



Kommando der Erprobungsstellen
der Luftwaffe
Brb.Nr. 1470/44 G.Kdos. (Ia)

Rechlin, den 18. 7. 1944
App. 4078/345

5 Ausfertigungen
5. Ausfertigung

Kommandosache

Technische Bemerkungen zur Studie 1036 auf Grund der derzeitigen Erprobungslage.

A) J ä g e r .

- a) Die Erstellung von 2 verschiedenen Höhenjägern (Ta 152 H und Bf 109 H) wird nicht für nötig gehalten und daher vorgeschlagen, nach erfolgter Leistungsüberprüfung die Produktion an der 109 H zugunsten der Serie Bf 109 K einzustellen und die früher einlaufende Ta 152 H entsprechend aufzustocken.
- b) Die Einbeziehung des Extremhöhenjägers BV 155 in das Programm wird im Hinblick auf die weiter in die Höhe gehende Flugzeugentwicklung für unbedingt notwendig gehalten, zumal das Höhenverhalten der TL-Triebwerke noch unklar ist und damit nur sehr geringe Flugzeiten erreicht werden.

Zu Ta 152.

- a) Da der Serienanlauf Ta 152 H mit nur 4 vorgezogenen, nicht serienmäßigen V-Flugzeugen und damit ohne ausreichende Erprobung vorgesehen ist, muss mit Verzögerungen durch Flugsicherheits- und Flugeigenschafts-Bearbeitungen sowie einer erheblichen Anzahl von Anlauf-Änderungen für die Serie gerechnet werden. Auf jeden Fall werden die 12 ersten Serienflugzeuge für die Erprobung benötigt. (Auf die Unsicherheiten im Triebwerk Jumo 213 E wird hingewiesen).
- b) Für den Grosserienanlauf Ta 152 C ist das Vorsehen von 30 Flugzeugen zur Erprobung notwendig.
- c) Der Einlauf DB 603 L in Ta 152 im Januar 1945 ist nicht gesichert, da über diesen Motor noch keinerlei Erprobungsergebnisse vorliegen und die Frage des Betriebs ohne Ladeluftkühler - bzw. Wärmeaustauscher - aus Mangel an Erprobungsmotoren wahrscheinlich nicht rechtsseitig geklärt werden kann.



- 2 -

B) Kampfflugzeuge.

Zu Ju 388.

Beim Einsatz Ju 388 als Kampfflugzeug wird auf die gegenüber Ju 188 kaum gesteigerten Leistungen in unteren und mittleren Höhen sowie auf die Verschlechterung der Bewaffnung gegenüber Ju 188 aufmerksam gemacht. Das Triebwerk BMW 801 TI wird als zurzeit noch völlig unsicher angesehen. Seitens der Entwicklung und Erprobung muss hier ein Schwerpunkt gebildet werden, um das Triebwerk in Ordnung zu bringen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das LF-Flugzeug mit BMW 801 T9 nur dem Namen nach eine Ju 388 ist, da ausser einigen Rumpfteilen das gesamte Flugzeug dem Weiterlauf der Ju 188 (LT) darstellt. Das Herausbringen der Masse 388 mit Jumo 213 E wird sehr begrenzt.

Zu He 111.

Mit dem Auslauf der He 111 fehlt ein zur Minenräumung mit Magnetschleife geeignetes Flugzeug. Ausserdem ist damit für die Fallschirmspringer kein Flugzeug mehr vorhanden.

Zu Do 335.

Die im Lieferprogramm in den Monaten August-November 1944 aufgeführten Flugzeuge sind O-Baureihe und werden restlos für die Erprobung verbraucht.

Zu Ar 234 C.

Anlauf im Januar 1945 wegen Entwicklungsstand des Triebwerkes BMW 003 noch stark gefährdet. (Schwerpunktbildung erforderlich).

Zu Ju 287.

Serienanlauf im Februar 1945 wird für ausgeschlossen gehalten, da eine Unmenge Fragen noch offen sind und die unerlässliche Vorerprobung aller Neuerungen in dieser kurzen Zeit mit wenigen, der Serie nicht entsprechenden Vorversuchsmustern, erfahrungsgemäss nicht möglich ist.

Folgende Fragen sind u. a. noch ungeklärt:

Flugeigenschaften auf Grund der stark negativ gepfeilten Flächen.

Einsatzreife des Triebwerkes BMW 003.

Einsatz der Ju 287 ohne jegliche Bewaffnung, Panzerung und Behälterschutz.

C) Zerstörer.

Zu Ju 388.

Der Serienanlauf mit Jumo 222 B im April 1945 wird für unmöglich gehalten, da Einsatzreife des Motors bis dahin nicht zu erwarten und noch kein Triebwerk vorhanden ist.

- 3 -



- 3 -

D) Nachtjäger.

Zu He 219.

Um die Bekämpfung der in immer grösserer Höhe und höherer Geschwindigkeit angreifenden Mosquitos sicherzustellen, wird der baldige Einlauf des DH 603 L, später Ju 222, und die Einplanung der He 219 mit vergrößerter Fläche vorgeschlagen.

E) Fernerkunder.

Zu Ju 388.

Die im Lieferprogramm stehenden 10 Flugzeuge im Juli-September 1944 sind O-Reihe und werden besonders für die Erprobung BMW 801 TI dringend benötigt.

Zu He 264.

Das Flugzeug wird in seiner Gesamtanlegung auf Grund der zu hohen Flächenbelastung, der Komplikationen des Fahrwerks, der übermäßig grossen Startstrecken dazu noch mit Starthilfen und der viel zu geringen Reparaturfähigkeit für den Einsatz auf Grund der praktischen Erfahrungen für unbrauchbar gehalten.

Grundsätzlich ist ausserdem die Entwicklung und Fertigung in einem ausgesprochenen Jägerwerk ohne jede Grossflugzeugerfahrung nicht zweckmässig und kann hiesigen Erachtens ohne Schädigung der vordringlichen Jägerfertigung He 262 bei Mtt. gar nicht durchgeführt werden, wobei die Termine unhaltbar scheinen, da noch keinerlei Erprobungsergebnisse vorliegen.

F) Schulflugzeuge.

Zu Do 335.

Die im Programm vorgesehenen Flugzeuge mit Doppelsteuer reichen unter keinen Umständen aus. Für Schulbetrieb müssen laufend etwa 3-5% der Gesamtserie als Schulflugzeuge ausgeliefert werden. Dadurch wird eine wesentliche Personal- und Materialeinsparung im Schulbetrieb erreicht und ausserdem der Betriebsstoffverbrauch durch die mögliche Verkürzung der Schulungsflugstunden herabgesetzt.

Zu He 262 (Schulflugzeug).

Es gilt dasselbe wie bei Do 335, wobei die Betriebsstoffersparnis bei diesem Muster noch höher sein wird. Laufend 3 - 5% der Gesamtserie als Schulflugzeug werden für nötig gehalten.

Zu Bf 109 (Schulflugzeug).

Es gilt dasselbe wie bei Do 335. Auf Grund der Start- und Landeeigenschaften ist das Schulflugzeug Bf 109 zur Materialersparnis besonders wichtig. Laufende Ausbringung von 3-5% der Gesamtserie als Schulflugzeug, nicht durch Umbau bei Gen.d.Fl.Ausb., sondern unmittelbar bei der Industrie, wird daher vorgeschlagen.

- 4 -



- 4 -

En Ta 152 (Schulflugzeug).


Es gilt dasselbe wie bei Do 335. Es wird daher die Erstellung eines Schulflugzeuges Ta 152 und die Ausbringung von 3% der Gesamtserie für nötig gehalten.

g) Transportsegler.

En DFS 230.

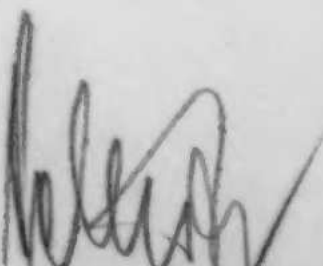
Der Wiederanlauf scheint nicht gerechtfertigt, da mit Streichung der He 111 kein geeignetes Schleppflugzeug mehr vorhanden ist. Ausserdem sind Laderaum, Ladefähigkeit und zugelassene Schleppgeschwindigkeit veraltet.

Es wird vorgeschlagen, da nur noch die Ju 388 als Schleppflugzeug in Frage kommt, die Ka 430 an Stelle der DFS 230 in Serie zu bauen.

www.  peaksoft.de

Verteiler:

1. Ausfertigung GL/C-Chef
2. " HDL Saur
3. " GL/C-E-Chef
4. " K.d.E.
5. " K.d.E.


Oberst und Kommandeur