Daimler-Benz
Sektor: Entwicklung

Geheim!
Geheimhaltungsvermerk

Interner Aktenvermerk

über Besprechung [redacted] am 10.1.45

Nr 6642
W 60 VA
Aussteller: Str/Nu
(Abtlg. Ber.)

Verteiler: Herren
Dir.Nallinger
Dir.Friedrich
Prok.Dr.Schmidt
Prok.Dr.Kollmann
OJ.Hoffmann TAL
OJ.Dr.Scherenberg
OJ.Rank/Dr.Schäfer
Sigloch/Blinzig/Koch
Original-Abl.: Göschel/Strohschänk

Betrifft: Besprechung im OKL,Berlin, am 10.1. 1945 über Anstände am DB 605 DB, DC, vergl.vom OKL nachfolgenden Aktenvermerk.

Anwesend: Vom OKL: Herren
Fl.Ob.St.Ing.Mann
Fl.Ob.St.Ing.Dr.Kurzhals
Fl.St.Ing.Hellstern
Von Genshagen:
Fl.Ob.St.Ing.Bolenz
OJ.Kagerer
Von DB Ut:
Dipl.Ing.Strohschänk

Lfd. Nr	Gegenstand 5009/290	Termin Erledigung

Am 10.1.45 fand im OKL,Berlin, eine Besprechung mit den Herren Fl.Ob.Stabsing. M a n n, Dr.K u r z h a l s, B o l e n z, Fl.Stabsing. H e l l s t e r n sowie Herrn OJ.K a g e r e r von DB-Genshagen über folgende Punkte statt:

1. 1) Weisse Flamme (Glühzündungen) am DB 605 DB,
2) Ausfälle an nach Rechlin gelieferten Motoren,
3) Kaltstartschwierigkeiten,
4) Zündkerzen für DB 605 DB, DC.

Zu 1):

Nachdem bei Firma DB-Genshagen im Monat Dezember 1944 etwa 60 Motoren wegen Glühzündungen und dadurch entstandenen Schäden ausfielen, wurde vom Amt die Bekanntgabe der zur Behebung eingeleiteten Maßnahmen erbeten. Von DB-Genshagen wurde in Zusammenarbeit mit DB 60 V, Herrn Dipl.Ing. Göschel und Strohschänk, sowie den Herren Mstr.Kußmaul und Vizemstr. Hofmann folgendes festgestellt und geändert:

a) Die Kolben von 3 der beanstandeten Motoren zeigten größtenteils starke Tragflächen ringsherum am Feuersteg. Vor dem Wiederzusammenbau wurden sämtliche Kolben dieser drei Motoren am Feuersteg so weit nachgedreht, daß dort Laufspiele zwischen 80 bis 85/100 mm erreicht wurden. (Letzte Zeichnung DB schreibt 78 bis 81/100 mm vor,während +)

b) Ein erheblicher Teil der Auslaßventilsitzringe dieser Motoren konnte nach dem Vorlauf bis zu ca.1/2 Umdrehung nachgezogen werden.

c) Ein Teil der Zündkerzenfutter war noch nicht entsprechend DB-Zeichnung am Kerzensitz nachgefräst. Die Kerzensitze wurden nachgefräst.

Diese Motoren wurden nach der Zusammenbau je 10 Minuten mit Sondernotleistung (1,80 ata Ladedruck) gefahren, ohne dass auch nur in 1 Falle wieder eine Glühzündung auftrat.

Nach dieser Sachlage wurde von Herrn Fl.Ob.Stabsing. M a n n eine nochmalige Zusammenkunft Ende Januar 1945 vorgesehen, bis zu der von Seiten DB-Ut über die entsprechenden Verhältnisse bei HFM,Kassel, und BNE,Braunschweig, sowie von DB-Genshagen über die eigenen Verhältnisse berichtet werden soll. Ausserdem erbittet Herr Mann einen FS-Zwischenbericht etwa bis 20.I.45 von DB-Ut über HFM und BNE, sowie von DB-Genshagen. DB Ut. DB Gensh.

+) die nachgedrehten Kolben vorher bis herab zu 68/100 mm Spiel hatten.

Am 17.1.45 ausgestellt	VA Str/Nu Diktat-Zeichen	Strohschänk Geprüft	Dr.Schmidt Abtlg-Leitung	Blatt: 2 Fortsetzung

Nr 32847 Interner Aktenvermerk A 4 (1. Blatt). W 60 S. 10.1.44: 5000. O/1467.

Zur Beachtung! Kurz fassen! Möglichst a. Anf. eine „Zusammenstellung".

Form. E-Nr 13e/7

Air Documents Division, I-2
AMC, Wright Field
Microfilm No. R 2310 F 838

Williams Aircraft Performance

Archives of M. Williams

Zu 2):

Herr Fl.Ob.Stabsing. Mann berichtet, dass sämtliche 4 von DB-Genshagen nach Rechlin gelieferten Motoren DB 605 DC ausgefallen sind, und zwar

1 Motor durch Kolbenbrenner nach 1/2 Stunde Sondernotleistg., +)
2 Motoren durch Nebenpleuelbrüche nach 7 bis 12 Minuten Sondernotleistung,
1 Motor durch Laderschaden nach 8 Minuten Sondernotleistg. (Motor hatte vorher über 40 Betriebsstunden).

Aus diesem Grunde hätte Herr Fl.Ob.Stabsing. Muh die Sondernotleistung DC (1,98 ata Ladedruck) für die Truppe nicht freigegeben.

Wie Herr Mann mitteilt, wurde ernstlich erwogen, nach den unter 1) und 2) genannten Anstände die Sondernotleistung überhaupt zu sperren. Nachdem in dieser Besprechung jedoch von DB bestätigt werden konnte, daß zur Zeit keine Glühzündungen mehr beobachtet werden, wird seitens des OKL die Entscheidung bis zur erneuten Zusammenkunft Ende Januar zurückgestellt.

Zu 3):

Herr Mann berichtet, dass bei der Truppe die Motoren DB 605 DB und DC bei Einbau der Beru-Kerze bei kaltem Wetter nicht zu starten wären, nach seiner Ansicht infolge des hohen Wärmewertes der Kerze. Herr Dr.Kurzhals berichtet dem entgegen, dass die Kaltstart-Schwierigkeiten nicht mit der Kerze, sondern mit dem Versagen der Kaltstartvorrichtung zusammenhängen solle. Nach seiner Ansicht soll infolge zu schwacher Zugfeder im Zündverstellkasten bei zähem Öl trotz Kaltstartgashebelstellung die Zündung auf "spät" hängen bleiben. DB ist eine derartige Beanstandung bisher nicht bekannt geworden.

Zu 4):

Herr Mann teilt schließlich mit, daß die Lieferung der Beru-Kerze F 280 E 43 mit 280 Wärmewert ursprünglich für den Jumo 213 vorgesehen war und heute mengenmässig auch nur für den Jumo 213 zur Verfügung stehen soll. Nach seiner Ansicht hat DB auf die Bosch-Kerze mit 260 Wärmewert zurückzugreifen, die für DB UT mit 10000 Stück ab sofort greifbar sein soll. DB wird in diesem Zusammenhang gebeten, von diesen Kerzen eine genügende Stückzahl DB-Genshagen zur Verfügung zu stellen, damit schnellmöglichst eine Erprobung auf breiter Basis erfolgen kann. DB W6o VE

Sollten die unter Punkt 3) genannten Kaltstartschwierigkeiten tatsächlich mit dem Wärmewert zusammenhängen, so bezweifelt Herr Mann auch die Verwendungsmöglichkeit einer Bosch-Kerze mit 280 Wärmewert.

+) Nach Auskunft unseres Sachbearbeiters für Rechlin, Herrn Dpl. Ing. Blinzig, ist der Kolbenschaden dieses Motores ausschließlich auf Kerzenschaden zurückzuführen.

Nr 32847 Interner Aktenvermerk A 4 (2. Blatt) W 60 s. 7.1.43 - 8000. O 1407.

www.aircraftenginefonmarine.org

Daimler-Benz
Sektor: Entwicklung

Geheimhaltungsvermerk: Geheim!

Interner Aktenvermerk

über Besprechung [redacted] am 10.1.45

Nr 6642
Blatt 3
Aussteller: (Abtlg.-Bez.) Str/Nu

LN. Nr | Gegenstand | Termin Erledigung

5009/292

Von Seiten DB Ut wird hierzu folgendes bemerkt:

Sowohl bei DB Ut wie bei den DB-Serienwerken wurden bisher keine Anlaß-Schwierigkeiten bei Verwendung der Beru-Kerze bekannt. Bezüglich Haltbarkeit hat sich ausserdem die Beru-Kerze im Gegensatz zur Bosch-Kerze DW 25o ET 10 sehr gut bewährt; es wurde z.B. 1 Satz Beru-Kerzen an 5 verschiedenen Motoren für je 1 ununterbrochenen 1-Stundenlauf mit Sondernotleistung verwendet, ohne dass 1 Kerze ausgefallen war. Herr Fl.Ob.Stabsing. Mann nahm dieses zur Kenntnis.

Am ausgestellt. | Diktat-Zeichen | Geprüft | Abtlg-Leitung | Blatt: Fortsetzung

Form E-Nr 1316 / A1

Nr 2847 Interner Aktenvermerk. A 4. (2. Blatt). W 60 S. 7. 1. 43: 800. G 1467.

WWIIaircraftperformance.org