

1943:

24.

Kampfflugzeuge:

Aus GL-Besprechung am 16.7.1943:

Ju 188:

Pasewaldt: Der General der Kampfflieger hatte den Antrag gestellt, daß die 188 durch einen weiteren Zusatzbehälter in der Reichweite und Eindringtiefe vergrößert würde.

Prof. Hertel:

Eine schnelle Erhöhung der Reichweite dieser Ausführung 88 und 188 ist nicht möglich, da die Unterbringung nur dann zu verwirklichen wäre, wenn wir eine Rumpfverlängerung vornehmen würden. Es besteht die Aufgabe, etwa um 10 % zu erhöhen, wenn wir einen Zusatztank in den Außenflügel hereinbringen und den bisherigen Tank etwa im zweiten Lastenraum als Sackbehälter ausbilden, also so vergrößern, daß er ungefähr 200 l fasst. Dann ist aber die Zugänglichkeit zum hinteren Rumpfe verloren, und wir müssen noch eine zusätzliche Einstieglücke in dem jetzigen Raum für das Schlauchboot machen. D.h., die äußerste Grenze, die möglich ist, aber nicht mit einfachen Mitteln, ist eine Erhöhung der Reichweite um etwa 200 km in der Gesamtflugstrecke. Im anderen sehe ich als schnelle Maßnahme nur die Möglichkeit des Außenbehälters.

Baumbach: Insgesamt 200 km, wenn man den Flächenaußenbehälter nehmen würde?

✓ (Prof. Hertel: Jawohl!)

Milch: Was würde das kilometermäßig bringen?

(Prof. Hertel: 200 km!)

Pasewaldt: Das würde die Eindringtiefe praktisch nur um 70,80 km steigern, und damit ist nun auch nicht gedient, denn das würde dem Effekt nicht entsprechen, der gewollt war. Wir brauchten ja eine Eindringtiefenvergrößerung von 200 bis 300 km.

Milch: Das würde also 800 km mehr Reichweite bedeuten?

(Pasewaldt: Jawohl!)

Ist das mit Außentanks zu schaffen.

(Prof. Hertel: Mit Außentanks zu schaffen!)

Pasewaldt: Nun waren die Außenbehälter gerade diejenigen, die man aufgrund der Schnelligkeit weglassen wollte.

Prof. Hertel: Es gibt auf längere Sicht nur die Möglichkeit, mit der Rumpfverlängerung zu arbeiten.

Milch: Nur mit dem verlängerten Rumpf weiß man noch nicht praktisch, wie das ist! Von schneller Ausführung dürfte kaum noch die Rede sein.

(Prof. Hertel: Die Verlängerung frißt ungefähr 15 km)
Praktisch kommt nachher mehr heraus! Ich glaube, zeitlich kommt die nicht früher als die 288!

Baumbach: Es ist leider so, daß mit dem stärkeren Motor, wenn die Maschine auch viel schneller wird, die Reichweiten absinken.

Milch: Das ist klar! Die Zelle ist dieselbe geblieben, aber die Motoren sind in der PS-Zahl annähernd verdoppelt, und beim 222 wird es ganz schlimm. Solche Motoren fressen das Doppelte an Betriebsstoff, den sie auch unterbringen müssen! Die Bombenlast kann unter ein gewisses Maß nicht mehr herunter. Was bleibt da noch übrig?

Baumbach: Wenn man da den Gedanken verfolgt, daß man gerade auf die S-Ausführung, auf ein schnelles Flugzeug kommen will, hat man einen Tank darunterzuhängen, der nun die Geschwindigkeit wieder wegfrisst.

Milch: Nun ist die Frage bei der 188, was man tun sollte. Ich bin dagegen, Außentanks anzubringen; denn damit geben wir das, was wir auf alle Fälle haben wollen, die Geschwindigkeit, zumindestens für den Anmarschteil, der darin liegt, auf. Die Frage ist selbstverständlich, ob man das nicht unter gewissen Verhältnissen an gewissen Orten tun kann. Ich kann mir vorstellen, daß man nachts weit ausholt um die Nachtjägergebiete herum, immerhin aber nicht so weit ausholt, daß man das, was man dabei mehr hat, allein verfliegt, daß man damit noch herankommen und die Tanks ganz sauber abwerfen kann, daß nichts mehr herausieht und keine Geschwindigkeitsbehinderung besteht. Das wird möglich sein. Man muß also einen solchen Zustand technisch als möglich vorsehen und es der Truppe überlassen, ob und wann sie ihn anwendet. Aber man muß sich gleich klar sein, daß das kein normaler Zustand sein kann.

Baumbach: Andererseits brauchen wir tatsächlich Stückzahlen. In unserer Kampffliegerei haben wir jetzt schon Verbände, die einfach keine Flugzeuge haben, und ich glaube, daß die Grundfrage die wäre, zu prüfen, was man überhaupt tun kann, um die 188 wirklich vorzuziehen, um die wenigen Stücke, die jetzt herauskommen, unter Verzicht darauf, daß ich die 88 weniger habe, mehr herausbringen und alles auf die 188 zu legen.

Milch:

Die große Frage ist, wie kriegen ich sie in der schnellen Form heraus. Die Stückzahl als solche kommt ja entsprechend wohl ungefähr. Es fragt sich aber, ob und von wann ab ich da noch steigern kann. Als zweite Frage kann man da überlegen, welche Zahlen da vorliegen. Ich habe Gott sei Dank bei der 188 den Absturz aufgehalten und bin sehr froh darüber - ich glaube ihr auch. Aber das bringt uns nicht über das Problem hinweg: wie kriegen wir bis zur K 1 eine gewisse möglichst große Zahl schnellere Maschinen heraus unter vollkommener Vernachlässigung der schwerbewaffneten 188, die uns im Moment wieder einmal gar nicht interessiert? Es ist eine völlige Umstellung der ganzen Forderung! Wie kriegen wir das hin, so daß wir nicht nur die paar Ju 88 S haben, sondern nachfolgend irgendetwas in der schnellen Ausführung kriegen!

Alpers: Die Zelle ist da terminbestimmend.

Prof. Hertel: Das hat auch nicht viel Sinn! Historisch ist es so, daß erst die 88 da war und wegen unzureichender Bewaffnung den Weg 88 bis 188 G gegangen ist, daß, während diese Sache entwicklungsmäßig fertig wurde und in Serie kam, die Geschwindigkeit gerade für den Nachtflug in den Vordergrund trat. Damit ist jetzt in der Linie weitergegangen worden und gesagt worden: jetzt läuft die 188 mit der schnellen Kanzel, die früher nicht gewünscht wurde, weil es ganz auf Bewaffnung ging, und bis die schnelle Kanzel kam, ist dann bei der 88 auch noch einmal auf Geschwindigkeit frisiert worden. Das läuft jetzt in der ganzen Serienvorbereitung so, daß man irgendeine Kombination von Kanzeln nicht mehr vornehmen kann. Wenn es so ist, daß die 188 Schnell-Lösung mit allen Mitteln vorwärts gebracht wird, dann ist es auch egal, dann kann man auch einen

anderen Motor hereinbringen. Wir können an die Fläche Motoren hängen, wie wir es wollen. Aber der Sinn der Schnellbomberkanzel ist ja der gewesen, im Gegensatz zu der Schnellkanzel 88 eine Kanzel zu haben, mit der man hoch fliegen kann; denn die aerodynamische Verbesserung, der Geschwindigkeitsunterschied der 88-Schnellkanzel gegenüber der 188-Schnellkanzel ist nur gering und liegt in der Größenordnung von vielleicht 10 km vor. Der große Schritt der 188-Kanzel liegt darin, daß sie auch in größere Höhen gehen kann, daß es eine Druckkanzel ist, daß sie den 8035 verdauen kann.

Milch: Womit wir uns selber geschlagen haben, ist, daß wir im Laufe dieser historischen Entwicklung die 88 schneller auf schnell bekommen haben als die 188.

Prof. Hertel: Die 88 wurde ihrer Uridee wieder zugeführt, ein Schnellbomber zu sein, während die 188 inzwischen ein schwerbewaffnetes Flugzeug geworden ist.

Milch: Und nun wieder entwaffnet und schnell wird und diese zweite schnelle Form langsamer kommt als bei der 88 und dadurch praktisch wir jetzt in einer absehbaren Zeit eine kleine Zahl schneller Maschinen bekommen. Dann kommt eine größere Pause bis zum Herbst nächsten Jahres und dann fangen wir erst wieder mit schnellen an.

Thiedemann: Eine Patentlösung ist nur, die 88 S weiterzubauen; aber dazu fehlen die Triebwerke, und die kann man nicht von den paar 188 wegnehmen, sondern man kann nur fragen: gibt es solche Triebwerke an anderer Stelle? Ich kann es nicht sagen. Bisher wurde gesagt: Nein!

Milch: Der 213 kann nicht früher kommen, als er jetzt im Einbau vorgesehen ist?

(Thiedemann: Nein, ist auch nicht zu empfehlen!)

Es käme also nur der 801 herein, und die Frage ist: haben wir genug davon oder nicht? Könnten wir, wenn wir die Motoren hätten, mehr schnelle Maschinen auf 88 herausbringen?

(Thiedemann: Jawohl!)

Wenn Sie 100 Einbaumotoren kriegten, könnten Sie bequem 50 88 auf Ausführung S bringen?

(Thiedemann: Jawohl!)

Eschenauer: Auf der Motorenseite liegen wir doch verhältnismäßig eng. Wir haben jetzt die 20 R 2 herausgenommen, und zwar dadurch, daß wir die Reservetriebwerke von der Ju 188 weggenommen haben. Damit sind wir auf eine Motorenreserve von 25 % zurückgefallen. Jetzt haben Herr Feldmarschall gestern noch einmal den Befehl gegeben, für General Kammhuber noch einmal Triebwerke wegzunehmen.

Milch: Wie der 801 jetzt läuft, würde er es nicht mehr ertragen. Wir müssen sowieso den 801 - das hatte ich damals schon dem Motorenvertreter gesagt - höher bringen; denn diese Motoren müssen zusätzlich gemacht werden, die wir neulich disponiert haben. Aber damit allein kommen wir nicht aus. Die Frage ist, ob man nicht bis zu dem Termin - es handelt sich um Februar, März, April - mit dem entsprechendem Verlauf eine größere Zahl 801 tatsächlich herausbringen kann, indem man den ganzen Schwerpunkt darauf legt.

Eschenauer: Dazu eine Frage an General d. Kampfflieger! Besteht da noch eine Möglichkeit? Was leistet das Jaboreiflugzeug im Vergleich zu der 188 S? In der Liste steht sie mit dem 801 drin. Die Triebwerke müssen zusätzlich gefertigt werden.

Baumbach: Ich sagte eben schon, daß die 88 S tatsächlich die Lücke nicht füllt, weil sie nicht die Reichweite hat, die die 188 nachher haben wird, und es würde praktisch die 88 S in der vorgeschlagenen Form etwa gleichkommen mit dem Jaboreiflugzeug.

Milch: Reichweitenmäßig nicht.

Eschenauer: Ich meine leistungsmäßig würde ich der 88 S gegenüber dem Jaboreiflugzeug einen gewissen Vorzug geben.

Milch: Ihre Frage an den Gen. der Kampfl. lautet: Was willst Du lieber haben: mehr Jaborei oder mehr Ju 88 S, und zwar wegen der Motorseite? Wenn Du dich zu der einen Sache entscheiden kannst, ist alles klar.

Eschenauer: Dann wäre die erste Frage, ob Junkers oder Henschel die Triebwerkseite rechtzeitig schaffen würde.

Milch: Bis Februar ist noch soviel Zeit, daß man das einlaufen lassen kann. Das müßte man schaffen.

Eschenauer: Dann wäre die Möglichkeit gegeben, diese auslaufende

Henschelserie auf 301 zu setzen und Ju 88 S 1 oder S 2 - das wäre noch zu entscheiden - auf Kosten der doppelten Zahl Jäger zu bringen.

(Baumbach: Ich brauche da die doppelte Zahl Triebwerke)

Milch: Für eine Ju 88 S würden 2 Jaboreis wegfallen, falls es nicht gelingt, bis zu diesem Termin zu sagen: wir steigern unsere Motorensausbringung um monatlich 100 bis 150 Stück, was meiner Meinung nach ein Gebot der Stunde ist. Wenn wir hier auf der Zellenseite schon soviel verlangen, müssen wir auf der Motorenseite auch viel verlangen.

Baumbach: Ich glaube nicht, daß das die Patentlösung ist, sondern das Jaboreiflugzeug werden wir auf jeden Fall brauchen, und wenn ich die doppelte Zahl verliere, bringt es uns bestimmt nichts.

~~Kittler~~ Friebel: Zur Reichweitenfrage! Man würde zweckmäßig die S 2 bauen, wenn man im Februar erst den Umbau bei Henschel anschließen würde; dann die S" hat im vorderen Lstenraum noch den Zusatztank. Dann hätten wir den Bombenbauch unten dran. Das wäre an sich aber nicht so traurig; wir haben nicht 100, sondern 1550 km Reichweite.

Milch: Was hat sie für eine Bombenzuladung?

(Hoffmann: 2 x 250 kg! Prof. Hertel: Die S" kann bis 1800 haben.)

Milch: Eine C 1000 kann sie gar nicht nehmen!

(Friebel: doch eine SC 1000)

Das halte ich immer für den Nachtbomber für die günstigste Größe nach oben hin. Die 1800 ist natürlich noch schöner; aber darauf könnte man verzichten. Ich würde sagen: die C 1000 ist für einen Nachtbomber gewissermaßen die Mindestforderung. Die für mich sympathische Lösung ist unter beschränkten Verhältnisse eine C 1000, 2 C 500 und 4 C 250, wenn das hereingeht.!

(Friebel: Das geht - auch 4 C 250.)

Danach würde die Bombenzuladung ausreichend sein. Die Reichweite ist sowieso erheblich besser. Geschwindigkeitsmäßig ist sie nicht viel schlechter als die andere.

(Friebel: Theoretisch 6 km langsamer!)

Sie liegt also ungefähr in derselben Größenordnung. Die Maschine

30.

würde also, wenn wir sie zu dem Termin haben könnten, sehr gut
sein.

(Friebel: Jawohl!)
