

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

MPS - 11/53

Egz. Nr

189

Zal.	Do pisma Nr	01470
2	z dnia	14 5 1953

TYMCZASOWE NORMY ZUŻYCIA
MATERIAŁÓW PĘDNYCH
I SMARÓW
DLA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

(WYDANIE DRUGIE)

75



WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

1 9 5 3

48

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

MPS - 11/53

Egz. Nr 189

TYMCZASOWE NORMY ZUŻYCIA
MATERIAŁÓW PĘDNYCH
I SMARÓW
DLA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

(WYDANIE DRUGIE)

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

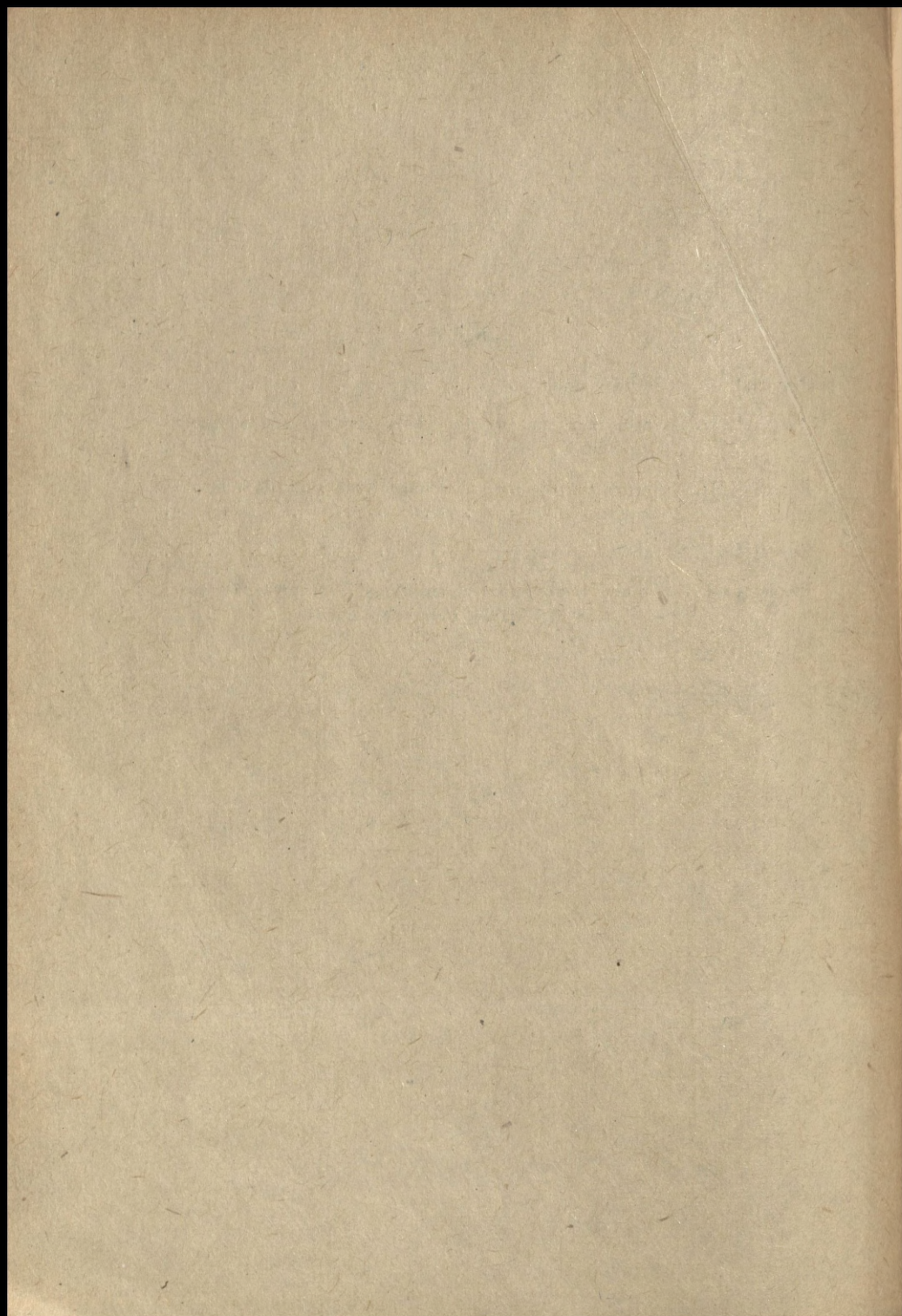
1 9 5 3

~~160/R~~



T R E Ś Ć

	str
Rozdział I. Zasady ogólne	5
Rozdział II. Normy zużycia mps przy eksploatacji pojazdów mechanicznych	6
Rozdział III. Normy zużycia mps przy naprawach pojazdów mechanicznych	10
Rozdział IV. Tabele stosowanych norm	12
Rozdział V. Zmiany w prowadzeniu ewidencji i sprawozdawczości w Służbie Materiałów Pędnych i Smarów	21
Załącznik Nr 1	23



ROZDZIAŁ I

ZASADY OGÓLNE

1. Ekonomiczne zużycie materiałów pędnych i smarów oraz jak najdłuższe utrzymanie silników i pojazdów mechanicznych poszczególnych marek w dobrym stanie technicznym jest w wielkim stopniu uzależnione od właściwego doboru i stosowania materiałów pędnych i smarów, zalecanych fabryczną instrukcją, względnie zastępczych o tych samych własnościach technicznych.

2. W tabeli Nr 1 i 2 Przepisów Ewidencji i Sprawozdawczości w Służbie Materiałów Pędnych i Smarów SMPS—1/47 podane są zasadnicze rodzaje materiałów pędnych i smarów, stosowanych na gąsienicowe i kołowe pojazdy mechaniczne WP. Odnośnie nowowprowadzonych marek pojazdów mechanicznych, nieujętych w powyższych tabelach, zostaną wydane dodatkowe instrukcje.

3. Jakość materiałów pędnych i smarów wydawanych jednostkom wojskowym z Centralnych i Okręgowych Składcnic oraz ze składcnic CPN winna odpowiadać obowiązującym normom technicznym.

4. W wypadkach koniecznych stosowania produktów zastępczych należy uzyskać zezwolenie Szefa Departamentu Mat. Pędnych MON.

5. Przygotowanie produktów zastępczych i etylowanie benzyny powinno odbywać się w Centralnych i Okręgowych Składcnicach MPS, skąd po sprawdzeniu w laboratorium, że produkty te odpowiadają obowiązującym normom technicznym, w stanie gotowym wydawane będą jednostkom wojskowym.

Sporządzanie produktów zastępczych i etylowanie benzyny w jednostkach i oddziałach wojskowych jest kategorycznie wzbronione. W wyjątkowych wypadkach zezwala się etylować benzynę w jednostkach wojskowych w obecności przedstawiciela Okręgowej lub Centralnej Składcnicy MPS.

6. Przejście z okresu eksploatacyjnego letniego na jesienno-zimowy i odwrotnie ustala się każdorazowo rozkazem MON. Zamianę olejów przy przejściu na eksploatację letnią względnie jesienno-zimową należy przeprowadzać po całkowitym wykorzystaniu tych olejów, zgodnie z ustalonymi dla pojazdów mechanicznych czasokresami, lecz nie później, aniżeli przewiduje rozkaz. Zamianę olejów w pojazdach mechanicznych stojących na konserwacji, przeprowadzać należy we wszystkich pojazdach jednocześnie.

7. Jako płynów do hamulców hydraulicznych zezwala się używać jedynie specjalnej mieszanki sporządzonej przez Centralne Składnice MPS.

Zabrania się categorycznie stosowania jakichkolwiek innych płynów lub mieszania różnych gatunków płynów hamulcowych.

8. Jako płynów niezamarzających do wozów bojowych i specjalnych stosować antyfriz (mieszanka etylen-glikolu i wody).

ROZDZIAŁ II

NORMY ZUŻYCIA MPS PRZY EKSPLOATACJI POJAZDÓW MECHANICZNYCH

1. Eksploatacyjne normy zużycia materiałów pędnych podane są w litrach.

2. W tabelach Nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6 podane są normy zużycia mps w okresie eksploatacyjnym letnim.

3. Normy zużycia mps przez pojazdy mechaniczne ustalone zostały na 100 km przebiegu (na 1 godz. pracy) dla średnich warunków eksploatacji z uwzględnieniem manewrowania w miejscu załadowania i wyładowania.

4. Normy zużycia mps na traktory obejmują pracę traktorów z przyczepami (tabela Nr 2), dla traktorów pracujących bez przyczepki normę zużycia mps zmniejsza się o 20%.

5. W okresie jesienno-zimowym normy zużycia mps mogą być zwiększone o 10% (przy średniej temperaturze poniżej 0° C).

Okres stosowania norm eksploatacyjnych jesienno-zimowych każdorazowo ustala się specjalnym rozkazem MON.

6. Przy pracach związanych z załadowaniem i wyładowaniem pojazdów mechanicznych w miejscach, w których ze względu bezpieczeństwa p-poż. zabrania się gaszenia silników (Składnice MPS i inne), za normę zużycia mps na jedną godzinę postoju samochodu przyjmuje się 0,05 część normy zużycia na 100 km.

Czas załadunku i wyładunku regulują odpowiednie przepisy.

7. W czasie pracy samochodów z przyczepami lub przy holowaniu dział normę eksploatacyjną powiększa się na każdą holowaną tonę łącznie z wagą przyczepy (pod warunkiem wykorzystania pełnej ładowności samochodów):

- a) dla samochodów o nośności do 2 ton do 8%,
- b) dla samochodów o nośności ponad 2 tony 6%.

8. Przy eksploatacji samochodów połączonych sztywnym holownikiem eksploatacyjną normę zużycia zmniejsza się o 20% w stosunku do sumarycznej normy zużycia ustalonej dla holującego i holowanego samochodu.

Wartość zaoszczędzonej benzyny powstałą w rezultacie holowania rozdziela się następująco:

- 75% kierowcy samochodu holującego,
- 25% kierowcy samochodu holowanego.

9. Dla pojazdów mechanicznych gąsienicowych i kołowych, nowych i po naprawie głównej silnika eksploatacyjne normy zużycia powiększa się następująco:

- a) dla samochodów w ciągu przebiegu pierwszych 1000 km — do 5%
- b) dla pojazdów gąsienicowych w ciągu pierwszych 15 godz. pracy — o 10%

10. Norma zużycia paliwa na potrzeby garażowe na 1 wozdzień, dla pojazdów mechanicznych będących w eksploatacji nie powinna przekraczać:

- a) dla pojazdów kołowych 1,5% zasadniczej normy zużycia na 100 km przebiegu,
- b) dla pojazdów gąsienicowych 5% zasadniczej normy zużycia na godzinę pracy.

11. W czasie pracy pojazdów mechanicznych na terenach Składowisk Wojskowych (sprzętu, uzbrojenia) ustala się następujące normy zużycia mps na 1 godz. pracy silnika:

- a) dla samochodów o nośn. od 1,5 do 2,0 ton — 6,5 l
- b) dla samochodów o nośn. powyżej 3 ton — 11,5 l

Przy holowaniu na haku:

- a) dla samochodów o nośn. od 1,5 do 2,0 ton — 8,5 l
- b) dla samochodów o nośn. powyżej 3 ton — 13,0 l

12. W czasie pracy pojazdów mechanicznych w warunkach bezdroża (piasek, błoto, śnieg) normy zużycia powiększa się:

- a) dla pojazdów kołowych do 15⁰/₀,
- b) dla pojazdów gąsienicowych do 5⁰/₀. (Nie dotyczy czołgów i dział pancernych.)

Praca pojazdów mechanicznych w tych warunkach powinna być zatwierdzona przez dowódcę Dywizji, Korpusu względnie OW.

13. W czasie pracy samochodów w warunkach zupełnego bezdroża (kamieniołomy, piaskownie, wywózka drzewa z lasu, wojskowe budownictwo polowe i inne) normy zużycia mps mogą być zwiększane do 40⁰/₀.

W tym wypadku warunki terenowe oraz ilość samochodów pracująca w nich powinna być zatwierdzona przez dowódcę Okręgu Wojskowego, D.W. Lot. lub Mar. Woj.

14. Przy ruchu czołgów, dział pancernych, traktorów i samochodów w terenach wysokogórskich normy zużycia mps mogą być zwiększone:

- a) przy wysokości od 800 do 1500 m nad poziomem morza o 5⁰/₀,
- b) przy wysokościach ponad 1500 m nad poziomem morza o 10⁰/₀.

15. Zużycie paliwa na regulację silników przy przeglądach technicznych nie może przekraczać:

- a) dla pojazdów kołowych 5⁰/₀ zasadniczej normy 100 km przebiegu,
- b) dla pojazdów gąsienicowych 10 min. pracy silnika.

16. W czasie pracy pojazdów mechanicznych z praktykantami na kierowców normy zużycia mps mogą być zwiększone o 5⁰/₀. (Nie dotyczy czołgów i dział pancernych.)

17. Dla samochodów wykorzystanych do nauki jazdy normę zużycia paliwa ustala się na jedną godzinę nauki, obliczoną ze zużycia paliwa na 10 km przebiegu zasadniczej normy, zwiększonej o 5⁰/₀.

18. Normy zużycia olejów silnikowych w stosunku ‰ do zużycia materiałów pędnych ustala się następująco:

- a) dla czołgów, dział pancernych i transportowców pancernych zużycie zgodnie z tabelą Nr 3,
- b) dla traktorów zgodnie z tabelą Nr 2,
- c) dla samochodów 4—6⁰/₀ w zależności od stopnia zużycia silników,
- d) dla samochodów przed pierwszą naprawą główną, posiadających filtr olejowy z wymiennym tekturowym elementem filtrującym — 3,5⁰/₀.

- e) dla samochodów po pierwszej naprawie głównej, posiadających filtr olejowy z wymiennym tekturowym elementem filtrującym — 4,5‰,
- f) dla motocykli z silnikiem 4-ro suwowym, półcyrkulacyjnym systemem smarowania, oraz dla motocykli i samochodów z silnikiem dwusuwowym do 10‰,
- g) dla motocykli z silnikiem 4-ro suwowym i cyrkulacyjnym systemem smarowania 5‰.
19. Normy zużycia olejów i smarów transmisyjnych (nirol, smar hipoidalny itp.) ustala się w ‰ stosunku do zużycia materiałów pędnych:
- a) dla traktorów zgodnie z tabelą Nr 2,
- b) dla samochodów:
z jednym mechanizmem różnicowym — 0,8‰,
z większą ilością mechanizmów różnicowych — 1,5‰.
20. Normy zużycia smarów stałych (Tovotte'a itp.) ustala się w ‰ stosunku do zużycia mat. pędn.:
- a) dla czołgów i dział panc. — 3,5‰
- b) dla traktorów — 6 ‰
- c) dla transportowców panc. — 2 ‰
- d) dla samochodów panc., drezyn pancernych, samochodów i motocykli — 1 ‰
21. Zużycie nafty do konserwacji części pojazdów mechanicznych będących w eksploatacji ustala się wg następujących norm:
- a) Samochody i motocykle na 100 km przebiegu:
1. samoch. osob. (Skoda, Citroen, Willys i in.) — 0,15 l
 2. samoch. osob. reprezentacyjne (ZIS-110, Buick) — 0,20 l
 3. samoch. cięż. 2-osiove — 0,25 l
 4. samoch. cięż. trójosiowe gąsienicowe, samowyładowywacze i inne — 0,30 l
 5. motocykle — 0,15 l
- b) Czołgi, działa pancerne i traktory na jedną godzinę pracy:
1. czołgi ciężkie — 0,80 l
 2. czołgi średnie — 0,50 l
 3. czołgi lekkie, transportowce panc. i traktory wszystkich typów — 0,20 l
22. Dla samochodów stojących na konserwacji ustala się dodatkowo normę zużycia nafty na okres jednego roku (przeгляdy techniczne) w litrach na 1 samochód:
- a) dla samochodów bojowych grupy „A” — 7,5 l
- b) dla samoch. stanowiących zapas MOB — 10 l
- c) dla samoch. z ograniczoną eksplo. grupy „B” — 4,5 l

W miarę potrzeb można zamienić część powyższej nafty na smar konserwacyjny.

23. Normy zużycia antyfryzu na okres eksploatacyjny jesienno-zimowy ustala się:

- a) dla pojazdów bojowych 1 jednostkę napełnienia,
- b) dla specjal. pojazdów kołowych 0,5 jednostki napełnienia.

24. Normy przydziału antyfryzu ustala się:

- a) dla pojazdów bojowych 2 jednostki napełnienia,
- b) dla specjalnych pojazdów kołowych 1,5 jednostki napełnienia.

Przy przejściu na eksploatację letnią antyfryz podlega zwrotowi w ilościach:

- a) z pojazdów bojowych — 1,0 jedn. napełn.,
- b) ze specjalnych pojazdów kołowych — 1,0 jedn. napełn.

Termin zwrotu antyfryzu na Składnicę MPS ustala zarządzenie Departamentu Mat. Pędnych MON.

ROZDZIAŁ III

NORMY ZUŻYCIA MPS PRZY NAPRAWACH POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Normy zużycia MPS przy średnich i głównych naprawach gaśnicowych i kołowych pojazdów mechanicznych oraz silników przewidują oprócz właściwej naprawy, także przeprowadzenie prób pojazdów mechanicznych i silników w myśl przepisów technicznych.

Normy powyższe nie uwzględniają potrzeb warsztatowych oraz tych ilości mps, które są potrzebne do napełnienia pojazdów mechanicznych po wyjściu z naprawy.

A. Naprawa główna silników

1. W tabeli Nr 10 podano normy zużycia mps na przeprowadzenie naprawy głównej silnika. W tabeli tej podano również czas potrzebny na dotarcie silnika po naprawie głównej w różnych warunkach przewidzianych przepisami technicznymi.

2. W tabeli Nr 10 podano straty olejów silnikowych, powstałe przez spalanie w czasie pracy silnika, filtrację, regenerację oraz te, które pochodzą z pozostających resztek w przewodach smarowych przy każdorazowej zamianie:

- a) przy naprawie czołgów, transportowców pancernych, samochodów pancernych i traktorów, przydział olejów dokonuje się bez żądania zwrotu oleju przepracowane-

- go. Regenerację (filtrację) olejów przepracowanych przeprowadza się w jednostkach wojskowych,
- b) przy naprawie silników samochodowych przydział olejów wynosi połowę pojemności systemu olejowego. Brakującą ilość uzupełnia się przefiltrowanym olejem przepracowanym. Olej przepracowany zdaje się w ilościach 50% w stosunku do pobieranego oleju świeżego,
- c) Przydział smarów Tovotte'a na naprawę jednego silnika ustala się następująco:
1. dla silników traktorowych i transportowców pancernych — 0,1 kg
 2. dla silników czołgowych — 0,20 kg
 3. dla silników samochodowych — 0,05 kg
 4. dla silników motocyklowych — 0,025 kg
3. Przydział oleju wrzecionowego na naprawę jednego silnika nie powinien wynosić więcej aniżeli 0,01 l.
4. Przydział benzyny samoch. do zapuszczania, podgrzewania i innych potrzeb przewidzianych warunkami technicznymi naprawy ustala się:
- a) silniki W2-34, W2-JS — 1,1 l
 - b) silniki M-17, S-65, S-60, JMA — 2,2 l
- 5) Przydział benzyny lotniczej na naprawę jednego silnika wynosi:
- dla silników W2-K, W2-34, W2-JS — 1,1 l

B. Naprawa główna i średnia pojazdów mechanicznych (uzupełnienie norm zużycia przewidzianych przy naprawie głównej silników):

1. W tabeli Nr 9 podano czas (kilometry) przewidziany na dotarcie pojazdów mechanicznych po naprawie głównej i średniej.

W zależności od czasu (kilometrów) oblicza się zużycie materiałów pędnych wg norm podanych w tabeli Nr 1, 2, 3 i 6 przy czym należy uwzgl. pkt. 4 rozdz. II.

Normy zużycia paliwa na dotarcie pojazdów mechanicznych zwiększa się:

- a) po naprawie średniej o 10%,
- b) po naprawie głównej o 20%.

2. Dla transmisji i podwozia bojowych i transportowych pojazdów mechanicznych na 1 naprawę przydziela się:

- a) oleju w ilości jednego napełnienia wszystkich zespołów transmisyjnych,
- b) smarów stałych w ilości jednego napełnienia wszystkich punktów smarowych (tabela Nr 11).

3. Przydział nafty na naprawę jednego pojazdu mechanicznego (dodatkowo do norm na naprawę silników) przydziela się wg tabeli Nr 8.

C. Normy zużycia materiałów pędnych na naprawę bieżącą pojazdów mechanicznych:

Normy zużycia paliwa na naprawę bieżącą gąsienicowych i kołowych pojazdów mechanicznych ustala się:

- a) samochody osobowe — 0,6 l
- b) samochody ciężarowe o nośn. do 2 t. — 0,82 l
- c) samochody ciężarowe o nośn. ponad 2 t. — 1,1 l
- d) czołgi, działa pancerne, transportowce panc. i traktory — 10 min. pracy silnika

ROZDZIAŁ IV

TABELE STOSOWANYCH NORM

Tabela Nr 1

Normy eksploatacyjne zużycia mat. pędnych na 100 km przebiegu dla samochodów i motocykli w litrach

A. Samochody

L. p.	Nazwa pojazdu	Zużycie na 100 km	L. p.	Nazwa pojazdu	Zużycie na 100 km
1	GAZ-AA	20,5	23	Chevrolet Fleetmaster . .	16,0
2	GAZ-AAA	25,0	24	Citroen 11 L, 11 BL . . .	12,0
3	GAZ-MM	20,5	25	Fiat 1500	12,0
4	GAZ-64	15,0	26	Fiat 1100	9,0
5	GAZ-67	15,0	27	Skoda 1101, Tudor	8,5
6	GAZ-51	26,5	28	BMW-320-321	11,0
7	GAZ-55 (aut. sanit.) . . .	20,5	29	BMW-326	13,0
8	GAZ-05-193 (autobus) . .	27,0	30	BMW-327	12,0
9	GAZ-M-20 (Pobieda) . . .	13,5	31	Fiat 666 RN	23,0
10	GAZ-M 415 (Pikap) . . .	14,5	32	Chausson APH	20,0
11	KIM-10	9,0	33	Ford-6 (2G-8T, G-8T) . .	26,5
12	Moskwicz	9,0	34	Studebacker US-6 × 4 . .	38,5
13	ZIS-5,8	34,0	35	Studebacker US-6 × 4 . .	
14	ZIS-5 (samowytładowy wacz)	35,0		ciągnik	50,0
15	ZIS-6	41,0	36	Dodge WG-51	26,5
16	ZIS-10	41,0	37	Dodge 1-110 T-5	28,5
17	ZIS-16	37,0	38	Büssing 4 cylindr.	48,0
18	ZIS-33 (na kołach)	43,0	39	Büssing 6 cylindr.	55,0
19	ZIS-33 (na gąsienicach) .	85,0	40	Mercedes 170 V	11,0
20	ZIS-110	27,0	41	Mercedes 230	15,5
21	Willys MB	14,0	42	Renault 2060	14,0
22	Ford CPW (typ Willys) . .	14,0	43	Renault 2161	20,0

B. Motocykle

L. p.	Nazwa pojazdu	Bez przyczepy	Z przyczepą
1	ML-3-Streła	3,0	—
2	IŻ 7, 8, 9-L-300	4,0	—
3	TIŻ-AM-600	4,5	6,5
4	L-8	3,5	—
5	PMZ-A-750	5,5	6,5
6	TIŻ-50	—	7,0
7	M-72	6,0	7,8
8	Harley-Dawidson	6,0	7,8
9	Jawa-250	3,0	—
10	BMW-350	√4,1	—
11	Sokół-125	2,25	—
12	SHL-125	2,5—3,0	—

Tabela Nr 2

Normy zużycia materiałów pędnych i smarów dla traktorów z przyczepami – w litrach

L. p.	Nazwa pojazdu	Marka silnika	Normy zużycia mat. pędnych w litrach		Normy zużycia oleju w % stosunku do zużycia mps		Zużycie smarów stałych w % stos. do zużycia mps
			Na 1 godz. pracy silnika	Na 1 km przebiegu	Na silnik	Na transmisję i napęd. gaśnicę	
1	Woroszyłowicz	W2-W	28,6	1,59	9,5	0,4	6,0
2	Komintern . . .	Komintern	29,1	4,0	5,0	0,4	6,0
3	Komsomolec . .	6002	13,5	0,68	5,0	0,5	6,0
4	CzTZ-60	S-60	20,0	4,0	6,6	0,5	6,0
5	CzTZ-65	M-17	14,3	2,86	6,6	0,7	6,0
6	S-2	M-17	17,7	1,9	6,6	0,6	6,0
7	STZ-3	1-MA	14,6	2,92	6,6	0,2	6,0
8	STZ-5	1-MA	14,6	1,22	6,6	0,2	6,0
9	JA-12	Chorwester	16,7	1,2	7,6	0,2	6,0
10	HD-7	Chorwester	11,9	1,98	7,6	0,8	6,0
11	HD-10	Chorwester	16,7	2,79	7,6	0,6	6,0
12	Katerpillar D-6	D-6	26,2	2,6	7,6	0,5	6,0
13	Katerpillar D-7	D-7	26,2	2,6	7,6	0,4	6,0
14	M-5	R-63-72	37,0	1,86	7,6	0,6	6,0
15	Lanz-Buldog . .		240g/KM/godz.				
16	Ursus		√240g/KM/godz.				
17	Zetor		180—200g/KM/godz.				

1. Zużycie benzyny do zapuszczania traktorów, pracujących na ligninie i nacie traktorowej, a także do zapuszczania silników ustala się w ilości 5% w stosunku do zasadniczego paliwa.

Tabela Nr 3

Normy zużycia materiałów pędnych dla bojowych pojazdów mechanicznych na 1 godz. pracy — w litrach.

L. p.	Nazwa pojazdu	Marka silnika	Zużycie mat. pędnych w ltr.	Zużycie oleju silnikowego w % stosunku do zużycia MP	Zużycie smarów stałych w % stosunku do zużycia MP
1	Czołg ciężki . . .	W-11	40,0	17,0	3,5
2	T-34	W-2-34	28,0	17,0	3,5
3	Transportowiec panc. MK-1 . .	Ford MS	9,0	7,0	2,0
4	Samochód panc. BA-64	GAZ-11	5,5	5,0	1,0
5	Działo panc. SU-76	GAZ-203	22	7,0	3,5

1. Dla dział pancernych stosować normy zużycia wskazane dla odpowiednich typów czołgów.
2. Podczas ćwiczeń dywizyjnych i broni połączonych, manewrów i marszów—normy zużycia materiałów pędnych powiększa się o 20%.
3. W % zużycia olejów i smarów stałych wlicza się tak uzupełnienie w trakcie użytkowania, jak i okresowe zamiany oleju zgodnie z przepisami eksploatacji wozu.

Tabela Nr 4

Normy zużycia mat. pędnych dla specjalnych pojazdów mechanicznych na 1 godz. pracy silnika (materiały pędne i oleje smarowe w litrach, smary stałe w kg)

L. p.	Nazwa pojazdu	Typ silnika	Zużycie		
			paliwa	olejów	smarów
1	2	3	4	5	6
1	Dystrybutor benzynowy BZ-35 . . .	ZIS-6	15,9	1,0	0,4
	BZ-38	GAZ-AAA	10,6	0,7	0,3
	BZ-39	ZIS-5	15,9	1,0	0,4
	BZ-42	GAZ-AA	9,3	0,6	0,3
2	Pompa samoch. benz. BPS, BP-U	GAZ-AA	9,3	0,6	0,3
	BMP	Ł-6/2	2,6	0,2	0,1
3	Dystrybutory wodoolejowe*				
	WMZ 38	ZIS-6	15,9	1,0	0,4
	WMZ 42	ZIS-5	15,9	1,0	0,4
4	Dystrybutory olejowe MZ 38	GAZ-AA	8,6	0,7	0,3
5	Samochodowy rozrusznik silników spalinowych AS-2	GAZ-AAA	10,6	0,8	0,3
6	Motory kompresorowe AKS-2	GAZ-AA	10,6	0,8	0,3
	PKS-6	ZIS-5	15,9	0,9	0,4
	WWK-200	ZIS-5	15,9	1,0	0,5
	Kompresor samochodowy	ZIS	7,3	0,3	0,07

L. p.	Nazwa pojazdu	Typ silnika	Zużycie		
			paliwa	olejów	smaru
1	2	3	4	5	6
7	Elektrostacje AES-3	GAZ-AAA	10,6	0,4	0,1
	AES-4, 3-1	ZIS-6	15,9	0,9	0,4
	z lekkimi silnikami	Ł-6/2	1,5	0,2	0,2
	na 25 KWT	STZ	7,4	0,4	0,06
	AES-2	ZIS-5	15,9	0,8	0,40
	AES-1	Ł-6/3	2,8	0,2	0,06
8	Radiostacje PRK-36, ABG-50	GAZ-AAA	10,6	0,4	0,1
9	Stacja reflektorów 50, 15-2, 3-15-4	ZIS-6	21,2	0,9	0,4
10	Samoch. hydranty				
	— motor prowadzący	—	39,0	2,1	0,64
	— motor tylny	—	6,5	0,2	0,05
	— „Komsomolec“ na podw. JaG-6 (na 100 km)	—	40,3	2,1	0,64
	— pompa bitumiczna	—	9,5	0,4	0,10
11	Silniki naftowe				
	do 12 L. s.	—	4,6	0,2	0,01
	12—18 L. s.	—	6,3	0,3	0,03
	18—22 L. s.	—	7,7	0,3	0,04

* Na przemycie dystrybutora BZ i WMZ ustala się zużycie benzyny lotniczej w następującej wysokości: a) dystrybutory benzynowe samochodowe — 107 l na 1 rok
b) dystrybutory wodoolejowe — 160 l na 1 rok

Tabela Nr 5

Normy zużycia paliwa dla silników statych na 1 godz. pracy w litrach

L. p.	Typ silnika	Przy obciążeniu silnika w %			
		pełne	75%	50%	bez obciążenia
1	M-1	10,6	8,6	6,6	0,9
2	GAZ-AA	10,6	8,6	6,6	0,9
3	ZIS-5	15,9	13,2	11,6	1,5
4	ZIS-6	21,2	18,5	13,2	1,5
5	STZ, ChTZ	16,1	14,3	10,0	6,6
6	CzTZ-60	21,7	20,4	13,5	7,5
7	CzTZ-65 (M-17)	16,4	15,4	10,2	4,1
8	Ł-3/2, W-3	1,3	—	—	—
9	Ł-6/2	2,8	—	—	—
10	Ł-12/2	5,3	—	—	—
11	MP-3, AK-60, EZS-1, 5A				
	M-4-A2	1,8	—	—	—
12	Strela	1,8	—	—	—
13	EZS-3A	5,0	—	—	—
14	U-5	6,6	—	—	—

Tabela Nr 6

**Normy zużycia materiałów pędnych dla nietypowych samochodów
z silnikami benzynowymi na 100 km w ltr**

A. Samochody osobowe z jedną osią napędową

Pojemność cylindrów silnik. w litrach . . .	do 1,0	1,0-1,5	1,5-2,0	2,0-3,0	3,0-4,0	4,0-5,0	Powyżej 5,0
Norma zużycia w litrach . . .	7,5	8,5	10,5	13,5	16,5	21,0	23,0

B. Samochody osobowo - terenowe z dwoma osiami napędowymi

	Typ samochodu i poj. cylindra w litrach		
	Lekki BMW, Hanomag, Steper, Itp, do 2 litrów	Średni Adler, Opel, Horch 2,0-3,6 litrów	Ciężki Sigmar, Ford, Horch powyżej 3,6 litrów
Norma zużycia w litrach	16	22	32

C. Samochody ciężarowe

Typ samochodu	Pojemność cylindrów silnika w litrach				
	do 1,5	1,5-3,0	3,0-5,0	5,0-7,0	Powyżej 7,0
	Norma zużycia mat. pędnych w litrach				
Dwuosiowy z 1 mechanizm. różnicowym o nośności do 1 tony	11	13	16	—	—
„ 1,5 tony	—	16	20	—	—
„ 1,5-2,5 tony	—	—	25	—	—
„ 2,5-4,0 tony	—	—	28	32	35
„ 4,0-6,0 tony	—	—	—	40	42
„ powyżej 6,0 ton	—	—	—	44	48
Dwuosiowy z dwoma mechanizmami różnicowymi i trzyosiowy o nośności do 2,5 tony	—	—	30	—	—
„ od 2,5-4,0 tony	—	—	38	40	—
„ 4,0-6,0 ton	—	—	40	42	45
„ powyżej 6,0 ton	—	—	—	46	50

D. Ciągniki

Pojemność cylindr. siln. w litrach	do 4,2	do 4,5	do 5,4	do 6,2	do 8,5	do 10,8
Typ ciągnika	lekki do 1 tony Adler Demag Kotbus	lekki do 3 ton Borgward Hanomag	średni do 5 ton Büssing	średni do 8 ton Hanza Lloyd	ciężki do 12 ton Daimler Benz	ciężki do 18 ton Famo
Norma zużycia w litrach	35	40	65	80	110	120

Tabela Nr 7

**Normy zużycia benzyny lotniczej B-70, KB-70 na 1 godz. pracy
dla urządzeń podgrzewających silniki**

L. p.	Urządzenie do podgrzewania	Zużycie w litrach na 1 godz.
1	Ogrzewacz z katalizatorem platynowym OB-T . . .	0,23
2	Ogrzewacz z katalizatorem platynowym OMT . . .	0,14
3	Ręczny podgrzewacz RP-2, SU-76	2,06
4	Ręczny podgrzewacz RP-4, ciężkiego czołgu	3,15
5	Lampa APŁ	2,70
6	Piec katalityczny KP-3	0,82
7	Piec katalityczny KP-2, KP-4	0,55
8	Podgrzewacz „Kierogaz“ ciężkiego czołgu	0,3
9	Podgrzewacz płomienny „42“	7,3

U w a g a: Do urządzeń podgrzewających silniki należy używać benzyny lotniczej B-70 (KB-70) nieetylowanej, do podgrzewacza „Kierogaz“ naftę oświetleniową.

Tabela Nr 8

**Przydział nafty do przemywania części pojazdów mechanicznych
na jedną naprawę w litrach**

L. p.	Typ pojazdu	Naprawa główna	Naprawa średnia
1	Samochody osob. i ciężar. o nośności do 2 ton . . .	1,8	1,2
2	Samochody o nośności ponad 2 tony	2,4	1,8
3	Specjalne samochody bojowe wszystkich typów . . .	2,4	1,8
4	Czołgi ciężkie i średnie	7,2	4,8
5	Czołgi lekkie i transportowce pancerne	4,8	2,4
6	Traktory typu STZ i Komsomolec	2,4	1,8
7	Pozostałe traktory	3,6	2,4

Tabela Nr 9

**Dotarcie pojazdów mechanicznych
po naprawie głównej i średniej**

L. p.	Typ pojazdu	n a p r a w i e	
		Po głównej	Po średniej
1	Samochody osobowe i ciężarowe i cięż. ze stacjami reflekt. i podśl.	30 km	10 km
2	Samochody ze stanowiskiem CKM i dział małokalibrowych, drezyny pancerne i samochody pancerne	50 km	25 km
3	Reprezentacyjne samochody Buick, ZIS-110 i inne	80 km	25 km
4	Czołgi ciężkie i działa pancerne na podwoziach wyżej wymienionych czołgów	9 godz. 20 min.	2 godz. 00 min.
5	Pozostałe czołgi i działa pancerne tych czołgów	7 " 20 "	2 " 00 "
6	Transportowce pancerne	5 " 30 "	2 " 00 "
7	Traktory STZ-3-5	4 " 00 "	1 " 00 "
8	Traktory innych marek	5 " 00 "	1 " 00 "

Tabela Nr 10

**Normy zużycia materiałów pędnych i smarów
na naprawę główną silników pojazdów mechanicznych**

L. p.	Marka silnika	Czas na dotarcie w różnych warunkach techn. w godz.	Normy zużycia MPS w ltr.		
			Paliwa	Olej siln.	Nafta do przemycian.
Silniki samochodów					
1	GAZ-AA, 64, 67, Willys i inne 4-cylindrowe silniki	1 godz. 45 min.	13,0	1,3	1,2
2	GAZ-11, Ford 2G-8T, Dodge WG-51	1 " 45 "	15,8	2,0	1,6
3	ZIS-5, Studebaker	1 " 45 "	18,5	2,2	1,3
4	ZIS-101, Buick i inne rodzaje silnik.	2 " 30 "	26,3	2,2	1,8
Silniki traktorowe					
1	W-2W	3 godz. 00 min.	94,0	13,2	4,8
2	S-60	2 " 50 "	40,7	7,7	2,4
3	M-17	3 " 40 "	31,5	10,1	3,
4	I-MA (STZ)	2 " 50 "	31,4	7,5	2,4
5	GMC (JA-12)	3 " 50 "	80,0	9,7	3,6
6	International-Chorwester	3 " 50 "	54,0	6,6	3,6
7	D-6	3 " 50 "	54,0	6,6	3,
Silniki czołgowe i samoch. pancerne					
1	W2-k, W2-34, W2-IS	2 godz. 20 min.	94,0	27,5	4,8
2	GAZ-11 (Ba-64)	1 " 45 "	13,0	1,3	1,2
Silniki motocyklowe					
1	AM-600	—	10,5	1,7	0,36
2	M-72	—	12,3	3,1	0,46
3	L-300 LZ-7, 8, 9	—	7,6	1,8	0,36

Tabela Nr 11

**Przydział smarów na naprawę główną i średnią
pojazdów mechanicznych (w kg) na 1 naprawę**

L. p.	Typ pojazdu	Rodzaj naprawy	Smar Tovolta (Solidol)	Kalipsol (Kons-talin)	Wazeli-na tech-niczna	Smar grafitowy
1	Samochody osobowe i ciężarowe o nośn. do 2 ton z jednym mechanizmem różnicowym	Główna	1,0	0,3	0,02	0,5
		Średnia	0,75	—	0,01	0,25
2	Samochody cięż. o nośn. ponad 2 tony i mniejszej z dwoma i więcej mechanizmami różnicowymi	Główna	1,5	0,3	0,02	1,0
		Średnia	1,0	—	0,01	0,5

L. p.	Typ pojazdu	Rodzaj naprawy	Smar	Kalipsol	Wazeli-	Smar
			Tovotta (solidol)	(Kons-talin)	na techniczna	grafitowy
3	Czołgi ciężkie i działa panc. na podwoziach czołgów ciężkich	Główna	36,0	6,0	0,2	2,0
		Średnia	12,0	2,0	0,05	0,5
4	Czołgi średnie T-34 i działa pancerne na podwoziach czołgów średnich	Główna	20,0	6,5	0,2	0,2
		Średnia	10,6	4,0	0,05	0,1
5	Czołgi lekkie i działa pancerne na podwoziu czołgów lekkich	Główna	6,0	0,2	0,1	—
		Średnia	6,0	0,1	0,02	—
6	Transportowce panc. MK-1 i M2	Główna	8,0	—	0,1	—
		Średnia	2,0	—	0,01	—
7	Transportowce panc. M3-AL samoch. panc. BA-64	Główna	1,5	—	0,1	—
		Średnia	0,08	—	0,01	—
8	Traktory STZ-3-5	Główna	8,2	—	0,1	—
		Średnia	6,0	—	0,01	—
9	Traktory CzTZ-60, 65 i Ja-12	Główna	9,8	—	0,1	—
		Średnia	7,0	—	0,01	—
10	Woroszyłowiec	Główna	34,0	0,8	0,1	—
		Średnia	25,0	0,8	0,01	—
11	Komintern	Główna	0,2	34,0	0,1	—
		Średnia	0,2	25,0	0,01	—
12	HD-7 i HD-10	Główna	2,0	—	0,1	—
		Średnia	1,5	—	0,01	—
13	International GD-14 DT-18 Katerpillar D-6	Główna	3,5	—	0,1	—
		Średnia	2,5	—	0,01	—
14	Katerpillar D-7	Główna	5,5	—	0,1	—
		Średnia	4,5	—	0,01	—

U w a g a : Dla napełnienia amortyzatorów samochodów mieszaną oleju turbinowego i transformatorowego podczas naprawy głównej normę zużycia ustala się w wysokość 1,1 pojemności amortyzatorów (z uwzględnieniem strat przy napełnianiu).

Tabela Nr 12

Normy zużycia mps na konserwację sprzętu pancernego

Rodzaj konserwacji	Rodzaj sprzętu	Olej lotn.	Smar Tovotte'a	Wazelina techn.	Nafta trakt.
Zakonserwowanie sprzętu	Czołg ciężki i średni	—	6,0	—	15
	Czołg lekki (BA-64)	—	1,5	0,5	3
Zabiegi konserwacyjne po upływie 6 m-cy . . .	Czołg ciężki i średni	—	1,5	4,5 ²⁾	4
	Czołg lekki (BA-64)	—	0,2	1,3 ²⁾	1,5
Zakonserwowanie cylindrów silnika w jednost.	Czołg ciężki, średni i lekki	2,0	—	—	
Zakonserwowanie silnika w składnicy lub zakładach	Czołg ciężki i średni	8,0	4,0 ¹⁾	—	

U w a g a : ¹⁾ Oznacza ilość smaru armatniego.

²⁾ Może być zastąpiony smarem Tovotte'a.

Tabela Nr 13

Normy zużycia benzyny lotniczej KB-70 do rozrzedzania oleju silnikowego w czołgach

L. p.	T e r e n	Miesięczna norma zużycia benzyny lotniczej dla wozów szkoleniowo-bojowych w litrach		Miesięczna norma zużycia benzyny lotniczej, na jeden czołg, dla wozów bojowych w litrach	
		Czołg ciężki	Czołg T—34	Czołg ciężki	Czołg T—34
1	Na terenie całego kraju	20,0	15,0	8,0	6,0

W treści instrukcji oraz w tabelach zamiast terminu kapitalny, średni i bieżący remont — użyto odpowiednio terminu naprawa główna, średnia i bieżąca.

ROZDZIAŁ V

ZMIANY W PROWADZENIU EWIDENCJI I SPRAWOZDAWCZOŚCI W SŁUŻBIE MATERIAŁÓW PĘDNYCH I SMARÓW

W związku z przejściem z dniem 1 lutego 1950 r. z norm eksploatacyjnych w kilogramach na normy eksploatacyjne na pojazdy mechaniczne (kołowe i gąsienicowe) w litrach, podaje się niżej zmiany w „Przepisach Ewidencji i Sprawozdawczości w Służbie Materiałów Pędnych i Smarów“ SMPS 1/47.

1. W rozkazach wyjazdu (wzór Nr E-1) ilości wydanych na pojazd mechaniczny materiałów pędnych i olejów wpisywać nie w kilogramach, jak to było dotychczas, a w litrach. Rozchód materiałów pędnych i porównanie rozchodu z ustaloną normą wyprowadzać również w litrach.

2. W księdze ewidencji pracy pojazdów mechanicznych i rozchodu MPS (Wzór Nr E-2) wpisów wydanych i rozchodowanych materiałów pędnych i olejów dokonywać w litrach, a nie w kilogramach

3. W dzienniku rozchodu MPS (wzór Nr E-4) ilości wydanych materiałów pędnych i olejów na poszczególne pojazdy mechaniczne wpisywać w litrach, a ilości wydanych smarów stałych w kilogramach (załącznik nr 1).

Po zakończeniu dnia zapisy w dzienniku rozchodu podsumowuje się, a następnie ogólne ilości wydanych materiałów pędnych i olejów przelicza się z litrów na kilogramy, na podstawie ich ciężaru właściwego z danego dnia. Otrzymaną na podstawie przeliczenia ilość wydanych materiałów pędnych i olejów w kilogramach wpisuje się do pozycji „rozchód“ w księdze ewidencji MPS i inwentarza (wzór Nr E-3).

4. W sprawozdaniu o obrocie Materiałów Pędnych i Smarów (wzór Nr 1) dokonać następujących zmian:

- a) w rozdziale „efektywność rozchodu“ w rubrykach 5, 6, 7 i 8 dane o zużyciu materiałów pędnych wpisywać w litrach,
- b) w rozdziale „zaoszczędzono przez holowanie samochodów“ w rubrykach 3, 4 i 5 dane o rozchodzie i oszczędności materiałów pędnych wykazywać w litrach,
- c) w rozdziale „obrot materiałów pędnych i smarów“, mimo że rubryki 4 i 14 wypełnia się na podstawie zapisów w „Księdze ewidencji pracy pojazdów mecha-

nicznych i rozchodu MPS" (wzór Nr E-2), a zgodnie z pkt. 2 niniejszej instrukcji zapisów tych dokonuje się w litrach, należy jednak w wyżej wymienionych rubrykach wykazywać mps w kilogramach.

Dlatego pozostałości materiałów pędnych w zbiornikach pojazdów mechanicznych na ostatni dzień kwartału, zgodnie z wpisami litrowymi w „Księdze ewidencji pracy pojazdów mechanicznych i rozchodu MPS" (wzór Nr E-2), należy przeliczyć na kilogramy, przyjmując dla przeliczenia ciężar właściwy materiałów pędnych, znajdujących się w zbiornikach pojazdów mechanicznych. Ze względu na praktyczną niemożliwość pomiaru faktycznego ciężaru właściwego produktu w zbiornikach pojazdów mechanicznych, należy przyjmując ciężar właściwy wykazany w asygnacie przychodowej (orzeczeniu laboratoryjnym), stosując poprawki temperatury do ciężaru właściwego w wypadkach, gdy temperatura produktu, znajdującego się w zbiornikach pojazdów mechanicznych, ma odchylenie od temperatury wykazanej na asygnacie przychodowej (orzeczeniu laboratoryjnym).

5. W sprawozdaniu o obrocie materiałów pędnych i smarów (wzór Nr 5), w rozdziale o efektywności rozchodu mps, rubryki dotyczące rozchodu i efektywności wypełniać w litrach.

6. W dodatkowym zapotrzebowaniu na materiały pędne i smary w rubryce 8 wykazywać ilości w litrach.

7. We wszystkich pozostałych dokumentach ewidencyjnych i sprawozdawczych mps wykazywać tylko w kilogramach.

8. W załączniku podaje się przykład prawidłowego wypełniania dziennika rozchodu (wzór Nr E-4). Wypełnienie pozostałych wymienionych wyżej wzorów nie wymaga wyjaśnień.

DZIENNIK ROZCHODU MPS

Załącznik Nr 1

70 pułk piechoty

Wzór nr E-4

(nazwa jednostki)

Format 297 x 210

w dniu 14 i 15 grudnia 19 49 r.

Data	Nazwa jednostki będącej na zaopatrzeniu	Marka pojazdu mechanicz- nego	Nr nr pojazdu	Nr nr rozkazu ujazdu lub	Wydano				Pokutowanie
					Benzyzna lonicza kg	Benzyzna samoch. kg	Ol. sam. A-6 kg	kg	
14. XII	Drużyna gospodarcza	Zis-5	D-001-326	2456		23	2		
	Drużyna gospodarcza	Ford-6	D-000-625	2467		15	4		
	Drużyna gospodarcza	Ford-6	D-000-452	2466		9	7		
	Pluton amunicyjny	Zis-5	D-000-452	3458		21	1		
	Razem litrów					68	14		
	Ciężar właściwy					0,775	0,920		
	Ilość w kg					52,9	11,0		
15 XII									

(podpis magazyniera)

(podpis oficera kontrolującego)

Drukowano w formacie A 5 na pap. druk. sat. VII kl. 60 g w Wojskowej
Drukarni w Łodzi. Skład rozpoczęto 26.10.53. Druk ukończono 30.11.53.
Zam. nr 845. CW-13439

Wojskowa Drukarnia w Łodzi

10

12



42732/

12.