



## Heinkel He 115B/C Werknummer 2398 Kennzeichen 8L+FH

Bygget ved Ernst Heinkel Flugzeugwerke, Rostock, september 1939  
Flyet tilhørte 1. Staffel, Küstenfliegergruppe 906  
Havareert i Hafrsfjord 28. desember 1942 ved medvinds landing

Ifølge en fjernskrivermelding (Nr. 2336/42) fra 1./Kü. Fl.Gr. 906 til *Führer der Luftstreitkräfte (F.d.Luft)* i den tyske *Kriegsmarine* foretok flygeren en medvinds landing, da det i de aktuelle værforholdene ikke var mulig å utføre en normal motvinds landing. Resultatet var at stagen til babord flottør knakk sammen da flyet fikk et utslag mot venstre, slik at flyet kantret. Besetningen reddet seg ut før flyet sank. Ved hjelp av en bergingspram klarte tyskerne å redde én motor og begge flottørene. Følgelig meldte man tapet som 50 % på motorer og 90 % for skroget.



*Del av halen med W Nr*

Uvisst av hvilken grunn er tapet av W. Nr. 2398 ikke registrert i de offisielle, tyske tapslistene utgitt av Luftwaffes *Generalquartiermeister*, men kun omtalt i nevnte fjernskrivermelding, som er å finne i krigs dagboken til *General der Luftwaffe beim Oberbefehlshaber der Marine*. Da det ikke oppsto personskade, ble navnene på besetningen ikke meldt.

Fernschreiben von: K.Fl.St.1/906 Nr.2336/42 geh.  
Betr.: Verlust He 115 B=C W.-Nr.2398.  
1. 28.12.42  
2. K.Fl.St.1/906  
3. Stavanger-Sola-See  
4. ja  
5. Landung konnte wegen Wetter nicht gegen den Wind durchgeführt werden.  
Flugzeug schob nach BB weg, wobei die B.B.-Schwimmerstreben einknickten  
und das Flugzeug kenterte.  
6. He 115 B/C  
7. W.-Nr.2398 Kennzeichen 8 L + F H  
8. Zelle 90 %, Motore 50 %. Ein Motor und beide Schwimmer wurde durch  
Bergungsprahm geborgen. Der Bruch wurde an techn.Leitung Sola-See  
abgegeben.  
Personalverluste: Keine.  
{B.-Nr.Gen.d.Lw.b.Ob.d.M.7697/42 g.}

*Kopi av fjernskrivermeldingen*

Heinkel He 115 W. Nr. 2398 ble bygget av Ernst Heinkel Flugzeugwerke i Rostock i september 1939, antagelig som en del av den første serie av B-modeller. Flyets *Stammkennzeichen* (fabrikkoder) er BH+AM. I 1/906 fikk flyet *Verbandskennzeichen* 8L+FH.



*8L+FH. Billedet viser hvordan det gule halebåndet var plassert*

Før det ble levert til 1./906, har flyet tjenestegjort andre steder – først fra juni 1940 ved E-Stelle Travemünde (E står her for *Erprobung*), hvor det ble brukt i torpedoforsøk. Deretter kom flyet til en flyskole, *Flugzeugführerschule C17*, i august 1940 og opererte da som skolefly i Pütznitz. I september 1942 ble det så levert til 1./K. Fl.Gr. 906, som høsten 1942 hadde base i Billefjord i Finnmark.



*MG i vinge bak motor*

W.Nr. 2398 var delvis modifisert til C-versjon, men uten den fastmonterte 20 mm kanonen i nesen. Derimot hadde flyet montert bakoverrettede MG 17 i begge motor-nacellene. Siden det ikke var ombygget til en fullverdig C, ble det i den tyske meldingen betegnet som B/C.



*Undersiden av høyre vinge*

Flyet er malt i den vanlige sjøflykamouflasjen – RLM 72/73/65. F'en i flyets kjennetegn er hvit, resten av koden er i sort. Werknummeret er påført i hvitt i forkant av og like over haleflaten på begge sider. En god del «stensilering» er fortsatt synlig og posisjonene til all merking er registrert og fotografert. Flyet hadde gule vingetipper på undersiden og gult halebånd, som en indikasjon på at det har operert på østfronten – antagelig i Finnmark og Troms. Det er svake tegn til et grønnaktig avdelingsskjold på skrogsiden like under cockpit; dette kan ha vært symbolet til 1./906, som var en sangfugl på et grønt våpenskjold.

Stasjoneringen på Sola var trolig et detasjement, og siden flyet hadde bomber om bord da det ble funnet, har det antagelig returnert fra ubåtjakt eller konvoieskorte da det havarerte i Hafrsfjord.

Johan P. Petersen