

Aus GI-Besprechung am 20.8.1943:

He 177 / He 272:

Hoffmann: Bei der 177 wird augenblicklich die A 3 gebaut. Es wird dann zur A 5 übergegangen, und es soll zu einem ferneren Termin zur A 7 übergegangen werden, deren Einführung im Augenblick noch nicht akut ist. In der Zwischenzeit hat sich die Gegenseite mit ihrer Geschwindigkeit schon so weit entwickelt, daß die Frage der Leistungserhöhung bei der 177 sehr stark in den Vordergrund tritt, ganz abgesehen von den Schwierigkeiten mit dem 610, d.h. mit den beiden Motoren 605 und auch unabhängig von der Frage, ob das Triebwerk, wie es zugesagt worden war, nunmehr in Ordnung ist, aber die Motoren noch nicht das versprechen, was von ihnen erwartet werden muß.

Es ergibt sich dabei die Frage: welche Leistungen sind mit der 177 viermotorig in den verschiedenen Motorenausführungen zu erreichen? Liegen diese Leistungen über den jetzigen, mit dem 610 erzielbaren Leistungen? Bringen sie dieses Flugzeug, das in der Ausbringung um Jahre verzögert ist und seinerzeit im Entwurf dem Gegner weit voraus war, wieder an den Gegner heran, oder werden uns sogar Leistungen gebracht, die moderner sind, und dieses Flugzeug in seinem Einstzwert wesentlich steigern? Ich möchte da den Vergleich der Firma Heinkel, der mit meinen Sachbearbeitern abgeglichen worden ist, heranziehen und hier vortragen.

Bei der augenblicklichen Ausführung A 5, wie sie jetzt mit dem 610 läuft, ist, abgesehen von der Bewaffnung ein Abfluggewicht von 31 to vorgesehen, das auf dem augenblicklichen Fahrwerk und dem augenblicklichen Sporn mit Rumpfschwanz begründet liegt. Wir haben dabei Höchstgeschwindigkeiten mit FlaV von ~~490~~ 490 km, ohne FlaV von 500 km, und zwar beides in Voll-, druckhöhe von 5,8 km. Wir haben eine Geschwindigkeit in Bodennähe mit Rückstoß von 420 km und eine größte errechnete Flugstrecke von 4300 km.

Die A 5 hat die Flächenanspitzung mit den weiteren Änderungen, die eine erhebliche Umstellung des Flugzeuges bedeuten und immerhin einen Konstruktionsaufwand von 84 000 Stunden

darstellen, wovon der neue Außenflügel, d.h. die angeschäftete Fläche lediglich 10 000 Stunden ausmacht. Diese A 7 hätte ein Abfluggewicht von 32,6 To, maximal von 33,8 t, und zwar aufgrund des neuen Fahrwerkes. Dabei tritt eine Geschwindigkeitsverringernng mit FlaV auf 480 km pro Stunde ein, mit Rückstoß auf 490 km ebenfalls in 5,8 km Höhe., und eine Höchstgeschwindigkeit am Boden von 410 km, wobei die größte errechnete Flugstrecke etwa 4800 km beträgt.

Wenn jetzt für die A 5 eine viermotorige Ausführung gewählt werden könnte, dann das Flugzeug B 5 in der alten Ausführung mit 603 A, also noch nicht G, der wahrscheinlich für die Serie zur Verfügung gestellt werden könnte, bei dem gleichen Abfluggewicht von 33,5 t, begründet durch das Fahrwerk der A 7, eine Höchstgeschwindigkeit mit FlaV von 515 km, mit dem DB 603G sogar von 540 km haben, also 60 km mehr gegenüber der Ausführung mit 610. Bei Verwendung des Rückstoßes würde die Höchstgeschwindigkeit bei 565 km liegen. Beim 603 G würde eine Höchstgeschwindigkeit am Boden von 465 km vorhanden sein, und zwar gegenüber dem 410 km in der beabsichtigten Ausführung der A 7. Dabei würden allerdings die höchst errechnete Flugstrecke auf 3850 km zurückgehen, weil gegenüber der Ausführung mit dem 610 die 4-motorige Ausführung schwerer wird, also vom höchstzulässigen Fluggewicht auf Grund des Fahrwerkes mehr Gewicht in die Triebwerksanlagen hineinstecken muß.

Weiter ist die B 5 mit anderer Bewaffnung vorgeschlagen worden bzw. die B 5 mit der Angleichung der Bewaffnung an die A 7.

Bei der terminlichen Betrachtung der Dinge hat sich ergeben daß ein Vorschlag zur Diskussion gestellt werden muß, die B 5 mit gewissen Änderungen in der Kanzel, mit dem neuen Sporn und dem neuen Fahrwerk, aber mit der alten Spannweite von 31,5 m und der Fläche von 102 qm, aus Termingründen zu betrachten und darüber eine Entscheidung zu treffen.

.....

Baumbach: Die 177 hat uns in der augenblicklichen Form bisher nichts geboten. Es ist auch noch nicht abzusehen, wann sie in der Form, wie sie jetzt ist, tatsächlich für die Zwecke, für die

sie vorgesehen war, nämlich als Fernbomber einsatzklar wird. So wie die 177 mit 4 Motoren geplant ist, fällt sie auch als Fernbomber aus und kommt in den Sektor der Ju 288. Damit würde für unseren Sektor kein Fernkampfflugzeug mehr zur Verfügung stehen, sondern wir müßten mit aller Gewalt auf die Me 264 kommen.

Wenn man überhaupt noch mit der 177 etwas bieten will, dann muß man m.E. auf die viermotorige Lösung gehen. In der zusammengekoppelten Form des 610 hat sie uns bisher nichts gebracht. - Ich glaube aber, daß damit die Frage des Fernbombers auch nicht gelöst sein wird. Wir stehen dann plötzlich ohne ein Flugzeug da, mit dem wir in absehbarer Zeit, etwa 1944, in den Atlantik gehen könnten. Wir haben die Fw 200, die im Februar ausläuft; dann die 290, die in verhältnismäßig geringen Zahlen kommt und auch diesen Sektor nicht deckt.

Da wir sehen müssen, daß wir nicht nur 1945 oder 46 etwas zur Verfügung haben, sondern auch schon im nächsten Jahre etwas bieten können, müßten wir m.E. die 290 stückzahlmäßig vorziehen, um mit dieser Maschine den Krieg im Atlantik führen zu können. Die Erfahrungen der letzten Tage hat gezeigt, daß auch mit der Fw 200 im horizontalen Höhenangriff mit dem Lotfe außergewöhnlich gute Trefferergebnisse erzielt werden können. Wir haben jetzt auch Kehleinbauten angelassen, so daß wir jetzt auch im Atlantik auch bei schlechterem Wetter, wie im Herbst, Winter und Frühjahr mit diesen Flugzeugen - zunächst aushilfswise mit dem Fw 200 - den Krieg weiterführen können.

Milch: Die 290 hat gegenüber dem Condor eine bessere Geschwindigkeit, bessere Reichweite und bessere Bewaffnung.

(Hoffmann: Und kann in der Bewaffnung entsprechend den taktischen Forderungen ständig verstärkt werden!)

Warum soll ich noch Klimmzüge machen wegen eines neuen Typs, während ich nur eines nötig hätte, nämlich die 290-Produktion auszuweiten?

Baumbach: Das ist auch unsere Ansicht. Wir bitten auch zu prüfen, ob man nicht die Produktion der 290 aufstocken und vorziehen könnte, um dadurch günstiger und breiter zu liegen!

Hoffmann: Das hängt von der Konstruktionskapazität für die 290 ab, auch von der Vorrichtungskonstruktion und vom Vorrichtungsbau.

Milch: Das müßte eigentlich abgeschlossen werden, weil die ~~XXXX~~ Maschine in einer gewissen Stückzahl bald läuft.

Prof. Bertel: Vor allem erweiterte Vorrichtungen!

Petersen: Es hat sich gezeigt, daß selbst die alte Condor mit der Bewaffnung 1 x Hd 151 jeden Tag im Wehrmachtsbericht genannt wird, weil sie Beaufighter und Lightnings und auch größere Maschinen abschießt. Ich bin fest überzeugt, daß wir mit der Ju 290 über See in nicht allzu stark jagdgefährdeten Räumen in den nächsten 3 Jahren einwandfrei wieder im Atlantikgeschäft einsetzen können.

(Milch: Ich glaube auch nicht, daß die 290 einer B 5 unterlegen ist !)

Sie ist sehr überlegen.

Milch: Auch im Verhältnis des Kampfes gegen den feindlichen Jäger. Wie gesagt: in nicht allzu stark jagdgefährdeten Gebieten. Das gilt in gleicher Weise für die B 5.

Baumbach: Auch waffenmäßig ist die 290 überlegen. Außerdem könnte man größere Stückzahlen herausbringen. Wir hätten auch eine Begrenzung in den Typen. Die 290 bietet im Atlantikkrieg in dieser Zeit tatsächlich etwas an.

Milch: Wir dürfen nicht vergessen, daß die 177 für die große Reichweite im Atlantik gedacht war. Wenn wir jetzt den Beschluß bezüglich der B 5 fassen, dann bekommen wir auch nur ein Konkurrenzflugzeug zur 288, die sich eigentlich von der 288 nur dadurch unterscheidet, daß sie viermotorig ausgelegt ist, während 288 leider noch auf den Doppeltriebwerken sitzt. Um die 290 kommen wir sowieso im Atlantik nicht herum. Wenn wir im Atlantik Angriffsaufgaben verfolgen wollen, dann ist dabei das erste der Kampf gegen den feindlichen Schiffsraum. Das ist der Punkt, wo wir den Gegner abdrücken können.

Baumbach: Da die Heimatverteidigung zunächst stark gemacht werden muß und obwohl es in unser eigenes Fleisch geht, schlage ich unter diesen Umständen von uns aus vor, daß wir zunächst auf die 177 und deren Kapazität zugunsten des TL-

Jäger und des TL überhaupt verzichten, beziehungsweise, daß jeweils ein Teil zugunsten des TL abgestrichen wird. Man könnte es für die Nachtjäger frei geben, um die Heimatverteidigung stark zu machen, wenn wir auf der anderen Seite erreichen, daß wir für den Fernbomber eine gewisse Sicherheit für das nächste Jahr bekommen, da sonst die Fw 200 ausläuft und dadurch die 290-Produktion noch nicht gedeckt wird.

Milch: Die 6 Stück Condors ließen sich m.E. im nächsten Jahr mit der 290 decken.

Baumbach: Wenn das möglich wäre, dann würden wir uns auch voll auf die 290 legen und brauchten nicht noch die Versuche mit der Fw 200 zu betreiben.

Milch: Das würde zur Folge haben, daß ein Werk, welches die 177 baut, darauf stehen bleibt, während ein anderes, das jetzt 177 baut, schnellstens auf die 290 umgestellt wird.

(Zuruf: Arado 234)

Zunächst ist auf dem Gebiet des Fernkampfes über See etwas notwendig.

Frank: Uns interessiert, ob die 290 auf die Dauer als Kämpfer ausreicht. Oder ist es richtig, die 277 trotzdem weiter zu entwickeln.

Milch: Das müssen wir auch noch besprechen. Aber die 277 liegt erst Ende 1946 bzw. Anfang 1947.

Hier ist die Frage so: wenn die B-Maschine kommen kann, und zwar im Herbst 1944, dann ist das zu einem Zeitpunkt, wo gerade die 290 schon aufgrund der bisherigen Planung in Stückzahlen kommt. Dann muß man zunächst zwischen den 290 und der B 5 abwägen. Der Vergleich spricht in meinen Augen einseitig zugunsten der 290. Darüber herrscht wohl Einheitlichkeit.

Daß dies auf die frühere Zeit und nicht die heutige bei Heinkel zurückzuführen ist, das ist klar.

Infolgedessen ist die Änderung B 5 nicht mehr interessant. Bei der 290 besteht die Schwierigkeit, wo wir sie in größeren Stückzahlen bauen sollen. Wenn eine weitere Kapazität hinzukäme, dann wäre es eine wesentliche Erleichterung. Dann ließen sich die Zahlen, wie sie vorgesehen sind, je nach den Wünschen um ein gewisses Stück steigern. Wir blieben aber dann, abgesehen

von allen anderen, mit einem Flugzeug in der Aufgabe stehen, für die die 177 eigentlich gedacht war, nämlich in dem Kampf über See. Diese Sparte muß abgedeckt werden. Das geht allen anderen Fragen voraus, die sonst vielleicht noch in diesen Werken herantreten. Das geht für mich auf der Frage vor, ob wir in einem der Werke von Heinkel heute Jäger oder Zerstörer bauen sollen. Bis das wirksam würde, muß die Aufgabe der Jäger auf einem anderen Wege bereits gelöst worden sein. Das würde nach meiner Auffassung für diese Aufgabe zu spät kommen. Dort fällt meines Erachtens die Entscheidung in den nächsten Wochen und Monaten, während diese Frage heute schon sehr zurückhinkt. Daß wir heute noch aus dem Condor so etwas Schönes gemacht haben, darf uns nicht nicht darüber hinwegtäuschen, daß es nur höchstens 6 Maschinen im Monat waren. Davon gingen immer noch Reisemaschinen für hohe Leute ab. Außerdem läuft diese Maschine aus und kann nicht wieder aufgesetzt werden, d.h. es würde Monate dauern, bis sie wieder anfängt. Dann läuft aber die 290 schön, die wiederum besser ist als der Condor.

Ich stehe auf dem Standpunkt: wenn wir heute einen Beschluß fassen, dann kann er nur dahin gehen, daß die B 5 nicht mehr interessiert und die 290 noch mehr in den Vordergrund gerückt werden muß - Es muß bei den Kapazitäten der 177 zugunsten des Baues der 290 abgegeben werden. Das ist mein Vorschlag.

(Baumbach: Und vielleicht zugunsten der Ar 234 B als Kampfflugzeug.)

Dann kommen Sie später an Ihre Ozeanaufgaben heran.

Vorwald: Hoffmann bemerkte vorhin, daß wir keine Entwicklung für die Höhe zwischen 13 und 18 km hätten. Aber nach den Leistungsdaten der 488, die etwa mit der Hs 130 gleich liegen, würde diese gegenüber 388 in der Höhe gar keinen Gewinn bringen, sondern nur in der Geschwindigkeit.

Prof. Hertel: Nur in der Geschwindigkeit. Es sind Flugzeuge, die darauf angelegt sind, in der Volldruckhöhe des Motors das Höchste zu leisten.

Milch: Das Henschelprojekt will auf 15 bis 15,5 km kommen.

Prof. Hertel: Das ist aber nicht die höchste Geschwindigkeit.

Die höchste Geschwindigkeit muß immer gleich liegen.

Frydag: Die Angaben sind bezogen auf die mittlere Flugstrecke und auf GM. Das hängt nicht vom Motor ab.

Milch: Diese Frage ist klar. Nicht klar ist mir dagegen, wie der Unterschied zwischen Henschel- und dem Junkersprojekt zustande kommt. Henschel kommt auf über 15 km bei einer Geschwindigkeit von 640 km. Insgesamt will Henschel aber auf 700 km kommen. Die Geschwindigkeiten liegen hier also auch anders, allerdings in 14,5 km. Die Leistungen der beiden Angebote stimmen noch nicht überein.

Es sind auch noch so viele Fragen, z. B. Kühler, an der Schraube, an der Kabine, zu beachten. Wir wollten erst einmal in der Höhe fliegen und wollten alles daran studieren. Diese Erfahrungen müßten wir sonst bei den nächsten Entwicklungen teuer erkaufen.

.....

Milch: Entschluß: die 388 wird gebaut, und zwar mit allem, was da ist, und weiter werden die Versuche mit der 130 fortgesetzt, um die Höhenfrage zu studieren. und zwar unter Einschaltung all der Firmen, die nachher mit Höhenfragen kommen, sei es von der Jägerseite oder von der Junkersseite mit der 388. Ein gegenseitiger Erfahrungsaustausch soll stattfinden. Ich nehme an, daß diese gemeinsame Arbeit von beiden Seiten gerne gemacht wird. Zu der Frage, ob wir uns auf 30 Maschinen beschränken oder ob wir 100 bauen - bleibt dazu noch etwas zu sagen?

Vorwald: Ich würde sie gerne auf 30 beschränkt haben.

Rowehl: Wir haben die Beschränkung auf 30 beantragt, um nicht allzuviel Kapazität festzulegen.

Petersen: Genau das gleiche sage auch ich.

Milch: Ich sehe eine erhebliche Erleichterung, und zwar auch materialseitig, daß wir 70 Maschinen einsparen können.