

12.12.1942:

Schnellstbomber:

C-12: Die eingereichten Entwürfe ergaben als das Zweckmäßigste ein 2 motoriges Flugzeug mit Doppelrumpf, also etwa einen verdoppelten Jäger. Prof. Hertel stellte ergänzend die Forderung nach Kompromißlosigkeit scharf heraus, um mit dem Fluggewicht von etwa 7,5 to zum Einsatzzeitpunkt noch 40 km/h schneller zu sein als der Jäger. Hierfür wurde neben Innenbomben, Landehilfe und Beschränkung auf Festigkeit H 3, Verzicht auf Panzerung, Behälterschutz, GM 1-Reserve und Gemischtbau gefordert.

Auf dieser Grundlage haben Junkers und Heinkel neue Untersuchungen angestellt. Unabhängig davon hat Messerschmitt Studie über Bf 109 bzw. Me 309 -Zwilling eingereicht, die

in ihrer Auslegung mit den bereits in ausführlicher Form vorliegenden Projekten noch abgestimmt werden muß.

2) Doppelrumpf-Projekt:

a) Junkers:

Prof. Hertel: Das Doppelrumpfflugzeug mit 2 x DB 603 und gegensinnigen Luftschrauben wird bei 7,3 to Fluggewicht und 25 m² Fläche eine Höchstgeschwindigkeit von 760 km/h erreichen. Es können auch 2 x 500 kg-Bomben inner untergebracht werden (7,8 to Fluggewicht) Beschränkung auf Lastfaktor $n = 3,5$ wird für voll ausreichend gehalten. Triebwerke sind normal. Luftgekühlte Motoren wären von Vorteil, werden z. Zt. aber nicht gegensinnig entwickelt. Die Statik ist günstiger als bei einem Zentralrumpf und der Gesamtaufbau leicht überschaubar. Die Klärung von Schwingungsfragen (Doppelleitwerk) und Einmotorenflugeigenschaften kann durch Kanalversuche erheblich beschleunigt werden.

b) Heinkel: Besondere Kennzeichen: Die Hälfte des Kraftstoffes ist geschützt im Rumpf untergebracht; der rechte, unbemannte Rumpf ist aus Sicht- und Schwerpunktgründen verkürzt worden.

3.) Einrumpf-Projekt:

Nach einem Vorschlag von Herrn Gropler wird von Junkers ein Einrumpf-Projekt mit 2 x DB 603 untersucht. Der erste Motor sitzt vorn, der zweite befindet sich hinter dem Flugzeugführer und arbeitet über eine Welle, die durch die Kanonenbohrung des vorderen Motors geführt ist. Es werden 2 normale Luftschrauben verwendet, die auf eine besondere Sockelkonstruktion aufgebracht werden. Der Wirkungsgrad wird durch die Gegenläufigkeit von 72 % auf 76 % erhöht. Die Kriselmomente sind vollständig ausgeglichen, und die Flugeigenschaften werden durch die Konzentration der Massen günstig. Die Interferenzwiderstände einer Doppelrumpfbauweise fallen weg. Bugrad ist möglich. Der Bombenraum reicht auch für 1 x 1000 kg-Bomben aus bzw. 2 x 500 oder 3 x 250 oder 10 x 50 kg. Dieser Entwurf ergibt unter sonst gleichen Annahmen die

die höchste Geschwindigkeit. Andere Lösungen (mit DB 613-Doppelmotor usw.) würden nicht über 780 km/h kommen. Daimler-Benz teilte auf Anfrage mit, daß die gewählte Motorenanordnung an sich durchaus möglich ist. Es dürfte jedoch erforderlich sein, am vorderen Motor das Getriebegehäuse zu ändern.

C-E 2 äußert lebhaftes Bedenken, da in der Bereitstellung der Versuchsträger, die ihrerseits noch von der Anlieferung der zu ändernden Motoren abhängig ist, erfahrungsgemäß große Verzögerungen zu erwarten sind. Das Doppelrumpfflugzeug würde mindestens 1 Jahr früher kommen als das vorgeschlagene Einrumpfflugzeug und bietet auch für die Zukunft ein kleineres Entwicklungsrisiko, da stärkere Motoren dort später am einfachsten einzusetzen sind.

C-E 3 stellt fest, daß die Triebwerkfragen grundsätzlich beherrschbar sind, für ihre praktische Darstellung aber ein Zeitaufwand von 3/4 bis 1 1/2 Jahren erforderlich dürften.

Zusammenfassung:

GFM Milch umreißt nochmals die für den Schnellstbomber wesentlichen Gesichtspunkte: Bekämpfung von Flächenzielen mit 500 bis 600 km Eindringtiefe, Vernichtung von Punktzielen durch starken Einsatz. Durch seine Geschwindigkeit soll das Flugzeug in der Lage sein, die Bomben wirklich ans Ziel zu bringen und sich der Luft- und Bodenabwehr zu entziehen. Der Schwerpunkt des Einsatzes ist bei Tage, auch bei Schlechtwetter zu suchen. Verwendung zusätzlich bei Nacht ist erwünscht.

Verschiedene Punkte bedürfen noch eingehender Klärung: Die Frage des zweiten Besatzungsmitgliedes ist entscheidend für Angriffsverfahren und Einsatzmöglichkeit. Da der Schutz nicht in der Geschwindigkeit allein bestehen kann, sind Behälterschutz, Panzerung und Bewaffnung sorgfältig zu prüfen. Falls Kompromisse eingegangen werden müssen, ist dies eher hinsichtlich Nutzlast und Reichweite als auf Seiten der Geschwindigkeit möglich. Bei allen Erwägungen ist die Terminfrage in den Vordergrund zu stellen.
