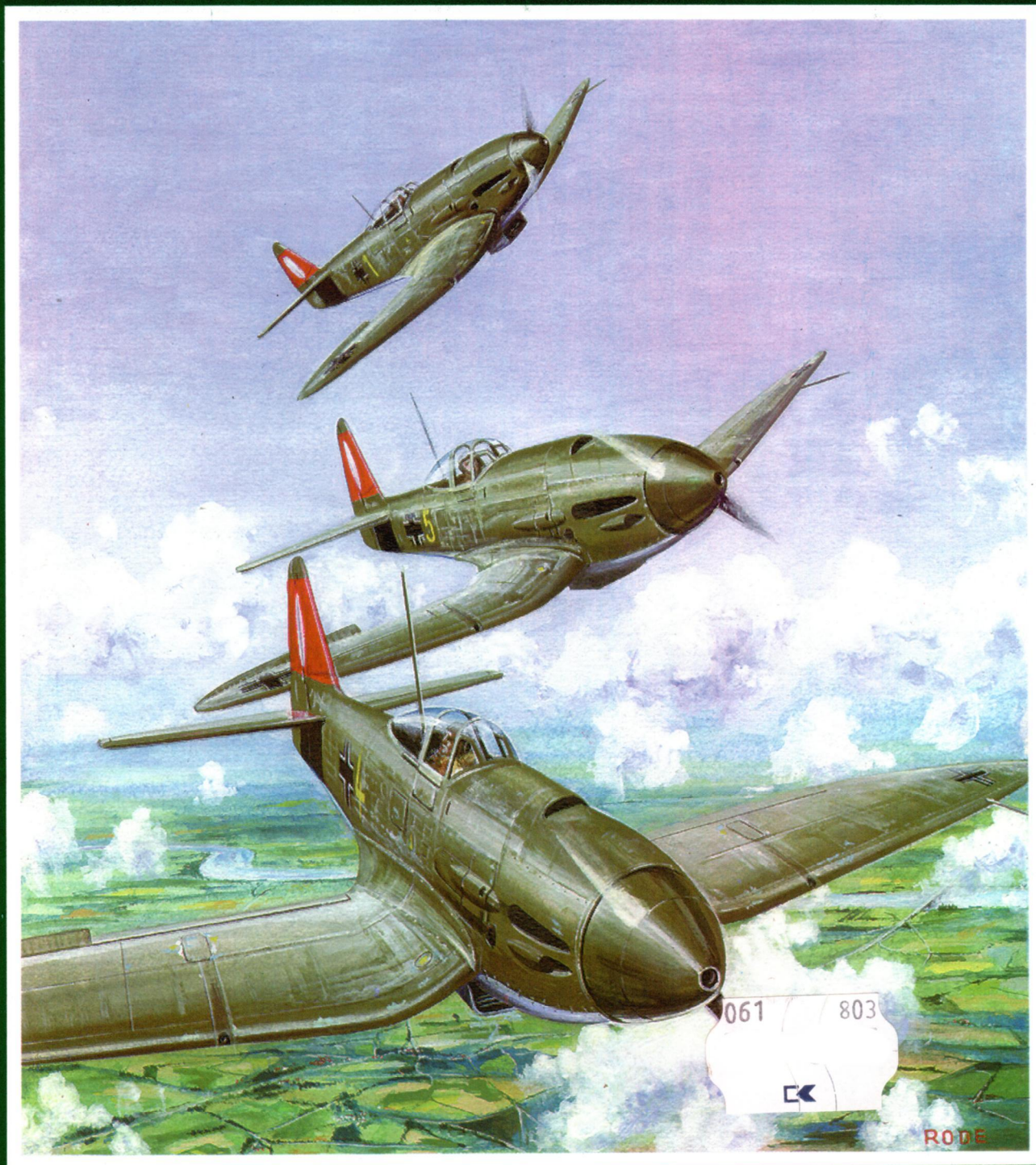


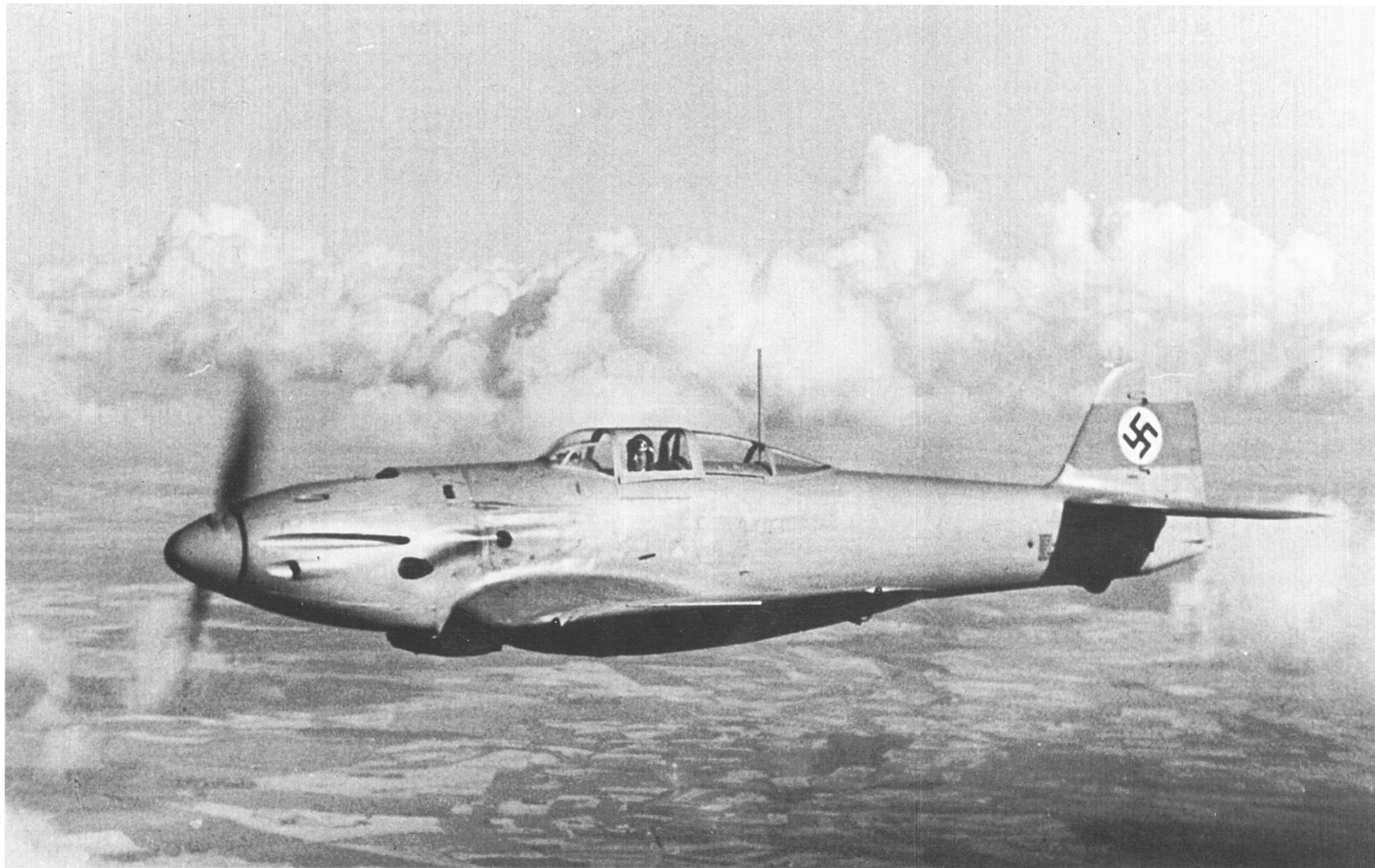
Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



JAGDEINSITZER He 112 Konkurrenz zur Me 109 und Exportflugzeug

Hans-Peter Dabrowski



He 112 mit strebenverstärktem Antennemast.

Waffen-Arsenal

Band 159

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Vom Reichsluftfahrtministerium während der "Sudetenkrise" requirierte Exportmaschinen des Typs He 112 B-0. An den Tragflächen-Unterseiten ist ein Teil der typischen Heinkel-Werkskennung (HE+..) zu sehen.

JAGDEINSITZER He 112

Konkurrenz zur Me 109 und Exportflugzeug

Hans-Peter Dabrowski

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

QUELLEN/LITERATUR (AUSWAHL)

Ernst Heinkel: "Stürmisches Leben", Mundus-Verlag, Stuttgart 1953;
H. Dieter Köhler: "Ernst Heinkel - Pionier der Schnellflugzeuge", Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1983;
Bruno Lange: "Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik", Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1986;
William Green: "Warplanes of the Third Reich", Doubleday and Company Inc., Garden City, New York 1973;
Karl Ries: "Luftwaffenstory 1935-1939", Verlag Dieter Hoffmann, Mainz 1974,
Fred Haubner: "Die Flugzeuge der Österreichischen Luftstreitkräfte vor 1938", Weishaupt Verlag, Graz;
Friedrich Ritz: "Mein Leben" (unveröffentlicht);
"Der Jäger an der Kette" von Gert W. Heumann (Flug-Revue 5-6/1960);
"The curious Saga of the He 112" - Air International 5-6/1989;
"IV. Internationales Flugmeeting Zürich" - Der Deutsche Sportflieger 7/1937;
"He 112 B-1" - Heinkel-Typenblatt, Stuttgart;
"Die Heinkel He 112 in spanischen Diensten" von Harold Thiele u. Juan Arráez Cerdá - Jet & Prop 2/94;
Heinkel "Exposé für Besprechung über Export-Fragen" 18. 8. 1938;
RLM LC 6/38 Ref. Ministerialrat Mueller, Antwort auf Denkschrift, 27. 8. 1938, geheim;
Interner Heinkel-Schriftverkehr, Protokolle, Reiseberichte, Mitteilungen von 1933-1937;
Prof. Dr.-Ing. Heinrich Hertel: Erinnerungen an die Arbeiten zur Anwendung von Flüssigkeitsraketen im

Flugzeugbau und an die Entwicklungen mit Wernher von Braun, DGLR-Mitteilungen 1/2 1970, März; MG C/30-L, Waffen Revue 55 IV/84;

FOTOS:

Bernád, Cerdá via Thiele, Conrad, Griehl, Hartwig, Heinkel-Archiv, Koos, Lange, Matthiesen, Meier, Nowarra, Petrick, PRO, Ritz, Roosenboom, Schnittke, Selinger.

DANKSAGUNG

Allen, die mit Rat und Tat an dieser Zusammenstellung mitgewirkt haben, sei hiermit herzlich gedankt, ganz besonders den Herren Siegfried Fricke, Dr. Volker Koos, Hans Justus Meier, Helmuth Roosenboom, Hanfried Schliephake und Harold Thiele, sowie Ralf Modemann für die technische Hilfe.

EINE BITTE:

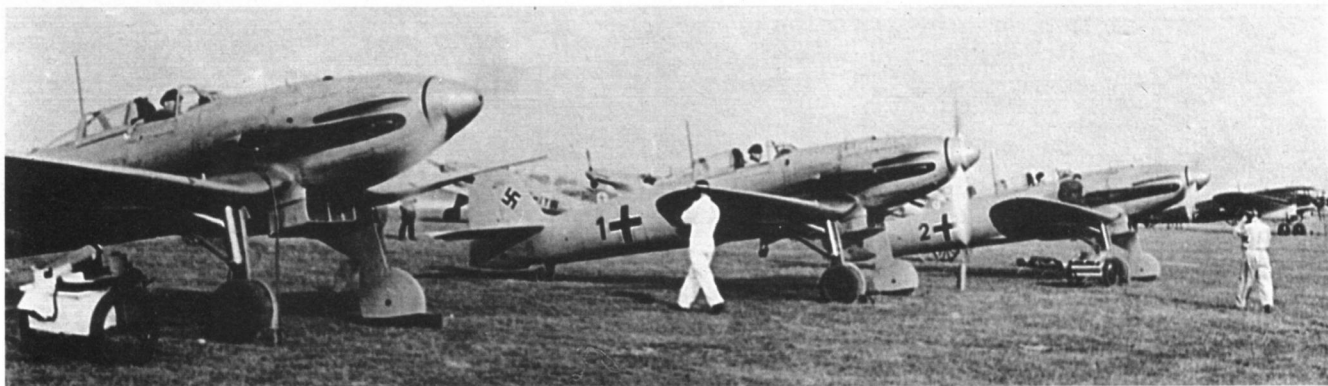
Bei den Nachforschungen zur He 112 sind mir zahlreiche Widersprüche aufgefallen. So ist diese Zusammenstellung mit einer Reihe offener Fragen verbunden. Die authentischen Unterlagen des Heinkel-Archives geben, soweit vorhanden, die Geschichte der V-Muster teilweise anders wieder, als es in der bekannten Literatur zu lesen ist. Wer über die He 112 beweisbar etwas anderes oder mehr weiß, als hier zu finden ist, wird hiermit gebeten, mir dies persönlich oder über den Verlag mitzuteilen.

Hans-Peter Dabrowski

TITELBILD

(gezeichnet von Heinz Rode)

He 112 B-0 während der Besetzung der Sudetengebiete - 1938.



Drei He 112 B-1 - hier ohne zivile Kennung, nur mit Balkenkreuzen. Welchem Zweck diese Flugzeuge dienen, ist nicht bekannt.

© Copyright, 1996

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-0567-4

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 12,80 DM, Österreich: 100,- Schilling,
Schweiz 13,80 sfr.

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

VORBEMERKUNG

Deutsche Flugzeugtypen, die bis 1945 produziert wurden, sind bis auf wenige berühmte Ausnahmen der breiteren Öffentlichkeit kaum noch bekannt. Sie heißen z. B. "Tante" Ju 52 oder Me 109 (von denen ein paar Exemplare sogar heute noch oder wieder fliegen), He 111 und Ju 88. Oder man hat einmal etwas von den sagenumwobenen "Geheimwaffen" gehört oder gesehen, die damals (wie alle anderen auch) unter strengstem Verschluß lagen und von den Siegermächten als Beute beschlagnahmt auch nicht gleich veröffentlicht wurden.

Dabei gab es sehr viele verschiedene Flugzeugtypen in der Zeit von ca. 1923 bis 1945 - natürlich auch "Exoten", abenteuerliche Konstruktionen ohne Zukunftschancen, aus Geldmangel abgebrochene Entwicklungen, Versuchsmuster usw. Gerade in der Zeit von 1933-1945 gab es einerseits echte Entwicklungsarbeit, die aus welchen Gründen auch immer oftmals nicht erkannt oder anerkannt wurde. Andererseits stellten die Machthaber des "Dritten Reiches" technische Spitzenleistungen für gewöhnlich als "ganz normal" dar. Rekorde wurden zumeist mit "Serienmaschinen" geflogen.

Ignoranz und Arroganz gingen an den Schaltstellen der Macht in dieser Zeit Hand in Hand. So haben sie einzelne Entwicklungen entgegen einer realen Einschätzung nicht selten gefördert oder behindert bzw. verhindert. Zu den Be- und Verhinderten gehörte auch das

Jagdflugzeug He 112, was allerdings zum Teil auch der damaligen Technischen Leitung bei den Heinkel-Flugzeugwerken zuzuschreiben war.

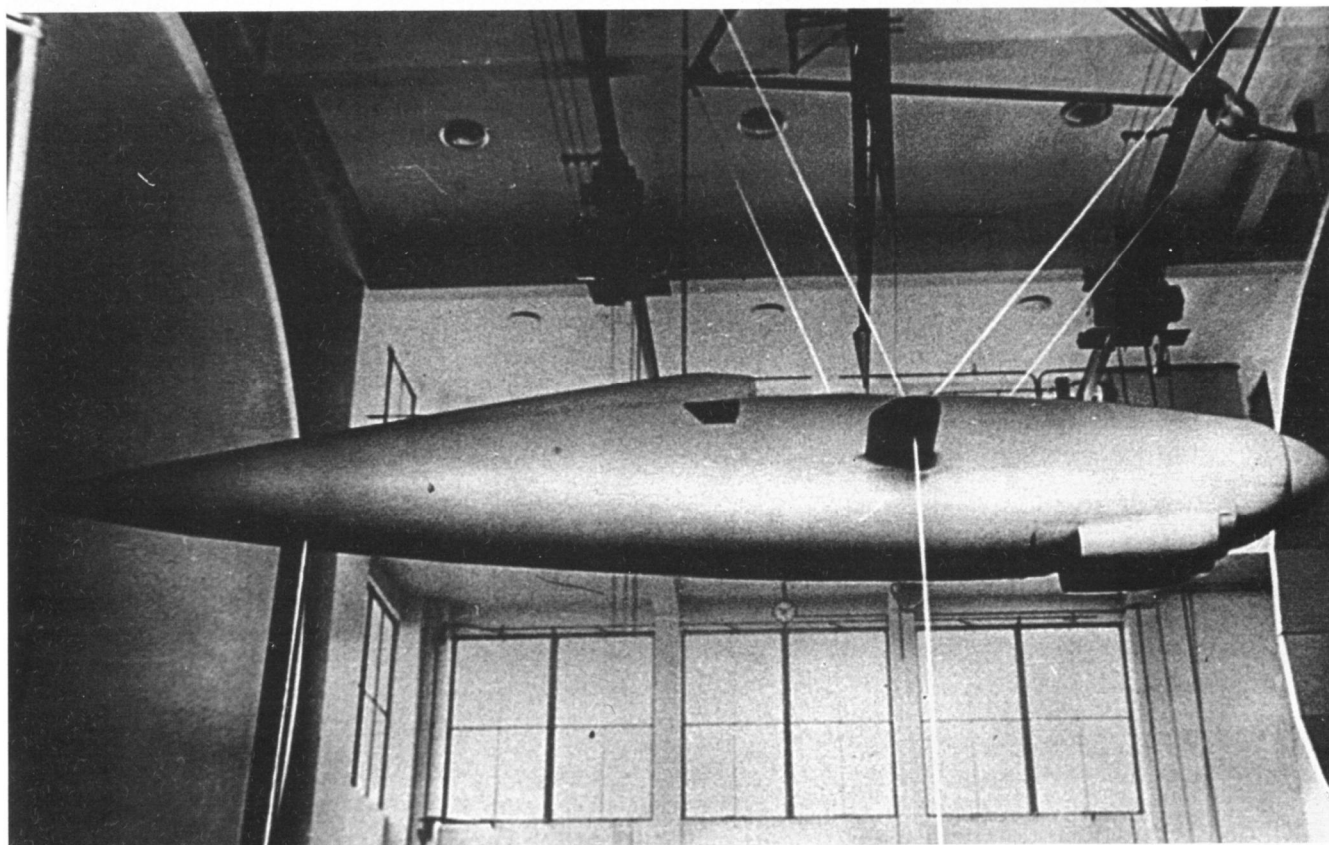
EIN NEUER STANDARDJÄGER

Die Forderung des Heeres lautete Ende 1933:

Entwicklung eines Jagdeinsitzers für Lufteinsätze bei Tag und Nacht, einmotorig, 400 km/h in 6000 m Höhe, Bewaffnung wahlweise 2 MG mit 1000 Schuß pro Lauf oder 1 Maschinenkanone, Kaliber 2 cm, mit 200 Schuß. Dazu kamen noch etliche ins Detail gehende Forderungen, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll.

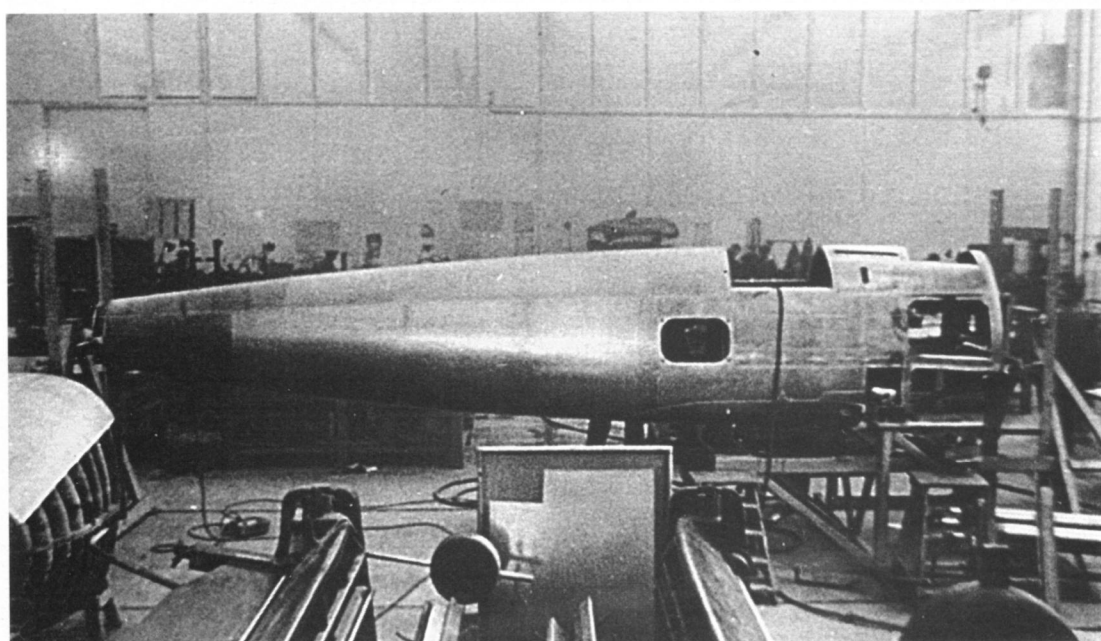
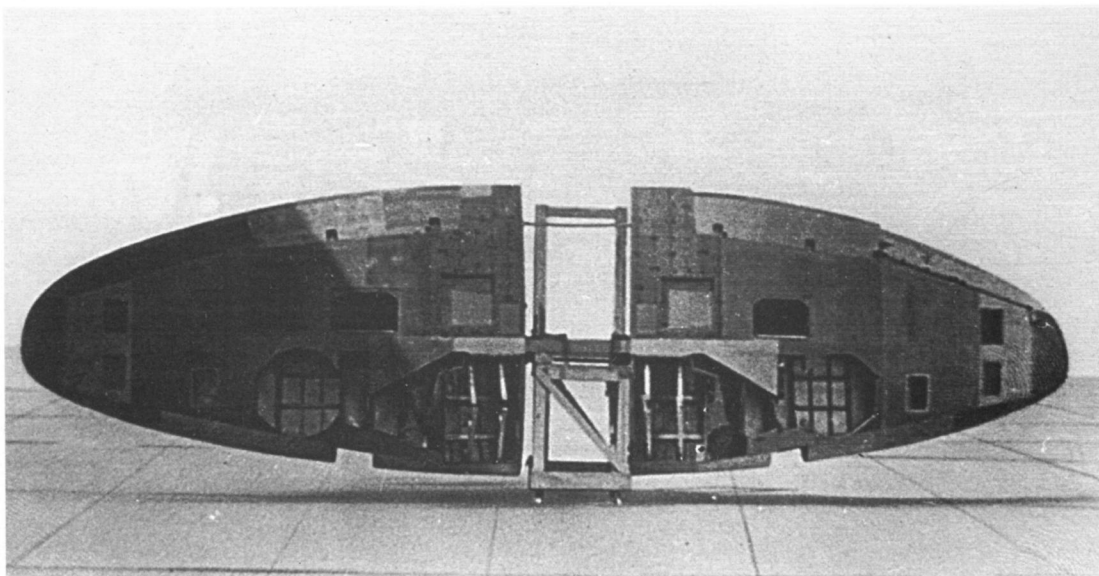
Bei Heinkel entstand das Projekt P 1015, ein von Siegfried Günter sehr stabil konstruierter Tiefdecker. Die Flügel hatten Doppelholme, so daß selbst bei Beschädigung noch ein Lastvielfaches von vier garantiert werden konnte. Das Flugzeug sollte der erfolgreichen He 70 ähnlich sehen, d. h. mit gebogenen, elliptischen Flügeln, was einen hohen Arbeitsaufwand erforderte.

Obwohl zunächst eine geschlossene Pilotenkanzel vorgesehen war, erhielt die endgültige Version dann doch einen offenen Sitz, der aber mühelos mit einer Schiebehäube nachgerüstet werden konnte. Offensichtlich sollte neben der Wasserkühlung auch die Verdampfungs-



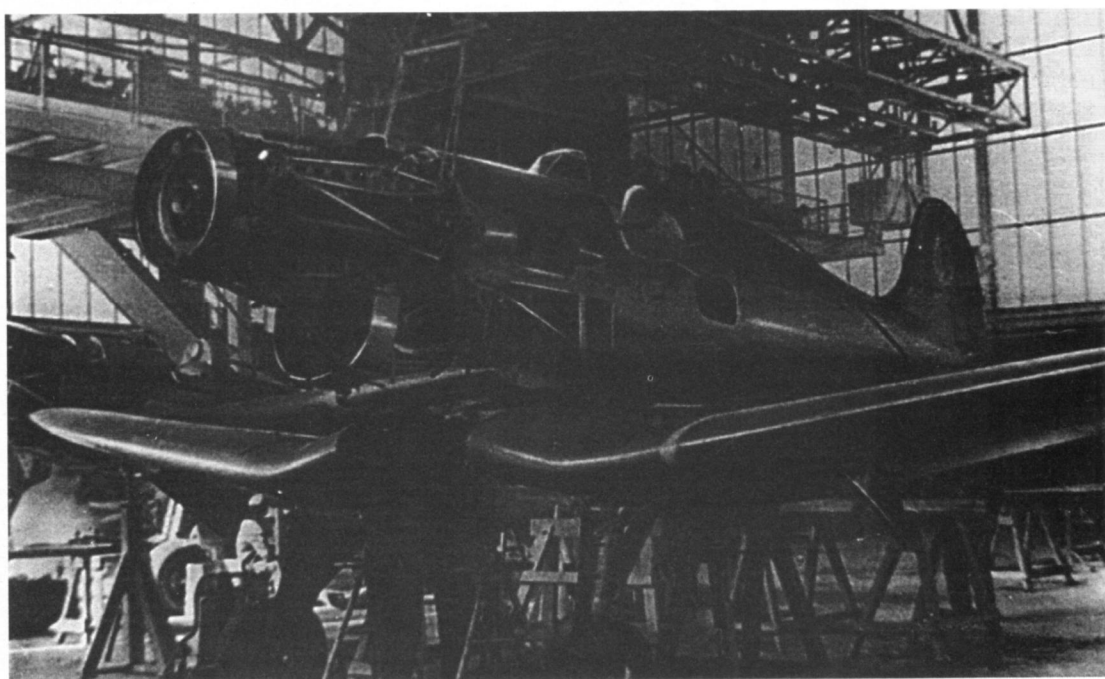
Rumpfmodell der He 112 im Windkanal.

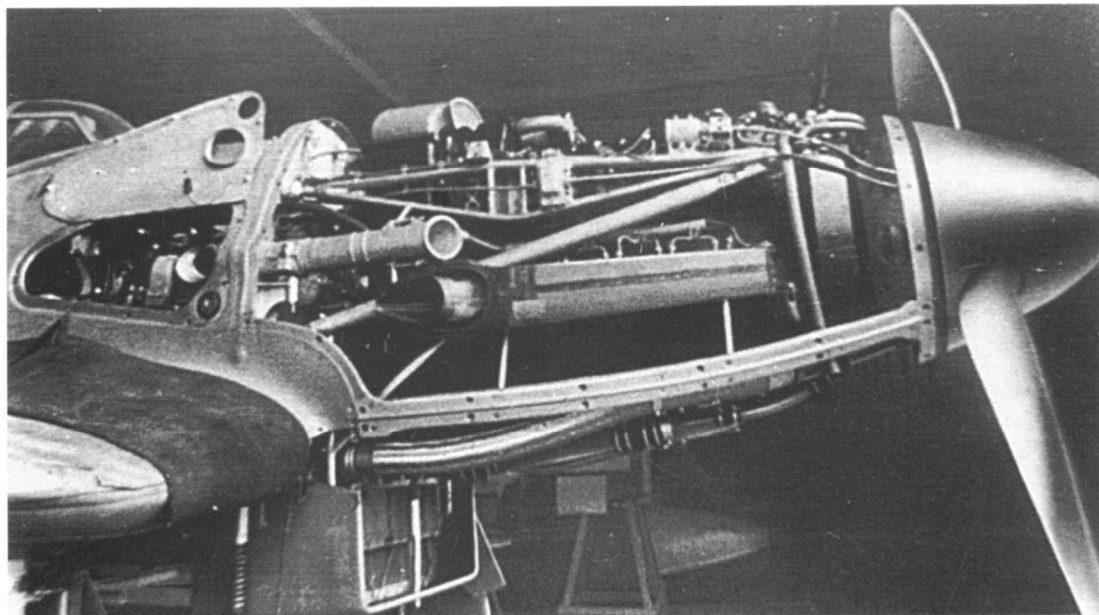
Die Tragflächen der He 112 in der Ansicht unten.



Links:
Ein Rumpf der He 112 in Ganzmetall-Bauweise gefertigt.

Rumpf mit bereits eingebautem Motor und komplette Tragflächen werden zusammengefügt. Hier handelt es sich noch um ein V-Muster oder eine He 112 A-0 ohne Kanzelabdeckung.

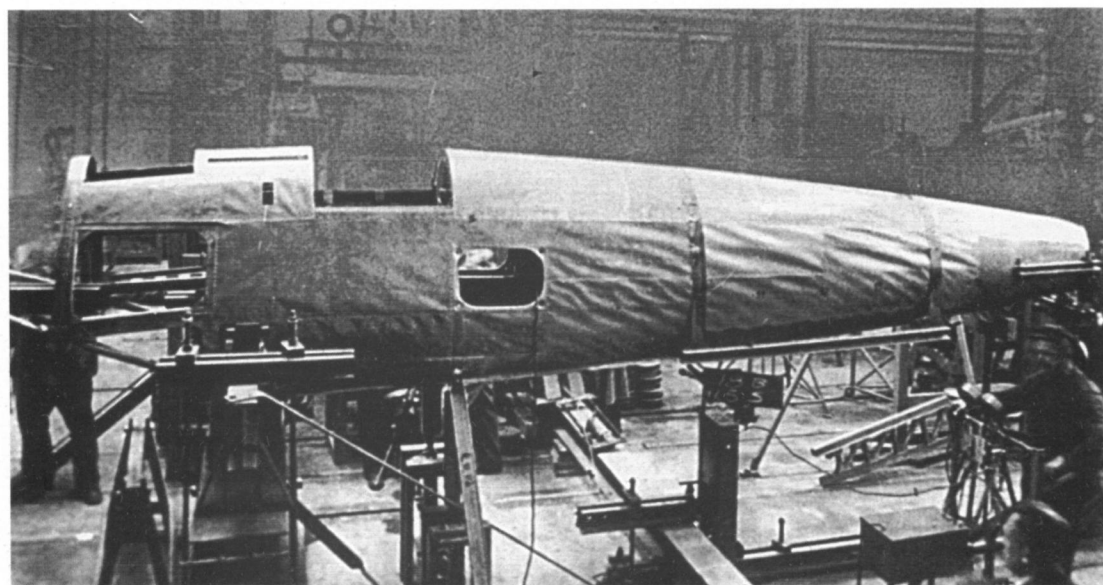




*Motorbereich
der He 112 V7.*



*Rechts:
Serienbau der
He 112 B für
den Export.*



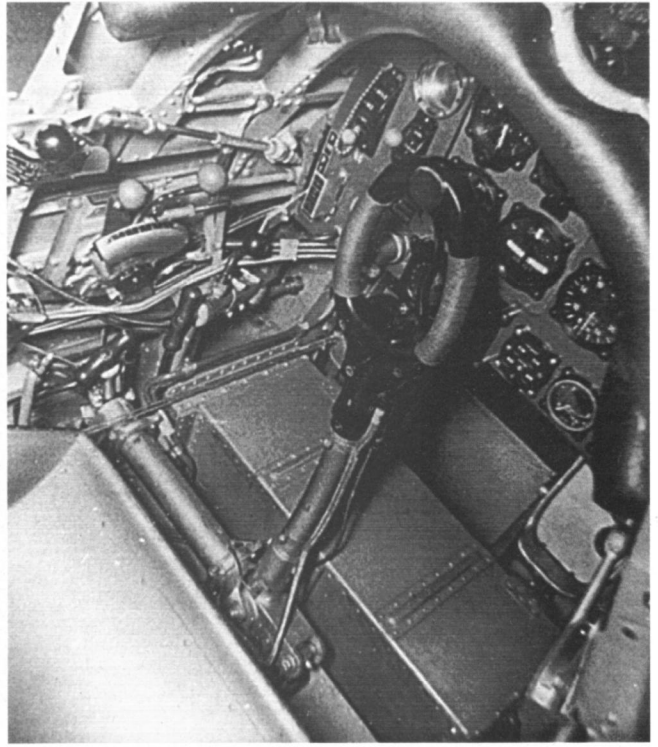
*Rumpfbruch-
versuche mit
einer He 112.*



Seitenrudermontage am ersten Muster mit Schneidenrumpf, der He 112 V7.

kühlung Anwendung finden. In einem Heinkel-Protokoll vom 21. 7. 1934 wird angesprochen, daß zu untersuchen sei, wie sich die Motoren Rolls Royce "Kestrel", BMW 115 bzw. 116 und Jumo 10 bei Verdampfungskühlung verhalten. Diese Kühlungsart ist dann später u. a. bei der He 100 V8 (Tarnbezeichnung He 112 U) beim absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord angewandt worden.

Dem Flugzeug war die solide Bauweise auf den ersten Blick anzusehen, es hatte jedoch durchaus annehmbare Flugeigenschaften und erfüllte die gestellten Anforderungen voll und ganz. Aber es gab Konkurrenz: Neben der Arado Ar 80 und der Focke-Wulf Fw 159 war die Bf 109 der Bayerischen Flugzeugwerke (von Willy Messerschmitt entworfen) Heinkels schärfster Rivale im Kampf um den Großserienauftrag für einen zukünftigen Standardjäger. Die Ar 80 stellte sich als zu schwer für eine Leichtbauentwicklung heraus, außerdem hatte sie noch ein starres, verkleidetes Fahrwerk. Zusammen mit der Fw 159 schied sie bald aus. Die Fw 159 mit einem eigenartigen, recht komplizierten Einziehfahrwerk ausgestattet, wurde als nicht weiterentwicklungsfähig eingestuft. Die Messerschmitt Bf 109 war schneller, leichter, einfacher konstruiert und billiger in der Herstellung als die He 112. Dadurch war sie in der Fertigung und später bei der Wartung und Instandsetzung ebenfalls schneller, einfacher und billiger. Später, im Mai 1937, ist bei Heinkel auch festgestellt worden, daß die Herstellung der He 112 praktisch doppelt so viel Zeit kostete als bei Messerschmitts Flugzeug. Dieser Typ hatte eine geschlossene Kabine und Einziehfahrwerk. Die Erprobungsstelle Rechlin beurteilte die Bf 109 u. a. wegen des schwachen, zum Aus-

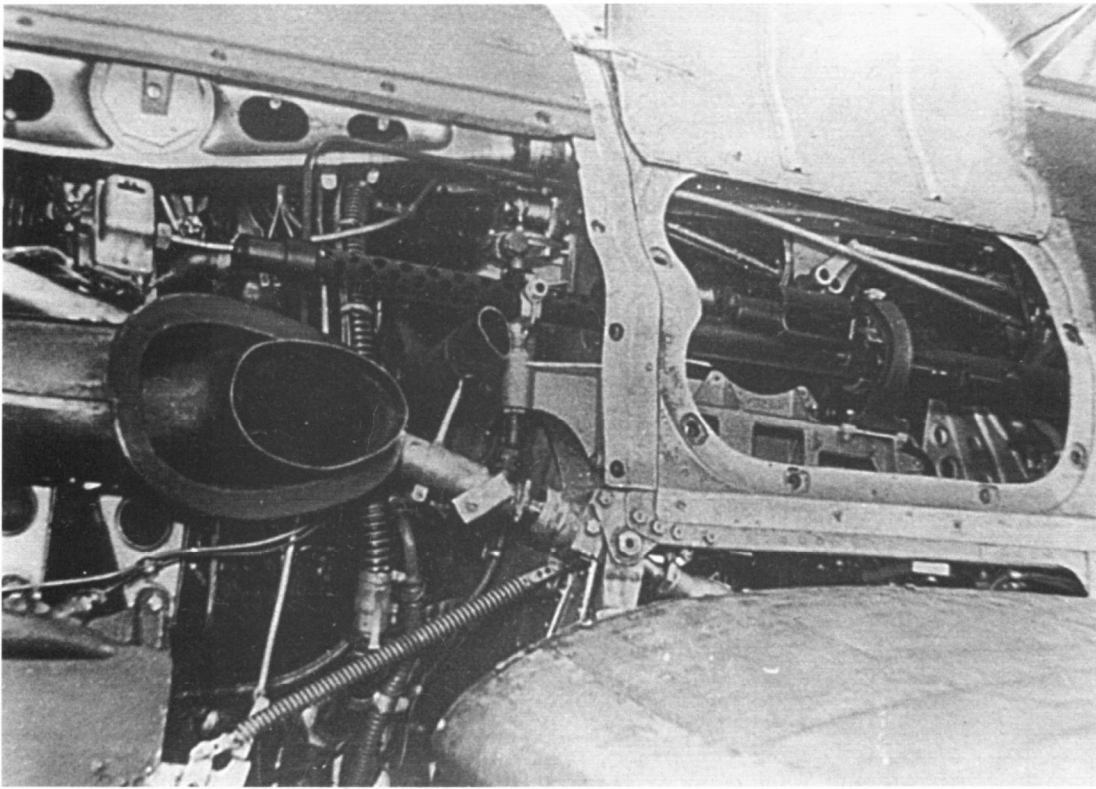


Blick in die Kanzel einer He 112-V-Maschine.

brechen neigenden Fahrwerks und der seitlich abklappbaren Haube überwiegend negativ. Wenn die He 112 insgesamt vielleicht auch mehr Pluspunkte aufzuweisen hatte, hinkte das Muster jedoch durch zahlreiche Änderungen bedingt der Messerschmitt Bf 109 immer etwas hinterher.

Die älteren und erfahrenen Piloten Udet und Ritter v. Greim sowie die jungen Travemünder E-Stellen-Piloten Francke und Conrad flogen die ersten V-Muster der Bewerberfirmen im Oktober 1935 in Travemünde. Sie entschieden dann nach einer ausführlichen Testreihe positiv für die Messerschmitt Bf 109. Mit der durch einen Jumo 210-Motor angetriebenen Bf 109 V2 führte Hermann Wurster bei einem abschließenden Typenvergleich am 15. 4. 1936 einen Sturzflug aus 7000 m Höhe vor, den er mit 7,8facher Erdbeschleunigung in Bodennähe abfing. Er trudelte einwandfrei mit 21 Rechts- und 17 Linksumdrehungen. Gerhard Nitschke flog die He 112 V2 (ebenfalls mit Jumo 210). Bei der Trudelvorführung ging das Flugzeug verloren.

Nitschke schrieb in seinen Unfallbericht: "Nachdem ich den Sturzflug und das Rechtstrudeln beendet hatte, ging ich weiter auf Höhe und begann in ca. 2400 m Höhe mit dem Linkstrudeln. Das Flugzeug ließ sich einwandfrei überziehen und ging darauf in eine flache Trudelbewegung über". Der erfahrene Pilot versuchte mit allen Tricks, die Maschine aus der Trudelbewegung herauszubekommen, aber als auch noch der Motor aussetzte und stehenblieb, mußte Nitschke in ca. 500 m Höhe aussteigen. Obwohl das sich drehende Flugzeug den Hilfsfallschirm seines Fallschirmes beschädigte, erreichte er unversehrt und



Hier sind die Wartungsmöglichkeiten eines in die He 112 eingebauten MG 17 bei allen zu diesem Zweck geöffneten Klappen zu sehen.

wohlbehalten die Südostecke des Landflugplatzes. Die Maschine schlug am Priwall auf, Personen kamen nicht zu Schaden.

Die später allgemein "Me 109" genannte Maschine gewann also die Ausscheidung als Ergebnis einer langen Reihe von Versuchsflügen, die Würfel waren ge-

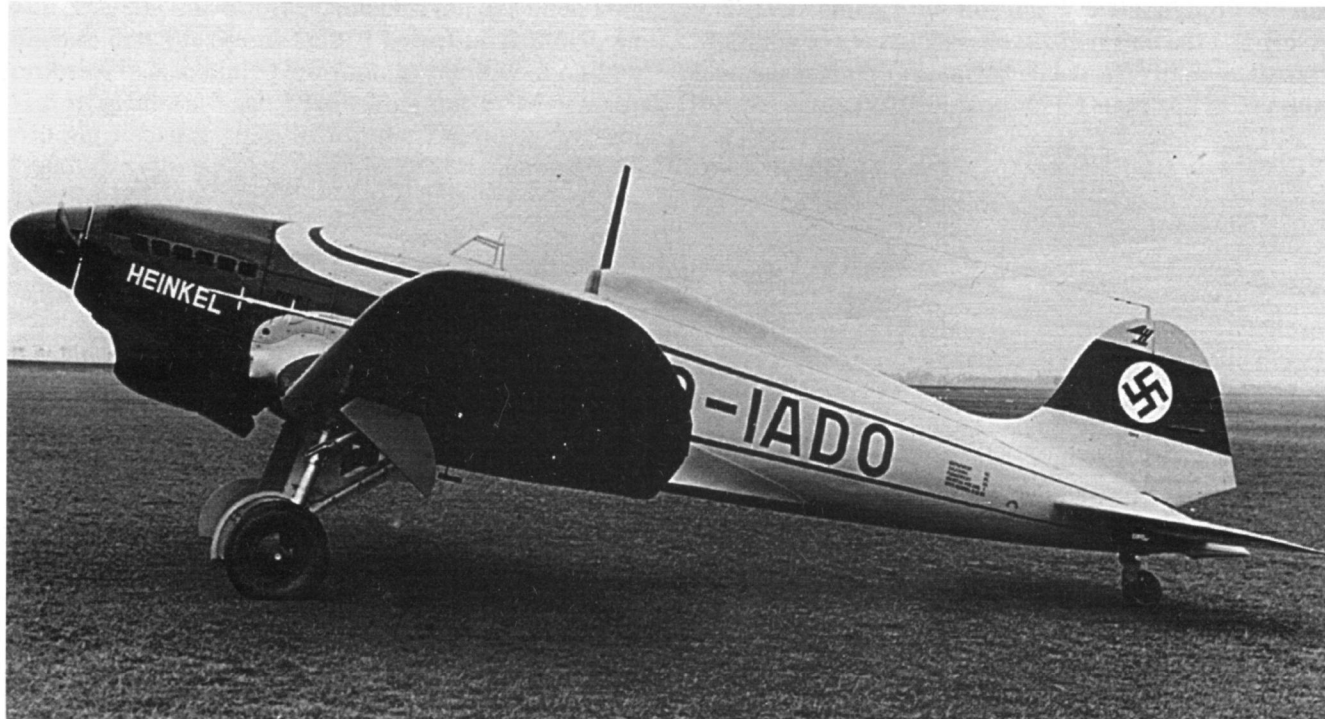
fallen. Heinkels He 112 bekam schließlich den Status einer Reserveentwicklung, obwohl feststand, daß neben dem in Großserie gehenden Jäger Me 109 kein zweiter Standardjäger vorgesehen war. Als es dann bei der Weiterentwicklung der Me 109 Schwierigkeiten gab, war Heinkel nicht sofort in der Lage, dies konsequent für sich auszunutzen und dem RLM zu beweisen, daß seinerzeit eine Fehlentscheidung gefallen war - zumindest im Festhalten an nur einem einzigen Typ (was sich erst im Krieg durch die Verwendung der Fw 190 änderte).



Heinkel-Werkpilot Friedrich Ritz nach mißglücktem Rußversuch zur Sichtbarmachung des Weges der Auspuffgase: Durch einen geplatzten Schlauch strömte der Ruß statt an der Bordwand entlang direkt ins Cockpit (wahrscheinlich He 112 V4).

Ernst Heinkel machte den vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges zu Junkers gewechselten Entwicklungschef Dr. Heinrich Hertel für die Niederlage verantwortlich. In Heinkels Biographie "Ein stürmisches Leben" heißt es: "...Hertel aber war es, der in den Bau der He 112 zum ersten Mal seine Neigung zu endlosen Änderungen, Experimenten und Neuerungen hineinbrachte und so die letzte Ursache dafür war, daß die He 112 erst nach der Me 109 wirklich fertig wurde..."

Um im Exportgeschäft mithalten zu können und ein der Me 109 ebenbürtiges Flugzeug anzubieten, mußte die He 112 leichter werden. Ein neuer, kürzerer Flügel war im Frühjahr 1936 fertig, der aber wenig Leistungsgewinn brachte. Es folgten weitere V-Muster bis zur V6 bzw. V8 und eine kleine A-0-Serie von 4 Maschinen. Ab der V7, an der alles neu war (neuer Rumpf und Flügel, neues Leitwerk, Führerraum geschlossen, kurzer, verglaster Windabfluß), hatte die He 112 praktisch den Gleichstand mit der inzwischen ebenfalls weiterentwickelten Me 109 erreicht, doch die befand sich inzwischen im Serienbau...



Die erste He 112, ausgerüstet mit einem Rolls-Royce "Kestrel" S II-Motor und nicht einziehbarem Kühler. Als Bewaffnung hätte die V1 lediglich 6x10 kg Splitterbomben mitführen können, MG's waren bei diesem Versuchsmuster noch nicht vorgesehen.

DIE VERSCHIEDENEN MUSTER DER He 112

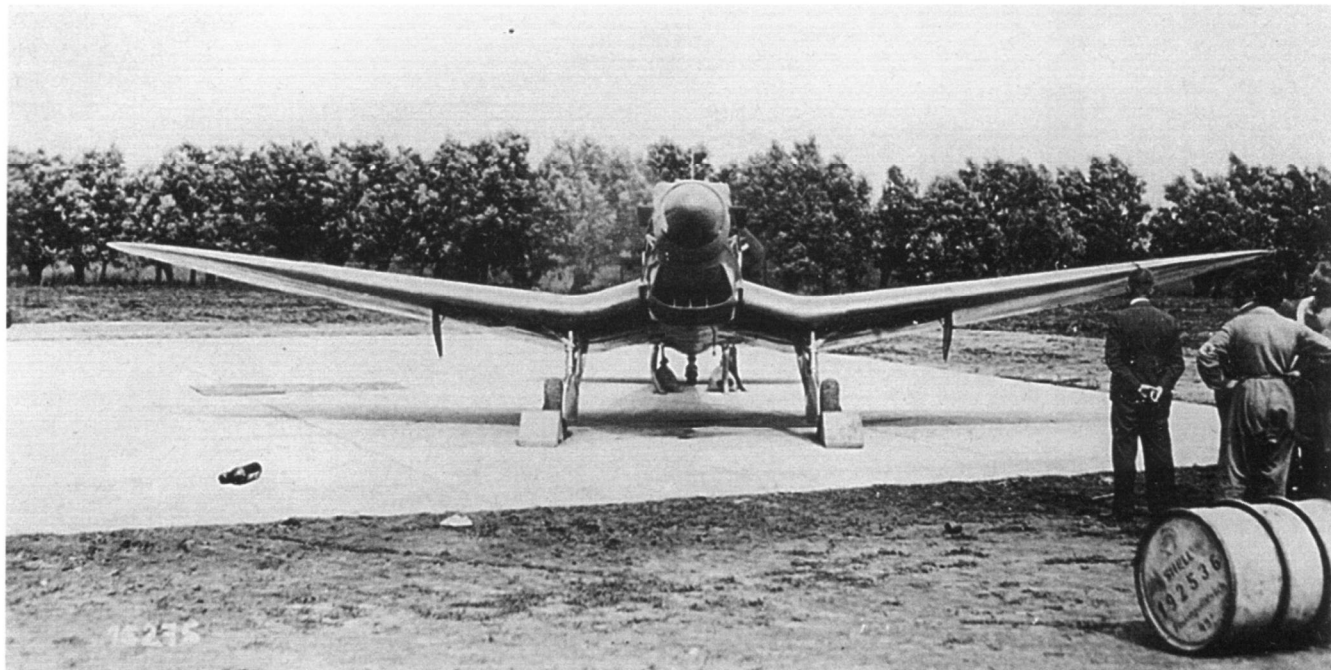
Von der He 112 sind elf Versuchsmuster, eine kleine A- und später eine B-0- sowie B-1-Serie gebaut worden, wobei die Exportvarianten die Bezeichnung E erhielten. Die Bezeichnungen A und B standen ursprünglich für die offene bzw. geschlossene Kanzelversion, erst später wurde daraus die Serienbezeichnung. Bereits im Oktober 1933 gab es bei Heinkel das Projekt P 1015 für einen V.J. (Verfolgungsjäger, ein Flugzeug, das feindliche Bomber oder Aufklärer verfolgen und bekämpfen kann - die damals gebräuchliche Bezeichnung für Jagdflugzeuge), der mit einem MG C/30 L (2 cm) bewaffnet werden sollte. Am 2. 12. 1933 folgte der Beschluß, dieses Flugzeug mit einem BMX XV-Motor, "notfalls mit einem Rolls Royce "Kestrel"-Motor" auszurüsten: Die Baubeschreibung vom 2. 5. 1934 wies das Projekt als "Sport-Einsitzer" aus. Am 5. 5. 1934 hieß P 1015 = He 112, und am 8. 6. 1934 fand die erste Attrappenbesichtigung statt.

Die He 112 wurde in zwei verschiedenen Rumpfversionen gefertigt: Bis zum Schwanzende hin rund (V1 bis V6 und V8 sowie die A-Serie) und zum Schwanzende in einer sogenannten "senkrechten Schneide" auslaufend (P 1015, V7, V9 bis V11 und alle weiteren Serienflugzeuge). Alle Muster bis auf die V4 wurden für die Bewaffnung mit MG C 30/L, MG 17 und MG FF in wechselnder Anordnung vorgesehen. Weiter war das Mitführen von 6 x 10 kg Splitterbomben in "Elvemags" (elektrisch ausgelöstes Vertikalmagazin)

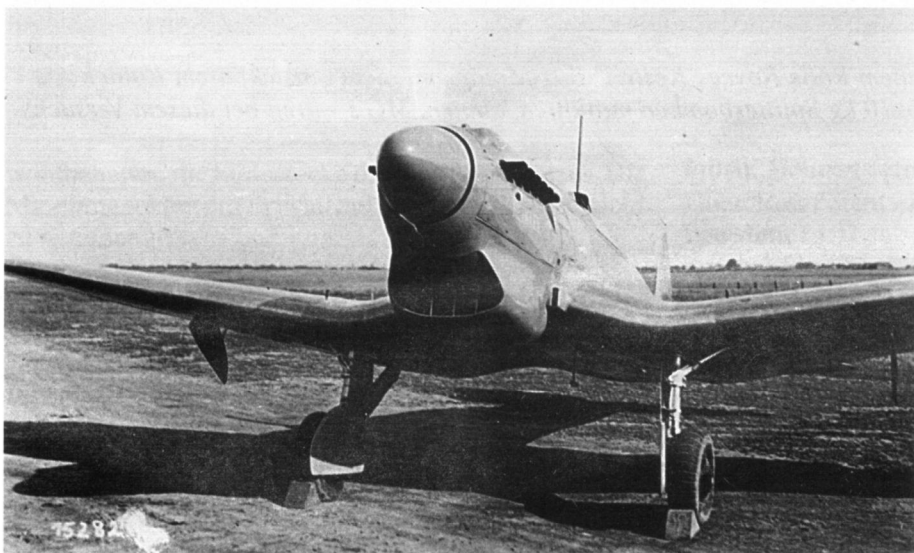
möglich. Die Angaben zu den Versuchsmustern und Flugzeugen der A-Serie, soweit bekannt:

V1, W.-Nr. 1290, Zulassung D-IADO, ausgerüstet mit einem englischen Rolls Royce "Kestrel II S"-Motor (700 PS), HKW-Zweiblattpropeller (zunächst starr, später im Stand verstellbar). Fertigstellung im Sommer 1935, der Flugbericht Nr. 1 des Werkpiloten Gerhard Nitschke trägt das Datum 1. 9. 1935. Eingeflogen wurde die Maschine in Rostock. Beim Nachfliegen am 12. und 13. 11. 1935 in Marienehe durch die Travemünder E-Stellen-Flieger Blume, Thoenes und Trenkmann wurde Etliches beanstandet: So z. B. Windschutz unbrauchbar (schlechte Sicht, mangelnder Schutz), Sitz zu tief (Sicht!), Einziehen des Fahrwerkes mit Handpumpe (40-50 Pumpenhübe!) anstrengend usw. Mit den Flugeigenschaften dagegen war man allgemein zufrieden. Im Oktober 1935 nahm die He 112 V1 am Vergleichsfliegen in Travemünde teil. Im April bekam die V1 neue, kürzere Tragflächen und hatte damit eine Spannweite von 11,5 m. Die alten Tragflächen wurden später für Bruchversuche verwendet. Später flog die V1 als Eichflugzeug für Staudruck-Eichmessungen. Im Mai 1940 bekam die Maschine als Kennung TH+HW, ihr weiteres Schicksal ist unbekannt.

V2, W.-Nr. 1291, Zulassung D-IHGE, Antrieb durch Jumo 210 C (600 PS), HKW-Dreiblattpropeller, im



*Oben und links:
Die He 112 VI D-IADO
noch ohne Zierbemalung
beim Probelauf des
flüssiggekühlten 12
Zylinder V-Motors von
Rolls-Royce.*



*Unten:
Die VI ist komplett
fertiggestellt und bemalt.
Den starren Zweiblatt-
Holzpropeller lieferte die
Firma HKW (Heiden-
heimer Kupferwerke,
Frankfurt am Main).*



Stand verstellbar. Einflug (zunächst mit den alten Tragflächen der V1, Spannweite 12,6 m) in Rostock, Erprobung in Rechlin. Spannweite gegenüber der V1 auf 11,5 m gekürzt. Nach Überschlag mit Friedrich Ritz Anfang Februar 1936 wurde die Zierbemalung entfernt. Totalbruch bei einer Trudelvorführung in Travemünde am 15. 4. 1936, Pilot war Gerhard Nitschke, der in lebensgefährlicher Situation ausstieg. Die Maschine stürzte in den Priwall und erwies sich nach der Bergung nur noch als Totalschaden.

Da das RLM am 13. 2. 1936 der Firma Heinkel mitteilte, daß die He 112 (und He 118) auch als Trägerflugzeug (für den deutschen Flugzeugträger "Graf Zeppelin") eingeplant sei, wurde das Muster sogleich auf die entsprechende Verwendung untersucht - Ausstattung mit Bremschaken, Beiklappen der Tragflächen, Sinksicherheitseinrichtungen usw. Dies dürfte ab der V3 geschehen sein. Seitens des RLM hatte man darauf hingewiesen, daß keine besondere Trägerflugzeug-Entwicklung vorgesehen sei, vorhandene Typen waren eben für die neue Verwendung umzurüsten.

V3, W.-Nr. 1292, Zulassung D-IDMO, ebenfalls mit Jumo 210 C ausgestattet, Spannweite 11,5 m wie V2, im Stand verstellbarer Schwarz-Dreiblattpropeller. Diese Maschine hatte zunächst einen offenen Pilotensitz, wurde aber später mit einer Schiebehäube nachgerüstet. Einflug in Rostock, Erprobung in Rechlin. Heinrich Beauvais, Rechliner Chef-Nachflieger, notierte am

9. 1. 1937 einen Flug mit der V3. Danach diente das Flugzeug als Versuchszelle für den Betrieb von Raketentriebwerken (Versuchsbetrieb Wernher v. Braun, Neuhardenberg/Brandenburg). Dabei soll es zerstört worden sein.

V4, W.-Nr. 1974, Zulassung D-IDMY (im Flugbuch des Werkpiloten Kurt Heinrich ist der 1. Werkflug am 24. 6. 1936 eingetragen, allerdings als D-IPMY). Motor Jumo 210 C. Das Flugzeug wurde vom RLM am 23. 4. 1936 in Auftrag gegeben mit dem Zusatz: "Der Empfänger des Flugzeuges wird nach Fertigstellung besonders bekanntgegeben." In der Typenaufstellung vom 21. 6. 1937 steht: "Abgeliefert Sonderraum Künzel" (die V3 übrigens ebenfalls). Walter Künzel war Sachbearbeiter und Verbindungsingenieur für die Zusammenarbeit der Firma Heinkel mit dem Raketenbauer Wernher v. Braun. Es liegt also nahe, daß Heinkel die V4 ohne große Umwege ebenso wie die V3 für den Einbau eines Raketentriebwerkes zur Verfügung stellte.

Im Dezember 1936 begannen bei Heinkel die streng geheimen Konstruktionsarbeiten für das Raketenflugzeug He 176. Im Herbst 1937 war es fertig zum Einbau eines entsprechenden Triebwerkes. Zur Erprobung des Walter-Raketenmotors kamen He 112-Muster zum Einsatz, was zeitlich auch paßt. Der Versuchspilot Erich Warsitz hatte alle wichtigen Flugversuche mit dieser bisher noch nicht erfolgreich getesteten Antriebsart durchgeführt. Nach Aussage des damaligen Entwicklungschefs bei Heinkel, Dr. Heinrich Hertel wa-



Die He 112 V2 war bereits mit einer durch die Propellernabe schießenden 2 cm-Motorkanone des Typs MG C/30 L ausgerüstet.



Notlandung der He 112 V2 durch Friedrich Ritz Anfang Februar 1936 wegen falscher Tankschaltung (Einbaufehler). Man sieht genau, daß der weiche Acker ein glattes Ausrollen verhinderte - die Maschine überschlug sich.

Der verletzte Pilot wurde von den herbeigeeilten Bauern aus der auf dem Rücken liegenden Maschine förmlich herausgegraben. Am Flugzeug selbst entstand nur geringer Sachschaden.



ren die einzelnen Stufen: 1. He 112 mit eingebautem Raketentriebwerk schaltete dies als zusätzlichen Antrieb in ca. 2000 m Flughöhe bei laufendem Propeller zu. 2. Rakete als Hauptantrieb in ca. 2000 m Flughöhe eingeschaltet und den Propellerantrieb der He 112 abgeschaltet und 3. Rakete als alleinigen Antrieb beim Start. Alle Versuche sollen ohne ernsthafte Störungen oder Unfälle abgelaufen sein.

Da die V5 bis V8 aus der A-0-Serie abgezweigt werden sollten, ist es sehr wahrscheinlich, daß die V4 als Ausgangsmuster für die A-Serie gedacht war.

V5, W.-Nr. 1951, Zulassung D-IIZO, Schwarz-Propeller dreiflügelig, Maschine vorgesehen für den sogenannten "Schnellflügel" (16 m²) und mit Flügellkanonen sowie 2 MG. Wurde durch Wilhelm Leo Conrad am 6./7. 10. 1936 von Travemünde über Rechlin nach Berlin-Staaken geflogen, Zweck unbekannt. Nach der Erprobung ist die V5 vom HWaA im März 1937 für Raketenantriebsversuche freigegeben worden.

V6, W.-Nr. 1952, Zulassung D-IQZE, Schwarz-Propeller, dreiflügelig. Für dieses Flugzeug wurde vom RLM ausdrücklich "einwandfreie Werkstattarbeit" gefor-

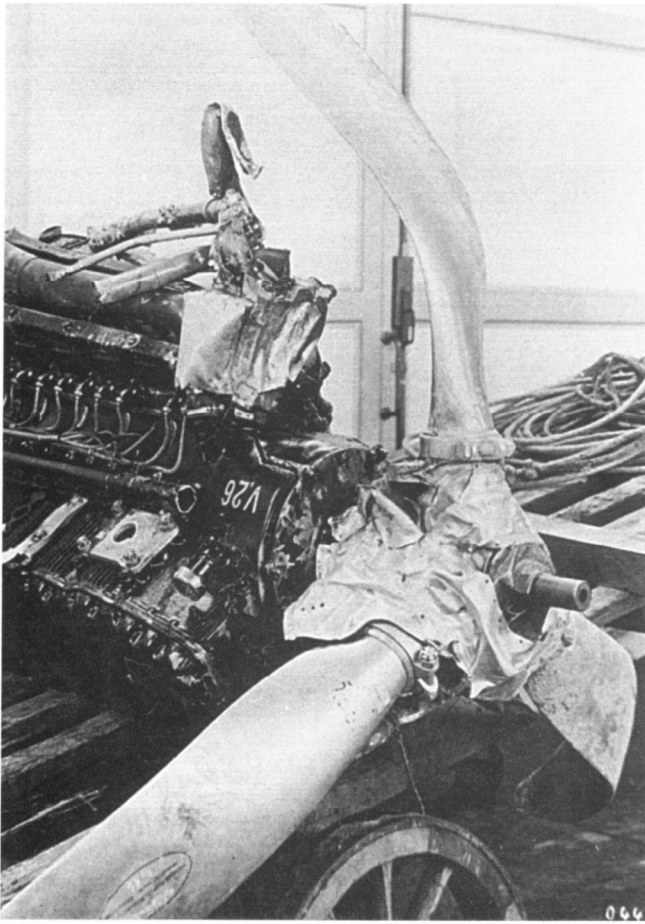
Das Ende der
He 112 V2:
Werkpilot
Gerhard
Nitschke mußte
die ins Flach-
trudeln gerate-
ne Maschine
aufgeben und
damit abstür-
zen lassen.



Links:
Es ist zu erken-
nen, daß die V2
nach der
Instandsetzung
Februar/März
1936 keine
erneute Zier-
bemalung
erhielt.

Die V2 muß
frontal auf dem
flachen Wasser
aufgeschlagen
sein. Der
Rumpf des
stabilen Jagd-
einsitzers zeigt
äußerlich nur
geringe Be-
schädigungen.





Motor und Propeller der abgestürzten V2. Aus dem verbogenen VDM-Propeller Typ RS ragt das Rohr der Kanone MG C/30 L. Die Propellerherstellung der HKW fusionierte 1931/32 mit VDM, weshalb möglicherweise eine zeitlang sowohl HKW als auch VDM genannt wurde.

dert. Flügel und Leitwerk im Sprengnietverfahren hergestellt. Notlandung am 1. 8. 1936, Pilot Kurt Heinrich. Beim Start blockierte in ca. 4 m Höhe das Seitenruder rechts, in der Flugrichtung lagen Werkgebäude, daher entschloß sich der Pilot zur sofortigen Landung. Beim Ausrollen geriet die Maschine in die Umzäunung der Platzgrenze und wurde beschädigt. Bei der E-Stelle Travemünde Ende September 1936 mit 2 cm-Kanone MG C/30 L ausgerüstet, anschließend Mustererprobung. Durch Conrad am 2. 10. 1936 von Travemünde nach Wunstorf geflogen, am 5. 10. 1936 wieder zurück. Zweck unbekannt, evtl. Schießübungen. In Spanien bei der Versuchs-Jagdstaffel VJ/88 der "Legion Condor" als 5●1. Einsätze mit den Piloten Radusch, Balthasar und Schulz. Die Maschine ging bei einer Notlandung am 19. 7. 1937 100% zu Bruch. Das Wrack wurde nach Deutschland zu Untersuchungszwecken zurücktransportiert.

V7, W.-Nr. 1953, Zulassung D-IKIK, vorgesehen für drei MG 17. Einbau des DB 600 A-Motors (900 PS), Schwarz-Propeller, dreiflügelig. Erster Prototyp für die B-Serie, gegenüber den A-Mustern mit "Schneidenrumpf" und verkürztem, verglasten Windabfluß versehen. Heinrich Beauvais flog die Maschine am 26. 6. 1937 in Rechlin. Die V7 war im Juli 1937 ebenfalls beim Flugmeeting in Dübendorf vertreten, allerdings nicht auf dem Freigelände. Dieses Flugzeug in der Schweiz auszustellen muß für Heinkel sehr wichtig gewesen sein (Export!), denn der Entwicklungschef Hertel machte persönlich schriftlich Druck bei allen beteiligten Abteilungen. Das Flugzeug kam schließlich als Triebwerk-Erprobungsträger zum Einsatz.

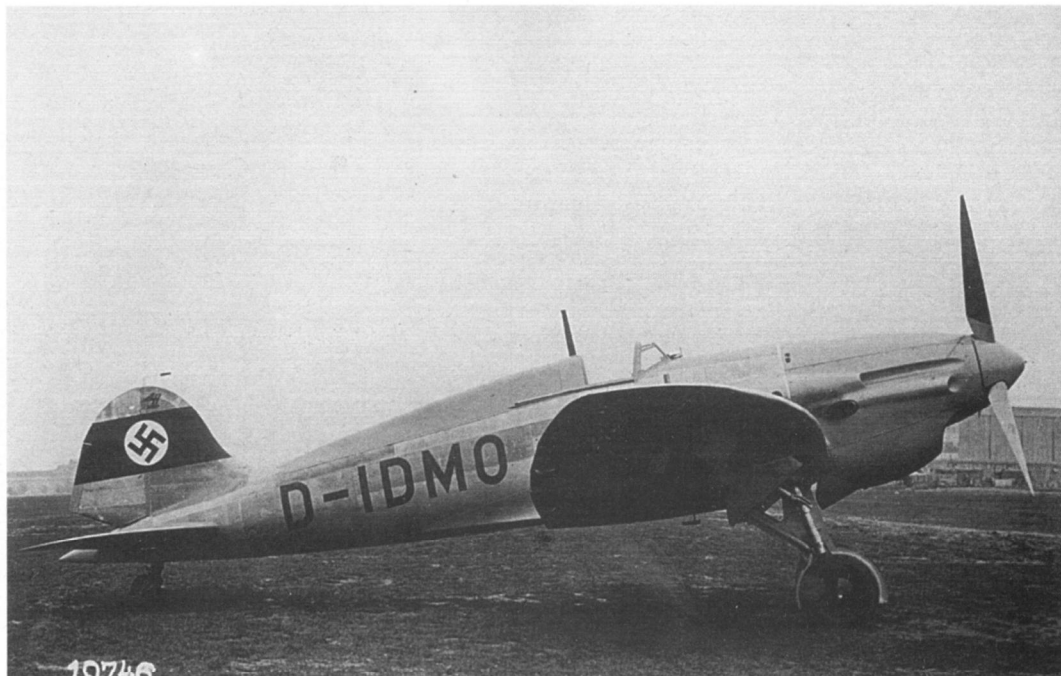


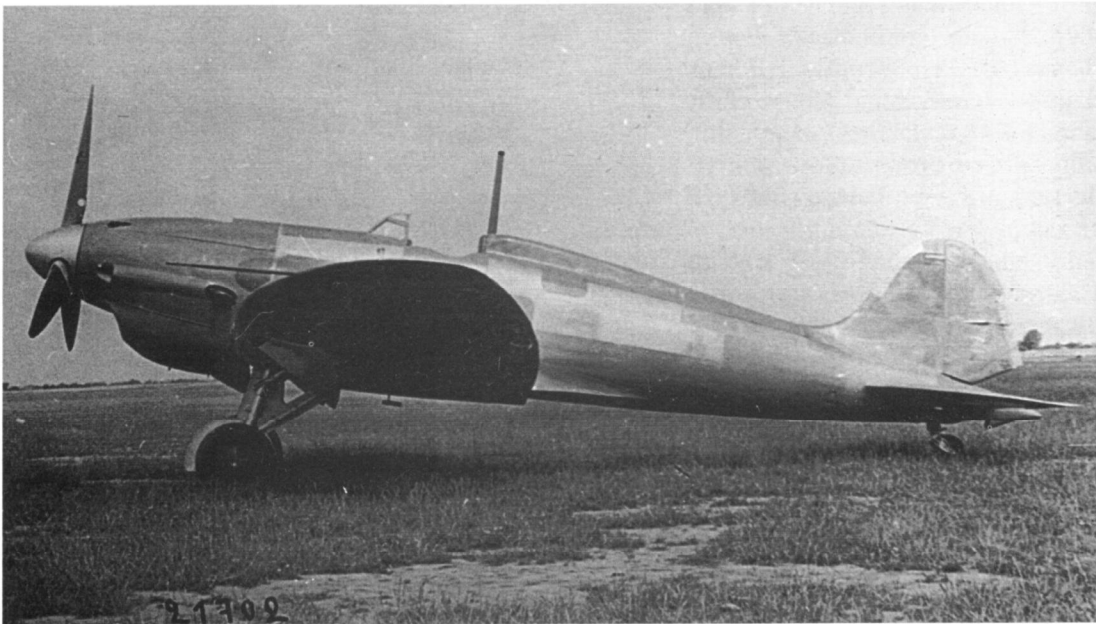
Die für 3 MG 17 (7,92 mm) ausgelegte He 112 V3 D-IDMO. Das Flugzeug war im März 1937 als für "Sonderraum Künzel" (Raketenantriebsversuche) geliefert gemeldet.

Rechts:

Zwei Ansichten
der modifizierten
He 112 V3:

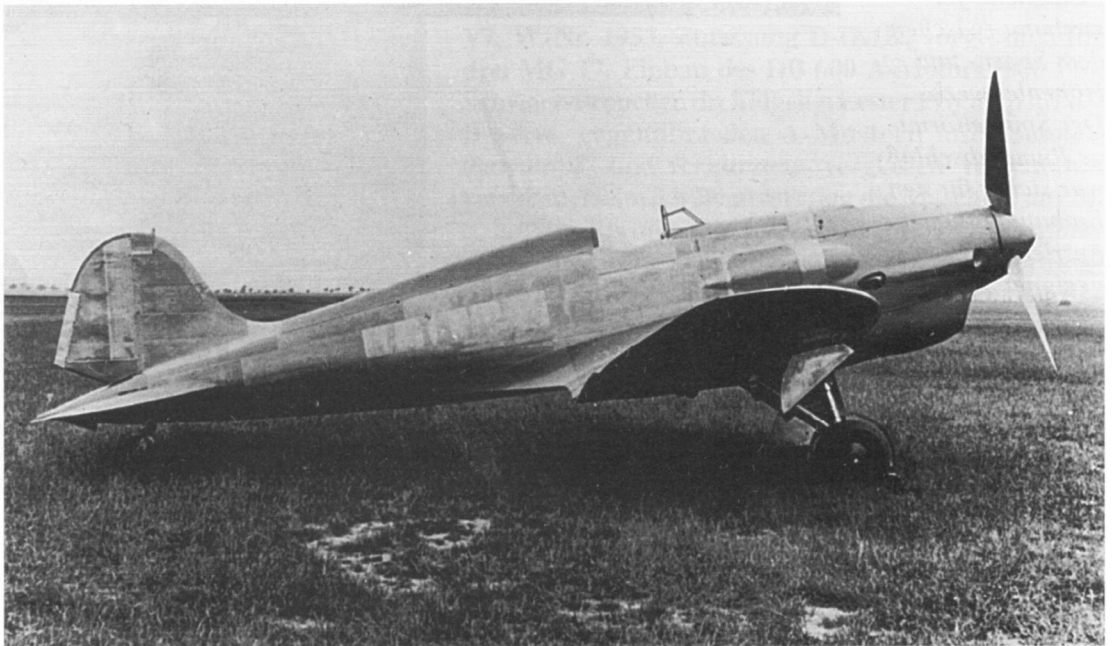
Die zunächst offen
geflogene Maschi-
ne bekam eine
kleine Schiebe-
haube, die dann
aber offensichtlich
bei den Rake-
tenversuchen
(unten) samt
Windabfluß wieder
entfernt wurde.
Wegen der Vibra-
tionen des Rake-
tentriebwerkes
erhielt die Maschi-
ne noch eine
zusätzliche Ver-
strebung zwischen
dem Seiten- und
Höhenleitwerk.
Der Spindelförmige
Rumpfabschluß
war sicher für den
Einbau des neuen
Antriebs gut
geeignet.





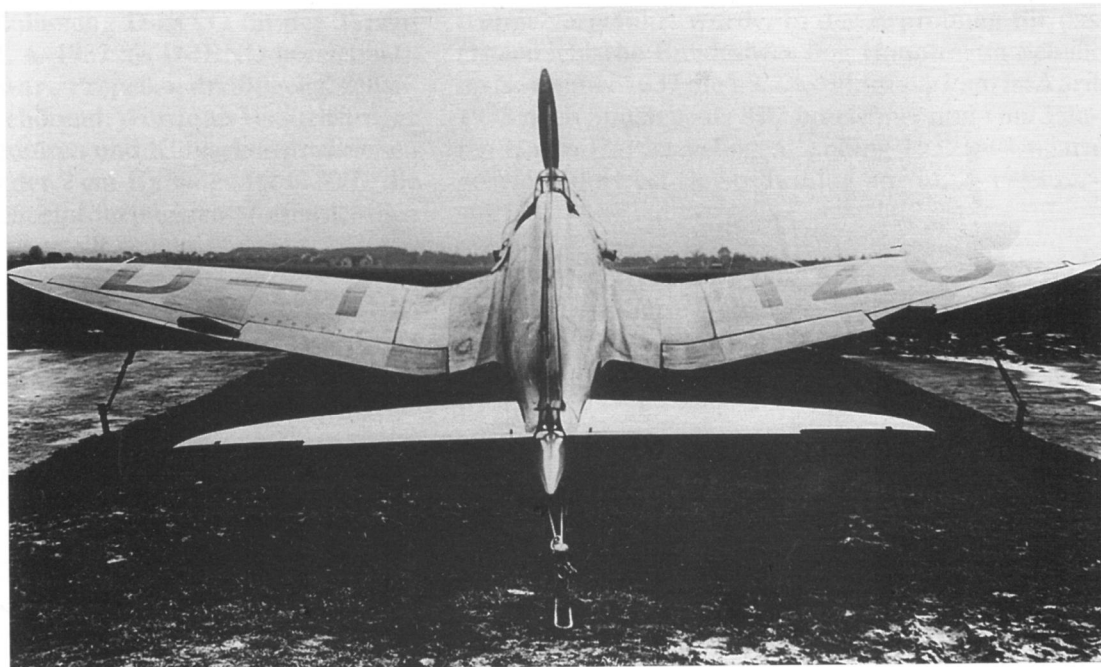
Die blanke He 112 V4. Sie erhielt laut Heinkel-Listen von 1937 die Zulassung D-IDMY, im Flugbuch des Werkpiloten Kurt Heinrich ist sie als D-IPMY vermerkt. Die Werknummer 1974 ist bei beiden gleich.* Wer hat sich hier geirrt?

Rechts:
Dieses Foto der V4 diente als Vorlage für die "Art Impression" eines He 112-Raketenflugzeuges, sehr gut gelungen (vergl. Seite 26) und öfters als echt abgedruckt. Die V4 ging tatsächlich für Sondereinbauten (Raketenantrieb) in den Sonderraum Künzel und erhielt als einziges Versuchsmuster keine Bewaffnung und keine Bombenmagazine.



Über die V5 D-IIZO ist wenig bekannt. Mit 2 durch den Propellerkreis schießenden MG 17 relativ spärlich bewaffnet soll sie angeblich nach Japan verkauft worden sein.

Die He 112 V5 von hinten gesehen. Das Flugzeug ist mit den Tragflächen am Boden verankert.



Links:
Die He 112 V6 zur Front-
erprobung im
Dezember 1936
in Tablada/
Spanien. Bei
der Legion
Condor flog die
mit der Ken-
nung 5●1
versehene
Maschine
Einsätze gegen
Bodenziele.

Am 19. 7. 1937
ging der
"Kanonen-
vogel" V6 bei
einer Außen-
landung infolge
Motorschadens
nahe Escalona
100% zu
Bruch.





Die He 112 V7 D-1K1K bekam einen DB 600-Motor als Antrieb und hatte als erstes V-Muster einen Schneidenrumpf. Dadurch unterschied sich das Flugzeug beträchtlich von seinen Vorgängern.



Links: Die V7 in modifizierter Ausführung. Die äußeren Unterscheidungsmerkmale: Antennenmast, geänderte Kühler und Tragflächen.



Da die V7 als Triebwerks-Erprobungsträger diente, änderte sich auch das Aussehen der Maschine entsprechend. Wenn das Flugzeug hier mit 2 MG 17 ausgerüstet gewesen sein soll, vertrug es sich nicht mit dem Dreiblattpropeller. Möglicherweise waren hier gar keine oder andere Waffen eingebaut. Im Kreis der abgebildeten Personen befinden sich auch Dr. Hertel (3. v. l.) und Ernst Heinkel (9. v. l.).

V8, W.-Nr. 1954, Zulassung D-IRXO (in der Typenaufstellung vom 21. 6. 1937 als D-IRNO bezeichnet), mit DB 600 A, Schwarz-Propeller, dreiflügelig, zellenmäßig zur A-Serie gehörend. Wurde als Versuchsträger für verschiedene Motoren und Kühlerkonstruktionen verwendet. Einbau der 2 cm-Kanone MG C 30/L, die letztendlich als "nicht einführungsreif" (offensichtlich zu hohes Gewicht) beurteilt wurde.

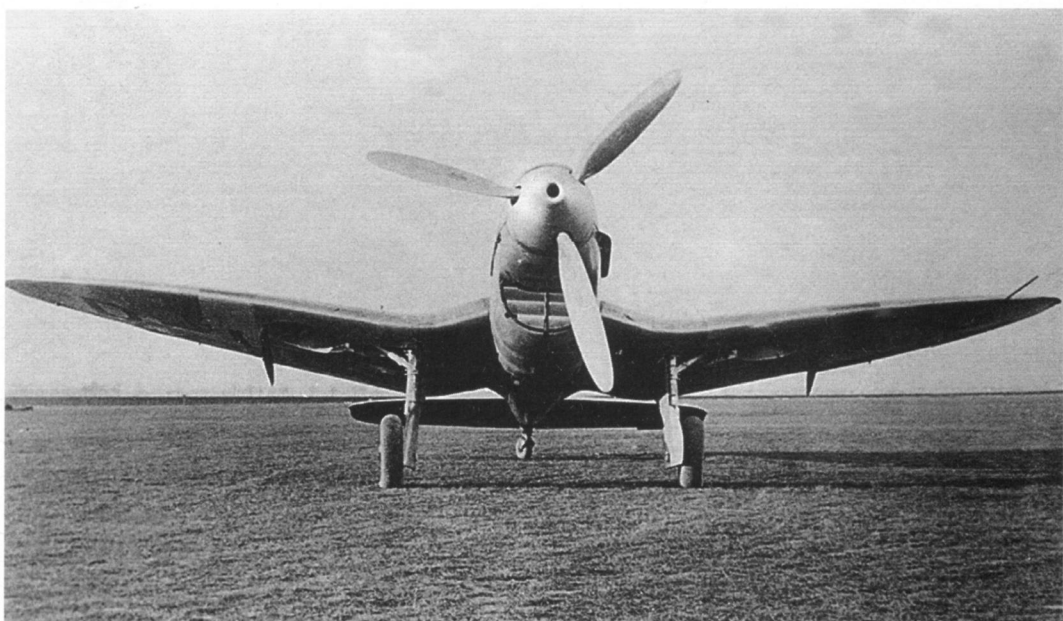
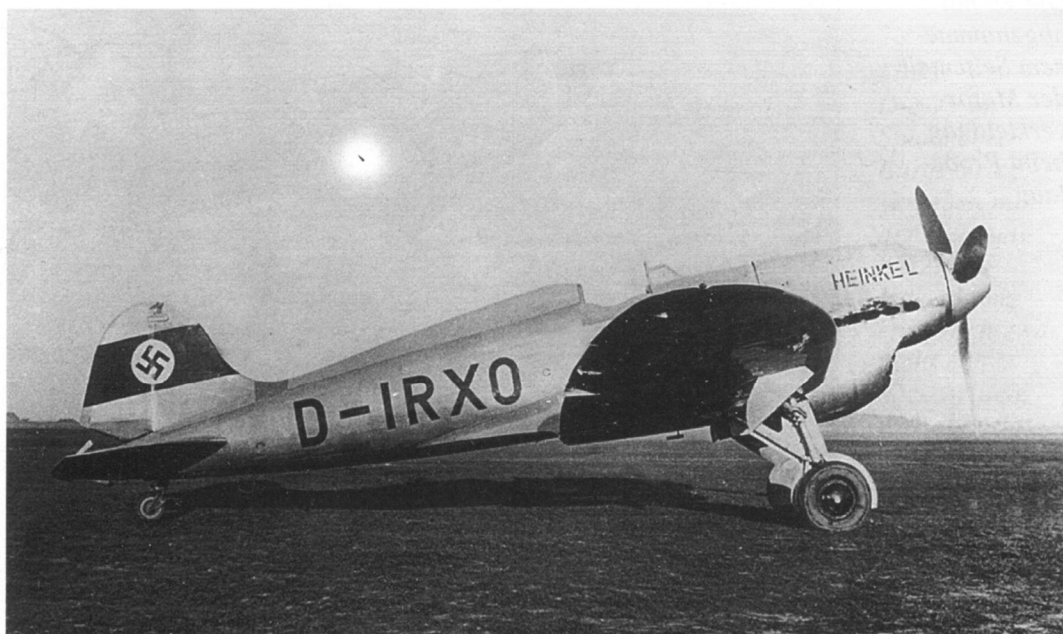
V9, W.-Nr. 1944, Zulassung D-IGSI, RLM-Auftrag vom 15. 10. 1936 als Ersatz für die zerstörte V2. Erste Mustermaschine für die B-Serie. Motor Jumo 210 E, Junkers Hamilton "Constant Speed"-Luftschaube. Die Me 109 bekam als offizieller Standardjäger der Luftwaffe inzwischen den 1175 PS starken DB 601 A eingebaut. Das Technische Amt des RLM gab diesen Motortyp noch nicht für die He 112 frei, da die Produktion kaum für die Me 109, Me 110 und He 111 ausreichte. Im Sommer 1937 befand sich die D-IGSI in der Schweiz, wo sie den dortigen Experten der Flieger-

truppe vorgeführt wurde. In der Erprobung für das Österreichische Bundesheer flog Hauptmann Schalk im November 1937 die V9. Das Flugzeug kam im April 1938 nach Spanien, als 802 bezeichnet und vom Piloten Harro Harder geflogen. Anfang 1939 an Ungarn geliefert, dort bei einem Testflug am 14. 2. 1939 zerstört.

V10, W.-Nr. 2253, Zulassung D-IQMA, erster Prototyp für die E-Serie (Exportausführung der B-0). Antrieb durch DB 600, später DB 601. Erstflug 1938. Heinrich Beauvais flog die Maschine am 1. 9. 1938 in Rechlin. Das Flugzeug wurde bei einem Testflug zerstört.

V11, W.-Nr. 2254, Zulassung D-IRXS, V-Muster für die B-0-Serie mit 2 x 20 mm Oerlikon / Mauser-M-Kanonen (MG 151) in den Flügeln. Erst mit DB 600- dann mit DB 601-Motor ausgerüstet. Für den Export vorgesehen, an Japan geliefert, dort als A7He 1 bezeichnet.

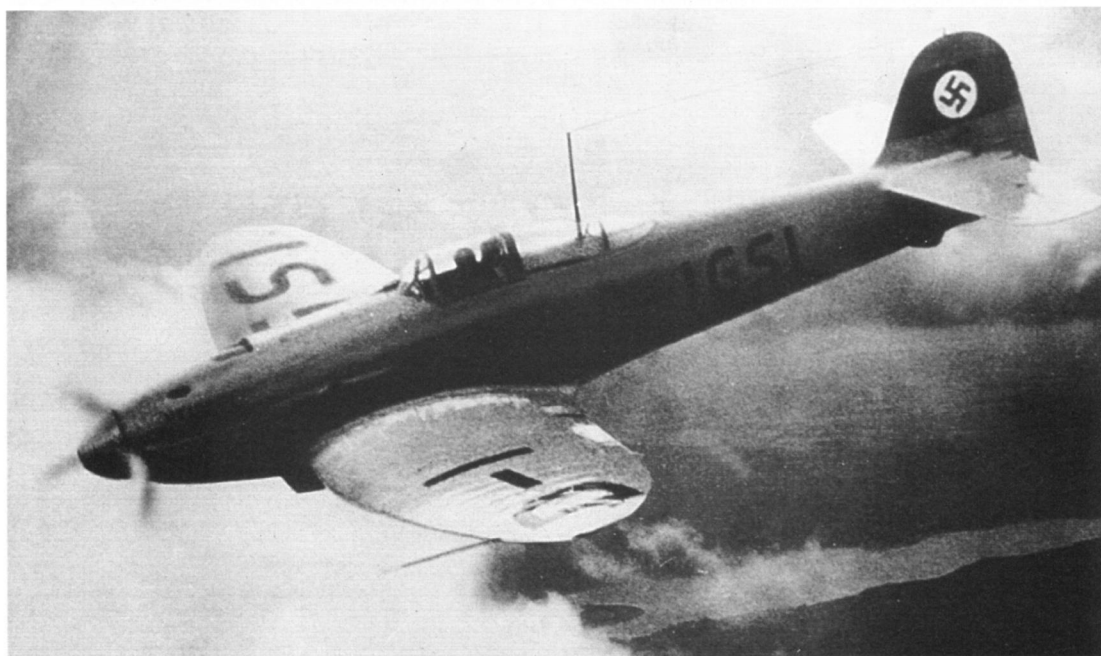
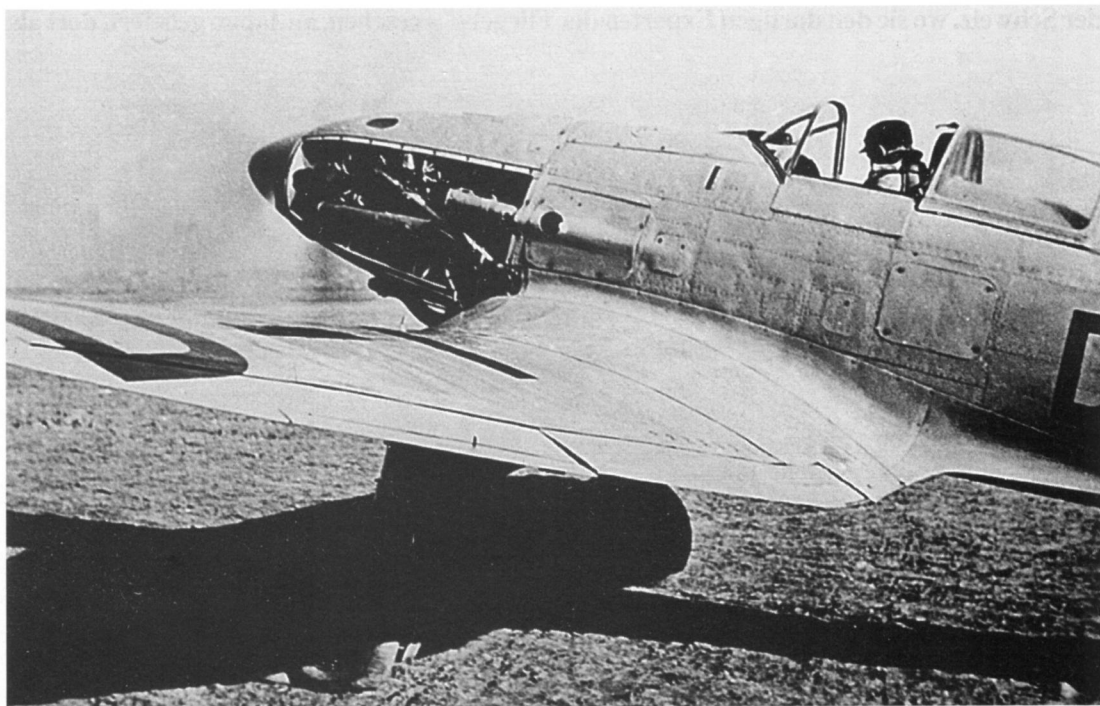
*Oben u. unten:
Ebenfalls mit einem
DB 600-Motor
ausgerüstet, aber
mit rundem Rumpf:
Die He 112 V8 D-
IRXO. Als 2 cm-
Motorkanone kam
hier der Typ MG
FF der Firma
Oerlikon zum
Einbau, da die
Kanone MG C/30 L
inzwischen für
nicht einführungs-
reif befunden
wurde.*





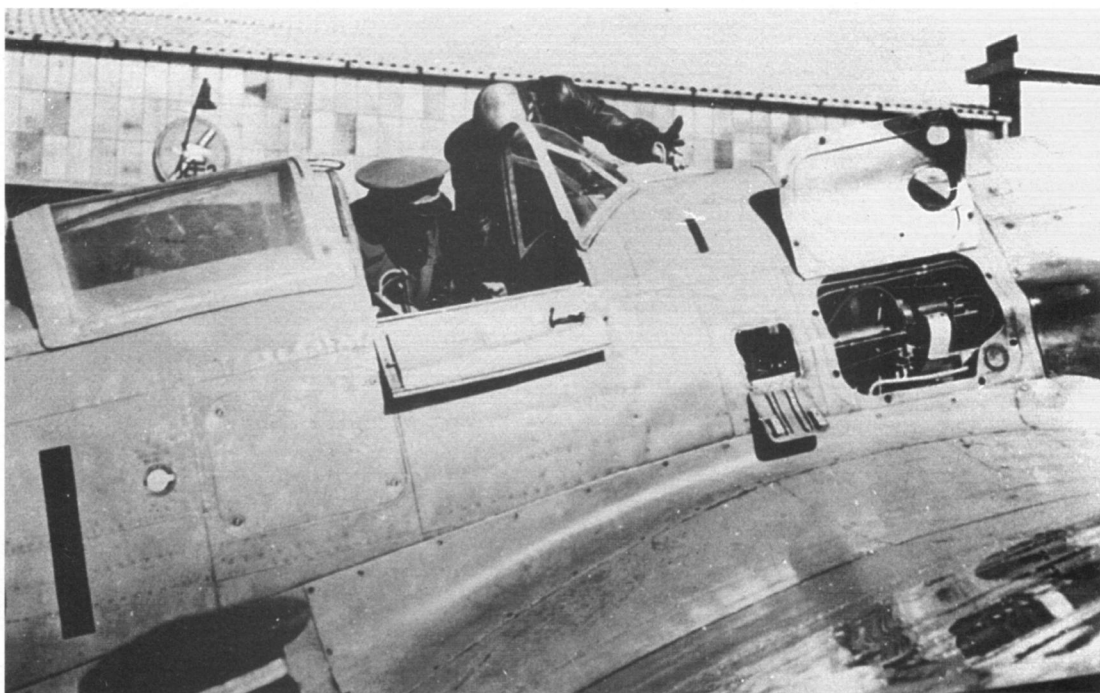
Die He 112 V9 D-IGSI diente vielen Herren: Sie wurde von Österreich getestet, in der Schweiz vorgeführt, flog als 802 in Spanien und kam schließlich nach Ungarn.

*Rechts:
Die V9 mit
abgenomme-
nem Seitenteil
der Motor-
verkleidung
beim Probe-
lauf.*



*Hier die
gleiche
Maschine
im Fluge.*

Die D-IGSI im Sommer 1937 in der Schweiz, mit der über den Export der He 112 verhandelt wurde. Die Wartungsklappen für die Bordwaffen sind geöffnet und ein Experte der Schweizer Fliegertruppe läßt sich technische Details erklären.



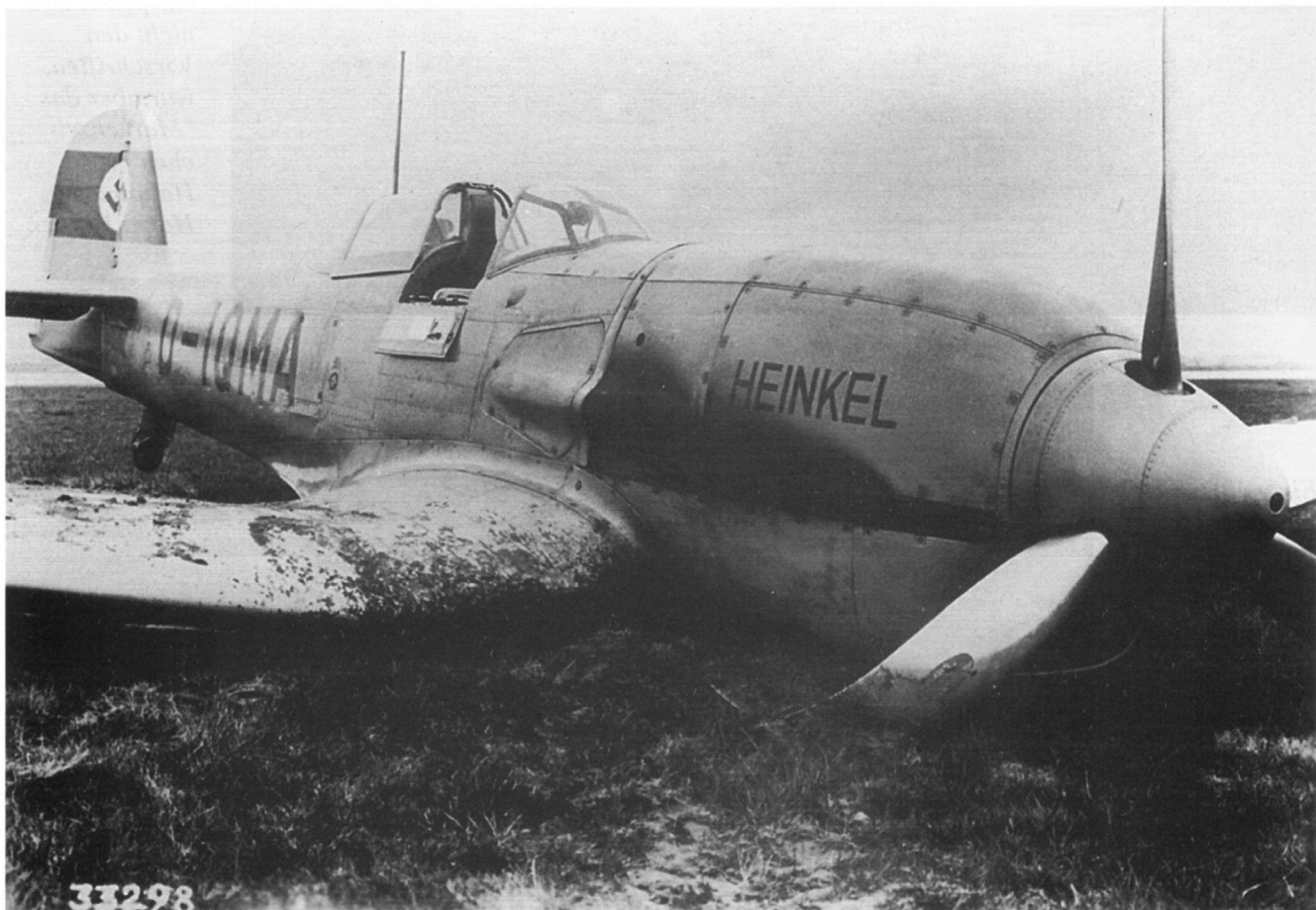
Links:
Die V9 im Spanischen Bürgerkrieg: Versehen mit der Kennung 8●2, das Hakenkreuz entsprach zwar nicht den Vorschriften, war aber das "Markenzeichen" von Hauptmann Harro Harder.

Ein weiteres Foto der V9. Auch hier ist deutlich zu erkennen, daß die Maschine zwecks MG 17-Synchronisierung auf Zweiblattpropeller umgerüstet wurde, außerdem fehlt der Antennenmast.





Durch die Ausrüstung mit einem DB 601-Motor verlor die Formgebung der He 112 V10 etwas an Eleganz, aber die Leistung des Musters war der Me 109 nun ebenbürtig.

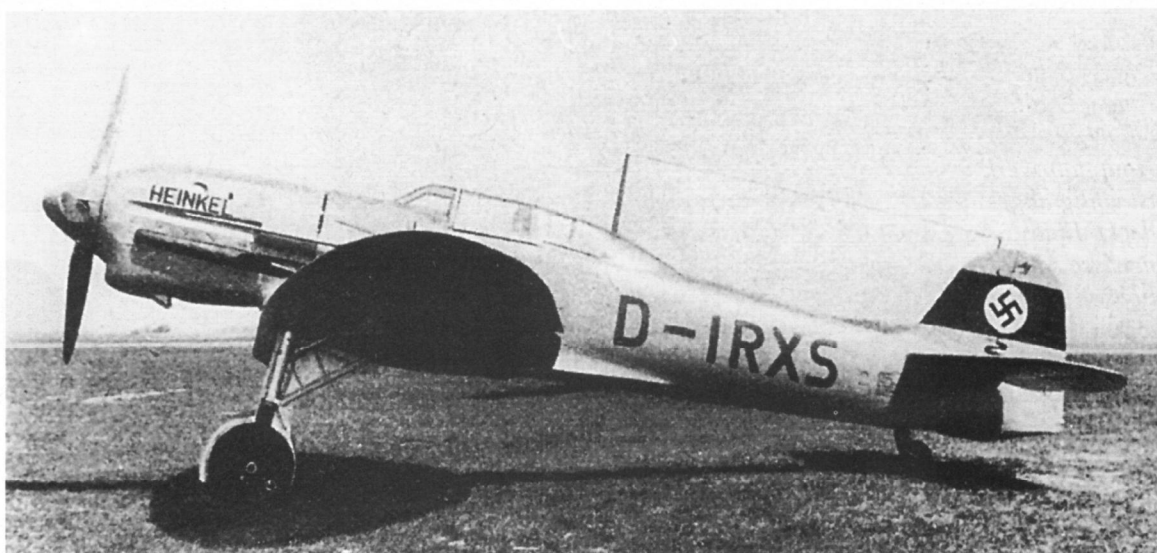


Notlandung der He 112 V10 D-IQMA bei einem Testflug.



oben u. unten:

Auch in die He 112 V11 D-IRXS wurde ein DB 601-Motor eingebaut, wodurch das Flugzeug der V10 sehr ähnlich sah. Es soll nach Japan geliefert und dort unter der Bezeichnung A 7 He 1 geflogen sein. Die V11 ist das letzte nachgewiesene Versuchsmuster.



Weitere V-Muster sind nicht nachweisbar. Die folgenden Muster gehören zur A-0-Serie, welche zunächst aus 12 Flugzeugen bestehen sollte. Doch schon nach der A-04 wurden die nächsten 4 Exemplare für den Versuchsmusterbau "abgezweigt" (V5 bis V8) und die A-Serie danach eingestellt.

A-01, W.-Nr. 1955, Zulassung D-ISJY, Beginn der ersten Vorarbeiten am 13. 1. 1936.

A-02, W.-Nr. 1956, Zulassung D-IXHU, Beginn der ersten Vorarbeiten am 13. 1. 1936. Von Heinz Beauvais am 25. 6. 1937 in Rechlin geflogen.

A-03, W.-Nr. 1957, Zulassung D-IZMY, Antrieb durch Jumo 210 mit Schwarz-Propeller. Diese Maschine war auf dem IV. Flugmeeting in Zürich-Dübendorf vom 23. Juli bis 1. August 1937 vertreten. Sie nahm wegen nicht behebbaren Schwierigkeiten am Einziefahrwerk an keinem Wettbewerb teil und wurde von Gerhard Nitschke dort lediglich im Fluge vorgeführt. Im Okto-

ber 1937 diente die A-03 den Deutschen als Ausstellungsobjekt auf der Mailänder Luftfahrt Ausstellung.

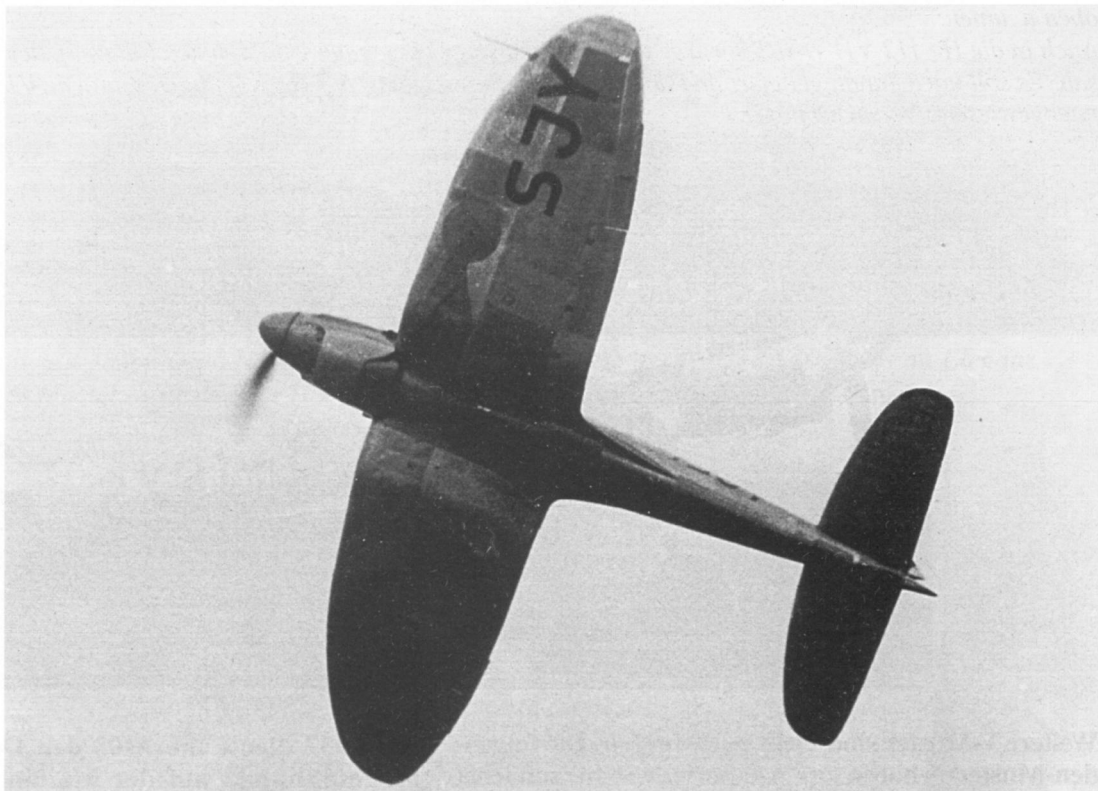
A-04, W.-Nr. 1958, Zulassung D-IXEU, Ende 1936 / Anfang 1937 Einbau einer durch die Propellernabefeuernden Mauser-Kanone (MG 151 mit 1,5 cm oder 2 cm Kaliber).

Von der B-Serie, alle mit dem "Schneidenrumpf" und geschlossener Kanzel, sind etwa 80 Stück gebaut worden. Die B-1 hatte im Gegensatz zur B-0 eine verbesserte Auspuffanlage. Beide Varianten dienten in erster Linie dem Export (auch als E bezeichnet) mit unterschiedlicher Motorisierung und Bewaffnung, je nach Wunsch der Auftraggeber bzw. den Auflagen des RLM. Daher stammen möglicherweise auch die hin und wieder erwähnten weiteren Versionen. Die B-Maschinen erhielten im Fluge verstellbare VDM-Propeller.



Das erste Flugzeug der kleinen A-0-Serie D-ISJY, Baubeginn Januar 1936. Hier irrte sich der Archivar, der auf das Foto "He 112 V3" schrieb.

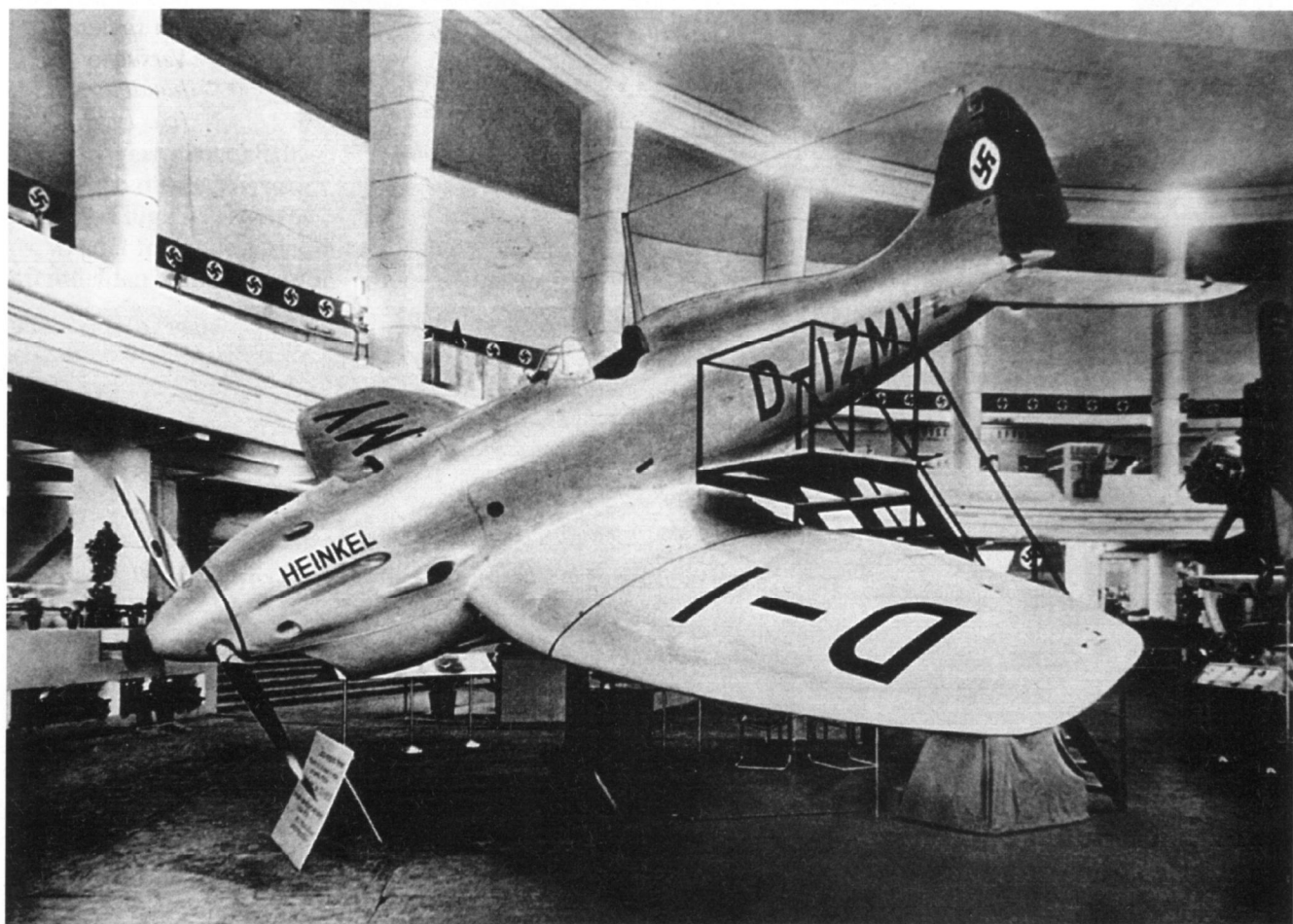
Rechts: Die A-01 im Fluge. Das eingezogene Hauptfahrwerk ist völlig abgedeckt. Eine gewisse Ähnlichkeit mit dem englischen Jagdeinsitzer "Spitfire" fällt auf.



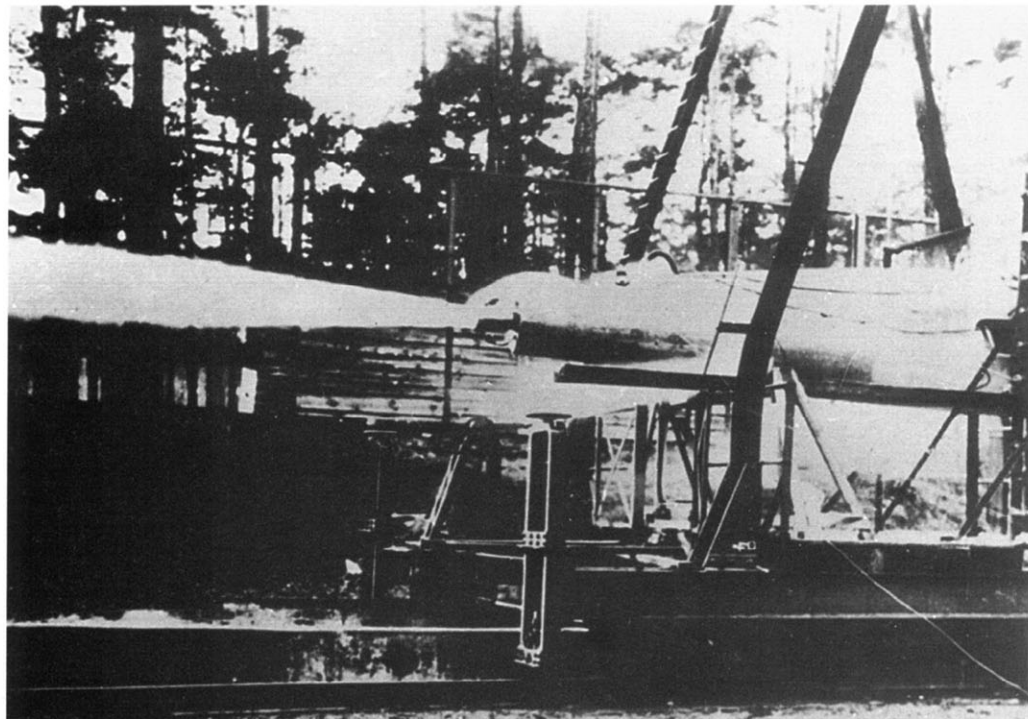
Die D-ISJY in der Originalversion. Im Dritten Reich wurden Flugaufnahmen dieser Maschine auf die Schneiderrumpfversion umretuschiert, so daß der Eindruck entstehen sollte, das Muster wäre modifiziert worden.



Die He 112 A-03 D-IZMY während des IV. Internationalen Flugmeeting im Juli 1937 in Dübendorf (Schweiz).



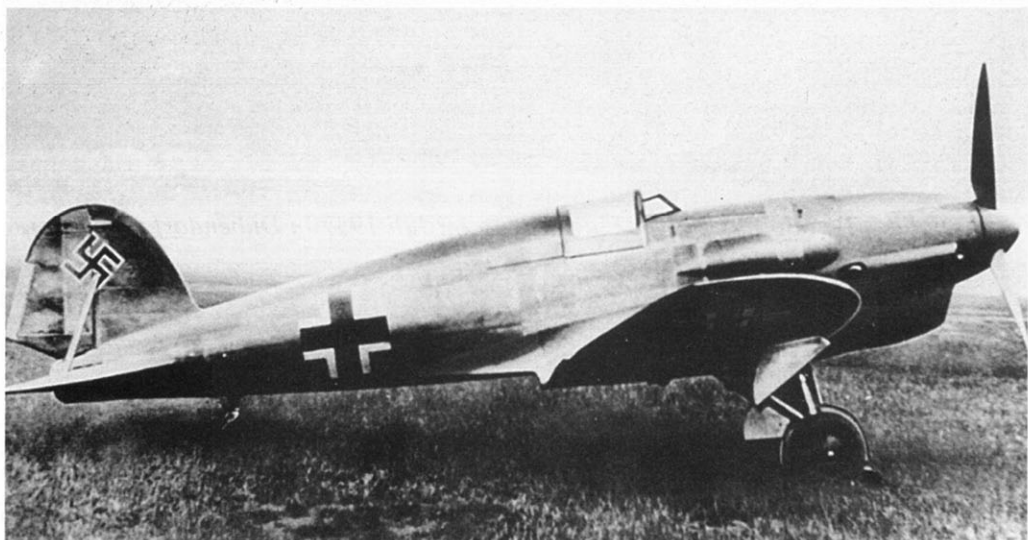
Die gleiche Maschine als deutsches Ausstellungsstück auf der II. Internationalen Luftfahrtausstellung in Mailand im Oktober 1937.



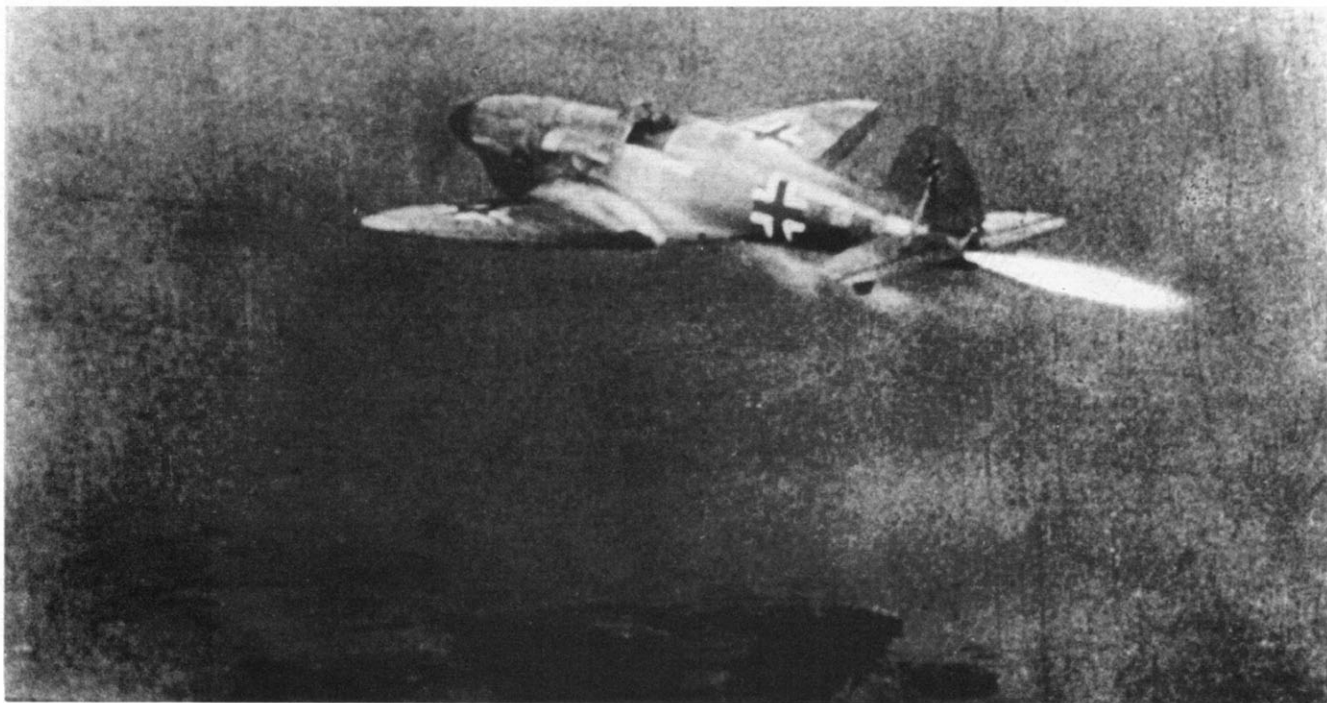
*Links:
Ein im He 112-
Rumpf einge-
bautes Raketen-
triebwerk auf
dem Prüfstand.*

*Darunter:
Hier diente die
V4 als Vorlage
dieser Retusche.
Es ist somit
keine Original-
abbildung eines
echten He 112-
Raketenflug-
zeugs.*

*Unten:
Eine He 112 mit
zusätzlichem
Raketenantrieb
im Fluge (der
Propeller läuft
mit).*



*Die Art und
Position der
Balkenkreuze
läßt vermuten,
daß es sich hier
um spätere
Versuche
handelt
(ca. 1939).*





He 112 B-0 für den Export in Reihe aufgestellt (Rostock-Marienehe).

WERKPILOTEN-ALLTAG ...

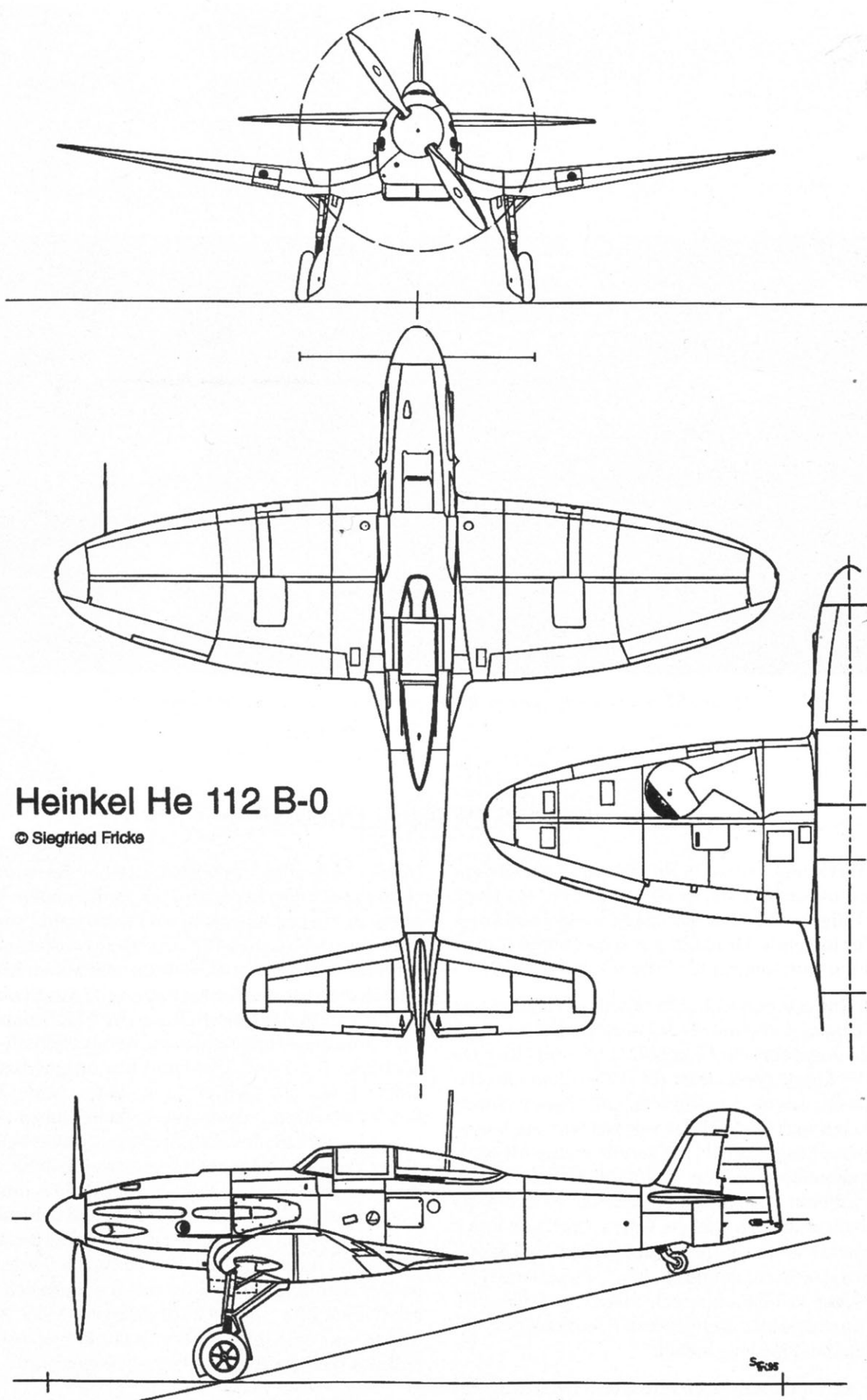
Heinkel-Werkpilot Friedrich Ritz flog die verschiedensten Typen dieses Werkes. Auch mit der He 112 hatte er einige Flüge zu absolvieren - nicht immer reibungslos, wie der folgende Abschnitt aus seiner leider unveröffentlichten Autobiographie "Mein Leben" zeigt.

Friedrich Ritz erinnert sich: Die Arbeit bei Heinkel war sehr vielseitig und unvorstellbar interessant, wenn auch nicht ganz ungefährlich. Einmal flog ich mit einer He 112 (Anmerkung: gemeint ist die V2), einem einsitzigen Flugzeug, das als Konkurrenz zur Messerschmitt Me 109 konzipiert und gebaut worden war, ein längeres Meßprogramm und als ich gerade meine Messungen in Bodennähe beenden wollte, blieb mein Motor plötzlich schlicht stehen. Ich hatte keine Zeit, ein geeignetes Notgelände zu suchen, fuhr schnell das Fahrwerk aus (erst später hatte man begriffen, daß in solchen Fällen eine Bauchlandung sicherer war!) und landete auf einer schönen Koppel. Leider war die aber etwas zu kurz und im anschließenden Sturzacker überschlug sich das Flugzeug sofort.

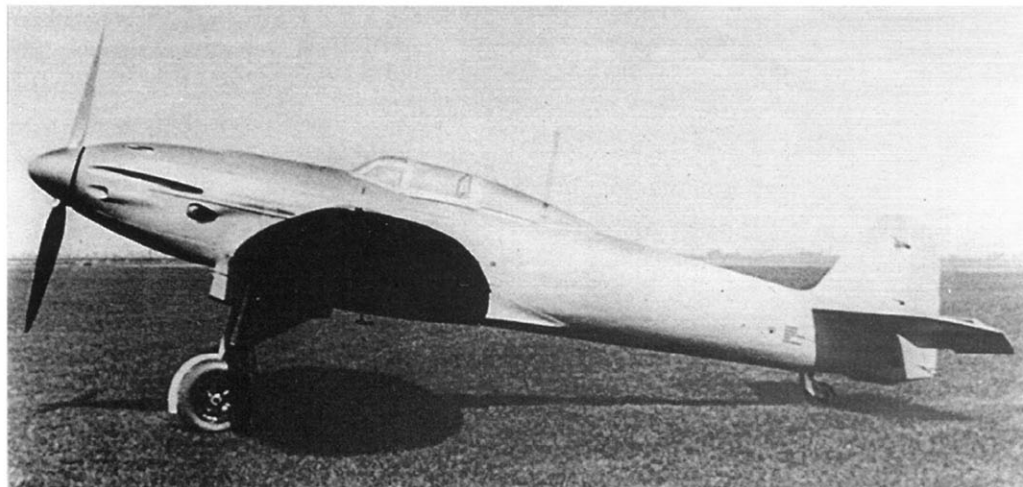
Die Sitze waren damals noch offen, und ich wurde mit dem Kopf in den weichen Boden gedrückt, so daß ich mir mit den Händen einen Zugang zur frischen Luft buddeln mußte, um atmen zu können. Nach etwa einer halben Stunde gruben mich dann herbeigeeilte Bauern aus meiner beengten Lage aus.

Durch die heftige Stauchung des Kopfes waren zwei Halswirbel angerissen, und ich mußte einige Wochen mit dem Fliegen aussetzen und mich ruhig verhalten. Was war der Grund für den Motorausfall gewesen, den man mir gern in die Schuhe geschoben hätte (falsche Bedienung der Tankschaltung!)? Am Bedienhebel für die wahlweise Einschaltung der Flächentanks war ein Winkelhebel angeschlossen, der das Schaltgestänge betätigte: 0-1-2-1+2, das heißt 0 = ausgeschaltet, 1 = linker Tank, 2 = rechter Tank, 1+2 = beide Tanks = Betriebsstellung. Dieser Winkelhebel hatte zwei ungleich lange Schenkel. Durch einen Montagefehler war dieser Winkelhebel verkehrt herum eingebaut worden, so daß in der Stellung 1+2 des Handhebels tatsächlich nur der rechte Tank entleert wurde und der linke Tank bei der Bergung des Flugzeugs (das weiter keine Schäden hatte) immer noch voll war. Durch dieses Ergebnis der Unfalluntersuchung war ich natürlich rehabilitiert. Den Flug vorher hatte übrigens Udet gemacht, und es war ein Glück, daß er nicht länger, als der Inhalt des rechten Tanks reichte, geflogen war.

Nach diesem glimpflich verlaufenen Unfall ist dann der Schalthebel so abgeändert worden, daß er nur noch korrekt eingebaut werden konnte.



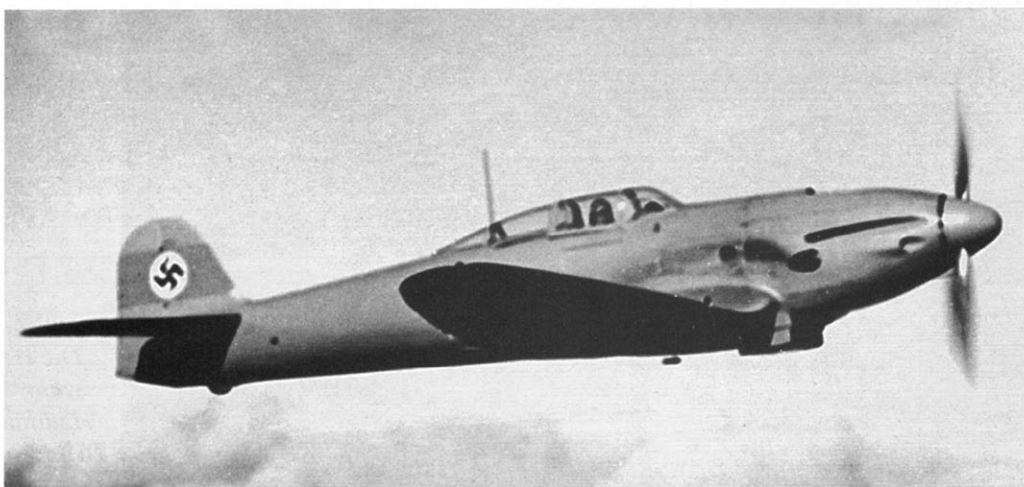
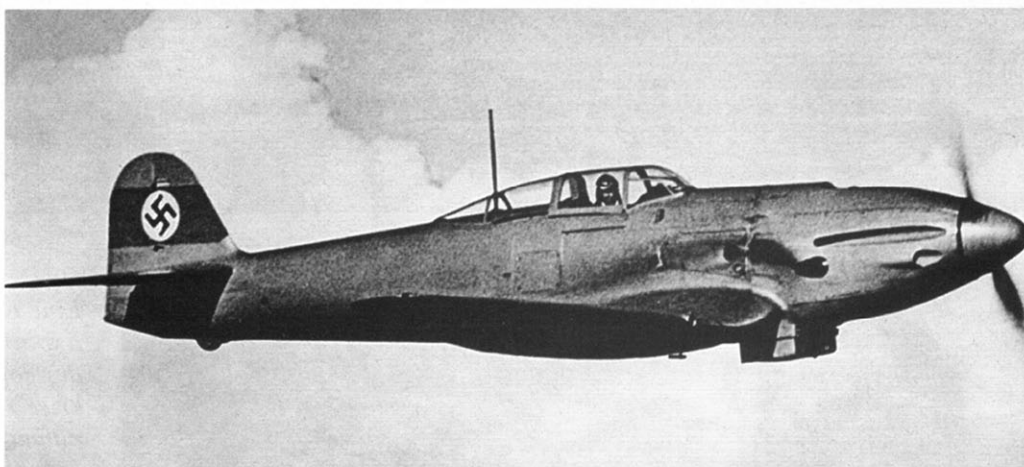
Mehrseitenansicht der He 112 B-0 im Maßstab 1:72.

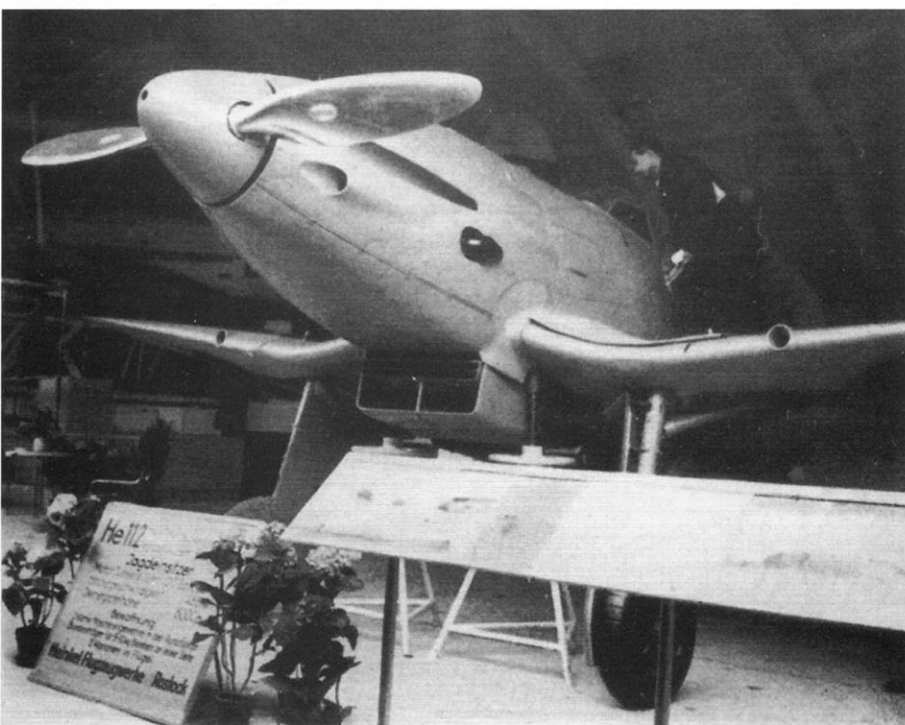


*Links:
Eine He 112 der B-
Reihe kurz nach der
Fertigstellung. Es
fehlen noch jegliche
Zulassungs- und
Hoheitszeichen.*



*Rechts:
Eine B-Maschine im
Fluge mit ein- und
ausgefahrenem
Kühler. Der Windab-
fluß hat eine Verstre-
bung im Antennen-
mastbereich, wie es
bei einigen V-Mustern
der B-Reihe ebenfalls
zu sehen ist.*

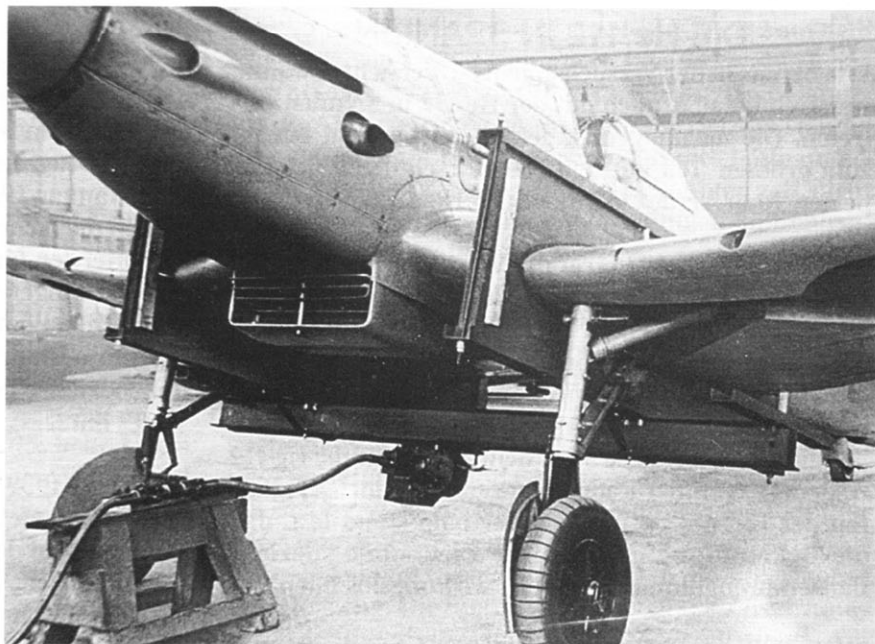




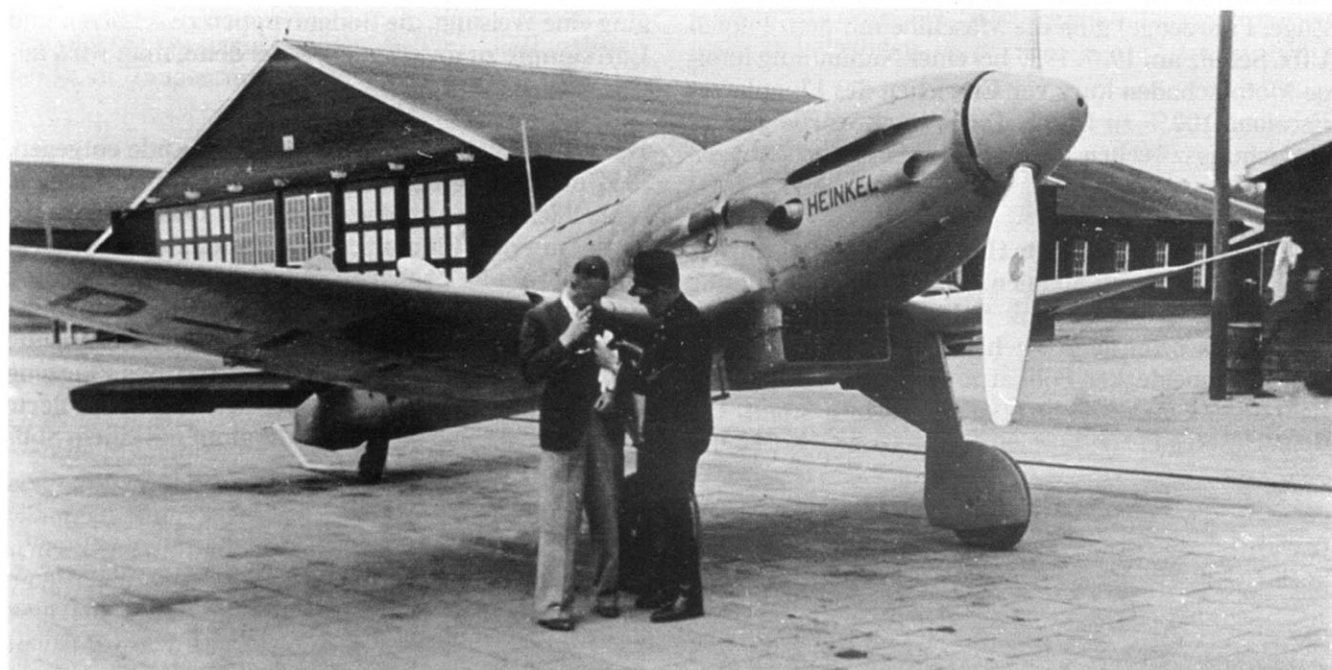
Oben:
Eine Reihe He 112 B-0 für den Export. Dieser Typ ist während der sogenannten "Sudetenkrise" vom RLM beschlagnahmt und in die reguläre Luftwaffe eingereiht worden. Darunter:
Die D-IRNH kurz vor dem Abheben.

Links:
Die He 112 B-0 D-IEFC während der Internationalen Luftfahrtausstellung in Helsingfors vom 14.-21. Mai 1938.

Rechts:
Rüttelversuche an einer He 112
B-0.



Unten:
Diese He 112 B-0 D-IQRC
wurde der holländischen
Militärluftfahrt in Soesterberg
für acht Tage zur Erprobung
zugeführt. Es gelang jedoch
nicht, trotz Verwendung eines
stärkeren Motors (Jumo 211),
die Holländer zum Ankauf
dieses Musters zu bewegen.



DIE He 112 IN SPANIEN

Wie bereits in der Versuchsmuster-Übersicht erwähnt, war Heinkel u. a. auch mit der He 112 in Spanien vertreten. Die nachfolgende, gekürzte Übersicht beruht zum größten Teil auf den Nachforschungen der Experten Juan Arráez Cerdá und Harold Thiele:

Ende November 1936 traf die V6 zerlegt per Schiff in Cadix ein. Auf dem Flugplatz Tablada bei Sevilla wurde sie zusammengebaut und eingeflogen. Ihre durch die Propellernabe schießende 2 cm-Kanone MG C/30 L sollte hier praktisch erprobt werden. Daher kam das Flugzeug als 501 zur Versuchs-Jagdstaffel VJ/88 der "Legion Condor". Die 5 vor dem 0 war für die He 112 reserviert. Günther Radusch begann hier am 6. 12. 1936 mit der Einsatzerprobung. Sehr bald stand fest, daß die Bekämpfung gepanzerter Ziele ohne spezielle Panzersprengmunition nahezu wirkungslos blieb.

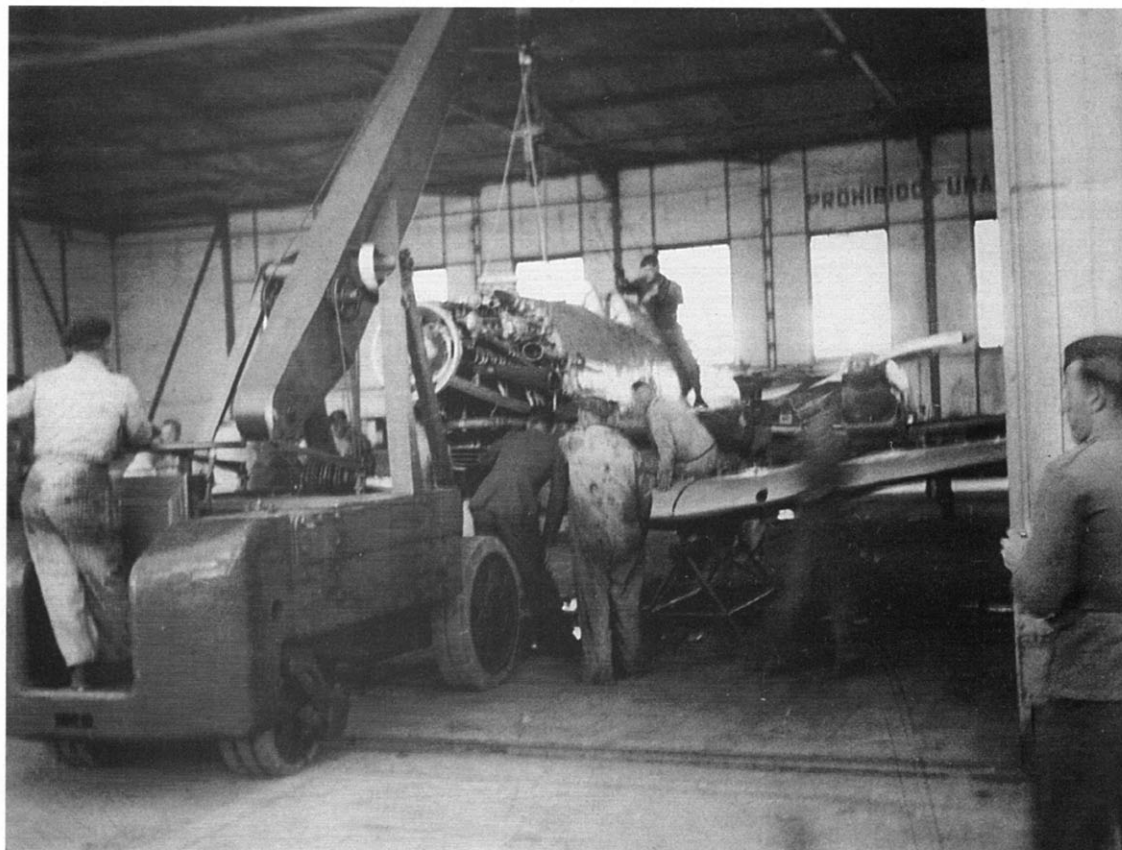
Nach mehreren Einsätzen gegen Bodenziele (Panzer, Züge, Fahrzeuge) ging die Maschine mit dem Piloten Uffz. Schulz am 19. 7. 1937 bei einer Notlandung infolge Motorschaden kurz vor Erreichen des Flugplatzes Escalona 100% zu Bruch. Das Wrack wurde zu Untersuchungszwecken nach Deutschland zurücktransportiert.

Anfang April 1938 brachte Hauptmann Harro Harder die He 112 V9 nach Spanien. Sie bekam die Kennung 802 und flog Einsätze mit Splitterbomben und drei MG 17. Die 8 vor dem 0 gehörte eigentlich zum russischen Doppeldecker Polikarpow I-15 "Chato". Weshalb die V9 nicht die 50 bekam, ist unbekannt. Die deutsche Regierung bot den Spaniern die He 112 B-0

als Serienflugzeug an. Nachdem der bekannte spanische Jagdflieger Garcia Morato die V9 nachgeflogen und nichts an ihr auszusetzen hatte, lieferte Deutschland 18 Flugzeuge dieses Typs (Ende November 1938 zwei, Januar 1939 sechs und April 1939 zehn). Sie erhielten die Kennungen 5051 bis 5068 und wurden als 2. Staffel der Jagdgruppe 5-G-5 aufgestellt. Die bisher zumeist längere Zeit mit Doppeldeckern geflogenen spanischen Piloten waren von diesem neuen Flugzeugtyp sehr beeindruckt. Die He 112 stellte gegenüber dem üblicherweise benutzten Fluggerät doch "eine andere Welt" dar...

Am 17. 1. 1939 waren die ersten He 112 B-0 klar, am 18. 1. flogen sie zu ihrem Flugplatz nach Balaguer. Am 19. 1. begann der Fronteinsatz und Garcia Pardo entdeckte auf einem Patrouillenflug eine gegnerische I-15, die er abschoß - der erste und einzige Abschuß durch eine He 112 im Spanischen Bürgerkrieg. Danach erging eine Weisung, die Bodentruppen zu schützen und Luftkämpfe zu unterlassen, es sei denn, man wird angegriffen.

Der Spanische Bürgerkrieg ging dem Ende entgegen, die He 112 verlegten nach Matacán, dann nach Grinon, schließlich nach Almaluez. Am 28. 3. 1939 startete eine Kette, um den Einmarsch der Nationalen in Madrid aus der Luft zu beobachten. Voller Begeisterung flog Rogelio Garcia über dem Liegeplatz eine Rolle in geringer Höhe, bekam in Rückenlage Bodenberührung und schlug auf. Der Pilot fand den Tod, das Flugzeug wurde völlig zerstört. Zur gleichen Zeit inszenierte Garcia Pardo einen Schein-Luftkampf mit einem Staf-



Montage einer He 112 B-0 in Spanien. An der hinteren Hallenwand weist der Satz "Prohibido fumar" auf das bestehende Rauchverbot hin.

felkameraden, geriet ins Trudeln und stürzte ab. Auch hier war der Pilot sofort tot und das Flugzeug zu 100% zerstört. Zwei der besten spanischen Piloten verloren so praktisch am Ende des Bürgerkrieges fast zeitgleich ihr Leben.

Am 1. 4. 1939 verlegten die restlichen He 112 zurück nach Grinon, am 23. 5. nach León. Es erfolgte eine Neugliederung und Verlegung der He 112 nach Sania Ramel bei Tetuan (damals Spanisch Marokko), dann Verlegung nach Nador/Tauima bei Melilla als 1. Staffel der Grupo 27 des Regimiento Mixto Nr. 2.

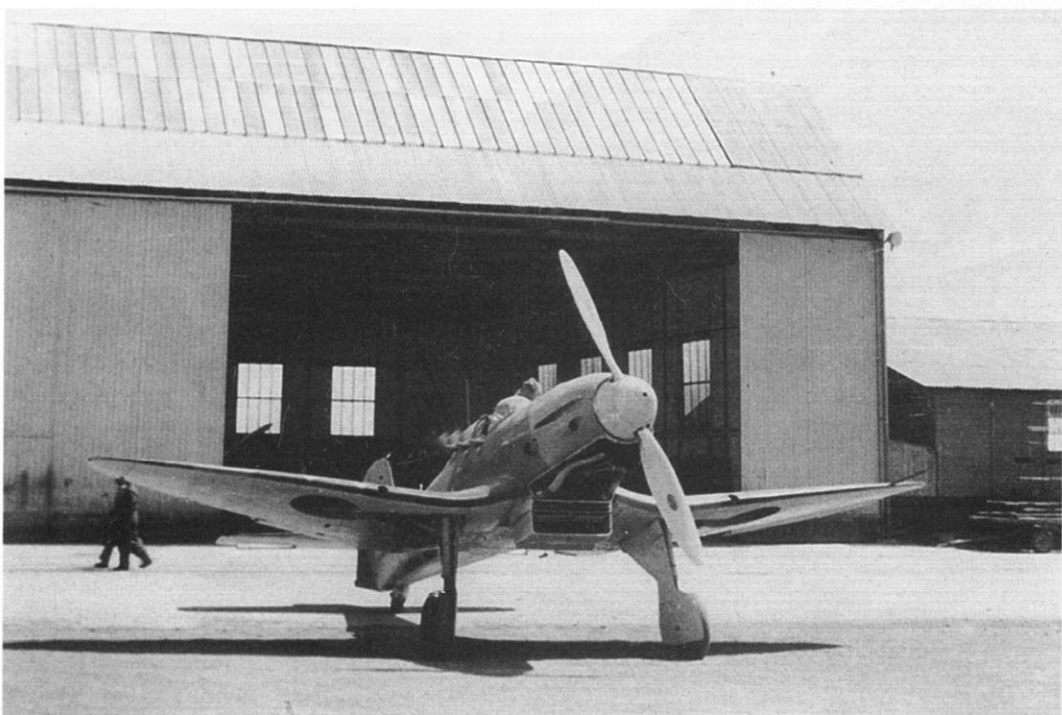
Am 15. 7. 1939 hatte Jorge Luis Muntados beim Überfliegen der Meerenge von Gibraltar Motorausfall und versuchte in der Nähe von Estepona eine Notlandung am Strand mit ausgefahrenem Fahrwerk. Die Maschine überschlug sich, und der Pilot ertrank im ungefähr meterhohen Wasser, weil sich die Kabine nicht öffnen ließ. Das Flugzeug selbst war nur gering beschädigt.

Anfang 1940 besetzte Spanien die "internationalisierte" Stadt Tanger, um ihre "Neutralität zu gewährlei-

sten". Zur Sicherung wurde eine Rotte He 112 auf dem Flugplatz von Tanger stationiert. Bis 1942 waren keine wesentlichen Aktivitäten zu verzeichnen. Dann landeten die Alliierten in Nordafrika und verletzten ständig den spanischen Luftraum, ohne daß dies hätte unterbunden werden können. Die He 112 konnten z. B. nicht verhindern, daß am 8. 11. 1942 irrtümlich Fallschirmjäger bei Melilla abgesetzt wurden.

Am 3. 3. 1943 gelang es dem spanischen Piloten Miguel Entrena Klett mit seiner He112 B-0 5●65, eine P.38 "Lightning" mit seinen 2 MG FF zu treffen (die beiden MG 17 waren gar nicht aufmunitioniert, wie sich später herausstellte). Der Pilot der "Lightning" warf die Zusatztanks ab und machte, eine Rauchfahne hinter sich herziehend, eine Bauchlandung am Flußufer des Muluya, Grenzfluß zwischen Algerien und Marokko. Schon am nächsten Tag bargen die Amerikaner das Flugzeug. Die Spanier erbeuteten die Zusatztanks der "Lightning", die einige 2 cm-Treffer aufwiesen. Anschließend erging der Befehl, kein alliiertes Flugzeug mehr zu behelligen.

*Oben u. unten:
Gerade in Spanien
eingetroffen und
montiert: Wahr-
scheinlich ist der
Sichtschutz schon
bei Heinkel aufge-
spritzt worden. Die
Maschine hat noch
keinerlei weitere
Kennzeichen.*



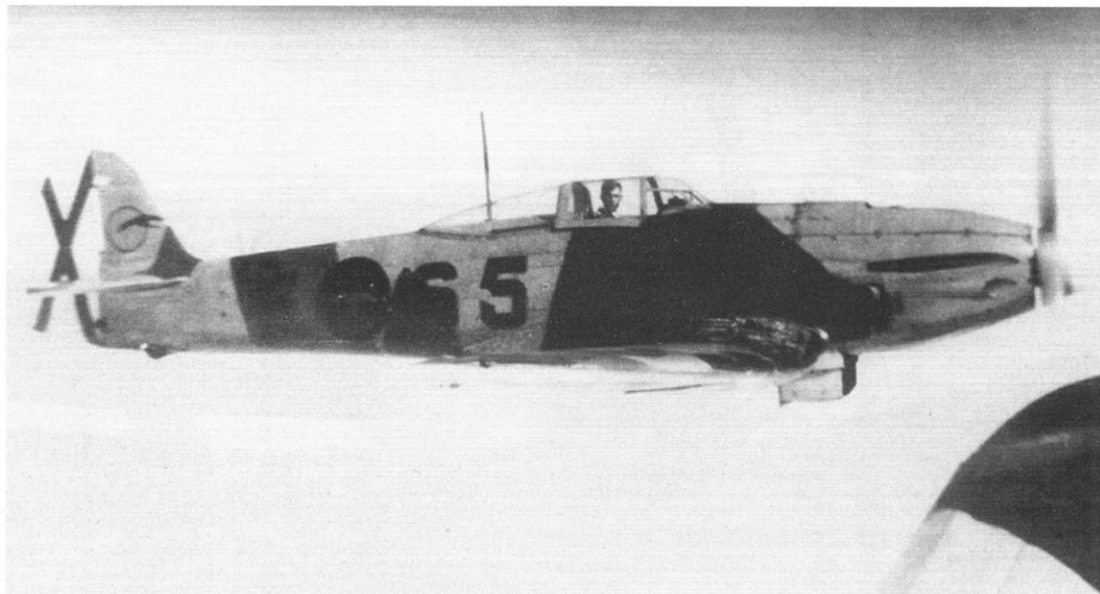


Oben und unten:

Die ersten He 112 B-0 sind in Spanien eingetroffen und in León montiert worden. Der Mann mit dem Tirolerhut ist ein Heinkel-Werkpilot.

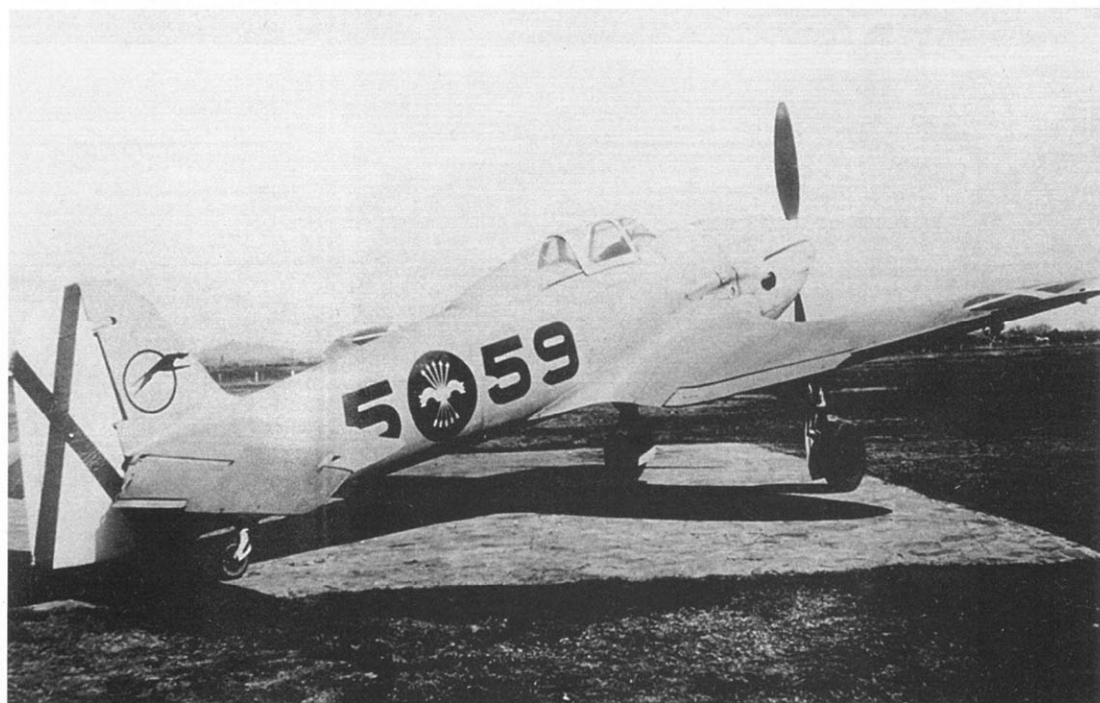


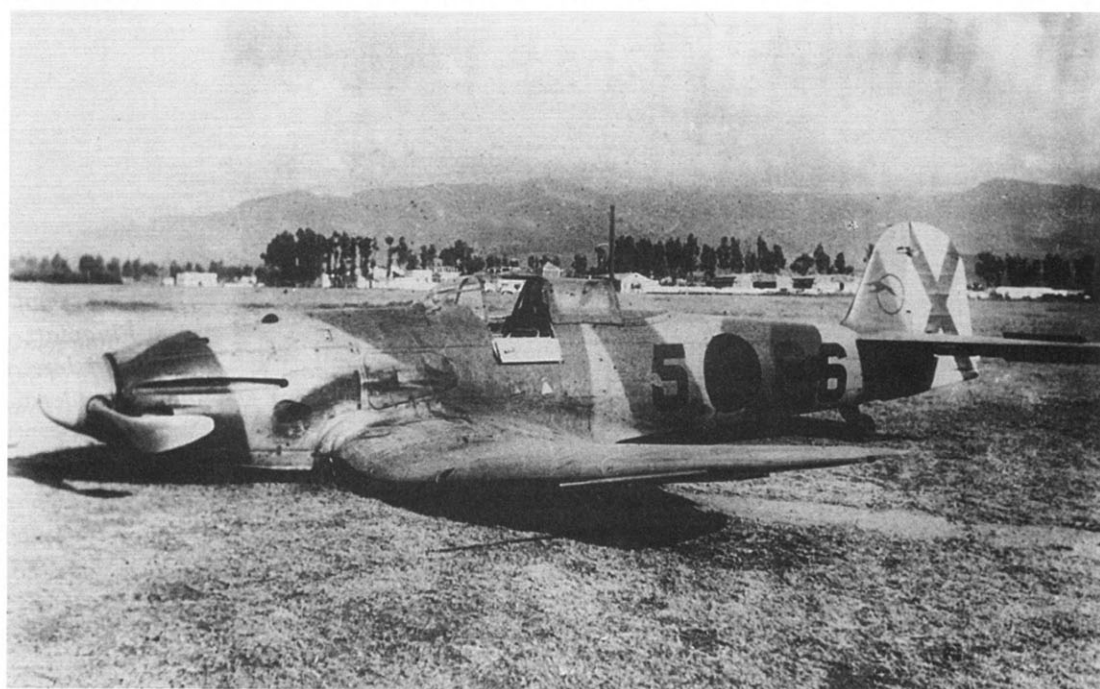
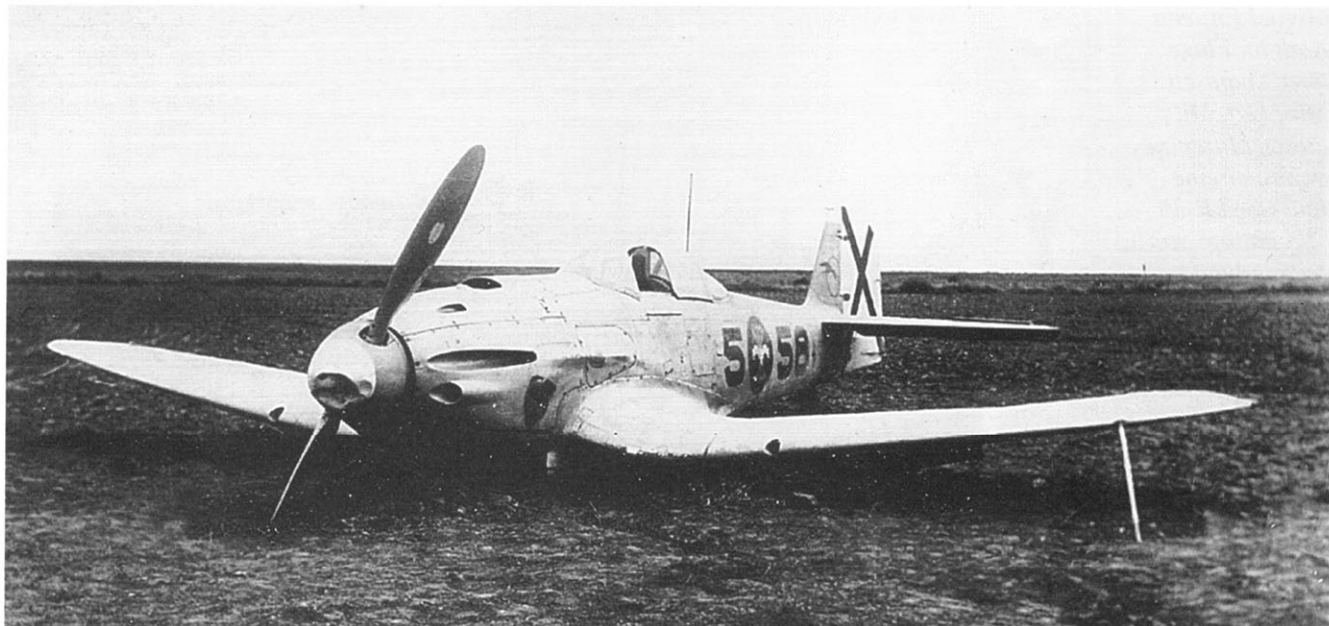
Miguel Entrena
Klett im Fluge
über Spanisch
Marokko. Mit
dieser Maschine
zwang er eine
Lockheed P. 38
"Lightning" zur
Notlandung.



Links:
Eine He 112 B-
0 der 1. Staffel
(Grupo 27) auf
dem Flugplatz
Haya bei Jerez
de la Frontera.

Eine He 112 B-
0 der Grupo 27
in Melilla,
Spanisch
Marokko, im
Februar 1940.

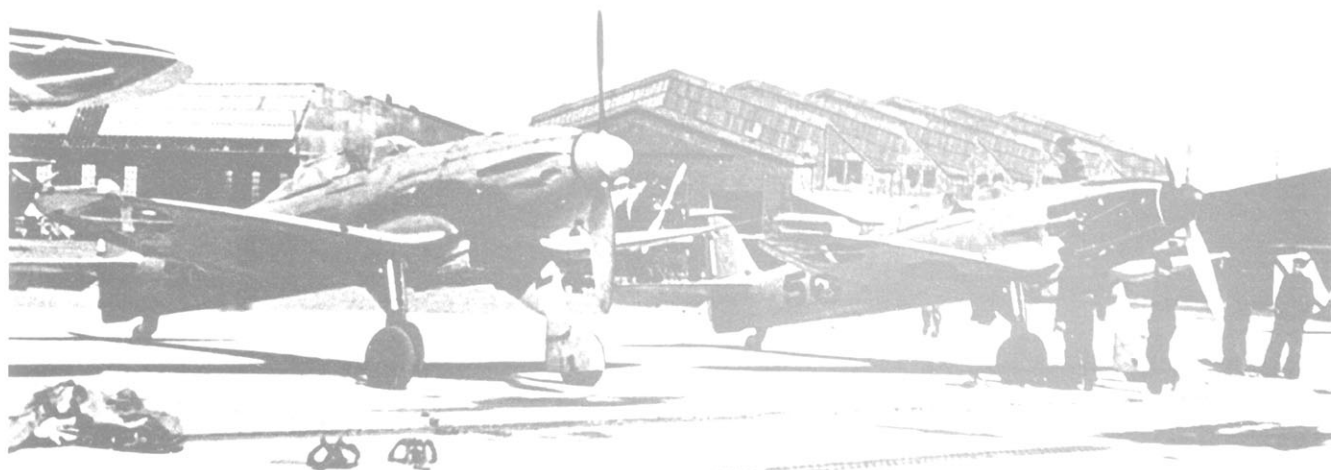
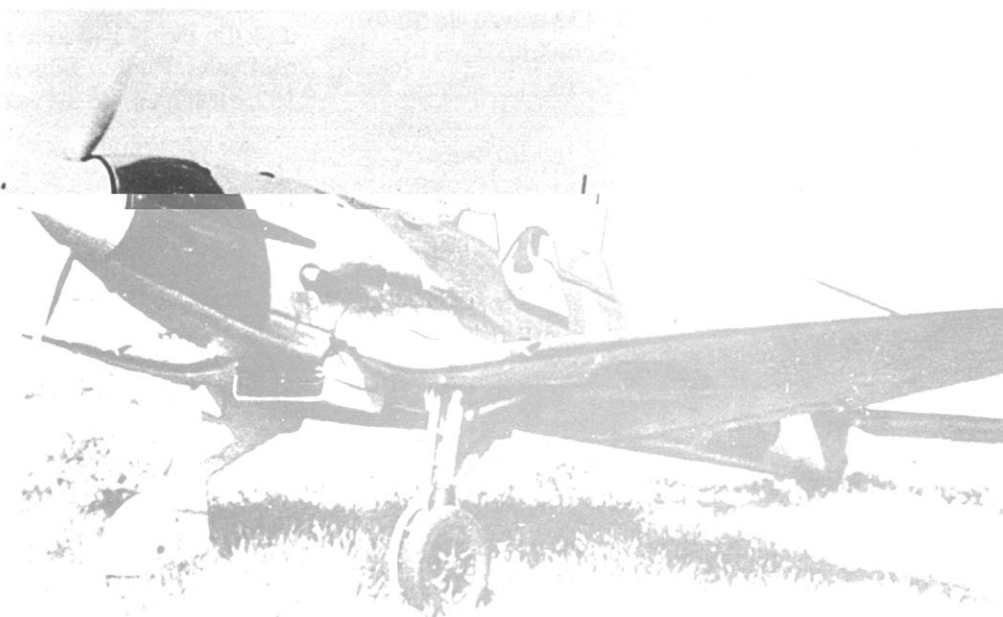
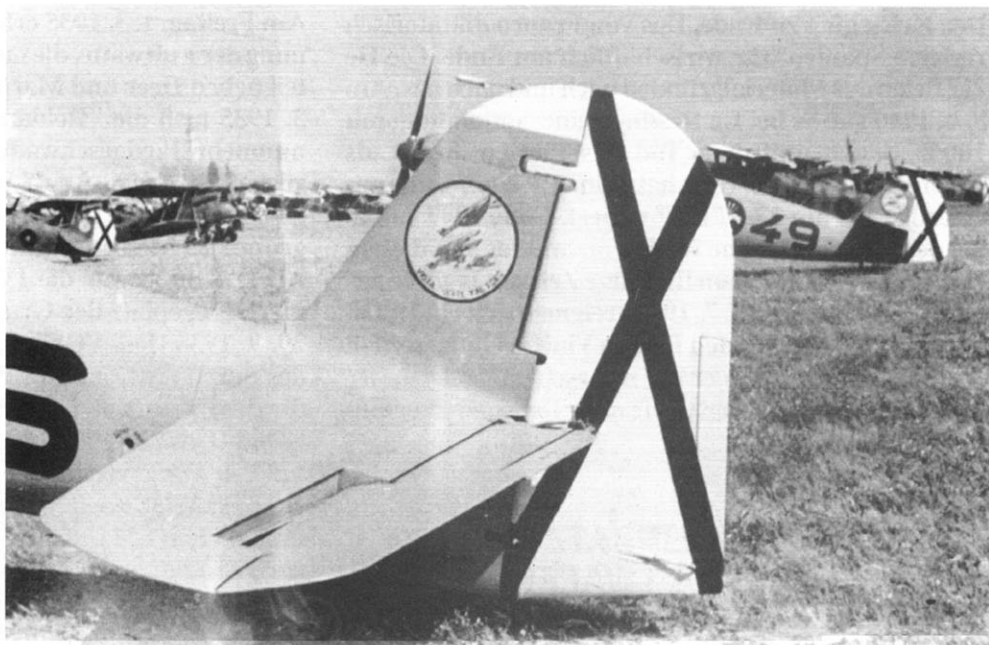




*Notlandungen:
Hier, in der
Umgebung von
Nador/Tauima,
gab es öfter
Bruch, wie oben
am 17. 5. 1940
oder links im
August 1942.
Näheres zum
unteren Foto ist
nicht bekannt.*



Die He 112 in spanischen Diensten. Zunächst flog sie im hellgrauen Anstrich, später mit braun-grün-grauem Segment-Sichtschutz. Zum oberen Foto: Am Seitenleitwerk der He 112 B-0 befindet sich das Wappen der spanischen Jagdstaffel 5-G-5. Es war ursprünglich das persönliche Abzeichen des bekannten Jagdfliegers Garcia Morato. Das Motto "Vista, suerte y al Toro" bedeutet frei übersetzt etwa "Suche nach dem Glück und dem Stier" oder auch "Mit scharfem Blick und etwas Glück - ran an den Stier". Die Farbe des oberen Seitenleitwerk-Randbogens war bis zur Nr. 59 gelb und ab Nr. 60 rot. Zweck unbekannt.



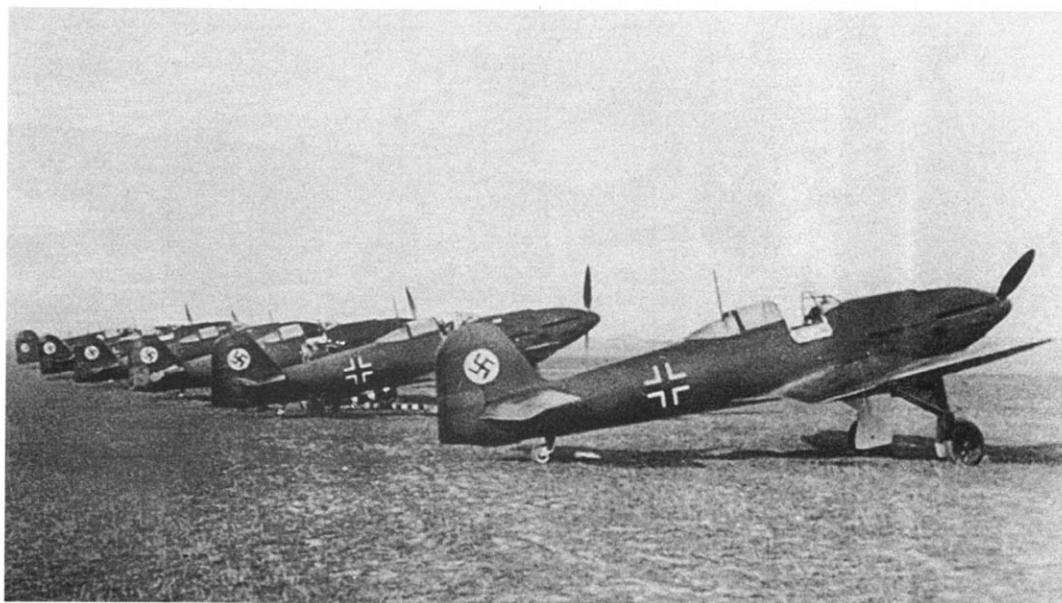
Der Krieg ging zu Ende. Das von Franco diktatorisch regierte Spanien war wirtschaftlich am Ende. Die He 112 fielen aus Materialgründen nach und nach aus. Am 8. 4. 1946 gab es bei La Restinga eine Notlandung mit 100% Bruch und dem Tod des Piloten José Luis Alvarez. Emilio Herrera hat seinen letzten Flug mit einer He 112 am 23. 9. 1947 notiert. Ende 1947 gab es bei der Grupo 27 keine He 112 mehr. Was von diesem Typ noch übrig war, kam für kurze Zeit zur Jagdfliegerschule Morón. Am 15. 7. 1952 ereignete sich ein Unfall mit einer He 112, der den Piloten Vinicio Gutierrez Gil das Leben kostete, als er die wahrscheinlich letzte He 112 zur Instandsetzungswerft nach Logrono überführen wollte.

KURZER EINSATZ BEI DER LUFTWAFFE

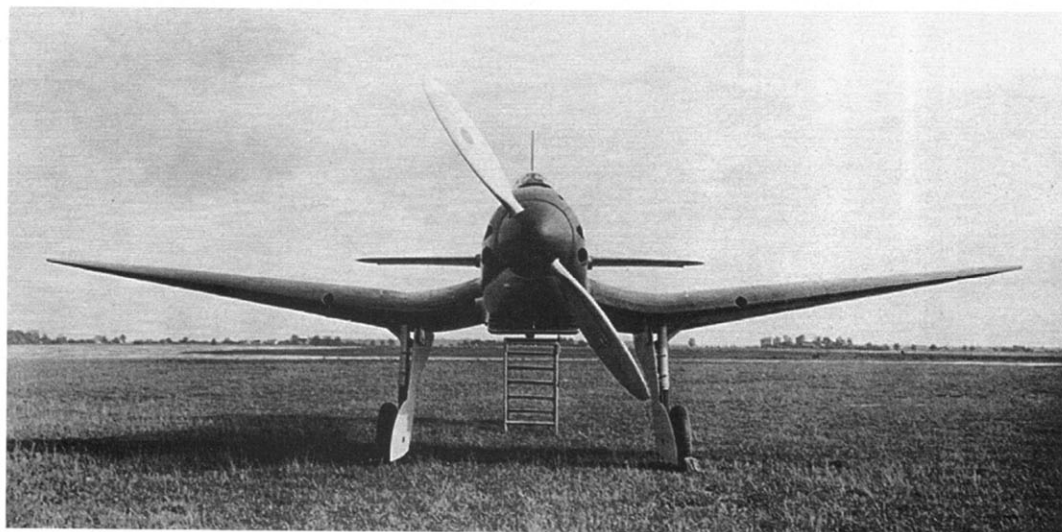
Während der sogenannten "Sudetenkrise" 1938 beschlagnahmte das RLM alle für den Export vorgesehenen He 112 B-0. In der IV/JG 132 waren sie für kurze Zeit im Dienst. Kleine Vorgeschichte:

Am Freitag, 1. 3. 1935 erfolgte die Aufhebung der Tarnung der Luftwaffe, die nun offiziell als 3. Wehrmachtsteil neben Heer und Marine aufgestellt wurde. Ab 14. 3. 1935 hieß die "Reklamestaffel Mitteldeutschland" nunmehr Jagdgeschwader 132 "Richthofen", ausgerüstet mit Arado Ar 65 und Heinkel He 51-Flugzeugen. Im Februar 1937 erhielt die II./132 als erste Jagdgruppe 25 Messerschmitt Bf 109.

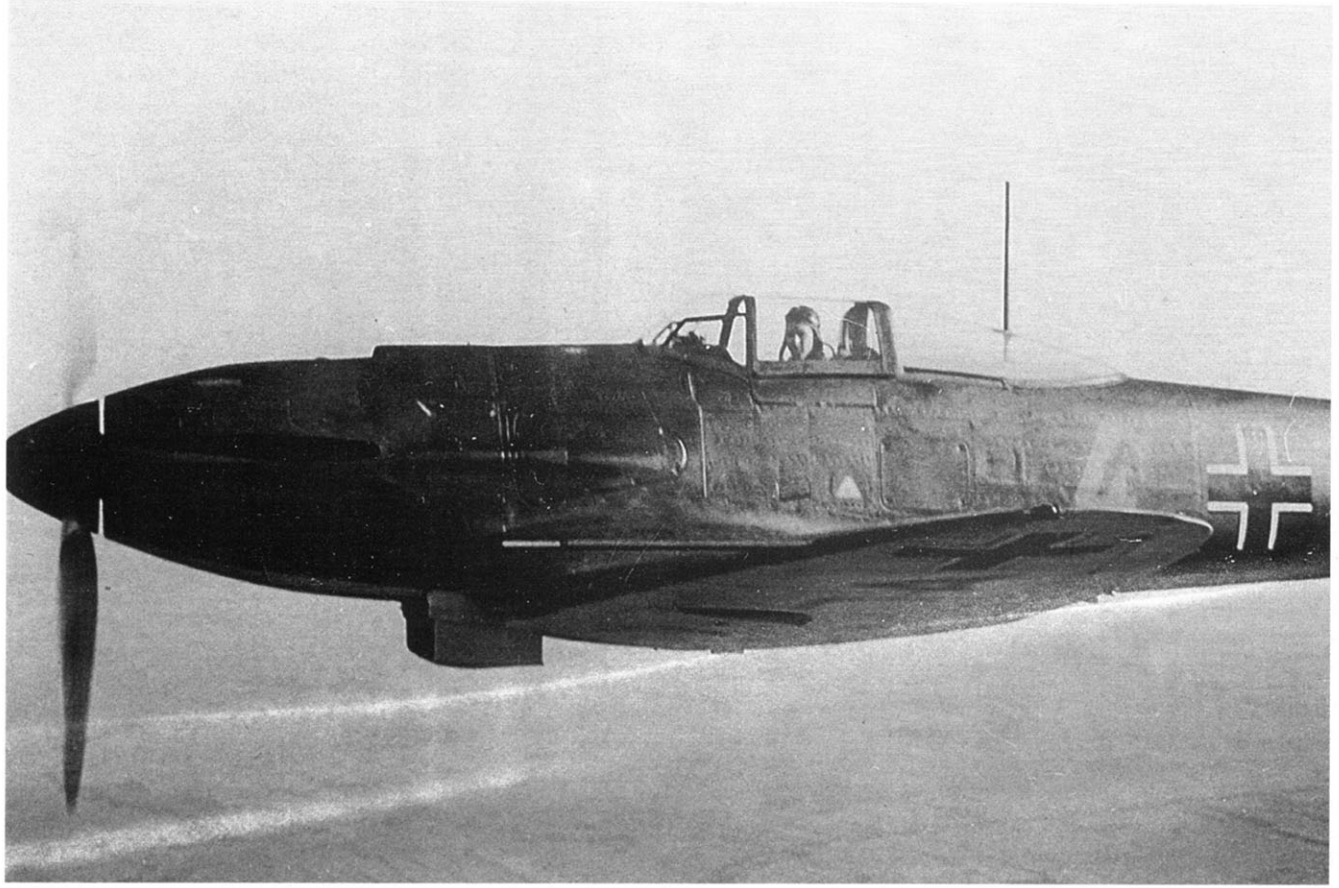
Ab 1. 7. 1938 war die IV./132 in Werneuchen stationiert, Liegeplatz der Gruppe war Oschatz. Nach dem 29. 9. 1938 (Fall "Grün", Besetzung des Sudetenlandes durch die Deutsche Wehrmacht) war das JG 132 für den operativen Einsatz wie folgt ausgerüstet: Stab, I. und II. mit Bf 109 B, III. mit Ar 68/Bf 109, IV. mit He 112 B-0. Diese verlegte am 6. 10. 1938 nach Karlsbad, am 3. 11. 1938 nach Mährisch Trübau und Umbenennung in I./JG 331, schließlich am 3. 2. 1939 Verlegung nach Breslau-Schöngarten und Umbenennung in I./JG 77. Spätestens zu diesem Zeitpunkt dürften die letzten He 112 wieder ausgemustert gewesen sein. Staffelkapitän Wolfgang Falck äußerte sein Bedauern darüber, daß die He 112 wieder abgegeben werden mußte. Er und seine Piloten flogen die He 112 lieber als die Me 109, die allgemein als weniger robust eingestuft wurde.



Eine Reihe He 112 B-0 mit dem Anstrich der Luftwaffe während der "Sudetenkrise".



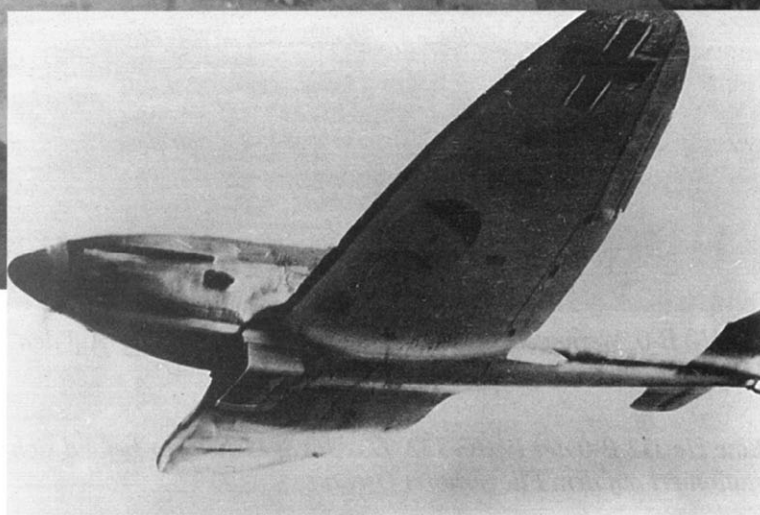
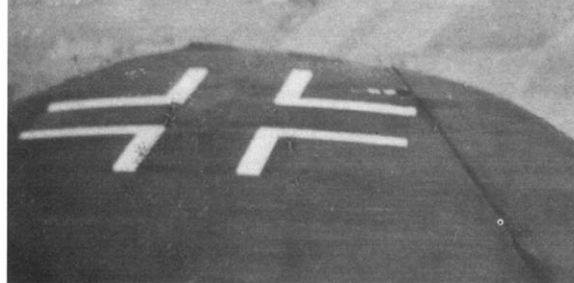
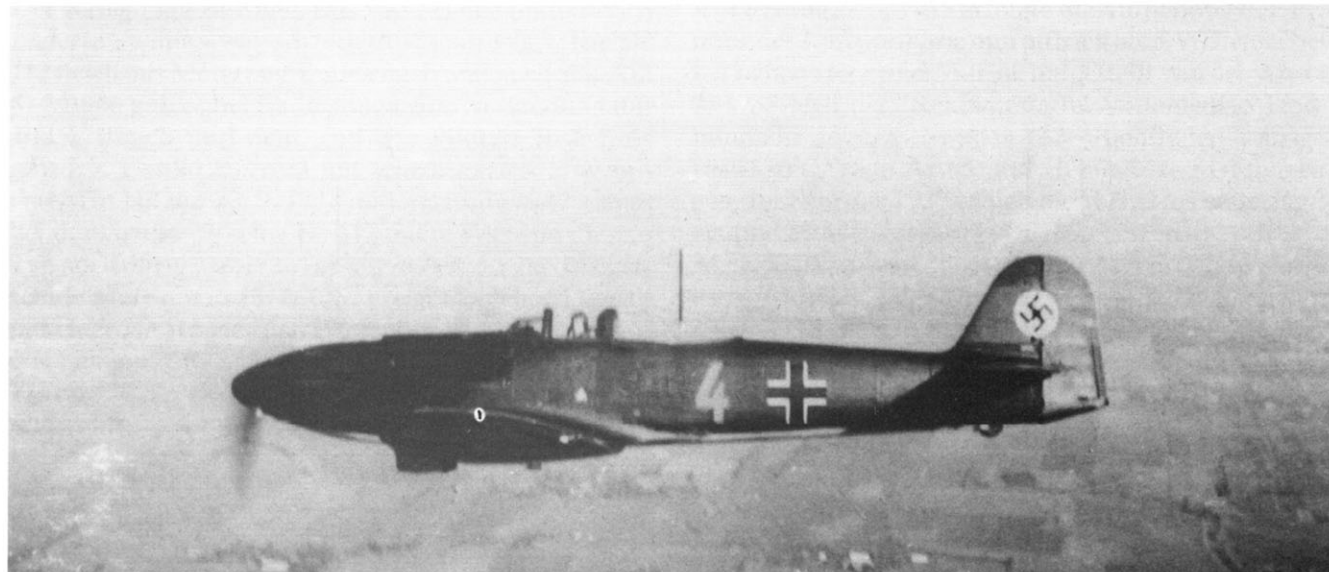
Im Luftwaffen-Anstrich und zu Justierungszwecken aufgebockt. Diese Ansicht von vorn zeigt, wie elegant das Flugzeug in der B-Version aussah.



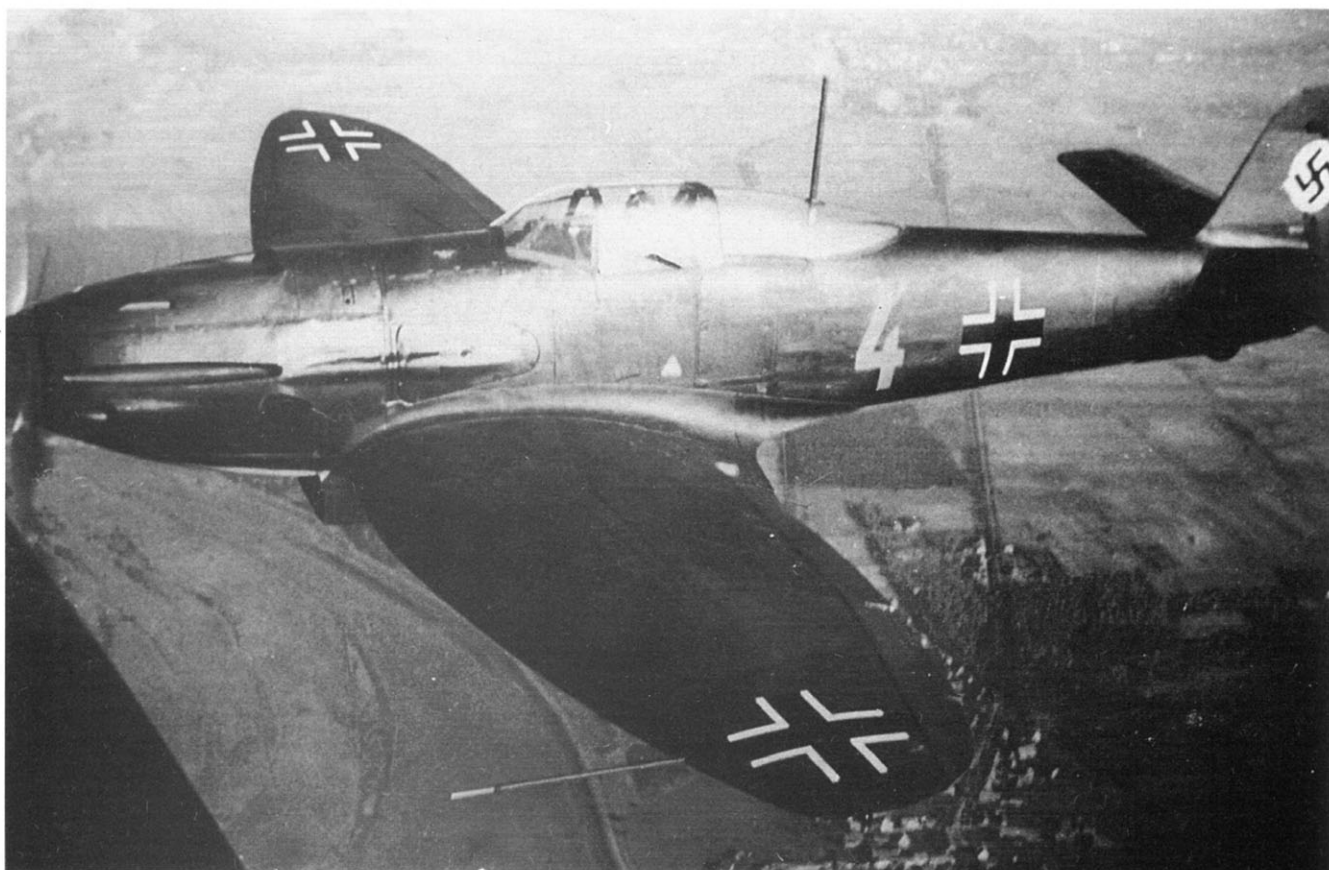
He 112 B-0, Werneuchen 1937/38 als Luftwaffenflugzeug. Auf den Tragflächen-Unterseiten ist die werkinterne Heinkel-Kennung HE+JA aufgemalt.

Eine He 112 B-0 der IV./JG 132. Das Jagdgeschwader befand sich 1937/38 in Werneuchen, ab September 1938 stationiert auf dem Fliegerhorst Oschatz.





Die He 112 B-0 während des Dienstes in Werneuchen 1937/38 im Fluge. Es fällt auf, daß die Tragflächen Balkenkreuze sehr weit außen an den Tragflächenenden angebracht sind, was den Vorschriften vor 1939 entsprach.





Eine Reihe He 112 B-1. Dieser Typ wurde nach Rumänien exportiert.



*Letzte
Vorbereitungen
zur Überführung
ins Ausland.*



EXPORTE MIT HINDERNISSEN

Die im Vorwort erwähnte Ignoranz der Machthaber des "Dritten Reiches" wirkte sich nicht nur auf die verschiedensten Entwicklungen, sondern auch auf die Auslands-Exportaufträge aus. Einerseits war man auf Devisen dringend angewiesen, andererseits aber kaum gewillt, echte Neuentwicklungen zum Export freizugeben.

Ein "Exposé für Besprechung über Exportfragen" der Firma Heinkel vom 18. 8. 1938 geht auf diese Problematik ein. Darin heißt es, daß der Reichsminister der Luftfahrt, General Göring, in seinen Ansprachen vor den führenden Herren der Luftfahrt-Industrie immer wieder nachdrücklich auf die Pflege des Exportes ihrer Erzeugnisse hingewiesen hat.

Es wird angedeutet, daß zur Zeit die Luftfahrt-Industrie durch Reichsaufträge nahezu ausgelastet sei und die wenigen Exportaufträge weisungsgemäß meist ohne Gewinn ausgeführt werden müssen - trotzdem sei man sich seiner Pflicht bewußt. Wenn Exportchancen vertan werden, so die weitere Mahnung, ist dieses Gebiet an die Auslands-Industrie verloren - dies in einer Zeit, in der viele Länder dabei sind, den Grundstock für eine eigene Luftwaffe anzulegen. Ganz abgesehen von den nützlichen Banden, die mit diesen Ländern geknüpft werden können...

In den Jahren 1937/38 sind viele Exportmöglichkeiten durch Einschränkungen "von oben" vertan worden. Im Exposé wörtlich: "Wir haben im Laufe der letzten Monate die Erfahrung machen müssen, daß gerade Italien, das unter politisch ähnlichen Verhältnissen wie Deutschland lebt, durch ein außerordentliches Entgegenkommen allen ausländischen Wünschen gegenüber, trotz nicht gleichwertigen Materials, in Ländern Eingang gefunden hat, die bisher zu unseren Abnehmern gehörten." Zitat Ende.

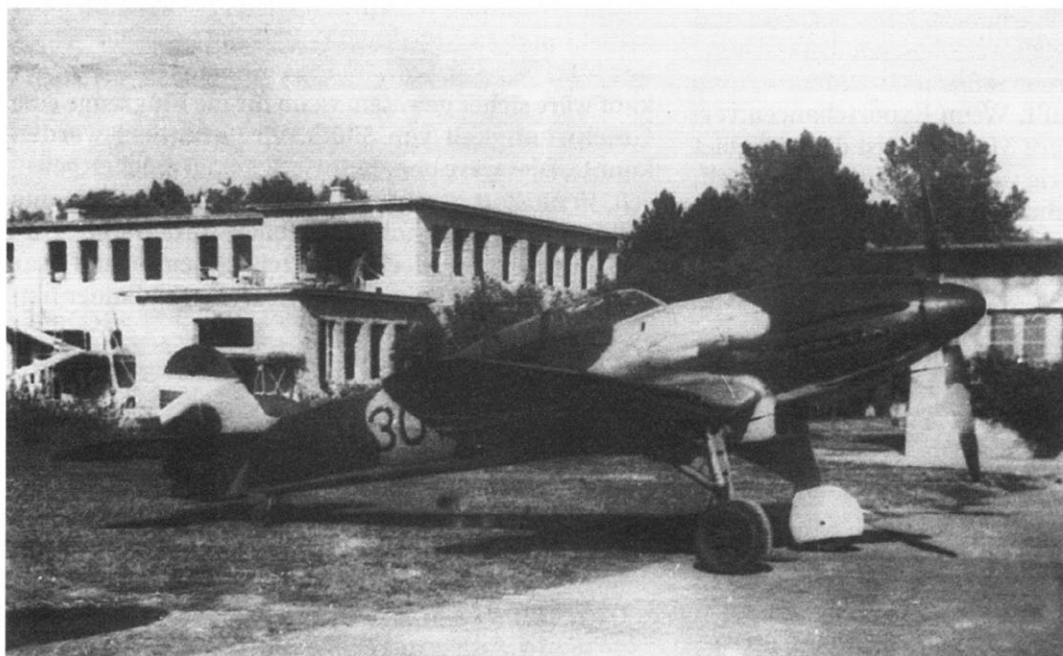
Einige weitere Beispiele: Durch Lizenzverkauf der He 112 sollte eine größere Serie nach Jugoslawien gehen. Hier sei angemerkt, daß der Deutsche Generalkonsul Franz Neuhausen, "Bevollmächtigter Sonderbeauftragter des Ministerpräsidenten Generaloberst Göring für Jugoslawien im Rahmen des Vierjahresplanes" in einer Mitteilung an die Wirtschaftsgruppe Luftfahrtindustrie am 16. 4. 1937 bekanntgab, Jugoslawien wolle 30 He 112 kaufen. 12 Stück sollten aus den laufenden Mitteln und 18 Stück als Teil eines Kreditgeschäftes beschafft werden. Soweit der Generalkonsul. Der Verkauf wäre sicher gewesen, wenn für die Flugzeuge eine Geschwindigkeit von 500 km/h garantiert werden konnte. Dies wäre ohne Schwierigkeiten möglich gewesen, wenn statt des Jumo 210 mit Vergaser der Jumo 210 G als Einspritzmotor eingebaut worden wäre. Dieser Motor wurde jedoch nicht freigegeben. Jetzt (!) war der Motor für Rumänien frei, aber die Engländer hat-



He 112 B-1 D-IYWE als Postkartenmotiv. Man beachte das retuschierte Hakenkreuz am Seitenleitwerk. Flugzeuge auf Postkarten wurden damals oft sogar in miserabler Ausführung retuschiert, um militärische Verwendung oder einen späteren Zeitpunkt vorzutäuschen.



Eine der drei ungarischen He 112 B-1. Diese V 303 hat über dem Tarnanstrich an der Rumpfspitze, am Seitenleitwerk und in der Rumpfmittle einen gelben Anstrich.



Die V 301 der "Magyar Királyi Honvéd Légierő" im Frühjahr 1941 auf dem Flugplatz Csepel-Budapest (Ungarn).

ten inzwischen den jugoslawischen Markt sicher. Der devisenwirtschaftliche Nachteil betrug fürs erste rund 5 Millionen Mark.

In der Schweiz bemühte sich General Udet persönlich um die Einführung der He 112. Nach monatelangen Verhandlungen konnte ein Vorvertrag abgeschlossen werden. Die vorgesehene Zahlungsweise wurde vom Reichs-Wirtschaftsministerium abgelehnt. Daraufhin kauften die Schweizer französische "Morane"-Flugzeuge. Das Reichs-Wirtschaftsministerium erklärte sich dann zwar dazu bereit, den Schweizern entgegenzukommen - zu spät... Aber es kam noch schlimmer:

Trotz des Ankaufs der französischen Maschinen signalisierten die Schweizer, die He 112 in Lizenz und Stückzahlen zu erwerben, wenn eine kurzfristige Lieferung möglich sei. Es war nicht möglich - alle für den Export aufgelegten He 112 wurden vom RLM beschlagnahmt! Beispiel Ungarn: Auch hier wurde länger als ein halbes Jahr über den Verkauf der He 112 verhandelt. Man

war schließlich bereit, 24 Flugzeuge und die Lizenz zu erwerben. In zwei bis drei Monaten hätten die Ungarn die Flugzeuge haben können. Jedoch auch hier wirkte die Beschlagnahme-Verfügung des RLM. 10 (!) Monate nach Auftragserteilung wurde die Lieferung "in Aussicht gestellt". Die Ungarn faßten dies als glatte Absage auf und äußerten ihr Unverständnis, zumal die Italiener eine kurzfristige Lieferung von Fiat-Flugzeugen anboten. Hier wurde von Heinkel noch einmal darauf hingewiesen, wenigstens die Länder zu berücksichtigen, mit denen das Deutsche Reich politisch engstens zusammenarbeitet.

Im Zusammenhang mit anderen Baumustern und dem Asien-Geschäft versuchte Heinkel, die Bedenken zu zerstreuen, durch Verkäufe modernster Flugzeuge bzw. deren Lizenzen den eigenen technischen Vorsprung zu gefährden. Durch kontinuierliche Weiterentwicklung wäre ein Vorsprung von ca. 1 1/2 Jahren gewährleistet. Auf der anderen Seite seien die Anschlußaufträge (Material, Ausrüstung usw.) zu beachten. Insgesamt hat sich

das Deutsche Reich durch seine unzuverlässige Exportpolitik international sehr geschadet.

Das RLM hatte auf das Heinkel-Exposé am 27. 8. 1938 reagiert. In einem geheimen Schreiben an Heinkel hieß es, daß 1935 extra eine Auslandsabteilung der Wirtschaftsgruppe Luftfahrtindustrie gegründet und mit beträchtlichen finanziellen Mitteln ausgestattet wurde... Wegen der hohen politischen und militärischen Bedeutung sind Entscheidungen bei Auswahl, Freigabe oder Verbot von Fall zu Fall zu treffen usw. Zu den einzelnen Punkten in Heinkels Exposé wurde kurz und knapp Stellung genommen. Wörtlich:

1) Die militärische Lage erlaubt nicht jene großzügige Einstellung für die Freigabe, die Sie vorschlagen. Die militärischen Interessen haben gegenüber den wirtschaftlichen den Vorrang. Die bisherige Freigabepolitik hat sich - gemessen am Wert der im Ausland und an der Front befindlichen Gerätemuster - militärisch als notwendig erwiesen (Anmerkung: Man sprach im August 1938 also bereits von der "Front").

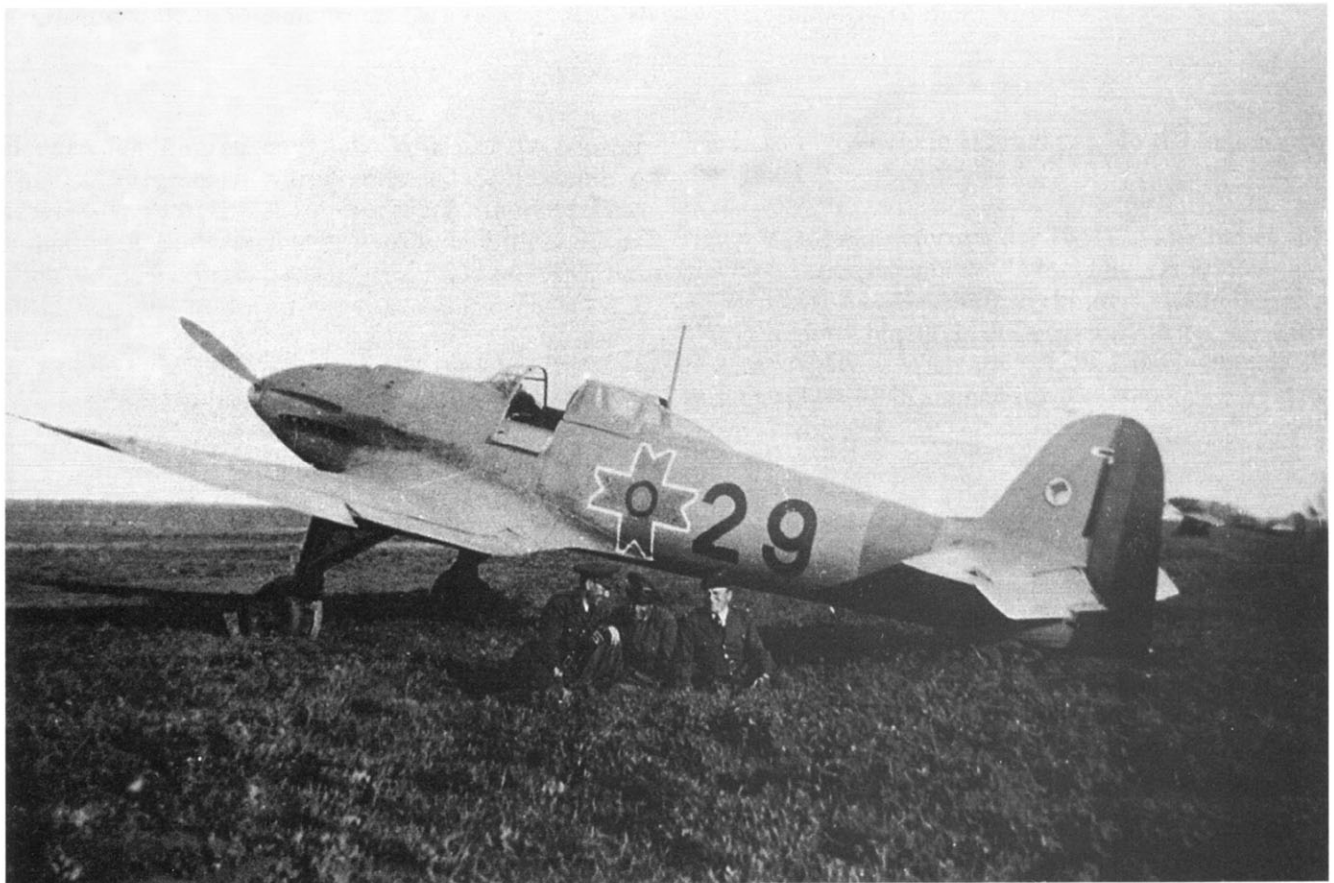
2) Eine völlige Befreiung des Exportes von der Politik ist nicht möglich.

3) Die Ausführungen betreffend Jugoslawien sind unzutreffend. Es steht fest, daß die Nichterteilung des

Auftrages anderen Motiven, als den von Ihnen angegebenen, zuzuschreiben ist.

4) Die Auffassung betreffend Fehlschläge des Schweizer Geschäftes ist unzutreffend. Für die Nichtänderung der Zahlungsbedingungen waren grundsätzliche Auffassungen für das deutsch-schweizer Geschäftsabkommen maßgebend, die so triftig gewesen sind, daß ein Eingehen auf die Schweizer Wünsche selbst bei Verlust des Flugzeuggeschäftes vom R.Wi. M. abgelehnt werden mußte. Im übrigen hat sich gezeigt, daß auch hier nicht wirtschaftliche, sondern politische Gründe für die Auftragserteilung nach Frankreich und England ausschlaggebend waren. Interessant ist aber, daß beide Länder, wie sich in den letzten Tagen gezeigt hat, ihre Zusagen nicht erfüllten, so daß die Schweiz von selber wieder in Deutschland wegen Belieferung von Flugzeugen vorstellig geworden ist.

5) Auch das Scheitern des Ungarngeschäftes ist nicht auf die von Ihnen angegebenen Gründe zurückzuführen, wie inzwischen nach eingehenden Erhebungen durch mein Ministerium festgestellt worden ist. Ich sehe aus Ihrem Bericht, daß Sie über die hierbei zu Tage getretenen Zusammenhänge in gar keiner Weise unterrichtet sind. Im übrigen hat der Major Barkacz in einer Besprechung im RLM am 22. 8. 1938 aus freien Stücken erklärt, daß die Ablehnung der He 112 aus



Die He 112 in rumänischen Diensten. Nach den Angaben im Heinkel-Typenblatt aus der Nachkriegszeit soll es sich um eine geringfügig abgewandelte B-1 handeln, die B-2 genannt wurde. Für diese Exportversion fehlen allerdings die entsprechenden Belege. Das Foto entstand im Herbst 1941.

technischen Gründen erfolgt sei. Die Lieferzeiten haben damit gar nichts zu tun gehabt.

Angeichts dieser Sachlage bin ich nicht damit einverstanden, daß Sie mit der Firma Manfred Weiss, Budapest, wegen Lizenzvergebung der He 112 (ohne Lieferungen) zum Preis von RM 20.000.- und Stücklizenzen verhandeln. Der ungarische Staat hat mir mitgeteilt, daß über die Flugzeug-Liefergeschäfte ein offizielles Einvernehmen herbeigeführt werde. Das von Ungarn angewandte Verfahren, wonach der Staat das Muster ablehnt und den Lieferauftrag verweigert, aber durch eine Firma die Lizenz zu unzureichendem Preis erwerben läßt, muß ich ablehnen, umso mehr als die Nebeninteressen dieses jüdischen Großkonzerns undurchsichtig sind.

Im folgenden wurde noch auf andere Heinkel-Flugzeugmuster eingegangen, was aber hier nicht weiter ausgeführt werden soll. Wenn Heinkel vielleicht auch etwas zu dramatisch wurde, um seinem Exposé Nachdruck zu verleihen, darf doch unterstellt werden, daß er sich durch eine lange Exportpraxis und ausgezeichnete persönliche Verbindungen sehr gut in diesem Geschäft auskannte. Was ihm mit welchen Begründungen staatlicherseits für Schwierigkeiten gemacht wurden, läßt sich teilweise schlicht nicht nachvollziehen.

Trotz aller Widrigkeiten ist eine Anzahl He 112 ins Ausland geliefert worden. Spanien bekam, wie schon

erwähnt, von November 1938 bis April 1939 insgesamt 18 Maschinen, mindestens ein Musterflugzeug ging für den geplanten Lizenzbau nach Japan und flog dort unter der Bezeichnung A 7 He 1. Nach anderen Quellen erhielt Japan über 40 Flugzeuge. Bisher fehlen für diese Aktivitäten aber entsprechende Beweise (Fotos, Dokumente). Rumänien bekam bis Oktober 1939 in mehreren Lieferungen 30 He 112 B-1, die noch während des Zweiten Weltkrieges zusammen mit der deutschen Luftwaffe Einsätze flogen. Trotz der oben angeführten Bedenken gingen Lizenzen für die He 112 nach Ungarn. Die dortige Regierung bestellte am 14. 1. 1939 vom B-1-Typ 36 Stück. Heinkel sandte zunächst die V9 nach Budapest-Csepel, wo sie am 5. 2. 1939 eintraf. Neun Tage später wurde sie durch einen Bruch zerstört, und die Ungarn bekamen schnell eine B-1 als Ersatz. Der größte ungarische Industriekonzern Manfred Weiss (Flugzeugbau seit 1927) erhielt die Lizenzen zum Bau der He 112 und die Regierung orderte zunächst 12 Stück, von denen 3 (als V301, V302 und V303 bezeichnet) gebaut wurden.

Auch nach Österreich wären beinahe He 112-Jagdflugzeuge verkauft worden. Im November 1937 fiel die Entscheidung zur Beschaffung moderner Jäger, Aufklärer und Sturzbomber. Hauptmann Hans Schalk vom Österreichischen Fliegerregiment 2 erhielt für den 6. 11. 1937 einen Auftrag zur Inspizierung diverser Typen in Berlin, Bremen, Rostock, Dessau und Köthen.



Auf diesem Foto sind sechs rumänische He 112 B-1 zu erkennen. Es entstand im Mai 1941 auf dem Flugplatz Pipera/Bukarest.



Schnelle Männer an der He 112 im Gespräch: Links der italienische Weltrekordpilot Francesco Agello, in der Mitte der deutsche Weltrekordpilot Hans Dieterle und rechts Heinkel-Chefeinflieger Gerhard Nitschke.

Bei den Jagdflugzeugen fiel die Wahl auf das Muster He 112. Vorgesehen waren zunächst 42 Maschinen (Dienst-Nr. 1001-1042, zugewiesener Standort Thalerhof). Aus Budgetgründen wurde die Stückzahl jedoch auf 36 gekürzt (Gesamtpreis 5 878 000 RM, Ersatzteile und -motoren extra).

Ausschnitt aus Hauptmann Schalks Bericht: "Es wurde mir Gelegenheit gegeben, die Jagdflugzeuge Heinkel 112 und BFW Me 109 zu besichtigen und im Fluge zu erproben. Ich möchte gleich vorausschicken, daß die Me 109 zum Verkauf für das Ausland bis jetzt noch nicht freigegeben ist. Ich habe aber trotzdem diese Type geflogen, um einen Vergleich zwischen dieser und der He 112 ziehen zu können. Es kommt also von diesen derzeit modernen deutschen Jagdmaschinen nur die He 112 in Frage. Mein Urteil ist auch zugunsten dieser Type ausgefallen und zwar aus folgenden Gründen: 1. Die Ausrüstung der He 112 ist gegenüber der Me 109 in mancher Beziehung vorteilhafter. 2. Die Drücke aller Steuer sind bei der He 112 gleichmäßig stark, wogegen sie bei der Me 109 verschieden sind... Der Grund, warum die Me 109 und nicht die He 112 bei der deutschen Luftwaffe als Jagdflugzeug eingeführt worden ist, liegt darin, daß zur Zeit, als die Luftwaffe mit Jagdflugzeugen ausgerüstet worden ist, die He 112 noch nicht serienreif war, sondern erst zwei Monate später.

Die Leistungen der He 112 und der Me 109 halten sich die Waage."

Bevor es zur Auslieferung der He 112 kam, haben die geschichtlichen Ereignisse ("Anschluß" Österreichs am 13. 3. 1938) das Geschäft verhindert. Lediglich die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, Zürich, verkaufte dem BMFLV in Wien am 9. 3. 1938 noch 40 Paar 20 mm Oerlikon FF-Kanonen für die He 112.

Gebaut wurden von der He 112 insgesamt 11 V-Muster, 4 Flugzeuge der A-0-Serie und wahrscheinlich 80 Exportmaschinen unter dem Seriennummernblock 2001-2080, die nicht alle ins Ausland geliefert werden konnten. So hat z. B. der Rechliner Erprobungsingenieur Walter Baist (Motoren) laut Flugbuch am 5. 6. 1940 mit einer He 112 BO+EW einen 15 Minuten dauernden Werkstattflug absolviert. Hinweise auf He 112-Flugzeuge in Deutschland nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges haben Seltenheitswert. Die wenigen, nicht exportierten Exemplare sind wahrscheinlich für verschiedene Testzwecke verwendet worden.

Mit dem Ausscheiden aus spanischen Diensten scheint auch das absolute Ende der He 112 besiegelt worden zu sein - jedenfalls ist nicht bekannt, daß irgendwo noch ein Exemplar dieses Musters existiert.



He 112 V9 D-IGSI. Es ist zu erkennen, daß die Kanzel im Gegensatz zur späteren B-Serie im Windabflußbereich eine Längs- und Querverstrebung aufweist.



Oben: He 112 B-0, die für den Auslandsexport gebaut wurden. Unten: He 112 B-1, ebenfalls Exportmaschinen. Die Muster unterschieden sich äußerlich hauptsächlich in der geänderten Auspuffanlage.

