

Verteiler: HOFFMANN
 Dir. von Berg
 Dir. von Schierberg
 Dir. von Berg
 Prof. Dr. Schmidt
 Prof. Dr. Kollmann
 Prof. Eschbaum
 O'Ing. Hoffmann TAL
 O'Ing. Dr. Schierenberg
 O'Ing. Honk
 O'Ing. Dr. Kamps
 Fl. Kap. Ellenrieder
 Sigloch/Göschel
 Blinzig
 O'Ing. Binder T2 Bl.
 H. Oberstabsing. Hartmann
 BAL-DB
 Fl. Oberstabsing. Mann
 Fl. Stabsing. Hellstern

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
 ZENTRALE STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM

Sektor: Entwicklung

DB/WH/R/6730

Niederschrift Nr 6730

Betrifft: Besprechung/Tagung am 20.1.45
 i. Hs. Chef-Ing. der Luftwaffe H. Gen. Ing. Paul, Berlin
 über

- Anwesend:
- H. Gen. Ing. Paul, OKL
 - 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. Schierenberg, DB-Tt.

Lfd. Nr.	Dir. Schilo H. Stelle Rechlin	Gegenstand	Termin
----------	----------------------------------	------------	--------

Air Documents Division, AMC, Wright Field
 Microfilm No. R 3316 F 54

Betr.: DB 605 mit Sondernotleistung.

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

Veranlassung zu der Besprechung gaben die Schwierigkeiten, die sowohl bei der Trappe mit den erhöhten Leistungen, als auch derzeit im Serienwerk Genötigen bezüglich weisser Flamme aufgetreten waren. Es wird von Herrn Dr. Schierenberg zunächst ausführlich dargelegt, wo die Ursachen für das Auftreten der weissen Flamme mit nachfolgenden Kolbenbrennern etc. begründet liegen. Es wird unter Vorlage der Klopfergebnisse der DVL die Verminderung der Kraftstoff-Qualität als maßgebend für den Einbruch geschildert. DB ist diesem Einbruch dadurch bereits begegnet, daß die Zündung um etwa 50 nach spät gestellt wird. Dieses späterlegen der Zündung gestattet eine Verwendung des auf Rich-B 4-Qualität herabgesunkenen Kraftstoffes mit den festgelegten Volldrücken 1,45 ata bei 100% und 1,80 ata bei Sondernotleistung. Es ergibt sich jedoch durch die späte Zündung eine Leistungseinbuße von etwa 50 PS bei Sondernotleistung, während bei der Nulleistung praktisch kein Leistungsverlust 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 Vorlegung des Zündzeitpunktes in dem angegebenen Masse vorgenommen wird. Der Leistungsverlust wird als nicht wesentlich betrachtet. Es soll jedoch insbesondere nach Hinweis seitens DB auf Leistungsverlust 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	Geprüft	Blatt: 2
ausgestellt.	Diktat-Zeichen	Abg. Leitung	Fortsetzung.

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 geliefert und zum anderen nachgewiesen ist, ob das Späterstellen der Zündung einen nennenswerten Einfluss auf die Plugleistung hat. Seitens DB wird weiter daraufhingewiesen, 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 Ölverbrauches wieder geringer wird. Es zeigt sich, dass die Neumotoren, 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 1 Motor mit etwa 15-20 Flugstunden herausgezogen und zu Ölverbrauchs- und Leistungs-Vermessung mit später gestellter Zündung nach Genshagen gegeben wird.

Da der Einsatz im Osten vornehmlich mit B 4 geflogen wird ist es notwendig, die TAGL für Späterstellen der Zündung sofort herauszugeben. Die Herausgabe an Gen. TP Frankfurt/Oder übernimmt nach Formulierung seitens DB im Anschlus an die Besprechung H. Haupting, Scheider-OKL-TLR/FL-E 3 II.

2.) Aufladung 1,98 ata, Kraftstoff C 3.

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 ata zunächst negativ verlaufen. Es wird dann weiterhin ein Telegramm der E-Stelle-Reoblin verlesen, worin die Erprobung mit den 4 gelaufenen Motoren dargelegt und entsprechend eine Ablehnung der Freigabe ausgesprochen ist. Gen. Ing. Paul kritisiert in diesem Zusammenhang, dass diese Sondernotleistungsstufe mit 1,98 ata seitens der Firma direkt an Herrn General Galland gegeben worden sei, bevor eine ausreichende Erprobung zu Grunde gelegen habe. Er wendet sich ausserdem schärfstens dagegen, dass seitens des Technischen Aussendienstes diese Leistungen direkt der Truppe angeboten wurden und die Motoren umgestellt werden. DB weist hierzu noch, dass eine gute Erprobungsgrundlage zur Freigabe bestanden habe und legt die gefahrenen Läufe an Hand einer Aufstellung im Einzelnen vor. Ausserdem wird daraufhingewiesen, dass die 1,98 ata in der entsprechenden TAGL mit der Freigabe des Ladedruckes 1,8 ata bezausgegangen sind.

+) gleichzeitig

Am 24.1.45
ausgestellt

Dr. Schbg/AS
Diktal-Zeichen

Geprüft

Abtg.-Leitung

Blatt: 3
Fortsetzung


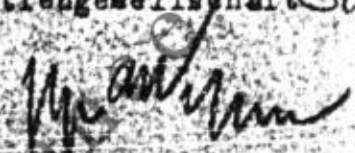


Lfd. Nr.	Gegenstand	Termin Erledigung
	<p>Nach Lage der Dinge wird dann festgelegt, dass vorläufig die Erprobung des Ladedruckes 1,98 ata nur bei der Gruppe 2/11 durchgeführt werden darf, und dass im übrigen nur die bereits angelaufenen Erprobungen mit 1,9 Ladedruck zu Ende geführt werden dürfen bis 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 angedroht. Die Genehmigung zur Einstellung 1,98 ata darf ausschliesslich nur durch die Abtlg. 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 eingestellt.</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 daraufhin, dass die Belüftung der Me 109 vor allem unzureichend ist und bittet, 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 daraufhin, dass es keinen Zweck hat, den Motor dauernd in der Leistung aufzustocken, während die Zellen durch Fabrikationsungenauigkeit etc. immer schlechter werden und damit den durch die Steigerung der Motorleistung möglichen Geschwindigkeitsgewinn wieder zunichte 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 anbelange, geradezu niederschmetternd.</p>	TA

Form E-Nr 1905/R

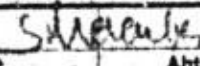
Am ausgestellt: 21. 1. 45	Dr. Schbg/AS Diktat-Zeichen	<i>Schubert</i> Geprüft	Abtg.-Leitung	Blatt: Fortsetzung 4
------------------------------	--------------------------------	----------------------------	---------------	-------------------------



Lfd. Nr.	Gegenstand	Termin Erledigung
	<p>Zum Abschluss der Besprechung wird seitens des Herrn Dr. Scherenberg auf die bei DB betriebene Leistungssteigerung hingewiesen, die bisher bis zu Aufladungen von 2,5 ata geführt haben. Ein Urteil könnte jedoch mangels Erprobungsbasis hierüber noch nicht gefällt werden.</p> <p style="text-align: right;">Daimler-Benz Aktiengesellschaft  </p>	

WWW.AircraftPerformance.com

Archives of M. Williams

Am 24.1.45 ausgestellt.	Dr. Schbg/AS Diktat-Zeichen	Geprüft 	Abtlg-Leitung	Blatt: Fortsetzung.
----------------------------	--------------------------------	---	---------------	------------------------

Form E-Nr. 120 b / Pt.