

General der Truppentechnik

(Abt. II B)

Nur für den Dienstgebrauch

Technische Anweisungen
des
General der Truppentechnik

I Hierdurch werden die TAGTT I.C 9 c, Nr. 8 41, Ifd. Nr. 568/41
I mit Nachtrag 1 Ifd. Nr. 822/41
I und TAGTT I.C 9 c, Nr. 9 42, Ifd. Nr. 129/42
I ungültig und sind zu vernichten.

Betrifft: Betriebsstoffe für Flugmotoren.

1. Für Flugmotoren sind ausschließlich nur die Betriebsstoffe zu verwenden, die in der vorliegenden Liste aufgeführt sind. Nachgeschoben werden nur noch die Flugmotoren-Schmierstoffe „S 3“ und „A 2“. Bestände mit der Bezeichnung „Rotring“ sind an Stelle von „S 3“; Bestände mit der Bezeichnung „ASM“ an Stelle von „A 2“ bevorzugt aufzubrauchen. (Über die neue Sortenbezeichnung der Schmierstoffe siehe TMGTT Heft 13, vom 14. 5. 1944, Kennziffer 4413.01).
2. Sind für ein Motormuster mehrere Kraftstoffsorten zugleich zugelassen (z. B. A 3, B 4 und C 3 für A 10), so ist der Betriebsstoff mit der höheren OZ nur dann zu verwenden, wenn der Betriebsstoff mit der geringeren OZ nicht vorhanden ist. (Reihenfolge in steigender Oktanzahlbewertung ist A 3, B 4, C 3).
3. Die Beschriftung an den Einfüllstutzen, insbesondere den Schmierstoffeinfüllstutzen der Flugzeuge dient nur zur Erleichterung des Frontbetriebes und ersetzt nicht die Betriebsstoffliste. Beim Motorwechsel ist die genannte Beschriftung auf ihre Gültigkeit an Hand der Betriebsstoffliste zu überprüfen und gegebenenfalls, insbesondere im Falle der Verwendung eines anderen Motormusters, zu ändern. Die Beschriftung „Rotring“ ist sofort durch „S 3“, die Beschriftung „ASM“ durch „A 2“ zu ersetzen; dabei ist die Gültigkeit der Bezeichnungen an Hand der vorliegenden Liste unter Berücksichtigung des verwendeten Motormusters nachzuprüfen.
4. Die jeweils zugelassenen Betriebsstoffe sind im Winter- und Sommerbetrieb in gleicher Weise zu benutzen.
5. Die für ein Motormuster zugelassenen Schmierstoffe können einzeln oder durcheinander ohne besondere Umstellungsmäßigkeiten verwendet werden.
6. Schmierstoffwechsel mit Durchspülung ist bei sämtlichen Motormustern nach **100-150 Betriebsstunden** vorzunehmen. Ergibt die vorgeschriebenen Zwischenprüfungen des Sumpfes, des Öl-siebes usw. das Vorhandensein von Spänen, so ist Schmierstoffwechsel und Durchspülung sofort erforderlich.
7. Für Motoren mit Fettenschmierung der Ventilsteuerung (in der Liste mit einem *) gekennzeichnet ist Fl-Kipphebelteft oder Fl-Kipphebelfett 43 zu verwenden. Fl-Kipphebelfett 43

! Falls empfangende Dienststelle an dieser TAGTT nicht interessiert ist, auch spätere Verwendung !
nicht erwartet wird, kann sie vernichtet werden.

ist bevorzugt zu verbrauchen. Beim BMW 132 A, T, Y, Z ist bei tiefen Außentemperaturen, falls Fl.-Kiphebelbett 43 nicht vorhanden ist, Fl.-Kiphebefett mit Spindelöl grün, gemäß D (Luft) T 3870, Ausgabe September 1943, zu verdünnen.

5. Für das Kommandogerät des Motors BMW 801 sind folgende Schmierstoffgemische zu verwenden:

Für Sommer: 10° C 80 v.H. S.S. + 20 v.H. Spindelöl grün
oder 90 v.H. S.S. + 10 v.H. Fl.-Drucköl.

für Winter: 10° C 50 v.H. S.S. + 50 v.H. Spindelöl grün
oder 70 v.H. S.S. + 30 v.H. Fl.-Drucköl.

Die Mischungen sind vor dem Einführen herzustellen. Die beiden Sommer- und Wintermischungen sind unter sich ohne besondere Umölungsmaßnahmen im Gemischtbetrieb verwendbar. Vor dem Übergang von Sommer zur Wintermischung, bzw. umgekehrt, ist der Kommandogerät-Schmierstoffbehälter zu entleeren und nach Möglichkeit zu säubern. Aus dem Kommandogerät ist das Restöl anzutasse.

6. Als Anlaßkraftstoff für Ottomotoren ist im Winter Fl.-Anlaßkraftstoff, im Sommer B 4 oder auch A 5 zu verwenden. Keinesfalls C 1.

7. Zum Anlassen von Dieselmotoren ist folgendes Gemisch zu benutzen:

50 v.H. Flugmotoren-Schmieröl, M 2

25 v.H. Dieselkraftstoff 4

25 v.H. A 1

(siehe auch D (Luft) 1216).

8. Bei Anwendung des Kaltstartverfahrens ist der Zusatz von Kraftstoff zum Schmierstoff gemäß D (Luft) T 3870 vorzunehmen.

Der Schmierstoff im Einspritzpumpensumpf der Motormuster DB 601 A, N, BMW 132 N, K, U, V und BMW 323 ist bei Temperaturen kälter als -10° C mit Spindelöl grün oder Fl.-Drucköl gemäß D (Luft) T 3870 zu verdünnen.

U. A

o. A. B. n e r g

Frankfurt/O., den 9. Juni 1944

Bearbeiter: Ing. Kou

Anruf: Frankfurt/O. 3686, Abh. 26

26863

Betriebsstoffe für deutsche Flugmotoren

(Stand vom 1. März 1944)

Flugmotorenmuster		Kraftstoff			Schmierstoff	
Hersteller	Bauartmuster					
Argo	AS 8	A 3			S 3	V 2
	AS 10	A 3	B 4	C 3	S 3	
	AS 4		B 4	C 3	S 3	V 2
	AS 3	A 3	B 4	C 3	S 3	V 2
	AS 5		B 4	C 3	S 3	
Hirth	HM 6	A 3			S 3	V 2
	HM 5D	A 3	B 4	C 3	S 3	V 2
	HM 5C	A 3	B 4	C 3	S 3	
	HM 50		B 4	C 3	S 3	
BMW	SH 1*	A 3	B 4	C 3	S 3	V 2
	SAM 32*		B 4		S 3	
	BMW 32*		B 4	C 3	S 3	
	BMW		B 4		S 3	
	BMW 12*		B 4	C 3	S 3	
	vergasermotore					
	BMW 12		B 4	C 3	S 3	
	einspritzmote					
Junkers	Jumo 21		B 4		S 3	V 2
	Jumo 21	K 1		(Dieselkraftstoff)		V 2
	Jumo 21	K 1		(Dieselkraftstoff)		V 2
Daimler-Benz	Jumo 21		B 4	C 3	S 3	V 2
	Jumo 21		B 4	C 3	S 3	V 2
	Jumo 21		B 4	C 3	S 3	V 2
	Jumo 21		B 4	C 3	S 3	V 2
	Jumo 21		B 4	C 3	S 3	V 2
	Jumo 21		B 4	C 3	S 3	V 2
	Jumo 22		B 4	C 3	S 3	

* Für DB 603 und DB 605 mit Methanol-Wassereinspritzung und erhöhtem Ladendruck nur C 3 zuwiss.

Betriebsstoffe für ausländische Flugmotoren

(Stand vom 1. März 1944)

Flugmotorenmodelle		Kraftstoff	Schmierstoff	
Hersteller	Modell			
Alfa Romeo	126, 128, M	B 4	S 3	V 2
Fiat	A 36, 74, X	B 4	S 3	V 2
Fiat	VII C, IX, XI, XII	B 4	S 3	V 2
Isotta Fraschini	Delta, RC	B 4	S 3	
Renault	6 O 06	A 1	B 4	S 3
Gnome Rhône	14 K, M, N	B 4	S 3 ^(*)	V 2
Salmson	9 J	A 1	S 3	
Avia, CK	12, 13	B 4	S 3	
(Hispano Suiza)				
Wright	Whirlwind R 97	A 1	S 3	

^(*) Nur verwenden, wenn V 2 nicht vorhanden.