

23.10.1944

**Technische Unterlagen zu
Riedel-Benzinanlasser Problemen
Triebwerk 003 und Flugerprobung
Erstellt: am 23.10.1944**

1. Riedel-Anlasser:

Beim Anlasser traten immer wieder Schwierigkeiten auf, weil der Riedelanlasser nicht die erforderliche Leistung besitzt. Nach Angaben in Sagan* muß der Anlasser bei den heutigen Außentemperaturen im Stande sein, das Triebwerk ohne Zündung bis 1300 U/min durchzudrehen. Herr Burger, Arado, hat gegenüber Herrn Eder von der Fa. Riedel, welcher vor einigen Tagen in Küpper war, die Forderung erhoben, daß an BMW nur Anlasser mit guter Leistung abgeliefert werden. Arado bittet BMW, dafür zu sorgen, daß diese Forderung grundsätzlich vom Amt anerkannt wird. BMW verspricht es müßte unter diesen Umständen diese Frage mit dem Amt zu klären.

Es müßte dafür gesorgt werden, daß entweder nur Anlasser mit ausreichender Leistung die Fertigungsstätten verlassen oder die in zwei Leistungs-Kategorien unterteilen Anlasser mit verschiedenen FL.-Nummern erhalten.

Herr Eder/Riedel hat Arado gegenüber erklärt, daß die bei der Entwicklung Leistung von 10 PS in der Serie nicht mehr garantiert werden kann und Minderleistungen bis herunter zu 7,5 PS auftreten. Die Ursache hierfür sei darin zu suchen, daß die Zylinderschlitze durch Fehlguss zu große Versetzung haben.

BMW wird aufgefordert, die die erforderliche Anlaßleistung bei Kälte an die Firma Riedel baldmöglichst bekanntzugeben.

Die Erfahrung, daß der Riedelanlasser im Stande sein muß, bis auf 1300 U/min ohne Zündung durchzudrehen, ist überraschend, da nach Werkserfahrungen auch eine Drehzahl von 1150 U/min genügen müßte. Es wird vermutet, daß der Grund darin liegt, daß die Triebwerke in Sagan nach wie vor mit Rotring gefahren werden, welches bei den herrschenden Außentemperaturen bereits ziemlich dickflüssig ist. Es wird beschlossen den Schmierstoff auf eine Mischung von 50% Rotring und 50% Flugdrucköl umzustellen. Es ist bei den ersten Flügen mit dieser Mischung zu überprüfen des Ölverbrauchs nach Einführung des Ölabscheiders im Turbinenhauptlagerträger, die ab 50. Triebwerk A1 eingesetzt, ist diese Umstellung völlig bedenkenlos.

Bei den häufigen Beanstandungen am Riedel-Anlasser ist schnellstens auswechseln des Anlassers wichtig. Hierzu ist die Vorabbedingung, daß die elektrischen Leitungen nummeriert werden, da jetzt durch Ausklingeln sehr viel Zeit verloren wird. Die Verschaltung der zum Riedelanlasser gehörenden Kabel an der Steckdose am Trennschott ist bei BMW und Junkers verschieden. BMW wird ersucht, diese Schaltung mit der Junkers-Schaltung zu vereinheitlichen.

*In Sagan (Polen) waren Me262 stationiert zwecks Felderprobung. Dieser Bericht wurde 1:1 abgeschrieben von alten verblichenen original Luftwaffen Dokumenten.

Copyright by Bernd Sobek.
01.2016

