

Kommando der Erprobungsstellen

Nr. 15451 / 42 GEdos. (Ia)

3 Ausfertigungen

..... 17. Ausfertigung.

An

R.d.L. u. Ob.d.L.

St./GL Üb. C-Chef

Berlin W 8

Geheime Kommandosache!

Nachstehend wird ein Kurzbericht über den bisherigen Erprobungsverlauf Nr. 177 übersandt.

- 1) Die erste Nr. 177 flog am 20.11.59.

Bei der Erprobung der ersten V-Maschinen stellte sich die Notwendigkeit einer Reihe von tiefgreifenden Änderungen heraus. Die wesentlichsten davon waren :

- a) Höhen- und Seitenleitwerk musste um 40% vergrößert werden.
- b) Fahrwerk wurde in der Wandstärke von 8 auf 15 cm verstärkt.
- c) Fowler hatte Schwingungen.
- d) Es waren keine geeigneten Luftschrauben vorhanden. Die vorgesehenen Nickschrauben brachen. (Holzschrauben bekamen Risse, Nurnalschrauben waren nicht zu beschaffen).
- e) Die Triebwerke fielen fast bei jedem Flug aus.
- f) Die Motore kuppelten sich selbständig aus.

Bei der Anfangs-Erprobung ereigneten sich 2 schwere Unfälle, deren Ursache bisher nicht geklärt werden konnte.

Aufgrund dieser Unfälle und wegen der anfangs schlechten Flugeigenschaften wurde der Bau der Maschinen Beginn 1940 gestoppt.

Es wurde jedoch die Entwicklung bei der E-Stelle und bei ERF weiter betrieben und 1/4 Jahr später wurde der Serienbau wieder von neuem befohlen.

Die Erprobung auf den V-Maschinen konnte nur in sehr langsamem Tempo erfolgen, weil die Triebwerke so unreif und betriebsunfähig waren, daß nur wenige Flugstunden geflogen werden konnten. Die größten Schwierigkeiten am Triebwerk machte der Kühl-Kreislauf. Dieser all^{ein} brachte einen Stillstand von $\frac{1}{4}$ Jahr.

Die erste A-C-Maschine kam am 19.5.40 zur B-Stelle Rechlin. Sie war jedoch in vielen Punkten noch nicht der Serie ähnlich und sehr unreif.

2 V-Maschinen (V 6 u. V 7) waren ab Sommer 1941 bei der IV./L.G.40 in Flugbetrieb. Dieser konnte jedoch keine wesentlichen Ergebnisse erbringen, weil die V-Flugzeuge gegenüber den Serien-Maschinen zu große Unterschiede haben (z.B. andere Hydraulik, andere Waffen, geringere Geschwindigkeitszulassung); außerdem waren sie die meiste Zeit unklar.

2) Die Truppen-Erprobung begann mit der Aufstellung der "Erprobungsstaffel He 177" am 1.2.42. Eine Erprobung vorher auf breiterer Basis konnte nicht stattfinden, weil die ersten beiden A-C-Flugzeuge erst im Februar ausgeliefert wurden.

3) In einzelnen wurde an Erprobung geflogen :

a) Bei WHF 450 Flugstunden für Entwicklung und Versuche und 175 Flugstunden für Abnahme, Überwachungs- und Einweisungsflüge.

Zur Verfügung standen insgesamt 14 Erprobungsträger, davon sind 5 durch Bruch verlorengegangen.

b) Bei B-Stelle Rechlin 261 Stunden auf insgesamt 9 Erprobungsträgern. 1 Maschine Totalverlust.

c) Bei B-Stelle Tarnowitz 44 Stunden im ganzen auf 7 Erprobungsträgern.

d) Bei A-Stelle Travemünde 5 Flugstunden für LT-Erprobung auf einem Flugzeug.

e) Bei V-Stelle Feenemünde 19 Flugstunden zur Erprobung He 293 auf einem Erprobungsträger.

f) Bei Erprobungsstaffel Me 177 insgesamt 372 Flugstunden auf 8 Erprobungsträgern. Es traten dabei seit 1.2.42 3 Totalverluste auf.

Zusammen : 1291 Flugstunden.

g) Es wurden bei der Erprobungsstaffel 11 Langstreckenflüge über je 4000 km durchgeführt, davon nur einer mit einer Beanstandung, die eine Zwischenlandung erforderlich machte.

4) Die Auswertung der Erprobungsergebnisse hat ab 1.11.41, also nach Serienanlauf, noch 170 Änderungen notwendig gemacht. Einige weitere Änderungen sind noch zu erwarten.

1395 kleinere Konstruktionsänderungen ergaben sich nach dem 1.11. aus den Bruchversuchen und Festigkeitsuntersuchungen bei BZF.

5) Die Erprobung der Me 177 wird aus 3 Gründen unliebsam verzögert:

a) Wegen des hohen Unfallstandes der Erprobungsträger (Triebwerke und Hydraulik).

b) Wegen der mehrfach erfolgten Sperrungen der Me 177 für den Flbetrieb auf Grund der Unfälle.

c) Wegen des Zeitverlustes durch die an den Erprobungsträgern durchzuführenden Reparaturarbeiten.

6) Bei der Erprobung trat bisher der Verlust von 17 Mann militärisch und zivilen fliegenden Personal ein.

7) Derzeit ist die Me 177 noch nicht in allen Punkten frontreif.

Sie hat noch folgende wesentliche Mängel :

a) Unzuverlässigkeit und Funktionsmangel in der Quersteuerung.

b) Ungeschützte Triebwerke. (Wasserkühlung mit hoher Beschussempfindlichkeit).

c) Mangelhafte Funktion der Bordwaffen (ferngesteuerte Waffen).

- d) Die ursprünglich vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten sind noch gespart, werden aber im Einsatz unbedingt benötigt (mangelhafte Festigkeit einzelner Teile).
- e) Häufige Beanstandungen in der Hydraulik und am elektrischen Bordnetz.
- f) Unzureichender Ausbau der Kanäle, insbesondere schlechte Sicht, zu große Unbegrenztheit für die Besatzung.

Die Abänderung von a), d), e), f) für die Serie ist seit längerer Zeit durch N.d.B. beantragt. Es wird hiermit nochmals auf die dringende Abänderung der Punkte a) - f) in einer neuen Serie hingewiesen.

Die Hauptschwierigkeiten an den Triebwerken (DB 606) sind beseitigt. Mit Einführung des DB 610 ist jedoch ein neuerlicher Rückschlag zu erwarten. Die Weiteranfertigung der He 177 mit DB 606 ist beantragt, da bei Umrüstung auf DB 610 zu Beginn der Serie die ganze bisherige Triebwerkserprobung 606 zwecklos gewesen wäre und mit dem DB 610 wegen Nichtanlieferung von Motoren überhaupt noch keine Erprobung durchgeführt werden konnte.

Trotz der aufgeführten noch bestehenden Mängel ist die He 177 ein Flugzeug von hohem Kampfwert. Die Leistung: 2000 kg Bomben auf 2100 km. Sinkrattiefe bei 360 km/h Vg wird z.Zt. von keinem anderen in- oder ausländischen Flugzeug erreicht. Die V_{max} in Volldruckhöhe liegt bei 520 km/h.

Erflogene Gipfelhöhe unter Einsatzverhältnissen 8 - 9000 m.

Die ab A 3 Serie vorgesehene Abwehrbewaffnung dürfte in Anbetracht der Geschwindigkeit des Flugzeuges gut sein.

Das Flugzeug hat einen sehr hohen Wartungsaufwand (Doppeltriebwerk). Der Sturzangriff ist nicht möglich, der Bahnanflugangriff (unter 40°) ist durchführbar.

Mit Einführung dieses Flugzeuges und nach Überwindung der Wartungsschwierigkeiten dürfte bei richtigem und gut vorbereiteten Einsatz

die Schlacht im Atlantik wieder in ein aktives Stadium treten. Hieran sind folgende Voraussetzungen noch zu erfüllen:

- 1.) Abschluss der Truppenerprobung. Dauer noch ca. 2 - 3 Monate unter der Voraussetzung, dass keine weiteren technischen Rückschläge eintreten.
- 2.) Durchführung aller bisher befohlenen Änderungen in der Serie, sowie Kehl-Umbau (Verzögerung 2 - 3 Monate pro Flugzeug).
- 3.) Durchführung der Hs 293- und Kehl IV - Erprobung an He 177 (2 - 3 Monate, wird durch hohen Unklarstand der elektr. Bordnetzanlagen verzögert).

Zur Verbreiterung der Erprobungsbasis auf diesem Gebiet wurde die Aufstellung eines Erprobungskommandos 293 mit He 177 in Poensünde aus dem Rahmen der I./40 durch Verlegung einer Staffel beantragt.

- 4.) Durchführung der Fritz X - Erprobung an He 177 (noch nicht begonnen, da Umbauarbeiten an He 177 noch laufen).
- 5.) Abschluss der LT - Funktionserprobung an He 177. (Läuft zurzeit in Cotenhausen).
- 6.) Fliegerische und technische Umrüstung eines Verbandes auf das Muster He 177, mit Hs.293 (Dauer 4 - 6 Monate im Winter).

Die Dauer zur Erfüllung von 1) - 6) wird mit ungefähr einem halben Jahr veranschlagt.

Es muss daraus der Schluss gezogen werden, dass auf Grund dieser Lage mit einem erfolgsversprechenden, schwerpunktmässigen Atlantikeinsatz der He 177 erst ab März 1943 gerechnet werden kann.

Verteiler:

St/CL über CL/C - Chef	1 x	1. Ausfertigung
CL/C - Chef	1 x	2. "
Lt.Fl.St.I T St/CL-C-Chef	1 x	3. "
CL/C - II - Chef	1 x	4. "
Lt.Fl.Kdo. 3	1 x	5. "
Lt.Fl. 2	1 x	6. "
Lt.Fl. 1	1 x	7. "
Genst. 6. Abt.	1 x	8. "