

Nur für den Dienstgebrauch

## Technische Anweisungen des General der Truppentechnik

Hierdurch werden die TAGTT I C 9 c. Nr. 8 11. lfd. Nr. 568/41  
mit Nachtrag I lfd. Nr. 822/41  
und TAGTT I C 9 c. Nr. 9 12. lfd. Nr. 129/42  
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 2“ 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 11. 5. 1944. Kennziffer 1113.0).
2. Sind für ein Motormuster mehrere Kraftstoffsorten zugleich zugelassen (z. B. A 3, B 1 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 1, 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 Vorkehrungsmaßnahmen verwendet werden.  
Schmierstoffwechsel mit Durchspülung ist bei sämtlichen Motormustern nach 100-150 Betriebsstunden vorzunehmen. Ergeben die vorgeschriebenen Zwischenprüfungen des Sumpfes, des Ölsiebtes usw. das Vorhandensein von Spänen, so ist Schmierstoffwechsel und Durchspülung sofort erforderlich.
6. Für Motoren mit Fettschmierung der Ventilsteuerung (in der Liste mit einem \*) gekennzeichnet ist FL-Kipphebel fett oder FL-Kipphebel fett 13 zu verwenden. FL-Kipphebel fett 13

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

26862

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

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

Für Sommer bei  $-10^{\circ}\text{C}$  80 v.H. S 5 + 20 v.H. Spindelöl grün

oder 90 v.H. S 5 + 10 v.H. FL-Drucköl.

Für Winter bei  $-10^{\circ}\text{C}$  50 v.H. S 5 + 50 v.H. Spindelöl grün

oder 70 v.H. S 5 + 30 v.H. FL-Drucköl.

Die Mischungen sind vor dem Einfüllen herzustellen. Die beiden Sommer- und Wintermischungen sind unter sich ohne besondere Umstellungsmaßnahmen im Gemischbetrieb 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 anzulassen.

8. Als Anlaßkraftstoff für Ottomotoren ist im Winter FL-Anlaßkraftstoff, im Sommer B 4 oder auch A 5 zu verwenden, keinesfalls C 2.

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

50 v.H. Flugmotoren-Schmieröl, A 2

25 v.H. Diesekraftstoff A

25 v.H. Air

(siehe auch D (Luft) 1216.)

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

Der Schmierstoff im Einspritzpumpenumlauf der Motormuster DB 601 A, N, BMW 132 N, K, U, W und BMW 323 ist bei Temperaturen kälter als  $-10^{\circ}\text{C}$  mit Spindelöl grün oder FL-Drucköl gemäß D (Luft) T 3870 zu verdünnen.

L. A.  
v. L. o B e r g

Frankfurt/O., den 9. Juni 1943

Bearbeiter: Ing. Kow.

Anruf: Frankfurt/O. 3686, AdB. 26

## Betriebsstoffe für deutsche Flugmotoren

(Stand vom 1. März 1944)

Flugmotorenmuster		Kraftstoff			Schmierstoff	
Hersteller	Nummer					
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 11	A 3	B 4	C 3	S 3	V 2
	AS 3		B 4	C 3	S 3	
Hirt	HM 6	A 3			S 3	V 2
	HM 50	A 3	B 4	C 3	S 3	V 2
	HM 50	A 3	B 4	C 3	S 3	
	HM 50		B 4	C 3	S 3	
BMW	SH 14	A 3	B 4	C 3	S 3	V 2
	SAM 322		B 4		S 3	
	BMW 322		B 4	C 3	S 3	
	BMW		B 4		S 3	
	BMW 132 Vergasermotor		B 4	C 3	S 3	
	BMW 11 Einspritzmotor		B 4	C 3	S 3	
	BMW 801 A. G. L. E.		B 4	C 3	S 3	
	BMW 801 D. G. L. E.			C 3	S 3	
Junker	L. 1		B 4		S 3	V 2
	Juno 23	K 1	(Dieselkraftstoff)			V 2
	Juno 27	K 1	(Dieselkraftstoff)			V 2
	Juno 29		B 4	C 3	S 3	V 2
	Juno 2		B 4	C 3	S 3	V 2
	Juno 21		B 4	C 3	S 3	
	Juno 22		B 4	C 3	S 3	
Daimler-Benz	DB 60		B 4		S 3	V 2
	DB 601 A.		B 4	C 3	S 3	V 2
	DB 601 E		B 4	C 3	S 3	
	DB 603			C 3	S 3	
	DB 603 A. AS.		B 4 *)	C 3	S 3	
	DB 603 E. F. G. K.			C 3	S 3	
	DB 605 A. AS. B. BS		B 4 *)	C 3	S 3	
	DB 605			C 3	S 3	
	DB 606 A.		B 4	C 3	S 3	
	DB 610 A.		B 4	C 3	S 3	

\*) Für DB 603 und DB 605 mit Methanol-Wassereinspritzung und erhöhtem Ladedruck nur C 3 zulässig.

# Betriebsstoffe für ausländische Flugmotoren

(Stand vom 1. März 1944)

Flugmotorenmuster		Kraftstoff		Schmierstoff	
Hersteller	Baumuster				
Alfa Romeo	126, 128, 131		B 4		S 3 V 2
Avia	A 30, 7A, 8		B 4		S 3 V 2
Praggo	VII C, IX, XI, XI		B 4		S 3 V 2
Isotta Fraschini	Delta RC -		B 4		S 3
Renau	6 O 06	A 1	B 4		S 3
Gnome Rhone	14 K, M, N		B 4		S 3 <sup>00)</sup> V 2
Salmson	9	A 1			S 3
Avia (CK)	12 10		B 4		S 3
(Hispano Suiz)					
Wright	Whirlwind R 57	A 1			S 3

<sup>00)</sup> Nur verwenden, wenn V 2 nicht vorhanden.