

Bomber B:Aus Gl.-Besprechung am 30.6.1942:

Milch: . . . Der Bomber B liegt aber durch die zusätzlichen Einrichtungen bereits unterhalb dessen, was ich verlange. Wenn er 1000 kg Bomben mitnimmt, liegt seine Reichweite bei 3000 km. Er hat rund 1000 km Eindringtiefe. Ich habe das nicht für ausreichend gehalten. Ich sehe die Ju 188 für besser an. Sie erzielt dieselbe Reichweite bei derselben Bombenmenge, hat aber nur den halben Aufwand oder noch weniger. Der ganze Bomber B ist in meinen Augen eine Mißgeburt, wenn er sich nicht auf etwas anderes bringen läßt, was mehr bringt. Ich sehe bei einem Bomber überhaupt nur die Möglichkeit, sich in der horizontalen und senkrechten Geschwindigkeit zu behaupten. Ich sehe sie nicht in der Standfestigkeit der Bewaffnung und Panzerung; denn was der Angreifer von der Erde und in der Luft mitbringen wird, wird immer stärker sein, als das, was ich an Panzerung und Abwehrwaffen hereinbringen kann. Das wird augenblicklich am klarsten in Sewastopol bewiesen. Die ganze Welt hat geglaubt, diese Anlagen wären überhaupt nicht mehr zu knacken, und doch sind sie zerstört worden. Dieser Kampf, den wir seit 4000 Jahren verfolgen können, hat immer für die Kanone und gegen die Panzer gesprochen. Es bei der Luftwaffe umgekehrt zu machen, wäre eine nicht zu verstehende Entwicklung. Außerdem hat die Maschine an Panzerung und Abwehrwaffen nur eine Kleinigkeit mehr gegenüber den vorhandenen, daß es in keiner Weise ausreichen würde.

Ich weiß noch nicht, ob der Bomber B überhaupt gebaut wird oder nicht. Die Überlegungen, die der RM mit mir angestellt hat, gehen dahin, ob es überhaupt richtig ist, den Bomber B in der vorgeschlagenen Form zu bauen. Er reicht nicht hinsichtlich Reichweite über die 188 E hinaus, hinsichtlich Zuladung auch nicht. In der Gesamtgeschwindigkeit liegt er allerdings eine Kleinigkeit besser, aber das ist nicht verlockend genug, und in der Bewaffnung und Abwehr ist er der anderen Maschine nicht weit überlegen. Wir lassen aber alles

weiterlaufen. Im Übrigen bin ich der Auffassung: was uns hier geboten wird, ist nicht der Fortschritt, den wir erwarten mußten; Entwicklungstechnisch ist er nicht glücklich. Von Seiten des Generalstabes I B ist die Frage eines 16 to-Bombers gestellt worden. Ein 16 - t - Bomber könnte z. B. nicht mit einem Doppeltriebwerk Ju 22 erfüllt werden, aber man könnte der Sache näherkommen. Ich könnte mir ein Flugzeug vorstellen, das allerdings eine wesentlich größere Geschwindigkeit und eine erheblich größere Reichweite als heute haben müßte oder eine entsprechend höhere Bombenzuladung, das gut ausgestellt auf den 222 hingebracht werden könnte. Es wäre falsch, in unserer Entwicklung bei der Ju 188, einem Schnellflugzeug über 700 km, zu sagen: auf dieser selben Entwicklung liegt eine Maschine, die zwei solcher Triebwerke hat. Das ist ein Irrtum. Zweitens kann der Bomber B nicht auf der Entwicklung der 177 liegen: Kampf auf weite Entfernungen über Ozeane usw., sondern der Bomber B kann nur mit irgendeiner der Maschinen in der Geschwindigkeit gleichliegend, aber hinsichtlich der Reichweite müßte er erheblich höher liegen, angenähert der Ju 188, an die Ozeanmaschine 177 hinsichtlich Reichweite, wobei es ein Ideal wäre, wenn ich sagen kann: bei gleicher Reichweite kann er eine höhere Bombenlast mitnehmen; hinsichtlich Bombenlast müßte er an die 177 herankommen. Eine Art Flugzeug: 1000 km Eindringtiefe, 1000 kg Bomben in jeder Gestalt und eine Überlastbarkeit auf 2 to, mindestens 700 km ~~Reichweite~~ Geschwindigkeit. Bei der Ozeanmaschine mindestens 2500 km Eindringtiefe, dabei mindestens 2 1/2 - 3 1/2 tons bei der höchsten Eindringtiefe und gleichzeitig die sich aus der Maschine ergebende günstigste Geschwindigkeit., die nach der Maximalseite nicht zu übertreiben ist. Dabei wäre dann eine gute Abwehrbewaffnung ohne weiteres gegeben. Die Frage läßt sich heute nicht abschließen. Da wir heute nichts Besseres haben, bin ich der Auffassung: wir lassen die 288 weiterlaufen, obwohl ich sie als totgeborenes Kind ansehen muß. Sie reicht weder nach Reichweite

noch nach Geschwindigkeit noch nach Zuladung, und hat noch eine Reihe anderer Geburtsfehler, insbesondere den, zwei Doppeltriebwerke zu haben, von deren Zuverlässigkeit und Ordnung wir noch nicht überzeugt sein können. Die Frage ist überhaupt: Kann ein Doppeltriebwerk ein brauchbares Triebwerk werden? Wir nehmen an, diese Frage läßt sich hinsichtlich der Betriebsbrauchbarkeit im fliegerischen Einsatz bejahen. Niemals bejahen lassen wird sich aber die Frage hinsichtlich der Wartung. Damit werden die deutschen Monteure nicht fertig, und die anderen erst recht nicht. Wenn ein Schuß durchgegangen ist, weiß man nicht, woran der Fehler liegt, man weiß nicht, was los ist und was geschehen muß. Dieser Motor ist daher eine Unmöglichkeit. Wenn außerdem hinzukommt, daß die Sturzfähigkeit wieder durch die großen Propeller aufgehoben wird, dann verstehe ich überhaupt nicht, warum man das gemacht hat. Wir liegen da ganz bestimmt nicht im gesicherten Gebiet.

-----