



Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
DOWÓDZTWO WOJSK PANCERNYCH
I ZMECHANIZOWANYCH

Panc. 48/51

POUFNE

Egz. Nr 2030

PRZEPISY EKSPLOATACJI
WOZÓW BOJOWYCH
W WOJSKACH PANCERNYCH
I ZMECHANIZOWANYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

1 9 5 1



Colour Chart #13



MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
DOWÓDZTWO WOJSK PANCERNYCH
I ZMECHANIZOWANYCH

Panc. 48/51

~~POUFNE~~

Egz. Nr 2030

PRZEPISY EKSPLOATACJI
WOZÓW BOJOWYCH
W WOJSKACH PANCERNYCH
I ZMECHANIZOWANYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

1 9 5 1

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
DOWÓDZTWO WOJSK PANCERNYCH
I ZMECHANIZOWANYCH

Panc. 48/51

~~PDU FVE~~

Egz. Nr. 2030

PRZEPISY EKSPLOATACJI
WOZÓW BOJOWYCH
W WOJSKACH PANCERNYCH
I ZMECHANIZOWANYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

1 9 5 1

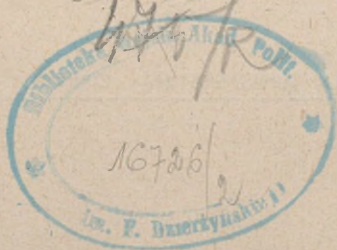
MINISTER OBRONY NARODOWEJ
DOWÓDZTWO WOJSK PANCERNYCH
I ZMECHANIZOWANYCH

Warszawa, dnia 18.06. 1951 r.

R O Z K A Z Nr 39/MON

1. Zatwierdzam i wprowadzam do użytku służbowego: „Przepisy eksploatacji wozów bojowych w Wojskach Pancernych i Zmechanizowanych“.
2. Całemu składowi osobowemu Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych rozkazuję przestudiować niniejsze przepisy i ściśle przestrzegać je w swojej pracy praktycznej.
3. Jednocześnie uchylam „Przepisy eksploatacji, obsługi i remontu wozów bojowych Broni Pancernej — Panc — 25/47 z 1947“.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ
KONSTANTY ROKOSSOWSKI
Marszałek Polski



T R E Ś Ć

	Str.
Rozdział I — Zasady eksploatacji czołgów	7
Wiadomości ogólne	7
Przygotowanie składu osobowego z zakresu eksploatacji	8
Odbiór czołgów w zakładach wytwórczych	10
Przyjmowanie, zdawanie i przekazywanie czołgów	12
Planowanie eksploatacji czołgów	15
Kontrola wykonania planu eksploatacji	21
Przepisy wypuszczania czołgów z parku	24
Przepisy dopuszczenia do jazdy czołgami i nadania kwalifikacji mechanikom-kierowcom	26
 Rozdział II — Zasady obsługiwaniania czołgów	 29
Wiadomości ogólne	29
Obsługiwanie czołgów w warunkach zimowych	32
Obsługiwanie czołgów w warunkach wiosenno-letnich	38
 Rozdział III — Eksploatacja czołgów w różnych etapach walki	 42
Wiadomości ogólne	42
Przewóz czołgów koleją	46
Organizacja marszu	49
Obsługiwanie czołgów w rejonie koncentracji i wyczekiwania	53

	Str.
Obsługiwanie czołgów na stanowiskach wyjściowych i w czasie działań bojowych	54
Obsługiwanie czołgów przy działaniach w głębi ugrupowania nieprzyjaciela	54
Obsługiwanie czołgów w rejonie zbiórki	55
Służba obserwacji technicznej, remontu i ewakuacji	56
Rozdział IV — Zasady jazdy czołgami	58
Wiadomości i zasady ogólne	58
Prowadzenie czołga po twardym gruncie i po drogach polnych	62
Prowadzenie czołga w terenie miękkim, rozmokłym i śliskim	65
Prowadzenie czołga w terenie bagnisto-lesistym	66
Prowadzenie czołga w terenie górzystym	69
Pokonywanie przeszkód wodnych	71
Prowadzenie czołgów w zimie	74
Pokonywanie przeszkód sztucznych	80
Wyciąganie czołgów ugrzęźniętych lub uszkodzonych	84
Rozdział V — Urządzenie parków i służba wewnętrzna w parkach	88
Wiadomości ogólne	88
Parki polowe	90
Parki stałe	96
Miejsce postoju czołgów	98
Przepisy przechowywania czołgów na konserwacji	101
Sektor obsługiwania	105
Stacje napełniania i magazyny MPS	107
Przepisy wpuszczania osób na teren parku	109
Środki przeciwpożarowe parku	111
Obowiązki oficera i podoficerów dyżurnych parku	116

	Str.
Rozdział VI — Stpsowanie materiałów eksploatacyjnych	122
Transportowanie MPS	122
Napełnianie czołgów materiałami eksploatacyjnymi	124
Stosowanie płynów nisko zamarzających dla układów chłodzenia silników	127
 Rozdział VII — Klasyfikacja wypadków zachodzących przy eksploatacji czołgów i tok dalszego postępowania	 131
Klasyfikacja wypadków	131
Sposób wnoszenia reklamacji do zakładów produkcyjnych i remontowych w sprawie jakości wyprodukowanych lub wyremontowanych przez nich czołgów	135
 Rozdział VIII — Obowiązki składu osobowego oddziałów i wielkich jednostek wojsk pancernych i zmechanizowanych przy organizacji służby inżynieryjno-czołgowej	 139
Postanowienia ogólne	139
Obowiązki oficerów liniowych (dowódców)	141
Obowiązki oficerów służby inżynieryjno-czołgowej	146
 Rozdział IX — Dokumentacja eksploatacyjna	 165

Z a ł ą c z n i k i :

1. Wzory dokumentacji eksploatacyjnej	175
2. Zestawienie roczne ilości motogodzin (km) potrzebnych na wyszkolenie	207
3. Zestawienie przydzielonych motogodzin (km)	208
4. Ogólne zestawienie eksploatacji wozów	209

	Str.
5. Roczny plan eksploatacji i remontu wozów bojowych	211
6. Sumaryczny roczny plan eksploatacji wozów bojowych	213
7. Miesięczny plan eksploatacji wozów bojowych	215
8. Indywidualny plan eksploatacji i obsługi wozu bojowego	217
9. Meldunek o wykonaniu planu eksploatacji wozów bojowych	218
10. Meldunek o wykonaniu planu eksploatacji wozów bojowych	219
11. Plan zabezpieczenia technicznego działań bojowych	220
12. Pozwolenie na prowadzenie wozów bojowych (kwalifikacja I, II i III klasy)	221
13. Pozwolenie na prowadzenie wozów bojowych (kwalifikacja mistrza jazdy)	225

ROZDZIAŁ I

ZASADY EKSPLOATACJI CZOŁGÓW¹⁾

Wiadomości ogólne

1. Eksploatacją czołgów nazywamy ich użytkowanie i przechowywanie oraz przeprowadzanie wszelkich przedsięwzięć, zmierzających do utrzymania czołgów w stałej gotowości bojowej i przedłużania im okresów międzyremontowych.

2. Jakość eksploatacji czołgów zależy od:

- stopnia opanowania przez skład osobowy znajomości sprzętu i jego właściwości technicznych;
- systematycznej kontroli stanu technicznego czołgów i obsługiwania ich w nakazanych terminach;
- przepisowej organizacji utrzymania czołgów;
- systematycznej i dokładnej ewidencji eksploatacyjnej.

3. Do eksploatacji czołgów mogą być dopuszczone tylko osoby znające ich budowę, które dla stwierdzenia powyższego złożyły egzamin ze znajomości budowy czołga i zasad jego eksploatacji.

¹⁾ W dalszym ciągu wszystko, co mówi się o czołgach, w równym stopniu dotyczy dział pancernych, transportowców pancernych i samochodów pancernych.

4. Na pełną gotowość bojową czołga składa się:
- obecność załogi w pełnym składzie;
 - skompletowanie i pełna sprawność czołga, jego uzbrojenia, przyrządów celowniczych, obserwacyjnych, środków łączności i wyposażenia indywidualnego;
 - całkowite napełnienie układów materiałami pędnymi, smarami i wodą;
 - pełne zaopatrzenie w amunicję, części zapasowe, środki obrony przeciwchemicznej i żywność;
 - prawidłowe ułożenie amunicji, narzędzi i sprzętu.

Przygotowanie składu osobowego z zakresu eksploatacji

5. Podstawowymi zagadnieniami w przygotowaniu składu osobowego z zakresu eksploatacji czołgów są: dokładne poznanie osobliwości eksploatacyjnych czołgów, praktyczne opanowanie sposobów i przepisów jazdy nimi oraz zaszczepienie załogom praktycznej wprawy w obsłudze i remoncie czołgów.

6. Na przygotowanie składu osobowego wojsk pancernych z zakresu eksploatacji czołgów składa się:

- przeprowadzanie zajęć zgodnie z planem wyszkolenia bojowego jednostek;
- przeprowadzanie okresowych odpraw z oficerami i mechanikami-kierowcami w ramach wielkich jednostek;
- przeprowadzanie okresowych wiosennych i jesiennych odpraw z kierowniczym personelem służby inżynieryjno - czołgowej w ramach okręgu wojskowego (armii, frontu);

— przeprowadzanie krótkoterminowych odpraw w zakładach budowy czołgów, jednostkach szkolnych i zakładach naukowych dla zapoznania się z nowymi typami czołgów.

7. Skład osobowy wojsk pancernych obowiązany jest nieustannie podwyższać poziom swego przygotowania z zakresu eksploatacji (teoretyczny i praktyczny), a posiadane wiadomości i doświadczenia przekazywać innym żołnierzom.

8. Za organizację i jakość wyszkolenia składu osobowego z zakresu eksploatacji czołgów odpowiedzialność ponoszą dowódcy oddziałów i wielkich jednostek, komendanci zakładów naukowych (szkół oficerskich) i ich pomocnicy do spraw technicznych (do spraw wyszkolenia technicznego).

9. Pomocnicy dowódców kompanii do spraw technicznych powinni przeprowadzić z oficerami i załogami czołgów codzienne odprawy techniczne z omówieniem wyników pracy za ubiegły dzień. Odprawy techniczne przeprowadza się w celach wyszkoleniowo-wychowawczych, na podstawie niedociągnięć i braków zaistniałych w ciągu dnia.

10. Na odprawie technicznej podsumowuje się wyniki obsługi i przygotowania czołgów do eksploatacji, wydaje się ocenę pracy załóg za ubiegły dzień lub po wykonaniu zadania bojowego; przeprowadza się analizę charakterystycznych wypadków przymusowego zatrzymania się czołgów w marszu i w walce oraz podaje się środki zapobiegające im na przyszłość; analizuje się charakterystyczne wypadki awaryj i uszkodzeń powstałych z winy składu osobowego; odczytuje się rozkazy i zarządzenia (wytuczne) z zakresu eksploatacji czołgów.

Odprawę przeprowadza się po zakończeniu zajęć albo po wykonaniu zadania bojowego, a czas trwania jej z reguły nie powinien przekraczać 30 minut.

Datę odbytej odprawy technicznej oraz przerobione na niej zagadnienia pomocnik dowódcy kompanii do spraw technicznych wpisuje do dziennika ewidencji wyszkolenia technicznego.

11. Pomocnicy dowódców wielkich jednostek (samodzielnych oddziałów) wojsk pancernych i zmechanizowanych do spraw technicznych powinni jeden raz w miesiącu przeprowadzać odprawy techniczne z oficerami oddziałów według osobistego planu.

Na odprawie należy podsumować wyniki pracy składu osobowego i eksploatacji czołgów za ubiegły miesiąc, dać zadania i wskazówki wykonawcze na następny miesiąc z zakresu eksploatacji, remontu i wyszkolenia technicznego w oddziałach oraz przeprowadzić wymianę doświadczeń.

12. W celu wymiany doświadczeń z zakresu eksploatacji czołgów, w ramach okręgu wojskowego (armii, frontu) należy, nie rzadziej jak jeden raz na 6 miesięcy, przeprowadzać konferencje techniczne składu osobowego służby inżynieryjno-czołgowej.

Odbiór czołgów w zakładach wytwórczych

13. W okresie wojny odbiorca wojskowy, kierujący odbiorem czołgów w zakładach wytwórczych, przeprowadza przekazanie czołgów kompaniom marszowym na podstawie zarządzenia Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

Czołgi, przeznaczone do przekazania, powinny być przygotowane zgodnie z warunkami technicznymi, zatwierdzonymi przez Dowódcę Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

14. Dowódca kompanii marszowej, przybywający do zakładów wytwórczych w celu otrzymania czołgów, powinien mieć przy sobie następujące dokumenty: upoważnienie, wykaz załóg i zaświadczenie o tym, że załogi są przygotowane i dopuszczone do eksploatacji czołgów danej marki.

15. Podczas odbioru czołga w zakładzie wytwórczym załoga powinna dokładnie sprawdzić jego stan techniczny, wyposażenie w amunicję, napełnienie układów paliwem, olejem i wodą (antyfryzem), wyposażenie indywidualne itp.

16. W ciągu trzech dni czołgi powinny być przyjęte przez załogi kompanii marszowej, wypróbowane w ruchu podczas ćwiczeń kompanijnych, a uzbrojenie doprowadzone do stanu gotowości bojowej.

Ostatni czołg powinien być przekazany kompanii marszowej przez odbiorcę wojskowego najpóźniej na cztery dni przed załadowaniem czołgów na platformy kolejowe.

17. Po upływie trzech dni od chwili otrzymania ostatniego czołga dowódca kompanii marszowej przedstawia wszystkie czołgi odbiorcy wojskowemu w zakładzie wytwórczym, w celu usunięcia niesprawności ujawnionych w czasie ćwiczeń kompanijnych i dla ostatecznego przygotowania ich do przewozu kolejją.

Dowódcy kompanii marszowej nie powinni przyjmować czołgów technicznie niesprawnych i niecałkowicie wyposażonych.

18. Dowódca kompanii marszowej odpowiada za przepisowe załadowanie czołgów na platformy kolejowe i dostarczenie ich w stanie sprawnym do miejsca przeznaczenia.

19. W czasie pokojowym odbiór czołgów w zakładach wytwórczych dokonywany jest z reguły przez przedstawicieli oddziałów wojsk pancernych i zmechanizowanych, którzy w ustalonym terminie przybywają wraz z konwojem do zakładów.

Czołgi przyjęte przez odbiorcę wojskowego, kierującego odbiorem czołgów w zakładzie wytwórczym, przekazuje się przedstawicielom oddziałów na podstawie zleceń Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego i upoważnień z oddziałów.

Po zakończeniu odbioru czołgów sporządza się protokoły zdawczo-odbiorcze, po czym czołgi ładuje się na platformy kolejowe środkami zakładu wytwórczego, odpowiednio zamocowuje, okrywa brezentem i w takim stanie skierowuje do oddziałów. Po załadowaniu czołgów na platformy kolejowe przedstawiciel oddziału obowiązany jest telegraficznie zawiadomić dowódcę oddziału o czasie odjazdu transportu z zakładu, aby umożliwić oczekiwanie w odpowiednim czasie na przybycie transportu do stacji przeznaczenia i zorganizowanie wyładowania czołgów.

Ochronę transportu z czołgami zapewnia wyznaczony do tego celu konwój z oddziału.

Przyjmowanie, zdawanie i przekazywanie czołgów

20. Czołg przekazuje się załodze w następujących wypadkach:

— przy otrzymaniu nowego czołga przez oddział;

- przy otrzymaniu czołga z innego oddziału;
- przy wyznaczeniu nowego składu załogi czołga.

21. Przekazanie czołga wewnątrz oddziału (wielkiej jednostki) przeprowadza się rozkazem dziennym oddziału (wielkiej jednostki).

Przekazanie czołga z jednej wielkiej jednostki (samodzielnego oddziału) do innej przeprowadza się tylko na polecenie Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

22. Czołg podlegający przekazaniu powinien być doprowadzony do pełnej gotowości bojowej, a do formularza czołga i uzbrojenia należy dokonać wpisów o ich pracy do dnia przekazania. Załoga przekazująca czołg powinna zapoznać załogę przyjmującą ze wszystkimi osobliwościami przekazywanego czołga.

23. Przy przekazaniu czołga wewnątrz oddziału żadnych dokumentów zdawczo-odbiorczych nie sporządza się.

Załoga przyjmuje czołg, jego uzbrojenie i wyposażenie według zestawów indywidualnych i formularzy, w których kwituje odbiór.

24. Przy przekazaniu czołga z jednego oddziału do drugiego, oddział przekazujący powinien doprowadzić go do pełnej gotowości bojowej. Dowódca oddziału osobiście sprawdza gotowość czołga do przekazania i przepisowe wypełnienie całej jego dokumentacji. Po sprawdzeniu czołga sporządza się protokół zdawczo-odbiorczy (Panc wzór 7e).

Za przekazanie niesprawnego technicznie i niezdatnego do walki czołga, dowódca oddziału przekazującego czołg, powinien być pociągnięty do odpowiedzialności.

Przyjmować niesprawne i nieskompletowane czołgi zezwala się tylko na specjalne zarządzenie Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

25. Po otrzymaniu czołgów dowódca oddziału przegląda je i sprawdza formularze.

Przed przekazaniem czołgów załogom (nie później jak na jeden dzień przed przekazaniem) przeprowadza się przyjmowanie ich przez załogi z udziałem komisji technicznej, która sprawdza:

- czy są formularze i czy dokonano w nich wpisów;
- stan techniczny i regulację zespołów i mechanizmów;
- napełnienie układów materiałami eksploatacyjnymi;
- stan uzbrojenia i urządzeń specjalnych;
- czy jest i w jakim znajduje się stanie wyposażenie indywidualne czołga oraz jego ułożenie.

26. Stan techniczny czołga należy sprawdzić dokładnie, uwzględniając pracę silnika i pracę czołga w ruchu.

Wszystkie niesprawności ujawnione w czołgu powinny być usunięte, a mechanizmy wyregulowane. Czołg powinien być doprowadzony do pełnej gotowości bojowej.

Na ujawnione niesprawności techniczne lub braki w wyposażeniu indywidualnym sporządza się protokół, w którym wykazuje się wszystkie niesprawności i braki oraz odpowiedzialnych za ich powstanie. Dla czołgów otrzymanych z zakładów wytwórczych, w tym wypadku, sporządza się protokół reklamacyjny według wskazówek podanych w rozdziale VII.

27. Przeprowadzając przegląd uzbrojenia i urządzeń specjalnych czołga, należy sprawdzać ich stan techniczny i ukompletowanie oraz czy są na nie formularze i czy dokonano w nich wpisów.

28. O wynikach przeglądu i sprawdzeniu czołga należy meldować dowódcy oddziału.

Po doprowadzeniu czołga i jego uzbrojenia do należytego stanu, dowódca oddziału i jego pomocnik do spraw technicznych powinni osobiście upewnić się o pełnej gotowości bojowej czołga.

Przekazanie czołgów załogom przeprowadza się zgodnie z Regulaminem Walki Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych cz. I.

W rozkazie dziennym oddziału podaje się, do jakiego pododdziału został przydzielony czołg oraz imienny wykaz jego załogi.

29. Numer rozkazu dziennego o przekazaniu czołga załodze oraz nazwiska członków załogi wpisuje się do formularza czołga. Załoga kwituje przyjęcie czołga w formularzu (rozdział „Wprowadzenie czołga w szyk“) i w protokole przyjęcia czołga przez załogę (Panc wzór 1e).

Protokół przyjęcia wozu przechowuje się w sekcji (wydziale) technicznym oddziału.

30. Od momentu podpisania formularza i protokołu przyjęcia czołga, odpowiedzialność za przyjęty czołg ponosi dowódca czołga.

Planowanie eksploatacji czołgów

31. Eksploatacja czołgów powinna odbywać się według zawczasu opracowanego planu.

32. Planowanie eksploatacji czołgów w oddziale ma na celu takie zorganizowanie ich pracy, aby przy

wykonaniu planu wyszkolenia bojowego nie przekraczać ustalonych norm eksploatacji czołgów oraz utrzymać sprzęt w stałej gotowości bojowej.

33. Plan eksploatacji czołgów opracowuje się w oddziale — na rok; w pododdziałach — na miesiąc.

34. Przygotowania danych wyjściowych do planowania, jak również samego planowania eksploatacji czołgów dokonuje szef sztabu oddziału razem z pomocnikiem dowódcy do spraw technicznych.

35. Przy opracowaniu planu eksploatacji należy kierować się: rozkazami Ministra Obrony Narodowej, rozkazami i wytycznymi Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego o organizacji wyszkolenia bojowego, eksploatacji i remontu czołgów oraz planem wyszkolenia bojowego oddziału.

Oprócz tego przy opracowaniu planu należy brać pod uwagę stan liczebny i techniczny czołgów, ustalone okresy międzyremontowe ich pracy oraz możliwość remontowe oddziału i wielkiej jednostki.

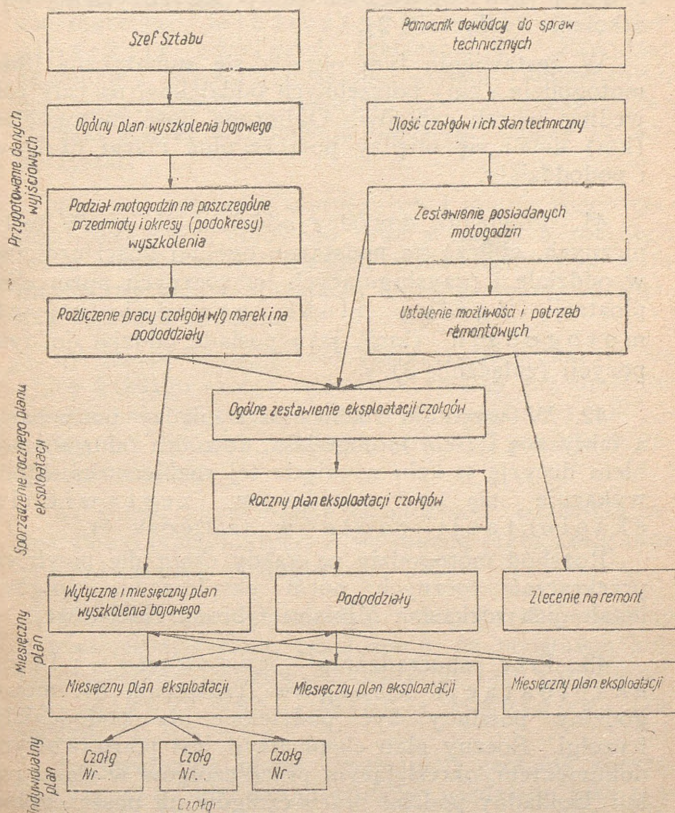
36. Roboczym planem eksploatacji czołgów jest miesięczny plan eksploatacji czołgów pododdziału. Dowódca pododdziału ma prawo eksploatować czołgi tylko w ramach tego planu.

37. Zabrania się eksploatować czołgi bez planu.

38. Eksploatować czołgi nie przewidziane planem dopuszcza się tylko za specjalnym zezwoleniem dowódcy oddziału lub jego pomocnika do spraw technicznych, uwidocznionym w rozkazie dziennym.

39. Rozliczenie potrzebnej ilości remontów czołgów i sporządzenie zapotrzebowań na niezbędną ilość zespołów, części zapasowych, materiałów pędnych i smarów itp. dokonuje się na podstawie rocznego planu eksploatacji oddziału.

SCHEMAT ÓPRACOWANIA ROCZNEGO PLANU EKSPLOATACJI WOZÓW



Planowanie w oddziale

40. Szef sztabu na podstawie planu wyszkolenia bojowego sporządza zestawienie roczne ilości motogodzin (km) potrzebnych na wyszkolenie (załącznik 2).

W zestawieniu tym określa się sumaryczną ilość motogodzin (km) potrzebnych oddziałowi na cały rok według marek czołgów. Obliczoną ilość motogodzin (km) dzieli się między poszczególne marki czołgów i pododdziały.

41. Pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych, oblicza na podstawie ogólnej ilości czołgów w oddziale i przysługujących im rocznych norm eksploatacji, ogólną ilość przydzielonych motogodzin (km), jaką posiada oddział do dyspozycji (załącznik 3).

42. W wypadku rozbieżności między potrzebami a faktyczną ilością motogodzin, dowódca oddziału pobiera decyzję w celu usunięcia tej rozbieżności, którą wykazuje się w ogólnym zestawieniu eksploatacji czołgów (załącznik 4).

Rozchód motogodzin na każdy czołg nie powinien przekraczać rocznych norm eksploatacji czołgów, ustalonych rozkazem Ministra Obrony Narodowej.

43. Przy sporządzaniu rocznego planu eksploatacji czołgów (załącznik 5), motogodziny powinny być podzielone na pododdziały i czołgi. Roczny plan eksploatacji jest podstawowym dokumentem, określającym pracę czołgów w ciągu roku. Dokładny podział pracy czołgów na poszczególne dni dokonuje się w miesięcznych planach eksploatacji pododdziałów.

Planowanie w pododdziale

44. Na każdy miesiąc pododdziały otrzymują miesięczny plan wyszkolenia bojowego pododdziału i odpowiedni wyciąg z rocznego planu eksploatacji dla sporządzenia miesięcznego planu eksploatacji czołgów (załącznik 6). Powyższe dokumenty określają ilość motogodzin (kilometrów), przydzielonych dla pododdziału na dany miesiąc, oraz na jaki rodzaj wyszkolenia bojowego należy je wykorzystać.

45. Na podstawie wytycznych i miesięcznego planu wyszkolenia bojowego oraz wyciągu z rocznego planu eksploatacji, dowódca pododdziału sporządza miesięczny plan eksploatacji, który następnie zatwierdza dowódca oddziału.

W miesięcznym planie eksploatacji wykazuje się pracę każdego czołga oddzielnie według przedmiotów wyszkolenia w motogodzinach (kilometrach) na poszczególne dni oraz podaje się terminy i rodzaje obsługiwanego czołga.

W miesięcznym planie eksploatacji codziennie zaznacza się pracę faktycznie wykonaną przez czołg oraz przeprowadzone obsługiwane.

46. Dla każdego czołga należy zrobić wyciąg z miesięcznego planu eksploatacji, na podstawie którego dowódca czołgów sporządza indywidualne plany eksploatacji czołgów (załącznik 7).

Indywidualne plany eksploatacji czołgów sporządza się po to, aby załogi czołgów wiedziały, jaką pracę i jaki rodzaj obsługiwanego powinien przejść czołg w ciągu miesiąca.

W końcu miesiąca indywidualne plany eksploatacji czołgów przekazuje się do sekcji (wydziału) technicznej oddziału.

Planowanie w wielkiej jednostce i okręgu wojskowym

47. Pomocnik dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych zestawia roczne plany eksploatacji czołgów w ogólny (sumaryczny) plan eksploatacji czołgów wielkiej jednostki (załącznik 8), który zatwierdza dowódca wielkiej jednostki i przesyła do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego (armii, frontu).

48. Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego zestawia roczne plany eksploatacji czołgów wielkich jednostek, samodzielnych oddziałów oraz szkół wojskowych wchodzących w skład danego okręgu wojskowego w ogólny (sumaryczny) plan eksploatacji czołgów i przesyła go do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

49. Na podstawie rocznych planów eksploatacji wielkich jednostek, samodzielnych oddziałów i szkół wojskowych, Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego sporządza kwartalne i roczne plany remontu oraz zapotrzebowania na części zapasowe i zespoły (ogólne za okręg), które przesyła do Oddziału Technicznego Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

Kontrola wykonania planu eksploatacji

50. Kontrolę wykonania planu eksploatacji przeprowadzają w oddziale wszyscy dowódcy i ich pomocnicy do spraw technicznych.

Dowódca czołga po każdym wyjeździe czołga wypełnia rozkaz wyjazdu i indywidualny plan eksploatacji, wpisuje do formularza silnika faktycznie wykonaną pracę czołga w ciągu dnia oraz melduje o tym dowódcy plutonu.

Dowódca plutonu po każdym wyjeździe czołgów sprawdza zgodność wpisów w formularzach i indywidualnych planach eksploatacji, wypełnienie rozkazów wyjazdu, zgodność faktycznie wykonanej przez czołgi pracy z zaplanowaną oraz melduje o wynikach pomocnikowi dowódcy kompanii do spraw technicznych.

Pomocnik dowódcy kompanii do spraw technicznych na podstawie codziennych meldunków dowódców plutonów odnotowuje każdego dnia w kompanijnym miesięcznym planie eksploatacji faktycznie wykonaną pracę czołgów i ich obsługiwanie; sprawdza rozkazy wyjazdu; dopilnowuje, aby rozkazy wyjazdu były przedstawiane codziennie do sekcji (wydziału) technicznej oddziału; jeden raz w tygodniu sprawdza prowadzenie indywidualnych planów eksploatacji; ustala terminy kolejnych przeglądów technicznych dla każdego czołga kompanii i codziennie melduje dowódcy kompanii oraz pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych o stanie technicznym czołgów kompanii. Dowódca kompanii i jego pomocnik do spraw technicznych ponoszą całkowitą odpowiedzialność za dokładność i terminowość prowadzonej ewidencji pracy czołgów kompanii oraz za systematyczne ich obsługiwanie.

Dowódca kompanii nie rzadziej niż jeden raz w tygodniu sprawdza wykonanie miesięcznego planu eksploatacji czołgów.

Pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych dwa razy w miesiącu sprawdza w każdym pododdziale wykonanie miesięcznego planu eksploatacji czołgów oraz prowadzenie indywidualnej dokumentacji czołgów dowolnie wybranych i melduje o wynikach dowódcy oddziału.

51. Po upływie każdego miesiąca pododdziały zdają do sekcji (wydziału) technicznej swoje miesięczne plany eksploatacji z adnotacją o faktycznie wykonanej pracy i przeprowadzonym obsłudze czołgów.

Sekcja (wydział) techniczna porównuje te plany z rozkazami wyjazdu, sprawdza dotrzymanie terminów ich obsługi, rozchodowanie materiałów pędnych i smarów oraz zapas motogodzin każdego czołga.

52. Po sprawdzeniu wykonania miesięcznych planów eksploatacji czołgów w pododdziałach, pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych melduje dowódcy oddziału o faktycznym wykonaniu przez pododdziały planu eksploatacji za ubiegły miesiąc, o stanie technicznym czołgów, o oszczędności lub przerozchodowaniu materiałów pędnych i smarów, o środkach przedsięwziętych w celu zabezpieczenia wyszkolenia bojowego oraz swoje wnioski dotyczące eksploatacji czołgów w następnym miesiącu.

53. Dowódca oddziału, na podstawie meldunków pomocnika do spraw technicznych, szefa sztabu oraz dowódców o wykonaniu planu wyszkolenia bojowego, planu eksploatacji czołgów i o stanie technicznym sprzętu, wyciąga wnioski i wydaje wytyczne do sporządzenia planów eksploatacji na następny miesiąc.

54. Dowódcy oddziałów jeden raz w miesiącu przedstawiają dowódcy wielkiej jednostki meldunki o wykonaniu planu eksploatacji czołgów przez pododdziały (załącznik 9).

55. Pomocnik dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych na podstawie miesięcznych meldunków z oddziałów jeden raz na kwartał sporządza meldunek o wykonaniu planu eksploatacji (załącznik 10) i przedstawia go do Dowództwa (oddziału) Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego.

56. Dowództwo (oddział) Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego (armii, frontu), przynajmniej jeden raz na kwartał powinno przeprowadzić kontrolę wykonania planów eksploatacji przez oddziały i wielkie jednostki (samodzielne oddziały) oraz przedsięwziąć wszelkie środki dla usunięcia stwierdzonych usterek.

57. Pomocnik Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego do spraw technicznych na podstawie kwartalnych meldunków z wielkich jednostek (samodzielnych oddziałów) jeden raz na kwartał przedstawia do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego meldunek za wszystkie oddziały i wielkie jednostki o wykonaniu przez nie planu eksploatacji (załącznik 10). Meldunek o wykonaniu planu eksploatacji za IV kwartał powinien zawierać dane o wykonaniu rocznego planu eksploatacji czołgów.

58. Roczne plany eksploatacji czołgów w oddziałach i wielkich jednostkach powinno się okresowo (jedyn raz na kwartał) korygować na podstawie zmian zaistniałych w wyszkoleniu bojowym.

Przepisy wypuszczania czołgów z parku

59. Z parku wolno wypuszczać tylko czołgi całkowicie sprawne, ze zbiornikami napełnionymi MPS. Dowódca czołga i osoba, która zezwoliła na wypuszczenie niesprawnego czołga, ponoszą za to osobistą odpowiedzialność.

60. Wyprowadzać czołg z parku ma prawo tylko mechanik-kierowca przydzielony do danego czołga rozkazem dziennym oddziału. W razie nieobecności mechanika - kierowcy, przydzielonego do danego czołga, zabrania się kategorycznie wyprowadzać czołg z parku innym osobom.

W wyjątkowych wypadkach wyprowadzenie czołga przez inne osoby może nastąpić za specjalnym zezwoleniem dowódcy oddziału lub jego pomocnika do spraw technicznych.

61. Każdy czołg przed wyjazdem powinien być poddany przeglądowi kontrolnemu przez załogę, doprowadzony do pełnej sprawności i sprawdzony przez dowódcę plutonu. Zezwolenie na wypuszczenie sprawnych czołgów z parku z przydzielonymi do nich załogami wydaje pomocnik dowódcy kompanii do spraw technicznych. Przy przygotowaniu czołgów do walki — dowódcy plutonów, pomocnicy dowódców kompanii do spraw technicznych oraz dowódcy kompanii, osobiście sprawdzają gotowość czołgów do wykonania zadań bojowych.

62. W oddziałach i wielkich jednostkach wojsk pancernych i zmechanizowanych dla sprawdzenia wychodzących do eksploatacji czołgów powinny być zorganizowane stałe punkty kontrolno-techniczne (PKT).

63. Na punkcie kontrolno-technicznym (PKT) powinno się sprawdzać: przepisowość wystawienia i wypełnienia rozkazu wyjazdu, przydzielenie załogi do czołga, formularze wozu, posiadanie przez mechanikakierowcę pozwolenia na prowadzenie czołga, stan techniczny czołga i jego ukompletowanie.

Dla skrócenia czasu postoju czołgów na punkcie kontrolno-technicznym przy wyjściu ich do eksploatacji, sprawdzenie stanu technicznego czołgów należy przeprowadzać w przeddzień wyjścia.

64. Przy ujawnieniu w czołgu niesprawności, komendant punktu kontrolno-technicznego nie wypuszcza go i o przyczynach melduje pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych.

65. Wyjście czołgów z rejonu rozmieszczenia oddziału należy zorganizować przez bramę przeznaczoną wyłącznie dla czołgów.

66. W wypadku braku etatowego stanowiska komendanta punktu kontrolno-technicznego wyznacza się na to stanowisko rozkazem dziennym oddziału oficera służby inżynieryjno-czołgowej, dobrze znającego sprzęt pancerny i dokumentację eksploatacyjną.

Dla stałego pełnienia dyżuru na punkcie kontrolno-technicznym (w ciągu całej doby) wyznacza się podoficerów.

67. Komendant punktu kontrolno-technicznego prowadzi dziennik wyjazdu i powrotu czołgów (Panc wzór 19e).

Przepisy dopuszczenia do jazdy czołgami i nadania kwalifikacji mechanikom-kierowcom

68. Do samodzielnej jazdy czołgami dopuszcza się tylko żołnierzy posiadających kwalifikację mechanika-kierowcy. W zależności od stażu jazdy czołgami oraz stopnia wykształcenia żołnierzom nadaje się kwalifikacje:

- mechanika-kierowcy III klasy;
- mechanika-kierowcy II klasy;
- mechanika-kierowcy I klasy;
- mistrza jazdy.

69. Pozwolenie na prowadzenie wozów bojowych mechanika-kierowcy (załącznik 12) i mistrza jazdy (załącznik 13) uprawniają do jazdy wozami bojowymi i stanowią dokumenty określające kwalifikacje mechanika-kierowcy.

70. Pozwolenie na prowadzenie wozów bojowych mechanika-kierowcy wydaje się oficerom i podoficerom, którym na wniosek komisji kwalifikacyjnej nadana została kwalifikacja odpowiednimi rozkazami. W wypadku zagubienia lub zniszczenia pozwolenia mechanikowi-kierowcy wydaje się duplikat.

71. Kwalifikację nadaje się oficerom i podoficerom stopniowo, poczynając od mechanika-kierowcy III klasy. Kandydaci winni posiadać umiejętność jazdy czołgami, wysoki poziom dyscypliny, wykształcenia bojowego i politycznego oraz wykazać się pracą na wozach bojowych bez awarii.

72. Kwalifikację mechanika-kierowcy III klasy nadaje się żołnierzom, którzy ukończyli naukę w szkole (jednostce szkolnej) na podstawie wniosku komisji egzaminacyjnej,

73. Kwalifikację mechanika - kierowcy II klasy nadaje się mechanikom-kierowcom III klasy, posiadającym praktykę jazdy czołgami co najmniej 50 motogodzin oraz celujące wyniki z wyszkolenia bojowego według programu szkolenia.

74. Kwalifikację mechanika - kierowcy I klasy nadaje się mechanikom-kierowcom II klasy, posiadającym praktykę jazdy czołgami co najmniej 100 motogodzin i celujące wyniki z wyszkolenia bojowego według programu szkolenia. Wraz z nadaniem kwalifikacji wręcza się im odznakę „Mechanik - kierowca I klasy“.

75. Kwalifikację mistrza jazdy nadaje się mechanikom-kierowcom I klasy posiadającym szczególnie wydatne osiągnięcia w prowadzeniu czołgów oraz tym, którzy złożą egzaminy według ustalonego, dla nich programu i opanują na celująco:

- teorię jazdy czołgami;
- znajomość budowy czołga;
- eksploatację i obsługiwanie czołga;
- eksploatacyjną regulację zespołów i mechanizmów czołga.

Mistrzom jazdy wręcza się odznakę „Mistrz jazdy“.

76. Kwalifikacje nadają:

- mechanika-kierowcy III klasy — dowódca jednostki szkolnej i dowódca oddziału w składzie którego znajduje się odpowiednia szkoła podoficerska;
- mechanika-kierowcy II klasy — dowódca wielkiej jednostki (samodzielnego oddziału);
- mechanika-kierowcy I klasy — dowódca wojsk pancernych i zmechanizowanych okręgu wojsko-

wego (armii, frontu) i komendanci oficerskich szkół wojsk pancernych;

— mistrza jazdy — Dowódca Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

77. W wypadku zaistnienia awarii, powstałych z winy mechanika-kierowcy, jego kwalifikacja może być obniżona lub może być wstrzymane nadanie kolejnej wyższej kwalifikacji.

78. Kwalifikację dla mechanika-kierowcy nadaje się na prawo jazdy tą marką czołgów, na której on uzyskał umiejętność jazdy; pozwolenie na prowadzenie czołgów innych marek nadaje się przez dowódcę oddziału mechanikom-kierowcom, którzy poznali ich budowę oraz posiadają praktykę jazdy co najmniej 5 godzin.

79. Pozbawienie mechaników-kierowców pozwolenia na prowadzenie czołgów dokonuje się przez osoby uprawnione do nadawania kwalifikacji.

80. Staż jazdy czołgami w motogodzinach powinien być ściśle ewidencjonowany i wpisywany do pozwolenia mechanika-kierowcy w okresach półrocznych, jak również przy odejściu z oddziału oraz przy przedstawieniu go do nadania kolejnej kwalifikacji.

ROZDZIAŁ II

ZASADY OBSŁUGIWANIA CZOŁGÓW

Wiadomości ogólne

81. Utrzymanie czołgów w stanie pełnej gotowości bojowej zabezpiecza się przez wykonywanie ustalonego systemu ich obsługiwaniania.

82. System obsługiwaniania czołgów jest planowo-profilaktyczny, oparty na przeglądach zapobiegawczych i usuwaniu we właściwym czasie niesprawności mechanizmów i zespołów powstałych w czasie pracy czołgów.

Obsługiwanianie czołgów powinno wykonywać się w zależności od przepracowanych przez nie motogodzin (przebytych kilometrów) i warunków eksploatacji.

83. Obsługiwanianie powinno zapewnić doprowadzenie czołgów do pełnej gotowości bojowej po wykonaniu przez nich zadania.

84. Zapewnienie, we właściwym czasie i odpowiedniej jakości wykonania wszystkich rodzajów obsługiwaniania oraz dopilnowanie przepisowego i całkowitego wykonania ustalonego zakresu prac przy obsługiwanianiu stanowią podstawowy obowiązek pomocników dowódców do spraw technicznych.

Zabrania się skracać czasu przeznaczanego na obsługiwanie kosztem zakresu prac.

85. Dowódcy oddziałów i wielkich jednostek obowiązani są przewidzieć i przydzielić załogom czas niezbędny na obsługiwanie czołgów.

86. Zakres prac przy obsługiwaniu czołgów obejmuje:

- uzupełnienie układów materiałami eksploatacyjnymi;
- uzupełnienie w amunicję;
- czyszczenie i mycie;
- przegląd, regulacja i smarowanie zespołów, mechanizmów i uzbrojenia;
- usunięcie ujawnionych przy przeglądzie niesprawności.

Obsługiwanie przeprowadza się w ustalonej kolejności siłami załogi przy pomocy środków remontowych jednostki. Zakres prac przy obsługiwaniu każdej marki czołga określa się instrukcją o eksploatacji danego czołga.

87. Dla czołgów ustala się następujące rodzaje obsługi:

- przegląd kontrolny;
- obsługiwanie codzienne;
- przegląd techniczny Nr 1;
- przegląd techniczny Nr 2.

88. Przegląd kontrolny czołga przeprowadza się przed wyjazdem jego do eksploatacji, na krótkich przystankach w marszu, w celu skontrolowania stanu napełnienia MPS, wodą, zaopatrzenia w amu-

nicję, jak również w celu sprawdzenia stanu mechanizmów i układów czołga. Czas trwania przeglądu 15—20 minut.

89. Obsługiwanie codzienne czołga przeprowadza się po każdym powrocie jego z pracy, niezależnie od ilości przepracowanych motogodzin (km).

Obsługiwanie codzienne należy przeprowadzać w celu doprowadzenia czołga do pełnej gotowości bojowej. W zakres obsługiwanie codziennego wchodzi uzupełnienie układów w MPS, wodę, powietrze, smarowanie, sprawdzanie stanu mechanizmów i zespołów czołga oraz usuwanie ujawnionych niesprawności.

Czas trwania obsługiwanie codziennego przy pełnym składzie załogi 2—4 godziny.

90. Przegląd techniczny Nr 1 przeprowadza się po przepracowaniu przez czołg 25—30 motogodzin. Polega on na pełnym sprawdzeniu stanu technicznego czołga oraz zamianie oleju w układzie smarowania silnika.

Czas trwania przeglądu technicznego Nr 1 przy pełnym składzie załogi wynosi 10—12 godzin.

91. Przegląd techniczny Nr 2 przeprowadza się po przepracowaniu przez czołg 50—60 motogodzin. Polega on na pełnym sprawdzeniu stanu technicznego czołga i zamianie smaru (oleju) we wszystkich zasadniczych zespołach.

Czas trwania przeglądu technicznego Nr 2 przy pełnym składzie załogi wynosi 14—16 godzin.

92. Eksploatacja czołgów w różnych porach roku ma swoje osobliwości, dlatego też dla niezawodnej pracy czołgów należy we właściwym czasie przeprowadzać przejście ich na eksploa-

tację odpowiadającą danemu okresowi (porze) roku w terminach ustalonych zarządzeniami Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

93. Wszystkie przedsięwzięcia przeprowadzone dla przygotowania czołgów do eksploatacji w warunkach odpowiadających danej porze roku wpisuje się do formularza czołga, w rozdziale „Dowód gotowości“.

94. Czołgi nie będące w eksploatacji ponad 30 dni, podlegają konserwowaniu zgodnie z „Instrukcją konserwacji wozów bojowych w jednostkach wojsk pancernych i zmechanizowanych“ wydaną przez Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

Obsługiwanie czołgów w warunkach zimowych

95. W okresie zimowym eksploatacja sprzętu pancernego utrudniona jest na skutek pogorszenia się warunków pracy układów chłodzenia, zasilania, smarowania oraz akumulatorów. Dlatego też gotowość bojowa oddziału w znacznej mierze zależy od przygotowania czołgów i składu osobowego do eksploatacji w warunkach zimowych.

96. Dowódcy oddziałów i wielkich jednostek obowiązani są przed nastaniem mrozów zapewnić przygotowanie oficerów i załóg do eksploatacji czołgów w warunkach zimowych.

97. Mechaników-kierowców nie posiadających odpowiedniego doświadczenia należy zapoznać z osobliwościami eksploatacji czołgów w warunkach zimowych, przekazując im doświadczenie najlepszych mechaników-kierowców.

98. Przed nastaniem mrozów wszystkie środki ogrzewania (ogrzewacze wody i oleju, piecyki czołgowe, ogrzewacze czołgowe itp.) powinny być sprawdzone, przygotowane do eksploatacji i wydane jednostkom.

Każdy czołg powinien posiadać maty ocieplające oraz dywaniki i brezenty dla nakrycia żaluzji na postojach.

99. Letnie gatunki olejów i smarów we wszystkich zespołach i mechanizmach czołgów należy zmienić na zimowe.

100. Dla zapobiegnięcia zamarzaniu elektrolitu w akumulatorach należy gęstość elektrolitu podnieść do 1,28 (przy temperaturze $+15^{\circ}\text{C}$).

Podwyższenie gęstości elektrolitu powinno odbywać się wyłącznie na stacji ładowania (ładowni akumulatorów), po zakończeniu ładowania i przy włączonym prądzie ładowania. Elektrolit z poszczególnych ogniw odciąga się do górnego brzegu płyt, a następnie dolewa się elektrolit o gęstości 1,385.

Zabrania się podwyższać gęstości elektrolitu bez uprzedniego naładowania akumulatorów na stacji ładowania.

101. W warunkach zimowych układy chłodzenia czołgów, z reguły, powinny być napełnione nisko zamarzającymi płynami (antyfryzem).

102. Zabrania się kategorycznie rozgrzewania silników czołgów przez ich uruchamianie w rejonie koncentracji i w rejonie wyczekiwania.

103. Zabrania się pozostawiać czołg bez obserwacji podczas zlewania wo-

dy z układu chłodzenia silnika. Przy zlewaniu wody otwór zlewny należy kilka razy przeczyszczać drutem lub specjalnie w tym celu wykonanym oczyszczaczem.

Kurki zlewne po zakończeniu zlewania wody pozostawić otwarte.

Jeśli układ chłodzenia czołga był napełniony wodą, to po zlaniu jej należy zalać do układu 1 — 1,5 litra antyfryzu, po czym od razu zlać go do wiadra lub innego naczynia.

Jeśli woda nie została całkowicie zлана, może nastąpić przymarzenie skrzydełek wirnika pompy, w rezultacie czego przy rozruchu silnika może uszkodzić się napęd pompy wodnej.

104. Podczas postoju czołgów w czasie silnych mrozów możliwe są wypadki zamarzania wody w dolnych zbiornikach chłodnicy. W takich wypadkach należy natychmiast zastosować środki dla podgrzania ich przy pomocy szmat zmoczonych w gorącej wodzie. Jechać ponownie można tylko wtedy, gdy przywrócony zostanie normalny obieg wody w układzie chłodzenia silnika.

105. Należy unikać przedostawania się wody i śniegu do paliwa przy napełnianiu czołgów, ponieważ obecność wody w paliwie doprowadza do powstawania w przewodach paliwowych korków lodowych, a zatem do przerw w pracy silnika.

106. W okresie zimowym, na skutek pogorszenia się stanu dróg, szczególnie dokładnie należy pielęgnować mechanizmy kierowania czołgiem. Wszystkie mechanizmy powinny być wyregulowane i sprawdzone.

107. Normalny rozruch silnika przy niskich temperaturach może być zabezpieczony przy przestrzeganiu następujących warunków:

- silnik powinien być sprawny i wyregulowany;
- akumulatory powinny być całkowicie naładowane;
- układ smarowania powinien być napełniony olejem zimowym;
- silnik przed uruchomieniem go powinien być podgrzany.

Przy temperaturze otaczającego powietrza od 0 do +5°C silnik można uruchamiać bez uprzedniego podgrzewania.

108. Aby dokonać rozruchu silnika przy niskiej temperaturze, należy:

- przygotować silnik do rozruchu;
- podgrzać silnik, przepuszczając z początku przez układ chłodzenia gorącą wodę nagrzaną do temperatury nie niższej jak 60°C, dopóki z kurka zlewnego nie zacznie wyciekać gorąca woda.

Korzystanie z urządzenia dla rozrzedzenia oleju może nastąpić tylko za zezwoleniem Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego.

109. Olej z układu smarowania należy zlewać przy temperaturze otaczającego powietrza poniżej -20°C.

Przed uruchomieniem silnika należy wlać do karteru 40—45 litrów oleju podgrzanego do temperatury 80—90°C, a do zbiorników pozostałą ilość dla całkowitego ich napełnienia. Wodę należy wlewać do układu chłodzenia podgrzaną również do temperatury 80—90°C.

Podgrzewania wody i oleju dokonuje się w stałych lub ruchomych ogrzewaczach wody i oleju, specjalnych cysternach, odpowiednio dostosowanych parowozach itp.

110. W czasie zimowym ogrzewanie czołgów może być dokonywane przy pomocy indywidualnych ogrzewaczy, znajdujących się w czołgu i ustawionych w przedziale silnikowym i transmisyjnym, jak również przy pomocy piecyków czołgowych, ustawianych pod dnem czołga.

Przy ustawianiu piecyków włącz podsilnikowy otwiera się, a między dnem czołga i piecykiem powinien być zachowany odstęp 10—15 cm. Czołg przy tym nakrywa się brezentem, którego brzegi okłada się śniegiem lub ziemią.

111. W wypadku, gdy w czołgu ustawione są ogrzewacze i czołg jest nakryty brezentem, załoga nie może znajdować się w czołgu, aby uniknąć zatrucia gazami spalinowymi.

112. Kategorycznie zabrania się ogrzewania czołga przy pomocy otwartego ognia przez rozpalenie ogniska pod dnem czołga.

113. Przed przystąpieniem do ogrzewania czołga należy starannie oczyścić dno w przedziale silnikowym i transmisyjnym oraz usunąć wycieki w przewodach paliwowych i olejowych.

114. Zabrania się używać dla rozpalania piecyków płynów łatwozapalnych.

115. Przy korzystaniu z podgrzewaczy dla ułatwienia rozruchu zimnego silnika zabrania się napełniania i rozpalania lamp wewnątrz czołga. Przegrzaną lampę należy ochłodzić okładając zbiornik jej śniegiem. W żadnym wypadku nie należy dopuścić do palenia się benzyny (nafty) na kadłubie lampy.

116. Przy ogrzewaniu czołga piecami czołgowymi lub innymi środkami ogrzewania należy w każdym pododdziale wyznaczyć oficera dyżurnego, a w każdym czołgu podoficera dyżurnego. Instruktarz dla dyżurnych oficerów i podoficerów przeprowadza osobiście pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych.

117. Okresowo — lecz nie rzadziej niż 2 razy w roku, należy sprawdzać stan gaśnic czołgowych. Rozładowane gaśnice należy naładować, a niesprawne — wyremontować.

118. Przy uruchomieniu silnika należy go uprzednio nagrzać do temperatury wody i oleju, wykazanej w instrukcji eksploatacji czołga danej marki. Zabrania się zwiększać obrotów silnika zaraz po jego rozruchu, gdyż gęsty olej ma utrudniony obieg, co doprowadzić może do wytopienia łożysk.

Po uruchomieniu silnika należy dokładnie obserwować wskazania przyrządów kontrolnych, a w szczególności manometru oleju.

119. Przygotowanie silników do uruchomienia, w odniesieniu do czołgów przez dłuższy czas nieeksploatowanych, należy przeprowadzać ściśle według instrukcji o konserwacji czołgów, zwracając szczególną uwagę na dokładne podpompowanie oleju do magistrali ręczną pompką olejową oraz na konieczność przekręcenia wału korbowego sprężonym powietrzem lub rozrusznikiem w przeciagu 3—5 sekund bez podania paliwa.

120. Rozgrzanie oleju w skrzyni przekładniowej czołgów należy przeprowadzać na miejscu przy włączonej niższej przekładni i wyłączonych sprzęgłach bocznych.

121. Smarowanie mechanizmów zimą należy przeprowadzać natychmiast po pracy czołga, dopóki części trące są rozgrzane i smar ich rozrzedzony.

Obsługiwanie czołgów w warunkach wiosenno-letnich

122. Warunki eksploatacji w okresie wiosenno-letnim wymagają przeprowadzenia całego szeregu prac przygotowawczych, które zapewniłyby niezawodną pracę czołgów.

123. Dla zwiększenia zdolności pokonywania różnorodnego terenu przez czołgi, szczególnie w okresie wiosennych roztopów, należy zawczasu zabezpieczyć je w sprzęt sanerski, liny holownicze, samowyciągacze i inne środki zwiększające zdolność pokonywania przeszkód.

124. W warunkach eksploatacji letniej szczególną uwagę należy zwrócić na niedopuszczalność przegrzania silnika.

125. Zlewanie antyfrvzu z układu chłodzenia silnika przeprowadzać w terminach ustalonych przez Dowódcę Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

Po zlaniu antyfrvzu należy szczególnie uważnie pilnować układu chłodzenia, gdyż nocne przymrozki mogą doprowadzić do uszkodzenia chłodnic i głowic bloków cylindrów silnika.

126. Układ chłodzenia silnika należy przemyć i oczyścić z kamienia kotłowego. Przemywania układów chłodzenia należy dokonywać z reguły przy przejściu na eksploatację jesienno - zimową oraz po pracowaniu przez silnik 100—120 m/godz. Obecność kamienia kotłowego w układzie chłodzenia zmniejsza zdolność przepływu wody, pogarsza przewodnictwo cieplne, doprowadza do przegrzania silnika oraz pogarsza jego pracę. Do usunięcia kamienia kotłowego służą następujące roztwory:

— 1 kg sody bieliznianej i 0,5 litra nafty na 10 litrów wody lub

— 750—800 g sody kaustycznej i 150 g nafty na 10 litrów wody.

Po napełnieniu układu chłodzenia silnika jednym z roztworów, uruchomić silnik, pracować na małych obrotach przez 10—15 minut, po czym zostawić roztwór w układzie na 10—12 godzin. Następnie ponownie uruchomić silnik, pracować 10—15 minut, po czym silnik zatrzymać, roztwór zlać, przemyć układ i napełnić czystą miękką wodą.

W razie braku miękkiej wody zezwala się wlewać do układu chłodzenia twardą wodę, zmieszczoną roztworem sody kaustycznej (40 g na 60 litrów wody), roztworem trójfosforanu wania lub sodu (0,5 do 2 g na 1 litr wody, w zależności od twardości) albo dwuchromianem potasu (0,5 g na 1 litr wody).

Przy napełnianiu wody układu chłodzenia należy wlewać ją przez siatkę, w celu usunięcia domieszek mechanicznych.

127. Z nastaniem ciepłych dni smar zimowy w mechanizmach i zespołach czołgów należy zmienić na letni.

Przed napełnieniem układu smarowania świeżym letnim olejem karter silnika i zbiorniki oleju powinny być dokładnie przemyte czystym gorącym olejem. Kategorycznie zabrania się przemywać układ smarowania naftą, ponieważ pozostająca we wkłęsłościach nafta rozrzedza olej.

Kartery pozostałych zespołów przemywać olejem gazowym, przy czym mechanizmy powinny przepracować w ciągu 3—5 minut.

128. Gęstość elektrolitu w akumulatorach należy obniżyć do 1,26 (przy temperaturze $+15^{\circ}\text{C}$).

Obniżenie gęstości elektrolitu powinno być przeprowadzone tylko na stacji ładowania po zakończeniu ładowania i przy włączonym prądzie ładowania. Elektrolit z ogniw odciąga się do górnego brzegu płyt, a następnie dolewa destylowanej wody do poszczególnych ogniw.

Zabrania się obniżać gęstość elektrolitu bez uprzedniego naładowania akumulatorów na stacji ładowania.

129. Dla zabezpieczenia czołgów przed ujemnymi skutkami pracy w warunkach wiosennych roztopów oraz przygotowania ich do wiosenno-letniej eksploatacji załogi czołgów i oficerowie powinni zapewnić w odpowiednim czasie należytą kontrolę i pielęgnację filtrów powietrza, oleju i paliwa, układów chłodzenia, zasilania, smarowania i akumulatorów.

130. Filtry powietrza czołgów w letnich warunkach eksploatacji należy czyścić zwykle co 5—10 godzin pracy silnika, a w warunkach dużego kurzu co 3—5 godzin.

131. Kolejność czynności przy czyszczeniu filtru:

- rozebrać filtr;
- usunąć kurz z osiadacza;
- przemyć w oleju gazowym element filtrujący, nie rozbierając kaset;
- poczekać, aż olej gazowy ścieknie, i zwilżyć element filtrujący olejem lotniczym; w tym celu zużyć nie więcej jak 0,25 l oleju (nadmiar oleju pogarsza pracę filtru);

- posmarować zewnętrzną cylindryczną część kaset towotem (w celu uszczelnienia) i wstawić kasety do głowicy;
- przeczyścić prowadnice spiralne za pomocą węża z pakuł lub czystej szmaty, umocowanych na sznurze o długości 1 m;
- wytrzeć suchą szmatką wnętrza stożków cyklonów i głowicę;
- złożyć filtr; przy składaniu posmarować towotem wszystkie wojłokowe uszczelki i przekładki.

132. W warunkach letnich, przy wzroście temperatury i obniżeniu się ciśnienia oleju poniżej dopuszczalnego, należy czołg zatrzymać, wyjaśnić przyczynę niesprawności i rozpocząć jazdę tylko po usunięciu niesprawności w układzie smarowania.

133. Przy przeglądzie akumulatorów należy regularnie oczyszczać otwory w korkach dla uniknięcia możliwości rozerwania akumulatora powstającymi w nim gazami.

Załogi czołgów obowiązane są co tydzień sprawdzać poziom elektrolitu w poszczególnych ogniwach akumulatora (poziom elektrolitu powinien wynosić 10—15 mm ponad płytami).

134. Dolewać do akumulatorów tylko wodę destylowaną, a w ostatecznym wypadku deszczową (zebraną do czystego szklanego naczynia). **Z a b r a n i a** się dolewania do akumulatora kwasu.

135. Pomocnik dowódcy kompanii do spraw technicznych powinien jeden raz na miesiąc kontrolować stan akumulatorów i gęstość elektrolitu.

ROZDZIAŁ III

EKSPLOATACJA CZOŁGÓW W RÓŻNYCH ETAPACH WALKI

Wiadomości ogólne

136. Stałą gotowość bojową wojsk pancernych i zmechanizowanych zapewnia się przez systematyczne obsługiwanie czołgów, ciągłe zaopatrywanie ich w materiały eksploatacyjne i amunicję oraz przeprowadzanie remontów sprzętu pancernego w odpowiednim czasie.

137. Przed przyściem decyzji przez dowódcę pomocnik dowódcy oddziału (WJ) do spraw technicznych oblicza potrzeby motogodzin oraz środków remontowo - ewakuacyjnych dla zabezpieczenia działań bojowych i przedstawia dowódcy swoje wnioski w postaci referatu ustnie lub pisemnie.

138. W referacie pomocnika dowódcy do spraw technicznych powinny być ujęte następujące zagadnienia:

- ilość i stan techniczny wozów bojowych w oddziale (WJ);
- zapas motogodzin wozów bojowych z wnioskami o możliwościach wykonania zadania bojowego;

- gotowość wozów bojowych przed rozpoczęciem działań bojowych (ile i kiedy zostanie wyremontowanych, propozycje o ich naprawie, kiedy wozy zostaną obsłużone i uzupełnione w nich niezbędne zapasy);
- rozliczenie potrzeb środków remontowo-ewakuacyjnych, biorąc pod uwagę charakter przewidywanych działań bojowych;
- pronozycie dotyczące wykorzystania w czasie przewidywanych działań bojowych środków remontowo-ewakuacyjnych zarówno własnych, jak i przydzielonych;
- pronozycie dotyczące sposobu i kolejności obsługi technicznego oraz uzupełniania wozów bojowych w amunicję i materiały pędne (smary) w różnych etapach walki;
- pronozycie dotyczące wydawania szczególnych wskazówek dowódcom pododdziałów i oddziałów, biorąc pod uwagę charakter przyszłych działań (oszczędność motogodzin przy przegrzewaniu silników, posiadanie przyczołgach belek dla samowyciągania i niezbędnego materiału dla pokonywania przeszkód wodnych).

We wnioskach powinno być ujęte:

- ocena sytuacji w sensie materiałowo-technicznego zabezpieczenia wykonania zadania bojowego;
- o co prosić wyższe dowództwo w zakresie materiałowo-technicznego zabezpieczenia wykonania zadania bojowego.

139. Organizacja obsługi powinna zabezpieczyć szybkie i skryte wykonanie wszystkich prac oraz zachowanie gotowości pododdziałów do działań.

140. Dla organizacji służby inżyniersko-czołgowej (obsługiwanie, remont, ewakuacja czołgów, zaopatrzenie w sprzęt i części zapasowe) w różnych etapach walki, sporządza się plan technicznego zabezpieczenia.

141. Plan technicznego zabezpieczenia sporządza pomocnik dowódcy oddziału (WJ) do spraw technicznych w przewidywaniu marszu i wszelkich działań bojowych. Plan technicznego zabezpieczenia jest załącznikiem do rozkazu bojowego dowódcy oddziału (WJ).

142. Do planu technicznego zabezpieczenia należy włączyć następujące zagadnienia:

W przewidywaniu przewozu koleją:

- załadowanie czołgów na platformy kolejowe;
- przygotowanie czołgów do przewozu;
- instruktarz załóg w czasie przewozu;
- przygotowanie czołgów do wyładowania i ich wyładowanie;
- obsługiwanie czołgów po wyładowaniu.

W przewidywaniu marszu:

- instruktarz załóg przed marszem;
- przygotowanie czołgów do marszu;
- trasę marszu;
- organizację służby zamykania technicznego;
- organizację punktu zbiórki uszkodzonych wołów (PZUW);
- obsługiwanie czołgów na przystankach;
- obsługiwanie czołgów w rejonie koncentracji (wyczekiwania);
- omówienie rezultatów marszu z załogami.

W przewidywaniu walki:

- zapasy części i zespołów wymiennych, które powinny być nagromadzone przed rozpoczęciem działań bojowych;
- obsługiwanie czołgów na stanowiskach wyjściowych;
- zebranie sprzętu zdjętego z czołgów (zbiorniki zapasowe, brezenty itp.);
- organizację pracy punktów obserwacji technicznej (POT);
- organizację pracy grup remontowo-ewakuacyjnych (REG);
- sposób i kolejność uzupełnienia części i zespołów wymiennych ze składów, punktów zaopatrywania i stacji zaopatrywania;
- wskazówki do zdjęcia i wykorzystania zdatnych do użycia zespołów i mechanizmów z czołgów strat bezpowrotnych;
- organizacja zaopatrywania czołgów w materiały eksploatacyjne w przebiegu walki;
- organizacja i przesuwanie punktów zbiórki uszkodzonych wozów (PZUW) w toku działań bojowych;
- organizacja ewakuacji z pola walki uszkodzonych wozów;
- organizacja służby remontowej w toku działań bojowych;
- porządek i terminy przedstawiania dokumentacji sprawozdawczej o stanie czołgów i stratach bezpowrotnych;
- miejsce oficerów służby inżynierjno-czołgowej w czasie walki;
- obsługiwanie czołgów po wykonaniu zadania;

- omówienie z załogami braków w organizacji służby inżynieryjno - czołgowej, ujawnionych w przebiegu działań bojowych.

Przewóz czołgów koleją

143. Dla dokonania przewozu koleją oddział wojsk pancernych i zmechanizowanych przechodzi do rejonu wyczekiwania dla ładowania, skąd poszczególne pododdziały wychodzą do załadowania w kolejności ustalonej.

Jako rejon wyczekiwania służy zwykle najbliższe ukrycie terenowe. W rejonie wyczekiwania sprzęt rozmieszcza się w porządku przewidzianym do załadowania. Rejon wyczekiwania powinien zapewnić dobre maskowanie i posiadać dobre drogi dojazdowe do punktu ładunkowego.

144. Przed załadowaniem, dowódcy pododdziałów obowiązani są:

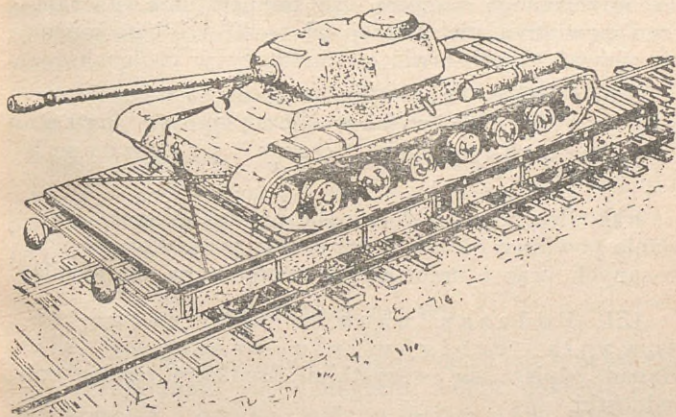
- sprawdzić stan platform kolejowych, ramp, placów załadowniczych i podejść do nich;
- ustalić sposób i kolejność załadowania czołgów swego pododdziału;
- pouczyć załogi o ich obowiązkach oraz zapoznać ze sposobem i kolejnością załadowania.

145. Załadowaniem czołgów na platformy kolejowe kieruje komendant transportu przy pomocy liniowych organów kolejowych i dowódców ładujących się pododdziałów (dowódca plutonu, kompanii). Załadowanie przeprowadzają załogi czołgów.

146. Dowódca czołga po otrzymaniu od dowódcy plutonu rozkazu załadowania czołga na platformę kolejową obowiązany jest:

- razem z mechanikiem-kierowcą zbadać drogę posuwania się czołga do punktu ładunkowego;
- czy mechanik-kierowca zna sygnały ustalone przy ładowaniu;
- wydać rozkaz załadować czołg na platformę;
- ustawić czołg na platformie, kierując jego ruchem za pomocą ustalonych sygnałów.

147. Ładowanie czołga na platformę kolejową należy przeprowadzić na niskiej przekładni i z małą szybkością. Niedopuszczalne jest zatrzymywanie czołga na mostkach wjazdowych.



Rys. 1. Umocowanie czołga na platformie kolejowej

Przy przejeżdżaniu z jednej platformy na drugą po mostkach międzywagonowych lub podkładach, należy jechać płynnie bez szarpnięć. Zabrania się kategori- rycznie wykonywania zwrotów na mostkach.

Czołg ustawia się po środku platformy.

148. Na platformie czołgi umocowuje się za pomocą podkładów lub klinów z drzewa, wyciętych stosownie do szerokości gąsienic, aby zapobiec obsunięciu się czołga w bok lub wzdłuż. Podkłady lub kliny przymocowuje się do platformy żelaznymi kłami.

Po załadowaniu i umocowaniu czołga na platformie należy włączyć najniższą przekładnię, zaciągnąć hamulce, zamknąć wszystkie włazy, nakryć czołg brezentem i dobrze umocować jego końce.

149. Przy przewożeniu czołgów w zimie, woda z układu chłodzenia i olej ze zbiorników olejowych powinny być zlane, a akumulatory zdjęte i przeniesione do ogrzewanego wagonu. W temperaturze otaczającego powietrza nie niższej od -20°C oleju można nie zlewać i pozostawić akumulatory w czołgach.

Zabrania się kategoriycznie rozgrzewania silników czołgów przez ich uruchamianie przy przewozach kolejowych.

150. Dowódca pododdziału po zakończeniu ładowania powinien osobiście sprawdzić prawidłowość wykonanych prac i umocowanie czołgów na platformie.

151. Podczas napadu lotniczego ładowania czołgów nie przerywa się. Napad odpiera się wszystkimi środkami ogniowymi jednostki.

152. Napełnienia układu chłodzenia wodą i układu smarowania olejem oraz ustawienia akumulatorów dokonuje się na stacji przeznaczenia lub na stacji poprzedzającej.

153. Po przybyciu transportu na stację przeznaczenia, komendant transportu z pomocą liniowych

organów kolejowych powinien przygotować rampy dla wyładowania czołgów oraz ustalić sposób i kolejność ich wyładowania.

Komendant transportu wybiera w pobliżu stacji wyładowania dogodne ukrycie terenowe dla zbiórki czołgów po wyładowaniu. Czołgi do rejonu zbiórki podążają pojedynczo, bezzwłocznie po wyładowaniu.

154. Wyładowaniem czołgów kieruje komendant transportu przy pomocy dowódców pododdziałów. Wyładowanie rozpoczyna się na rozkaz komendanta transportu.

155. Dowódca czołga odpowiada za przygotowanie do wyładowania czołga w oznaczonym czasie oraz za znajomość przez załogę obowiązków przy wyładowaniu.

Wyładowanie czołgów odbywa się z przestrzeganiem tych samych przepisów co i załadowanie.

156. Podczas napadu lotniczego nie należy przerywać wyładowania transportu, lecz przeciwnie — przyspieszyć jego tempo.

Organizacja marszu

157. Po wyładowaniu czołgów na stacji kolejowej i po zgrupowaniu ich w ukryciu należy dokonać ich obsługi i przygotować do marszu. Dla wykonania tych prac przez załogi czołgów należy przewidzieć co najmniej 2 godziny.

158. Pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych obowiązany jest zabezpieczyć udzielenie załogom instruktarzowi o sposobie wykonania marszu, warunkach jazdy oraz przedłożyć dowódcy oddziału

(WJ) swoje uwagi o niezbędnych środkach dla zapewnienia ciągłości posuwania się kolumn czołgowych.

159. Dla znalezienia miejsca dogodnego na urządzenie parku oraz dla rozmieszczenia składu osobowego oddziału w rejonie koncentracji przed rozpoczęciem marszu wysyła się oddział kwaterunkowy, w skład którego powinien wejść oficer służby inżynierjno-czołgowej.

160. Przy wykonywaniu marszu należy wyznaczać przystanki dla sprawdzenia pracy zespołów i mechanizmów czołgów, usunięcia zauważonych w czasie marszu niesprawności oraz dla odpoczynku załóg.

Pierwszy krótki przystanek 30 min. wyznacza się po godzinie marszu licząc od czasu przejścia czoła kolumny przez punkt przejścia. Następne krótkie przystanki wyznacza się co 2 godz. również na przeciąg 30 minut. W drugiej połowie całodziennego marszu wyznacza się dłuższy przystanek na przeciąg 3—4 godzin.

Na dłuższym przystanku należy przeprowadzać codzienne obsługiwanie czołgów.

161. Dla uzupełnienia MPS w czasie marszu zezwala się na wykorzystanie MPS ze zbiorników zapasowych umieszczonych na czołgach.

162. Na całej trasie marszu należy surowo przestrzegać dyscypliny marszu. W szczególności należy:

- utrzymywać ustalone odległości między czołgami (przy posuwaniu się po drogach zakurzonych lub posiadających strome wzniesienia i spady, odległości między czołgami należy zwiększać; w nocy i na przystankach zmniejszać);
- zatrzymywać i uruchamiać silniki równocześnie, na komendę (sygnał);

- posuwać się tylko prawą stroną drogi;
- nie dopuszczać do wyprzedzania się czołgów w marszu;
- ściśle przestrzegać ustalonej szybkości jazdy.

163. Zabrania się przy wykonywaniu marszu łądować na czołgi dodatkowych kompletów amunicji, MPS i innych materiałów nie przewidzianych przepisami, jak również zabierać desantu składającego się z większej ilości ludzi, aniżeli przewiduje Regulamin Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych.

164. Marsz należy wykonywać ze średnią szybkością 15—25 km/godz. w dzień i 10—15 km/godz. w nocy.

165. Przy wykonywaniu marszu należy organizować służbę zamykania technicznego dla zapewnienia załogom czołgów pomocy technicznej na całej trasie marszu.

166. Służbę zamykania technicznego organizować:

- w batalionie — w składzie warsztatu polowego typu „A“ z brygadą remontową i samochodem z częściami zamiennymi i MPS;
- w wielkiej jednostce (samodzielnym oddziale) w składzie remontowo-ewakuacyjnych środków WJ (samodzielnym oddziale), które powinny posiadać poza tym niewielki zapas MPS, a w okresie zimowym i środki do ogrzewania czołgów.

Przy posuwaniu się WJ dwiema kolumnami zamykanie techniczne organizować dla każdej kolumny z osobna.

167. Zamykanie techniczne powinno zapewnić:

1) w batalionie:

- pomoc techniczną załogom i wydawanie części potrzebnych im do remontu;
- remont czołgów na miejscu przymusowego zatrzymania, o ile będzie on trwał nie dłużej niż dwie godziny;

2) w wielkiej jednostce (samodzielnym oddziale):

- remont czołgów na miejscu przymusowego zatrzymania, o ile będzie on trwał nie dłużej niż cztery godziny;
- ewakuację na punkt zbiórki uszkodzonych wozów WJ (samodzielnego oddziału), czołgów z uszkodzeniami, dla usunięcia których niezbędny jest czas ponad cztery godziny;
- przekazanie czołgów, których remont wymaga więcej niż 8—10 godzin pracy, do ruchomych warsztatów naprawy czołgów (RWNcz) jednostek nadrzędnych;
- skierowanie do swoich oddziałów czołgów, które pozostały w drodze.

168. Środki zamykania technicznego powinny przybyć na miejsce koncentracji oddziału równocześnie z podstawową masą czołgów.

169. Na dowódcę organu służby zamykania technicznego należy wyznaczać:

- w batalionie — technika zaopatrzenia batalionu;
- w wielkiej jednostce (samodzielnym oddziale)
 - dowódcę pododdziału remontowego.

170. Dowódca organu służby zamykania technicznego obowiązany jest znać:

- miejsce uszkodzenia każdego czołga;
- numer uszkodzonego czołga;
- nazwisko dowódcy uszkodzonego czołga;
- charakter i przyczyny uszkodzenia;
- orientacyjny czas i zakres prac przy remoncie uszkodzonego czołga.

Oprócz tego dowódca organu służby zamykania technicznego powinien przedsięwziąć natychmiast konieczne kroki w celu wyremontowania czołgów i dostarczenia ich do jednostki.

171. Punkty zbiórki uszkodzonych wozów wielkiej jednostki (samodzielnego oddziału) organizuje się na trasach marszu kolumn w węzłach dróg, w odległości 20—30 km jeden od drugiego.

Obsługiwanie czołgów w rejonie koncentracji i wyczekiwania

172. Po przybyciu czołgów do rejonu koncentracji (wyczekiwania) należy rozmieścić je w kompanijnych rejonach parku, starannie zamaskować, następnie zorganizować przygotowanie składu osobowego i sprzętu do przewidywanych działań bojowych. Wszystkie czołgi, niezależnie od przepracowanych przez nie motogodzin, należy poddać obsłudze w zakresie przeglądu technicznego Nr 1 z zamianą (w niezbędnych wypadkach) oleju w zespołach. Obsługiwanie przeprowadza się zgodnie z instrukcją eksploatacji każdej marki czołga.

Obsługiwanie czołgów i usunięcie niesprawności ich zespołów i mechanizmów przeprowadza się przez załogi z pomocą środków remontowych oddziału i wielkiej jednostki.

173. Przed wyjściem czołgów, działających jako czołgi bezpośredniego wsparcia piechoty (BWP), na stanowiska wyjściowe zdejmuje się z nich brezenty i zbiorniki zapasowe.

Zdjęty z czołgów sprzęt dowódcy czołgów powinni przekazać pomocnikowi dowódcy kompanii do spraw technicznych w celu odesłania go do tyłów pododdziału (oddziału).

Obsługiwanie czołgów na podstawach wyjściowych i w czasie działań bojowych

174. Po przybyciu na podstawy wyjściowe należy starannie zamaskować czołgi i przeprowadzić przegląd kontrolny. Wszystkie ujawnione niesprawności należy natychmiast usunąć.

175. W czasie działań bojowych, w miarę pracowania przez czołgi motogodzin, należy przeprowadzać obsługiwanie w zakresie obsługiwanie codziennego. Obsługiwanie przeprowadza się bezpośrednio w ugrupowaniu bojowym w nocy.

Obsługiwanie czołgów przy działaniach w głębi ugrupowania nieprzyjaciela

176. Na podstawach wyjściowych, przed wprowadzeniem wielkiej jednostki w wyłom, należy przeprowadzić obsługiwanie czołgów w zakresie przeglądu kontrolnego i uzupełnić MPS. Brezentów i zbiorników zapasowych w tym wypadku można z czołgów nie zdejmować.

177. W marszu, wykonywanym w głębi ugrupowania nieprzyjaciela, dla szybkiej naprawy uszkodzonych czołgów należy organizować na trasach posuwania się poszczególnych kolumn, w miejscach największej

szego skupienia uszkodzonych wozów bojowych punkty naprawy i obsługiwanania sprzętu pancernego.

Na punktach tych jednocześnie z przeprowadzeniem remontu czołgów należy przeprowadzać ich obsługiwanianie w zakresie przeglądu technicznego Nr 1.

178. Wyremontowane czołgi skierowuje się do oddziałów grupami pod dowództwem oficerów. W drodze do oddziału obsługiwanianie czołgów należy przeprowadzać na punktach naprawy i obsługiwaniania, rozmieszczonych na trasie marszu.

179. Obsługiwanianie czołgów w toku wykonywania zadań bojowych w głębi ugrupowania nieprzyjaciela należy przeprowadzać w przerwach między działaniami bojowymi i w nocy według zawczasu opracowanego planu; zasadniczym rodzajem obsługiwaniania czołgów w tym okresie powinno być obsługiwanianie codzienne. W razie braku czasu dla przeprowadzenia obsługiwaniania czołgów w takich warunkach, obsługiwanianie należy przeprowadzać kolejno, z podziałem na dwa lub trzy etapy, tj. na pierwszym postoju podczas przerwy w walce uzupełnić MPS, na drugim postoju zorganizować czyszczenie filtrów powietrza i sprawdzenie części bieżnej itd.

Obsługiwanianie czołgów w rejonie zbiórki

180. Po całkowitym wykonaniu zadania bojowego, w rejonie zbiórki należy zorganizować obsługiwanianie czołgów w zakresie przeglądu technicznego Nr 2, z usunięciem ujawnionych w czasie obsługiwaniania niesprawności. Do obsługiwaniania czołgów w rejonie zbiórki używać środków remontowych oddziałów i wielkich jednostek.

Służba obserwacji technicznej, remontu i ewakuacji

181. Dla obserwacji działań czołgów na polu walki i udzielania im pomocy technicznej oraz w celu ewakuacji uszkodzonych i „podbitych“ czołgów — organizuje się punkty obserwacji technicznej (POT) i grupy remontowo - ewakuacyjne (REG).

182. Punkt obserwacji technicznej (POT) organizuje się przez batalion (kompanię) czołgów.

Kompanijny punkt obserwacji technicznej organizuje się w wypadku utrudnionej obserwacji (w mocno pociętym terenie), jak również w razie działań kompanii czołgów na samodzielnym kierunku (na szerokim froncie).

Na batalionowym lub kompanijnym punkcie obserwacji technicznej powinni znajdować się pomocnicy dowódców kompanii do spraw technicznych i reszta składu osobowego kompanii, nie biorąca udziału w walce.

183. W celu nieprzerwanej obserwacji pola walki punkt obserwacji technicznej przesuwa się skokami wzdłuż osi natarcia batalionu (kompanii).

184. Pomocnicy dowódców kompanii do spraw technicznych nawiązują łączność z uszkodzonymi czołgami i udzielają im potrzebnej pomocy za pośrednictwem punktu obserwacji technicznej batalionu lub grupy remontowo-ewakuacyjnej pułku (batalionu).

185. Grupy remontowo - ewakuacyjne (REG) organizuje z zasady pułk czołgów.

W zależności od sytuacji pułk czołgów może zorganizować pułkową grupę remontowo-ewakuacyjną lub batalionowe grupy remontowo-ewakuacyjne.

186. W skład pułkowej grupy remontowo - ewakuacyjnej wchodzi:

- brygada remontowa z warsztatem polowym i niezbędnymi częściami zamiennymi i zespołami;
- grupa ewakuacyjna z ciągnikami pancernymi.

Na dowódcę pułkowej grupy remontowo-ewakuacyjnej wyznacza się jednego z pomocników dowódców batalionów do spraw technicznych.

187. W skład batalionowej grupy remontowo - ewakuacyjnej wchodzi:

- brygada remontowa z warsztatem polowym i niezbędnymi częściami zamiennymi i zespołami;
- grupa ewakuacyjna z ciągnikami pancernymi;
- punkt opatrunkowy batalionu.

Na dowódcę batalionowej grupy remontowo-ewakuacyjnej wyznacza się pomocnika dowódcy oddziału batalionu do spraw technicznych.

188. Grupy remontowo - ewakuacyjne przesuwać się skokami, wzdłuż osi zaopatrywania i remontu jednostki, od jednego ukrycia terenowego do następnego.

189. Czołgi uszkodzone lub „podbite“, które nie mogą być wyremontowane na miejscu przez załogi i z pomocą grup remontowo - ewakuacyjnych, ewakuuje się na punkt zbiórki uszkodzonych wozów (PZUW) pułku. W odniesieniu do czołgów „start bezpowrotnych“ sporządza się szkic z oznaczeniem miejsca ich znajdowania się.

190. Pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych organizuje i kieruje pracą grup remontowo-ewakuacyjnych, zgodnie z decyzją powziętą przez dowódcę oddziału.

ROZDZIAŁ IV

ZASADY JAZDY CZOŁGAMI

Wiadomości i zasady ogólne

191. Pomyślny wynik działań bojowych oddziałów i wielkich jednostek wojsk pancernych i zmechanizowanych zależy w znacznym stopniu od umiejętności prowadzenia wozów i wykorzystania terenu przez mechaników-kierowców.

192. Warunki prowadzenia wozów w terenie obfitującym w przeszkody wymagają od mechanika-kierowcy baczego obserwowania terenu, dużego doświadczenia, umiejętności i wprawy praktycznej w posługiwaniu się poszczególnymi mechanizmami.

193. W czasie jazdy mechanik-kierowca winien stale obserwować przyrządy kontrolne (aerotermometr, manometr, amperomierz i inne) i w wypadku stwierdzenia odchyłeń większych od dopuszczalnych, wyjaśnić ich przyczynę i stosować środki dla usunięcia zauważonych niesprawności.

194. Nieprawidłowe posługiwanie się mechanizmami, niedokładna obserwacja terenu, nieumiejętne korzystanie z przyrządów kontrolnych i niestosowanie się do przepisów jazdy doprowadzają do przymusowych postojów lub awarii czołgów.

Ruszanie z miejsca i zatrzymywanie

195. Ruszanie czołgiem z miejsca należy bezwzględnie przeprowadzać tylko na niższych przekładniach:

- na równych odcinkach o średniej twardości gruntu — za pomocą sprzęgła głównego;
- na gruncie ciężkim (w głębokim i grząskim błocie, w głębokim śniegu) na stoku i przy poślizgu sprzęgła głównego — za pomocą sprzęgieł bocznych lub planetarnego mechanizmu zwrotniczego czołga.

196. Zatrzymywanie czołga na równej drodze przeprowadza się po stopniowym zmniejszeniu obrotów silnika i wyłączeniu głównego sprzęgła przez płynne hamowanie dźwigniami kierowniczymi.

Przy używaniu hamulca nożnego hamować należy przez zmniejszenie obrotów silnika bez wyłączenia głównego sprzęgła, które należy wyłączyć dopiero w ostatniej chwili przed zatrzymaniem wozu.

197. Przy zatrzymywaniu czołga na stoku lub spadzie należy dźwignie kierownicze lub hamulec nożny ustawiać w położeniu całkowitego zahamowania.

Przełączanie przekładni

198. Przełączania przekładni należy dokonywać kolejno. Do przełączania na wyższą przekładnię należy wybierać odcinek drogi bez zakrętów i nierówności.

199. Przełączanie przekładni niższych na wyższe, należy przeprowadzać meto-

dą dwukrotnego wyłączenia głównego sprzęgła; przełączanie przekładni wyższych na niższe — przez odpowiednie zastosowanie „pośredniego gazu“ dla uchwycenia momentu wyrównawczego obrotów kół zębatych.

200. Przekładnię wsteczną włączać dopiero po całkowitym zatrzymaniu się czołga. Kategoriecznie zabrania się włączania przekładni dla ruchu w przód w momencie posuwania się czołga do tyłu.

Zwroty

201. Zwroty należy wykonywać płynnie i na niskich przekładniach.

202. Zwroty wykonuje się:

- jeśli czołg posiada sprzęgła boczne — sposobem wyłączania jednego z nich i stopniowym zahamowaniem taśm hamulcowych;
- jeśli czołg posiada planetarne mechanizmy zwrotnicze — za pomocą tych mechanizmów albo sposobem wyłączania sprzęgła planetarnego mechanizmu zwrotniczego i stopniowym przyhamowaniem dużym bębniem hamulcowym.

203. Zwrot czołga na miejscu o 180° , należy wykonywać na niskich przekładniach, na twardym gruncie i tylko w tych wypadkach, gdy czołg musi wykonać zwrot na ściśle ograniczonym odcinku terenu.

204. Zwrot czołga z dwu lub trzykrotnym przyhamowaniem, należy przeprowadzać na gruncie średniej twardości (niegłęboki śnieg, piasek, ugór po deszczu) przy ruchu czołga na pośrednich przekładniach.

205. Zwroty czołga z wielokrotnym przyhamowaniem stosować przy dużym zagrożeniu gąsienic w miękkim gruncie (głęboki śnieg, grząskie błoto) dla wyrównania ruchu czołga. Zaciąganie taśmy hamulcowej dla zwrotu czołga w czasie ruchu należy wykonywać bez pełnego zahamowania gąsienic.

206. Zwrot przy bocznej pochyłości terenu wykonywać tylko w stronę pochyłości, wyłączając sprzęgło, z lekkim zahamowaniem gąsienicy. Nie należy wykonywać zwrotów przy bocznej pochyłości większej niż $15-20^\circ$, gdyż może to pociągnąć za sobą spadnięcie gąsienic.

Hamowanie

207. Hamowanie ruchu czołga można wykonywać silnikiem, hamulcami ręcznymi i kombinowanym połączeniem tych dwóch sposobów.

208. Hamowanie silnikiem wykonuje się przez zmniejszenie obrotów silnika, bez wyłączania sprzęgła głównego i przekładni.

209. Hamowanie dźwigniami kierowniczymi wykonuje się przez ustawianie ich w tylne położenie z jednoczesnym zmniejszeniem obrotów silnika.

210. Hamowanie hamulcem nożnym wykonuje się przez nacisk na pedał hamulcowy po uprzednim zmniejszeniu obrotów silnika. Hamulców nożnych można używać na dużych szybkościach bez wyłączania głównego sprzęgła, a na szybkościach małych — z wyłączeniem głównego sprzęgła.

Prowadzenie czołga po twardym gruncie i po drogach polnych

211. Jazdę w terenie równym o twardym gruncie wykonywać należy na jak najwyższych przekładniach i szybkościach, nie przekraczając jednak maksymalnych eksploatacyjnych obrotów silnika.

212. Utrzymanie kierunku ruchu na wyższych przekładniach wykonuje się przez okresowe wyłączanie sprzęgła głównego bez zahamowania gąsienic, a jeśli czołg posiada planetarne mechanizmy zwrotnicze — sposobem przekładania dźwigni kierowania w pierwsze położenie.

213. Szybkość jazdy należy ograniczać przez zmniejszanie obrotów silnika, unikając częstych i gwałtownych hamowań.

214. Wszystkie nierówności (pagórki, doły) należy przepuszczać między gąsienicami lub przechodzić je jedną gąsienicą ze zmniejszoną szybkością dla złagodzenia uderzeń.

215. Przy pokonywaniu niedużych wzniesień terenowych należy maksymalnie wykorzystać bezwładność czołga, nie przełączając przy tym przekładni i nie wykonując zwrotów.

216. Przy posuwaniu się czołga po drogach polnych z głębokimi koleinami nie należy wprowadzać na te koleiny gąsienic. Przy wjechaniu gąsienicy w koleinę należy ją wyprowadzać z koleiny stopniowo, z lekkim przyhamowaniem, wybierając odcinek drogi z najmniejszą głębokością koleiny.

Nie należy wyprowadzać czołga z koleiny gwałtownym zwrotem, gdyż grozi to spadnięciem gąsienicy.

217. Przy posuwaniu się czołga po drodze krętej należy w miarę możliwości prowadzić go po linii prostej, ścinając przy tym zakręty drogi.

218. Skrzyżowania dróg przejeżdżać ze zmniejszoną szybkością.

219. Mosty na drogach polnych przechodzić po zbadaniu ich wytrzymałości; czołg prowadzić środkiem mostu na niskich przekładniach i małej szybkości, nie wykonując zwrotów.

220. Niskie, silnie podmokłe miejsce drogi polnej przejeżdżać na dużej szybkości, wykonywując maksymalnie bezwładność czołga.

221. Przy jeździe w kolumnie należy utrzymywać odległość między czołgami 30—50 m w zależności od szybkości posuwania się i rodzaju terenu. Na drodze zakurzonej odległości między czołgami zwiększać.

222. Zatrzymywać pojedynczy czołg lub kolumnę czołgów po prawej stronie drogi, dając wolny przejazd stroną lewą.

223. Stojący na drodze czołg wymijać z lewej strony.

224. Wychodzić z czołga na przystankach tylko na prawą stronę drogi.

225. Jeśli czołg zatrzymał się w terenie wznoszącym się lub opadającym, przed wyjściem z czołga należy zbadać czy zapadki pedału hamulcowego i dźwignie utrzymują taśmy hamulcowe dostatecznie silnie w położeniu zahamowania.

226. Przy przechodzeniu odcinków niebezpiecznych, stromych spadów i gwał-

townych wzniesień, miejsc bagnistych, mostów o ograniczonej nośności i przejazdów kolejowych — przechodzić je tylko po przejściu przez czołg poprzedzający, aby uniknąć zderzeń i ugrzęźnięcia.

227. Przez miejscowości zamieszkałe przejeżdżać ze zmniejszoną szybkością, obserwując czołg poprzedzający, aby móc w porę spostrzec wszystkie zakręty, przecznice, nie zbłądzić i nie rozerwać kolumny.

228. Przy napadzie lotniczym kolumna czołgów powinna zachować poprzednią szybkość ruchu oraz zwiększyć odległość między czołgami. Włazy czołgów powinny być zamknięte.

229. Trudne do przejścia odcinki i skrzyżowania dróg w czasie trwania marszu nocnego należy oznaczać widocznymi w ciemności znakami lub wystawiać na nich posterunki regulacji ruchu. Na tylnej części czołgów należy umieścić znaki orientacyjne koloru białego, widoczne w ciemności na odległość 20—30 m.

230. Podczas działań bojowych marsz nocny wykonuje się bez światła lub z zaciemnionymi latarniami (tylną latarnię można nakryć daszkiem).

231. Szybkość posuwania się w nocy należy zmniejszyć do 10—15 km/godz., przy tym odległości między czołgami zmniejszyć do 10—20 m.

232. Przy posuwaniu się w nocy należy uważnie obserwować czołg poprzedzający; nie wymijać go; zmniejszanie i zwiększanie szybkości przeprowadzać łagodnie i nie zatrzymywać się bez poważnej przyczyny.

Prowadzenie czołga w terenie miękkim, rozmokłym i śliskim

233. Na miękkim gruncie należy prowadzić czołg po linii prostej, na możliwie wysokich przekładniach i wielkich szybkościach, nie dopuszczając przy tym do przeciążenia silnika.

234. Unikać zwrotów pod dużym kątem, ponieważ miękki grunt utrudnia wykonywanie zwrotów. Należy je wykonywać pod małym kątem, z wolnym zwrotem przyhamowanej gąsienicy.

Na wyższych przekładniach należy wykonywać zwroty tylko przy wyłączonym bocznym sprzęgle bez przyhamowania, a przy wyposażeniu czołga w planetarne mechanizmy zwrotnicze — przez przesunięcie dźwigni kierowania w pierwsze położenie.

235. Odcinkij z grząskim lub rozmokłym gruntem przejeżdżać także na wprost, wykorzystując bezwładność czołga, przy czym należy zwiększyć maksymalnie szybkość ruchu czołga podczas podchodzenia do tego odcinka.

236. Przy ruchu czołga w składzie kolumny jechać po ubitych śladach czołgów poprzedzających.

237. Przy posuwaniu się po gruncie rozmokłym i śliskim nie należy wykonywać gwałtownych zwrotów na wielkich szybkościach. Zwroty wykonywać pod możliwie małym kątem przez wyłączanie tylko samego sprzęgła bocznego. Dla zwrotów wykorzystywać mniej rozmokłe odcinki terenu i miejscowe wzniesienia.

238. Krótkie, silnie rozmokłe odcinki przejeżdżać po linii prostej na dużej szybkości, wykorzystując bezwładność czołga.

239. Długie odcinki silnie rozmokłe przejeżdżać po linii prostej ze stałą szybkością nie zmieniając przekładni, bez zwrotów, zatrzymowań i zahamowań. Nadmiernie rozmokłe odcinki objeżdżać w celu uniknięcia ugrzęźnięcia czołga.

Prowadzenie czołga w terenie bagnisto-lesistym

240. Możliwości przejechania przez teren bagnisto-lesisty ustala się na podstawie następujących oznak:

- łatwe do przejścia odcinki bagien są przeważnie pokryte gęstą trawą, krzakami i gęstym mchem;
- często rośnie na nich wierzba, osika i brzoza; wielka ilość mrowisk i kretowisk wskazuje, że wilgotność danego terenu znacznie się zmniejszyła i że jest on łatwy do pokonania;
- kępy traw i pagórki u stóp drzew oznaczają wielką wilgotność odcinka terenu, szczególnie wiosną i jesienią podczas deszczów;
- bagna pokryte białym mchem, szczególnie tam, gdzie nie ma sosen, brzoź i osik, z reguły są grząskie i trudne do przebycia;
- błota pokryte szuwarem, pod którym jest woda i miękkie dno, są nieprzekraczalne dla czołgów; jeżeli bagno ma słabą powierzchnię (kożuch załamuje się pod nogami idącego człowieka), jest ono również nie do przejścia; jeżeli górna warstwa torfowiska jest dość gruba, to jest ono możliwe do przejścia dla czołgów po odpowiednim wzmocnieniu gruntu.

241. Kierunek ruchu czołga na odcinku bagnistym wybiera się po osi najkrótszej i bez zwrotów, upewniwszy się uprzednio o możliwości jego przejścia.

242. Odcinki bagniste pokonywać na przekładni włączonej przed podejściem do bagna. Przekładnię wybrać taką, aby można było posuwać się z możliwie dużą szybkością i aby silnik nie zgasł, lecz umożliwił ciągły ruch czołga do końca bagnistego odcinka.

243. Przy posuwaniu się po odcinku bagnistym nie należy gwałtownie zmieniać obrotów silnika, ponieważ zmniejszenie lub zwiększenie obrotów powoduje poślizg gąsienicy, głębsze osiadanie czołga w gruncie, w rezultacie czego czołg zatrzymuje się i grzęźnie.

244. Przy posuwaniu się w kolumnie czołgi nie powinny posuwać się śladem czołgów idących w przód, ponieważ czołgi poprzedzające zrywają swymi gąsienicami górną, twardą warstwę gruntu i posuwanie się po ich śladach może spowodować ugrzęźnięcie czołga (poślizg gąsienic i osiadanie czołga na jego dnie).

245. Oddzielne, nieduże odcinki bagniste można przejeżdżać na wysokich przekładniach, nie wykonując zwrotów i nie zmniejszając szybkości jazdy. Tym sposobem można pokonywać krótkie, lecz trudne odcinki bagien, które nie zawsze są możliwe do przebycia na niskich przekładniach i z małą szybkością.

246. Przy posuwaniu się po mokrej łące należy przestrzegać tych samych zasad, co przy pokonywaniu odcinków bagnistych. Należy więc jechać na bardziej wysokich przekładniach i szybkościach niż przez teren bagnisty.

247. Dla przebycia trudnych do przejścia odcinków bagnistych konieczne jest ułoże-

nie podkładu z podręcznych materiałów — chrustu, żerdzi, gałęzi, wiązek słomy i specjalnie przygotowanych i wożonych mat żerdziowych. Szerokość podkładu winna być nie mniejsza od podwójnej szerokości czołga. Podczas posuwania się czołga należy ściśle kontrolować stan podkładu i w razie potrzeby wzmacniać go.

248. Przy posuwaniu się przez rzadki las drogę wybierać między drzewami z takim wyliczeniem, aby wykonywać jak najmniej zwrotów i unikać łamania drzew.

249. W razie konieczności łamania drzew cienkich i o średniej grubości, wykonywać to z rozpędu na drugiej lub trzeciej przekładni. Uderzenie o drzewo powinno być wykonane środkiem przedniej części kadłuba czołga; wieża powinna być bezwzględnie obrócona lufą działa do tyłu, a włazy zamknięte. Działem pancernym łamania drzew nie wykonuje się; w razie konieczności można nimi łamać drzewa o średnicy 10—15 cm na niższych przekładniach, kierując działą pancerną na drzewo środkową częścią jednej z gąsienic.

250. Łamanie lub obalanie grubych drzew przeprowadza się także z rozbiegu, lecz na niższych przekładniach. W momencie uderzenia należy koniecznie wyłączyć główne sprzęgło i zmniejszyć obroty silnika dla uchronienia przed uszkodzeniem mechanizmów transmisji i silnika.

251. Po obaleniu drzewa należy prowadzić czołg prosto wzdłuż drzewa, utrzymując jedną z gąsienic jak można najbliżej zwalonego pnia. Przez drzewo zwalone mające dużo korzeni i konarów należy przejeżdżać w poprzek.

252. Unikać obalania drzew przy posuwaniu się czołgiem po gruncie bagnistym z powodu niedostatecznej przyczepności gąsienic do gruntu i niemożności rozwinięcia potrzebnej do rozpędu szybkości.

253. Przy posuwaniu się w terenie pokrytym krzakami należy zmniejszyć szybkość czołga, dokładnie obserwować teren i zakrzewienie przed czołgiem, ponieważ mogą w nim kryć się pnie, doły i inne przeszkody.

254. Jeżeli okoliczności pozwalają, dowódca czołga może obserwować teren z górnego wjazdu wieży i uprzedzać mechanika-kierowcę o wszystkich przeszkodach na drodze marszu. Kierunek posuwania się utrzymywać według znajdujących się w pobliżu punktów orientacyjnych.

255. Posuwanie się po przesiekach i porębach utrudnia wielka ilość pni. Na pnie o wysokości mniejszej od prześwitu czołga można najeżdżać czołgiem, przy czym pień powinien znaleźć się bliżej jednej z gąsienic. Pnie przewyższające prześwit czołga należy omijać.

256. Zawał leśnych nie należy przebywać z rozbiegu. Przed ich przebyciem należy zawał rozwlec czołgiem za pomocą lin albo też wykonać w nich przejście przy użyciu piły poprzecznej.

Prowadzenie czołga w terenie górzystym

257. Teren górzisty cechuje wielka ilość przeszkód. Dlatego kierunek posuwania się czołgów często podyktowany jest kierunkiem dróg, dolin i przełęcz. Właściwości terenu górzystego wymagają od mechaników-kierowców specjalnej umiejętności pokonywania wzniesień i spadków o różnym nachyleniu stoków

(podłużnym i poprzecznym), serpentyn, różnego rodzaju gruntu, zasp śnieżnych itp.

258. Długie wzniesienia o jednakowym na całej długości kącie nachylenia należy przebywać na tej przekładni, na której można przejść całe wzniesienie od początku do końca bez przeciążenia silnika.

259. Podczas wykonywania zwrotów unikać bocznego przechylenia czołga na śliskim gruncie na wzniesieniach i spadach.

260. Zabrania się włączać przekładni i głównego sprzęgła w celu uzyskania ruchu w przód w momencie staczania się czołga do tyłu, gdyż może to spowodować zniszczenie transmisji i doprowadzić główne sprzęgło do stanu nieużyteczności. W takich wypadkach należy czołg zahamować i dopiero po tym ruszyć z miejsca przy użyciu bocznych sprzęgieł lub planetarnych mechanizmów zwrotniczych.

261. Jeżeli na krętym spadzie nastąpiło zarzucania czołga, należy osłabić hamowanie tej gąsienicy, w stronę której czołg został zarzucony.

262. Na krętej, opadającej pochyłości należy posługiwać się niższymi przekładniami, hamować silnikiem, a jeżeli to jest niewystarczające — hamulcem górskim. Posługiwać się umiejętnie dźwigniami, ponieważ przy wyłączeniu bocznego sprzęgła bez zaciągnięcia taśmy hamulcowej czołg wykona zwrot w stronę przeciwną dźwigni. Na stromych spadach przekładni nie przełącza się.

263. Przy posuwaniu się po łagodnie opadających pochyłościach można stosować przełączanie przekładni, lecz należy unikać dłuższych przetrzymań w neutralnym położeniu dźwigni kulisy, aby

nie pozwolić na nabranie przez czołg zbyt dużej szybkości.

264. Przy przebywaniu krętej, opadającej pochyłości każdy czołg powinien zaczynać zjazd dopiero wówczas, kiedy poprzedni czołg już go ukończył.

265. Zwroty na łagodnie opadających pochyłościach należy wykonywać ostrożnie z powodu możliwości zarzucenia czołga. Przy podjeżdżaniu do zakrętu zmniejszać szybkość jazdy, włączać niższą przekładnię, a w wypadku ograniczonej widoczności dawać sygnały ostrzegawcze. Między czołgami utrzymywać odległości od 50 do 75 m.

Pokonywanie przeszkód wodnych

266. Pokonywanie przez czołg niegłębokich przeszkód wodnych wykonuje się z reguły w bród.

267. Oznakami brodu są:

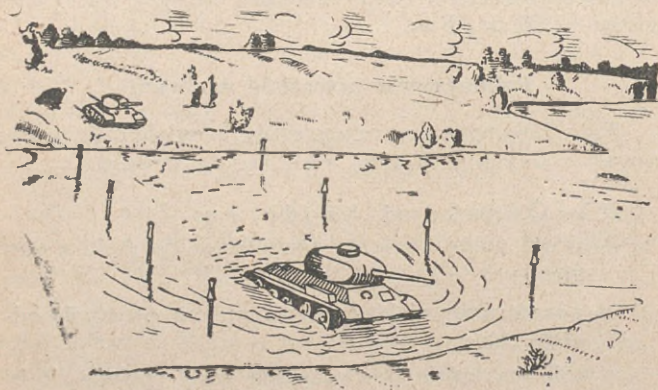
- drogi polne i ścieżki dochodzące do rzeki z obu stron;
- poszerzenie rzeki (przeważnie na prostych odcinkach);
- miejsca, gdzie powierzchnia rzeki posiada drobniutkie fale;
- niskie brzegi na zakrętach rzeki;
- wodospady (na szybkich i porwistych rzekach z progami), poniżej których powstaje silna fala.

268. Przed pokonaniem w bród przeszkody wodnej należy koniecznie przeprowadzić rozpoznanie dla zorientowania się:

- gdzie są miejsca dogodne do zjazdu czołga;

- jaki jest stan gruntu i profil brzegu ;
- jaka jest głębokość wody na całej szerokości brodu ;
- jaki jest stan dna (gruntu) ;
- gdzie są dogodne miejsca do wyjścia na brzeg przeciwległy.

Bród należy oznaczyć dobrze widocznymi punktami orientacyjnymi. Czołg, jadący z tyłu, nie powinien wjeżdżać do wody dopóty, dopóki czołg poprzedzający nie wyjedzie na brzeg przeciwległy.



Rys. 2. Pokonywanie przeszkody wodnej w bród

269. Szerokość i kierunek brodu należy zawsze oznaczyć wiechami — tyczkami (rys. 2).

270. Przy pokonywaniu przeszkody wodnej w bród górny wąż czołga powinien być otwarty, a wszystkie pozostałe wąży i żaluzje — zamknięte. Wąży mogące

się znaleźć poniżej powierzchni wody powinny być uszczelnione. Szczelność przylegania pokryw tych włazów należy sprawdzić przed zjazdem do wody, a szczeliny uszczelnić szmatami i nasmarować towotem.

271. Czołg należy wprowadzać do wody tak, aby nie zachodziła potrzeba wykonywania zwrotu przed wyjściem na przeciwległy brzeg.

272. Bród ze stromymi brzegami pokonywać na niskich przekładniach. Przełączanie przekładni, zatrzymywanie się i zwroty przy pokonywaniu przeszkody wodnej w bród są wzbronione. Płytki bród z płaskimi brzegami, szerokości od 10—20 m, o twardym gruncie, można pokonywać z rozpędu na wielkich szybkościach.

273. Bród z twardym dnem i twardymi brzegami, należy przejeżdżać w ślad za czołgiem poprzedzającym. Na grząskim gruncie unikać kolein, a przy znacznym pogrążaniu się gąsienic w grunt, umacniać dno materiałami podręcznymi (faszyna, żerdzie itp.).

274. W razie braku mostu stałego lub brodu czołgi należy przeprowiać na promach lub po mostach pontonowych.

275. Wprowadzać czołg na prom i zjeżdżać z niego należy bardzo wolno (na zwolnionej przekładni), łagodnie, bez uderzeń i szarpnięć. Wprowadzać czołg na prom (przednią lub wsteczną przekładnią) z takim wyliczeniem, aby na przeciwległy brzeg wyjeżdżać przodem.

276. Po ustawieniu czołga na promie należy bezwzględnie włączyć przekładnię, zaciągnąć hamulec górski i podklinować gąsienice z przodu i z tyłu czoł-

ga. Przy dużej fali należy przywiązać czołg do promu drutem zaczepionym za haki holownicze.

277. Wprowadzać czołg na most pontonowy i zjeżdżać z niego należy łagodnie, bez uderzeń i szarpnięć.

278. Jazdę po moście wykonywać ze stałą szybkością nie większą od 5—7 km/godz., przestrzegając stale kierunku prostoliniowego. Zabrania się wykonywania zwrotów, przełączania przekładni, hamowania i zatrzymywania czołga na moście.

279. Odległości między czołgami przy jeździe przez most pontonowy ustala się w zależności od wytrzymałości mostu.

Prowadzenie czołgów w zimie

280. W zimie przyczepność gąsienic do śniegu jest znacznie mniejsza niż w lecie, a pokrywa śnieżna przesłania i wypacza wszystkie przeszkody.

Przy prowadzeniu czołga w zimie należy bacznie obserwować drogę i wyczuwać ruch czołga, umieć określać „na oko” po zewnętrznych oznakach rozmiary i charakter przeszkód przysypanych śniegiem oraz oceniać możliwość ich pokonania; ponadto posiadać w pogotowiu sprzęt potrzebny do wydobycia ugrzęźniętego czołga.

Prowadzenie czołga po szosie

281. Przy posuwaniu się czołga po szosie, zwłaszcza na gołoledzi, nie wolno rozwijać dużych szybkości, aby zapobiec zarzucaniu (poślizgowi bocznemu) czołga. Czołg należy prowadzić środkiem szosy, a obroty silnika zmieniać płynnie, aby zapobiec ślizganiu się gąsienic i zarzucaniu czołga. Przy zjeżdżaniu czołga

z zaśnieżonej szosy na jej prawą stronę i przy zarzuceniu wyrównywać ruch czołga przez wyłączenie bocznego sprzęgła, a jeśli czołg posiada planetarne mechanizmy zwrotnicze, przez przestawianie dźwigni kierowania planetarnych mechanizmów zwrotniczych w pierwsze położenie. Dla szybszego wyrównania ruchu czołga należy płynnie zwiększać obroty silnika.

282. Zwroty na niskich przekładniach wykonywać przez wyłączenie bocznych sprzęgieł, a jeżeli to nie wystarcza — płynnym przyhamowaniem gąsienicy. Jeżeli czołg zaopatrzony jest w planetarne mechanizmy zwrotnicze, zwroty w takich wypadkach należy wykonywać sposobem przestawiania dźwigni kierowania planetarnych mechanizmów zwrotniczych w pierwsze położenie.

283. Zarzucanie (poślizg boczny) czołga wyrównywać wyłączeniem bocznego sprzęgła (przestawieniem dźwigni kierowania planetarnych mechanizmów zwrotniczych w pierwsze położenie) umieszczonej z tej strony, w którą czołg zarzuca, z jednoczesnym zwiększeniem obrotów silnika.

284. Przy ruchu po drogach pokonywać wzniesienia:

- krótkie — z rozpędu, wykorzystując siłę bezwładności czołga;
- długie — na przekładniach niskich i średnich.

Przekładnię należy włączać przed rozpoczęciem pokonywania wzniesienia w taki sposób, aby przy posuwaniu się wzdłuż pochyłości silnik posiadał pewien zapas mocy.

285. Na wzniesieniach nie należy zmieniać przekładni, wykonywać zwrotów, zmieniać gwałtownie obrotów silnika i zatrzymywać czołga.

286. Przy pokonywaniu stromych spadów stosować takie szybkości, aby czołg nie miał poślizgu, przy jednoczesnym obracaniu się gąsienic.

Prowadzenie czołga po drogach polnych i leśnych

287. Drogi polne w zimie posiadają nawierzchnię znacznie większą niż rozstęp gąsienic czołga, dlatego czołg nie może być prowadzony obiema gąsienicami po ubitym śniegu.

Jazdę po takich drogach należy wykonywać tylko przy niewielkim zapadaniu się gąsienic w śnieg, utrzymując ujeżdżoną część drogi między gąsienicami, lub też jadąc jedną gąsienicą po ujeżdżonym śniegu nawierzchni drogi, a drugą po nie ujeżdżonym śladzie drogi. Przy znacznym zapadaniu gąsienic w śnieg, mogącym spowodować osadzenie czołga kadłubem na twardej powierzchni drogi, należy prowadzić czołg obok drogi (po zaśnieżonym polu).

288. Drogi leśne w zimie, osłonięte drzewami od wiatru, posiadają ujeżdżoną powierzchnię poniżej poziomu ogólnej pokrywy śnieżnej. Przy posuwaniu się po tych drogach należy prowadzić jedną gąsienicę po ujeżdżonej części drogi, a drugą po pokrywie śniegu, która będzie wyższa od twardej części drogi. Przez to zmniejsza się pochylenie boczne czołga i ułatwia prowadzenie.

289. Na drogach polnych i leśnych w zimie należy wykonywać jak najmniej zwrotów. Zwroty wykonywane przy dużym śniegu i zaśnieżeniu stwarzają wielki opór dla części bieżnej i mogą spowodować spadnięcie gąsienic. Zwroty należy wykonywać płynnie i pod małym kątem.

290. Z aspy śnieżne na drogach pokonywać z rozpędu na dużej szybkości, wykorzystując przy tym siłę bezwładności czołga. Przy osiadaniu czołga w śniegu (w zaspach) należy cofnąć czołg do tyłu jego starym śladem i ponownie z rozpędu przejechać to miejsce. Pokonując zaspę śnieżną należy unikać poślizgu gąsienic na miejscu, aby nie spowodować osadzenia czołga na kadłubie. Po przebyciu zasp przez pierwsze czołgi następne posuwają się ich śladem ze zwiększoną szybkością.

Prowadzenie czołga po pokrywie śnieżnej

291. Przy posuwaniu się po pokrywie śnieżnej należy uważnie obserwować ukształtowanie terenu przed czołgiem. Czołg kierować przez miejsca, na których jest najcieńsza pokrywa śnieżna (grzbiety, pagórki, obnażone od śniegu odcinki)

292. Niskie miejsca, wąwozy, działy wodne, doły, odcinki osłonięte od wiatru płotem, budynki i drzewa należy w zimie w miarę możliwości objeżdżać, ponieważ mają one zawsze pokrywę śnieżną głębszą niż otwarte, równe przestrzenie.

293. Ruch po pokrywie śnieżnej wykonywać o ile możliwości prostolinijnie; w razie konieczności zwroty wykonywać pod małym kątem przyhamowując płynnie odpowiednią gąsienicę. W głębokim śniegu nie zatrzymywać się, gdyż czołg może w nim osiąść z powodu poślizgu gąsienic podczas ruszania z miejsca.

294. Krótkie odcinki o głębokiej pokrywie śnieżnej przechodzić z rozpędu na wysokiej przekładni lub pokonywać sposobem kilkakrotnych uderzeń kadłubem (taranem) w wał śnieżny. W tym wypadku unikać poślizgu gąsienic, aby czołg nie osiadł kadłubem na spr-

sowanym śniegu. Osiadły czołg wyprowadzać ruchem do tyłu za pomocą podłożonych bali.

295. W zimie przy ruchu w składzie kolumny posuwać się śladem czołgów jadących w przodzie. Jeżeli czołg ociera się spodem kadłuba o śnieg i zaczyna mieć poślizg, to w tym wypadku nie należy jechać śladem poprzedzających czołgów. Przy ruchu w kolumnie zmieniać co pewien okres czasu kolejno czołg torujący drogę.

296. W zimie przy posuwaniu się przez las unikać zwalonych drzew o większych rozmiarach, aby zapobiec poślizgowi gąsienic i osiadaniu czołga z powodu złej przyczepności gąsienic do śniegu. W wypadku koniecznym zwałać drzewa z rozpędu, wykorzystując siłę bezwładności czołga.

297. Jeżeli zachodzi potrzeba zwalania drzew w głębokim śniegu, należy uprzednio przygotować drogę dla rozpędu czołga.

Pokonywanie przeszkód wodnych w zimie

298. Przed pokonywaniem przeszkód wodnych w zimie należy przeprowadzić rozpoznanie grubości i wytrzymałości lodu, głębokości pokrywy śnieżnej na brzegach i na lodzie, stanu zjazdu na lód i wyjazdu na brzeg przeciwległy.

299. Grubość lodu należy mierzyć sondami w szachownicę, co każde 5—10 m wzdłuż osi przeprawy i co 20—25 m na boki.

300. Na przeprawę po lodzie zezwala się:

— czołgom o ciężarze do 35 ton — przy grubości lodu 70 cm;

— czołgom o ciężarze do 50 ton — przy grubości lodu 80—100 cm.

301. Dla dokonania przeprawy po lodzie należy:

- wytyczyć szerokość przeprawy wiechami, a w nocy latarkami o silnym świetle;
- urządzić zjazd na lód o długości 10 m prostopadle do brzegu, pod kątem spadku nie większym jak 10° i oczyścić lód ze śniegu;
- ogrodzić przeręble i miejsca nie zamrożnięte dobrze widocznymi znakami ostrzegawczymi.

302. Przeprawę po lodzie należy wykonywać z otwartymi włazami. Wjeżdżać na lód płynnie, na niskich przekładniach i przy małych obrotach silnika. Hamowanie przy zjeżdżaniu wykonywać silnikiem.

303. Po wjechaniu na lód w miejscu przeprawy należy zwiększyć powoli obroty silnika do średnich i posuwać się nadal ze stałą szybkością nie przekraczającą 10—15 km/godz. W czasie przeprawy po lodzie nie przełączać przekładni, nie robić nagłych i gwałtownych zwrotów i nie zatrzymywać się. Podjeżdżając do przeciwległego brzegu zwiększyć płynnie obroty silnika.

304. Przy szerokości przeprawy po lodzie mniejszej niż 50 m jadący z tyłu czołg może wjeżdżać na lód dopiero wtedy, gdy czołg poprzedzający osiągnie przeciwległy brzeg. W wypadku zatrzymania się czołga jadącego w przodzie (na przeciwległym brzegu lub na przeprawie) nie należy wjeżdżać na lód tak długo, dopóki przejazd nie zwolni się. Zatrzymany na lodzie czołg wyprowadzać za pomocą długich lin holowniczych.

305. Przy pęknięciu lub uginaniu się lodu w czasie przeprawy po lodzie nie wolno zatrzymywać się, lecz posuwać się z nieco większą szybkością. Przeprawę następnych czołgów należy wówczas organizować w innym miejscu.

306. Jeżeli przy wyjeździe czołga na brzeg gąsienice zaczynają się ślizgać, miejsce to należy posypać piaskiem i wyłożyć gałęziami lub słomą.

307. Wzmocnienie lodu na przeprawie wykonuje się w tym wypadku, jeżeli wytrzymałość lodu jest niedostateczna dla przeprawy czołgów o określonym ciężarze.

308. Wzmocnienie lodu wykonuje się przez urządzenie drogi (jeśli posiada się belki, deski itp.) lub jeżeli czas pozwala — przez zamrożenie wylanej na lód wody i nałożenie gałęzi, słomy i innych materiałów podręcznych.

309. Grubość zamrożonej warstwy wody nie powinna przekraczać połowy grubości lodu, a szerokość jej powinna być nie mniejsza niż podwójna szerokość czołga. Zamrożenie wody można stosować przy temperaturze powietrza poniżej -10°C .

310. W czasie przeprawy po lodzie w czołgu powinien znajdować się tylko mechanik-kierowca.

Pokonywanie przeszkód sztucznych

311. Do przeszkód sztucznych należą: rowy, leje, jamy, nasypy (wały), kłody, pionowe ściany, skarpy i przeciwskarpy, przeszkody przeciwczołgowe, zaskieki druciane, pułapki przeciwczołgowe, pola minowe, umocnione stanowiska ogniowe, odcinki skażone trwałymi gazami bojowymi.

312. Rowy i skarpy o szerokości mniejszej niż połowa długości czołga należy pokonywać na przekładniach średnich i wyższych, najeżdżając na nie pod kątem prostym, nie obniżając obrotów silnika, nie przełączając przekładni, nie wykonując zwrotów i nie zatrzymując czołga na przeszkodzie. Na szersze rowy najeżdżać na pierwszej przekładni, a w momencie gdy przednie ogniwa gąsienic dotykają przeciwległego skraju rowu, zwiększać obroty silnika utrzymując je do czasu pokonania przeszkody.

313. Leje i jamy o szerokości mniejszej niż rozstęp gąsienic czołga należy pokonywać przepuszczając je między gąsienicami. Szersze jamy i leje pokonywać na niższych przekładniach i szybkościach kierując czołg na środek przeszkody, aby zapobiec przechyleniu bocznemu. W momencie wjeżdżania czołga do leja lub jamy — zmniejszać obroty silnika. Wjeżdżając przednią częścią gąsienic na przeciwległy stok przeszkody — dać silnikowi pełne obroty, aby uniknąć wrycia się przedniej części czołga w ziemię i pokonać przeszkodę bez poślizgu gąsienic.

314. Nasypy (pagórki, wały) pokonywać na przekładniach średnich; przełączanie przekładni wykonywać tuż przed przeszkodą nie zatrzymując czołga. Po pokonaniu grzbietu pagórka (nasypu) zmniejszyć obroty silnika i łagodnie opuścić przednią część czołga.

315. Kłody o średnicy większej niż 15—20 cm pokonywać na niższych przekładniach bez zwrotów i nie zatrzymując czołga na przeszkodzie. Kłody o średnicy mniejszej niż 15—20 cm można pokonywać z rozpędu na tej przekładni, na której się do nich dojechało.

316. Ściany pionowe i skarpy niższe od wysokości zaczepu gąsienicy czołga (tj. od wyso-

kości środka koła napędowego lub kierunkowego) pokonywać tak jak i wały (nasypy), opuszczając czołg z przeszkody na hamulcach.

Skarp w gruncie twardym, których wysokość jest większa od wysokości zaczepu czołga, nie wolno pokonywać czołgiem bez przygotowania podejść (faszyny, mosty kolejinowe i inne), lecz należy je objeżdżać. Takie same skarpy w miękkim gruncie można pokonywać rozbijając przedtem górną krawędź skarpy. Uderzenie w skarpe wykonywać pod kątem prostym, rozpędzając czołg z odległości 2—3 metrów. W momencie uderzenia nie wyłączać głównego sprzęgła. Po zdeformowaniu skarpy można pokonywać ją tak jak wały (nasypy). Działo pancerne nie rozbija skarpy, a omija ją lub przekracza po przygotowaniu przejścia.

Ściany pionowe o wysokości większej od wysokości zaczepu gąsienic przebijać kierując czołg na ścianę pod kątem prostym na pierwszej przekładni. Jeżeli po pierwszym uderzeniu nie udało się przebić ściany, to uderzenie należy powtórzyć skierowując czołg w to samo miejsce.

317. B u d y n k i należy pokonywać czołową częścią czołga uderzeniem w narożnik (węgiel) budynku. Przy rozwalaniu przeszkód i zabudowań, przewyższających wysokość zaczepu gąsienic czołga, wieżę należy obrócić lufą działa do tyłu, a wszystkie włązy zamknąć.

318. P r z e c i w s k a r p y, których wysokość jest mniejsza od połowy długości czołga, należy pokonywać pod kątem prostym na niższych przekładniach. W momencie zwisania przedniej części czołga nad przeszkodą, należy zmniejszyć obroty silnika i z lekka hamując,

płynnie opuścić jego przednią część. Przeciwskarpy o większej wysokości należy objeżdżać.

319. Przeszkody przeciwczołgowe należy łamać, walić lub zginać przednią częścią czołga na niższych przekładniach, najeżdżając na nie z boku. W wypadku niemożliwości pokonania tych przeszkód na niższej przekładni, można je pokonywać na przekładni wyższej, jeżeli nie mają one więcej rzędów pali niż 3—5. Uderzenie w tym wypadku wykonywać należy również przednią częścią czołga.

Przy pokonywaniu zapór przeciwczołgowych nie należy wyłączać sprzęgła głównego.

320. Zasięki z drutu kolczastego pokonywać z rozpędu na wyższych przekładniach, kierując gąsienice na słupki, nie wykonując zwrotów i nie zatrzymując czołga na przeszkodzie. Przy wykonywaniu przejścia dla piechoty w zasiękach z drutu kolczastego należy pokonywać je na niższej przekładni i z niewielkimi zwrotami dla poszerzenia przejścia.

321. Pnie i kamienie o wysokości mniejszej niż prześwit czołga należy przepuszczać pomiędzy gąsienicami bliżej jednej z nich. Przeszkody wyższe od prześwitu czołga objeżdżać lub pokonywać najeżdżając na nie jedną gąsienicą.

322. Pułapki przeciwczołgowe należy objeżdżać. Można je wykryć na podstawie wyglądu pokrywającej je roślinności; jest ona zwiędnięta w porównaniu ze świeżą zielenią roślinności znajdującej się w pobliżu.

323. Pola minowe można przechodzić tylko po wykonaniu w nich przejść przez saperów lub przez czołgi trałujące.

Wyciąganie czołgów ugrzęźniętych lub uszkodzonych

324. W wypadku ugrzęźnięcia czołga w terenie i na przeszkodach, załoga powinna dokładnie ocenić położenie czołga i nie czekając na pomoc z zewnątrz starać się wszelkimi sposobami wyprowadzić czołg przy użyciu materiałów podręcznych.

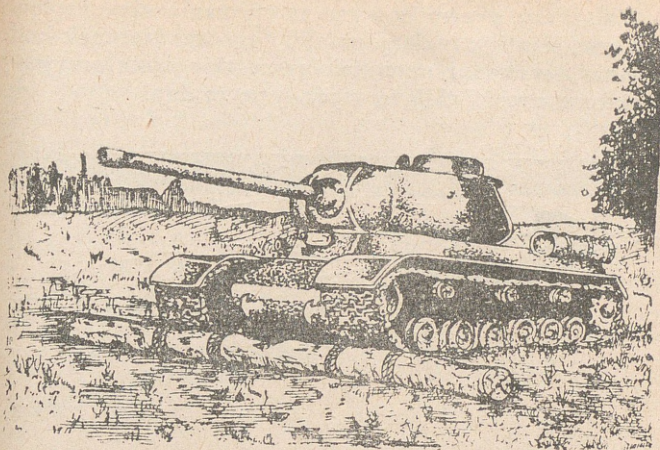
325. Przy wyciąganiu czołga ugrzęźniętego w grząskim gruncie należy stosować wszelkie środki dla zapobiegnięcia dalszego osiadania czołga na kadłubie, podkładając pod gąsienice materiał podręczny oraz podkopując grunt i wyrzucając ziemię spod czołga.

326. Przy wyciąganiu czołga ugrzęźniętego z bocznym przechyleniem, dla zapobiegnięcia spadnięcia gąsienicy, należy podkopać grunt pod gąsienicą stojącą wyżej lub stopniowo podnosić gąsienicę znajdującą się niżej i podsypywać pod nią ziemię.

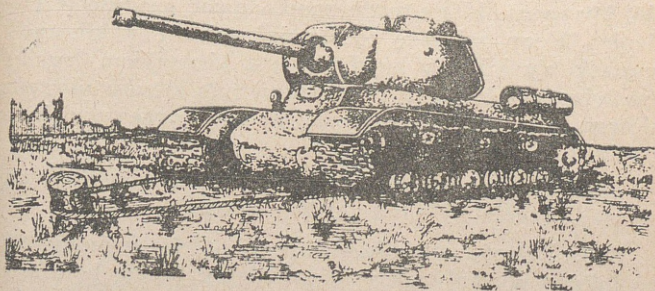
327. Jeżeli czołg ugrzązł w błocie, na gruncie bagnistym lub w śniegu, można go wyprowadzić z tego położenia za pomocą drewnianego bala przywiązanego do gąsienic prostopadle do osi czołga (rys. 3) lub za pomocą lin umocowanych jednym końcem do dolnych ogniów gąsienic, a drugim do dobrze umocowanego w ziemi przedmiotu (rys. 4).

328. Holowanie czołga należy wykonywać tylko w wypadku ugrzęźnięcia lub niesprawności, kiedy czołg nie może samodzielnie ruszyć (rys. 5).

329. Do holowania używa się traktorów, ciągników pancernych i w wyjątkowych wypadkach (kiedy czołgowi grozi niebezpieczeństwo) — czołgów.

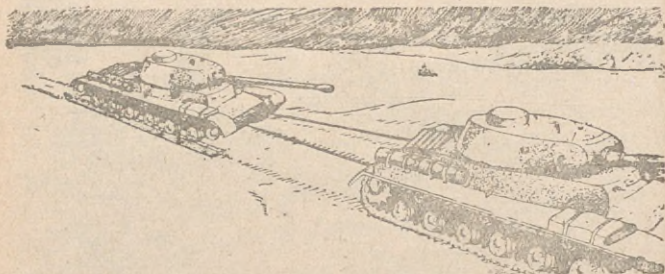


Rys. 3. Samowyciąganie czołga przy pomocy kabla



Rys. 4. Samowyciąganie czołga najeżdżaniem na liny holownicze

330. Przy przymusowym zatrzymaniu się czołga w rowie, leju itp. należy ustalić dogodny kierunek holowania i wykonać uprzednio wszystkie prace przygotowawcze umożliwiające wydobycie czołga.



Rys. 5. Holowanie czołga po śniegu z uszkodzoną częścią bieżną

331. Wyciąganie uszkodzonego czołga należy przeprowadzać w kierunku prostoliniowym unikając ruchu bocznego, który może spowodować spadnięcie gąsienic. Wozy holujące rozstawiać tak, aby kierunek wypadkowy ich siły zgadzał się z kierunkiem ruchu uszkodzonego czołga. Przy sprawnym silniku ugrzęźniętego czołga wyciąganie należy przeprowadzać z udziałem pracy tego silnika.

332. Czołg holujący powinien ruszać z miejsca na niższej przekładni, płynnie, bez szarpnięć.

333. Zwrot czołga holowanego należy wykonywać po łuku o jak największym promieniu (czołg holujący natomiast wykonuje zwrot po łuku o promieniu znacznie mniejszym od promienia łuku, po którym wykonuje zwrot czołg holowany). Przy posuwaniu się po dro-

dze nie ścinać zakrętów, aby zapobiec wpadnięciu holowanego czołga do rowu. Zwrot czołga holującego należy wykonywać z reguły przez wyłączanie bocznego sprzęgła lub przez przesunięcie dźwigni kierowania planetarnych mechanizmów zwrotniczych w pierwsze położenie. Przy zwrocie unikać jednoczesnego hamowania gąsienic czołga holującego i holowanego.

334. Czołg holowany należy prowadzić tak, aby liną była stale naciągnięta.

335. Przy pokonywaniu stromych spadów i przy nieczynnych hamulcach czołga holowanego należy umocować do niego z tyłu na linach holowniczych trzeci czołg lub ciągnik dla powstrzymywania go.

ROZDZIAŁ V

URZĄDZENIE PARKÓW I SŁUŻBA WEWNĘTRZNA W PARKACH

Wiadomości ogólne

336. Parkiem nazywany teren wydzielony i odpowiednio urządzony do przechowywania, obsługiwania i remontu czołgów i innych wozów oddziałów (WJ) wojsk pancernych i zmechanizowanych.

W zależności od warunków, w których znajduje się oddział (WJ) wojsk pancernych i zmechanizowanych, parki mogą być:

- stałe — urządzone w miejscu stałego postoju lub w obozie letnim;
- polowe — urządzone w czasie działań bojowych, manewrów, ćwiczeń i przy wykonywaniu zadań specjalnych.

337. Park polowy różni się od parku stałego brakiem urządzeń stałych do obsługiwania czołgów oraz zasadami obsługiwania czołgów.

338. W parku stałym czołgi obsługiwane są według zasady — czołg do środków obsługiwaniania.

W parku polowym — czołgi obsługiwane są według zasady — środki obsługiwaniania do czołga.

339. Urządzenie każdego parku powinno zabezpieczyć:

- dogodne przechowywanie i obsługiwanie czołgów zgodnie z ustalonym procesem technologicznym;
- możliwości szybkiego wyprowadzenia czołgów do marszu lub do walki;
- organizację dobrej obrony i maskowania;
- bezpieczeństwo rozmieszczenia ze względów przeciwpożarowych.

340. Każdy park składa się z następujących zasadniczych elementów:

- miejsc postoju — przeznaczonych i urządzonych do postoju czołgów;
- sektora obsługiwanego — przeznaczonego i urządzonego do obsługiwanego i remontu czołgów;
- stacji MPS — przeznaczonej i urządzonej do przechowywania i wydawania materiałów pędnych i smarów;
- magazynów technicznych — urządzonych do przechowywania i wydawania materiałów eksploatacyjnych, części zamiennych, zespołów itp.

Oprócz zasadniczych elementów park winien posiadać punkt kontroli technicznej (PKT), ogrzewacz wody i oleju, podwórze parkowe, drogi komunikacyjne, place alarmowe i inne urządzenia pomocnicze.

Urządzenie parków i ich elementów uzależnione jest od warunków, w których znajduje się oddział (WJ) wojsk pancernych i zmechanizowanych.

341. Miejsce dla parku powinno odpowiadać następującym warunkom:

- teren parku pod względem obszaru powinien odpowiadać dogodnemu rozmieszczeniu wszystkich elementów parku;
- teren parku pod względem ukształtowania powinien być możliwie równy, z naturalnym maskowaniem, o twardym gruncie, posiadać ścieki dla wody oraz znajdować się w pobliżu źródeł wody.

342. Rozkład dnia i czas pracy w parku ogłasza się w rozkazie dziennym oddziału; na pracę poza ustalonym czasem może zezwolić jedynie dowódca oddziału lub jego pomocnik do spraw technicznych.

Za porządek w parku i przestrzeganie ustalonego porządku odpowiedzialność ponoszą oficerowie pododdziałów, którym przydzielono ten lub inny element urządzenia lub część parku.

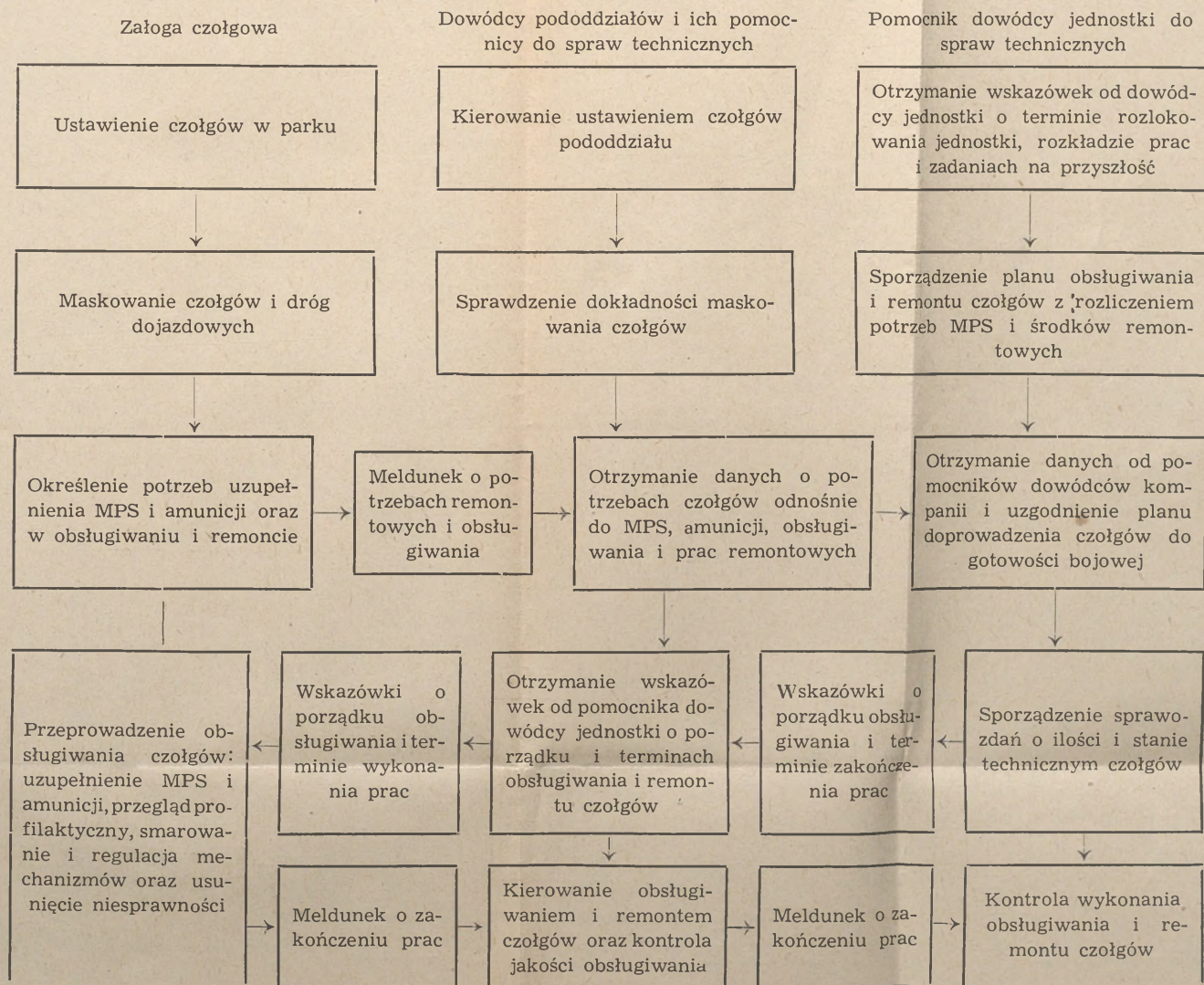
343. Do pełnienia służby wewnętrznej w parku wyznacza się oficera dyżurnego i podoficerów dyżurnych parku.

Ochronę i obronę parku wykonuje się przez całą dobę w myśl Regulaminu Służby, Garnizonowej i specjalnej instrukcji, zatwierdzonej przez dowódcę oddziału.

Parki polowe

344. Parki polowe z reguły nie posiadają urządzeń stałych i zabudowań, a wszystkie prace przy obsłudze i remoncie czołgów przeprowadza się w warunkach polowych przy pomocy środków ruchomych: warsztatu typu „A”, typu „B”, polowej stacji ładowania akumulatorów, dystrybutorów wodnoolejowych i paliwa.

SCHEMAT OBSŁUGIWANIA CZOŁGÓW W WARUNKACH POŁOWYCH



345. Organizacja i urządzenie parków polowych zależy od:

- charakteru terenu przeznaczonego na park;
- położenia bojowego;
- pory roku;
- czasu postoju oddziału w danym rejonie;
- zabezpieczenia w środki obsługiwanego i remontu.

346. Rejon przeznaczony dla parku polowego powinien zapewnić:

- bezpieczeństwo i skryte rozmieszczenie czołgów;
- obronę okrężną i możliwość szybkiego i dogodnego wyprowadzenia czołgów do marszu lub do walki;
- dogodne obsługiwanie i remont czołgów;
- dogodne rozmieszczenie składu osobowego pododdziałów w pobliżu swoich czołgów.

347. Skrytość rozmieszczenia oddziału zabezpiecza się drogą naturalnego i sztucznego maskowania czołgów, dróg dojazdowych i schronów oraz przez odpowiednie ugrupowanie.

348. Miejsce na park przydziela dowódca oddziału kwaterunkowego jednostki, wysłany wcześniej dla przydzielenia kwater i podziału rejonu postoju.

Oficer kwaterunkowy służby inżynierji - czołgowej, wchodzący w skład oddziału kwaterunkowego, dokonuje podziału przydzielonego miejsca na poszczególne elementy parku i rejony pododdziałów.

349. Do zadań oficera kwaterunkowego służby inżynieryjno - czołgowej należy:

- wybór miejsca na park w wyznaczonym rejonie;
- podział parku na elementy obsługiwanego i rejonu dla pododdziałów;
- określenie przedsięwzięć zapewniających bezpieczeństwo rozmieszczenia i obsługiwanego czołgów;
- spotkanie oddziału i wskazanie pododdziałom wyznaczonych im rejonów parku.

350. W czasie działań bojowych park połowy oddziału rozdziela się na park pierwszego rzutu (pododdziały bojowe i część sztabu) i park drugiego rzutu (pododdziały obsługiwanego). Odległość między nimi zależy od sytuacji i charakteru działań.

Teren parku dzieli się na rejon, przydzielone poszczególnym pododdziałom. W rejonie należącym do pododdziału powinny być wyznaczone miejsca dla rozmieszczenia czołgów i składu osobowego; odległości między oddzielnymi czołgami nie powinny być mniejsze od 20—25 m.

Dla obrony składu osobowego przed lotnictwem nieprzyjaciela, należy wykopać rowy (szczeliny) ochronne.

351. Oficer kwaterunkowy służby inżynieryjno - czołgowej z kwaterunkowymi pododdziałami spotyka oddział przy podejściu do rejonu rozmieszczenia parku i rozprowadza pododdziały na wyznaczone im miejsca.

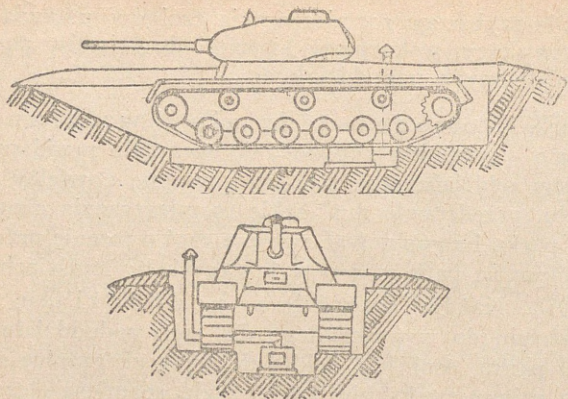
Dla szybszego rozmieszczenia czołgów ustawia się drogowskazy, wskazujące kierunki do rejonów parku, przydzielonych pododdziałom.

352. Dowódca oddziału kwaterunkowego powinien odpowiednio wcześniej przed przybyciem oddziału wyjechać na spotkanie dowódcy oddziału, przedstawić mu szkic rozmieszczenia elementów parku i zameldować swoje uwagi o terenie przewidzianym na park oraz o wykonanych czynnościach.

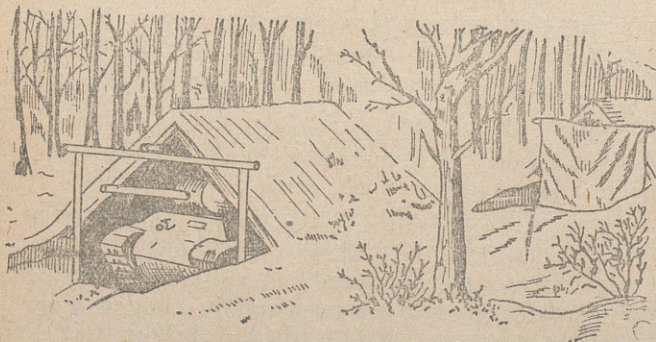
353. Każdy dowódca pododdziału, po przybyciu do wyznaczonego dla jego pododdziału rejonu parku, osobiście dokładnie wytycza granice swojego rejonu, wskazuje, jak i gdzie rozmieścić czołgi, wydaje zarządzenia dotyczące prac przy urządzeniu parku (oczyszczenie dróg wyjściowych, maskowanie, obrona parku itp.), wyznacza miejsce dla odpoczynku załóg i ustala sposób oraz kolejność obsługiwanie czołgów.

354. W wypadku rozmieszczenia oddziału na dłuższy okres czasu oraz przy zagrożeniu przez lotnictwo nieprzyjaciela, czołgi należy okopać. Głębokość okopu czołgowego powinna być taka, aby cała część bieżna i grupa silnikowa były ukryte przed uszkodzeniem od odłamków bomb. Kształt i wymiary okopów dla czołgów podane są w Regulaminie Walki Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych, cz. I.

355. Po przybyciu oddziału do rejonu parku dowódca pododdziałów i załogi natychmiast maskują czołgi podręcznymi materiałami, zacierają trawą albo gałęziami ślady pozostałe po przejściu czołgów w swoje rejony, po czym przystępują do obsługiwanie ich w kolejności wykazanej na schemacie obsługiwanie czołgów w warunkach polowych.

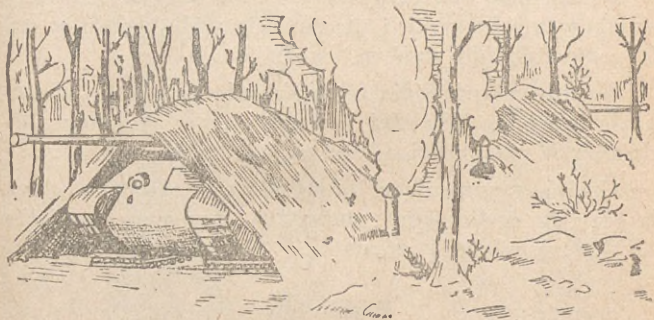


Rys. 6. Przechowanie czołga w parku polowym w terenie otwartym



Rys. 7. Przechowanie czołga w zimie w parku polowym w terenie zalesionym

356. W wypadku dłuższego postoju oddziału w zimie, dla przechowania czołgów i utrzymania ich w stałej gotowości bojowej wykopuje się schrony (rys. 6) dla każdego czołga z dachem wykonanym z żerdzi i chrustu. Wyjście ze schronu dla czołga zamyka się matami słomianymi lub brezentem.



Rys. 8. Przechowanie czołga w zimie w parku polowym w terenie lesisto-błotnistym

Ogrzewania schronów dla czołgów dokonuje się przy pomocy piecyków żelaznych lub wykonanych z cegły, które ustawia się obok czołga albo pod jego dnem naprzeciwko przedziału silnikowego.

357. Dla szybkiego wyprowadzenia czołgów na wypadek alarmu, dowódcy pododdziałów powinni wskazać kierowcom drogę posuwania się każdego czołga do rejonu zbiórki lub do punktu przejścia dla zformowania kolumny marszowej. Drogi te powinny być oznaczone gałęziami, wiechami albo wskaźnikami, łatwo zauważalnymi w ciemności.

358. Potrzeby w obsłudze określa się w zależności od zakresu wykonanej przez czołgi pracy (ilości przepracowanych motogodzin), stanu technicznego czołgów oraz warunków, w których one pracowały.

359. Obsługiwanie czołgów w parkach polowych przeprowadza się przez załogi przy pomocy niezbędnych środków obsługi z zachowaniem wszelkich środków maskowania i utrzymania pododdziału w stałej gotowości do wyjścia.

Termin zakończenia obsługi ustala się w rozkazie dowódcy Wielkiej Jednostki (samodzielnego oddziału) w zależności od sytuacji i czasu.

Czołgi, wymagające długotrwałego remontu, odsyła się do ruchomego warsztatu naprawy czołgów (RWNcz) wielkiej jednostki.

Parki stałe

360. Rozmieszczenie elementów parków stałych powinno odpowiadać procesowi technologicznemu obsługi czołgów, z minimalnymi przejazdami i bez krzyżowania dróg komunikacyjnych, oraz zabezpieczać warunki bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

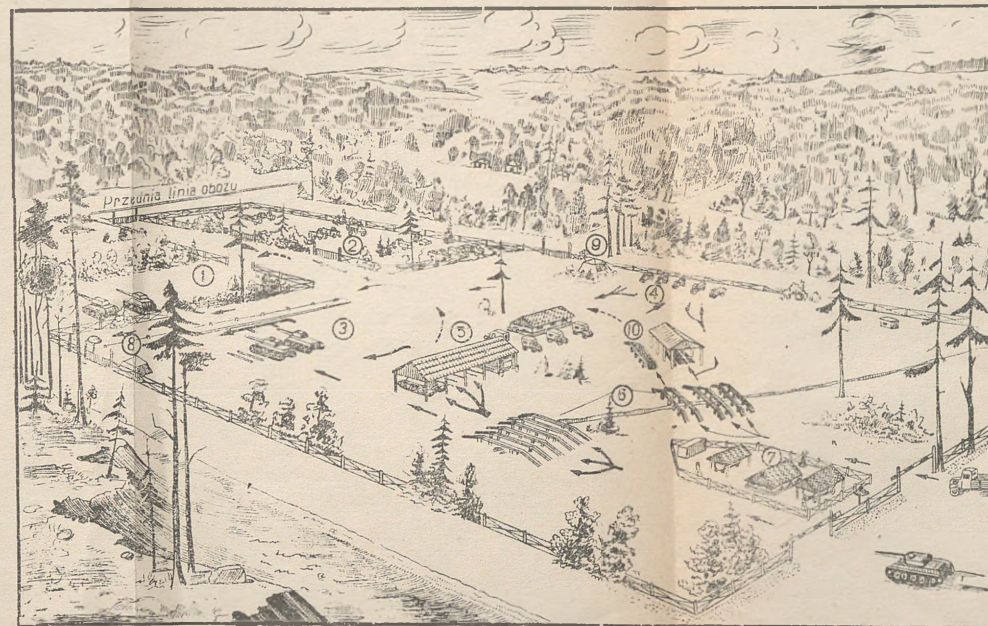
361. Dla zapewnienia ochrony i uniemożliwienia dostępu osobom postronnym teren parku powinien być ogrodzony parkanem lub drutem kolczastym z pozostawieniem w nim niezbędnej ilości przejść.

362. Cały teren parku dzieli się na rejony przydzielone poszczególnym pododdziałom. Granice rejonów pododdziałów oznacza się wskaźnikami, na których uwidacznia się numery albo nazwy pododdziałów, odpowiadających za stan rejonów parku.



Rys. 9. Stały park wozów bojowych w obozie letnim (wariant rozmieszczenia parku przed frontem obozu):

- 1) — miejsce postoju wozów bojowych; 2) — miejsce postoju wozów liniowych; 3) — miejsce postoju wozów szkolno-bojowych; 4) — miejsce postoju wozów transportowych; 5) — punkt obsługiwaniania technicznego i remontu wozów gąsienicowych; 6) — punkt mycia; 7) — stacja i magazyn MPS; 8) — punkt kontrolno-techniczny; 9) — oficer dyżurny parku; 10) — punkt obsługiwaniania technicznego i remontu wozów kołowych.



Rys. 10. Stały park wozów bojowych w obozie letnim (wariant rozmieszczenia parku na skrzydle obozu):

- 1) — miejsce postoju wozów bojowych; 2) — miejsce postoju wozów liniowych; 3) — miejsce postoju wozów szkolno-bojowych; 4) — miejsce postoju wozów transportowych; 5) — punkt obsługiwaniania technicznego i remontu; 6) — punkt mycia; 7) — stacja i magazyn MPS; 8) — punkt kontrolno-techniczny; 9) — oficer dyżurny parku.

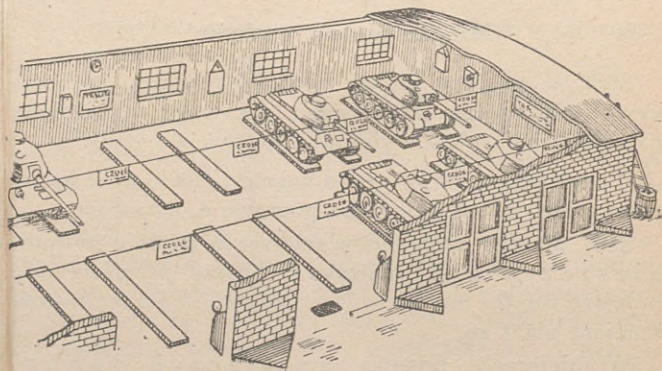
363. Dla zabezpieczenia ogólnego porządku i przepisowej jazdy czołgami po terenie parku, należy umieścić odpowiednie drogowskazy regulujące ruch normalny i na wypadek alarmu lub pożaru.

364. Parki stałe mogą być:

- typu otwartego, w którym miejsca postoju czołgów znajdują się na placach otwartych lub pod nakryciem;
- typu zamkniętego, w którym miejsca postoju czołgów znajdują się w pomieszczeniach (zimnych lub ogrzewanych).

365. W parkach typu zamkniętego dopuszcza się oświetlenie tylko elektryczne.

Lampy przenośne do oświetlenia powinny posiadać siatki ochronne, a przewód powinien znajdować się w rurce gumowej. Dla lamp przenośnych wskazane jest urządzenie sieci elektrycznej niskiego napięcia (12—14 volt).



Rys. 11. Miejsce postoju czołgów w pomieszczeniu

366. Wszystkie pomieszczenia parków zamkniętych numeruje się w ogólnej kolejności. Numery umieszcza się na stronie frontowej i z boków pomieszczeń cyframi o wysokości 300 mm. Bramy w każdym pomieszczeniu parku również numeruje się cyframi o wysokości 150 mm. Sposób numeracji bram — od lewej do prawej i od pierwszego numeru w każdym pomieszczeniu.

Cyfry malować czarną farbą w białym kole z czerwoną obwódką.

367. Elementy parku urządzone są zgodnie ze swym przeznaczeniem i przeprowadzanymi w nich pracami. Wykaz urządzeń ustala się zgodnie z odpowiednim zestawem.

Ustawienie dodatkowego urządzenia, wywołanego koniecznością ulepszenia przechowania i obsługiwanienia czołgów, może być przeprowadzone tylko za zezwoleniem pomocnika dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych.

Miejsce postoju czołgów

368. W miejscu postoju czołgów powinno przechowywać się czołgi oczyszczone, sprawne, napełnione materiałami eksploatacyjnymi i gotowe do wyjścia.

Zabrania się stawiać na miejscu postoju czołgi niesprawne.

369. Między czołgami w miejscach postoju w pomieszczeniach należy zachować przejścia nie mniejsze niż 0,7 m, a między czołgami a ścianą — nie mniejsze niż 1 m.

W miejscach postoju na placach otwartych lub pod nakryciem odległość między

wozami z frontu powinna wynosić nie mniej niż 3 m, a między rzędami — nie mniej niż 10 m.

Nad każdym miejscem postoju czołga wieszają się tabliczkę z podaniem numeru czołga, stopni i nazwisk członków załogi przydzielonej do niego.

370. Pod gąsienice czołga należy kłaść podkłady takiej szerokości i długości, aby gąsienica kładła się na nie całą swą powierzchnią oporową.

371. Wyposażenie indywidualne powinno być oczyszczone, uzupełnione, nasmarowane i ułożone w należyty porządku.

372. Późną jesienią, kiedy zagraża możliwość gwałtownego spadku temperatury, w nie ogrzanych miejscach postoju czołgów woda z układów chłodzenia silników powinna być zlaną. Na czołg wieszają się tabliczkę z napisem „Woda zlaną“.

W miejscach postoju ogrzewanych przy pomocy piecyków, należy zachować następujące środki ostrożności:

- paleniska powinny być umieszczone na zewnątrz pomieszczenia;
- przewody kominowe muszą być szczelne.

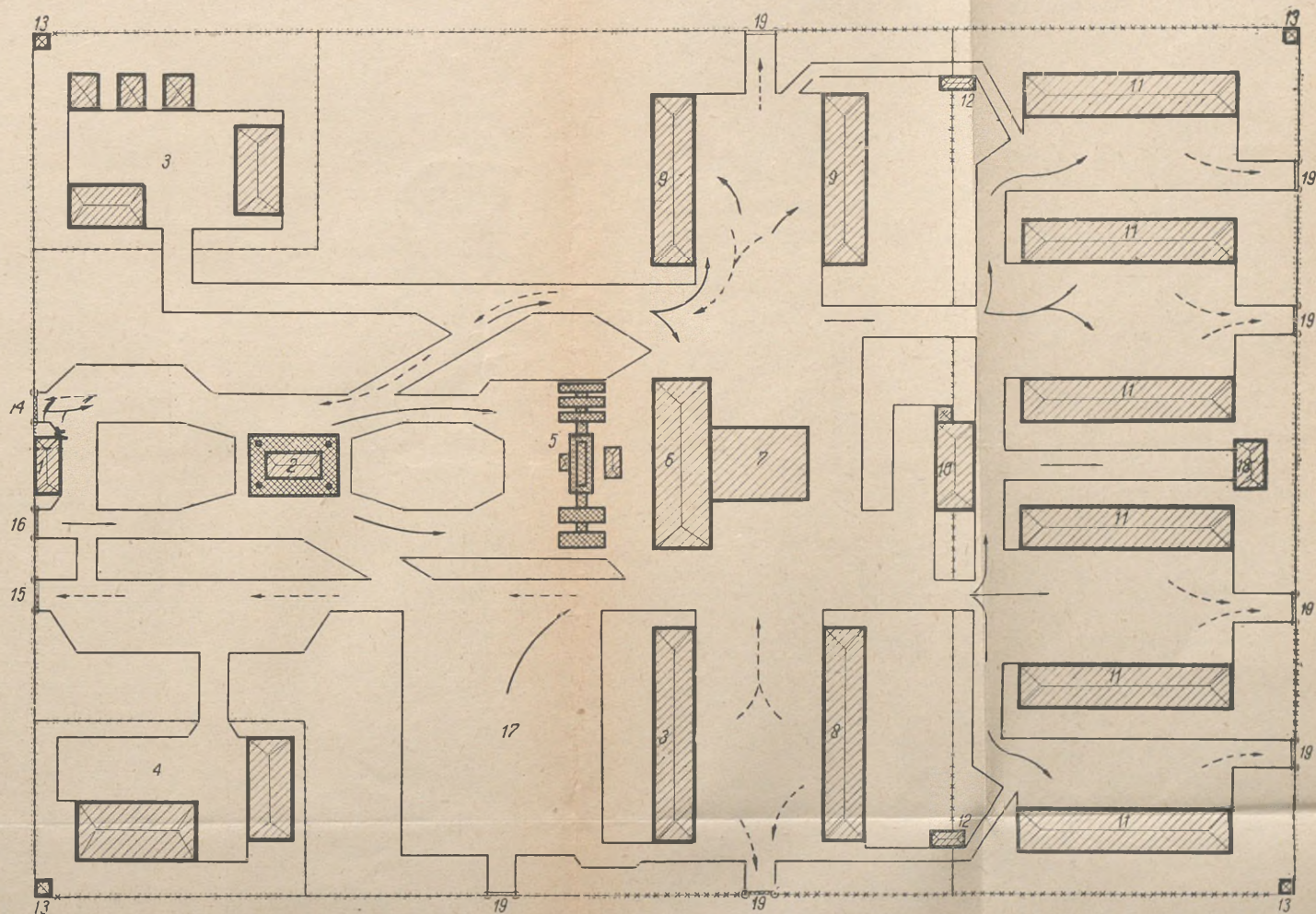
373. Przy przechowywaniu czołgów w nie ogrzewanych miejscach postoju w okresie zimowym, akumulatory należy zdejmować z czołgów i przechowywać w ogrzewanych pomieszczeniach. Na czołgu należy zawiesić tabliczkę z napisem „Akumulatory zdjęte“, z zaznaczeniem, gdzie się przechowują. Na akumulatorach powinien być namalowany farbą numer czołga, na którym one były ustawione. Na czołowej ścianie akumulatora zaznacza się w liczniku cyfrą arabską numer taktyczny czołga, a w mianowniku cyfrą rzymską — numer akumulatora.

374. W okresie zimowym w nieogrzewanych miejscach postoju w wypadku zlania oleju z układu smarowania silnika na czołgu wiesz się tabliczkę „Olej zlany“.

375. Wszystkie prace przy pielęgnacji, czyszczeniu i regulacji czołgów odbywają się w sektorze obsługi wania. W miejscu postoju zezwala się jedynie przeprowadzać następujące prace:

- ostateczne czyszczenie czołgów z kurzu i brudu osiadłych przy wprowadzeniu ich do miejsca postoju;
- okresowe czyszczenie czołgów z zewnątrz i wewnątrz z osiadłego na nich kurzu;
- okresowe czyszczenie i sprawdzanie stanu uzbrojenia;
- czyszczenie, przecieranie i układanie części zapasowych, narzędzi i przynależności czołga;
- zdejmowanie i ustawianie na miejscu akumulatorów, przyrządów celowniczych i obserwacyjnych, środków łączności, rozłączanie zacisków akumulatorów itp.;
- czynności przygotowawcze przed uruchomieniem silnika i wyprowadzeniem czołga;
- zmianę płynów chłodzących oraz ogrzewanie czołgów specjalnymi ogrzewaczami podczas mrozów;
- kontrolne przeglądy czołgów przed wyjazdem.

Kategorycznie zabrania się przeprowadzać w miejscach postoju napełniania czołgów materiałami pędnymi i smarami, zlewania paliwa ze zbiorników, jak również napełniania i rozpalaania ogrzewaczy.



Rys. 12 Schemat rozmieszczenia elementów parku stałego

1. Pomieszczenie punktu kontrolnej technicznej (PKT) i oficera dyżurnego parku;
2. Stacja MPS;
3. Magazyn MPS;
4. Magazyn techniczny;
5. Punkt mycia;
6. Sektor obsługi;
7. Warsztaty remontowe;
8. Miejsce postojowe dla pojazdów szkolno-bojowych;
9. Miejsce postojowe dla pojazdów transportowych;
10. Podgrzewacz olejowo-wodny;
11. Miejsce postojowe dla pojazdów bojowych i liniowych na konserwacji;
12. Ustępy;
13. Wieżyczki wartownicze;
14. Bramy wjazdowo-wyjazdowe dla pojazdów kołowych;
15. Brama wyjazdowa dla pojazdów bojowych;
16. Brama wjazdowa dla pojazdów bojowych;
17. Plac zapasowy dla obsługi pojazdów;
18. Stały punkt przeciwpożarowy;
19. Bramy zapasowe.

Przepisy przechowywania czołgów na konserwacji

376. Na konserwację stawia się w pierwszej kolejności nowe lub najlepsze według stanu technicznego czołgi, z największym zapasem motogodzin. Czołgi przy tym powinny być technicznie sprawne, ukompletowane i doprowadzone do pełnej gotowości bojowej.

377. Czołgi postawione na konserwację wykorzystuje się zgodnie z planem eksploatacji czołgów w granicach rocznych norm eksploatacji, ustalonych rozkazem Ministra Obrony Narodowej.

378. O postawieniu czołgów na konserwację ogłasza się w rozkazie dziennym jednostki, z wykazaniem marek i numerów czołgów, przydzielonych załóg, rozpoczęcia i zakończenia prac konserwacyjnych.

379. Na podstawie odpowiedniego rozkazu dziennego pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych sporządza plan prac przy konserwacji czołgów, w którym powinno być przewidziane:

- przygotowanie składu osobowego oddziału do przeprowadzenia prac przy konserwacji;
- podział i urządzenie miejsc postoju dla czołgów postawionych na konserwację;
- określenie zakresu prac przy obsługiwaniu czołgów dla każdej ich grupy i marki przed postawieniem na konserwację;
- okazanie pomocy pododdziałom środkami remontowymi oddziału przy remoncie czołgów;
- wydzielenie odpowiedzialnych oficerów dla sprawdzenia stanu uzbrojenia, przyrządów celowniczych, przyrządów obserwacyjnych, radiostacji, czołgowych telefonów wewnętrznych i instalacji elektrycznej czołgów przygotowanych do konserwacji;

- zaopatrzenie pododdziałów w materiały eksploatacyjne, niezbędne do konserwacji czołgów;
- kolejność wyprowadzenia czołgów poszczególnych pododdziałów dla sprawdzenia linii celowania dział czołgowych i doprowadzenia karabinów maszynowych do stanu gotowości bojowej;
- porządek dokonania wpisów do dokumentacji indywidualnej czołga (formularze wozu, silnika, radiostacji, działa, karabinów maszynowych itp.).

380. Dla przechowania czołgów na konserwacji wyznacza się specjalne miejsca postoju, ochraniane przez wartę w ciągu całej doby, odseparowane od czołgów eksploatacji bieżącej. W oznaczonych miejscach postoju czołgi ustawia się w kolejności numeracji pododdziałów i numerów taktycznych.

381. Przed postawieniem czołgów na konserwację należy przeprowadzić przegląd techniczny Nr 2 z zamianą (w razie konieczności) smarów w zespołach i mechanizmach. Zakres prac przy przeprowadzeniu przeglądu technicznego Nr 2 określony jest dla każdej marki czołgów instrukcją o ich eksploatacji.

382. Oprócz zabiegów przy obsłudze, określonych zakresem przeglądu technicznego Nr 2, należy wykonać prace przewidziane „Instrukcją konserwacji wozów bojowych w jednostkach Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych”.

383. Czołgi grupy konserwacyjnej ustawia się na podkładach tak, aby gąsienica kładła się na nie całą powierzchnią oporową.

Nad każdym miejscem postoju czołga wieszona jest tabliczkę, na której wykazuje się pododdział, markę i numer czołga oraz stopnie i nazwiska członków załogi przydzielonej do niego.

384. Prace przeprowadzone przy konserwacji czołga wpisuje się do jego formularza w rozdziale: „Konserwacja wozu“.

385. Postawieniem czołga na konserwację kieruje dowódca pododdziału i jego pomocnik do spraw technicznych.

Każdy czołg przygotowany do konserwacji kontroluje i przyjmuje dowódca oddziału i jego pomocnik do spraw technicznych, stwierdzając powyższe w odpowiednim rozdziale w formularzu czołga.

Dowódca wielkiej jednostki sprawdza stan konserwacji pewnej ilości, dowolnie wybranych czołgów w każdym oddziale.

Pomocnik dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych ze swym personelem pomocniczym sprawdza stan konserwacji wszystkich czołgów oddziału. Po sprawdzeniu czołgów uwagi swoje i zarządzenia wpisuje do formularzy czołgów.

386. O każdym otwarciu czołga, znajdującego się na konserwacji, dowódca czołga dokonuje adnotacji w „Księdze kontroli wozów znajdujących się na konserwacji“ (Panc. wz. 20e), przechowywanej u oficera dyżurnego parku oddziału.

387. Przejścia czołgów, znajdujących się na konserwacji, na okresową eksploatację (wiosenno-lętnią lub zimową) dokonuje się w terminach ustalonych rozkazami lub zarządzeniami Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

388. Dla zabezpieczenia szybkiego wyprowadzenia czołgów z miejsc postoju na alarm bojowy w okresie zimowym należy przewidzieć dostateczną ilość ogrzewaczy wody i oleju z gorącą wodą i olejem, podgrzewaczy indywidualnych typu K-42 oraz zorganizować szybkie dostarczenie akumulatorów do czołgów.

389. Stan techniczny czołgów znajdujących się na konserwacji sprawdza się w następujących terminach:

- jeden raz tygodniowo przez załogi, które powinny przeprowadzać czyszczenie czołgów oraz sprawdzać ich stan i usuwać zauważone niedomagania;
- dwa razy miesięcznie przez dowódców plutonów, techników czołgowych i mechaników regulujących kompanii;
- jeden raz w miesiącu przez dowódców kompanii i ich pomocników do spraw technicznych;
- jeden raz na trzy miesiące przez dowódców oddziałów i ich pomocników do spraw technicznych;
- dwa razy do roku przez dowódców wielkich jednostek i ich pomocników do spraw technicznych, którzy obowiązani są sprawdzać stan techniczny pewnej ilości, dowolnie wybranych czołgów, z wyjazdem do 5—7 km;
- dwa razy do roku przez techników artyleryjskich, którzy powinni przeprowadzać przegląd całego uzbrojenia pokładowego, jego czyszczenie i zamianę smarów, a także rozbiórkę oporopowrotników w ilości 10—15% stanu

dział. Jeśli przy tym ujawnione będą ślady korozji, to przy pierwszej okazji należy przeprowadzić rozbiórkę oporopowrotników we wszystkich działach czołgów znajdujących się na konserwacji.

Wyniki przeglądów kontrolnych czołgów dowódcy oddziałów oraz organa nadrzędne wpisują do formularza wozu.

Po każdym przeglądzie czołgów znajdujących się na konserwacji postępuje się zgodnie z „Instrukcją utrzymania wozów bojowych na konserwacji w jednostkach wojsk pancernych i zmechanizowanych“, a włązy należy ponownie uszczelnić i oplombować.

390. Zdjęcia czołgów z konserwacji dokonuje się na podstawie rozkazu dziennego oddziału, ze wskazaniem, do wykonania jakich zadań ma być użyty czołg oraz ile motogodzin (km) zezwala się wykorzystać.

Sektor obsługiwan

391. Sektor obsługiwan powinien posiadać:

- punkt mycia, na którym czołg zostaje wymyty i oczyszczony z błota;
- punkt przeglądu i smarowania, na którym zespoły i mechanizmy czołga, uzbrojenie, przyrządy obserwacyjne i celownicze, środki łączności i inne specjalne urządzenia podlegają dokładnemu przeglądowi, smarowaniu, regulacji i usunięciu wszystkich niesprawności;
- punkt remontu i obsługiwan.

392. W zależności od warunków punkty obsługi-
wania mogą znajdować się w pomieszczeniach specjal-
nie zbudowanych, doraźnie przystosowanych lub na
placach w miejscach specjalnie dostosowanych. Sto-
sownie do tego punkty obsługiwania mogą być wypo-
sażone w stałe lub ruchome środki ob-
sługiwania lub remontu.

393. Każdy punkt sektora obsługiwania wyposaża
się stosownie do przeprowadzanych w nim prac (my-
cie, przeglądy, smarowanie, regulacja mechanizmów
itp.) w urządzenia przewidziane tabelą należności.

394. Dla wykonania prac remontowych oraz ob-
sługiwania czołgów, w punkcie remontu
i obsługiwania powinny być następujące dzia-
ły i pomieszczenia:

- montażowo-demontażowy;
- zespołów — dla remontu zdejmowanych z czoł-
ga zespołów i mechanizmów;
- ślusarsko-mechaniczny — dla przeprowadzenia
prac ślusarsko-mechanicznych związanych z re-
montem i obsługą czołgów;
- spawalniczy, blacharski i kowalski;
- remontu przyrządów celowniczych, obserwacyj-
nych i uzbrojenia;
- akumulatorownia — dla remontu i ładowania
akumulatorów;
- elektrotechniczny — dla remontu i prób przy-
rządów instalacji elektrycznej i środków łącz-
ności;
- ogrzewacze wody i oleju;
- magazyny dla przechowywania materiałów eks-
ploatacyjnych i części zamiennych.

Stacje napełniania i magazyny MPS

395. Stacje napełniania MPS mogą być stałe z podziemnymi zbiornikami lub piwnicami, w których znajdują się beczki lub zbiorniki stalowe ruchome, i t y m c z a s o w e, w których MPS przechowuje się w cysternach lub na wozach transportowych w beczkach i zbiornikach stalowych ruchomych.

396. Drogi dojazdowe do magazynów MPS powinny być zawsze oczyszczone i przygotowane dla swobodnego przejazdu czołgów.

397. Stacje napełniania powinny być wyposażone w sprzęt przeciwpożarowy (gaśnice, skrzynie z piaskiem, płachty wołokowe lub azbestowe, sprzęt saperski), a wszystkie prace w pobliżu stacji należy przeprowadzać z zachowaniem przepisów przeciwpożarowych.

Stacje napełniania powinny być oddalone od innych pomieszczeń i zabudowań na odległość od 30 do 100 metrów w zależności od typu stacji napełniania.

398. Napełnianie czołgów MPS przeprowadza się na stacji napełniania po powrocie ich z eksploatacji.

399. Obok stacji napełniania należy urządzić plac dla postoju napełnianych wozów. Taki sam plac powinien być urządzony dla cystern zalewających paliwo do zbiorników.

Dla uniknięcia skupienia większej ilości czołgów, bezpośrednio przy stacji napełnienia, w pewnej odległości od niej, powinien być wyznaczony plac dla czołgów oczekujących napełnienia.

400. Stacje napełniania powinny być wyposażone w odpowiedni sprzęt rozlewniczy (wiadra, lejki, wanielki, pompy z wężami itp.), przedmioty służące do

porządkowania stacji (łopata, miotła, śmietniczka itp.) oraz budki do prowadzenia ewidencji wydanych MPS.

401. Przy przechowywaniu MPS na otwartym powietrzu — cysterny, beczki i zbiorniki stalowe ruchome powinny być zabezpieczone przed działaniem słońca.

402. Beczki i zbiorniki stalowe ruchome z materiałami pędnymi i smarami w magazynach MPS ustawia się według gatunków; paliwo przechowuje się oddzielnie od olejów i smarów.

403. Beczki i zbiorniki stalowe ruchome powinny być ułożone na podkładach drewnianych rzędami; odległość między rzędami nie powinna być mniejsza od 1 metra.

Beczki i zbiorniki stalowe ruchome ze smarami zezwala się przechowywać w dwóch rzędach; z paliwem w jednym rzędzie. Wszystkie beczki i zbiorniki stalowe ruchome ustawia się korkami do góry.

404. Rzędy beczek i zbiorników stalowych ruchomych z jednakowym gatunkiem paliwa lub smarów oznacza się tabliczką z wykazaniem gatunku paliwa. Na każdej beczce (zbiorniku ruchomym) należy umieścić napis wskazujący gatunek i markę paliwa lub smaru.

405. Materiały pędne i smary rozchodowuje się w kolejności ich otrzymania; w pierwszej kolejności wydaje się te, które dłużej znajdują się w magazynie.

406. Puste beczki (zbiorniki ruchome) przechowuje się oddzielnie od beczek (zbiorników ruchomych), z materiałami pędnymi i smarami.

407. Porządek pracy w magazynie MPS ustala specjalna instrukcja dowódcy jednostki.

Magazynier MPS jest odpowiedzialny za utrzymanie porządku przy wydawaniu i przechowaniu MPS.

408. Czołgi, przybywające na stację napełniania, należy ustawiać na wyznaczonym miejscu, przestrzegając przy tym, aby podczas napełniania silnik czołga był zatrzymany; uruchamiać silnik tylko po napełnieniu; nie usuwać niesprawności czołga na stacji napełnienia.

409. Na terenie stacji napełniania kategorycznie zabrania się korzystać z otwartego ognia, palić tytoń, zapalać zapalniczki lub zapalniczki.

410. Na stacji należy przestrzegać absolutnej czystości. Jeśli podczas napełniania rozleje się paliwo, to należy natychmiast miejsce to posypać suchym piaskiem, który po wchłonięciu paliwa lub oleju należy usunąć. Zabrania się pozostawiania w pobliżu stacji szmat (pakuł) zmoczonych w paliwie lub oleju.

411. Po skończonym dniu pracy cały teren stacji napełnienia wraz z wyposażeniem i przyrządami powinien być oczyszczony i doprowadzony do porządku. O wszystkich niesprawnościach magazynier natychmiast melduje oficerowi dyżurnemu parku. Wszystkie okiennice, stacja rozdzielcza i piwnice powinny być zamknięte.

412. Do magazynu MPS dopuszcza się tylko osoby bezpośrednio zatrudnione w nim lub posiadające prawo kontroli.

Przepisy wpuszczania osób na teren parku

413. Oficerowie, podoficerowie i szeregowcy oddziału wpuszczani są do parku w ustalonych godzinach za okazaniem przepustki podpisanej przez do-

wódcę oddziału lub jego pomocnika do spraw technicznych. Załogi, przybywające do parku w szyku zwartym dla wyprowadzenia czołgów, dopuszczane są za okazaniem rozkazu wyjazdu.

Wszyscy szeregowcy i podoficerowie oddziału, dopuszczeni do parku dla wykonania prac nie związanych z wyprowadzeniem czołgów, powinni przybywać do parku w szyku zwartym. Dowódca grupy powinien mieć przepustkę na całą grupę.

414. Wpuszczanie do parku odbywa się tylko w godzinach ustalonych przez dowódcę oddziału dla pracy w parku. Po upływie tego czasu nikt nie może pozostawać w parku bez specjalnego zezwolenia dowódcy oddziału lub jego pomocnika do spraw technicznych. Odpowiedzialność za wykonanie i przestrzeganie tego ponosi oficer dyżurny parku.

415. Osoby przybywające do parku, po okazaniu przepustki wartownikowi, powinny zgłosić się do oficera dyżurnego parku, zameldować mu o celu przybycia i uzyskać zezwolenie na przebywanie w parku.

416. Przepustki pozostają u przybywających do parku. Po skończeniu pracy, osoby przybyłe do parku zgłaszają się u oficera dyżurnego parku, który udziela zezwolenia na wyjście z parku. Na przepustkach oficer dyżurny dokonuje adnotacji o zezwoleniu na wyjście. Przepustki należy zdać wartownikowi przy wyjściu.

417. Wpuszczanie do parku na wypadek alarmu bojowego odbywa się zgodnie z instrukcją alarmową, zatwierdzoną przez dowódcę oddziału.

418. Do czołgów znajdujących się w parku dopuszcza się tylko te osoby, którym są one przydzielone.

419. Zabrania się otwierać czołg podczas nieobecności jego dowódcy. Otwarcie czołga podczas nieobecności jego dowódcy może nastąpić tylko za specjalnym zezwoleniem dowódcy oddziału lub jego pomocnika do spraw technicznych z jednoczesnym sporządzeniem protokołu o otwarciu czołga.

Środki przeciwpożarowe parku

420. Obecność w parku materiałów łatwopalnych (paliwo, olej, czyściwo) wymaga od całego składu osobowego jednostek wojsk pancernych i zmechanizowanych ścisłego przestrzegania przepisów bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

421. Właściwie ustalony i przestrzegany porządek pracy w parkach powinien wykluczać wszelką możliwość powstania pożaru.

422. Teren parku, pomieszczenia i urządzenia parkowe należy stale utrzymywać w czystości i porządku. Zabrania się przechowywać w miejscach postoju czołgów i w sektorze obsługiwanym materiałów łatwopalnych, pustych beczek lub naczyń, czyściwa i innych materiałów zwilżonych paliwem lub smarem. Wykorzystane szmaty (czyściwo) należy gromadzić w specjalnych skrzyniach żelaznych i codziennie wynosić z pomieszczeń parkowych na zewnątrz.

423. Zabrania się kategorycznie palenia i rozniecania ognisk w pomieszczeniach parkowych. Dla palenia tytoniu na terenie parku wydziela się specjalne miejsce, na którym ustawia się beczkę z wodą.

424. W okresie zimowym w pomieszczeniach parkowych, posiadających piece do ogrzewania ich, należy w terminach ustalonych instrukcją przeciwpożarową czyścić przewody dymne i sprawdzać ich działanie. Wszystkie zauważone podczas przeglądu niesprawności należy natychmiast usunąć.

425. Kategorycznie zabrania się napełniać oraz rozpalać ogrzewacze w pomieszczeniach parkowych. Dla napełniania i rozpalania ogrzewaczy powinny być wydzielone specjalne miejsca, zabezpieczone od wiatru i śniegu, dostatecznie pewne ze względów przeciwpożarowych oraz wyposażone w gaśnice i skrzynie z piaskiem.

426. Dla likwidacji ewentualnych pożarów park powinien być wyposażony w sprzęt przeciwpożarowy i środki gaszenia pożaru (gaśnice, płachty wołokowe lub azbestowe, skrzynie z suchym, przesianym piaskiem, łopaty, bosaki, topory, wiadra, drabiny itp.).

427. Ścienne gaśnice przeciwpożarowe umieszcza się na hakach po zewnętrznej stronie ścian pomieszczeń lub na specjalnych słupach na wysokości 1,5 m od ziemi (licząc od dna gaśnicy) tak, aby w każdej chwili łatwo było je zdjąć. Ładunek użytkowy gaśnic powinien być dostosowany do pory roku. Każdą gaśnicę należy zaopatrzyć w tabliczkę orientacyjną (ustalonego typu), przywiązaną do ucha gaśnicy, na której podaje się: datę uzupełnienia lub kontroli ładunku (naboju), rodzaj ładunku i czytelny podpis osoby kontrolującej lub uzupełniającej gaśnicę. Dla ułatwienia ewidencji każdą gaśnicę zaopatruje się w kolejny numer inwentarzowy.

428. Skrzynia z piaskiem powinna posiadać w swej dolnej części okienko (zamykane) dla łatwiejszego nabierania piasku. Piasek wilgotny lub

stwardniały (w grudach) należy wysypać i wysuszyć. Piasek w skrzyniach powinien być zawsze świeży i sypki (skruszony), gdyż tylko taki może być najlepiej i najskuteczniej zastosowany do gaszenia ognia.

Skrzynie z piaskiem o jednakowych wymiarach i ustalonego typu, pomalowane na kolor czerwony, ustawia się wewnątrz pomieszczenia. Łopatę przywiązuje się do skrzyni łatwym do przerwania sznurkiem i plombuje się, aby uniemożliwić użycie jej do innych celów.

W miejscach postoju czołgów skrzynie z piaskiem wraz z łopatami rozmieszcza się z takim wyliczeniem, aby jedna skrzynia była przeznaczona na dwa czołgi średnie lub ciężkie albo jedna skrzynia na cztery inne (lekkie) wozy.

Koc azbestowy (wojłokowy) o wymiarach 1 x 1,5 m do tłumienia ognia związany sznurkiem łatwym do przerwania przechowuje się w stanie zwiniętym na specjalnych półkach lub na słupie na wysokości 1,5 m.

Drabiny przeciwpożarowe o wysokości zapewniającej łatwe wejście na dach danego budynku zawieszają się w położeniu pionowym na hakach ścian zewnętrznych.

Bosaki przeciwpożarowe powinny być mocno osadzone na drzewcach (długości zapewniającej osiągnięcie dachu) i umieszczone obok drabini przeciwpożarowych.

429. Wszystkie urządzenia i sprzęt przeciwpożarowy powinny być pomalowane na kolor czerwony, części metalone pokryte czarnym lakierem, a ostrza narzędzi — jasnym (białym).

430. Oprócz tego na terenie parku urządzi się stały (kryty) punkt przeciwpożarowy, któ-

ry wyposaża się w hydrant wodny, pompę ręczną lub motorową z węzłem długości 100—300 m w zależności od potrzeb, łomy, siekiery, wiadra, bosaki przeciwpożarowe i dzwon alarmowy (syrenę alarmową).

431. Jeżeli park jest skanalizowany i posiada urządzenia wodociągowe, na widocznych miejscach i w stałym punkcie przeciwpożarowym muszą być wbudowane hydranty wodne na zewnątrz i wewnątrz pomieszczeń (węże nawinięte na specjalne bębny oraz prądownice). W wypadku braku urządzeń wodociągowych zapas wody gromadzi się w beczkach przeciwpożarowych, cysternach lub specjalnych zbiornikach wodnych zabezpieczonych przed zamarznięciem.

432. Oficer dyżurny parku powinien posiadać połączenie telefoniczne ze sztabem oddziału. Przy aparacie telefonicznym należy mieć wykaz punktów przeciwpożarowych i straży pożarnych oraz ich adresy i numery telefonów, którymi należy posługiwać się na wypadek pożaru.

Zamiast połączenia telefonicznego może być ustalona specjalna sygnalizacja przeciwpożarowa.

433. W parkach polowych jako sprzęt przeciwpożarowy wykorzystuje się indywidualne wyposażenie wozów (sprzęt saperski, gaśnice, koce azbestowe lub wołokowe itp.).

434. Niezależnie od ścisłego przestrzegania bezpieczeństwa przeciwpożarowego, każdy oddział powinien posiadać dokładnie opracowaną instrukcję przeciwpożarową parku, ewakuacji czołgów i sprzętu.

435. Przy opracowywaniu instrukcji przeciwpożarowej należy uwzględnić następujące zagadnienia:

- rodzaj, ilość i rozmieszczenie środków ochrony przeciwpożarowej;
- kolejność i sposób zaalarmowania o wybuchu pożaru (umówione sygnały, zawiadomienie dowódców, komendanta pogotowia przeciwpożarowego oraz straży pożarnej i numery ich telefonów);
- zadania składu osobowego na wypadek pożaru, pododdziały dyżurne, wzmocnienie służby wartowniczej, podział ludzi do akcji ratowniczej, ewakuacja sprzętu itp.;
- wyznaczenie traktorów i ciągników dla ewakuacji czołgów z parku;
- plan wyprowadzenia czołgów z parku i miejsce ich zgrupowania;
- zarządzenia dotyczące ewakuacji i ochrony sprzętu pomocniczego;
- zarządzenia dotyczące regulacji ruchu;
- sposób postępowania przy wejściu na teren parku składu osobowego jednostki i organów przeciwpożarowych;
- zarządzenia dotyczące ochrony całego terenu parku podczas pożaru.

436. Instrukcja przeciwpożarowa parku powinna być wywieszona w pokoju oficera dyżurnego oddziału i oficera dyżurnego parku.

W pododdziałach i w miejscach postoju czołgów wywiesza się odpisy z instrukcji przeciwpożarowej dotyczące akcji przeciwpożarowej w danym pododdziale. Cały skład osobowy oddziału powinien bezwzględnie znać dokładnie zakres obowiązków przeciwpożarowych. W tym celu dowódca oddziału zarządza okresowe alarmy próbne.

437. W rozkazie dziennym oddziału wyznacza się osoby odpowiedzialne za ochronę przeciwpożarową pomieszczeń parkowych. Do ich obowiązków należy:

- systematyczny nadzór nad zachowaniem w stanie używalności sprzętu i urządzeń przeciwpożarowych (hydrantów, węży, prądownic itp.); dopilnowanie obecności dostatecznego zapasu wody oraz utrzymywanie w stałej gotowości użytkowej całego sprzętu przeciwpożarowego;
- organizacja i wyszkolenie drużyny przeciwpożarowej oraz przeprowadzanie praktycznych zajęć z dziedziny przeciwpożarowej z całym składem osobowym oddziału według planu zatwierdzonego przez dowódcę oddziału;
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu przewodów urządzeń elektrycznych oraz pieców i przewodów kominowych;
- przeprowadzanie ćwiczebnych alarmów przeciwpożarowych zarządzonych przez dowódcę oddziału oraz wykorzystanie ich do szkolenia drużyn przeciwpożarowych i całego składu osobowego oddziału;
- nadzór nad przestrzeganiem bezpieczeństwa przeciwpożarowego w parku;
- kierowanie akcją gaszenia pożaru do czasu przybycia straży pożarnej;
- utrzymanie stałej łączności z miejscowymi organami przeciwpożarowymi (strażą pożarną).

Obowiązki oficera i podoficerów dyżurnych parku

438. Oficera dyżurnego parku wyznacza się spośród oficerów młodszych służby inżynieryjno-czołgowej na okres jednej doby. Podlega on

pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych, a pod względem służby wewnętrznej — oficerowi dyżurnemu oddziału.

439. Po odprawie wart i służb nowy i stary oficer dyżurny parku obchodzą rejon, wszystkie zabudowania i urządzenia parku i nowy oficer dyżurny odbiera według spisu znajdujące się w nich wozy i urządzenia. Do książki objęcia i zdania służby oficer dyżurny zapisuje te braki, które nie mogą być usunięte natychmiast przy odbieraniu służby.

440. Po odebraniu służby stary i nowy oficer dyżurny parku meldują pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych o zdaniu służby i o stanie parku.

441. Oficer dyżurny parku powinien posiadać plan rejonu parku, plan wyjazdu wozów na wypadek alarmu, instrukcję przeciwpożarową, wzory przepustek do parku oraz instrukcję oficera dyżurnego i podoficerów dyżurnych parku.

442. W czasie pełnienia obowiązków oficer dyżurny parku wykonuje następujące czynności:

- stale przebywa w przeznaczonym dla niego pomieszczeniu, a w razie oddalenia się w sprawach służbowych — pozostawia jednego z podoficerów dyżurnych parku jako swego zastępcę;
- dokładnie sprawdza u wszystkich przybywających do parku przepustki i dowody osobiste oraz wpisuje na przepustkach jednorazowych czas wejścia i wyjścia z parku;
- obowiązany jest znać stale ilość wozów w parku, ich rozchód, jak również ilość wozów zdanych do użytku i uszkodzonych;
- troszczy się o czystość i porządek w zabudowaniach i w rejonie parku;

- dopilnowuje, aby w zimie pomieszczenia parku i urządzenia do podgrzewania wody i oleju były w określonym czasie opalone i aby była w nich utrzymana nakazana temperatura;
- w razie rozmieszczenia wozów w zimie w nie opalanych parkach sprawdza, czy woda i olej zostały całkowicie zlane, akumulatory wyjęte, a na wozach wywieszono tabliczki „Woda złana“, „Akumulatory zdjęte“;
- dopilnowuje przestrzegania przepisów instrukcji przeciwpożarowej oraz sprawdza ilość i zdolność do użytku sprzętu przeciwpożarowego, systemu sygnałów alarmowych i gotowości wozów dyżurnych na wypadek alarmu pożarowego;
- dopilnowuje, aby w pomieszczeniach i w parku nie palono tytoniu i nie rozniecano ognia z wyjątkiem miejsc do tego przeznaczonych oraz aby na teren parku nie wchodziły osoby nieupoważnione;
- dopilnowuje, aby napełnianie wozów materiałami eksploatacyjnymi odbywało się tylko na stacjach napełniania z przestrzeganiem obowiązujących przepisów;
- przestrzega, aby wieczorem po zakończeniu prac w parku światła były zgaszone i paliły się tylko ustalone na noc punkty świetlne, a na zewnątrz parku wszystkie światła były zapalone;
- dopilnowuje, aby w parku nie wykonywano prac nie związanych z obsługiwaniem lub naprawą wozów albo urządzeniem parku;
- w razie otrzymania wiadomości o uszkodzeniu wozu, melduje o tym oficerowi dyżurnemu oddziału i pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych;

- wydaje na podstawie rozkazów wyjazdu zezwolenie załogom na wyprowadzenie wozów z miejsc postoju;
- ustala sposób i kolejność obsługiwanego czołgów powracających z eksploatacji;
- wydaje zezwolenie na ustawienie obsłużonych wozów na swoich miejscach postoju;
- w razie przybycia do parku przełożonych od pomocnika dowódcy oddziału do spraw technicznych w zwyż oraz oficera dyżurnego oddziału — składa raport i towarzyszy im w rejonie parku.

443. Parki stałe i polowe w ciągu całej doby chronione są przez wartowników.

Podczas pracy w parku wartownicy ochraniają pomieszczenia parkowe i miejsca postoju czołgów od przedostania się do nich i na tereny przyległe osób postronnych.

W czasie pracy w parku, wewnątrz pomieszczeń parkowych i na miejscach postoju czołgów, podoficerowie dyżurni parku dopuszczają do pomieszczeń i czołgów oddzielne osoby i oddziały tylko na podstawie ustalonej przepustki.

444. Po zakończeniu prac w pomieszczeniach parkowych oficer dyżurny parku przekazuje pomieszczenia parkowe (miejsca postoju czołgów) wartownikom.

445. Służbę podoficerów dyżurnych parku pełnią podoficerowie (szeregowcy) po jednym z każdego pododdziału w rejonie parku przydzielonym pododdziałowi. Podoficerowie dyżurni parku podlegają bezpośrednio oficerowi dyżurnemu parku i odpowiadają za przestrzeganie ustalonego porządku w rejonie parku przydzielonym pododdziałowi.

W czasie pełnienia obowiązków podoficerowie dyżurni parku wykonują następujące czynności:

- pilnują czystości i porządku w miejscach postoju wozów swojego pododdziału;
- wpuszczają do rejonu parku swojego pododdziału tylko osoby upoważnione; dopuszczają do wozu znajdującego się w parku tylko te osoby, którym wóz jest przydzielony;
- dopilnowują, aby w rejonie i pomieszczeniach parku (z wyjątkiem miejsc do tego przeznaczonych) nie palono tytoniu;
- dopilnowują przestrzegania maskowania miejsc postoju wozów;
- dopilnowują, aby nie stawiano wozów na miejscach postoju bez zezwolenia oficera dyżurnego parku;
- wypuszczają wozy z parku tylko za zezwoleniem oficera dyżurnego parku;
- dopilnowują, aby w okresie zimowym po ustawieniu wozów na miejscach postoju woda i olej były całkowicie zlane, akumulatory wyjęte, a na wozach wywieszono tabliczki „Woda zlana“, „Akumulatory zdjęte“ (z zaznaczeniem, gdzie się znajdują);
- podczas objęcia służby przyjmują według spisu urzędzenia miejsc postoju i ilość znajdujących się w nich wozów;
- meldują oficerowi dyżurnemu parku o wszystkich wypadkach przekroczenia ustalonego porządku w miejscu postoju czołgów i w rejonie parku przydzielonym pododdziałowi;
- w wypadku pożaru w miejscu postoju czołgów lub w rejonie parku przydzielonym pododdzia-

łowi zastosowują wszelkie środki dla jego likwidacji oraz meldują natychmiast oficerowi dyżurnemu parku;

- po przekazaniu poszczególnych miejsc postoju czołgów pod ochronę wartownikom podoficerowie dyżurni parku udają się do swych pododdziałów.

ROZDZIAŁ VI

STOSOWANIE MATERIAŁÓW EKSPLOATACYJNYCH

Transportowanie MPS

446. Materiały pędne i smary przewożone są w cysternach kolejowych, cysternach samochodowych, beczkach i zbiornikach stalowych ruchomych na samochodach.

447. Dla przewożenia materiałów pędnych i smarów wyznacza się oficerów lub podoficerów posiadających odpowiednie doświadczenie. Wyznaczeni powinni stale wykonywać poniższe czynności.

Oficerowie (podoficerowie) wyznaczeni po raz pierwszy powinni być przeinstruowani o porządku przyjmowania MPS i załatwianiu dokumentacji, o posuwaniu się kolumn samochodów z MPS, o środkach przeciwpożarowych i porządku zdawania materiałów pędnych i smarów.

448. Cysterny samochodowe, beczki i zbiorniki stalowe ruchome, przeznaczone na paliwo, powinny być czyste i sprawne. W cysternach i w samochodach przeznaczonych specjalnie do przewożenia paliwa, tłumiki należy wyprowadzić do przodu, a wozy uziemiać (w tym celu do kadłuba cysterny umocowuje się łańcuszki, które powinny dotykać ziemi). Wszystkie samochody powinny posiadać gaśnice i sprzęt saperski.

Zbiorniki stalowe ruchome o dużej pojemności ustawia się na samochodach, na specjalnych podkładkach i umocowuje. Beczki z paliwem przy przewożeniu powinny być także umocowane. Przy braku specjalnych klatek do przewożenia paliwa w zbiornikach stalowych ruchomych o małej pojemności, między ich rzędami układa się podkładki z desek.

449. Przy przewożeniu materiałów pędnych i smarów należy wydawać odpowiednie dokumenty, w których wskazuje się gatunek, ilość i jakość MPS (orzeczenia laboratoryjne).

Zabrania się pobierania MPS ze składnic, stacji i punktów zaopatrywania bez dokumentów określających ich jakość (orzeczeń laboratoryjnych).

450. W celu uniknięcia pomyłek, na każdej beczce lub zbiorniku umieszcza się nalepkę z napisem wskazującym gatunek paliwa. Przy transportowaniu różnych gatunków paliwa albo smarów w jednej kolumnie samochodowej, napisy ze wskazaniem gatunku paliwa umieszcza się na boku cysterny samochodowej lub na burcie skrzyni nadwozia samochodu.

451. Dla każdego gatunku MPS należy przeznaczyć ściśle określoną tarę (opakowanie) nie dopuszczając do wykorzystania tary, w której przedtem znajdowało się paliwo niższego gatunku bez uprzedniego wymycia (na przykład nie wolno nalewać benzyny samochodowej do beczek, w których była nafta lub olej gazowy).

452. Beczki (zbiorniki ruchome) należy zalewać nie do pełna, ponieważ w okresie letnim przy nagrzewaniu i zwiększeniu się objętości paliwa, hermetycznie zamknięte beczki (zbiorniki ruchome) mogą ulec

rozerwaniu, a w niehermetycznie zamkniętych beczkach (zbiornikach ruchomych) nadmiar paliwa wycieknie na podłogę samochodu, powodując utratę paliwa i możliwość pożaru.

453. Beczki na samochodach ustawia się korkami do góry.

Zlewanie paliwa z tary (opakowania) należy przeprowadzać całkowicie, bez resztek.

454. Napełniania i wlewania paliwa do cystern, beczek i zbiorników stałych oraz ruchomych należy dokonywać przy pomocy pomp. Dla załadowania beczek (zbiorników ruchomych) na samochody i ich wyładowania stosuje się specjalne przenośne pochylnie z belek i inne urządzenia. Kategorycznie zabrania się zrzucania beczek (zbiorników ruchomych) z samochodów na ziemię.

Napełnianie czołgów materiałami eksploatacyjnymi

455. Napełnianie czołgów materiałami eksploatacyjnymi jest jednym z rodzajów obsługiwanian.

Napełnianie materiałami eksploatacyjnymi składa się z:

- napełnienia paliwem;
- napełnienia olejem zespołów lub zamiany oleju;
- napełnienia butli powietrznych układu rozruchu powietrznego.

456. Napełnianie czołgów powinno odbywać się paliwem przefiltrowanym przez zamsz, jedwab lub filanelę, z wykorzystaniem środków i sprzętu rozlew-

czego (pompy, naczynia pomiarowe, lejki, wiadra itp.) ułatwiających szybkie napełnienie bez strat.

457. Dla każdej marki czołga należy używać materiałów pędnych i smarów wskazanych w odpowiedniej instrukcji o eksploatacji czołga danej marki i całkowicie odpowiadających odnośnym warunkom technicznym.

458. Napełnianie czołgów MPS i antyfryzem dopuszczalne jest tylko po otrzymaniu pisemnego zezwolenia pomocnika dowódcy oddziału do spraw technicznych na dokumentach tych produktów (orzeczeniach laboratoryjnych).

459. Przy eksploatacji wozów bojowych wojsk pancernych i zmechanizowanych należy używać następujących materiałów pędnych i smarów:

L.p.	Marka silnika	Gatunek paliwa	O l e j	
			W lecie	W zimie
1	W-2, W-2W, W-2-34 W-2-IS W-2-0, W-2-11,	Olej gazowy letni Olej gazowy zimowy	Olej lotniczy Mk-22	Olej lotniczy MZ (MZS)
2	GAZ-203	Benzyna lotnicza B-70	Olej maszynowy „Lux-7”	Olej maszynowy „SU”
3	GAZ-MM (BA-64)	Benzyna samochodowa A-70	Olej maszynowy „Lux-7”	Olej maszynowy „SU”
4	ZIS-151	Benzyna samochodowa A-70	Olej maszynowy „Lux-7”	Olej maszynowy „SU”

- U w a g i:
1. Olej gazowy letni stosuje się przy temperaturze otaczającego powietrza nie niższej jak $+ 5^{\circ} \text{C}$.
 2. Olej gazowy zimowy można wykorzystywać również w lecie.
 3. W zimie przy temperaturze otaczającego powietrza od -15°C do -25°C do oleju gazowego dodaje się 25% nafty traktorowej; przy temperaturze otaczającego powietrza od -25°C do -35°C do oleju gazowego dodaje się 50% nafty traktorowej; przy temperaturze otaczającego powietrza poniżej -35°C dodaje się 75% nafty traktorowej.

460. W napełnionych zbiornikach paliwowych czołgów korki otworów zlewnych powinny być szczelnie zakręcone. Pod korki należy podkładać uszczelki. Zabrania się pozostawiać zbiorniki otwarte.

461. Prawidłowe i we właściwym czasie przeprowadzone smarowanie zespołów i mechanizmów, zabezpieczają długotrwałą pracę czołgów. Nieprzestrzeżenie tego powoduje nienormalną pracę zespołów i mechanizmów czołgowych i doprowadza do przedwczesnego zużycia ich i uszkodzenia.

462. Dolewanie oleju do zbiorników oleju lub karterów silnika przeprowadza się do normalnego poziomu według kreski orientacyjnej na mierniku oleju. Nadmiar oleju w karterze silnika doprowadza do intensywniejszego wytwarzania osadu (nagaru) i dymienia silnika.

463. Sprawdzenie poziomu oleju w zbiornikach oleju czołga powinno odbywać się

codziennie przed rozruchem silnika i po powrocie czołga do parku oraz na przystankach w marszu.

464. Zmianę oleju w układach smarowania silników należy przeprowadzać w terminach ustalonych dla każdej marki czołgów, podanych w instrukcjach o ich eksploatacji.

465. Do napełniania układu chłodzenia silnika używać należy czystej, miękkiej wody (deszczowej, śniegowej, rzecznej albo wodociągowej).

466. Sprawdzanie poziomu wody w układzie chłodzenia silnika i dolewanie jej powinno przeprowadzać się każdorazowo przed rozruchem silnika po powrocie czołga do parku oraz na przystankach w marszu.

467. Napełnienia układu chłodzenia wodą należy dokonywać przez lejek z siatką, w celu uniknięcia zanieczyszczeń mechanicznych.

468. Dla zmniejszenia wytwarzania się kamienia kotłowego, wodę w układzie chłodzenia należy zmieniać możliwie jak najrzadziej. Zlaną wodę należy gromadzić w czystym naczyniu i używać do ponownego napełnienia układu chłodzenia.

Stosowanie płynów nisko zamarzających dla układów chłodzenia silników

469. Dla chłodzenia silników czołgowych w okresie zimowym stosuje się nisko zamarzające płyny chłodzące (antyfryzy). Podstawowym płynem nisko zamarzającym dla czołgów są antyfryzy etylenglikolowe, składające się z wody i etylenglikolu.

470. Temperaturę zamarzania antyfryzu w zależności od zawartości w nim wody charakteryzuje następująca tabela:

% wody w antyfryzie	Temperatura zamarzania antyfryzu w °C	% wody w antyfryzie	Temperatura zamarzania antyfryzu w °C
0	— 10	50	— 37
5	— 19	55	— 30
10	— 29	60	— 24
15	— 36	65	— 19
20	— 48	70	— 15
25	— 58	75	— 11
30	— 70	80	— 8
33	— 75	85	— 6
35	— 70	90	— 4
40	— 55	95	— 2
45	— 46	100	0

471. Etylenglikolowy antyfryz marki W-2 składa się z 55% etylenglikolu i 45% wody. Jest to płyn o kolorze lekko żółtym, mętnawy. Ciężar właściwy antyfryzu W-2 = 1,055 — 1,08. Temperatura krzepnięcia — 40° C.

472. Wszystkie antyfryzy są kosztownymi płynami, dlatego też należy stosować wszystkie środki dla oszczędnego ich rozchodowania i ewidencji.

473. Przed napełnieniem układu chłodzenia antyfryzem, należy uprzednio dokonać analizy dla oceny jego jakości. Przy analizie sprawdza się ciężar właściwy antyfryzu, kolor, przezroczystość i obecność osadu. Przy stwierdzeniu w antyfryzie obecności domieszek mechanicznych, płyn należy przefiltrować przez gęste płótno.

474. Przy napełnianiu układu chłodzenia antyfryzem należy obserwować, aby do układu chłodzenia nie dostała się nawet najmniejsza ilość produktów naftowych (nafty, benzyny, oleju), ponieważ wywołują one

wytwarzanie się piany i wylewanie się antyfryzu z układu chłodzenia.

475. Antyfryzy posiadają większy współczynnik rozszerzalności niż woda. Dlatego, aby uniknąć strat na skutek wylewania się antyfryzu przy jego rozgrzewaniu, układy chłodzenia należy napełniać do 94—95% ich pojemności.

476. Z układu chłodzenia napełnionego antyfrizem podczas pracy silnika wyparowuje przeważnie woda. Dlatego też ubytek antyfryzu, jeśli nie spowodowany on jest wyciekami przez nieszczelność w układzie chłodzenia, należy uzupełniać dolewając wody.

Jakość antyfryzu należy sprawdzać co każde 25—30 godzin pracy silnika.

477. Wszystkie antyfryzy pochodzenia etylenglikolowego są płynami trującymi. Trafienie ich do przewodów pokarmowych człowieka powoduje zatrucie kończące się zwykle śmiercią.

478. Przy obchodzeniu się z antyfrizem należy ściśle przestrzegać następujących przepisów:

- a) kategorycznie zabrania się przy napełnianiu układu chłodzenia antyfrizem zasysać antyfriz ustami za pośrednictwem węża gumowego;
- b) na naczyniach przeznaczonych do przechowywania antyfryzu umieścić napisy „Trucizna, pić nie wolno“;
- c) pouczyć skład osobowy o właściwościach trujących antyfryzu, szczególnie nowoprzybywających do jednostki oraz pododdziały wydzielone dla przyjmowania i ochrony czołgów w czasie przewozów kolejowych;

- d) zapewnić ścisły nadzór nad transportowaniem i przechowywaniem antyfryzu zarówno w magazynach, jak i w układach chłodzenia czołgów;
- e) przy napełnianiu czołgów antyfryzem, albo przy jego otrzymaniu i transportowaniu, bezwzględnie wyznaczać oficera lub starszego podoficera jako odpowiedzialnego za całość antyfryzu i niedopuszczenie do wypadków zatrucia się nim.

479. Oprócz antyfryzu dla chłodzenia silników można stosować mieszanki ze spirytusu, wody i gliceryny.

Skład mieszanek

Ilość wody w %	Ilość spirytusu (denaturatu) w %	Ilość gliceryny w %	Temperatura zamarzania mieszanki
60	30	10	— 18 °C
45	40	15	— 28 °C
43	42	15	— 32 °C

480. W mieszankach spirytusowo-glicerynowo-wodnych wyparowuje przede wszystkim spirytus i woda, dlatego też do układów chłodzenia należy dolewać mieszanki z 50% wody i 50% spirytusu.

481. Kategoriecznie zabrania się używania jako płynów niskozamarzalnych oleju gazowego, nafty i innych produktów naftowych, ponieważ działają one niszcząco na gumowe części układu chłodzenia silnika, powodują silne przegrzanie silnika oraz szybkie jego zużycie.

ROZDZIAŁ VII

KLASYFIKACJA WYPADKÓW ZACHODZĄCYCH PRZY EKSPLOATACJI CZOŁGÓW I TOK DALSZEGO POSTĘPOWANIA

Klasyfikacja wypadków

482. Wszystkie wypadki związane z eksploatacją czołgów dzielą się na uszkodzenia (złamania), awarie, katastrofy i nieszczęśliwe wypadki.

483. Uszkodzeniem (złamaniem) nazywamy takie uszkodzenie zespołów lub mechanizmów czołga, dla usunięcia których należy przeprowadzić remont bieżący.

484. Awarią nazywamy takie uszkodzenie zespołów i mechanizmów czołga, dla usunięcia których należy przeprowadzić remont średni lub kapitalny.

485. Katastrofą nazywamy takie uszkodzenie lub awarię czołga, które pociągnęło za sobą śmierć lub kalectwo ludzi.

486. Nieszczęśliwym wypadkiem nazywamy taki wypadek, w którym następuje śmierć lub okaleczenie ludzi bez uszkodzenia czołga.

487. Nie zalicza się do uszkodzeń lub awarii normalnego zużycia czołga lub jego mechanizmów, które nie spowodowało żadnych dodatkowych uszkodzeń w procesie eksploatacji, jak również uszkodzeń bojowych

(od pocisków artyleryjskich, min, bomb lotniczych itp.).

488. Dowódca oddziału obowiązany jest zapewnić rozpatrzenie wszystkich wypadków i o wynikach meldować dowódcy wielkiej jednostki.

489. Każde uszkodzenie czołga powstałe z winy załogi lub oficera, powinno być dokładnie rozpatrzone, a winni pociągnięci do odpowiedzialności.

O awarii, w której dowództwo podejrzewa zły zamiar (sabotaż), dowódca wielkiej jednostki (samodzielnego oddziału) natychmiast zawiadamia prokuratora wojskowego.

Dowódcy wszystkich szczebli nie powinni pozostawiać bezkarnie żadnego wypadku, w rezultacie którego powstało uszkodzenie czołga, awaria lub katastrofa.

490. O każdej awarii czołga i katastrofie, niezależnie od ich przyczyn, dowódca wielkiej jednostki (samodzielnego oddziału) melduje w trzydniowym terminie (meldunek według wzoru Panc — 4e) do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego i Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

491. Na awarie i uszkodzenia powstałe z winy złej produkcji lub złej jakości remontu, przeprowadzonego poza wielką jednostką, sporządza się protokół reklamacyjny.

492. Zasadniczymi przyczynami awarii są:

- niedostateczny poziom dyscypliny u mechaników-kierowców, słabe techniczne przygotowanie ich i obniżone wymagania w stosunku do nich ze strony oficerów kierujących eksploatacją czołgów;
- brak kontroli eksploatacji czołgów ze strony oficerów;

- zła organizacja obsługiwaniania czołgów (nie na czas przeprowadzona regulacja, smarowanie zespołów i mechanizmów czołgów, nie przeprowadzenie przeglądów kontrolnych przed wyjazdem czołgów z parku;
- niedostateczna praca wychowawcza z załogami czołgów.

Należy systematycznie prowadzić pracę nad wykształceniem i wychowaniem mechaników - kierowców oraz przekazywać im doświadczenie najlepszych mechaników-kierowców, którzy pracują bez uszkodzeń i awarii.

493. Wykaz przykładowych uszkodzeń i awarii czołgów:

U s z k o d z e n i a	A w a r i e
1. Uszkodzenie pompy olejowej, wtryskowej lub wodnej.	1. Wytopienie łożysk głównych i korbowodowych.
2. Uszkodzenie przewodów paliwowych, olejowych lub zbiorników.	2. Uszkodzenie mechanizmu korbowodowego, bloku, cylindrów lub karteru silnika, wymagające wymontowania silnika i jego remont.
3. Rozdęcie zbiorników olejowych.	3. Zamrożenie bloków lub cylindrów silnika.
4. Przepalenie kolektora wylotowego.	4. Zdewastowanie karteru skrzyni przekładniowej.
5. Wybicie uszczelki głowicy bloku.	5. Zamrożenie chłodnicy wymagające jej wymiany.

Uszkodzenia	Awarie
6. Spalenie taśmy „ferrodo“ lub uszkodzenie części hamulca.	6. Pożar czołga, na skutek którego konieczne jest wyjęcie i remont jednego z zespołów.
7. Uszkodzenie kół napędowych lub kierunkowych.	7. Wyłamanie zębów kół zębatach skrzyni przekładniowej.
8. Uszkodzenie części lub łożysk części bieżnej (koła oporowego, rolki podtrzymującej, wału skrętnego, sprężyny zawieszenia, świecy zawieszenia).	8. Rozerwanie wentylatora.
9. Uszkodzenie podstaw, dźwigni lub cięgieł układu dźwigniowego.	9. Uszkodzenie sprzęgła głównego, wymagające jego wymiany.
10. Złamanie sprężyn zaworowych.	10. Zatopienie czołga.
11. Zacinanie się wozików kulisy.	11. Wyłamanie zębów kół zębatach przekładni bocznej lub PMZ.
12. Uszkodzenie urządzenia elektrycznego i przyrządów kontrolnych.	12. Uszkodzenie kadłuba pancernego czołga uniemożliwiające normalną pracę mechanizmów.
13. Pogięcie błotników.	13. Zerwanie zębów wspornika koła kierunkowego.
	14. Uszkodzenie mechanizmu przekładniowego silnika.
	15. Uszkodzenie mechanizmu rozrządowego silnika.

**Sposób wnoszenia reklamacji do zakładów
produkcyjnych i remontowych w sprawie jakości
wyprodukowanych lub wyremontowanych
przez nich czołgów**

494. W wypadku ujawnienia w czołgu przedwczesnego zużycia części lub zespołów, jak również w wypadku awarii lub uszkodzenia nie z winy składu osobowego, oddział wojsk pancernych powinien, nie rozbrajając zespołu, wezwać przedstawiciela zakładów wytwórczych lub remontowych w celu sporządzenia protokołu reklamacyjnego.

495. Reklamowaniu podlegają: przedwczesne zużycie części i zespołów, uszkodzenia lub awarie czołga powstałe w granicach terminów gwarancyjnych pracy czołgów przy prawidłowej ich eksploatacji.

496. O wezwaniu przedstawiciela zakładów wytwórczych lub remontowych dowódca oddziału melduje drogą służbową Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego.

497. Po przybyciu do oddziału przedstawiciela zakładu wytwórczego lub remontowego wvznacza się trzyosobową komisję, w skład której powinni wejść: pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych, przedstawiciel zakładu wytwórczego lub remontowego i jeden przedstawiciel oddziału. Przewodniczącym komisji jest pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych.

498. W wypadku ustalenia winy zakładów, sporządza się protokół reklamacyjny (Panc wzór 5e), który podpisują: pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych, przedstawiciel zakładu wytwórczego lub remontowego i przedstawiciel oddziału.

499. Protokół reklamacyjny sporządza się w 3-ch egzemplarzach, z których jeden pozostawia się w aktach oddziału, a dwa wysyła drogą służbową do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego jeden egzemplarz protokołu reklamacyjnego przekazuje do zakładu wytwórczego lub remontowego.

500. W wypadku gdy przedstawiciel zakładu wytwórczego lub remontowego nie przybył w przeciągu 10 dni od wysłania zawiadomienia, dowódca oddziału sporządza jednostronny protokół reklamacyjny.

W celu sporządzenia jednostronnego protokołu reklamacyjnego dowódca oddziału powołuje komisję w składzie:

- przewodniczący — pomocnik dowódcy oddziału do spraw technicznych;
- członkowie — przedstawiciel wydziału technicznego Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW (frontu, armii) i przedstawiciel oddziału.

Jednostronny protokół reklamacyjny podlega zatwierdzeniu przez Zastępcę Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych WP do spraw technicznych.

O decyzji Zastępcy Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych WP do spraw technicznych Oddział Techniczny Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych zawiadamia dowódcę oddziału przez pomocnika Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW do spraw technicznych.

501. Niezależnie od tego, z czyjej winy powstała awaria czołga, dowódca oddziału wysyła drogą służbową w 3-dniowym terminie niezwłoczny meldunek (Panc wzór 4e) do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych WP.

502. Po sporządzeniu przez komisję protokołu reklamacyjnego, w którym ustalona została wina zakładów, awarie i uszkodzenia nie obciążają oddziału.

503. Naprawę reklamowanych czołgów przeprowadza się przy użyciu części zamiennych i środków remontowych zakładów wytwórczych lub remontowych i na ich koszt.

Jeśli naprawa reklamowanych czołgów przeprowadzona została środkami remontowymi oddziału (wielkiej jednostki) to wszystkie koszty związane z naprawą czołga pokrywają zakłady wytwórcze lub remontowe.

504. W wypadku jeśli uszkodzenia z winy zakładów powstały w szeregu oddziałów, kolejność naprawy reklamowanych czołgów ustala Dowódca Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

Czołgi, które nie przepracowały terminu gwarancyjnego z winy zakładów wytwórczych lub zakładów remontowych i wymagają z tego tytułu remontu kapitalnego, skierowuje się do zakładów remontowych po sporządzeniu protokołu reklamacyjnego i na podstawie decyzji Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego. Termin remontu czołga nie powinien przekraczać jednego miesiąca od czasu przybycia do zakładów remontowych.

505. Po dokonaniu naprawy reklamowanych czołgów, na miejscu w oddziale sporządza się protokół wyremontowania w trzech egzemplarzach,

z których jeden pozostawia się w aktach oddziału, a dwa wysyła drogą służbową do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego jeden egzemplarz protokołu wyremontowania reklamowanego czołga przekazuje do zakładu wytwórczego lub remontowego.

506. Dowódcy oddziałów (wielkich jednostek) wojsk pancernych i zmechanizowanych oraz ich pomocnicy do spraw technicznych obowiązani są szczegółowo analizować przyczyny powstałych awarii i uszkodzeń czołgów i wnosić reklamacje tylko w wypadku, jeśli ustalono, że winę ponosi zakład produkcyjny lub remontowy.

ROZDZIAŁ VIII

OBOWIĄZKI SKŁADU OSOBOWEGO ODDZIAŁÓW I WIELKICH JEDNOSTEK WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH PRZY ORGANIZACJI SŁUŻBY INŻYNIERYJNO - CZOŁGOWEJ

Postanowienia ogólne

507. Służba inżynierijno-czołgowa ma za zadanie zabezpieczyć stałą gotowość bojową oddziałów i wielkich jednostek wojsk pancernych i zmechanizowanych w drodze przeprowadzenia we właściwym czasie i w różnych rodzajach walki organizacji eksploatacji, ewakuacji, remontu oraz materiałowo-technicznego zabezpieczenia.

508. Na służbę inżynierijno - czołgową nakłada się następujące obowiązki:

- organizacji i kontroli eksploatacji, remontu i ewakuacji sprzętu pancernego;
- organizacji materiałowo-technicznego zabezpieczenia;
- planowania rozchodowania i przywrócenia zapasu motogodzin oraz prowadzenia dokumentacji eksploatacyjnej, remontowej i ewakuacyjnej;

- ustalania wymagań techniczno-eksploatacyjnych na nowe marki czołgów;
- wnoszenia reklamacji o jakości produkcji do zakładów wytwórczych (zakładów remontowych, oddziałów remontowych armii i frontu);
- określania przyczyn powodujących uszkodzenia, awarie i katastrofy w wyniku nieprawidłowej eksploatacji czołgów przez skład osobowy lub na skutek konstrukcyjnych i produkcyjnych defektów oraz opracowania i wcielenia w życie przedsięwzięć dla ich zapobiegania;
- opracowywania wytycznych, dyrektyw, instrukcji i wskazówek z zagadnień eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów;
- organizacji i kontroli (razem ze sztabem) wyszkolenia technicznego składu osobowego;
- organizacji pracy racjonalizatorskiej i wynalazczości.

509. Kierowanie służbą inżynieryjno-czołgową urzeczywistnia się:

- na szczeblu centralnym — przez Zastępcę Dowódcy Woisk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego do spraw technicznych;
- w okręgu wojskowym przez pomocnika Dowódcy Woisk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego do spraw technicznych;
- w wielkiej jednostce (oddziale) przez pomocnika dowódcy do spraw technicznych.

Obowiązki oficerów liniowych (dowódców)

510. Dowódca wielkiej jednostki obowiązany jest:

- znać ilość i stan techniczny czołgów oraz stopień zaopatrzenia wielkiej jednostki w MPS i amunicję;
- organizować ewakuację czołgów z pola walki;
- wydawać wskazówki o sposobie, terminie i kolejności naprawy sprzętu pancernego;
- rozdzielać między oddziały czołgi przybywające na uzupełnienie;
- stosować środki zapobiegawcze dla likwidacji uszkodzeń i awarii czołgów w podwładnych mu oddziałach;
- kontrolować stan dowolnie wybranych przez siebie czołgów wielkiej jednostki i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — jeden raz na trzy miesiące; czołgów znajdujących się na konserwacji — dwa razy w roku.

511. Dowódca wielkiej jednostki w zakresie służby inżynieryjno - czołgowej wykonuje zarządzenia wydane przez pomocnika dowódcy do spraw technicznych nadrzędnej wielkiej jednostki (armii, frontu) na równi ze wskazaniem wydanymi przez dowódcę tej wielkiej jednostki (armii, frontu).

512. Dowódca oddziału (pułku, samodzielnego batalionu) ponosi całkowitą odpowiedzialność za stan techniczny sprzętu, prawidłową organizację eksploatacji czołgów i ich stałą gotowość bojową.

W zakresie służby inżynieryjno-czołgowej wszystkie zarządzenia wydane przez pomocnika dowódcę wielkiej jednostki wykonuje na równi z zarządzeniami wydawanymi przez dowódcę wielkiej jednostki.

513. Dowódca oddziału obowiązany jest:

- znać budowę czołgów znajdujących się w stanie oddziału;
- kontrolować organizację eksploatacji i remontu czołgów w oddziale;
- odpowiadać za wyszkolenie techniczne składu osobowego oddziału; osobiście kierować wyszkoleniem oficerów; okresowo organizować sprawdzanie znajomości przez skład osobowy przepisów eksploatacji czołgów;
- kontrolować stan techniczny dowolnie wybranych przez siebie czołgów i ich dokumentację; czołgów grupy eksploatacyjnej — jeden raz w miesiącu; czołgów znajdujących się na konserwacji — jeden raz na trzy miesiące;
- jeden raz w miesiącu sprawdzać wykonanie planów eksploatacji w pododdziałach (batalion, kompania) i przedstawiać dowódcy wielkiej jednostki meldunki o wykonaniu planu eksploatacji czołgów oddziału;
- stale znać ilość i stan techniczny czołgów w oddziale; odpowiadać za planowanie ich eksploatacji i remontu;
- dopilnowywać przestrzegania przepisów i środków zapobiegających uszkodzeniom i awariom czołgów;
- organizować na czas zaopatrywanie oddziału w amunicję i materiały eksploatacyjne.

514. Dowódca pododdziału (batalionu, kompanii) odpowiada za stałą gotowość bojową czołgów pododdziału, prawidłową ich eksploatację, zaopatrzenie w amunicję i materiały eksploatacyjne.

W zakresie służby inżynieryjno-czołgowej wykonuje zarządzenia pomocnika dowódcy oddziału do spraw

technicznych na równi z zarządzeniami dowódcy oddziału.

515. Dowódca pododdziału jest obowiązany:

- znać budowę czołgów znajdujących się w stanie pododdziału;
- o każdej porze dnia znać ilość i stan techniczny czołgów i ich miejsce przebywania;
- kontrolować stan techniczny wszystkich czołgów pododdziału i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — jeden raz w tygodniu; czołgów znajdujących się na konserwacji — jeden raz w miesiącu;
- kontrolować wykonanie miesięcznego planu eksploatacji i prowadzenie indywidualnych planów eksploatacji czołgów pododdziału nie rzadziej jak jeden raz w tygodniu;
- bezzwłocznie meldować dowódcy oddziału lub jego pomocnikowi do spraw technicznych o wszystkich wypadkach z czołgami;
- prowadzić osobiście wyszkolenie składu osobowego kompanii z nauki o sprzęcie i jego eksploatacji;
- dopilnowywać przestrzegania przepisów i środków zapobiegających uszkodzeniom i awariom czołgów pododdziału.

516. Dowódca plutonu odpowiada za stałą gotowość bojową czołgów plutonu, ich stan techniczny, zaopatrzenie w materiały eksploatacyjne, amunicję oraz za ewidencję pracy czołgów.

517. Dowódca plutonu obowiązany jest:

- znać budowę czołgów znajdujących się w stanie plutonu;

- organizować przepisowe utrzymanie czołgów w różnych warunkach;
- kontrolować stan techniczny wszystkich czołgów plutonu i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — codziennie: czołgów znajdujących się na konserwacji — dwa razy w miesiącu;
- codziennie kontrolować wykonanie indywidualnych planów eksploatacji czołgów plutonu;
- o każdej porze dnia znać stan techniczny czołgów i ich miejsce znajdowania się;
- przed wyjazdem jednego czołga lub czołgów całego plutonu dla wykonania zadania dokładnie przygotować każdy czołg i osobiście sprawdzić jego stan techniczny, napełnienie materiałami pędnymi i smarami oraz zabezpieczenie w amunicję;
- prowadzić osobiście wyszkolenie składu osobowego plutonu z nauki o budowie sprzętu i broni, przepisów jazdy i eksploatacji oraz kontrolować prawidłowość prowadzenia formularzy i rozkazów wyjazdu;
- meldować dowódcy kompanii i jego pomocnikowi do spraw technicznych o wszystkich awariach, uszkodzeniach i wymuszonych postojach czołgów swego plutonu;
- w końcu każdego dnia meldować dowódcy kompanii i jego pomocnikowi do spraw technicznych o stanie czołgów plutonu i o wykonanej pracy;
- wiedzieć, jaki remont przeprowadzono czołgom plutonu, znać zapas motogodzin czołgów i stan zaopatrzenia w amunicję i materiały eksploatacyjne;

- dopilnowywać przestrzegania przepisów i środków zapobiegających uszkodzeniom i awariom czołgów plutonu.

518. Dowódca czołga podlega bezpośrednio dowódcy plutonu. Jest on przełożonym załogi i pod każdym względem odpowiada za czołg, jego uzbrojenie i załogę.

519. Dowódca czołga obowiązany jest:

- utrzymywać surową dyscyplinę wojskową załogi czołga i wymagać dokładnej znajomości i ścisłego wykonywania przez załogę funkcyjnych obowiązków;
- znać budowę czołga i jego obsługiwanie, umieć strzelać z broni pokładowej czołga i korzystać z radiostacji;
- troszczyć się o utrzymanie czołga w pełnej gotowości bojowej;
- przed każdym wyjazdem czołga sprawdzać: sprawność jego uzbrojenia, przyrządów celowniczych i obserwacyjnych, oporopowrotnika, środków łączności oraz zaopatrzenie w amunicję, materiały pędne i smary, żywność i wodę;
- utrzymywać w sprawności i zabezpieczyć ukompletowanie narzędzi, sprzętu maskującego, środków obrony przeciwchemicznej i części zapasowych;
- dbać o stałą gotowość gaśnic;
- kierować pracą załogi przy obsługiwaniu i remoncie czołga w jednostce;
- prowadzić dokumentację indywidualną czołga i plan jego eksploatacji.

Obowiązki oficerów służby inżynieryjno-czołgowej

520. Pomocnik Dowódcy Wojsk Pancernych OW (armii, frontu) do spraw technicznych kieruje służbą inżynieryjno-czołgową w okręgu wojskowym przy pomocy składu osobowego wydziału technicznego Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW (frontu, armii) i pomocników dowódców wielkich jednostek wojsk pancernych i zmechanizowanych (samodzielnymi oddziałami) do spraw technicznych. W zakresie organizacji służby inżynieryjno-czołgowej podlegają jemu wszyscy oficerowie oddziałów i wielkich jednostek okręgu wojskowego (armii, frontu).

521. Pomocnik Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW (frontu, armii) do spraw technicznych na równi z Dowódcą Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW (armii, frontu) odpowiada za organizację służby inżynieryjno-czołgowej we wszystkich oddziałach (wielkich jednostek) wojsk pancernych i zmechanizowanych okręgu wojskowego (armii, frontu). Jego zarządzenia w zakresie eksploatacji, ewakuacji, remontu, zaopatrzenia technicznego i wykorzystania materiałów eksploatacyjnych powinny być wykonywane przez wszystkich oficerów, podoficerów i szeregowców oddziałów i wielkich jednostek wojsk pancernych i zmechanizowanych na równi z zarządzeniami Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego.

522. Pomocnik Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW (armii, frontu) do spraw technicznych obowiązany jest:

- kierować służbą inżynieryjno-czołgową w wielkich jednostkach i oddziałach wojsk pancernych

i zmechanizowanych podległych Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW (armii, frontu) oraz kierować pracą pomocników dowódców oddziałów i wielkich jednostek do spraw technicznych;

- przeprowadzać analizę przyczyn uszkodzeń, awarii i katastrof sprzętu i wprowadzać w życie przedsięwzięcia w celu zapobiegania i usuwania ich w podległych oddziałach (wielkich jednostkach);
- kierować planowaniem eksploatacji i remontu czołgów w podległych oddziałach (WJ) wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- kierować organizacją prawidłowej eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów z pola walki w oddziałach (WJ) wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- analizować i podsumowywać doświadczenia w zakresie eksploatacji, remontu i ewakuacji sprzętu pancernego w warunkach bojowych;
- kierować organizacją przejścia czołgów we właściwym czasie na eksploatację w warunkach letnich i zimowych;
- stosować środki, aby na czas i bez przerwy funkcjonowało zaopatrzenie oddziałów i wielkich jednostek we wszystkich rodzajach ich działalności;
- sporządzać w związku z każdym działaniem bojowym plan zabezpieczenia technicznego (załącznik 11);
- kierować (razem ze sztabem) wyszkoleniem technicznym oficerów i odpowiadać za systematyczne doskonalenie inżynierów, techników, me-

chaników - regulujących i mechaników - kierowców w podległych oddziałach i wielkich jednostkach;

- kontrolować rozchód części zamiennych, zespołów i kredytów pieniężnych, przeznaczonych na remont i eksploatację sprzętu;
- organizować pracę racjonalizatorską i wynalazczą w podległych oddziałach i wielkich jednostkach w zakresie eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów.

523. Pomocnik Dowódcy wielkiej jednostki wojsk pancernych i zmechanizowanych do spraw technicznych na równi z dowódcą wielkiej jednostki odpowiada za organizację służby inżynieryjno-czołgowej w wielkiej jednostce. Jego zarządzenia w zakresie eksploatacji, ewakuacji, remontu i wykorzystywania materiałów eksploatacyjnych powinny być wykonywane przez wszystkich oficerów, podoficerów i szeregowców wielkiej jednostki na równi z zarządzeniami dowódcy wielkiej jednostki.

524. Pomocnik dowódcy wielkiej jednostki wojsk pancernych i zmechanizowanych do spraw technicznych kieruje służbą inżynieryjno-czołgową w wielkiej jednostce przez wydział techniczny, pomocników dowódców oddziałów do spraw technicznych oraz dowódców oddziałów remontowych wchodzących w skład wielkiej jednostki i odpowiada za dokładne i we właściwym czasie wykonanie przez oficerów rozkazów, instrukcji i wytycznych dotyczących eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów.

525. Pomocnik dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych obowiązuje jest:

- kierować planowaniem eksploatacji i remontu czołgów w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- kierować organizacją służby inżynieryjno-czołgowej w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- kierować pracą pomocników dowódców oddziałów wojsk pancernych i zmechanizowanych do spraw technicznych, dowódców oddziałów remontowych oraz organizacją eksploatacji i ewakuacji czołgów z pola walki na PZUW WJ (armii, frontu);
- sprawdzać stan dowolnie wybranych czołgów w oddziałach i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — jeden raz na trzy miesiące; czołgów znajdujących się na konserwacji — dwa razy w roku;
- sprawdzać w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych wykonanie planów eksploatacji czołgów jeden raz na trzy miesiące;
- stale znać ilość i stan techniczny czołgów, środków remontowych i ewakuacyjnych w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- bezpośrednio kierować podległymi środkami remontowymi oraz zabezpieczać niezbędny dla oddziałów remont poza wielką jednostką;
- przeprowadzać analizę przyczyn uszkodzeń, awarii i katastrof czołgów oraz opracowywać i wcielać w życie przedsięwzięcia w celu zapobiegania i usuwania ich w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- kierować pracą tak, aby we właściwym czasie i bez przerw funkcjonowało zaopatrzenie mate-

riałowo-techniczne podległych oddziałów wojsk pancernych i zmechanizowanych we wszystkich rodzajach ich działalności;

- sporządzać w związku z każdym działaniem bojowym plan zabezpieczenia technicznego (załącznik 11);
- kontrolować jakość otrzymywanych MPS metodą porównania danych wykazanych w orzeczeniu laboratoryjnym na otrzymane materiały pędne z państwowymi normami (PN); w razie zgodności danych z państwowymi normami, wydawać zezwolenie na ich wykorzystanie;
- wspólnie ze sztabem kierować wyszkoleniem technicznym oficerów, podoficerów i szeregowców w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- kierować organizacją przejścia czołgów we właściwym czasie na eksploatację letnią i zimową;
- kontrolować rozchodowanie części zapasowych, zespołów i kredytów pieniężnych przeznaczonych na remont i eksploatację;
- kierować organizacją ruchu racjonalizatorskiego i wynalazczości w zakresie eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów z pola walki;
- przeprowadzać odprawy techniczne z załogami czołgów i oficerami oddziałów podległych w zakresie eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów z pola walki;
- kierować organizacją zabezpieczenia podległych oddziałów w literaturę techniczną z zakresu eksploatacji, ewakuacji i remontu czołgów.

526. Pomocnik dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych w sytuacji bojowej przed i w cza-

sie pobierania decyzji przez dowódcę wielkiej jednostki, znajduje się razem z nim na stanowisku dowodzenia; późniejsze miejsca jego uzależnione jest od położenia i decyzji dowódcy wielkiej jednostki.

527. Pomocnik szefa wydziału technicznego wielkiej jednostki do spraw remontu i eksploatacji odpowiada za planowanie i organizację remontu w ruchomym warsztacie naprawy czołgów (RWNCz) i w oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych oraz za organizację eksploatacji czołgów we wszystkich warunkach ich działalności.

528. Pomocnik szefa wydziału technicznego WJ do spraw remontu i eksploatacji obowiązany jest:

- znać ilość i stan techniczny środków remontowych pododdziałów technicznego zabezpieczenia oddziałów (KTZ i RWNCz) oraz ich możliwości produkcyjne;
- systematycznie kontrolować planowanie i wykonanie planu remontu środkami remontowymi wielkiej jednostki i podległych oddziałów wojsk pancernych i zmechanizowanych;
- organizować kierowanie czołgów do remontu poza WJ i odbiór ich z remontu;
- prowadzić ewidencję wyremontowanych czołgów środkami remontowymi WJ;
- analizować doświadczenia remontu i propagować najlepsze, najbardziej efektywne metody remontu;
- organizować eksploatację czołgów ściśle według wymagań „Przepisów eksploatacji wozów bojowych“;
- systematycznie kontrolować organizację eksploatacji i przygotowanie czołgów do działań bo-

jowych w podległych oddziałach oraz organizację ewakuacji czołgów i stałą gotowość środków ewakuacyjnych do przewidywanych działań bojowych;

- realizować przedsięwzięcia dla przygotowania czołgów do zimowej i letniej eksploatacji;
- prowadzić ewidencję awarii i uszkodzeń we wszystkich oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych wchodzących w skład wielkiej jednostki;
- kierować wnoszeniem reklamacji do zakładów wytwórczych i remontowych w razie przedwczesnego zużycia czołgów i prowadzić ewidencję reklamacji;
- znać ilościowy i jakościowy stan urządzeń parkowych oraz środków ogrzewania znajdujących się w podległych oddziałach;
- kontrolować prawidłowość wykorzystania środków ogrzewania;
- kontrolować jakość wyszkolenia załóg i oficerów w zakresie eksploatacji czołgów;
- kontrolować w podległych oddziałach wojsk pancernych i zmechanizowanych znajomość i prawidłowość wykonywania przez załogi czołgów i oficerów — rozkazów, instrukcji i wytycznych dotyczących służby inżynieryjno-czołgowej oraz prowadzenia dokumentacji technicznej;
- organizować zaopatrzenie oddziałów w literaturę techniczną z zakresu eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów.

529. Podczas działań bojowych pomocnik szefa wydziału technicznego do spraw remontu i eksploatacji wielkiej jednostki wykonuje zadania według zarządzeń

pomocnika dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych.

530. Pomocnik szefa wydziału technicznego wielkiej jednostki do spraw zaopatrzenia technicznego i ewidencji odpowiada za organizację we właściwym czasie zaopatrzenia materiałowo-technicznego podległych oddziałów we wszystkich warunkach ich działalności, za organizację i stan dokumentacji służby inżyniersko-czołgowej w podległych oddziałach oraz za terminowe i prawidłowe przedstawianie meldunków.

531. Pomocnik szefa wydziału technicznego wielkiej jednostki do spraw zaopatrzenia technicznego i ewidencji obowiązany jest:

- znać ilość i stan techniczny sprzętu w wielkiej jednostce;
- znać stan zaopatrzenia i potrzeby podległych oddziałów i we właściwym czasie zaopatrywać je w niezbędny sprzęt pancerny;
- prowadzić ewidencję stanu ilościowego i jakościowego sprzętu pancernego, urządzeń specjalnych, środków ogrzewania i w ustalonych terminach przedstawiać zapotrzebowania na brakujący sprzęt;
- systematycznie kontrolować stan ewidencji i sprawozdawczości, stan posiadania i przechowywania części zamiennych, zespołów i urządzeń specjalnych w podległych oddziałach;
- znać wszystkie obowiązujące rozkazy i zarządzenia dotyczące eksploatacji, remontu, ewakuacji, ewidencji i sprawozdawczości w wojskach pancernych i zmechanizowanych.

532. Pomocnik dowódcy pułku do spraw technicznych kieruje służbą inżynierijno-czołgową pułku przy pomocy składu osobowego sekcji technicznej i pomocników dowódców pododdziałów do spraw technicznych.

533. Pomocnik dowódcy pułku do spraw technicznych na równi z dowódcą pułku odpowiada za organizację służby inżynierijno - czołgowej w pułku. Jego wytyczne w zakresie eksploatacji, remontu, ewakuacji i zaopatrzenia technicznego powinny być wykonywane przez oficerów, podoficerów i szeregowców pułku na równi z zarządzeniami dowódcy pułku.

534. Pomocnikowi dowódcy pułku do spraw technicznych w zakresie organizacji służby inżynierijno-czołgowej podporządkowują się wszyscy oficerowie, podoficerowie i szeregowcy pododdziałów pułku.

535. Pomocnik dowódcy pułku do spraw technicznych obowiązany jest:

- kierować planowaniem eksploatacji i remontu czołgów pułku, sporządzać zapotrzebowania na części zamienne, kontrolować ich otrzymanie i rozdział;
- znać wszystkie rozkazy, przepisy, wytyczne, instrukcje i zarządzenia dotyczące służby inżynierijno-czołgowej;
- organizować prawidłową eksploatację, remont i ewakuację czołgów z pola walki na punkt zbiórki uszkodzonych wozów (PZUW) wielkiej jednostki i armii;
- organizować grupy remontowo - ewakuacyjne (REG);

- planować zaopatrzenie techniczne pułku we wszystkich warunkach jego działalności bojowej (załącznik II);
- systematycznie analizować przyczyny uszkodzeń i awarii czołgów; opracowywać i wprowadzać w życie przedsięwzięcia w walce z awariami.
- znać stopień wykształcenia i kwalifikacje fachowe oficerów służby inżynieryjno-czołgowej i stosować środki dla podniesienia poziomu ich wykształcenia;
- studiować i pogłębiać doświadczenia eksploatacji i remontu czołgów;
- sprawdzać stan techniczny dowolnie wybranych czołgów pułku i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — jeden raz w miesiącu; czołgów znajdujących się na konserwacji — jeden raz na trzy miesiące;
- kontrolować jeden raz w miesiącu wykonanie planów eksploatacji w batalionach i kompaniach;
- organizować przygotowanie i przejście czołgów we właściwym czasie na eksploatację zimową lub letnią;
- kontrolować jakość otrzymywanych MPS metodą porównania danych w „Orzeczeniu laboratoryjnym“ na otrzymane materiały pełne z państwowymi normami (PN); w razie zgodności danych z państwowymi normami (PN), wydać zezwolenie na ich użytkowanie;
- organizować sprawdzenie gotowości bojowej przed wykonaniem przez pułk zadań bojowych;
- organizować służbę zamykania technicznego w pułku w czasie marszu;

- wspólnie ze sztabem kierować wyszkoleniem technicznym składu osobowego pułku.

536. Pomocnik dowódcy pułku do spraw technicznych w sytuacji bojowej przed i w czasie pobierania decyzji przez dowódcę pułku znajduje się razem z nim na PO lub SD pułku; późniejsze jego miejsce przebywania uzależnione jest od położenia oraz decyzji dowódcy pułku.

537. Pomocnik szefa sekcji technicznej pułku do spraw zaopatrzenia i remontu podlega pomocnikowi dowódcy pułku do spraw technicznych. Odpowiada on za organizację i planowanie remontu czołgów w pułku, za jakość remontu wykonywanego środkami KTZ i batalionów, za ciągłe i we właściwym czasie zorganizowane zaopatrzenie pułku w sprzęt pancerny oraz za stan dokumentacji służby inżynierjno-czołgowej pułku.

538. Pomocnik szefa sekcji technicznej pułku do spraw zaopatrzenia technicznego i remontu obowiązany jest:

- organizować remont czołgów w pułku i skierowywanie czołgów do remontu poza pułkiem;
- ciągle i we właściwym czasie zaopatrywać pułk w sprzęt pancerny i prowadzić jego ewidencję;
- prowadzić dokumentację w zakresie służby inżynierjno-czołgowej;
- podczas działań bojowych organizować pułkowe punkty zbiórki uszkodzonych wozów (PZUJW) i kierować ich pracą według zarządzeń pomocnika dowódcy pułku do spraw technicznych;
- analizować doświadczenia remontu i wprowadzać w życie najlepsze metody remontu w pododdziałach;

- organizować zaopatrzenie pułku w literaturę techniczną z zakresu eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów;
- organizować zbiórkę części i zespołów przydatnych oraz nadających się do remontu z czołgów nie podlegających naprawie (zdawanych na złom).

539. Pomocnik dowódcy batalionu do spraw technicznych na równi z dowódcą batalionu odpowiada za organizację służby inżynieryjno-czołgowej w batalionie. Jego zarządzenia w zakresie eksploatacji, remontu, ewakuacji i wykorzystania materiałów eksploatacyjnych powinny być wykonywane przez wszystkich oficerów, podoficerów i szeregowców batalionu na równi z zarządzeniami dowódcy batalionu.

540. Pomocnikowi dowódcy batalionu do spraw technicznych w zakresie organizacji służby inżynieryjno-czołgowej podporządkowują się wszyscy oficerowie pododdziałów batalionu.

541. Pomocnik dowódcy batalionu do spraw technicznych obowiązany jest:

- kierować pracą sekcji technicznej batalionu i pomocników dowódców kompanii do spraw technicznych we wszystkich warunkach działalności batalionu;
- znać ilość i stan techniczny sprzętu pancernego batalionu;
- kontrolować wykonanie obowiązujących rozkazów, instrukcji, wytycznych i zarządzeń w zakresie służby inżynieryjno-czołgowej batalionu;
- organizować prawidłową eksploatację, remont i ewakuację czołgów we wszelkich rodzajach działań batalionu;

- analizować przyczyny powstawania awarii i uszkodzeń oraz opracowywać i wcielać w życie przedsięwzięcia dla walki z awariami w batalionie;
- znać zdolności fachowe i organizacyjne techników i mechaników-kierowców oraz stosować środki dla podwyższenia ich wiadomości technicznych;
- sprawdzać stan wszystkich czołgów batalionu i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — dwa razy w miesiącu; czołgów znajdujących się na konserwacji — jeden raz na trzy miesiące;
- dwa razy w miesiącu kontrolować wykonanie przez pododdziały miesięcznego planu eksploatacji;
- zaopatrywać we właściwym czasie batalion w sprzęt pancerny, MPS i literaturę techniczną z zakresu zagadnień służby inżynieryjno-czołgowej;
- organizować w batalionie prawidłowe prowadzenie dokumentacji służby inżynieryjno-czołgowej;
- we właściwym czasie przygotowywać czołgi do eksploatacji w warunkach letnich i zimowych;
- kierować pracą racjonalizatorską i wynalazczością wśród składu osobowego batalionu;
- osobiście sprawdzać stan czołgów skierowanych do remontu w zakładach remontowych;
- w samodzielnym batalionie sporządzać w przewidywaniu działań bojowych plan zabezpieczenia technicznego (załącznik 11);
- wydzielać pododdział remontowy dla pełnienia służby zamykania technicznego batalionu (według decyzji dowódcy batalionu);

- organizować punkty obserwacji technicznej (POT);
- osobiście kontrolować gotowość bojową czołgów przed rozpoczęciem wykonywania zadania bojowego przez batalion;
- być obecnym podczas pobierania decyzji przez dowódcę batalionu.

542. Pomocnik dowódcy kompanii do spraw technicznych na równi z dowódcą kompanii odpowiada za organizację służby inżyniersko-czołgowej w kompanii. Jego zarządzenia w zakresie eksploatacji, ewakuacji, remontu i wykorzystania materiałów eksploatacyjnych powinny być wykonywane przez cały skład osobowy kompanii na równi z zarządzeniami dowódcy kompanii.

543. Pomocnik dowódcy kompanii do spraw technicznych odpowiada:

- za organizację eksploatacji i remontu czołgów;
- za terminowe i dokładne wykonywanie przez oficerów, podoficerów i szeregowców kompanii obowiązujących rozkazów, przepisów, wytycznych, instrukcji i zarządzeń dotyczących eksploatacji, remontu i ewakuacji czołgów;
- za wyszkolenie techniczne oficerów, podoficerów i szeregowców kompanii w zakresie eksploatacji i utrzymania czołgów;
- za awarie i uszkodzenia powstałe z powodu nieprawidłowej eksploatacji czołgów;
- za stan dokumentacji eksploatacyjnej czołgów.

544. Pomocnik dowódcy kompanii do spraw technicznych obowiązany jest:

- organizować prawidłową eksploatację i remont czołgów kompanii oraz utrzymywać je w stałej gotowości bojowej;
- prawidłowo i we właściwym czasie wypełniać dokumenty eksploatacyjne;
- znać osobiste kwalifikacje każdego dowódcy czołga, mechanika-kierowcy i osobiście przeprowadzać z nimi zajęcia w zakresie eksploatacji i remontu czołga;
- osobiście kontrolować przygotowanie czołgów i załóg do wyjazdu oraz prawidłowe obsługiwanie sprzętu po wykonaniu zadania;
- kontrolować stan wszystkich czołgów kompanii i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — jeden raz w tygodniu; czołgów znajdujących się na konserwacji — jeden raz w miesiącu;
- odnotowywać codziennie w miesięcznym planie eksploatacji faktycznie wykonaną przez czołgi pracę i jeden raz w tygodniu sprawdzać prowadzenie indywidualnych planów;
- codziennie meldować pisemnie pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych o uszkodzeniach czołgów za ubiegły tydzień, na podstawie notatek w rozkazie wyjazdu;
- podczas walki znajdować się na punkcie obserwacji technicznej (POT) i osobiście obserwować pole walki dla zapewnienia we właściwym czasie pomocy ugrzęźniętym i uszkodzonym czołgom;
- dopilnowywać przestrzegania przepisów i środków dla zapobiegania awariom czołgów;
- kierować pracą czołgów, technika czołgowego kompanii i mechanika regulującego kompanii;

- znać budowę i stan techniczny czołgów kompanii;
- umieć prowadzić czołgi i doskonalić prowadzenie ich przez mechaników-kierowców;
- osobiście dopilnowywać przygotowania czołgów do walki i do remontu;
- przygotowywać czołgi do ewakuacji z pola walki.

545. Technik czołgowy podlega bezpośrednio pomocnikowi dowódcy kompanii do spraw technicznych i odpowiada za prawidłowe obsługiwanie i utrzymanie czołgów kompanii.

546. Technik czołgowy obowiązany jest:

- znać budowę czołgów kompanii oraz indywidualne osobliwości eksploatacji każdego czołga;
- umieć prowadzić czołgi;
- znać i wykonywać wszystkie rozkazy, przepisy, instrukcje i wytyczne dotyczące eksploatacji;
- znać terminy obsługiwania i zakres prac przy obsługiwaniu czołga oraz normy rozchodu MPS;
- szkolić skład osobowy kompanii w zakresie prawidłowej eksploatacji czołgów i ich utrzymania;
- znać kwalifikacje fachowe mechaników-kierowców kompanii oraz stale pracować nad podwyższeniem ich;
- kontrolować stan wszystkich czołgów kompanii i ich dokumentację: czołgów grupy eksploatacyjnej — codziennie; czołgów znajdujących się na konserwacji — dwa razy w miesiącu;
- osobiście dopilnowywać przygotowania czołgów do walki i do remontu;

- w czasie walki znajdować się na punkcie obserwacji technicznej (POT) i obserwować czołgi na polu walki dla udzielenia im pomocy technicznej we właściwym czasie.

547. Mechanik regulujący kompanii podlega bezpośrednio technikowi czołgowemu kompanii i pracuje pod jego kierownictwem.

548. Dowódca kompanii technicznego zaopatrzenia pułku (KTZ) podlega pomocnikowi dowódcy pułku do spraw technicznych i jest bezpośrednim zwierzchnikiem składu osobowego kompanii.

549. Dowódca kompanii technicznego zaopatrzenia (KTZ) odpowiada:

- za jakościowe i terminowe wykonanie prac remontowych, prac przy obsłudze czołgów oraz prawidłowe wykorzystanie składu osobowego kompanii;
- za stan techniczny urządzeń warsztatowych i uzbrojenia kompanii.

550. Dowódca KTZ obowiązany jest:

- kierować wyszkoleniem technicznym składu osobowego kompanii;
- organizować proces technologiczno-produkcyjny w warsztatach kompanii i zapewnić celowe wykorzystanie składu osobowego kompanii;
- posiadanyimi środkami transportowymi zapewnić terminowy dowóz amunicji, MPS, żywności i innych rodzajów zaopatrzenia we wszystkich rodzajach działań bojowych pułku;
- organizować systematyczne doskonalenie kwalifikacji składu osobowego kompanii;

- kierować pracą racjonalizatorską i wynalazczością w kompanii;
- wykorzystywać doświadczenie pracy przy obsłudze i remoncie czołgów;
- wydzielać pododdział remontowy dla pełnienia służby zamykania technicznego pułku (według zarządzeń pomocnika dowódcy pułku do spraw technicznych).

551. Komendant punktu kontrolno-technicznego (PKT) podlega bezpośrednio pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych i w czasie pełnienia swych obowiązków występuje w jego imieniu.

552. Do obowiązków komendanta PKT należy:

1. Sprawdzanie stanu technicznego wszystkich wozów wyjeżdżających z parku i powracających do parku. Gdy wozy wychodzą w składzie pododdziału, komendant PKT sprawdza każdy wóz i dokumentację w przeddzień wyjścia ich z parku.

2. Sprawdzenie, czy wóz wychodzi zgodnie z planem eksploatacji lub na specjalne zezwolenie dowóztwa.

3. Sprawdzenie wszelkiej dokumentacji eksploatacyjnej kierowcy i wozu. Na rozkazie wyjazdu winna być adnotacja pomocnika dowódcy pododdziału do spraw technicznych „wóz sprawny“. Po sprawdzeniu wozu komendant PKT zabiera formularze danego wozu i przekazuje je pomocnikowi dowódcy do spraw technicznych pododdziału, do którego należy dany wóz. Przy sprawdzeniu formularzy wozu i indywidualnego planu eksploatacji, komendant PKT winien upewnić się o faktycznej przynależności kierowcy do danego wozu i o przeprowadzeniu kolejnej obsługi technicznej.

553. Komendant PKT po przeprowadzeniu kontroli stawia na rozkazie wyjazdu pieczętkę „Wyjazd dozwolony“ oraz podpisuje go, co stanowi tym samym zezwolenie dla kierowcy (załogi) na wyjazd wozu. Czas przybycia wozów na PKT komendant wpisuje do rozkazu wyjazdu oraz do księgi wyjazdu i powrotu wozów (Panc wzór 19e).

554. W wypadku stwierdzenia niedomagań lub niesprawności wozu oraz złego wystawienia dokumentów, komendant PKT nie wypuszcza wozu, lecz wysła go z powrotem do parku lub daje rozkaz usunąć niedomagania na miejscu. Decyzja komendanta PKT zakazująca wyjazd wozu z parku jest obowiązująca dla całego składu osobowego jednostki.

555. Komendant PKT prowadzi księgę wyjazdu i powrotu wozów (Panc wzór 19e) wypełniając ją starannie i czytelnie według rubryk. Wozy nie wypuszczone wpisuje się do księgi „Wyjazdu i powrotu czolgów“ oraz do „raportu pisemnego“.

556. Zastępca komendanta PKT wykonuje rozkazy komendanta i bierze udział w przeprowadzaniu kontroli wychodzących i powracających do parku wozów.

557. Załogi wozów wykonują polecenia komendanta PKT i biorą czynny udział w sprawdzaniu stanu technicznego wozu.

558. Komendant PKT melduje codziennie pomocnikowi dowódcy oddziału do spraw technicznych o całodziennej pracy PKT przedstawiając mu przy tym raport pisemny oraz księgę wyjazdu i powrotu wozów (Panc wzór 19e).

ROZDZIAŁ IX

DOKUMENTACJA EKSPLOATACYJNA

559. Dokumentacja eksploatacyjna składa się:

- z dokumentacji indywidualnej każdego czołga;
- z dokumentacji oddziału, wielkiej jednostki, okręgu wojskowego (armii, frontu), w której podsumowuje się zagadnienia eksploatacji czołgów.

560. Dokumentacja indywidualna:

1. Formularz wozu — jest podstawowym dokumentem, do którego wpisuje się wszystkie dane o wozie: skład załogi, wyniki prób odbiorczych wozu w zakładach (oddziale remontowym), czas wprowadzenia jego w szyk, prace wozu, przeprowadzone remonty i obsługiwanie, zabiegi konserwacyjne, gotowość wozu do eksploatacji letniej lub zimowej itp.

Formularz przechowuje się w czołgu. Ukompletowanie w wyposażenie indywidualne czołga wykazuje się w zestawieniu załączonym do każdego formularza. Formularz czołga prowadzi dowódca czołga zgodnie z instrukcją załączoną do formularza.

2. Formularz silnika — jest podstawowym dokumentem, do którego wpisuje się wszystkie dane o silniku, przeprowadzonych jego remontach, obsługiwaniu itp.

Wpisów dokonuje się zgodnie z załączoną do formularza instrukcją.

3. **Protokół przyjęcia czołga przez załogę** (wzór Panc 1e) — sporządza się w jednym egzemplarzu przy każdej zmianie dowódcy czołga i przechowuje się w aktach sekcji (wydziału) technicznej oddziału. Protokół jest dokumentem stwierdzającym przyjęcie czołga przez załogę.

4. **Rozkaz wyjazdu** (Panc wzór 2e) — wydaje się na czołg wyprowadzony do eksploatacji. Jest on dokumentem wstępnej ewidencji rozchodu MPS przez czołgi w oddziale oraz podstawą dla sporządzenia sprawozdania.

Faktycznie wykonaną przez czołg pracę, za każdy wyjazd lub za każdy dzień, wpisuje się przez dowódcę czołga do rozkazu wyjazdu i na jego podstawie do odpowiednich formularzy. Wpisów do rozkazu wyjazdu o wykonanej pracy i otrzymanych (zużytych) MPS dokonuje się starannie, bez przekreślań i poprawek. Całkowicie wypełniony rozkaz wyjazdu przekazuje się pomocnikowi dowódcy pododdziału dla zestawienia meldunków miesięcznych.

Rozkazy wyjazdu po ich wypełnieniu i wykorzystaniu zszywa się i przechowuje razem z dokumentami sprawozdawczymi. Zostają one niszczone protokolarnie w ustalonym trybie.

Dokumentację MPS prowadzi się zgodnie z „Przepisami ewidencji i sprawozdawczości w Służbie Materiałów Pędnych i Smarów“.

5. **Protokół stanu technicznego** (Panc wzór 3e) — sporządza się przez komisję wyznaczoną przez dowódcę oddziału dla określenia przydatności wozu do dalszej eksploatacji lub skierowania go do remontu.

Przy przedłużeniu okresu międzyremontowego wozu protokół sporządza się w 1 egzemplarzu, przechowując go w aktach sekcji (wydziału) technicznej. Stanowi on podstawę dla dalszej eksploatacji wozu. Przy skierowaniu wozu do remontu protokół sporządza się w 3 egzemplarzach: jeden egzemplarz protokołu pozostaje w aktach oddziału, drugi służy za podstawę dla otrzymania zlecenia na remont, a trzeci egzemplarz wysyła się razem z wozem do remontu. Protokół stanu technicznego na wozy skierowywane poza WJ przesyła się drogą służbową.

6. Niezwłoczny meldunek o awarii lub katastrofie (Panc wzór 4e) — sporządza się w dwóch egzemplarzach w dniu zaistnienia awarii lub katastrofy i jeden z nich przesyła się drogą służbową do Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego, drugi egzemplarz pozostaje w aktach oddziału.

Na wozy uszkodzone podczas działań wojennych meldunków niezwłocznych nie sporządza się.

7. Protokół reklamacyjny (Panc wzór 5e) — sporządza się w oddziale przez wyznaczoną komisję w trzech egzemplarzach, z których jeden pozostaje w aktach oddziału, a dwa przesyła się drogą służbową do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

8. Protokół skreślenia wozu z ewidencji (Panc wzór 6e) — sporządza się przez komisję wyznaczoną przez dowódcę oddziału w wypadku uszkodzeń bojowych wozu w celu skreślenia go z ewidencji. Protokół ten sporządza się w dwóch egzemplarzach, z których jeden pozostaje w aktach oddziału, a drugi przesyła się drogą służbową do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

9. Protokół zdawczo-odbiorczy (Panc wzór 7e) — sporządza się przy skierowaniu wozu lub zespołu do remontu i w wypadku przekazania ich do innego oddziału.

Protokół sporządza oddział przyjmujący w dwóch egzemplarzach, z których jeden pozostaje w aktach oddziału, a drugi przesyła się do oddziału wysyłającego wóz lub zespół.

561. Dokumentacja eksploatacyjna oddziału, wielkiej jednostki, okręgu wojskowego (armii, frontu):

1. Kwartalne (roczne) sprawozdanie o stanie eksploatacji sprzętu pancernego — sporządzają pomocnicy dowódców wszystkich szczebli do spraw technicznych i przedstawiają instytucjom nadrzędnym. W kwartalnym (rocznym) sprawozdaniu o stanie eksploatacji i utrzymaniu sprzętu pancernego uwzględnia się następujące zagadnienia:

- stan techniczny wozów (sprawnych) i ich konserwacja; przejście wozów na eksploatację okresową; jakie środki stosuje się dla doprowadzenia wozów do pełnej gotowości bojowej; ukończenie wozów w wyposażenie indywidualne;
- wykonanie planu remontu sprzętu pancernego w oddziałach podległych i przyczyny niewykonania; stan zaopatrzenia w części zamienne i zespoły (wykazać zasadnicze części zamienne lub zespoły, które utrudniają wykonanie planu remontu);
- ilość czołgów, którym przedłużony został okres międzyremontowy (wykazać najlepszych mechaników-kierowców, którzy osiągnęli przekroczenie okresu międzyremontowego);

- obsługa czołgów; wykorzystanie dni i godzin parkowych; czy sporządzone są plany prac przy obsłudze czołgów w dni parkowe; przyczyny niewykorzystania dni parkowych;
- stan parków i urządzeń parkowych stałych i ruchomych; środki przeciwpożarowe w parkach i w czołgach; jakie przedsięwzięto środki w celu poprawy stanu utrzymania wozów;
- czy są plany eksploatacji sprzętu pancernego, przyczyny niewykorzystania zaplanowanych motogodzin lub ich przerzuchowania;
- ilość awaryj i uszkodzeń w okresie sprawozdawczym; ich analiza i porównanie z ubiegłym okresem sprawozdawczym; co poczyniono dla zapobieżenia awariom i uszkodzeniom powstałym z winy składu osobowego;
- kroki przedsięwzięte w celu podniesienia kwalifikacji mechaników-kierowców i otrzymania przez nich pozwoleń na prowadzenie czołgów i dział pancernych;
- stan zaopatrzenia w MPS; czy odpowiadają one stawianym wymaganiom technicznym; oszczędność i przerzuchowanie MPS; przyczyny przerzuchowania; zabezpieczenie jednostki w antyfryz i jego wykorzystanie;
- propozycje dotyczące ulepszenia eksploatacji i utrzymania sprzętu pancernego.

Zamiast sprawozdania za IV kwartał przedstawia się sprawozdanie o stanie eksploatacji sprzętu pancernego za ubiegły rok.

2. Meldunek o ilości i stanie technicznym czołgów (Panc wzór 8e) — sporządza pomocnik dowódcy oddziału w czasie działań bojowych codziennie i przedstawia go do wydziału technicznego wielkiej jednostki.

Zastępca dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych, po sprawdzeniu wyżej wymienionego meldunku, sporządza meldunek sumaryczny za wszystkie oddziały według tego samego wzoru i codziennie przedstawia go dowódcy wielkiej jednostki.

3. Zestawienie przepracowanych motogodzin (kilometrów) (Panc. wzór 9e) — sporządza się w okresie wojny na podstawie danych o pracy czołgów. Zestawienie pozostaje w aktach sekcji technicznej oddziału.

4. Zestawienie zapasów motogodzin (km) (Panc. wzór 10e) — sporządza się jeden raz w miesiącu w oddziałach i wielkich jednostkach wojsk pancernych i przedstawia się do wydziału technicznego nadrzędnej wielkiej jednostki (OW, armii, frontu).

Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Okręgu Wojskowego (armii, frontu) na podstawie otrzymanych miesięcznych meldunków sporządza według tego samego wzoru sumaryczne kwartalne zestawienie za OW (armię, front) i przedstawia go 30 dnia następnego kwartału do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

W czasie pokojowym zamiast wzoru 8e i 10e przedstawia się jeden sumaryczny kwartalny meldunek „O ilości, ruchu, zapasie motogodzin i stanie technicznym czołgów“ (Panc. wzór 8/10e). Terminy przedstawiania powyższego meldunku podane są w tabeli przedstawiania meldunków terminowych.

5. Meldunek o mechanikach-kierowcach (Panc. wzór 11e) — sporządza się w oddziale (wielkiej jednostce) kwartalnie i przedstawia się jako załącznik do kwartalnego (rocznego) sprawozdania o eksploatacji.

6. Meldunek o uszkodzeniach czołgów (Panc. wzór 12e) — przedstawia pomocnik dowódcy oddziału co

miesiąc pomocnikowi dowódcy wielkiej jednostki do spraw technicznych.

Meldunek sporządza się na podstawie danych „Księgi ewidencji awarii i uszkodzeń“.

Do meldunku wpisuje się wszystkie uszkodzenia czołgów, powstałe w okresie sprawozdawczym, z wyjątkiem uszkodzeń bojowych.

7. Meldunek o uszkodzeniach bojowych czołgów (Panc wzór 13e) — sporządza się na podstawie danych dziennika ewidencji uszkodzeń bojowych i przedstawia się przez oddział (wielką jednostkę) do instancji nadrzędnych. Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Frontu (armii) według tego samego wzoru do dnia 12 następnego miesiąca przedstawia meldunek o uszkodzeniach bojowych czołgów do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

W rubryce „Brało udział w walce“ wykazuje się ilość wyjazdów bojowych czołgów za okres sprawozdawczy. W rubryce „Uszkodzono“ wykazuje się ogólną ilość wypadków uszkodzeń czołgów biorących udział w walkach za okres sprawozdawczy. W rubryce „Z liczby uszkodzonych“ podaje się ilość uszkodzonych czołgów ułamkiem, w którym licznik wskazuje ogólną ilość uszkodzonych czołgów, a mianownik straty bezpowrotne.

8. Meldunek o uszkodzeniach, awariach i katastrofach wozów bojowych (Panc wzór 14e) — jeden raz w roku sporządza się w oddziałach i wielkich jednostkach wojsk pancernych i zmechanizowanych na podstawie danych „Księgi ewidencji awarii i uszkodzeń czołgów“ oraz meldunków niezwłocznych o awariach lub katastrofach i przedstawia się go do instancji nadrzędnych,

Dowództwo Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych OW (armii, frontu) sporządza według tego samego wzoru sumaryczny meldunek na podstawie otrzymanych z oddziałów danych za okres sprawozdawczy i przedstawia go 30 stycznia do Dowództwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Wojska Polskiego.

9. Księgę indywidualną ewidencji czołgów (Panc wzór 15e) — prowadzi się w oddziale (samodzielnym oddziale).

Na każdą markę czołgów w księdze zakłada się ewidencję szczegółową (oddzielne konto), gdzie wpisuje się wszystkie numery czołgów znajdujących się w oddziale.

Wszystkie wpisy o ruchu czołgów, przybyciu, ubytku oraz przeniesieniu z jednego stanu technicznego do innego prowadzi się w księdze w dniu przeniesienia (dokonania zmiany).

10. Księga ewidencji czołgów (Panc wzór 16e) przeznaczona jest dla sumarycznej ewidencji ilości, stanu technicznego i ruchu czołgów w wielkiej jednostce, okręgu wojskowym (armii, froncie).

W wielkiej jednostce na każdą markę czołgów otwiera się w księdze oddzielne konto, w którym wpisuje się sumarycznie ilość czołgów każdej marki, znajdujących się w wielkiej jednostce i w każdym oddziale wchodzącym w jej skład.

11. Dziennik ewidencji uszkodzeń bojowych czołgów (Panc wzór 17e) — prowadzi się w każdym oddziale wojsk pancernych i zmechanizowanych w warunkach bojowych.

12. Księgę ewidencji awarii i uszkodzeń (Panc wzór 18e) — prowadzi się przez sekcję techniczną każdego oddziału wojsk pancernych i zmechanizowanych.

Do księgi wpisuje się wszystkie awarie i uszkodzenia powstałe zarówno z winy produkcji, jak i z winy składu osobowego na skutek nieprawidłowej eksploatacji, nieprzestrzegania przepisów ruchu, złego remontu itp.

Uszkodzeń bojowych, powstałych na polu walki, do uszkodzeń i awarii nie zalicza się i nie wpisuje się do księgi.

Wpisy o awariach i uszkodzeniach prowadzi się oddzielnie dla każdego poszczególnego rodzaju uszkodzenia.

W rubryce „7” krótko opisuje się przedsięwzięcia dowódcy jednostki zastosowane w celu zapobieżenia awariom i uszkodzeniom na przyszłość i pociągnięcia winnych do odpowiedzialności.

13. Księga wyjazdu i powrotu czołgów (Panc wzór 19e) — prowadzona jest przez komendanta punktu kontrolno-technicznego (PKT).

14. Dziennik kontroli czołgów na konserwacji (Panc wzór 20e) — prowadzi się w każdym oddziale. W dzienniku tym dowódca czołga notuje każde otwarcie i ponowne oplombowanie czołga.

Dziennik przechowuje się u oficera dyżurnego parku.

15. Księgę ładowania i remontu akumulatorów (Panc wzór 21e) — prowadzi się w pododdziale remontowym.

Przy remoncie lub ładowaniu akumulatorów do księgi wpisuje się szczegółowe dane o wykonanej pracy i zakresie ładowania.

65

830

7

77

**WZORY DOKUMENTACJI
EKSPLOATACYJNEJ**

PROTOKÓŁ

przyjęcia wozu
 (marka i Nr wozu)

.....
 (Nr silnika)

przez dowódcę wozu
 (stopień, nazwisko, imię i imię ojca)

w dniu 19..... r. na podstawie rozkazu dziennego

Nr z dnia przyjęty został przeze mnie

wóz marki Nr silnik.....

Nr Stan techniczny wozu
 (sprawny lub wymaga remontu)

.....
 (wskazać krótko charakter niesprawności i

.....
 jaki należy przeprowadzić remont)

Wóz ukompletowany

(jeśli nie ukompletowany to wykazać braki)

Wóz przyjął: Dowódca wozu

Załoga: 1.

2.

3.

„Z A T W I E R D Z A M“

Panc. wzór 3e

DOWODCA JEDNOSTKI

.....

„.....“ 19..... r.

P R O T O K Ó Ł

stanu technicznego wozu

„.....“ 19..... r. Komisja w składzie

.....

na podstawie

dokonała sprawdzenia wozu marki Nr

silnik Nr w celu przedłużenia okresu

międzyremontowego (oddania do remontu)

.....

Przy zaznajomieniu się z dokumentacją indywidualną i po przeglądzie wozu komisja ustaliła:

1. Od początku eksploatacji wóz przepracował

motogodzin km.

Od poprzedniego remontu $\frac{\text{średniego}}{\text{kapitalnego}}$ wóz przepracował

..... motogodzin km; silnik

motogodzin.

2. Przy przeglądzie zewnętrznym i rozruchu ustalono

.....

3. Przy próbie w ruchu ustalono

4. Decyzja komisji: wóz wymaga

5. Zezwala się do dalszej eksploatacji w ciągu..... m/g (km).

Protokół sporządzono w egzemplarzach.

Przewodniczący Komisji
(podpis)

Członkowie

.....

.....

ROZKAZ WYJAZDU Nr. OTRZYMAŁ

„ 19 r. o godz. min. mech. kierowca Nr rej.
(stopień, nazwiisko i imię) (marka)
 (Pokwitowanie odbioru na odroczenie)

linia oddzielenia

„WÓZ SPRAWNY“
 Pom. dcy pododdziału
 do spraw technicznych

(podpis)
 „ 19 r.

Wydany dnia „ 19 r.
ROZKAZ WYJAZDU Nr.
 Ważny do dnia „ 19 r.

Panc wzór 2e
„WYJAZD DOZWOLONY“
 Komendant PKT

(podpis)
 „ 19 r.

Wóz Nr rej. Mech. kierowca
(rodzaj i marka) (stopień, nazwisko i imię)
 Nr jednostki i nazwa pododdziału
 Wysłany do dyspozycji
(stanowisko, stopień, nazwisko i imię)
 Po trasie
(wymienić drogi docelowe i powrotne)
 Na podstawie
(jakiego planu lub pisemnego rozkazu z dnia)
 Termin wyjazdu Termin powrotu
(wypełnia dca pododdziału) (wypełnia dca pododdziału)
 wyjechał z parku Powrócił do parku
(data, godzina i minuta, wypełnia oficer dyżurny parku) (data, godzina i minuta, wypełnia komendant PKT)
 Cel wyjazdu i rodzaj pracy

M. p. DOWÓDCA JEDNOSTKI (ODDZIAŁU)
(podpis)

Uzupełniono — (wydano zużyte) MPS po pourocie do parku w litrach							Podpis magazyniera lub wydającego oraz data	Zużycie w litrach			
Data	Skąd wydano	Olej gazowy <small>(jaki)</small>	Benzyna <small>(jako)</small>	Olej <small>(jaki)</small>	Nafta <small>(jako)</small>	Smar w kg <small>(jaki)</small>		Należy się według normy	Faktycz- nie	Oszczęd- ność	Ponad normę

Wóz obsłużony i postawiony do miejsca postoju pododdziału dnia „ 19 r. godz. min.
 OFICER DYŻURNY PARKU
(podpis)

Tajne — po wypełnieniu

Egz. Nr

NIEZWŁOCZNY MELDUNEK

(o awarii, katastrofie lub nieszczęśliwym wypadku)

1. Okręg Wojskowy (armia, front)
2. Oddział (WJ)
3. Wóz marki Nr..... silnik Nr
4. Czas wypadku: rok dzień, miesiąc
5. Cel wyjazdu, z czyjego rozkazu
6. Kto jechał czołgiem, staż jazdy, czy posiada pozwolenie na prowadzenie
7. Jakie kary dyscyplinarne za naruszenie przepisów jazdy i niedbały stosunek do wozu otrzymał w przeszłości
.....
8. Przyczyny i charakter wypadku
9. Opis uszkodzenia

10. Gdzie i w jakim terminie może być wóz wyremontowany
11. Osoby poszkodowane przy wypadku
12. Dodatkowe wiadomości o uszkodzeniu
13. Środki zastosowane w stosunku do winnych

Dowódca oddziału (WJ)

.....
(podpis)

Pomocnik dowódcy oddziału (WJ)
do spraw technicznych

.....
(podpis)

....."19..... r.

Decyzja dowódcy

Decyzja dowódcy

Decyzja dowódcy
Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych O. W.

PROTOKÓŁ REKLAMACYJNY

- OW oddział (WJ)
..... (Nr jednostki)
2. Wóz marki Nr $\frac{\text{silnik}}{\text{zespół}}$
3. Numer stempla fabrycznego brygadiera
oraz osób odpowiedzialnych za montaż i zdanie zespo-
łów wozu, według danych zawartych w formularzu wozu
.....
4. Data otrzymania wozu z zakładów
5. Od początku eksploatacji lub od momentu ustawienia
na wóz części lub zespołu z części zamiennych (przy
reklamowaniu części zamiennych) wóz przepracował
..... m/g (..... km)
6. Kiedy przeprowadzono ostatnie obsługiwanie wozu i w
jakim zakresie
7. Data ujawnienia przedwczesnego zużycia, uszkodzenia
lub awarii rok..... miesiąc..... dzień.....
8. Niezwłoczny meldunek (w wypadku przewidzianym
przepisami) wysłano „.....“ 19..... r.
9. Kierowca
(nazwisko, imię, imię ojca, kwalifikacje)
dopuszczony został do prowadzenia wozu rozkazem
dziennym Nr z dnia „.....“19..... r.

10. Opis ujawnionego przedwczesnego zużycia, uszkodzenia lub awarii i okoliczności, przy których one powstały

.....
.....

11. Przyczyny przedwczesnego zużycia, uszkodzenia lub awarii i kto ponosi winę zgodnie z decyzją komisji

.....
.....

12. Wóz podlega naprawie środkami oddziału, środkami zakładów, skierowaniu do zakładów (niepotrzebne wykreślić)

13. W wozie należy wymienić lub wyremontować następujące zespoły i części

.....

14. Przyczyny sporządzenia jednostronnego protokołu reklamacyjnego

.....

Przewodniczący Komisji
(stanowisko, stopień, nazwisko i imię)

Odpowiedzialny przedstawiciel
zakładu
(stanowisko, nazwisko i imię)

Pieczęć

Przedstawiciel oddziału
(stanowisko, stopień, nazwisko i imię)

„.....“19..... r.

„ZATWIERDZAM“

Panc wzór 6e

DOWÓDCA

.....

„.....“19..... r.

PROTOKÓŁ Nr

skreślenia wozu z ewidencji

„.....“19..... r.

Oddział

Komisja w składzie:

Przewodniczący:
(stanowisko, stopień, nazwisko i imię)

Członkowie: 1.

2.

3.

4.

Na podstawie przeglądu i po rozpatrzeniu przedstawionych materiałów na wóz doprowadzony do stanu nieużywalności marki Nr silnik..... Nr ustaliła:

1. Data doprowadzenia wozu do stanu nieużywalności

.....

2. Rejon

3. Przy wykonaniu jakiego zadania (marsz, rozpoznanie, atak itp.)

.....

4. Przyczyny
-
5. Jakie uszkodzenia posiada wóz i jego zespoły (wyliczyć szczegółowo)
6. Z czyjego rozkazu pozostawiony był wóz
-
- (stanowisko, stopień, nazwisko)
7. Co zdjęte z wozu i dokąd przekazano
-
8. W jakim stanie technicznym pozostawiono wóz na terytorium nieprzyjaciela i w jakich okolicznościach
-
9. Stopień i nazwisko naocznych świadków, stwierdzających wiarygodność podanych faktów
-
10. Wnioski Komisji
-

Przewodniczący Komisji

— (podpis)

Członkowie

.....

.....

.....

4. Formularz karabinu maszynowego

Nr

5. Formularz radiostacji Nr

6.

7.

Przy przyjęciu $\frac{\text{wozu}}{\text{zespołu}}$ okazało się:

a) stan $\frac{\text{zespołu}}{\text{wozu}}$

.....

.....

.....

.....

b) $\frac{\text{wóz}}{\text{zespół}}$ posiada braki

.....

.....

.....

.....

$\frac{\text{wóz}}{\text{zespół}}$ przyjął
(stanowisko, stopień i podpis przedstawiciela

.....

zakładów remontowych, oddziału remontowego)

Zdał
(stanowisko, stopień i podpis przedstawiciela

.....
oddziału)

Protokoł sporządzono w egzemplarzach.

„.....” 19..... r.

M E L D U N E K

Ścisłe tajne — po wypełnieniu

Egz. Nr.....

o ilości i stanie technicznym wozów

(nazwa oddziału WJ)

na dzień "....." 19..... r.

Lp.	Z e s t a n n u f a k t y c z n e g o										Uwagi	
	Znajduje się w remoncie				Pozostało na polu walki							
	Marka wozu											
	Według etatu											
	Stan posiadania											
	Brak											
	Nadwyżka											
	Bieżącym	średnim										
	W jedno-											
	stce (WJ)											
	Poza jedno-											
	stką (WJ)											
	Kapitałnym											
	W oczekiwa-											
	niu remontu											
	Podlegających											
	naprawie											
	Strat bezpow-											
	rotnych											
	Znajduje się na											
	terytorium nie-											
	przyjaciela											
	W podróży											
	służbowej											
	Gotowych do											
	wyjazdu											

Pomocnik dowódcy do spraw technicznych

(podpis)

Z E S T A W I E N I E

Tajne — po wypelnieniu
Egz. Nr.....

zapasu motogodzin (km) (oddział WJ)

..... (armia, front, okręg wojskowy)

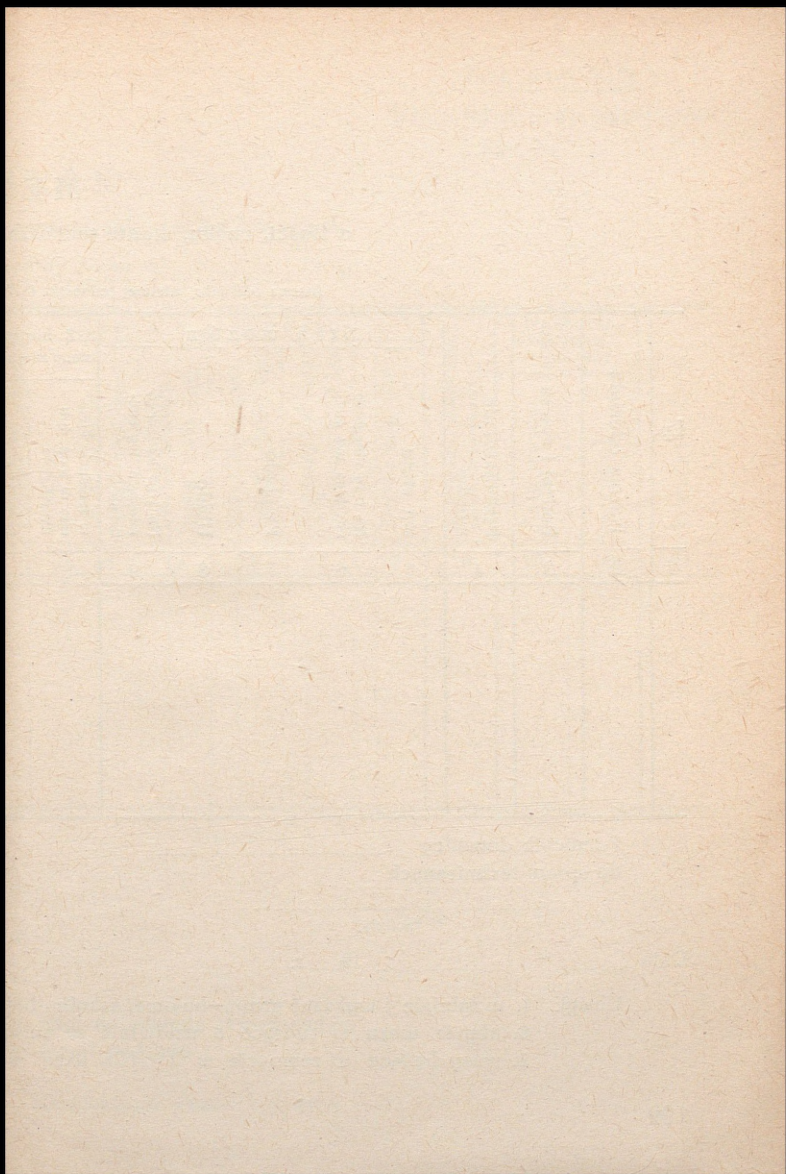
na dzień 19 r.
(dzień, miesiąc)

L. p.	Marka wozu	Z liczby czolgów znajdujących się w ruchu zapas motogodzin (km) wynosi					U w a g i
		0 motogodzin	poniżej 25 m/g	od 25 do 50 m/g	od 50 do 100 m/g	ponad 100 m/g	

Pomocnik dowódcy
do spraw technicznych (nazwa oddziału)

“ 19 r.

..... (podpis)



M E L I

o ilości, ruchu, stanie technicznym

w
(nazwa oddziału, wielkiej jednostki OW)

Lp.	Nazwa oddziału	Rodzaj i marka wozu	Przeznaczenie wozów	Stan wozów					Z bieżącego stanu znajduje się	
				wg etatu	Na 1-go ubiegłego miesiąca wg ewidencji	Przybyło	Ubyło	Na 1-go bieżącego miesiąca wg ewidencji	w remoncie średnim w jedn. lub RWNCz	w oczekiwaniu remontu kapitalnego
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Pomocnik dowódcy
do spraw technicznych

.....
(podpis)

Dnia „ ” 19 .. r.

- Uwagi: 1. w rybryce 4 wykazać grupy-bojowe, szkolno-bojowe
2. ubyć wozu w rubryce 8 uzasadnić w uwagach
3. wozy będące w remoncie w RWNCz liczą się ..

UNEK

zapasie m/g wozów bojowych

według stanu na.....19....r.

Zapasy motogodzin						Ilość wozów znajdujących się na konserwacji	Przedłużono komisyjnie zapas m/g		U w a g i
Poniżej 10 m/g (100 km)	10-50 m/god. (1000 - 5000 km)	50-100 m/god. (5000 - 1000 km)	100 - 150 m/godz. (10000 - 15000 km)	Powyżej 150 m/g powyżej 15000 km	Razem m/g (km)		Ilość wozów	m/g (km)	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Dowódca

(podpis)

np. ubył do zakładu remontowego
ewidencji oddziału

M E L D U N E K

Panc wzór 11c

Tajne — po wypełnieniu

Egz. Nr

o mechanikach - kierowcach
 (nazwa oddziału, WJ, okręgu wojskowego)
 według stanu na 19 r.

Nr Nr Kategorie kierowców	Stan ogól- ny mech. kier.	W tej liczbie				wg stażu jazdy					Uwagi		
		Bez praw jazdy	3-ej klasy	2-ej klasy	1-ej klasy	Mistrzów jazdy	Do 10 m/g	od 11 do 30 m/g	od 31 do 60 m/g	od 61 do 75 m/g		od 76 do 100 m/g	powyżej 100 m g
1	Mechanicy-kierowcy												
2	Kierowcy transpor- towców panc.												
3	Kierowcy samocho- dów panc.												
4	Kierowcy motocykli												

Pomocnik dowódcy
do spraw technicznych

Dowódca

(podpis)

19 r.

(podpis)

MELDUNEK
o uszkodzeniach wozów

.....
(nazwa oddziału)

za okres od „ do „ 19 r.

L. p.	Marka i Nr wozu	Nazwisko dowódcy wozu i mechanika - kierowcy	Charakter i przyczyny uszkodzeń	Czas postoju wozu w remoncie	Przedsięwzięcia dowódcy jednostki

Pomocnik dowódcy
do spraw technicznych (nazwa oddziału)

.....
(podpis)

" 19 r.

M E L D U N E K

o uszkodzeniach, awariach i katastrofach wozów bojowych

(oddział WJ, okręg wojskowy)

w 19.....r.

1	2	3	4	Ucierpiało przy katastrofie		7	Rodzaje uszkodzeń, awarii i katastrof																						Przyczyny uszkodzenia			33				
				5	6		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32					
Marka wozów		Ilość wyjazdów wozów z parku jednostki (WJ) za okres sprawozdawczy	Ilość przepracowanych motogodzin (km) przez uszyskie eksplo- atowane wozu/ za okres sprawo- zdawczy	Zabitych	Rannych	Ilość uszkodzeń, awarii i katastrof	Zderzenie	Przewrócenie	Najazd	Zatopienie	Pożar wozu	Zamrożenie	Wytopienie łożysk silnika	Złamanie wału korbowego silnika	Oberwanie korbowodu	Złamanie kół zębatach mech. przekład. silnika	Przegranie silnika	Uszkodzenie sprzęgła głównego	Uszkodzenie wentylatora	Uszkodzenie stragani przekładniowej	Uszkodzenie przekładni bocznej	Uszkodzenie sprzęgła bocznych (PMZ)	Uszkodzenie części bieżnej	Zerwanie szpilek ściągniętych zagłuski wału korbowego	Uszkodzenie urządzenia elektrycznego	Uszkodzenie uzbrojenia	Uszkodzenie radiostacji i CzTW	Inne rodzaje uszkodzeń	Z winy eksploatacji	Z winy zakładow (produkcyj)	Z winy złej jakości remontu	Uwagi				
Uszkodzenia	Czołgi																																			
	Działa pancerne																																			
	Transportowce panc.																																			
	Samochody panc.																																			
	Motocykle																																			
	Razem:																																			
Awarie	Czołgi																																			
	Działa pancerne																																			
	Transportowce panc.																																			
	Samochody panc.																																			
	Motocykle																																			
	Razem:																																			
Katastrofy	Czołgi																																			
	Działa pancerne																																			
	Transportowce panc.																																			
	Samochody panc.																																			
	Motocykle																																			
	Razem:																																			

Pomocnik dowódcy do spraw technicznych

(podpis)

Dowódca

(podpis)

19 .. r.

Panc wzór 15e

Ściśle tajne — po wypełnieniu

Egz. Nr.....

K S I Ę G A

indywidualnej ewidencji wozów bojowych

.....
(nazwa oddziału wojskowego)

Rozpoczęto „.....“ 19 .. r.

Zakończono „.....“ 19 .. r.

Marka wozów bojowych	Strona księgi	Marka wozów bojowych	Strona księgi

Marka wozu

Panc uzór 15c

(dalszy ciąg)

1																
2																
3			Nazwa Nr i data dokumentu													
4			Skąd przybył													
5			Dokąd ułył													
6			N r w o z u													
7			Nr silnika													
8			Przybyło													
9			Ubyło													
10			S t a n													
11			Sprawnych													
12			Wymagające re- montu średniego													
13			Wymagające re- montu kapitalnego													
14			Straty bezpowrot- nie skreślone z ewidencji													
15			Straty bezpowrotne skreślone													
16			Dla notatek													

K S I Ę G A
ewidencji wozów bojowych

(nazwa wielkiej jednostki, okręgu wojskowego, armii, frontu)

Rozpoczęto „.....“ 19..... r.

Zakończono „.....“ 19..... r.

T r e ś ć k s i ę g i

Nazwa oddziałów (wielkich jednostek) i marka czołgów	Strona księgi	Nazwa oddziałów (wielkich jednostek) i marka czołgów	Strona księgi

ZESTAWIENIE OGÓLNE

Marka czołga

1	Data	
2	Stan poprzedni	
3	Nr i nazwa dokumentu (podstawa przeniesienia)	
4	Przybyło	R u c h
5	Ubyło	
6	Stan	
7	Sprawnych	Ze stanu ogólnego
8	Remont średni	
9	Remont kapitalny	
10	Straty bezprowrotne nie spisane	
11	Straty bezprowrotne spisane	
12	U w a g i	

K S I E G A

evidencji awarii i uszkodzeń

(oddział, W J)

L. p.	Oddział (W J)	Czas awarii (dzień, miesiąc, rok)	Marka i nu- mer wozu, Nazwisko mechanika- kierowcy	Okoliczności wypadku i charakter uszkodzeń	Czas wysłania niezwołoz- nego meldunku	Środki zapobie- gawcze dowódcy jednostki
1	2	3	4	5	6	7

K S I Ę G A

Panc wzór 20c

kontroli wozów znajdujących się na konserwacji

Data	Oddział i pododdział	Marka i Nr wozu	Cel otwarcia wozu	Kto zezwolił na otwarcie wozu	Czas pracy załogi		Adnotacja o zapłomowaniu wozu	Podpis dowódcy wozu
					początek	koniec		

K S I Ę G A

ładowania i remontu akumulatorów

.....
(nazwa oddziału)

1	L. p.	
2	Data przyjęcia akumulatora	
3	Nr akumulatora	
4		
5	Stan skrzynki i zacisków	
6	Gęstość	Elektrolit
7	Poziom	
8	Na zaciskach każdego ogniwa pod obciążeniem	Napięcie
9	Całego akumulatora	
10	Podpis przyjmującego do naprawy (ładowania)	
11	Wykaz usuniętych niesprawności	
12	Nazwa i ilość rozchodowanych materiałów	
13	Posławiono do ładowania (kontrolnego ładowania)	Czas ładowania
14	Zdjęto z ładowania (kontrolnego ładowania)	
15	Natężenie prądu ładowania	
16	Gęstość elektrolitu	
17	Na zaciskach każdego ogniwa po ładowaniu pod obciążeniem	Napięcie
18	Całego akumulatora	
19	Data wydania	
20	Podpis przyjmującego akumulator	

Panc wzór 21c
(ciąg. 9A/SZY)

Z E S T A W I E N I E R O C Z N E

ilości motogodzin (km) potrzebnych na wyszkolenie

w

.....
(nazwa oddziału)

Lp.	Rodzaje potrzeb	Potrzebna ilość motogodzin wg marek							itd.
		C z o ł g		T — 34		C z o ł g c i ęż k i			
		S y c z e ń	L u t y	M a r z e c	G r u - d z i e ń	R a z e m z a r o k	S t y c z e ń	i t d.	
1	Nauka jazdy I batalion czolgów a) dowódcy wołów—21 ludzi po 5 godz. na każdego b) oficerowie służby inżynieryjno czolgo- wej 7 ludzi po 2 godz. 30 minut na każdego c) itd.	8	9	8	7	105	—	—	—
	Razem na naukę jazdy:	3	—	3	—	175	—	—	—
2	Taktyka								
3	Wyszkolenie ogniowe								
4	Przekonserwowanie								
5	Rezerwa								
	R a z e m:								

Szef Sztabu

.....
podpis

„ZATWIERDZAM”
DOWÓDCA ODDZIAŁU

.....
podpis).....
“ 19 r.

OGÓLNE ZESTAWIENIE

eksploatacji wozów na
(oddział)

Lp.	Rodzaj i marka wozu	Przeznaczenie wozu	Ilość	Potrzeba na rok		Przewidziano wg norm na rok		Brak		Nadmiar		Przedsięwzięcia	Ostatecznie przydziela się
				Moto-godzin	km	Moto-godzin	km	Moto-godzin	km	Moto-godzin	km		
1	T — 34 „	szk — boj.	5	1480	—	1000	—	—	—	—	—	—	1000
	— „	boj.	16	—	—	480	—	—	—	—	—	—	480

Pomocnik dowódcy do spraw technicznych

.....
(podpis)

P L A N

wozów bojowych

..... 19..... r.
oddziału)

w m/godz. (km) i remonty według miesięcy roku

maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień	Roczna norma eksploatacji w m/godz. (km)	Ostatecznie przydzielono na rok m/godzin km	U w a g i
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Szef sztabu

.....
(podpis)

„ZATWIERDZAM”

DOWÓDCA

.....
 „.....” 19..... r.

**SUMARYCZNY
 eksploatacji**

(nazwa WJ, okręgu

w

Nr p.	Nazwa WJ (samodzielnego oddziału)	Przeznaczenie wozów	Z a p l a n o w a n o					
			T-34-76			T-34=85		
			Ilość	Należy się wg normy rocznie m/g	Zaplanowano m/g	Ilość	Należy się wg normy rocznie m/g	Zaplanowano m/g
1	Dywizja zmechanizowana	bojowe	20	400	390	10	200	200
		szk. - boj.	5	1000	1000	3	600	580
		Razem:	25	1400	1390	13	800	780
2	Samodzielny batalion dział panc.	bojowe	—	—	—	—	—	—
		szk. - boj.	—	—	—	—	—	—
		Razem:	—	—	—	—	—	—
Ogółem:		bojowe	20	400	390	10	200	200
		szk.- boj.	5	1000	1000	3	600	580
		Razem:	25	1400	1390	13	800	780

Pomocnik dowódcy do spraw technicznych

.....
 podpis

Tajne — po wypełnieniu

Egz. Nr.....

ROZNY PLAN wozów bojowych

wojskowego)

19... r.

na r o k

Czołg IS			SU—76			itd. wg marek	UWAGI
Ilość	Nale- ży się wg normy rocz- nie m/g	Zapla- no- wano m/g	Ilość	Nale- ży się wg normy rocz- nie m/g	Zapla- no- wano m/g		
16	320	310	—	—	—		
5	750	700	—	—	—		
21	1070	1010	—	—	—		
—	—	—	15	300	300		
—	—	—	5	1000	1000		
—	—	—	20	1300	1300		
16	320	310	15	300	300		
5	750	700	5	1000	1000		
21	1070	1010	20	1300	1300		

Szef sztabu

.....
podpis

"ZATWIERDZAM"

DOWÓDCA

.....

"..... 19 .. r.

MIESIĘCZNY

eksploatacji wozów bojowych

na miesiąc

L. P.	Ro- dzaj i marka wozu	Nr wozu	Ilość przepracowanych motogodzin (km) wozem			Zaplanowana i faktycznie			
			Od po- czątku eksplo- atacji lub po re- moncie kapit.	Po re- mon- cie śred- nim	Od po- czą- tku roku	1		2	
						wg planu	Fak- tycz- nie	wg planu	Fak- tycz- nie
1	T-34 itd.	517132	410	160	45	<u>-4-</u> 1 PT dek.	3,5	1 PT	
2		80682				4			

Uwagi: 1. W rubryce „wg planu” przydzielone godziny na każdy
2. „1 PT” —przeгляд techniczny; Nr 1; 2 PT

Pomocnik dowódcy do spraw technicznych

.....
podpis

PLAN

kompanii (baterii) batalionu

..... 19 .. r.

wykonana praca w motogodzinaeh (km) przeglądy i remonty wozów

3		4		5		itd. w dniach mie- siąca	Razem przepracowa- wano za miesiąc	
wg planu	Fak- tycz- nie	wg planu	Fak- tycz- nie	wg planu	Fak- tycz- nie		wg planu	Faktycz- nie
3	3,5	3	3					
4								
2 PT		2 PT		2 PT				

rodzaj szkolenia zaznacza się odmiennym kolorem.
przeгляд techniczny Nr 2.

Dowódca

.....
podpis

INDYWIDU

eksploatacji i obsługi wozu

za m-c

Przeznaczenie wozu (bojowy, szkolno-bojowy)	Ilość m/g (km) przepracowa- nych przez wóz.		Przepracowano m/g (km) od początku roku	Ilość m/g (km) pracy po- zostałych do końca roku	Ilość m/g (km) pracy wg planu na miesiąc	W tej	
	Po remoncie kapitalnym	Po remoncie średnim				Wyszkolenie taktyczne	Wyszkolenie ogniowe
1	2	3	4	5	6	7	8
Szkolno - bojowy	—	130	80	120	20	4	6

Plan kalendarzowy pracy, obsługiwaniana

Zaplanowana i faktycznie wykonana praca oraz obsługiwania i remonty wozu		D n i								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
Wed- ług planu	Praca w moto- godzinach (km)		-2-		-3-			-2-		
	Obsługiwania i remonty		1PT							
Fak- tycz- nie	Praca w moto- godzinach (km)		-2-		-3-			-2-		
	Obsługiwania i remonty		Wygk.							

U W A G A: W rubryce „Zaplanowana i faktycznie wykonana”
wyszkolenia zaznaczają się odmiennymi kolorami np.:
kolor granatowy — nauka jazdy;
kolor czerwony — wyszkolenie ogniowe;
kolor zielony — wyszkolenie taktyczne;
„1PT” — przegląd techniczny Nr 1 „2PT” —

ALNY PLAN

Załącznik 8

bojowego marki Nr

19..... r.

liczbie		Potrzebna ilość MPS wg gatunków (litr)				Faktycznie przepracowano m/g (km) w miesiącu	Rozchodowano MPS wg gatunków (kg)			
Nauka jazdy	Inne rodzaje wyszkolenia	Paliwo (rodzaj)	Olej (rodzaj)	Towot (rodzaj)	Konstalin		Paliwo (rodzaj)	Olej (rodzaj)	Towot (rodzaj)	Konstalin
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
10	—	800	136	4	1	20	660	100	3,5	1,5

i remontu wozu bojowego

(ciąg dalszy) **Załącznik 8**

m i e s i a c a

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
-2-			-2-			-2-			-3-	
-2-			-2-			-2-			-3-	

praca wozu“ wg dni miesiąca wydzielone godziny każdego rodzaju

przeгляд techniczny Nr 2.

Dowódca pododdziału

(Podpis)

MELDUNEK

o wykonaniu planu eksploatacji wozów bojowych w 19 .. r.

Lp. i marka wozów	W o z y b o j o w e				S z k o l n o - b o j o w e				Uwagi
	Ilość wozów	Należy się wg planu eksploatacji m/g (km)	Faktycznie rozchodowano m/g (km)	% wykonania planu eksploatacji	Ilość wozów	Należy się wg planu eksploatacji m/g (km)	Faktycznie rozchodowano m/g (km)	% wykonania planu eksploatacji	

Pomocnik dowódcy
do spraw technicznych

Dowódca

(podpis)

19

r.

(podpis)

POZWOLENIE
NA PROWADZENIE
WOZÓW BOJOWYCH

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

2	3
<p>POZWOLENIE Nr MECHANIK - KIEROWCA</p> <p>(stopień, nazwisko, imię i imię ojca)</p> <p>Ma prawo prowadzenia wozów bojowych (marki)</p> <p>Podpis właściciela pozwolenia </p> <p>Dowódca jednostki </p> <p>Fotografia o wym. 35 x 45 mm w mundurze woj- skowym bez nakrycia głowy</p> <p>Pleczeć</p> <p>..... 19</p> <p>..... r.</p>	<p>Rozkazem</p> <p>..... z dnia 19</p> <p>Nr</p> <p>Nadano kwalifikację „Mechanik - kierowca klasy“</p> <p>Do czasu otrzymania kwalifikacji posiadał s.ąż jazdy</p> <p>(motogodzin)</p> <p>na wozach bojowych</p> <p>(marki)</p> <p>Ocena z wyszkolenia technicznego.....</p> <p>(podpis nadającego kwalifikację)</p>

Staż jazdy

Nr jednostki wojskowej	Od-do (dzień m-c rok)	Marka i Nr wozu	Ilość moto-godzin jazdy	Podpis dowódcy jednostki

Odnake

„MECHANIK - KIEROWCA KLASY“

Nr

Wręczono „ 19 r.

.....
(podpis wręczającego odnake)

6

Notatki o nagrodach i pochwałach za wzo-
rową jazdę i obsługiwanie wozu oraz
o awariach powstałych z winy mechanika-
kierowcy

7

Notatki o zezwoleniu na prowadzenie
wozów bojowych innych marek

Załącznik 13

1

**P O Z W O L E N I E
N A P R O W A D Z E N I E
W O Z Ó W B O J O W Y C H**

M I S T R Z J A Z D Y

MINISTERSTWO OBRONY NARODÓW

8

Rozmiar książki zezwoleń
104 x 76

Kolor okładki czerwony

4

Odnakę

„MISTRZ JAZDY“

Nr

Wręczono „..... 19 .. r.

.....
(podpis wręczającego odznakę)

Staż jazdy

Nr jednostki wojskowej	Od-do (dzień m-c rok)	Marka i Nr wozu	Ilość motogodzin jazdy	Podpis dowódcy jednostki

6

Notatki o nagrodach i pochwałach
za wzorową jazdę i obsługiwanie wozu
oraz o awariach powstałych z winy
mechanika-kierowcy

7

Notatki o zezwoleniu na prowadzenie
wozów bojowych innych marek





76726/
1