

Technik:

Verteiler:

General a.D. Vorwald

" Hertel

Das Problem des Schnellstbombers -Stand 1943
(Auszug aus der GL.-Besprechung am 19.1.1943)

- - - - -

Friebel: In den vorhergehenden Besprechungen ist ein Projekt von den verschiedensten Firmen behandelt worden, das folgende Aufgabenstellung umfasste:

500 kg -Bombe bei 2000 km Flugstrecke und einer Geschwindigkeit von mindestens 750 km. Es waren bei dieser Gelegenheit die verschiedenartigsten Bauarten und Typen genannt.: einmotorig, zweimotorig, dreimotorig, schwanzlos, zweirümpfig, und es hatte sich ergeben, daß dabei noch weitere Entwürfe interessant werden könnten, nämlich einmal ein einrumpfiges Flugzeug, Triebwerk vorn und hinten, einrumpfig-zweimotorig mit zwei gegenläufigen Luftschrauben, wobei die Leistung des hinteren Motors durch die Kanonenbohrung durch den vorderen auf die vordere Luftschraube abgegeben wird, und endlich, entsprechend dem augenblicklichen Stand der Strahltriebwerksentwicklung, die Lösung auf der Basis des Strahltriebwerks.

Dornier:

Wir sind in einem etwas späteren Zeitpunkt in die Bearbeitung dieser Aufgabe eingestiegen, haben aber dabei auf frühere Arbeiten zurückgreifen können. Wir sind davon ausgegangen, daß das normale Kampfflugzeug in der Anordnung der seitlichen Motoren eigentlich überholt ist, und haben als Lösung die Tandemanordnung gebracht: ein Motor mit Zugschraube, normal gebaut, wie beim Jäger, und ein Motor hinter dem Führer, der über eine Wellenverlängerung eine Schraube antreibt, die sich hinter dem Leitwerk befindet. Die Vorarbeiten liegen fünf Jahre zurück. Wir haben ein solches Projekt 1937 dem Amt vorgelegt, das damals wohl voreilte. Wir haben aber in aller Stille weitergearbeitet und haben ein mot.-Flugzeug gebaut, eine Verkleinerung der Do 17 mit Heckschraube, und mit diesem Flugzeug haben wir Erprobungen durchgeführt. Die Flugergebnisse stimmten mit den Kanalmessungen überein.

Irgendeine Beeinflussung des Leitwerkes findet nicht statt. Ich habe hier ein Modell des Flugzeuges, wie wir es jetzt vorgelegt haben, das im großen und ganzen genau dem Projekt von 1937 entspricht.

Die Anordnung bringt keine großen Risiken. Die Wellenverlängerung haben wir seit langen Jahren schon angewendet. Auch diese Welle dürfte keine Schwierigkeiten machen. Sie ist etwas länger als das, was wir jetzt verwendet haben und die auch von der DVL begutachtet wurden, sind Schwierigkeiten nicht zu erwarten. Auf die Vorzüge dieses Projektes brauche ich wohl im einzelnen nicht hinzuweisen. Der Führersitz ist zwischen den Motoren gut geschützt, der Führer hat verhältnismäßig gute Sicht; die Sicht ist mindestens so gut wie beim Jäger. Die Hauptbenzinlast befindet sich zwischen den Motoren und ist auch geschützt.

Ein neuartiges Kennzeichen dieses Entwurfes ist vielleicht die verhältnismäßig geringe Flächenbelastung. Ich habe schon seit langem die Überzeugung gewonnen, daß wir in der Überhöhung der Flächenbelastung vielleicht zu weit gehen. Wir haben bewußt nur 235 kg/qm angenommen, wobei wir glauben, bei der an sich sehr hohen Leistung das Problem von Start und Landung günstig zu beeinflussen. Es sind in keiner Weise irgendwie abnorme Landehilfen da, sondern ganz einfache Klappen, wie man sich überhaupt bemüht, alles möglichst einfach zu machen.

Das Gewicht ist 8,2 t, wobei wir eine 500 kg-Bombe, die die Ausschreibung vorgesehen hat, im Rumpf liegen haben oder auch zwei 250 kg.-Bomben; es kann aber auch eine 1000 kg-Bombe angebracht werden.

Vielleicht kann ich noch darauf hinweisen, daß die Bewaffnung nach vorn ganz normal ist wie beim Jäger. Es ist eine Kanone vorgesehen, die durch den Motor schießt, und die übrige Bewaffnung.

Vielleicht interessiert Sie noch zu hören, daß wir auf diese Lösung gekommen sind, nachdem wir zunächst eine Ausführung durchgearbeitet hatten, auch mit Tandemschrauben und Leitwerksträgern. Das war auch 1937. Ich habe hier ein kleines Modell. Das war ein Entwurf, bei dem man auch die alte Anordnung des Tandem-

Triebwerkes verwirklichen wollte. Ich bin damals davon abgekommen, weil ich von jeher der Überzeugung war, daß eine gute technische Sache auch aestetisch befriedigend sein muß. Das kann man von von diesen Dingen wohl nicht sagen. Daraufhin haben wir dann diesen Entschluß gefasst und die Versuche unternommen, Schrauben am Heck anzubringen, eine Sache, die auch nicht neu ist. Sie ist vor 1936 schon in Frankreich gemacht worden. Etwas Neues ist nicht daran, nur daß man das erprobt und durchgeführt hat.

Das Flugzeug kann mit einem Motor ganz normal fliegen. Das war hier auch der Haupt Gesichtspunkt, der bei diesem Projekt maßgebend war, daß man die Schubmomente und die Triebmomente ausgleichen kann. Wenn hier der eine Motor versagt, dann ist der Führer nicht in einer so verzweifelten Lage, wie er sich bei einem normalen zweimotorigem Flugzeug befindet. Das war maßgebend dafür, daß wir diesen eigenartigen Weg gegangen sind, weil ich der Überzeugung bin, daß man mit der normalen Standardausführung allmählich am Ende ist, daß man sich im Kreise dreht, daß man nur Krampf macht. Man hat stärkere Triebwerke eingebaut und die Flächen mehr belastet. Hier wollten wir die Flächenbelastung senken und mit diesem Übel aufhören. Diese Flugzeuge starten mit einem Motor und fliegen mit einem Motor wie ein normales Flugzeug, wie unsere Do 17 ungefähr, die starten mit einem Motor ohne jede Schwierigkeit.

Die Flugstrecke bei diesem Entwurf sind auch sehr hoch, weil man eben mit einem Motor schon fliegen kann, man kann einen Motor abstellen und mit dem anderen noch gedrosselt weiterfliegen. Wir haben eine Reichweite von 2750 km, was immerhin auch schon gut ist, bei geringer Flächenbelastung. Sie kann erhöht werden, wenn man zum Beispiel bei Aufklärung anstelle der Bombenlast zusätzlich Benzin mitnimmt, auf 3700 km.

Die Landegeschwindigkeit ohne Landehilfe ist 140 km bzw. 155 km. Wir sind überzeugt, daß dieses Flugzeug in den Händen eines beliebigen Flugzeugführers sehr leicht zu fliegen sein wird, weil die Schwierigkeiten vermieden sind, die den Flugzeugführer am meisten handicapen.

Günther: Wir haben den Schnellstbomber mit Luftschraubenantrieb

und mit Strahlantrieb bearbeitet. Wir waren uns bald darüber klar, daß höhere Geschwindigkeiten auf jeden Fall mit dem Strahlantrieb errechnet werden. Wenn man sich noch mit dem Luftschraubenantrieb befaßt, so war nach unserer Ansicht die Terminfrage vordringlich. Es hat nur Zweck, wenn man dazu schneller kommt als zu Flugzeugen mit Strahlantrieb.

Bei den verschiedenen von uns betrachteten Möglichkeiten haben wir deswegen nur die einfachsten Formen, nämlich ein Zwillingsflugzeug mit zwei normalen Einsitzern vorgeschlagen. Wir haben uns mit einem anderen Gedanken auch befaßt, mit einem Flugzeug mit zentral im Rumpf liegenden Motoren. Wir waren aber der Ansicht, daß das für die Entwicklung mehr Arbeit bedeutet, daß, wenn wir diese Arbeit aufwenden, wir sie lieber in ein Strahlflugzeug stecken.

Das Zwillingsflugzeug ist im Aufbau bestimmt das Einfachste, was es gibt. Man kann sicher nachweisen, daß man die Leistung eines Einsitzers damit erreichen kann, trotz der Bombenlast. Das schien uns die Hauptbedingung, die an den Entwurf gestellt ist. Im übrigen sind bei dieser Bauart auch erträgliche Momente um die Hochachse und bei Motorenausfall ein Ausgleich erreicht, jedenfalls besser als bei der üblichen Art eines zweimotorigen Flugzeuges im Mittelrumpf und außenliegenden Motoren. Der Vorzug eines solchen Entwurfes scheint der zu sein, daß er schnell gebaut werden kann. Wir geben dem Flugzeug mit dem Strahlantrieb größere Zukunftsaussichten. Unsere Firma würde sich deswegen mit einem Flugzeug mit Strahlantrieb befassen, wobei wir bessere Leistungen herausbekommen haben. Es ist so berechnet, daß es sowohl mit Junkers Strahlantrieb läuft wie auch mit dem He S 11-Antrieb, der noch kommen wird. Maßgebend war hier der Umstand, daß das Flugzeug weiter gebracht werden kann, und wir glaubten, daß die Terminlage auch günstig sei.; denn man darf nicht so sehr auf den Termin des Flugzeuges sehen, der beim Vergaserflugzeug vielleicht günstig liegt. Wenn man aber bedenkt, daß maßgebend nur der Termin ist, an dem eine Großserie bereits gebaut ist, und daß das auf jeden Fall drei Jahre dauert, dann glaube ich auch, daß man den größeren Schritt zum Strahlflugzeug sofort tun sollte.

Diese Strahlflugzeuge ergeben mit den Junkers-Triebwerk auf jeden Fall einen Geschwindigkeitsvorsprung von 50 km, nach unseren Schätzungen, gegenüber einem Flugzeug mit Propellerantrieb und Zentralrumpf, mit He S 11 von mindestens 100 km mehr als ein Flugzeug, nach unserer Ansicht, das mit Luftschraubenantrieb gebaut werden kann. Das sind so große Fortschritte, die uns das viel aussichtsreicher erschien, vor allen Dingen aber als nicht tragbar erschien, daß man an die Verwirklichung eines solchen Flugzeuges erst zeitlich nach einem Propellerflugzeug herankommt. Es ist unbedingt notwendig, daß man die Arbeit sofort angreift. Die Luftwaffe, die zuerst leistungsfähige Strahlflugzeuge haben wird, wird große Vorteile haben, die anders gar nicht ausgeglichen werden. Die Höchstgeschwindigkeit betrug etwa 850 km mit Junkers-Strahltrieb, 890 km mit He S 11. Die Abwurf- last wurde im Rumpf untergebracht, der Kraftstoff zu zwei Dritteln im Rumpf, zu einem Drittel in den Tragflächen.

Friebel: Auf der Zusammenstellung, die ich den Herren ausgehändigt habe, ist das Heinkel-Schnelllampfflugzeug mit Strahltrieb als erstes aufgeführt. Es ist identisch mit dem entsprechenden Entwurf von Junkers. Wir haben es zusammengeschrieben, es ist ein einziges Bild.

.

Peltz: Bei diesen Reichweiten ist ~~fast~~ die Wetterentwicklung nicht abzusehen. Wenn das Wetter schlecht ist: würden Sie mit Nachschub oder ausgefallenem Triebwerk nach Hause kommen? Es muß die Forderung erhoben werden, daß die Einmotorenflugfähigkeit auch bei einem durchschnittlichen Mann keine Schwierigkeiten bietet.

Pasewaldt: Das wird weniger ins Gewicht fallen, weil die Geschwindigkeit auch so wächst. Die Flugzeit ist das Entscheidende für den Ansatz, und die Zeit wird sich nicht erhöhen, sondern im Gegenteil, sie wird geringer werden als bei normalem Einsatz des Kampfflugzeuges, wo man immerhin mit vier bis fünf Stunden rechnen kann. Hier wird sich die Maximalzeit auf drei bis dreieinhalb Stunden etwa erstrecken an Flugzeit.

Peltz: Man muß dem wohl Rechnung tragen. Solange das Flugzeug eindeutig überlegen ist, ist es klar; in dem Moment, wo man taktische Rücksichten nehmen muß, auf Grund der Leistungen des

Gegners, wird man gezwungen, die Wetterdeckung auszunutzen. Damit wird das akut. Das muß in zwei Jahren der Fall sein.

Professor Hertel: Ich glaube, das ist eine prinzipielle Frage zur Scheidung der Entwürfe, weil die Sache auf Zweirumpfanlagen zu beherrschen ist, und zwar besser als in den bisherigen Flugzeugen, weil ein Leitwerk noch im Schraubenstrahl liegt. Man darf bei der Durchführung eines solchen Entwurfes nicht zu klein halten. Es kann sich nur darum handeln, das Seitenleitwerk in der Größenordnung von etwa 1 qm zu klein zu machen. Auf jeden Fall sind die Verhältnisse für die Frage, die Peltz genannt hat, durchaus beherrschbar. Das Problem tritt wohl nur bei Zwilling Me 109 auf, bei die jetzigen Seitenleitwerke nicht ausreichen und ohnedies größere gebaut werden müssen gegenüber der jetzigen 109. Das dürfte aber kein grundsätzliches Problem sein.

Messerschmitt:

Herr General, ich habe eigentlich gar nicht die Absicht gehabt, mich an dieser Schnellbombersache zu beteiligen. Ich habe es nur getan, weil ich auf dem Standpunkt stehe, daß bei der heutigen Belastung der Flugzeugindustrie und bei den andauernden Einziehungen es nötig ist, daß Arbeit gespart wird und daß außerdem solche Flugzeuge, wenn sie einen Wert haben sollen, noch mit Ottomotoren schnellstens an die Front kommen müssen. Deswegen habe ich untersucht, ob es möglich ist, mit einer 109, unter Verwendung des größten Teils der Teile, ein solches Flugzeug zu bauen. Wie Günther schon gesagt hat, ist es durchaus möglich, aus den vorhandenen Jagdflugzeugen ein zweirümpfiges Flugzeug zu bauen, das den Forderungen an Geschwindigkeit in der nächsten Zukunft vollkommen gerecht wird. Ein solches Flugzeug könnte vielleicht in einem halben Jahre fliegen und kann wegen des Groserienanlaufes der 109 natürlich in aller kürzester Zeit auch an die Front kommen. Die Ersparnis ist ungefähr 75 % gegenüber einem neuen Flugzeug. Das macht in der Konstruktion noch nicht soviel aus, aber in erster Linie in der Fertigung. Wenn Sie heute ein neues Flugzeug anlaufen lassen mit neuen Flächen, neuem Rollwerk, Ausrüstung, Rumpf, Leitwerk, dann ist das ein Riesenapparat, der einen Aufbau erfordert. Wenn wir aber ein vorhandenes Flugzeug

nehmen, d. h. wenn wir, was nicht einmal nötig ist, auf etwas Leistung verzichten, dann schaffen wir das in kürzester Zeit. Wir brauchen neu anlaufen zu lassen praktisch nur das Höhenleitwerk, in einfachster Weise, das Mittelstück zwischen den Flügeln links und rechts, zwischen den beiden Rümpfen, das Verbindungsstück und sonst einige Änderungen, die die Aufgabe noch mit sich bringt. Als Fahrwerk ist hier gedacht, das Federbein der 110 zu nehmen, wie es ist. Also auch hier keine Neukonstruktion. Auf diese Weise würden wir immerhin bestimmt ein Jahr, wenn nicht noch mehr, früher da sein. Das habe ich zum Doppelrumpfkampfflugzeug zu sagen.

Auf der anderen Seite kommt ja doch in absehbarer Zeit das Strahlflugzeug. Wir haben in Augsburg ein Strahlflugzeug fliegen. Das ist wohl als Jäger ausgelegt, aber es kann ebenso $1/2$ to Bomben mitnehmen. In seinen Eigenschaften ist es einigermaßen in Ordnung, und es hat immerhin Geschwindigkeiten in 6000 bis 7000 m von rund 850 km geflogen bei einer noch vorhandenen Steiggeschwindigkeit von 13 m/sec. Aus einem solchen Flugzeug kann man gut einen Schnellbomber machen, ohne allzu großen Umbau. Es wird natürlich nicht so schnell kommen wie die doppelrumpfige 109, weil alle Vorrichtungen zu schaffen und der Anlauf für das ganze Flugzeug durchzuziehen ist.

Professor Hertel:

Die Firma Junkers war ursprünglich auch nicht an der Ausarbeitung eines Schnellstbombers beteiligt. Sie ist zu dieser Aufgabe gekommen durch Resauftragung durch den Generalfeldmarschall, daß ich die eingereichten Entwürfe einer Prüfung und Nachrechnung unterziehen sollte. Ich habe die weitere Bearbeitung in diesem Sinne aufgefaßt.

Bei dem ersten eingereichten Entwurf schien das Zweirumpfprojekt am aussichtsreichsten. Es wurde daher auch weiter verfolgt und ein Gegenprojekt zur Nachrechnung des bisher vorliegenden von Junkers durchgeführten Projekts. Bei der Durcharbeitung dieses Entwurfes eines zweirumpfigen Flugzeuges zeigte sich aber, daß eine solche Lösung doch recht unschön ist und sich eigentlich nicht mit dem Begriff eines Schnellstbombers verträgt, da bei einem Schnellst-

bomber doch der zweite Rumpf verschwinden müßte. Es ist daher von Junkers ein Projekt ausgearbeitet worden, bei dem zwei Motoren hintereinander geschaltet sind, der zweite treibt ~~den~~ durch eine Welle, die durch eine Kanonenbohrung des ersten geht, eine Doppelschraube an. Das Projekt sah damals auch von der Motorensseite aus nach der Besprechung mit Daimler-Benz recht günstig aus. Es hat sich jedoch nach der neuen Durcharbeitung gezeigt, daß ein solches Projekt immerhin auf der Motorensseite ungefähr ein bis eineinhalb Jahr mehr braucht. Es ist aus dieser Erkenntnis heraus auch damals schon von der Firma Junkers auch ein Projekt mit einer Zug- und Druckschraube untersucht worden, das der von Dornier gezeigten Zweischwanzlösung außerordentlich ähnlich ist.

Das Zweirumpfprojekt, das von Heinkel, Junkers und Messerschmitt vorgetragen worden ist, zeigt sich bei einer genauen Wertung praktisch völlig gleich, d.h. was auch Messerschmitt eben sagte: wenn ein solches Projekt gebaut wird, kommt es in Frage in der Ausführung einer Me 109 Zwillings. Eine Neukonstruktion wird sich dafür nicht lohnen, zumal selbst bei schnellster Konstruktion ein Neuentwurf in der praktischen Erprobung Schwierigkeiten zeigen wird. Die Leistung, die erzielt wird, kann angegeben werden mit 770 km/Std. in Höhe von 8,5 bis 9 km. Das ist der rechnerische Mittelwert der drei Lösungen. Es ist charakteristisch, daß in allen Entwürfen die Annahme der Flächengröße ungefähr gleich ist, ungefähr 25 qm, bei Messerschmitt etwas kleiner, bei der anderen etwas größer.

.....

Nach der Lage der Motorenentwicklung muß ich jetzt auch sagen, daß das Projekt von Dornier als Schnellstbomber wahrscheinlich wesentlich schneller kommen wird. Einer solchen Einrumpf-~~lösung~~ ist der Vorzug zu geben wegen der geringen Rumpfoberfläche und Stirnfläche und wegen der viel günstigeren Strömungsverhältnisse an den Flügeln, dann auch wegen des besseren Wirkungsgrades der Luftschaube.

.....

Pasewaldt:

Es würde mich nur interessieren, über das Messerschmitt-Lippisch-Projekt noch etwas zu hören. Über die Anordnung der zwei TL-

Triebwerke beim schwanzlosen Flugzeug sind hier ja keine näheren Daten bekannt.

Messerschmitt: Ich habe mit Absicht darüber nicht vorgetragen, weil zunächst die Windkanalversuche so weit vorgetrieben werden müssen, daß man einigermaßen sichere Angaben machen kann. Auf alle Fälle ist es eine Lösung, die Erfolg verspricht, die aber immerhin erheblich später liegen wird, als z.B. eine Auswertung der 262.

Friebel: Die Farge ist, wo wir die Strahlflugzeuge unterbringen, und da ist es meiner Ansicht nach so, daß wir Gefahr laufen, uns zu weit zu verzetteln. Wir können ja de facto nur eins durchführen, und das muß ganz richtig gemacht werden. Ich könnte mir vorstellen, daß die beiden Firmen Junkers und Heinkel einen Führungskopf für die Durchführung der Aufgaben stellen und daß aus den Reihen der übrigen Firmen oder teilweise sogar fremdländischer Kapazität eine Mannschaft zusammengestellt werden muß, die diese Aufgabe durchführt. Wenn man davon ausgeht, wie die Lage bei den Firmen ist, kann man folgendes sagen. Messerschmitt ist im Augenblick mit seiner Auslastung, die wir gerade in der letzten Zeit geprüft haben, de facto mit dem jetzigen Mannschaftsbestand nicht imstande, diese Aufgabe in Angriff zu nehmen.

.....
v. Loßberg: Ich sehe bei dem Messerschmittprojekt noch einige schwerwiegende Nachteile. Das sind erstens die Sichtverhältnisse, und zwar wegen des weit zurückgesetzten Mannes. Sie sind nicht besser als beim Jäger. Die Angriffsverfahren mit diesem Flugzeug müßten etwa in der Art sein, wie jetzt die Jabos.

.....
Dann sehe ich noch einen großen Vorteil des Dornier-Projekts in der Reichweite, in der besseren einmotorigen Flugfähigkeit und vor allen Dingen gerade durch die geringe Flächenbelastung in den leichteren Start- und Landeigenschaften, die es sogar ermöglichen werden, diesen Vogel nachts einzusetzen, was bisher immer noch schief gegangen ist.

Für das Strahltriebwerk, das parallel entwickelt werden soll, sind zwei Sachen zu beachten, zunächst die geringe Reichweite in Bodennähe. Das würde ein großes Handicap sein; denn die Masse der Einsätze geschieht in Bodennähe. Es war bisher gerade für

den Einsitzer schwierig, durch die Wolken durchzuziehen und Langstreckenflüge zu machen. Navigatorisch ist diese Frage bisher noch nicht gelöst. Die Besatzungen werden nicht besser. Die Navigationsmittel, die bis dahin angeboten werden, sind auch keine anderen als die, die wir heute schon haben, allerdings nicht im Einsitzer darin. Ich möchte doch gerade wegen der Kapazitätsgründe zu erwägen geben, ob es nicht zweckmäßiger ist, gleich einen ganzen Schritt zu machen und statt des Messerschmitt-Projekts das Dornier-Projekt zu wählen, auch wenn es später kommt. Der Anflug ist das Schwierigste. Wenn die Maschine mit Bomben außen nur etwa 40 km schneller ist als der Illing, dann glaube ich, daß für den doppelten Aufwand - zwei Motoren plus Rumpf - die Sache sehr teure erkaufte ist. Ob die Flugeigenschaften mit dem Zeppelin sinken werden, ist auch noch die Frage.

Pasewaldt: Etwas von dem, was v. Loßberg berührte, ist sehr wesentlich. Das ist die Kapazitätsfrage; sie macht uns den größten Kummer. Wenn das Messerschmitt-Projekt nicht bei Messerschmitt selber zur Durchführung kommt, ist durchaus zu erwarten, daß es in der an sich geplanten Zeit bestimmt nicht herauskommt, sondern dann wird es zweifellos zeitgemäß auf das Dornier-Projekt zurückrutschen. Ich sehe keine Möglichkeit, die Sache bei Messerschmitt unterzubringen. Meine Absicht ist gewesen, bei Messerschmitt unter allen Umständen 262 und 163 mit dem äußersten Tempo vorwärtszutreiben. Bereits hier hapert es an der entsprechenden Kapazität.

.

Peltz: Ich bin auf Grund der personellen Lage, die für mich die Grundlage darstellt, der Ansicht, daß dem Dornier-Projekt der Vorzug zu geben ist, und zwar erstens aus fliegerischen Gründen, weil ich der Auffassung bin, daß das Dornier-Projekt fliegerisch einfacher ist als das Messerschmitt-Objekt, zweitens weil ich der Meinung bin, daß eine rein-rassige Lösung für die Bomben innen und nicht außen gefunden werden muß.

Das zweite ist der Termin, der von mir zu beurteilen wäre. Selbst wenn ich annehme, daß die Messerschmitt-Lösung nach dem Diagramm für 1944 steht und die Lösung Dornier 1945 kommt, glaube ich

bestimmt, daß der Leistungsvorsprung und die ganze personelle Bereitstellung diesen Vorsprung wettmachen wird.

Vorwald: Sie stehen auf dem Standpunkt, daß man sich so lange mit der Jabo Reichweite auf dem Schnellkampfgebiet behelfen sollte.

(Pelz: Jawohl!)

Das ist eine sehr wesentliche Entscheidung. Darf ich fragen, ob noch jemand zu der Entscheidung, die sich jetzt abzeichnet für die Me 109 Zwillings oder das Dornierprojekt, das Wort nehmen will oder, ob Gründe vorgebracht werden, beides zu machen.

Dörstling:

Entscheidend ist der General der Kampfflieger als Repräsentant des Generalstabes. Wenn er sagt: "Ich finde mich bis zum Jahre 1944 mit den heutigen Verhältnissen ab, wenn ich die von Ihnen gewünschte Dornier als einzige Lösung vor mir sehe." "Ich verspreche mir wenig von einer Zwischenlösung. Es kommt auf die Endlösung an," so ist das sehr verbindlich. Wir müssen kompromißlos auf eine langdauernde Lösung zustreben. Aber die Verantwortung muß natürlich jeder in seiner Brust tragen, wenn er so etwas sagt.

Pelz: Wenn beide Lösungen gewünscht werden, ist es doch wohl klar. Wenn ich mich auf eine beschränke, kann ich mit Energie und mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln diese Lösung auf breiter Basis durchführen.

Vorwald: Das ist kein Zweifel. Außerdem wird bei dem Projekt Dornier die Jägerseite in keiner Weise belastet.

Galland: Ich weiß nicht, ob der Amerikaner nicht eine ähnliche Entwicklung geplant hat, als er damals die Lightning-Boeing auflegte. Sie ist letzten Endes auch ein Flugzeug in der Größe eines doppelten Jägers. Er ist damals, wie er jetzt einsieht, nicht sehr günstig dabei weggekommen. Er hat das Flugzeug nach Afrika verfrachtet und fliegt damit jetzt dort herum. Wenn die Leistung tatsächlich nur um 40 km in der Anlage höher liegt als die eines Jägers und die Bombenzuladung annähernd dieselbe ist, die übrigen Verhältnisse dieselben sind, die Flugeigenschaften aber schlechter gestellt sind, dann fragt es sich, ob es nicht besser ist, die Leistung des Jägers beim Strahlmotor zu steigern,

bis der Anschluß mit dem doppelmotorigen Dornier da ist, ob das nicht mit geringeren Aufwand schneller geht.

Friebel: Ich wollte noch einmal darauf hinweisen, daß die Bedenken, die Herr General Galland angeführt hat, unter allen Umständen in den Vordergrund zu stellen sind. Die Jägerseite hat an die Entwicklung sehr hohe Forderungen für die nächste Zeit gestellt. Abgesehen von den Flugleistungen, der Höhe und der Geschwindigkeit verlangt sie in der Zukunft die Unterbringung der 5 cm-Waffe. Das sind alles Dinge, die im einmotorigen Jäger für die nächste Zukunft nicht mehr zu decken sind. Ich sehe keine andere Möglichkeit als mit den Rüstsätzen sowohl die Schnellkampfflugzeuge als auch die Jägerfrage ~~xx~~ in einer und derselben Zelle zu decken. Ich sehe verhältnismäßig klar in der Lösung des Zwillings 109, weil eine wirklich schwere Waffe als zentrale Waffe untergebracht werden kann, und zwar in der symmetrischen Ebene, wo man sonst auch die Bomben unterbringen würde. Diese Flugzeuge werden uns von der Jägerseite gar nicht erspart bleiben. Wir wissen ganz genau, daß der einmotorige Jäger mit den Forderungen, wie sie von der Schutzseite, Belastungsseite aus vom General der Jagdflieger für das Jahr 1943 und 1944 gestellt worden sind, mit der 109, selbst wenn wir stärkere Motoren einbauen, nicht gebaut werden kann. Ich sehe deshalb in der Zweirumpflösung die schnellste Lösung, weil das tatsächlich im Jahre 1943, spätestens 1944 schon etwas an den Feind bringen würde. Ich halte es für durchaus möglich, daß das Dornier-Projekt auch als Jäger geeignet sein könnte; aber es kommt tatsächlich etwas später. Es ist so, daß wir dann auf alle Fälle die kleinere Fläche bauen müssen. Dieser Luxusbomber von seiten der Flächenbelastung würde einen Jäger für diesen Zweck nicht abgeben; er ist tatsächlich, gemessen an den anderen Objekten, ein Omnibus. Ich persönlich, wenn ich weiß, daß im nächsten Jahr ich unter fürchterlichen Druck stehen werde, bin dafür, den Zwilling zu machen und das andere fallen zu lassen, weil ich überzeugt bin, daß im Jahre 1944 auf der Jägerseite es sehr knapp sein wird.

Dörstling: Ich weiß nicht, ob Kompromisse im Leben immer das Schönste sind. Das idealste wäre, wenn jeder auf seine Kosten kommen könnte und dazu die Möglichkeit gegeben würde. Zunächst hat Oberstlt. Pelz als Vertreter des Generals der Kampfflieger

sich geäußert. Er hat sich heute über die Schnellbomber konkret ausgesprochen, und er wird der letzte sein, der sich irgendwie querlegen würde, wenn jetzt noch für die Forderungen des Generals der Jagdflieger etwas Besonders zeitlich und sachlich geboten werden kann. Gelingt es beide Forderungen auf einen Nenner zu bringen, sind wir schön heraus, gelingt es nicht, ist es nach dem Laienverstand einfach notwendig, daß für jeden einzelnen etwas gemacht wird.

Messerschmitt: Hier handelt es sich aber doch leider um die leidige Kapazitätsfrage, die praktisch jetzt so ist, daß es den Zusammenbruch der Entwicklung bringt, wenn wir so weitermachen. Wenn es so weitergeht, bleibt die Entwicklung bei uns in einem Jahr hinter dem Ausland zurück, weil zu viel gemacht wird.

(Dörstling: Hier liegt im Augenblick das Problem!)

Selbstverständlich wäre es schön, die verschiedensten Aufgaben zu machen.

.....

Pasevaldt:

Ich möchte noch einmal an das anknüpfen, was ich vorhin ausgeführt habe. Die wünschenswerte Lösung bei Berücksichtigung der Termine wäre die, daß die Entwicklung sagt: Es ist Messerschmitt-Doppel-109 zu bringen und anschließend aus Gründen, die inzwischen von dem General der Kampfflieger und auch von Loßberg zum Ausdruck gebracht worden sind, unter allen Umständen auch die Dornier-Lösung. Ich habe weiter auf die Kapazitäten aufmerksam gemacht, die außerordentlich beschränkt sind. Im Laufe der Unterhaltungen hat sich herausgestellt, daß Messerschmitt, wie mir ohnehin bekannt war, nicht in der Lage ist, die Sache durchzuführen, wenn nicht andere wichtige Projekte gestrichen werden sollen. Der Schwerpunkt für Messerschmitt liegt m.E. erstens in der Pflege des Jägergedankens an sich, zweitens in dem Vortreiben der 262. Darüber läßt sich überhaupt nicht handeln. Es steht heute zur Debatte, das Schnellkampfflugzeug. Die Lösung des Schnellkampfflugzeuges, die sich im Laufe der Unterhaltung herausgeschält hat, ist unzweifelhaft das Dornier-Projekt. Infolgedessen möchte ich bitten, daß als die Schnellkampflösung das Dornier-Projekt beschlossen wird ohne Rücksicht darauf, daß

das Hornier-Projekt auch für die Jägererei vielfach Verwendung finden kann. Ich denke nur an den wichtigen Gedanken des Fernjägers, der uns vorn und hinten fehlt. Bei einer Bewaffnung, die hier im denkbaren Fall darzustellen ist, von 2,3 cm stellt dieses Flugzeug bei seiner Geschwindigkeit, Reichweite und Wendigkeit eine starke Waffe dar, die uns unter Umständen entscheidend in dem Fernjagdeinsatz nützen kann. Infolgedessen wäre eine wichtige Seite der Jägererei durch dieses Flugzeug mitgedeckt.

Vorwaid: Ich schließe mich vollkommen dieser Stellungnahme an., möchte aber abschließend den General der Kampfflieger fragen, ob er sich ebenfalls dieser Meinung anschließt.

(Felt: Jawohl. - Galland: Jawohl!)

