

## Varianten Heinkel He 111

He 111A: nach den unbefriedigenden Tests der zehn He 111A-0-Vorserien-Bomber wurden alle nach China verkauft.

He 111B: die Erprobung des fünften Prototypen mit 1.000 PS (746kW) DB 600A Motoren führte 1936 zur Serienmaschine He 111B-1 mit dem 880 PS (656 kW) DB 600C Motoren, an die sich die He 111B-2 mit 950 PS(708 kW) DB 600CG anschloss.

He 111C: sechs Passagierflugzeuge für die Lufthansa.

He 111D: verbesserte Version mit DB 600Ga Motoren, bei der die Außenkühler an den Flügeln wegfielen; die Produktion wurde zugunsten der He 111E eingestellt.

He 111E: wegen nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stehender DB 600 Motoren wurden die 1.000 PS (746 kW) Junkers Jumo211A1 Motoren in ein He 111D-0 Flugwerk eingebaut; der so entstandene He 111E-0 Vorserien-Prototyp, dieser konnte mehr Bomben tragen;

He-111E-1 Serienbomber wurden 1938 ausgeliefert; ihnen folgten die He 111E-3 und He 111E-4 mit weiter gesteigerter Bombenlast und die He 111E-5 mit einem Zusatztank im Rumpf.

He 111F: der neue Flügel der He 111G und die Jumo 211A-3 Motoren charakterisierten die 24 He 111F-1-Bomber, die an die Türkei geliefert wurden; die Luftwaffe erhielt 1938 vierzig ähnliche Maschinen vom Typ He 111F-4.

He 111G: erste Version mit neuem Flügel, der nach der Montage an der He 111C zur neuen Bezeichnung He 111G-1 führte; die He 111G-3 besaß 880 PS (656 kW) BMW 132Dc-Motoren, die He 111G-4 900 PS (671 kW) DB 600G und vier He 111G-5 Maschinen für die Türkei hatten DB 600 Ga-Motoren.

He 111H: Parallelentwicklung zur He 111P Serie; die He 111H-0 und die He 111H-1 waren im Grunde He 111P-2 mit 1.100 PS (753 kW) Jumo 211A Motoren ausgerüstet; die He 111H-2 des Jahres 1939 hatte eine bessere Bewaffnung; die He 111H-3 hatte eine neue Panzerung und eine 20 mm

Kanone; die He 111H-4 besaß Jumo 211D-1 Motoren und zwei externe Aufhängungen für Bomben oder Torpedos, die im allgemeinen ähnliche He 111H-5 besaß größere Tanks; die He 111H-6 brachte Jumo 211F-1 Motoren und ein Maschinengewehr im Heck;

He 111H-8 war die Umbenennung von He111H-3 und He 111H-5 nach dem Einbau von Abweisschienen für Ballonkabel, und die meisten dieser Flugzeuge wurden später zu einer neuen Version, den He 111H-8/R2 Lastensegler-Schleppflugzeugen, umgebaut; die He 111H-10 zur Nachtbombardierung von britischen Zielen hatte eine zusätzliche Panzerung, weniger Waffen und Ballonleinen-Schneidevorrichtungen an den Flügelvorderkanten; die He111H-11 und die He 111H-11/R1 hatten eine geänderte Bewaffnung; letztere wurde nach dem späteren Umbau zum Lastensegler-Schleppflugzeug zur He 111H-11/R2; die He 111H-12 und die He 111H-15 waren Raketenwerfer, die He 111H-14 eine Pfadfinderversion und die He 111H-14/R2 war ein Lastensegler-Schleppflugzeug; die 1942 eingeführte He 111H-16 war eine wichtige Serienvariante, die der He 111H-11 glich, die jedoch mit Hilfe einer raketentriebenen Starteinrichtung 3.250 kg Bomben tragen konnte; die He 111H-16/R1 hatten einen drehbaren Geschützturm auf dem Rumpfrücken, die He 111H-16/R2 war zum Schleppen von Lastenseglern mit starrer Verbindung vorgesehen und die He 111H-18 war, genau wie die mit Auspuff-Flammendämpfern versehene He 111H-20, eine Pfadfinderversion; die vier Versionen der He 111H-20 waren die He 111H-20/R1 für 16 Fallschirmjäger, die Nachtbomber/Lastensegler-Schleppversion He111H-20/R2, die He111H-20/R3 mit stärkerer Panzerung und die generell gleiche He111H-20/R4 mit GM-1 Geräten zur Leistungssteigerung; eine Version der He 111H-20/R3 mit 1.750 PS (1.305 kW) Jumo 213E-1 Motoren und Zweistufenkompressoren trug die Bezeichnung He 111 H-21; die He 111H-22 war ein Raketenträger, und die He 111H-23 war eine Fallschirmjäger-Transportversion mit 1.776 PS (1.324 kW) Jumo 213A-1 Motoren.

He 111J: Torpedobomber-Version der He 111F Serie; die He 111J-0 und die He 111J-1 hatten beide 950 PS (708 kW) DB 600CG Motoren.

He 111P: 1939 brachte die He 111P-Serie eine umfassende Rumpf-Neukonstruktion, wobei das abgestufte Cockpit durch eine asymmetrisch verglaste Cockpit- und Rumpfpartie ersetzt wurde; die He 111P-0 hatte als Neuerung eine nach unten gerichtete Bauchgondel und wurde von zwei 1.150 PS (858 kW) DB601Aa Motoren angetrieben; die erste Auslieferung der He 111P-1 begann Ende 1939; die He 111P-2 war ähnlich, hatte jedoch ein geändertes Funkgerät; die He 111P-3 hatte Doppelsteuerung; die He 111P-4 mit fünf Besatzungsmitgliedern hatte eine umfangreichere Panzerung und Bewaffnung; die He111P-6 hatte 1.175 PS (876 kW) DB601 N Motoren, und ihre 2.000 kg schwere Bombenlast war vertikal im Rumpf untergebracht; als die He111P-6 später zum Lastensegler-Schleppflugzeug umgebaut wurde, erhielt sie die neue Bezeichnung He111P-6/R2.

He 111R: einzelner Prototyp eines Höhen-Bombers.

He 111Z: bestand aus zwei He 111 H-6-Flugwerken, die durch einen neuen Flügel-Mittelteil miteinander verbunden waren, an dem ein fünfter Jumo 211F-2-Motor montiert war; für das Schleppen des Messerschmitt Me 321 Riesen-Lastenseglers vorgesehen.