DB/MH/6717

Dir.Dr. Haspel
Dir.Nallinger
Dir.Friedrich
Prok.Dr.Schmidt
Prok.Kasbaum
Prok.Dr.Kollmann
O'Ing.Stump
O'Ing.Rank
Apel/Kußmaul
O'I.Dr.Scherenberg
O'I.Hofmann TAL
Sigloch/Strohschänk
Zoll/Stiebling/Koch
Hundt So-Ausschuß T2
Dir.Müller

Verteiler: Herren

Original-Ablage:

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
ZENTRALE STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM
Sektor: Entwicklung

Behelmhaltungsvermerk: Geheim!

Niederschrift Nr 6717

Betrifft: Besprechung/Sitzung/Tagung am 15.1.45
i. Hs. Henschel in Kassel
über Klärung allgemeiner Fragen DB 605 D.

Anwesend: Henschel DB 9t.: Kußmaul
Herren: Dir.Stein
Prok.Lennartz
Ing.Rütz

Lfd. Nr	Gegenstand	Termin Erledigung

RESTRICTED

In der Anlage wird ein Aktenvermerk über den Besuch von Meister Kußmaul bei der Fa. H e n s c h e l in Kassel zur Kenntnis gegeben.

Die Motoren DB 605 D werden in Kassel allgemein mit Ladedruck 1,80 ata mit B4 und MW 50 abgenommen. Diese Leistung wird dabei 5 Min.lang auf dem Prüfstand gefahren. Schwierigkeiten mit der weißen Flamme sind hierbei nicht vorhanden. Eine Kontrolle der Ventilsitzringe nach dem Vorlauf ergab, dass die Ventilsitzringe nicht nachzuziehen sind.

Daimler-Benz Aktiengesellschaft

CLASSIFICATION CANCELLED
By Authority of DDC
By J.M. DeBevoise, Ist Lt. 18-2-46

RESTRICTED

Am 19.1.45 ausgestellt.	60 V Ku/H. Diktat-Zeichen	Geprüft	Abtlg-Leitung	Blatt: Fortsetzung.

Form. E-Nr 131 a VI

Nr 32 841 Niederschriftblatt. A 4. 1. Blatt. 4. II. 44: 2000. -II- O/1467.

WWIIaircraftperformance.org
Archives of M. Williams

Abschrift!

Zu Niederschrift Nr.6717. Kassel, den 15.Januar 1945

A k t e n v e r m e r k !

Betrifft: Besuch des Herrn Kussmaul, DB-Ut. am 15.1.1945 zur Klärung allgemeiner Fragen 605 D.

1. Grundlager:

Die Grundlager sind in Hinterlegung und Bombierung gut. Ganz vereinzelt treten noch leichte Schmutzriefen auf. HFM fragt an, ob nun die um 4° verdrehten Grundlager jetzt allgemein ohne Paßnadeln ausgeführt werden können, nach dem diese Lager ein gutes Laufbild gezeigt haben. HFM wünscht Benachrichtigung durch FS, da eine diesbezügliche Änderung noch nicht eingegangen ist.

6o K

2. Pleuellager:

Das Laufbild der unbombierten Plauellager ist gut, das Tragen an den Außenkanten tritt nicht in Erscheinung, da HFM diese leicht bricht. Das Bombierlineal wird in nächster Zeit fertiggestellt, sodaß die Bombierung nach der neuen Maßangabe wieder vorgenommen werden kann.

3. Kurbelwellen:

Die Verschlußdeckel am Grund-und Hublagerzapfen werden nach Vorschrift mit 10 atü abgepreßt. Zur Zeit kommen in der Mehrzahl nitrierte Wellen zum Einbau.

4. Kolben:

Die Kolben wurden geändert, das seitherige Laufspiel am Feuersteg von - o,75 wurde vergrößert auf - o,8o. HFM wird noch vorhandene alte Kolben auf dieses neue Laufspiel hin kontrollieren.

Henschel,6o K

5. Laderkupplung und Lader:

Ein Brechen der Köpfe an den Sechskantschrauben M5 zur Befestigung der Flanschnabe am Kupplungsdeckel wurde bei HFM noch nicht festgestellt. Die Gewinde an den besichtigten Kupplungsdeckeln waren gut, überzogene Schrauben wurden nicht vorgefunden.
In einem Falle drückten verschiedene Schrauben seitlich in der Bohrung, was jetzt von HFM durch Nacharbeit in den Schraubenlöchern der Flanschnabe behoben wird.

Henschel

Die Lader sämtlicher Motoren werden nach dem Vorlauf zerlegt und die Durchflußmenge und die Dichtheit des Kuppl.-Deckels überprüft. Die Auflagefläche des Kuppl.-Deckels wird um o,o1 mm konisch ausgeführt, Undichtheiten treten äußerst selten auf.

6. Fed.-Antriebsrad:

Bisher wurden Fed.-Räder in 6o5 A-Ausführung, jedoch mit 6 Scheersteinen,eingebaut. Die Fabrikation wurde jedoch auf Räder in D-Ausführung bereits umgestellt.

www.aircraftperformance.org

7. Kerzenfutter:

Bis vor kurzem kamen Gusskerzenfutter zum Einbau. Da der Einstich an diesen niedriger ist, war ein Nachfräsen für den Einbau für die ET 10-Kerze nicht erforderlich. Die jetzt zum Einbau kommenden Stahlfutter, werden der Zeichnung entsprechend ausgeführt. Die Futter werden nicht in der Fabrikation sondern erst nach dem Nachlauf mittels Durchdrehen des Motors und ausfüllen der Taschen mit Rohöl auf Dichtheit geprüft.

8. Ölrücklaufrohre:

Das Ölrücklaufrohr hinten links vom Einspritzpumpenantriebsgehäuse zum Zylinderdeckel muß eingebeult werden, da sonst der Kaltstarthebel anstößt. Die Zeichnung muß geändert werden.

9. Öldruck:

Der Öldruck liegt bei n = 2600 und $75^{0}_{60\,K} \pm 5^{0}$ bei 5,0 bis 5,2 atü.

Für HFM: Für DB-Ut.:

WWIIaircraftperformance.org