatzung und vier Fluggästen ausging.

Als die Swissair im Mai 1932 erstmals die Lockheed Orion auf der Strecke Zürich-München-Wien einsetzte, war Ernst Heinkel klar, dass die für die DLH in Entwicklung stehende HE 65 die Leistungen der neuesten amerikanischen Schnellflugzeuge nicht erreichen oder übertreffen würde. Er ließ seinen Berliner Vertreter von Pfistermeister sofort mit DLH-Direktor Milch sprechen und dieser stimmte am 18. Mai einer Weiterentwicklung der HE 65 zu. Die HE 65 wurde fallen gelassen und – nach Zustimmung des RVM als Auftraggeber – am 14. Juni 1932 der DLH die Angebotsbaubeschreibung des neuen Entwurfs He 70 mit flüssigkeitsgekühltem BMW VI-Motor vorgelegt. Darin wurden eine Maximalgeschwindigkeit von 314 km/h und eine Reisegeschwindigkeit von 288 km/h garantiert.

## Entwicklung der He 70 und Einsatz bei der Lufthansa

Siegfried Günter, den Ernst Heinkel zusammen mit dem Betriebsoberingenieur Schweigert im November 1931 zum Studium des Schnellflugzeugbaus in die USA geschickt hatte, entwarf die He 70. Besonderen Wert legte er dabei auf aerodynamische Vollkommenheit. Eine hohe Oberflächengüte wurde erreicht durch Verwendung von Senkkopfnieten, auf Stoß gesetzte Blechbeplankung des Rumpfes und Versenken beziehungsweise Weglassen aller störenden Teile wie Griffe und Fensterrahmen. Insbesondere das neu entwickelte Einziehfahrwerk, der strömungsgünstig eingebaute, wassergekühlte Motor und die gute Gestaltung des Flügel-Rumpf-Übergangs trugen zudem zur Widerstandsverminderung bei.

Die Detailkonstruktion begann am 1. Juli 1932, und bereits am 1. Dezember 1932 konnte Heinkel-Chefpilot Werner Junk die He 70a (V-1) in Warnemünde einfliegen. Da der dortige Platz für die Maschine, welche anfangs noch keine Landeklappen besaß, zu klein war, landete er in Travemünde, wo auch die weitere Werkserprobung erfolgte.



*Der erste Prototyp, die He 70a (V-1), trug zunächst das vorläufige Kennzeichen D-3. Anfang 1933 absolvierte er die Musterprüfung. Das Design der He 70 zeigt die Handschrift der Zwillingbrüder Siegfried und Walter Günter: elliptischer Flügel mit „Möwenknick“.*



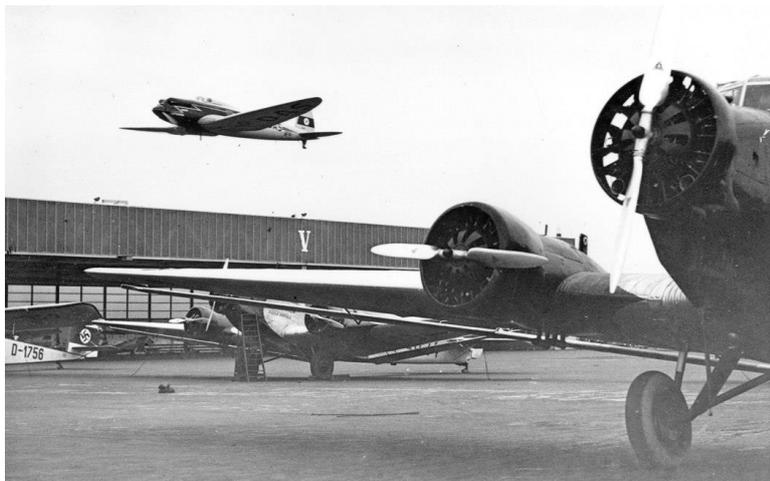
Bei der Musterprüfung Anfang 1933 in Staaken erreichte die He 70a (Werknr. 403), die dabei das vorläufige Kennzeichen D-3 trug, eine Maximalgeschwindigkeit von 362 km/h und danach, am 26. April 1933, sogar 377 km/h.

In den Monaten Februar bis April 1933 wurden von den Flugzeugführern Junck und Untucht mit dem Flugzeug insgesamt acht Geschwindigkeitsweltrekorde mit bis zu 1.000 Kilogramm Nutzlast über Strecken bis zu 2.000 Kilometern Länge erfliegen.



Ab Juni 1933 trug die He 70a (V-1) das neue Kennzeichen D-2537.

Die erste He 70 erhielt später Landeklappen und im Juni 1933 das Kennzeichen D-2537, das 1934 in D-UHUX geändert wurde. Ihr Eigenname war „Blitz“, was zusammen mit dem entsprechenden aufgemalten Symbol zur allgemein benutzten Bezeichnung Heinkel „Blitz“ für die He 70 führte. Anfang 1933 wurde die zweite, von vornherein mit Landeklappen ausgerüstete He 70B (Werknr. 457, D-3114, dann D-UBAF) bestellt. Sie wurde im März 1934 zugelassen, wozu im selben Jahr noch drei He 70D kamen (Werknr. 709-711, D-UBIN, D-UDAS und D-UGOR).



**(links):** Kompromisslos auf hohe Geschwindigkeit ausgelegt stand die He 70 Blitz im krassen Gegensatz zu Flugzeugen wie der Ju 52, die mit ihrer Wellblechbeplankung einer anderen Generation entstammte.

**(links unten, im Uhrzeigersinn):** 1) Fast schon Züge eines Kunstwerks zeigt der Hauptholm. 2) Die Passagiere saßen im engen Rumpf auf bequemen Lederbänken. 3) Das Fahrwerk wurde hydraulisch eingezogen.

**(rechts unten):** Die He 70 D, D-UGOR, trug den Lufthansa-Flottennamen „Schwalbe“.



Am 12. Februar 1934 kehrte die He 70B „Sperber“ nach dem ersten planmäßigen Einsatz im Postzubringerdienst für die Südatlantikstrecke der DLH aus Bathurst (Westafrika) nach Berlin zurück. Damit konnte die Postlaufzeit Südamerika-Berlin auf drei Tage verringert werden. Ab 15. Juni 1934 begann mit der D-UDAS „Habicht“ auch der Einsatz im Passagierverkehr auf den neu eingerichteten, so genannten „Blitzstrecken“ der Lufthansa zwischen Berlin, Hamburg, Köln und Frankfurt/Main. Ab 1935 vergrößerte sich die Flotte der DLH nach und nach um weitere zehn He 70G (Werknr. 909-918).



*Die spiegelnde Oberfläche des Flügels dieser He 70 D dokumentiert ihre extreme Oberflächengüte. Die D-UDAS eröffnete im Juni 1934 den Schnellverkehr auf den sogenannten Blitzstrecken, ging aber im Januar 1935 bei einem Unfall in der Nähe von Konstanz verloren.*

Das Interesse des Publikums an den Schnellflügen war groß. Weniger befriedigend war das wirtschaftliche Ergebnis, da die Flugzeuge im Winter wegen des hohen Wartungsaufwands fast nicht eingesetzt werden konnten. Die He 70 der DLH lagen so im Zeitraum von 1933 bis 1936 durchschnittlich 198 Tage im Jahr still. 1935 wurden die He 70 auf insgesamt elf innerdeutschen Linien geflogen, wobei mit zwölf Maschinen die höchste Zahl im Einsatz war.

Im Mai 1937 regte die DLH an, die He 70 auf den von BMW in Lizenz gebauten luftgekühlten Hornet-Motor umzurüsten, wozu es aber nicht mehr kam. 1939 gab die Lufthansa die verbliebenen elf He 70 an das RLM ab, nachdem vier Flugzeuge (Werknr. 403, 710, 915 und 916) im Einsatz verlorengegangen waren.

## Nachfrage aus dem Ausland

Nach der öffentlichen Vorstellung der He 70 am 28. Februar 1933 auf dem Zentralflughafen Berlin-Tempelhof erregte das neue Schnellverkehrsflugzeug der Lufthansa durch seine Leistungen und die erfliegenen Rekordgeschwindigkeiten rasch internationale Aufmerksamkeit. Schon 1933 trafen Kaufanfragen aus mehreren Ländern bei Heinkel ein, unter anderem aus der Schweiz, Dänemark, Sowjetrussland und der Türkei. Der französische Motorenhersteller Gnome et Rhône hatte Interesse am Erwerb einer He 70 als Versuchsträger für seine Triebwerke.

Nach der Einrichtung des Reichsluftfahrtministeriums war der Flugzeugexport jedoch dadurch erschwert, dass jetzt schon vor der Aufnahme von Verhandlungen mit ausländischen Interessenten eine Genehmigung des RLM eingeholt werden musste. Am 18. Juni 1934 landete erstmals eine He 70 auf dem Londoner Flughafen Croydon, nachdem sie die Strecke von Berlin in nur dreieinhalb Stunden zurückgelegt hatte. Auf dem internationalen Pariser Luftfahrtsalon vom 16. November bis 2. Dezember 1934 wurde die He 70B ausgestellt, deren aerodynamisch sorgfältige, glatte Oberflächengestaltung auf besonderes Interesse stieß. So fragte im Februar 1935 ein Vertreter der englischen Firma Supermarine bei Heinkel an, ob die in Paris ausgestellte Maschine tatsächlich einen Metallrumpf habe, da man nicht glaubte, einen derart glatten Rumpf aus Metall bauen zu können.

Bei Vickers Aviation Ltd. wurde nach den vorliegenden Angaben ein Modell der He 70 im Maßstab 1:18 gebaut und im werkseigenen Windkanal in Weybridge und anschließend im Überdrucktunnel des Royal Aircraft Establishment (RAE) in Farnborough vermessen. Die Ergebnisse flossen in den Entwurf des Jägers Vickers Supermarine „Spitfire“ ein. Ab Dezember 1934 erfolgten Verhandlungen mit Rolls-Royce über den Erwerb einer He 70 als Erprobungsträger für Motoren der britischen Firma. Ein vorläufiger Auftrag erfolgte im Februar 1935, der am 4. Oktober endgültig festgeschrieben wurde. Der Rumpf einer He 70G in der Lufthansa-Ausführung wurde zum Einbau eines Rolls-Royce „Kestrel“-Motors umgebaut. Die Verrechnung des Auftrags erfolgte zwischen Heinkel und dem RLM. Im Oktober 1935 waren der Rolls-Royce-Direktor Lappin, zwei Ingenieure der Firma und der RAF-Pilot Horrex in Rostock, wo dieser eine He 70 mit BMW VI fliegen konnte.

*In England wurde die He 70 eingehend untersucht. Rolls-Royce nutzte diese He 70 G zwischen 1936 und 1938 als Versuchsträger für „Kestrel“- und „Peregrine“-Motoren. 1945 wurde sie verschrottet.*



Da der englische Motor erst am 2. Oktober in Rostock eintraf, verzögerte sich die Fertigstellung des Exportflugzeugs. Am 16. Januar 1936 flog die als G-ADZF zugelassene Maschine (Werknr. 1692) erstmals in Rostock. Es war nicht, wie in der Literatur oft zu finden, die vorherige D-UBOF. Nach Abschluss der Werkserprobung überführte am 27. März 1936 Flugzeugführer Otto Cuno von der Erprobungsstelle Rechlin das Flugzeug von Rostock zum Rolls-Royce-Versuchsflugplatz Hucknall. Mit dem „Kestrel VI“-Motor erreichte die Maschine bald darauf eine Geschwindigkeit von 418 km/h. Dann baute man zwischen Mai und Juli 1936 den noch stärkeren „Kestrel XVI“ ein und flog die Maschine mit verschiedenen Kühleranordnungen und Luftschauben. Zweimal (6. Oktober bis 24. Dezember 1936 und 10. August bis 15. September 1937) wurde sie im RAE Farnborough untersucht, wozu auch eine Messung im großen Windkanal gehörte. Bei Rolls-Royce ging ab 8. Oktober 1938 noch der „Peregrine I“-Motor in die Flugerprobung, mit dem sogar eine Maximalgeschwindigkeit von 481,2 km/h in 5.075 Metern Höhe erreicht wurde. Im Krieg bis auf zwei Flüge 1940 ungenutzt, wurde die He 70 nach insgesamt 418 Flugstunden im März 1945 verschrottet.

Auch Japan erhielt im August 1935 zusammen mit einer He 74 eine He 70G, die für 175.000 Reichsmark von der Firma Aichi geliefert wurde. Die Ergebnisse der Erprobung bildeten die Basis für die Vervollkommnung einheimischer Muster, wie beispielsweise des Torpedobombers Aichi D3A. Die im September 1935 geplante Ausrüstung des Rumpfes einer He 70F (Wnr. 1704) mit Hispano-Motor für Griechenland ist wohl nicht erfolgt, da diese Maschine im Dezember 1935 vom RLM übernommen wurde. Weitere Auslandslieferungen betrafen Militärvarianten.



*Diese fünf He 70 G-2 trugen zwar eine Lufthansa-ähnliche Lackierung, wurden aber in Wirklichkeit 1935 als Versuchsträger an das RLM geliefert.*

## Die He 70 als Behelfsbomber und Aufklärer

Ursprünglich als reines Schnellverkehrsflugzeug entwickelt, lag wegen ihrer guten Flugleistungen auch eine militärische Verwendung der He 70 nahe. Für die ab 1934 in Serie gebauten He 70 war so von vornherein die Möglichkeit des Einsatzes als Behelfskampfflugzeug oder -aufklärer eingeplant. Deshalb lagen für den Mobilisierungsfall auch für die 13 He 70 D und G der Lufthansa Umrüstsätze für die militärische Verwendung bereit.

In der damaligen deutschen Literatur wurden Militärvarianten eines Modells allgemein mit „K“ für „Kampfflugzeug“ bezeichnet. Schon der dritte Prototyp der He 70, die He 70 C (Werknr. 484, D-UHYS) war für den Militäreinsatz ausgelegt. Bei einem Werksbrand in Warnemünde am 17. Juni 1934 wurde dieses Flugzeug jedoch zerstört, bevor die militärische Sonderausrüstung eingebaut worden war. So rutschte die zusammen mit den drei He 70 D für die Lufthansa aufgelegte

He 70 E (Werknr. 712, D-UBEQ) in die Rolle des Musterflugzeugs der He 70-Militärvarianten. Deren Ausrüstung wurde erstmals im Dezember 1933 mit dem Reichsluftfahrtministerium (RLM) abgesprochen. Eine Serienfertigung der He 70 E hat es jedoch nicht gegeben.

Neben den bereits genannten Flugzeugen für die Lufthansa entstanden weitere He 70 G für den Einsatz bei der Luftwaffe als Stabsflugzeuge und Versuchsträger. Einige dieser Maschinen stellte das RLM auch Firmen als Reiseflugzeuge und für Flugerprobungen von Triebwerken, Instrumenten und anderen Ausrüstungsteilen zur Verfügung.

Die Masse der vom RLM in Auftrag gegebenen He 70 waren jedoch He 70 F, wovon es die Varianten F-1, F-2 und F-3 gab, die sowohl als Behelfsaufklärer als auch als Behelfskampfflugzeug gebaut wurden.



*Die militärischen He 70 „Blitz“ flogen vor allem als Bomber und Aufklärer. Zivile Versionen konnten schnell zum Kampfflugzeug umgerüstet werden.*

In ihrer tragenden Zellenstruktur unterschieden sich die Kampfversionen praktisch nicht von den zivilen Ausführungen. Allerdings erhielten sie Bombenklappen unter dem Rumpf, was eine Verstärkung im Bereich des dazu notwendigen Ausschnittes nach sich zog. Das gleiche galt für den B-Stand mit einem MG 15, Kaliber 7,9 Millimeter, auf der Rumpfoberseite, das die einzige Defensivbewaffnung war. Außerdem wurden Magazine für bis zu 300 Kilogramm Bomben im Rumpfraum eingerüstet. Die He 270 V-1 mit dem stärkeren Daimler-Benz-Motor, auf die wir später noch zu sprechen kommen, konnte nur 200 Kilogramm Bomben zuladen, besaß aber zusätzlich noch ein starr nach vorn feuerndes MG 17.

Während des ab 1935 laufenden Serienbaus konnten die notwendigen militärischen Ausrüstungen und Waffen nicht sofort in ausreichendem Maße geliefert werden, weil die moderneren Kampfflugzeuge Vorrang hatten. Deshalb wurde im Juni 1935 die Aufteilung der Serie auf die einzelnen Varianten festgelegt. Danach waren die damals insgesamt benötigten 139 He 70 wie folgt zu bauen: eine He 70 E für die Abteilung C II (Entwicklung) des Technischen Amtes beim RLM, drei He 70 D für die Deutsche Lufthansa (DLH), zehn He 70 G ebenfalls für DLH, 18 He 70 F-1 für C III (Beschaffung) und sechs He 70 G-2 für Industrieerprobungen. Zudem waren für C III 44 He 70 G-2, 33 He 70 F-2 als Fernerkunder, Scheibenschlepper und für den Generalstab sowie 24 F-2 als Bomber und ebenfalls für den Generalstab vorgesehen. Offensichtlich waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle Umrüstungssätze entwickelt. Denn es hieß, dass die 44 für C III eingeplanten He 70 G-2 und 12 He 70 F-1 nach Fertigstellung der entsprechenden Zeichnungssätze in F-2-Behelfsbomberversionen umgebaut werden sollten.

Am 1. Januar 1936 wurde der Auftrag erneut geändert, er lautete nun auf insgesamt 178 He 70, darunter 142 Behelfs-Fernaufklärer und 36 Behelfskampfflugzeuge. Abgesehen von dieser Frontausstattung waren 13 dieser Flugzeuge mit DLH-Passagierausstattung und 113 mit behelfsmäßiger Passagierausstattung zu liefern. Weil die 13 DLH-Maschinen (He 70 D und G) als Behelfskampfflugzeuge geführt wurden, ist die Bestimmung der Gesamtzahl der gebauten He 70 schwierig, da dies nicht für alle Plan- oder Lieferzahlen klar ausgewiesen ist.

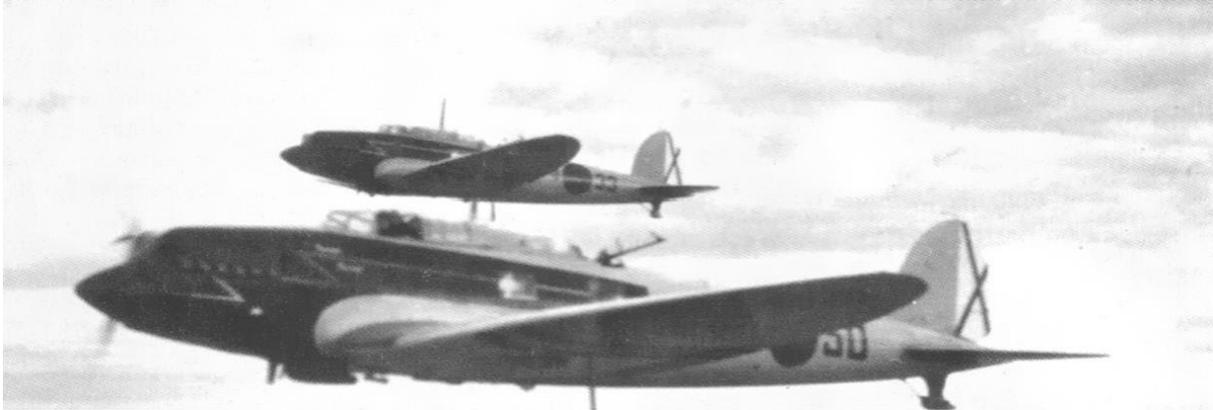
Im September 1936 waren laut Lieferübersichten der Beschaffungsabteilung beim Technischen Amt insgesamt 65 Behelfs-Fernaufklärer He 70 ausgeliefert, ebenso alle geforderten 41 Maschinen in der Bomberausführung und die 33 benötigten Reiseflugzeuge. Der Gesamtbedarf belief sich zunächst auf 275 Maschinen. Nur einen Monat später wurde die Anforderung der Aufklärervariante auf 196 reduziert, so dass sich ein Gesamtauftrag von 270 Maschinen ergab, von denen bis Ende des Jahres 179 ausgeliefert waren. Die fehlenden Flugzeuge müssten bei einem Monatssoll von 15 Maschinen bis etwa Mitte 1937 gebaut worden sein.

Zu diesen Zahlen kommen noch 21 Erprobungsflugzeuge, die extra ausgewiesen sind. Dies stimmt mit der Bestandsmeldung vom 1. Mai 1940 überein. Darin werden 225 He 70 von insgesamt 296 ab 1934 gebauten gemeldet. Damit lässt sich die Gesamtzahl der gebauten He 70 wie folgt berechnen: drei Versuchsmuster plus 291 oder 296 Serienmaschinen für den Inlandsbedarf (einschließlich der einzigen He 70 E) und weitere 20 für den Export (1 für Japan, 1 für England, 18 für Un-

garn), insgesamt also 314 beziehungsweise 319 Exemplare. Davon befanden sich im Januar 1944 noch 38 im Bestand der Luftwaffe, die sie während des Krieges meist als Reiseflugzeug, zum Schulen und bei Luftdienstkommandos nutzte.

## Einsatz der Militärversion im Ausland

Die in Spanien an der Seite Francos gegen die Regierungstruppen kämpfende Legion Condor erhielt 28 He 70, die als 14-30 bis 14-57 registriert waren. Die nach dem Bürgerkrieg 1939 verbliebenen Maschinen wurden an die nationalspanischen Luftstreitkräfte übergeben.



*Ursprünglich eine zivile Entwicklung, wurde die He 70 „Blitz“ auch militärisch eingesetzt. Das Foto oben zeigt zwei He 70 als Bomber der Legion Condor im spanischen Bürgerkrieg.*

*Auf dem Bild rechts sind hinter den Fenstern dieser He 70 F der Legion Condor die Bombenmagazine im Rumpf zu erkennen.*



Ein weiterer Nutzer der He-70-Militärvariante war Ungarn. Ab Februar 1935 liefen Verhandlungen über den Lizenzbau von Heinkel-Flugzeugen für den geheimen Aufbau ungarischer Luftstreitkräfte. Heinkel baute dabei auf bestehenden Beziehungen auf, weil in Ungarn bereits ab 1928 mehr als 40 Heinkel HD 22 produziert worden waren. Man dachte daran, dort die He 51, He 70 und He 111 in Lizenz zu bauen. 1936 bestellte Ungarn dann 18 He 70 als Fernaufklärer, die mit dem in Ungarn bei der Firma Manfred Weiss in Lizenz gebauten Sternmotor Gnome et Rhône WM K-14 „Mistral Major“ ausgerüstet werden sollten. Die Maschinen werden in der Literatur auch als He 170 bezeichnet. In den Heinkel-Unterlagen findet sich aber kein Hinweis für die Richtigkeit dieser Bezeichnung. Im Werkflugbetrieb wurden sie nur als He 70 Ungarn bezeichnet.

Die erste He 70 für Ungarn trug die Werknummer 2171 (D-OASA) und wurde von Heinkel-Werkpilot Kurt Heinrich am 11. Mai 1937 eingeflogen. Bekannte Werknummernblöcke der an Ungarn gelieferten Flugzeuge sind 2171 bis 2175 und 2228 bis 2239. Zwischen September 1937 und Februar 1938 wurden diese He 70 nach Ungarn geflogen.



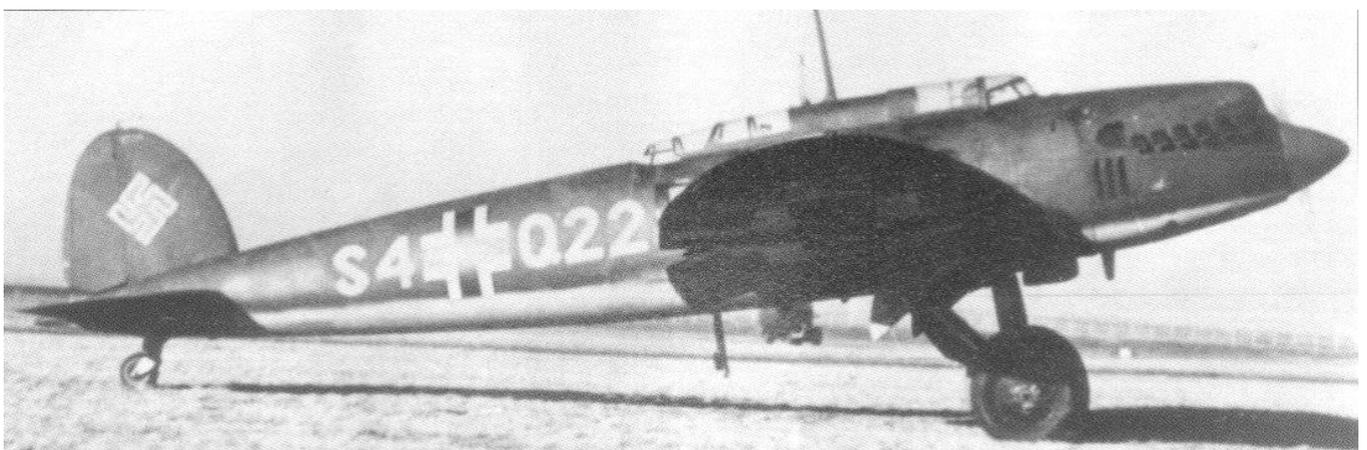
*Ungarn bestellte 18 Stück He 70 als Aufklärer. Diese Flugzeuge erhielten einen WM K-14-Sternmotor, der in Ungarn in Lizenz von Gnome et Rhône gebaut wurde.*

Zunächst erhielten die Flugzeuge die zivilen Kennzeichen HA-HTA bis HA-HTS. Mit den militärischen Kennzeichen F.401 bis F.418 (F stand dabei für „Felderitö“ = Aufklärer) wurden sie dann bei den beiden Fernaufklärungsstaffeln 1/1 in Budaörs und 1/2 in Kecskemet in Dienst gestellt. Die ungarischen Streitkräfte setzten die He 70 im Kampf gegen Jugoslawien und die Sowjetunion ein, zogen sie aber bald vom Fronteinsatz zurück. Bis zum Kriegsende flogen sie dann als Schulflugzeuge und Scheibenschlepper.



*In den 1940er Jahren flog die He 70 bei der Luftwaffe noch an Schulen und als Verbindungsflugzeug.*

*(Bilder: Slg. Szigeti)*

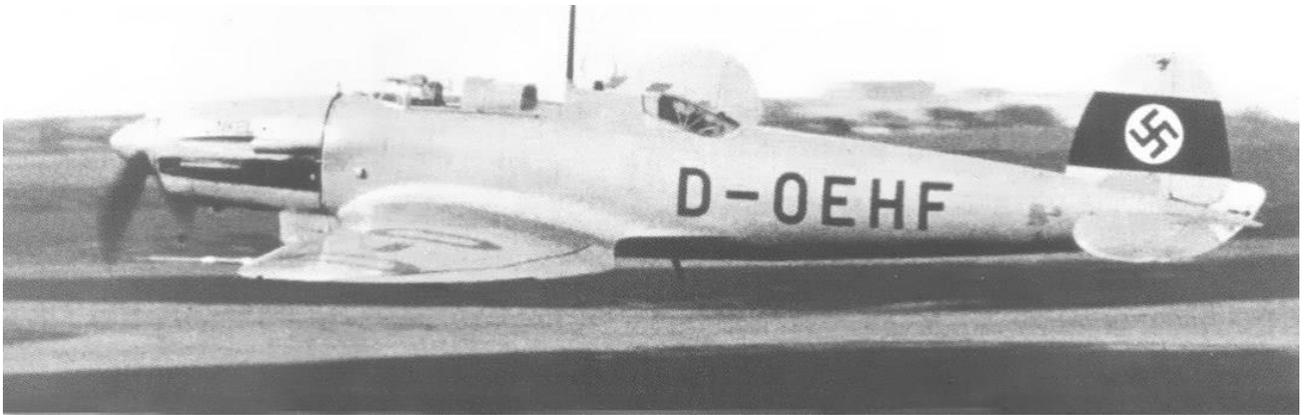


## Die He 270 markierte den Schlußpunkt

Nachdem die He 70 mit dem 812 PS starken Rolls-Royce-Motor deutlich bessere Leistungen als mit dem serienmäßig verwendeten BMW VI (750 PS) zeigte, plante das RLM, die He 70 mit dem 12-Zylinder V-Motor DB-600 ausrüsten zu lassen, der bereits 1.000 PS Startleistung auf die Kurbelwelle stemmte. Diese Version sollte He 170 heißen. Allerdings waren die Lieferzahlen des DB 600 im März 1936 so gering, dass die He 170 zurückgestellt wurde. Anfang 1938 wurde dann eine Heinkel „Blitz“ mit dem Daimler-Benz-Motor DB 601 A ausgerüstet, der eine Startleistung von 1.175 PS bot. Diese Version wurde als He 270 bezeichnet.

Die He 270 V-1 mit der Werknummer 1973 erhielt das Kennzeichen D-OEHF. Erwartungsgemäß erreichte diese leistungsstärkste Version der Heinkel „Blitz“ eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 460 km/h in 4000 Metern Höhe. Dennoch blieb sie wahrscheinlich ein Einzelstück. Jedenfalls gibt es keine Belege, dass noch ein weiteres Exemplar gebaut wurde. Die Kampfflugzeugentwicklung hatte die Heinkel, die als Schnellverkehrsflugzeug aufgrund ihrer aerodynamischen Vorteile große Meriten gesammelt hatte, längst überholt. Für die Luftwaffe war sie uninteressant geworden. Versuche der Heinkel-Werke, ausländische Kaufinteressenten für die He 270 zu finden, blieben ebenfalls erfolglos.

Heute existiert, soweit bekannt, weltweit keine Heinkel He 70 „Blitz“ mehr. Das 1936 als Versuchsträger an Rolls-Royce gelieferte Exemplar wurde im März 1945 verschrottet. Die letzte der nach Spanien exportierten He 70 wurde allerdings erst 1956 aus dem Bestand der spanischen Luftwaffe gestrichen.



*Eines der wenigen Fotos der He 270 V-1. Sie markierte 1938 den Höhe- und zugleich Schlusspunkt der Heinkel-Blitz-Entwicklung. Mit ihrem 1175 PS starken DB 601 A erreichte sie 460 km/h in 4000 Metern Höhe. Wahrscheinlich wurde nur dieses eine Exemplar gebaut.*

## Heinkel He 70 bei der Lufthansa

Werknr.	Version	Kennzeichen	Flottenname	Verlust
403	He 70a (V-1)	D-3, D-2537, D-UHUX	Blitz	3.11.1934, Carcassonne
457	He 70 B	D-3114, D-UBAF	Sperber	
709	He 70 D	D-UBIN	Falke	
710	He 70 D	D-U DAS	Habicht	14.1.1935, bei Konstanz
711	He 70 D	D-UGOR	Schwalbe	
909	He 70 G	D-UJUZ	Bussard	
910	He 70 G-1	D-UPYF	Adler	
911	He 70 G-1	D-UBOX	Geier	
912	He 70 G-1	D-UNEH	Condor	
913	He 70 G-1	D-UQIP	Rabe	
914	He 70 G-1	D-USAZ	Buntspecht	
915	He 70 G-1	D-UVOR	Kormoran	24.12.1935, Breslau
916	He 70 G-1	D-UXUV	Drossel	20.5.1937, Böblingen
917	He 70 G-1	D-UMIM	Albatros	
918	He 70 G-1	D-UKEK	Amsel	

### Aufbau der Heinkel He 70 „Blitz“

**Auslegung:** Freitragender Tiefdecker mit geteiltem Einziehfahrwerk. Zunächst wurde das Flugzeug noch mit einem Schleifsporn ausgerüstet, später erhielt sie ein lenkbares Spornrad. Zugelassen in der Beanspruchungsgruppe H 3.

**Rumpf:** Ganzmetall-Schalenrumpf aus Duraluminium mit ovalem Querschnitt. Stumpf aneinanderstoßende Rumpfbekleidung mit Versenkniertung. Der Pilotenkabinenaufsatz war bei den ersten V-Flugzeugen nach Backbord versetzt angeordnet.

**Tragflächen:** Zweiholmiger, durchgehender Flügel mit elliptischem Grundriss, gefertigt in Holzbauweise mit einem durchgehenden Holm. Der Flügel besitzt beim Übergang zum Rumpf eine geringe negative, von der Fahrwerksebene nach außen hin positive V-Form (Knickflügel). Fahrwerk und Landeklappen werden hydraulisch betätigt.

**Leitwerk:** Ebenfalls mit elliptischem Grundriss in Holzbauweise gefertigt. Höhen- und Seitenruder freitragend mit Hilfsrudern. Die Höhenflosse war am Boden einstellbar.

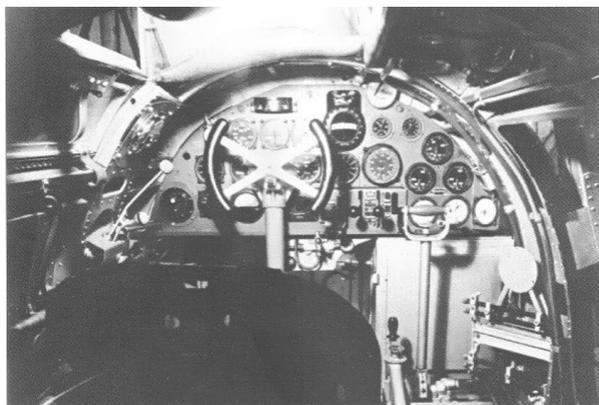
**Fahrwerk:** Zweiteiliges Fahrgestell, das nach außen in die Tragflächen eingefahren werden kann. Die Betätigung erfolgt durch Öldruck mit Hilfe einer Handpumpe. Notausfahren auch mechanisch möglich. Endstellung des Fahrgestells wird mechanisch und elektrisch angezeigt.

## Technische Daten des Schnellverkehrsflugzeugs Heinkel He 70 G

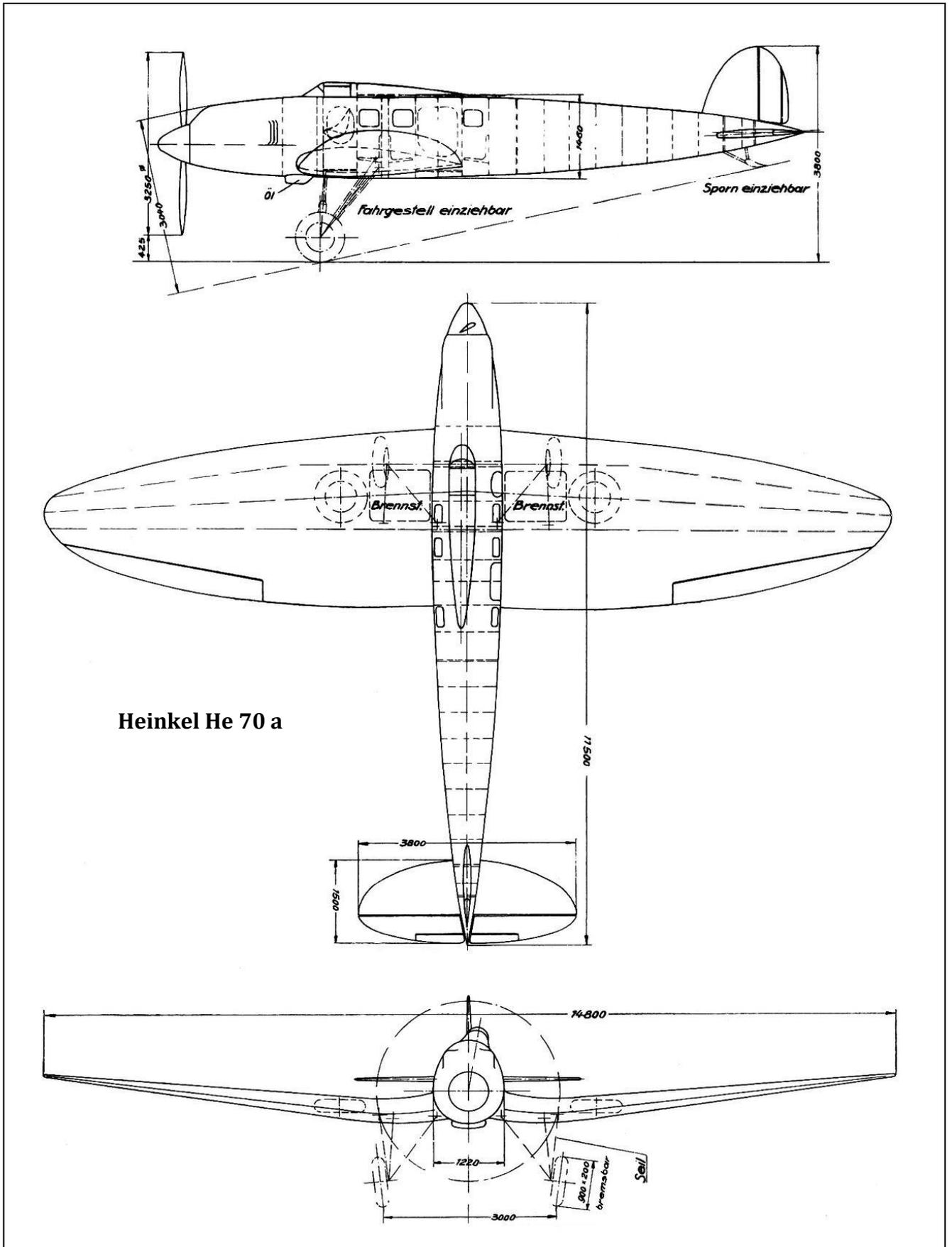
Verwendung: Schnellverkehrsflugzeug mit zweiköpfiger Besatzung für vier Passagiere	
Motor:	1 x BMW VI 7,3 Z
Startleistung:	750 PS
Treibstoff:	320 kg (444 l)
Spannweite:	14,8 m
Länge:	12,0 m
Höhe:	3,1 m
Flügelfläche:	36,5 m <sup>2</sup>
Leermasse:	2.340 kg
Zuladung:	1.120 kg
Flugmasse:	3.460 kg
Höchstgeschwindigkeit in NN:	360 km/h
Höchstgeschwindigkeit in 2.000 m Höhe:	345 km/h
Reisegeschwindigkeit (15 % gedr.) in NN:	305 km/h
Reisegeschwindigkeit (15 % gedr.) in 2.000 m:	295 km/h
Landegeschwindigkeit:	105 km/h
Steigzeit auf 1.000 m:	2,5 min
Steigzeit auf 4.000 m:	15,0 min
Dienstgipfelhöhe:	5.500 m
max. Reichweite:	1.250 km
Startrollstrecke:	350 m
Quelle: EHF-Datenblatt Nr. 1030 vom 9.10.1936	

## Technische Daten der Militär- und Sondervarianten der Heinkel He 70

	He 70 F-2	He 70 mit Rolls Royce	He 270
Verwendung:	Behelfsbomber u. -aufklärer	Erprobungsträger	V-Muster
Besatzung:	2-3	2	3
Motor:	1x BMW VI 7,3 Z	1x RR Kestrel V	1x DB 601 A
Startleistung:	750 PS/551 kW	812 PS/597 kW	1.175 PS/864 kW
Spannweite:	14,8 m	14,8 m	14,8 m
Länge:	11,7 m	2,0 m	11,9 m
Höhe:	3,1 m	3,1 m	3,1 m
Flügelfläche:	36,5 m <sup>2</sup>	36,5 m <sup>2</sup>	36,5 m <sup>2</sup>
Leermasse:	2.270 kg	2.350 kg	2.670 kg
Zuladung:	1.125 kg	1.050 kg	1.480 kg
Treibstoff:	535 kg/743 l	518 kg/720 l	302 kg/420 l
max. Flugmasse:	3.395 kg	3.400 kg	4.150 kg
Höchstgeschwindigkeit:	360 km/h	400 km/h	460 km/h
max. Reisegeschwindigkeit:	295 km/h	300 km/h	335 km/h
Landegeschwindigkeit:	105 km/h	100 km/h	115 km/h
Steigzeit auf 2.000 m:	5,5 min	6,5 min	5,5 min
Steigzeit auf 4.000 m:	15,0 min	13,0 min	15,0 min
Dienstgipfelhöhe:	5.300 m	7800 m	9000 m
opt. Reichweite:	2.100 km	1.350 km	1.000 km
Startrollstrecke:	340 m	k. A.	350 m
Bewaffnung:	1 x 7,9 mm-MG 15 (mit 525 Schuss), bis 300 kg Bomben	keine	1 x 7,9-mm-MG 15 bzw. 1 x 7,9-mm-MG 17 starr, bis 200 kg Bomben
Quelle:	EHF-Datenblatt Nr. 1021 vom 26.9.1936	EHF-Datenblatt Nr. 677 vom 24.9.1935	EHF Typenschau 1922-1940, Schneider, Flugzeug- Typenbuch 1944



Blick in das Cockpit einer frühen He 70 (links). Das Foto rechts zeigt das hintere, durch eine Schiebehaube abgedeckte Abteil für den Bordschützen/Funker. Zur Verteidigung stand ihm lediglich ein MG 15 zur Verfügung.



**Heinkel He 70 a**

## Illustrationen

Alle Abbildungen, soweit in der Bildlegende nicht anders angegeben, stammen aus dem Archiv Dr. Volker Koos / ADL.