

Verteiler: Herrn
 Dir. Dr. Hesse
 Dir. Kellinger
 Dir. Friedrich
 Dir. von Berg
 Prok. Dr. Schmidt
 Prok. Dr. Kollmann
 Prok. Kasbaum
 O'Ing. Hoffmann TAL
 O'Ing. Dr. Scherenberg
 O'Ing. Renk
 O'Ing. Dr. Kamps
 Fl. Kpt. Ellenrieder
 Sigloch/Göschel
 Blinzig
 O'Ing. Binder T2 Bln.
 H. Oberstabsing. Hartmann
 BAL-DB
 Fl. Oberstabsing. Mann
 O'Ing. Dr. Stabsing. Hellstern

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
ZENTRALE STUTTGART-UNTERTURKHEIM

Sektor: Entwicklung

DB/NH/R 6730

Niederschrift Nr. 6730

Betrifft: Besprechung/Stellungnahme am 20.1.45

i. Ms. Chef-Ing. der
Über Luftwaffe H.Gen.Ing.Paul, Berlin

H.Gen.Ing.Paul, OKL

Anwesend: H.Oberstabsing.Scholz, OKL

H.Stabsing.v.Findenig, OKL

H.Major Dr.Schröder (b.Gen.d.Jagdflieger)

H.Stabsing.Rauchensteiner

H.Stabsing.Galeiski

H.Oberstabsing.Mann, OKL

H.Haupting.Scheler, OKL

H.Oberstabsing.Bohlenz; BAL-DB-G'hg.

H.O'Ing.Dr.Scherenberg, DB-Lt.

Lfd.	Dir. Schilo	Gegenstand	Termin
Nr.	Stelle Rechlin		Erledigung

Betr.: Db 605 mit Sondernotleistung

All Documents Division, F-2
AMC, Wright Field

Microfilm No.

R 2316 F 54

1.) Aufladung 1,8 ato, Kraftstoff B 4.

Verenlassung zu der Besprechung gaben die Schwierigkeiten, die sowohl bei der Gruppe mit den erhöhten Leistungen, als auch derzeit im Serienwerk Genshagen bezüglich weißer Flamme aufgetreten waren. Es wird von Herrn Dr. Scherenberg zunächst ausführlich dargestellt, wo die Ursachen für das Auftreten der weißen Flamme mit nachfolgenden Kolbenbrennern etc. begründet liegen. Es wird ferner Vorlage der Klopfergebnisse der DVL die Verminderung der Kraftstoffqualität als maßgebend für den Einbruch geschildert. DB ist diesem Einbruch dadurch bereits begegnet, daß die Zündung um etwa 5° nach spät gestellt wird. Dieses Späterlegen der Zündung gestattet eine Verwendung des auf Rich-B 4-Qualität herabgesunkenen Kraftstoffes mit den festgelegten Ladeflücken 1,45 ato bei 100% und 1,80 ato bei Sondernotleistung. Es ergibt sich jedoch durch die späte Zündung eine Leistungseinbuße von etwa 50 PS bei Sondernotleistung, während bei Normalleistung praktisch kein Leistungverlust zu verzeichnen ist.

Es werden von DB weiterhin die Schwierigkeiten kurz gestreift, die seitens schlecht sitzender Ventilsitzringe bzw. Kerzenfutter ebenfalls zu Glühzündung geführt haben, jedoch durch dementsprechende Massnahmen in der Fertigung als überwunden betrachtet werden können. Dies wird auch seitens des H.O' Stabsing. Mann bestätigt. H.Gen.Ing.Paul erklärt sich durchaus mit den getroffenen Massnahmen einverstanden und es wird festgelegt, dass generell die Vorelegung des Zündzeitpunktes in dem angegebenen Massse vorgenommen wird. Der Leistungeverlust wird als nicht wesentlich betrachtet. Es soll jedoch insbesondere noch Hinweis seitens DB auf Leistungeverlust oberhalb der Volldruckhöhe mit 3 Maschinen ein Leistungsvergleich in allen Höhen insbesondere oberhalb der Volldruckhöhe erfolgen werden. Archives of M. Williams

Am	24.1.45	Dr. Schbg/AS	Silberberg	Blatt: 2
ausgestellt:		Diktat-Zeichen	Geprüft	Abbildung



Lfd. Nr.	Gegenstand	Termin Erledigung
	Dies wird bei der Gruppe 2/11 durchgeführt werden.	
	Es wird weiterhin erwogen, ob bei Wiedervorhandensein der früheren guten B 4-Qualität die Zündung wieder auf früh gestellt werden kann. Die Klärung dieser Frage wird aufgeschoben, bis einmal bekannt ist, ob kein schlechter Kraftstoff mehr galisiert und zum anderen nachgewiesen ist, ob das Späterstellen der Zündung einen nennenswerten Einfluss auf die Flugleistung hat. Seitens DB wird weiter darauf hingewiesen, dass das Späterstellen der Zündung auch die immer noch anfälligen Zündkerzen weitgehend thermisch entlastet.	
	Es wird außerdem berichtet, dass die Leistungseinbuße mit Zunahme der Laufzeit d.h. Abnahme des Ölverbrauchs wieder geringer wird. Es zeigt sich, dass die Neu-Motoren, welche geringen Ölverbrauch haben besser in der Leistung sind als diejenigen Motoren, die zunächst höheren Ölverbrauch haben. Es wird deshalb abgesprochen, dass von der Truppe I Motor mit etwa 15-20 Flugstunden herausgezogen und zu Ölverbrauch- und Leistungs-Vermessung mit später gestellter Zündung nach Genthagen gegeben wird.	
	Da der Einsatz im Osten vornehmlich mit B 4 geflogen wird ist es notwendig, die TAGE für Späterstellen der Zündung sofort heranzubringen. Die Herausgabe an Gen.TP Frankfurt/Oder übernimmt nach Formulierung seitens DB im Anschluss an die Besprechung H-Haupting-Scheler-OKL-TLR/FL-B 3 TA.	
2.)	<u>Aufladung 1,98 atm, Kraftstoff C 5.</u>	
	Von den Herren der Dienststelle Chef-Ing. wird der beigeheftete Bericht des Herrn Haupting-Medinger vorgelegt. Diesem Bericht entsprechend sei die Erprobung mit 1,9 bzw. 1,98 atm zunächst negativ verlaufen. Es wird dann weiterhin ein Telegramm der E-Stelle-Rechlin verlesen, worin die Erprobung mit den 4 geläufigen Motoren dargelegt ist und entsprechend eine Ablehnung der Freigabe ausgesprochen ist. Gen. Ing. Paul kritisiert in diesem Zusammenhang, dass diese Sondernotleistungsstufe mit 1,98 atm seitens der Firma direkt an Herrn General Galland gegeben worden sei, bevor eine ausreichende Erprobung zu Grunde gelegen habe. Er wendet sich ausserdem schriftlich dagegen, dass seitens des Technischen Justizdienstes diese Leistungen direkt der Truppe angeboten wurden und die Motoren umgestellt werden. DB weist hierzu nach, dass eine gute Erprobungsgrundlage zur Freigabe bestanden habe und legt die gefahrenen Läufe an Hand einer Aufstellung im Einzelnen vor. Ausserdem wird darauf hingewiesen, dass die 1,98 atm in der entsprechenden TAGE mit der Freigabe des Ladedruckes 1,8 atm herausgegangen sind.	
		+) gleichzeitig
Am 24.1.45 ausgestellt	Dr. Schbg/AS Diktat-Zeichen	Signatur: Geprüft: _____ Abtg-Leitung: _____ Blatt: 3 Fortsetzung

Lfd. Nr.	Gegenstand	Termin Erledigung
	<p>Nach Lage der Dinge wird dann festgelegt, dass vorläufig die Erprobung des Ladedruckes 1,98 ata nur bei der Gruppe 2/11 durchgeführt werden darf, und dass im Übrigen nur die bereits angelauenen Erprobungen mit 1,9 Ladedruck zu Ende geführt werden dürfen bis die entsprechenden Motoren ausgefallen sind. Der Nachschub für diese Motoren darf dann aber nur mit Motoren mit Einstellung 1,8 ata Ladedruck erfolgen. Bei Nichtbeachtung dieses Befehls wird strenge Bestrafung eingedroht. Die Genehmigung zur Einstellung 1,98 ata darf ausschliesslich nur durch die Abtg. VI des Generalstabes erteilt werden.</p> <p>Seitens der Herren des Chef-Ing. wird vorgeschlagen, evtl. auch einzelnen Aufklärer mit dem Ladedruck 1,98 ata auszurüsten. Eine Entscheidung hierüber ist jedoch nicht gefällt worden.</p> <p>Zur thermischen Entlastung der mit 1,98 ata und 1,90 eingestellten Motoren wird festgelegt, dass auch diese das spätgestellte Zündprogramm erhalten. Somit werden also alle Motoren, die mit der sogenannten Sonderleistung geflogen werden, auf die späte Zündung umgestellt.</p> <p>Es wird dann weiterhin über Ausfälle von Zündkerzen seitens der Truppe geklagt. Gerade in letzter Zeit seien hier Kerzensausfälle zu verzeichnen. DB berichtet von dem Stand der Erprobung mit verbesserten Kerzenmustern und von verschärften Prüfmethoden, wie sie jetzt durch Röntgenprüfung eingeführt werden soll. DB weist ausserdem nochmals mit aller Schärfe darauf hin, dass die Belüftung der Me 109 vor allem unzureichend ist und betont, dass auch seitens der Luftwaffe energisch auf Abstellung dieses Mangels hingearbeitet wird. Dies wird von Herrn Gen-Ing. Paul zugesagt und entsprechende Massnahmen wurden sofort eingeleitet.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Zellenfrage wird von den Herren berichtet, dass die Leistung der Zelle ausserordentlich schlecht und zum Teil unerhört niedrig liege. Auch hier weist DB wieder darauf hin, dass es keinen Zweck hat, den Motor dauernd in der Leistung aufzustocken, während die Zellen durch Fabrikationsunreinigkeit etc. immer schlechter werden und damit dennoch die Steigerung der Motorleistung möglichen Geschwindigkeitsgewinn wieder zunichtes machen. Es wird seitens der Herren des Chef-Ing. davon berichtet, dass die gegenüberstellende Vorführung einer Mustang und einer Me 109 für Herrn Sauer geplant war, dass jedoch Herr Sauer selbst leider nicht erschienen sei. Die Gegenüberstellung der beiden Maschinen sei, was die Ausführung der Me 109 anbelangt, geradezu niederschmetternd.</p>	
Am ausgestellt: 24. 1. 45	Dr. Schbg/AS Diktat-Zeichen	Gepräft Abtg-Leitung
		Blatt: Fortsetzung 4



DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
ZENTRALE STUTTGART-UNTERTÖRKHEIM
Sektor: Entwicklung

Niederschrift Nr. 6730

Blatt:

Geheimhaltungs-
vermerk:

Lfd. Nr.	Gegenstand	Termin Erfülligung
	Zum Abschluss der Besprechung wird seitens des Herrn Dr. Scherebeck auf die bei IB betriebene Leistungssteigerung hingewiesen, die bisher bis zu Aufleistungen von 2,5 atm geführt haben. Ein Urteil könnte jedoch mangels Erprobungsbasis später noch nicht gefällt werden.	
	Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart Dr. M. T. Scherebeck	

Form-Nr. 1200/1-P.

Am 24.1.45
ausgestellt.

Dr. Scherebeck/AS
Diktat-Zeichen

Geprüft

Scherebeck

Abtlg-Leitung

Blatt:
Fortsetzung.