

Beschaffung

71/2  
Verteiler:

General a.D. Hertel  
General a.D. Vorwald

6/IV/22

Hoehenflugzeuge Stand: 1942

(Vortrag des GL/E-E am 12.5.42 in Rechlin)

mit anschliessender Diskussion ueber das gleiche Thema  
zwischen GFM.Milch, Generaloberst Jeschonnek etc.

*G. H. H. H.*  
(21)

Verteiler:

General a.D. Hertel  
General a.D. Vorwald

Stand: Höhenflugzeuge 1942

(Vortrag C-E 2 Chef ueber Hoehenflugzeuge am 12.5.1942 vor  
Chef Genst.)

---

Teil I Hoehenaufklaerer- Hoehenbomber.

Hoehenaufklaerer werden zu operativen Aufklaerungen immer gebraucht und muessen Flugstrecken von mindestens 2000 km nach Moeglichkeit auch mehr decken. Da der Aufklaerer als einzeln fliegendes Flugzeug dem Jaeger ausgesetzt und bewaffnungsmaessig nicht ausreichend geschuetzt werden kann, geht die Ansicht dahin, dass der Aufklaerer zweckmaessig leistungueberlegen, d.h. hoehenueberlegen ausgelegt wird und damit jeweils eine bestimmte Zeit bis zur technischen Erstellung des entsprechenden Abwehrmittels seine Aufgabe ungestoert durchfuehren kann. Das Abwehrmittel, der Jaeger, ist normalerweise nach spaetestens einem Jahr da. Der Hoehenaufklaerer bleibt daher immer, Kampf mit einem technischen gleichwertigen Gegner vorausgesetzt, in seiner Brauchbarkeit vorlaeufig noch immer zeitlich stark begrenzt und muss nach spaetestens einem Jahr durch die naechste Leistungsstufe desselben oder eines Abloesetyps ersetzt werden. Er wird aus diesem Grund zweckmaessig nur immer in kleinen Stueckzahlen von 50 - 100 beschafft, die als V-Serie laufen und den Vorteil haben, dadurch rasch hergestellt werden zu koennen.

Gegenueber der eindeutigen Aufgabenstellung des Hoehenaufklaerers ist die des Hoehenbombers wesentlich komplizierter. Der Hoehenbomber soll praktisch etwa dieselben Strecken als der Aufklaerer erreichen, dabei aber eine gewisse Bombenlast mitfuehren koennen. Damit ergibt sich notwendig dass seine Flughoehe geringer als die des Aufklaerers und damit naeher dem Bereich der Jaeger ist. Die Gefahr der

Jaeger bedingt Mitnahme von Waffen, Panzerschutz in hoeherem Masse als beim Aufklaerer, wodurch nochmal die Hoeheneigenschaften beeintraehtigt werden und die Gefahr der Jaegerberuehrung verstaerkt wird.

Da die urspruenglich erhoffte Chance des unbemerkten Anfluges in grosser Hoehe heute in den Gebieten mit elektrischem Flugmeldedienst nicht mehr besteht und diese Gebiete beim Gegner staendig erweitert werden, duerfte die Arbeitsmoeglichkeit des Hoehenbombers von vornherein nur auf die Nacht beschraenkt bleiben muessen.

Der Bau von Hoehenflugzeugen ist im Wesentlichen eine Triebwerksfrage. Die zellenseitigen Probleme, vor allem Bau von Druckkabinen fuer die Besatzung koennen heute als geloest gelten und beduerfen nur noch der praktischen Erprobung auf breiter Basis. Zu bemerken ist, dass Hoehenforderungen ab 10 km aufwaerts in die Zellengestaltung derart eingehen, dass die hierfuer ausgelegten Flugzeuge zellenseitig Spezialflugzeuge werden und nicht mehr fuer gleichzeitig guenstigen Betrieb und Einsatz in geringer Hoehe geeignet sind.

Die Entwicklung der geeigneten Hoehentriebwerke wurde vor dem Krieg in Deutschland nur vereinzelt betrieben und auch im ersten Kriegsjahr nicht aufgestockt, da die allgemein eingefuehrten Motoren DB 601 und Jumo 211 usw. mit ihren Hoehenladern von durchschnittlich 4 - 5 km Volldruckhoehe in jeder Zeit einen ausreichenden Fortschritt gegenueber den Auslandsentwicklungen darstellten und extreme Hoehen nicht gebraucht wurden. Zu den aus dieser Zeit stammenden Entwicklungen gehoert der Jumo 207 der in der Ju 86 bekannt wurde und der Abgaslader TK 9 der DVL fuer den DB 601 der in Do 215 sowie He 111 versuchsmaessig zum Einbau gelangte.

Erst 1941 erfolgte aufgrund der Kriegereignisse eine Ausweitung auf dem Gebiete der Hoehentriebwerksentwicklung durch Bau von Zusatzladeaggregaten, hauptsaechlich fuer den DB 604 bzw. DB 60; aufgrund dieser Triebwerksprojekte konnten von der Zellenseite Arbeiten mit dem Ziel der Er-

Erreichung grosserer Hoehen als bisher in Angriff genommen werden. Es wurden zunachst Aufklaererentwicklungen gestartet, da diese am dringendsten erschienen:

Die Do 217 P stellt eine Schnellentwicklung unter Verwendung von Bauteilen der Do 217 Serie dar, mit dem Ziel, 14 - 15 km Flughoehe zu erreichen und eine Streckenleistung von ca. 2000 km zu decken bei Geschwindigkeiten von ca. 600 km/h. Bei Mitnahme von Bomben bis zu 1 to tritt eine Verringerung der Flugstrecke auf ca. 1500 km ein.

Als Triebwerk ist der BB 603 mit Hoehenladerzentrale von Daimler-Benz vorgesehen, der eine Volldruckhoehe von 13 km erreicht.

Die Hs 130 E von Henschel ist mit demselben Triebwerk ausgeruestet und stellt eine Parallelentwicklung zu Do 217 P dar, mit dem Ziel durch Verwendung weitgehend vorhandener Teile der Hs 130 in der 2. Haelfte 1942 zusaetzliche Hoehenflugzeuge mit Leistungen aehnlich Do 217 P zu erhalten.

In einer urspruenglich als Versuchsflugzeug gebautes Muster Hs 130 A wird das Triebwerk DB 605 mit mechanischem Zusatzlader eingebaut und damit aehnliche Leistungen wie mit den beiden vorgeschriebenen Mustern erreicht. Der Flugklartermin dieser V-Flugzeuge liegt im Herbst 1942.

Ferner sind die nachfolgend angefuhrten Hoehenbomberentwicklungen in Arbeit:

Aus der He 177 wird unter Verwendung ~~nur~~ vieler Teile dieses Musters (Kanzel, Rumpf, Fahrwerk usw.) unter der Bezeichnung He 274 ein Hoehenbombenflugzeug mit 4 Einzelmotoren DB 605 mit Zusatzlader entwickelt, aufgrund folgender Aufgabenstellung:

3000 km Flugstrecke, 2 to. Nutzlast, normale Abwehrbewaffnung  
13 km Arbeitshoehe, 550 km/h Geschwindigkeit.

Das Muster ist in Konstruktion bzw. Bau, Fertigstellung des ersten V-Flugzeuges im Fruehjahr 1943. Das Muster kann auch als Aufklaerer auf noch grossere Strecken eingesetzt werden.

Die Hs 130 C ist eine zweimotorige Höhenentwicklung der Firma Henschel mit Druckkabine, Bewaffnung und 2000 km Flugstrecke mit 2 to. Bomben in 10 - 12 km Höhe. Es ist geeignet fuer den BMW 801 mit Abgaslader, der jedoch vorläufig noch im Versuchsstadium ist.

Die Arbeiten der DVL auf dem Gebiet der Abgasturbinen fuehrten dazu, die entwickelte Turbinenanlage TK 9 fuer den DB 603 zu verwenden und damit ein Triebwerk von 10 - 11 km Volldruckhoehe zu erhalten. Mit diesem Triebwerk wird aus der Do 217 ohne Druckkabine ein Hoehenarbeitsflugzeug entwickelt, das die ohne Druckkabine gerade noch tragbaren Hoehen deckt und das fuer Nachtbombeneinsatz auf kuerzere Sicht in Frage kommt. Es erreicht ca. 1800 km Flugstrecke mit 2 to. Bomben. Der Einsatz ist voraussichtlich ab ca. Ende 1943 moeglich.

#### Teil II Höhenjäger:

##### 1.) Höhenachtjäger:

Im Hinblick darauf, daß der Gegner anscheinend 4 motorige Flugzeuge mit Abgaslader in einer gewissen Stückzahl vorbereitet und voraussichtlich diese Flugzeuge sobald sie tags zu große Verluste erleiden, nachts einsetzen wird, ist die baldige Vorbereitung einer gewissen Stückzahl von Nachtjägern nach Ansicht GL notwendig, die in der Lage sind, Arbeitshöhen bis wenigstens 9 - 10 km einwandfrei und mit den erforderlichen Geschwindigkeiten zu fliegen.

Entsprechende Untersuchungen auf kurzfristige Ausrüstung der fpr Nachtjagd in Frage kommenden Muster werden bei GL z.Zt. durchgeführt. Folgende Möglichkeiten stehen dabei zur Diskussion, über die jedoch noch nichts abschließendes gesagt werden kann:

- a) Umbau der vorhandenen Bf 110 auf DB 605 mit Arguslader oder aber auf ein Triebwerk mit Abgasturbine.

- b) Für Ju 88 wird untersucht entweder ein Zweitstufenlader Juno 211 oder ebenfalls einen zusätzlichen Abgaslader vorzusehen,
- d) Do 215: die noch vorhandenen Flugzeuge könnten auf den bereits durchgeführten Einbau TK 9 umgestellt werden; der Einbau hätte den Vorteil einer bereits weitgehend durchgeführten Erprobung.
- d) Für Do 217 mit DB 603 ist der Einbau eines zusätzlichen Abgasladers in Vorbereitung (Ziel V-Flugzeuge Frühjahr 1943) der vorläufig zwar für den Bomber vorgesehen ist, jedoch ohne Schwierigkeiten auch für den Nachtjäger Do 217 N verwendet werden kann.
- e) Als schnell durchführbare Notlösung käme in Frage die mit Höhenladerzentrale laufende Aufklärerentwicklung Do 217 P und evtl. 130 E mit einer starren Bewaffnung auszurüsten und diese Muster mit sehr guter Höhenleistung (mit Druckkabine) für die Nachtjagd einzusetzen.

Grundsätzlich erscheint es richtig, die in Arbeit befindlichen Höhentriebwerke in solche Zellen einzubauen, die nach Möglichkeit für alle 3 Verwendungszwecke Bomber, Aufklärer und Höhennachtjäger verwendet werden können. In diesem Sinne ist Ausrüstung Ju 88, Do 217, Do 215 usw. richtig während z.B. eine Ausrüstung der He 111 als Bomber voraussichtlich wegen zu geringer Geschwindigkeit den Nachtjägereinsatz ausschließen würde.

( Im Anschluß an den vorstehenden Vortrag ,der am 12.5.42 in Rechlin anl. einer GL.-Besprechung gehalten wurde, entspann sich noch folgende Diskussion(auszugweise): )))

Jeschonnek:

Die Forderung nach dem Höhenflugzeug ist ja seit längerer Zeit gestellt. Sie basiert auf dem Befehl des Führers, der seit langer Zeit besteht, daß ein solches Flugzeug unter allen Umständen zu schaffen ist. Die Frage nach dem Höhennachtjagdflugzeug steht in engstem Zusammenhang damit. Wenn ich keinen Höhenbomber aus Motorengründen schaffen kann, kann ich auch keinen Höhennachtjäger schaffen. In dem Augenblick, wo diese Frage grundsätzlich, vor allem motorenseitig gelöst ist, kann ich auch an den Höhennachtjäger herangehen, und das ist auch erwünscht.

Frießel: Der Höhennachtbomber ist als Aufgabenstellung unendlich viel schwerer, wie auch die Auslegung der Projekte zeigt. Die He 274 ist ein ungeheuer großes Flugzeug.

Milch: Die Worte von Jeschonnek gehen auch nicht dahin, daß ein Höhenbomber geschaffen werden soll und, wenn es ihn gibt, wir uns auch mit dem Höhennachtjäger befassen wollen, sondern daß der Jäger von dem Gegner abhängig ist, und wenn wir uns darauf einrichten müssen, daß er im nächsten Jahr erscheinen könnte, ist diese Aufgabe unbedingt zu machen. Ich würde vorschlagen, daß auch hierfür die taktischen Bedingungen festgelegt werden, daß eine klare Übereinkunft zwischen uns stattfindet, und daß zwischen Galland und GL abgemacht wird, welche Forderungen gestellt werden. Wir müssen dann sehen, was sich erfüllen läßt. Daß das Flugzeug, das als Nachthöhennachtjäger laufen wird, ähnlich aussehen wird wie der Nachtbomber, haben wir schon ein paar Mal erlebt, sei es bei der Do 217 oder bei einer anderen Maschine, wo man beides kombinieren kann und der Nachthöhennachtjäger den Vorteil hat, daß er gewichtsmäßig bei Bomben- und Betriebsstofflast besser liegen kann als der Bomber und auch hinsichtlich Geschwindigkeit und Höhenleistung besser ist.

..... 21...

Technik:

Verteiler:

General a.D. Vorwald  
" Hertel

6/11/42

Höhen-Kampfflugzeuge

(Auszüge aus Amtschef-Besprechungen des GL.)

12.5.1942:

Flugzeugbaumeister Friebe berichtet über den Stand der Entwicklung:

- a.) He 274, Entwicklung auf der Grundlage der He177 mit 4 Einzelmotoren DB 605 mit Zusatzlader, Fertigstellung des ersten V-Flugzeuges Frühjahr 1943.
- b.) He 130 C mit 2 Motoren BMW 801 IK
- c.) Do 217 mit DB 603 mit Abgasturbine TK 9 ohne Druckkabine, kommt für Nachtbombeneinsatz auf kürzere Sicht in Frage. Der Einsatz ist voraussichtlich ab Ende 1943 möglich.

Oberstlt. v. Lossberg weist darauf hin, daß die Angriffsart des Höhenkampfflugzeuges geklärt werden muß—Für den Tagesangriff wird das Lotfe über 10 km Höhe erweitert werden. Vorgechl. schlagen wird das Funkzielverfahren (Y-oder Erika-Verfahren) Der Motor BMW 801 IK ist in der Entwicklung noch nicht abgeschlossen. 20 Motore werden beschleunigt gefertigt und erprobt. Der Junkersölmotor ist für das Höhenkampfflugzeug nicht geeignet.

Gemäß Befehl des Führers ist der Höhenbomber unter allen Umständen zu schaffen.

Es wird daraufhin gewiesen, daß bei den jetzigen Geräten eine einwandfreie Führung von Flugzeugen, die in 10 km Höhe fliegen, vom Boden aus nicht möglich ist.

Der GFM betont, daß angesichts der Wahrscheinlichkeit, daß der Gegner 1943 Höhenbomber einsetzen wird, eine dringende Bearbeitung dieser schwierigen Aufgabe notwendig ist. Er bittet die taktisch-technischen Forderungen für den Höhennachtjäger vom Generalstab gemeinsam mit dem Technischen Amt festzulegen. Für die Zwischenhöhen kommt als Nachtjäger eine Aptjierung der He 110 und Ju 88 in Frage .



Eine Möglichkeit, in kürzester Zeit einen Nachtjäger mit sehr guten Höhenleistungen (14 km ) zu erhalten, bietet die Weiterentwicklung der Do 217 P. Die entsprechende Entwicklung für Ju 88 E erfordert bedeutend höheren Zeitaufwand.

Generaloberst Jeschonneck und Oberst Galland beurteilen die Do 217 als Nachtjäger nicht günstig. Oberst Galland befürchtet, daß bei Entwicklung der Nachtjäger die Geschwindigkeitforderung nicht gebührend berücksichtigt wird.

- - - - -

25.u.27.5.1942: Höhenflugzeuge

Die Versuchsstelle für Höhenflugzeuge (Oberst Rowehl) wird in die Erprobung und ständige Betreuung der Höhenflugzeuge-Entwicklung - und Beschaffung eingeschaltet. Die Zustimmung des Ob.d.L. wurde bereits erteilt. Es muß das Ziel mit allen Mitteln erreicht werden, im Sommer ~~1942~~ 1943 eine Kampfgruppe voll einsatzbereit zu haben. Die Entwicklung muß bis zum nächsten Sommer stufenweise eine Dienstgipfelhöhe von 13 km erreicht haben.

- - - - -