

Entwicklung der He162

Für die Entwicklung des neuen Jagdflugzeugs konnte Heinkel auf eine eingespielte Crew zurückgreifen. Ausserordentliche Geschwindigkeit in der Entwicklung wurde erreicht, weil technische und andere Kontrollen des RLM weggelassen wurden und Heinkel alle erdenkliche Unterstützung von Seiten des RLM bekam. Das Projekt wurde mit der maximal möglichen Anzahl von Personal praktisch überschwemmt.

Alle Verantwortlichen trugen Risiken, die normalerweise vermieden wurden. Sie waren bereit, auch die zusätzlichen Risiken, die eine so rasche Entwicklung mit nur wenigen Kontrollen nach sich zog, auf sich zu nehmen.²¹



Projektleiter Günther



Chefkonstrukteur Schwärzler

²¹ Farren Mission to Germany

Für ein Flugzeug von der Grösse der He 162 sind etwa 60 000 Stunden für die Zeichnungen als üblich anzunehmen, tatsächlich wurden etwa 200 000 Stunden aufgewendet. Der markante zusätzliche Zeitaufwand wurde aufgrund vieler paralleler Entwicklungsprozesse mit daraus resultierenden Korrekturen notwendig. Ebenso schaute es beim Konstruktionspersonal aus: 370 Personen waren beschäftigt, normalerweise genügten etwa 150. Phasenweise wurde bis zu 90 Stunden die Woche gearbeitet, was die Qualität nicht unbedingt förderte. Die Arbeitszeit in der Konstruktion wurde bald auf etwa 70 Stunden gesenkt, wodurch sich die Konstrukteure etwas erholen konnten und darum besser arbeiteten.

Die Standorte für die Entwicklung waren im Raum Wien verteilt:

- Die Projektteilung befand sich im Untergeschoss der Heinkel-Villa in Wien-Ober-St.Veit (Leitung Siegfried Günther).
- Die Konstruktionsabteilung war in der Wiener Stadtmitte an der Fichtegasse 1 (Leitung Karl Schwärzler, bei der He 162 für Sonderaufgaben eingesetzt / Sein Stellvertreter Otto Butter zeichnete für die meisten Konstruktionen verantwortlich).
- Die Betriebsstätten "Santa I" und "Santa II" waren in der Schwechater Brauerei untergebracht (Leitung Karl Hayn, Betriebsdirektor aller Heinkel-Fabriken).
- Die Betriebsstätte "Languste" für Rumpfbau und Lehrenbau für die Nachbauerwerke befand sich in einem stillgelegten Gipswerk bei Mödling in der Hinterbrühl, in der so genannten Seegrotte^w (Leitung ebenfalls Karl Hayn).
- Auf dem Flugplatz Schwechat-Heidfeld waren die Endmontage, das Einfliegen und die Erprobung der Mustermaschinen angesiedelt (Leitung Ulrich Rauhe, normalerweise ein Mitarbeiter von Hayn, wurde für die He 162 der Einfachheit halber Francke unterstellt).

Trotz aller Leerläufe und Korrekturen wurde das Ziel erreicht: Am 6.11.1944 wurden die letzten Zeichnungen fertig.²² Die Konstruktionszeichnungen der 600 Baugruppen wurden ab 12. Oktober laufend nach Fertigstellung an die Hersteller abgeliefert, bis am 15.11.1944 wurden aufgrund von Beanstandungen mehr als 150 Konstruktionsanpassungen vorgenommen.

²² Vernehmung Heinkel und Frydag, Intelligence Report T.I. A-462, S. 2

Baubeschreibung des Baumusters 162

Als erste Etappe in der Konstruktion wurde die Baubeschreibung verfasst. Sie war bis am 15. Oktober fertig gestellt, wie sie unten abgebildet ist. Am 17. Oktober fand die abschliessende Besprechung im Technischen Amt statt.²³

Zur Kontrolle der Geheimhaltungsvorschriften war es üblich, dass der Empfang von geheimen Dokumenten quittiert werden musste. Die Dokumente waren nummeriert, damit bei eventuellen Verlusten der Schuldige ermittelt werden konnte. Die Quittung wurde als Umdruckkopie (Wachsmatritze) in minderwertiger Qualität hergestellt und zeigt sich heute auch so:

<u>Q u i t t u n g</u>	
ERNST HEINERL AKTIENGESELLSCHAFT	
Werk Wien	
1 Baubeschreibung DBB 162	Lfd.Nr. 133
erhalten.	
Name:	
Datum:	Anschrift:

Übernahmequittung für das Exemplar Nummer 133

Wenn die auf den folgenden Seiten vollständig abgebildete Baubeschreibung glauben macht, dass sie den Stand vom 15.10.1944 darstellt, ist das nicht korrekt. Die allgemeine Beschreibung ist per diesem Datum abgeschlossen. Einige Anlagen sind älteren Datums (Anlagen 2, 5, 7, 8, 12 und 16/Blatt 1) und bei unserem Exemplar existieren auch zwei Blätter, die nach dem 15. Oktober noch ergänzt wurden, nämlich die Anlage 15 (Plan der Elt.-Anlage, datiert 16.10.1944) und die Anlage 16, Blatt 2 (Bewaffnungsübersicht MG 151, datiert 25.10.1944).

²³ Nowarra, Teil 2, S. 219

DSB 162

G E H E I M

BAUBESCHREIBUNG

BAUMUSTER 162

ERNST HEINKEL AKTIENGESELLSCHAFT – WERK WIEN

Nr. 133

DSB 162

B a u b e s c h r e i b u n g
des einmotorigen Jagdeinsitzers
Baumuster 162
mit TL-Triebwerk BMW 003 E-1

Stand vom 15.10.1944

Inhalt:

3 Vorblätter
16 Blatt Text
31 Blatt Anlage

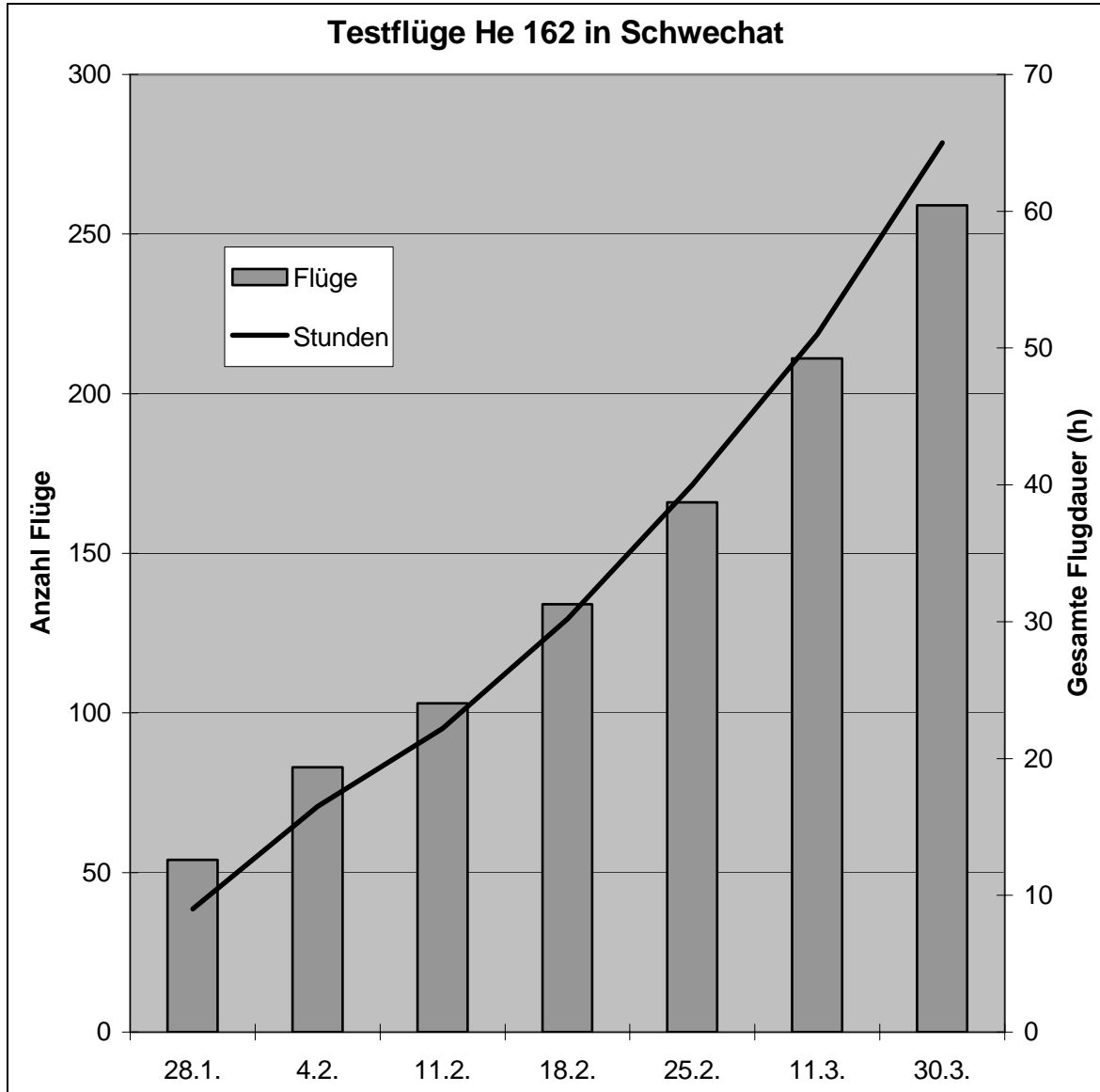
Ernst Heinkel Aktiengesellschaft
Wien

E H A G Wien	Baubeschreibung Baumuster 162	DSB 162 Seite II
<u>Inhaltsverzeichnis</u>		
		<u>Seite</u>
I.	Allgemeines	1
II.	Flugwerk	2
	A. Rumpfwerk	2
	1. Baustoffe	2
	2. Aufbau	2
	B. Tragwerk	3
	1. Baustoffe	3
	2. Aufbau	3
	C. Leitwerk und Landeklappen	4
	1. Baustoffe	4
	2. Höhenleitwerk	4
	3. Seitenleitwerk	4
	4. Querruder	5
	5. Landeklappen	5
	D. Steuerwerk	6
	1. Baustoffe	6
	2. Aufbau der Steuerung	6
	3. Höhenrunderbetätigung	6
	4. Querruderbetätigung	6
	5. Seitenrunderbetätigung	6
	6. Höhenflossentrimmung	6
	E. Fahrwerk	7
	1. Baustoffe	7
	2. Aufbau	7
	3. Einziehvorrichtung	7
	4. Konstruktionseinzelheiten	7
	a) Hauptfahrwerk	7
	b) Bugfahrwerk	8
	F. Druckölanlage	9
	1. Allgemeines	9
	2. Fahrwerks-Einfahr-Anlage	9
	3. Landeklappenbetätigungs-Anlage	9
	4. Bremsanlage	9
III.	Triebwerksanlage	10
	A. Triebwerk	10
	B. Kraftstoffanlage	10
	C. Triebwerksbedienanlage	11
	D. Anlaß- u. Einspritzanlage	11
IV.	Ausrüstung	12
	A. Führerraumausstattung	12
	B. Betriebsgeräte	12
	C. Sicherheits- und Rettungsgeräte	12
	D. Verständigungsgeräte	13
	E. Elektrische Anlage	14
	1. Stromquellen und Stromverteilung	14
	2. Anlaß- und Zündanlage	14
	F. Bordfunkanlage	15
	G. Bewaffnung	16

E H A G Wien	Baubeschreibung Baumuster 162	DSB 162 Seite III
V. Anlagen		Blattzahl
	1. Flugzeugmusterblatt	3
	2. Datenblatt	1
	3. Gewichtsübersicht	1
	4. Ladeplan	1
	5. Ausrüstungsgeräteleiste	12
	6. Rumpfübersicht	1
	7. Tragflächenübersicht	1
	8. Leitwerksübersicht	1
	9. Steuerungsübersicht	3
	10. Fahrwerksübersicht	1
	11. Plan der Druckölanlage	1
	12. Plan der Kraftstoffanlage	1
	13. Geräteübersicht	1
	14. Plan der Höhenatmungsanlage	1
	15. Plan der Elt-Anlage	1
	16. Bewaffnungsübersicht	1

Testflugbetrieb

Die Testflüge entwickelten sich der Kriegslage und dem Wetter entsprechend eher schleppend, trotzdem stetig bis zur Aufgabe des Flugfeldes am 1.4.1945.



Die summierte Anzahl der Testflüge in Wien (linke Skala) entsprechend der Wochenmeldungen und die dabei erreichte gesamte Testflugdauer (rechte Skala) / Wie man sieht, wurden die Flüge im Verlauf der Tests durchschnittlich etwas länger.

Auf der folgenden Seite ist ein Dokument abgedruckt, worin sich Heinkel persönlich beklagt, dass nicht einmal die Rollwege in Ordnung seien. Mit den erwähnten Ochsgespannen sind Zugtiere gemeint, die von der Luftwaffe gegen Kriegsende für das Schleppen von Flugzeugen auf die Startbahn eingesetzt wurden, um Treibstoff zu sparen.