



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 1*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

## Heinkel He 118



**AIC = 2.071.1911.20.39**

Der **Heinkel He 118** war ein Prototyp eines deutschen Eindecker-Sturzkampfbomber-Designs. Im April 1934 gab das RLM einen Entwicklungsauftrag für ein schweres Sturzkampfflugzeug (Stuka) an die Firmen Arado, Heinkel und Junkers. Drei Monate später begannen nach einem Entwurf von Walter Günter in den Rostocker Heinkel-Werken die Projektierungs- und Vorarbeiten und liefen bis zum April 1935. Allerdings konnte sich die He 118 nicht gegen die Ju 87 durchsetzen

### Entwicklungsgeschichte

Im Januar 1935 schrieb das Technische Amt auf Anweisung von Ernst Udet einen Konstruktionswettbewerb für einen einmotorigen, zweisitzigen Sturzkampfbomber aus. Entwicklungsaufträge gingen an die Firmen Arado, Hamburger Flugzeugbau, Heinkel und Junkers. Daraus entstanden die Ar 81, die Ha 137, die He 118 und die Ju 87. Aufgabe war es, eine 500 kg Bombe mit größtmöglicher Genauigkeit durch Sturzflug ins Ziel zu bringen. Gleichzeitig sollte das Flugzeug die Leistungen eines Jägers besitzen. Da es noch keinen entsprechend leistungsfähigen deutschen Flugmotor gab, wurde allen Teilnehmern vorerst der Rolls Royce Buzzard mit 920 PS Startleistung vorgeschrieben.

Bei Heinkel wurde Heinrich Hertel mit der Entwicklung des Flugzeuges betraut. Die Konstruktion sah einen freitragenden Mitteldecker in Ganzmetallbauweise vor, wobei der Rumpf mit ovalem Querschnitt als Schalenrumpf ausgeführt war. Die zweiholmigen Tragflügel erhielten die für Heinkel typische elliptische Form und wurden als Knickflügel an den Rumpf angeschlossen. Eine Besonderheit waren die als Sturzflugbremsen dienenden Wölbungsklappen zwischen Querruder und Rumpf. Das Fahrwerk war als einziehbares Heckradfahrwerk ausgeführt. Die zweisitzige, offene Kabine war auf den Rumpf gesetzt und bot dadurch sehr gute Sicht. Das Leitwerk war eine freitragende Holzkonstruktion.

### Einsatzgeschichte

Für den Einsatz als Sturzkampfbomber hatte man eine Abfangautomatik in Verbindung mit den Sturzflugbremsen und einer automatischen Propellerverstellung entwickelt. Die He 118 V1 (D-IKYM) startete im Januar 1936 zum Erstflug. Die Flugleistungen ließen zu wünschen übrig, so dass man die Tragflächen durch neu konstruierte ersetzen musste. Der zweite Erstflug fand dann im März 1936 statt; die Maschine hieß nun D-UKYM. Die He 118 V3 erhielt dann den neu entwickelten Daimler Benz DB 600 C und ging nach der Werkserprobung nach Rechlin, wo das Vergleichsfliegen im Juni 1936 stattfand. Der Heinkel Pilot Heinrich traute sich nicht, die He118 V3 im Sturzflug vorzuführen, er zeigte nur Bahnneigungsflüge, da die Abfangautomatik noch nicht sicher funktionierte, während die Ju 87 praktisch senkrecht nach unten stürzte.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 2*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

Udet selbst war von der He 118 mehr angetan, deshalb wollte er sie am 27. Juni 1936 noch einmal vor der Entscheidung fliegen, er versäumte aber, die automatische Blattverstellung auszuschalten, so dass es zum Absturz kam, den Udet zwar unverletzt überstand, der aber das Ende der He 118 bedeutete. Insgesamt wurden fünf V und acht Vorserienmaschinen (He 118 A-0) gebaut. Japan erwarb 1938 die Lizenz der He 118 und erhielt dazu die beiden Mustermaschinen V4 und V5. Die V2 blieb bei Heinkel und diente später als fliegender Versuchsstand für das erste Strahltriebwerk He S 3A. Die restlichen Maschinen gingen an verschiedene A/B Schulen der Luftwaffe. Die Sturzkampfgeschwader wurden mit der Ju 87 als Einheitsstuka ausgerüstet.



## Technische Daten

Besatzung	2
Erstflug:	Jan. 1936
Spannweite:	15,10 m
Länge:	11,80 m
größte Höhe:	4,20 m
Flügelfläche:	37,70 m <sup>2</sup>
Triebwerk:	1 x flüssigkeitsgekühlter hängender 12 Zylinder-V
Reihenmotor	Daimler Benz DB 600 C K mit automatisch verstellbaren Dreiblatt-Metallpropeller VDM
Startleistung:	910 PS
Dauerleistung:	850 PS in 2.700 m
Leermasse:	2.705 kg
Startmasse normal:	4.120 kg
Flächenbelastung:	117,0 kg/m <sup>2</sup>
Leistungsbelastung:	4,84 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit:	322 km/h NN, 388 km/h in 4000m, 395 km/h in 6000 m
Marschgeschwindigkeit	335 km/h in 4000 m
Gipfelhöhe:	8.800 m
Steigleistung:	330 m/min
Steigzeit auf 1.000 m:	2,8 min auf 1000 m, 12,8 min auf 4000 m
Reichweite normal:	920 km normal, 1250 km maximal
Flugdauer maximal:	4,0 min
Startstrecke bis 15 m:	570 m
Landestrecke:	270 m



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Frühjahr 2018 - Seite 3*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2018

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", "FliegerWeb", Wikipedia

