

Kampfflugzeuge (Bomber):Aus HI-Sesprechung am 20.8.1943:Ju 88 Höhenflugzeug:

Hoffmann: Die Entwicklung der Höhenflugzeuge hat sich durch dauernde Pannen weiter verschärft und zwingt zu einer neuen Entscheidung, damit der Gegner uns gerade im Höhenaufklärer und im Höhenkampfflugzeug nicht abermals davonläuft.

Die Ju 86 und 186 sowie die Do 217 P, die durch den Entscheid des Herrn Generalfeldmarschall und aus Gründen der Jägerfertigung und Konzentration der Kräfte zurückgesetzt worden ist, interessieren augenblicklich bei den zu besprechenden Fragen nicht mehr. Die Do 217 mit der Höhenzentrale bzw. mit dem weiteren Versuch mit TKL 11 bzw. TKL 15 interessieren nur noch als Versuchsträger. So konzentriert sich die Frage um die He 130 und um die Ausführung Ju 188 mit Dreimann-Kanzel, Höhen-druckkabine, wobei von der Firma Junkers der Vorschlag gemacht wird, zwecks Unterscheidung von der Ju 188 dieses Flugzeug in Zukunft 388 in drei Ausführungen: J als Jäger, Nachtjäger und Zerstörer, K als Kampfflugzeuge und L als Luginsland-Aufklärer zu benennen. Dazu wird von der Firma Junkers der Vorschlag gemacht, die eventuell zu bauende viermotorige Ausführung der 188 488 zu nennen, so daß die Auseinanderhaltung dieser Typ besser möglich ist.

.....

Prof. Hertel: Ich habe hier noch einmal aufgetragen, welchen Sinn unsere Höhenflugzeug-Entwicklung gegenwärtig besitzt, und zwar ist hier aufgetragen die 388, wie wir sie jetzt benannt haben, als Kampfflugzeug mit 650 km Geschwindigkeit, ~~als Kampfflugzeug mit 650 km Geschwindigkeit~~ in 13 km Höhe. Das ist das Flugzeug, wie es jetzt zum Serienanlauf befohlen ist und wie es mitte nächsten Jahres in Serie erscheinen soll, für das aber eine Stückzahl noch nicht festgelegt ist. Ich glaube es sollen 250 oder 300 Flugzeuge sein.

Die Feindlage ist demgegenüber hier aufgetragen, zunächst einmal hier die Jäger. Der schlimmste Gegner ist die Griffin-Spitfire, die jetzt mit der Notleistung noch etwas

darunter liegt, der neue Merlin und der Thunderbolt mit den verbesserten Public-Work, die jetzt auch noch unter der Leistung liegen, aber man muß befürchten, daß sie diese Leistung erreichen mit Start- und Kampfleistung, d. h. wenn dieses Flugzeug rechtzeitig kommt, wenn wir nicht Zeit verlieren in dem weiteren Anlauf der Serie. Diese englischen Flugzeuge sind entweder ausgerüstet mit zwei mechanischen Getriebelegern, oder die amerikanischen mit einem Lader oder einer Abgasturbine. Wenn die natürlich eine Abgasturbine oder einen Lader hinzunehmen, dann müßten sie auch in der Höhenleistung etwas steigen, so daß es durchaus berechtigt erscheint, auf etwas weitere Sicht von der zweimotorigen Maschine auf die viermotorige zu gehen; dann kommt man auf eine um 50 km schnellere Leistung. Ich glaube aber, daß es heute schon richtig ist, zwei Wege zu gehen, und daß man auch noch weiter trachten muß, die Volldruckhöhe höher zu bringen. Ich sehe da eine Möglichkeit durchaus auf der Basis des 603, der sich als Höhenmotor bisher als sehr gut erwiesen hat, und mit einer Laderstufe auf 8,3 km gekommen ist, der in Anbetracht seines geringen Ladedruckes geeignet ist, weiter in die Höhe entwickelt zu werden.

Es erscheint durchaus so, daß die zweimotorige 388, die jetzt im Anlaufen ist, ihre Aufgabe erfüllen wird, wenn sie rechtzeitig kommt. Daher ist meine Sorge weniger, eine neue Maschine zu bauen wie die 488, sondern vor allen Dingen alle Kräfte darauf zu konzentrieren, daß diese zweimotorige Maschine nicht diesen verzweifelt langen Serienanlauf hat. Praktisch erscheint die Maschine in kleiner Stückzahl erst in einem Jahr, und die großen Stückzahlen, von denen wir sprechen, 150 und 200 Flugzeuge, werden erst im Jahre 1945 erreicht. Der Hauptmangel ist der, daß für die Durchführung dieser Fertigungsaufgaben, nicht die nötigen Arbeitsvorbereitungskräfte, nicht die nötigen Vorrichtungskonstrukteure und alle diese Leute vorhanden sind. So etwas ist schwer in Gang zu bringen. Ich sehe daher in einem Verzicht auf die Hs 130 nicht so sehr einen Vorteil für die zukünftige Entwicklung, als vielmehr hoffe ich, dadurch eine Möglichkeit zu bekommen, daß statt einer geringen Stückzahl von Schulflugzeugen etwas getan wird, um die erste Stufe

vorwärts zu bringen, damit wir bald eine größere Zahl von solchen Flugzeugen bekommen. Ich halte es auch für <sup>nicht</sup> richtig, eine kleinere Stückzahl der Bs 130 einzusetzen, weil das dann nur Lockvögel wären, die den Feind soweit herauftreiben und aufputschen würden, daß unsere Flugzeuge, die schon eine wirklich größere Stückzahlen haben, bereits entwertet würden. Das halte ich nicht für gut. Ich halte es vielmehr für richtig, die ganze Kraft zusammenzunehmen, um dieses Flugzeug schnell herauszubringen und schnell auf eine größere Stückzahl zu bringen.

Aus diesem logischen Grunde, diese Stufe wirklich zu sichern, halte ich es dann für richtig, auf dieser Basis weiter zu arbeiten, und zwar auch mit 603, damit wir nicht nur auf dem 801-Triebwerk TM-Triebwerk allein stehen, sondern für die Höhensache auch ein 603 TM-Triebwerk entwickeln, und dann die vorhandenen 388 auf Viermotoren umstellen, damit, wenn die Sache hier gut ist und der Feind eine andere Bekämpfungsmöglichkeit findet, dann die U<sup>U</sup>stellung nicht so schwer ist, daß man tatsächlich in der 488 die Außenflügel, das Fahrwerk, die ganze Bewaffnung usw. übernehmen kann. Denn in einer neuen Maschine ist eben leider wieder eine ganz andere Gesamtbelastung, es sind andere Tanks drin, ein anderes Fahrwerk, eine andere Bewaffnung.

.....  
Milch: Das würde bedeuten, daß wir die Frage, welche viermotorig Maschine wir bauen sollen, im Augenblick noch zurückstellen sollten, es sei denn, daß Kräfte übrig sind, die sofort an die 4-motorige Aufgabe herangehen könnten. Das wäre eine neue Situation. Aber für die entsprechende Entscheidung heute fällt oder ob sie erst in 14 Tagen gefällt wird, das ist nicht wichtig. Bisher ist jedenfalls ein vollkommen klares Bild noch nicht möglich.

.....