

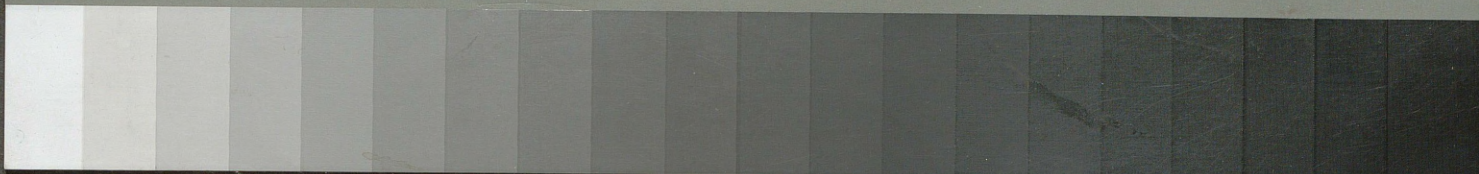


Grey Scale #13



DANES
PICTA
.COM

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



MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

PANC. 3
1933 g.

INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI POCIĄGÓW PANCERNYCH



Kwatermistrz
Szkoły Podchorążych Inżynierji
Wpisano do Dz. Dowod. Mat.
Na przychód Nr 1566/P.Szk
No-roschód
WARSZAWA, dnia 7. VII. 1933.
WARSZAWA 1933



PANC. 3
1933 g.

INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI POCIĄGÓW PANCERNYCH



Kwatermistrz
Szkoły Podchorążych Inżynierji

Wpisano do Dz. Dowod. Mat.

Na przychód No 1566/P Szek
Na rozchód

Wprowadza, dnia 7. VII 1933.

WARSZAWA 1933

WOJSKO POLSKIE
Biblioteka
Sekcja

Kwatermistrz
Szkoły Podchorążych Intymierji

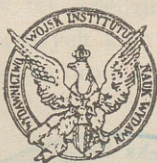
Wpisano do Dz. Dowod. Mat.

Na przychód ~~Na dochód~~ № 1566/P. Sz. k.

Wpisano, dnia 7. VII. 1903 r.

PANC. 3
1933 g.

INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI POCIĄGÓW PANCERNYCH



WOJSKO POLSKIE
Główny Inspektorat Broni Pancernej
Sekcja Łączności - Wydawnictwa

Nr. 107

194

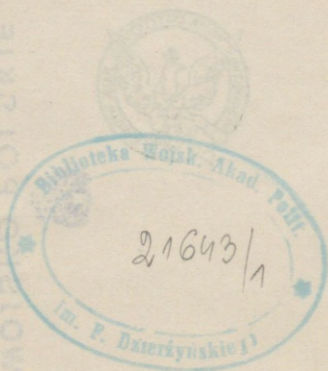
WARSZAWA 1933

355.6 R

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

PARC. 2
1933

INSTRUKCJA ŁĄCZNOŚCI
POCIĄGÓW PANCERNYCH



Warszawa, dnia 21 lutego 1933 r.

Nr. 2800-21/33/Wyszk.

ROZKAZ WPROWADZAJĄCY

Zatwierdzam do użytku służbowego instrukcję $\frac{\text{Panc. 3}}{1933}$ - g.
„Instrukcja łączności pociągów pancernych“.

Instrukcję tę należy w ciągu roku 1933 wypróbować w oddziałach pocg. pancernych i do dnia 1. II. 1932 r. przedstawić wnioski co do potrzebnych uzupełnień.

Zakres szkolenia w tej dziedzinie poszczególnych grup wyszkoleniowych szeregowych kontyngensu pociągów panc. ustala instrukcja wyszkolenia broni panc. oraz programy szkolenia.

**I. WICEMINISTER
SPRAW WOJSKOWYCH**

(—) FABRYCY
gen. dyw.

Warszawa, dnia 21 lutego 1933 r.

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH
DOWÓDZTWO BRONI PANCERNYCH

Nr. 100-21/33 Wykaz

ROZKAZ WPROWADZAJĄCY

Zatwierdzam do użytku służbowego instrukcję $\frac{\text{Panc. 3}}{1933}$ - R.

Instrukcja ta ma być wcielona w życie z dniem 1 II 1933 r. Wprowadzenie jej należy w ciągu roku 1933 wykonać w oddziałach pociągów pancernych i do dnia 1 II 1933 r. przedstawić wnioski o ich potrzebnych uzupełnień. Zakres wykonania w tej dziedzinie poszczególnych grup wyodrębnił, szczegółowych kontyngentów pociągów pancernych, ustalając wydziały wykonania broni panc. oraz programy szkolenia.

1 WICEMINISTER
SPRAW WOJSKOWYCH

(-) FABRYCY

Gen. dyw.

SPIS RZECZY.

Rozdział A.

ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI W POCIĄGACH PANCERNYCH.

	Str
1. Organizacja służby łączności pociągu	1
2. Obowiązki podoficera łączności	1
3. Podział środków łączności pociągu	2

Rozdział B.

ŁĄCZNOŚĆ WEWNĘTRZNA POCIĄGU PANCERNEGO.

I. Służba ruchu telefonicznego w pociągu pancernym	3
4. Zasady ogólne	3
5. Obsługa aparatów telefonicznych wewnątrz pociągu	3
6. Patrol telefoniczny wewnętrzny	4
7. Sposób obsługiwanie aparatów telefonicznych	4
8. Kontrola linii telefonicznej	5
9. Nieprawidłowości w działaniu sprzętu telefonicznego	5
10. Sprzęt telefoniczny wewnątrz pociągu	5
11. Schemat połączeń telefonicznych wewnątrz pociągu	7
II. Służba ruchu sygnalizacyjnego pociągu pancernego	7
12. Zasady ogólne	7
13. Organizacja ruchu sygnalizacyjnego	7
14. Obsługa sygnalizacji wewnętrznej pociągu i jej obowiązki	8
15. Sposób obsługiwanie sygnalizacji i jej przeznaczenie	8
16. Nieprawidłowości w działaniu sygnalizacji wewnętrznej pociągu	9
17. Opis urządzeń sygnalizacyjnych wewnątrz pociągu	9
18. Schemat urządzeń sygnalizacyjnych pociągu	10
19. Klucz sygnałów wewnętrznych pociągu	10

Rozdział C.

ŁĄCZNOŚĆ ZEWNĘTRZNA POCIĄGU PANCERNEGO.

I. Służba ruchu telefonicznego pociągu pancernego	11
20. Zasady ogólne	11
21. Sposób budowy polowej linii telefonicznej	12
22. Skład patrolu telefonicznego i jego wyposażenie w sprzęt telefoniczny	12
23. Sprzęt telefoniczny dla patrolu — opis	13
24. Nieprawidłowości w działaniu polowej linii telefonicznej	13
25. Wykorzystanie stałych przewodów telefonicznych	13
II. Służba ruchu sygnalizacyjnego pociągu pancernego	14
26. Zasady ogólne	14
27. Obsługa sygnalizacji zewnętrznej pociągu pancernego	15
28. Sposób posługiwania się sygnalizacją ręczną i świetlną	16
29. Opis tarcz sygnalizacyjnych aparatów świetlnych	16
30. Klucz sygnałów sygnalizacji ręcznej i świetlnej	17

Rozdział D.

SŁUŻBA RUCHU RADJOTELEGRAFICZNEGO POCIĄGU PANCERNEGO.

31. Zasady ogólne	17
32. Obsługa radjostacji	17
33. Opis sprzętu i działania radjostacji pociągu pancernego	18
Załącznik 1.	
Załącznik 2.	
Załącznik 3.	
Załącznik 4.	
Załącznik 5.	
Załącznik 6.	

ROZDZIAŁ A.

ORGANIZACJA ŁĄCZNOŚCI W POCIĄGACH PANCERNYCH.

Należyte zorganizowanie i działanie łączności pociągu pancernego stanowi stałą troskę dowódcy pociągu.

Techniczne kierownictwo nad wszystkimi środkami łączności pociągu należy do dowódcy plutonu technicznego, który jest odpowiedzialny przed dowódcą pociągu za należyte i sprawne ich działanie.

Zastępcą dowódcy plutonu technicznego w sprawach łączności pociągu jest podoficer łączności pociągu, któremu bezpośrednio podlega sekcja łączności.

W skład sekcji łączności pociągu wchodzi:

- a) patrol telefoniczny wewnętrzny,
- b) patrol telefoniczny zewnętrzny,
- c) patrol radjotelegraficzny.

Podoficer łączności jest odpowiedzialny za należyte utrzymanie sprzętu łączności i za sprawność ruchu łączności, a mianowicie:

telefonicznego,
sygnalizacyjnego i
radjotelegraficznego.

1.

Organiza-
cja służ-
by łącz-
ności po-
ciągu.

2.

Obowiązek
podoficera
łączności.

Do obowiązków jego należy wyznaczanie telefonistów na poszczególne wagony i parowóz, wyznaczanie dyżurnych radjotelegrafistów oraz nadzór nad nimi.

Ponadto do obowiązków podoficera łączności należy nadzór nad całością urządzeń elektrycznych pociągu.

3.
Podział
środków
łączności
pociągu.

Środki łączności używane w pociągach pancernych dzielą się na dwie grupy:

- a) środki łączności, stanowiące łączność we wewnętrzną pociągu,
- b) środki łączności, stanowiące łączność zewnątrz pociągu.

Do środków łączności wewnętrznej pociągu, założonych na stałe w poszczególnych wagonach i parowozie pancernym należą:

telefon,
sygnalizacja dźwiękowa i
sygnalizacja wzrokowa.

Są one środkami dowodzenia i służą dowódcy do kierowania ogniem oraz ruchem pociągu.

Do kierowania ogniem służy telefon lub tarce wskaźnikowe; do kierowania ruchem pociągu używa dowódca sygnalizacji wzrokowej i dźwiękowej.

Do środków łączności zewnętrznej należą:

telefon,
radjostacja korespondencyjna,
sygnalizacja dźwiękowa i
sygnalizacja wzrokowa.

Częściowo środków tych można używać do kierowania ruchem drezyn pancernych, należących do składu pociągu pancernego, zasadniczo

zaś służą do nawiązywania i utrzymywania łączności z oddziałami, z którymi pociąg współdziała i znajduje się w łączności taktycznej.

ROZDZIAŁ B.

ŁĄCZNOŚĆ WEWNĘTRZNA POCIĄGU PANCERNEGO.

I. Służba ruchu telefonicznego w pociągu pancernym.

Ruch telefoniczny w pociągu pancernym polega na użyciu aparatów telefonicznych, założonych na stałe po jednym w każdym wagonie bojowym i parowozie pancernym i służy do utrzymywania łączności technicznej między temi wozami.

Rozkazy i zarządzenia, wydawane przez dowódcę pociągu pancernego dowódcom plutonów, a dotyczące ognia pociągu, oraz meldunki, otrzymywane z poszczególnych plutonów ogniowych, stanowią ruch telefoniczny wewnętrzny pociągu.

Do obsługiwaniania aparatów telefonicznych wewnątrz pociągu służy patrol telefoniczny wewnętrzny, składający się z szeregowych, wyszkolonych w służbie łączności.

Każdy aparat telefoniczny jest obsługiwany przez jednego telefonistę, obsługującego zarazem i środki sygnalizacyjne wewnętrzne pociągu.

W czasie działań, podczas marszu ubezpieczonego, a na osobne zarządzenie dowódcy również i podczas marszu podróznego, telefonista powinien stale mieć na głowie kask telefoniczny,

4.

Zasady
ogólne.

5.

Obsługa
aparatów
telefonicz-
nych we-
wnątrz
pociągu.

a laryngofon, dostosowany do najczulszego styku na szyi.

6. Patrol telefoniczny wewnętrzny składa się z jednego podoficera i 3 szeregowych. Patrol ten wchodzi w skład sekcji łączności pociągu pancernego i podlega bezpośrednio podoficerowi łączności pociągu.

7. Sposób obsługiwanienia aparatów telefonicznych. Telefonista obsługujący aparat powtarza tylko te komendy i rozkazy, które dotyczą jego wagonu i które są podawane przez dowódcę pociągu, dowódców plutonów i podoficera łączności.

Prowadzenie innych rozmów między wagonami, jak np. porozumiewanie się wzajemne telefonistów, dowódców plutonów i t. p., jest niedopuszczalne.

Każda rozmowa (meldunek, rozkaz i t. p.) zapoczątkowana przez telefonistę dzieli się na:

- a) wywołanie,
- b) zgłoszenie się wywołanego,
- c) podanie nazwy wywołującego,
- d) treść rozmowy,
- e) zakończenie;

- np.: a) „Pierwszy pluton”,
b) „Pierwszy pluton — słucham”,
c) „Dowódca pociągu rozkazuje”,
d) „Pierwszy pluton powinien ostrzelać cele z prawej strony toru”,
e) „Pierwszy pluton przyjął”.

Jeżeli przyjmujący nie powtórzył dokładnie treści, zarówno telefonista nadający, jak i odbierający, powinni jeszcze raz powtórzyć rozkaz (meldunek).

Podoficer łączności pociągu przy każdej nadarzającej się sposobności, jeżeli linja telefoniczna jest wolna od rozmów, przeprowadza kontrolę linii.

Kontrola odbywa się w sposób następujący: przeprowadzający kontrolę wywołuje kolejno wagony, np. „Pierwszy pluton”, „Drugi pluton i t. d.”, poczem po zgłoszeniu się poszczególnych telefonistów podaje „Kontrola linii”.

Przyczynami niesprawnego działania łączności telefonicznej mogą być uszkodzenia sieci przewodów telefonicznych, wyczerpanie się ogniw, niesprawne działanie mikrofonu telefonicznego i przycisku mikrofonowego, pęknięcie błony słuchawki, błony mikrofonu i t. p.

Niesprawności te usuwają telefoniści, obsługujący aparaty telefoniczne, albo podoficer łączności, który dostarcza potrzebnych narzędzi i materiałów naprawkowych i pod którego nadzorem naprawy te się uskutecznia.

Przed każdym działaniem pociągu pancernego i po zakończonem działaniu podoficer łączności pociągu sprawdza aparaty, przewody telefoniczne i ogniwa oraz usuwa niedomagania, do wymiany całego aparatu telefonicznego włącznie.

Ponadto stosuje się on przy sprawdzaniu i usuwaniu uszkodzeń do regulaminu służby łączności Łączność 36/1925 oraz regulaminu Łącz. 3, cz. I.

1929.

Opis aparatów telefonicznych, założonych w wagonach pancernych, jest ujęty w regulaminie opisu sprzętu łączności Łącz. cz. I. i 36/25.

1929

8.
Kontrola
linji tele-
fonicznej.

9.
Niesprawni-
dłowości
w działa-
niu sprzę-
tu telefo-
nicznego.

10.
Sprzęt te-
lefoniczny
wewnątrz
pociągu.

W każdym wagonie oraz na parowozie pancernym jest umieszczona szafka metalowa z wmontowanym wewnątrz aparatem telefonicznym i induktorowym.

Wszystkie aparaty są dołączone do sieci równolegle.

Na prawej bocznej ścianie szafki, nazewnątrz jest umieszczone pięciokrotne gniazdo na wtyczkę od słuchawek i mikrofonu.

Na przedniej ścianie szafki, z prawej strony u góry jest widoczny przycisk mikrofonowy oraz dźwignia przekręcana do stałego naciskania przycisku.

Przycisk ten puszczony wolno wyłącza mikrofon i słuchawki, a włącza dzwonek i induktor.

Do zasilenia mikrofonu służą dwa ogniwa sucho-mokre, połączone szeregowo. Mieszczą się one w drewnianej skrzynce, nazewnątrz aparatu telefonicznego.

Słuchawki są umieszczone w skórzanym kołpaku, szczelnie zapinanym.

Mikrofon jest przytwierdzony na pasku, przy pomocy którego przymocowuje się go do szyi.

W celu przeprowadzenia rozmowy telefonicznej należy umocować mikrofon w ten sposób, aby przylegał z boku pod szczęką. Najlepsze miejsce oraz najodpowiedniejszą siłę nacisku mikrofonu na krtani należy ustalić w czasie rozmowy.

Słuchawki nakłada się wraz z kołpakiem na głowę, a paski na jego górnej i dolnej części reguluje się w ten sposób, żeby słuchawki szczelnie przylegały do uszu.

Wywoływanie innych stacyj telefonicznych uskutecznia się przez pokręcenie korbką induktora.

Ze względu na równoległe połączenia aparatów telefonicznych sygnały wywoławcze będą odbierane jednocześnie przez wszystkie aparaty.

Po nadaniu sygnału wywoławczego nacisnąć przycisk mikrofonowy, który po skończeniu rozmowy należy zwolnić. Przy prowadzeniu dłuższych rozmów nacisnąć na stałe przycisk mikrofonowy przez przekręcenie dźwigni.

Ze względu na silne obciążenie baterji przez mikrofon należy przycisk mikrofonowy zwalniać natychmiast po ukończeniu rozmowy.

Schemat połączeń telefonicznych wewnątrz pociągu wskazuje załącznik I.

II. Służba ruchu sygnalizacyjnego pociągu pancernego.

Ruch sygnalizacyjny wewnętrzny pociągu pancernego polega na nadawaniu sygnałów za pomocą urządzeń sygnalizacyjnych, założonych w poszczególnych wagonach i parowozie pancernym.

Przy pomocy sygnalizacji wewnętrznej dowódca pociągu kieruje ruchem pociągu.

Sygnalizacja wewnętrzna pociągu dzieli się na:

- a) sygnalizację wzrokową,
- b) sygnalizację dźwiękową.

Do sygnalizacji wzrokowej używa się światła lampek elektrycznych koloru czerwonego,

11.
Schemat
połączeń
telefonicz-
nych we-
wnątrz
pociągu.

12.
Zasady
ogólne.

13.
Organiza-
cja ruchu
sygnaliza-
cyjnego.

zielonego i białego. Lampki te są umieszczone w każdym parowozie i wagonie pancernym w skrzynce obok telefonu.

Do sygnalizacji dźwiękowej należy klakson lub dzwonek również umieszczony w każdym parowozie i wagonie pancernym w pobliżu aparatu telefonicznego.

Zasadniczo do kierowania ruchem pociągu służy sygnalizacja świetlna lampkami koloru czerwonego i zielonego. Lampka biała służy do korespondencji znakami Morse'a.

Sygnalizacja dźwiękowa służy jako środek zastępczy sygnalizacji świetlnej.

14. Obsługa sygnalizacji wewnętrznej pociągu i jej obowiązki.
- Do obsługi pociągu jest przeznaczony patrol telefoniczny wewnętrzny, obsługujący aparaty telefoniczne. Obowiązkiem telefonisty jest skupienie uwagi na sygnałach świetlnych, przyjmowanie i nadawanie tych sygnałów zgodnie z ułożonym kluczem sygnalizacyjnym. Odpowiedzialność za sprawność ruchu sygnalizacyjnego w pociągu ponosi podoficer łączności pociągu. Do obowiązków jego należy w szczególności zapewnienie sprawności i stałej gotowości do użycia środków sygnalizacyjnych.

15. Sposób obsługi nia sygnalizacji i jej przeznaczenie.
- Aby nadać sygnał świetlny lub dźwiękowy, naciska telefonista odpowiedni przycisk sygnalizacyjny.
- Sygnały te są przeznaczone dla maszynisty na parowozie. Stosuje się on do nich przy prowadzeniu pociągu.

Ruchem pociągu kieruje wyłącznie dowódca pociągu.

W razie zauważenia niebezpieczeństwa konduktorzy mają prawo podać sygnał celem zatrzymania pociągu.

Niesprawne działanie sygnalizacji wewnętrznej pociągu może wynikać z uszkodzeń sieci przewodów, przepalenia bezpieczników lub lamppek, rozregulowania klaksonu lub dzwonka.

Przed działaniem pociągu pancernego i po ukończonym działaniu podoficer łączności pociągu przeprowadza gruntowny przegląd sieci sygnalizacyjnej pociągu i usuwa zauważone uszkodzenia, do wymiany części sygnalizacji uległych uszkodzeniu włącznie.

a) Sygnalizacja świetlna.

W każdej szafce, mieszczącej telefon, są trzy żarówki, przystosowane kolorowemi szybkami — zieloną, białą i czerwoną. Pod okienkiem każdej żarówki jest widoczny przycisk oznaczony odpowiednim kolorem.

Wszystkie żarówki jednego koloru w poszczególnych wagonach i parowozie są połączone równolegle, wskutek czego za naciśnięciem któregośkolwiek z przycisków, np. żarówki zielonej, we wszystkich szafkach zapalają się żarówki zielone.

W celu zabezpieczenia przed przedostawaniem się światła żarówek do sąsiednich okienek używa się zasłony, nakładanej na środkową żarówkę. W razie wymiany żarówek należy tę zasłonę usunąć.

Sygnalizacja świetlna jest zasilana prądem z baterji akumulatorowej oświetleniowej na 24

16.

Niesprawność w działaniu sygnalizacji wewnętrznej pociągu.

17.

Opis urządzeń sygnalizacyjnych wewnątrz pociągu.

wolty, mieszczącej się w wozie szturmowym; w razie uszkodzenia może być zasilana z drugiej takiej samej baterji, używanej dla potrzeb radiostacji.

b) Sygnalizacja przy pomocy klaksonów (dzwonków).

W każdym wagonie i na parowozie jest umieszczony klakson (dzwonek) wraz z przyciskiem.

Zasilanie klaksonów (dzwonków) odbywa się ze wspólnej baterji akumulatorów 24 V.

Wszystkie klaksony (dzwonki) są połączone równolegle, dzięki czemu za naciśnięciem któregośkolwiek z przycisków klaksonowych (dzwonkowych) uruchamia się wszystkie klaksony (dzwonki).

Obok zacisków prądowych na korpusie klaksonu jest śrubka z płaską główką, za pomocą której można regulować siłę i wysokość tonu danego klaksonu.

18.
Schemat urządzeń sygnalizacyjnych pociągu.

Schemat urządzeń sygnalizacyjnych pociągu pancernego podaje załącznik 2.

19.
Klucz sygnałów wewnętrznych pociągu.

Klucz sygnałów wewnętrznych pociągu podaje załącznik 3.

ROZDZIAŁ C.

ŁĄCZNOŚĆ ZEWNĘTRZNA POCIĄGU
PANCERNEGO.I. Służba ruchu telefonicznego pociągu
pancernego.

Ruch telefoniczny pociągu pancernego odbywa się przy pomocy aparatów telefonicznych, włączonych do linii telefonicznych stałych lub polowych, budowanych przez patrol telefoniczny zewnętrzny pociągu.

Do linii telefonicznych stałych, używanych przez dowódcę pociągu, należą przede wszystkim przewody telefoniczne kolejowe, idące wzdłuż toru kolejowego, służące do połączeń telefonicznych stacyj kolejowych między sobą.

Linje te wykorzystuje dowódca pociągu do nawiązywania łączności z drezynami pancernymi i częścią gospodarczą pociągu lub z oddziałami współdziałającymi i przełożonym dowództwem.

Linje polowe, budowane przez patrol telefoniczny pociągu, służą do nawiązywania łączności z oddziałami, z którymi pociąg współdziała oraz do ewentualnego nawiązania łączności z wysuniętym punktem obserwacyjnym pociągu.

Utrzymywanie łączności między pociągiem pancernym a współdziałającymi oddziałami uskutecznia się przez zorganizowanie przez pociąg ośrodka łączności na torze, do którego się dołączają oddziały współdziałające.

Między ośrodkiem łączności a pociągiem pancernym utrzymuje się łączność przy pomocy stałych przewodów, do których się włącza pociąg pancerny.

20.

Zasady
ogólne.

Również celem przeprowadzenia podsłuchu włącza się aparaty telefoniczne pociągu do linii stałych lub polowych, biegnących w kierunku nieprzyjaciela.

21.
Sposób
budowy
polowej
linji tele-
fonicznej.

Budowę polowej linji telefonicznej w zasadzie wykonywa patrol telefoniczny zewnętrzny ze składu sekcji telefonicznej pociągu, uzupełniany w miarę potrzeby szeregowymi z załogi pociągu pancernego.

Linje telefoniczne, budowane przez patrol telefoniczny pociągu są dwuprzewodowe lub jednoprzewodowe. Ze względu na możliwość podsłuchu ze strony nieprzyjaciela, należy unikać, o ile to jest możliwe, budowy linji jednoprzewodowej.

W celu szczególnie szybkiego nawiązania łączności stosuje się budowę w dwóch fazach:

I faza — rozwinięcie i ułożenie kabla na ziemi,

II faza — zawieszenie kabla na podporach naturalnych lub tyczkach, jedynie na przydzielonych odcinkach (błotach, mokrych łąkach i t. p.).

Budowę polowej linji telefonicznej wykonywają patrole telefoniczne w myśl Regulaminu wojsk i oddziałów łączności Ł.ącz. 2 III.

1929

22.
Skład patro-
lu telefo-
nicznego i
jego wy-
posażenie
w sprzęt
telefonicz-
ny.

Patrol telefoniczny, przeznaczony do budowy polowej linji telefonicznej, składa się z jednego podoficera i 3 szeregowych.

Do budowy dwuprzewodowej linji telefonicznej, którą zasadniczo stosuje się w pociągu pancernym, wyznacza podoficer łączności pociągu 2 patrole telefoniczne, ponadto dodaje za

zgodą dowódcy pociągu do składu każdego patrolu 2—3 szeregowych z załogi pociągu do niesienia zapasowych bębnow z kablem, których ilość określa zależnie od długości budowanej linii.

Wypożyczenie patrolu w sprzęt telefoniczny regulują Tabele należności materiału łączności dla patroli telefonicznych pociągu pancernego (załącznik 4).

Opis sprzętu do budowy linii telefonicznej jest podany w Instrukcji o sprzęcie łączności

Łącz. 3 I.

1929

23.

Sprzęt telefoniczny dla patrolu — opis.

Utrzymanie i naprawa polowych linii telefonicznych są podane w Regulaminie wojsk i oddziałów łączności Łącz. 2 III. rozdział E.

1929

24.

Nieprawidłowości w działaniu polowej linii telefonicznej.

Aparat telefoniczny, będący w wagonie szturmowym i przeznaczony do nawiązywania łączności z drezyną lub częścią gospodarczą pociągu, jest obsługiwany przez uprzednio wyznaczonego telefonistę z patrolu telefonicznego.

Aparat telefoniczny, będący w drezynie pancernej, jest obsługiwany przez dowódcę drezyny lub wyznaczonego przez niego jednego z szeregowych załogi drezyny.

W celu nawiązania łączności telefonicznej między drezyną a pociągiem pancernym lub odwrotnie, obsługujący aparat wyjmuje składaną tyczkę wraz z kablem znajdującym się przy niej, zabiera aparat telefoniczny i udaje się najkrót-

25.

Wykorzystanie starych przewodów telefonicznych.

sza drogą do linii telefonicznej stałej, poczem, po zaczepieniu i włączeniu wtyczki do linii, włącza aparat telefoniczny.

Nawiązanie łączności telefonicznej między drezyną a pociągiem pancernym, jest możliwe tylko po uprzednim umówieniu się co do czasu, w którym będzie prowadzona rozmowa, oraz co do przewodu telefonicznego, do którego należy włączyć aparaty.

II. Służba ruchu sygnalizacyjnego pociągu pancernego.

26. Zasady ogólne.

Ruch sygnalizacyjny zewnętrzny pociągu polega na nadawaniu sygnałów wzrokowych, dźwiękowych lub radjowych zapomocą urządzeń i środków sygnalizacyjnych oraz radiostacji, będących w rozporządzeniu dowódcy pociągu.

Zapomocą środków sygnalizacyjnych, użytych nazewnątrz pociągu, kieruje dowódca ruchem drezyn pancernych oraz w niektórych wypadkach ruchem pociągu.

Do tego celu wykorzystuje się następujące środki sygnalizacyjne:

- a) gwizdek parowozu — do kierowania ruchem pociągu,
- b) sygnalizacja semaforowa, urządzona na parowozie lub obok wieżyczki w jednym z wagonów bojowych, oraz urządzenie semaforowe na drezynach pancernych — do kierowania ruchem drezyn pancernych, przesyłania rozkazów i odbierania od nich meldunków,
- c) radjotelefon z pociągu do drezyny i sygnały wzrokowe z drezyny do pociągu.

Do nawiązania łączności z płatowcem wykorzystuje się:

- a) płachty tożsamości, b) specjalny reflektor oraz c) rakiety.

Do nawiązania łączności z oddziałami współdziałającymi używa się:

- a) rakiet,
- b) aparatów sygnalizacyjnych S. B. (Bujaka),
- c) tarcz sygnalizacyjnych.

Sygnalizacji dźwiękowej, t. j. gwizdka parowozu, używa maszynista na parowozie w myśl regulaminu służby ruchu kolejowego podczas marszu podróznego pociągu i manewrowania parowozem przed marszem bojowym.

27.
Obsługa
sygnalizacji
zewnętrznej
pociągu
pancernego.

Podczas marszu ubezpieczonego i w walce maszynista może użyć gwizdka jedynie na rozkaz dowódcy pociągu.

Sygnalizację wzrokową, t. j. urządzenie semaforowe, obsługuje konduktor pociągu pancernego.

Sygnały w dzień nadaje się przez odpowiednie ustawienie ramion semafora, w nocy—przez naciśnięcie włącznika świetlnego.

Klucz sygnałów semaforowych podaje łącznik 5.

Płachtę tożsamości wyklada podoficer łączności pociągu na tendrze parowozu lub na jednym z wagonów bojowych na rozkaz dowódcy pociągu, celem zawiadomienia płatowca o miejscu pobytu pociągu pancernego i otrzymania meldunku ciężarkowego.

Rakiety świetlne stanowią łatwy i prosty środek w użyciu, nie wymagający specjalnie wyszkolonego personelu.

O użyciu rakiet świetlnych decyduje dowódca pociągu, który osobiście lub zapomocą podoficera łączności pociągu wypuszcza rakietę, posługując się pistoletem — rakiетnicą.

Użycie rakiet jest uprzednio uregulowane przez klucz sygnałów, który się ustala dla danego obszaru operacyjnego w rozkazach operacyjnych dowództwa, pod którego rozkazami pociąg pancerny pozostaje.

28.

Sposób posługiwania się sygnalizacją ręczną i świetlną.

Sposób posługiwania się sygnalizacją ręczną zapomocą tarcz sygnalizacyjnych oraz sygnalizacją świetlną zapomocą aparatów świetlnych S. B., będących w wyposażeniu pociągu pancernego, jest podany w Regulaminie łączności 5/1925.

Przy pomocy środków sygnalizacyjnych nawiązuje dowódca pociągu pancernego łączność z oddziałami, z którymi bezpośrednio współdziała, po uprzednim umówieniu się z nimi co do czasu i miejsca, w którym łączność tego rodzaju będzie nawiązana.

29.

Opis tarcz sygnalizacyjnych i aparatów świetlnych.

Opis tarcz sygnalizacyjnych i aparatów świetlnych S. B., jest podany w Regulaminie łączności 3/1929/III.

Płachta tożsamości jest wykonana z ceraty lub płótna.

Kolor płachty — z jednej strony biały, z drugiej pomarańczowo-czerwony; w środku płachty litera P oznaczona czarnym kolorem.

Płachta jest kwadratem o boku długości 3 m; w środku litera P wymiarów, jak podaje załącznik 6.

Do nadawania sygnałów w sygnalizacji świetlnej i ręcznej stosuje się alfabet Morse'a.

30.

Klucz sygnałów sygnalizacji ręcznej i świetlnej.

ROZDZIAŁ D.

SŁUŻBA RUCHU RADJOTELEGRAFICZNEGO POCIĄGU PANCERNEGO.

Ruch radjotelegraficzny polega na prowadzeniu korespondencji radjotelegraficznej pociągu z dowództwem i lotnikiem, mającymi radjostacje o długości fali i zasięgu uzgodnionych z radjostacją pociągu.

31.

Zasady ogólne.

Dowódca pociągu otrzymuje od szefa łączności dowództwa, któremu podlega, dane dotyczące ruchu (sygnały wywoławcze, długości fal, ewentualnie godziny korespondencji i t. p.) niezbędne do nawiązania łączności i prowadzenia korespondencji z dowódcami jednostek, z którymi pociąg współdziała.

Poza tem, przy każdorazowym przydziale pociągu do nowej wielkiej jednostki, dowódca powinien sprawdzić, czy w obrębie tej jednostki jest używany ten sam klucz służbowy oraz skróty, jakie są w posiadaniu radjostacji pociągu pancernego. To samo dotyczy szyfru operacyjnego.

32.

Stacja jest obsługiwana przez 4 szeregowych, którzy tworzą obsługę stacyjną.

Obsługa radjostacji.

Skład obsługi: 1 podoficer stacyjny, przeszkolony jako telegrafista i mechanik, 3 szeregowych radjotelegrafistów.

Patrol radjotelegraficzny podlega bezpośrednio podoficerowi łączności pociągu.

Tok służby na radjostacji reguluje podoficer stacyjny, który odpowiada za stan techniczny i sprawne działanie stacji, jak również za służbę ruchu.

Dyżurny radjotelegrafista jest odpowiedzialny za sprawność korespondencji, przy której prowadzeniu obowiązuje Regulamin służby ruchu radjotelegraficznego

Łącz. 60

1929

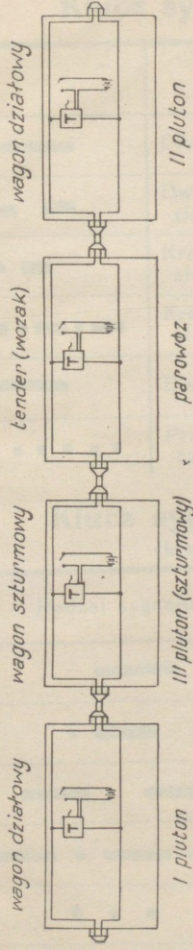
33.

Opis sprzętu i działania radjostacji pociągu pancernego.

Obowiązującym opisem sprzętu i działania radjostacji pociągu pancernego są opisy i wskazówki obsługiwania, opracowane przez Państwową Wytwórnnię Łączności i dołączane do każdej radjostacji.

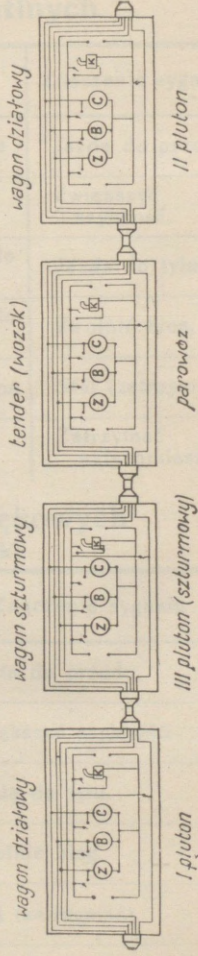
Schemat wewnętrznych połączeń telefonicznych pociągu pancernego

Załącznik 1.



Schemat wewnętrznych połączeń sygnalizacyjnych pociągu pancernego

Załącznik 2



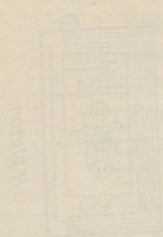


Diagram 1

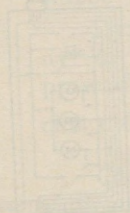


Diagram 2

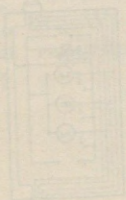


Diagram 3

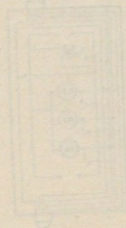


Diagram 4

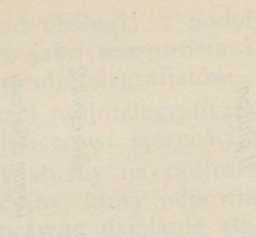


Diagram 5

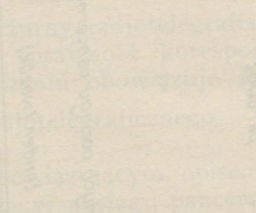


Diagram 6

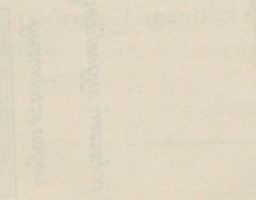


Diagram 7

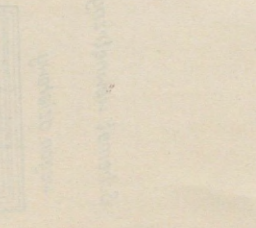


Diagram 8

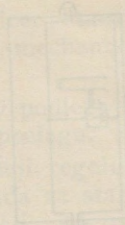


Diagram 9

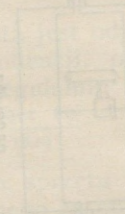


Diagram 10

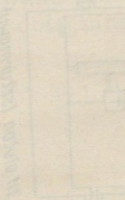


Diagram 11

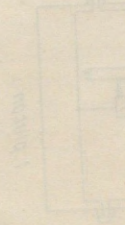


Diagram 12

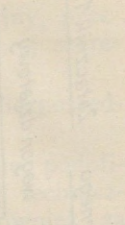


Diagram 13

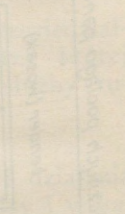


Diagram 14

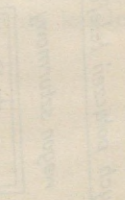


Diagram 15

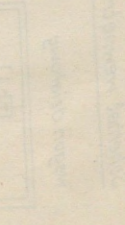
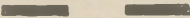
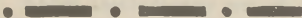
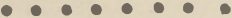


Diagram 16

Klucz sygnałów świetlnych

	Rodzaj sygnału	Znaczenie sygnału
	Długie światło zielone	Jazda do przodu.
	Dwukrotne światło zielone	Zwiększyć szybkość.
	Krótkie i długie światło zielone	Jazda do tyłu.
	Krótkie i długie światło zielone naprzemian	Zwolnić bieg.
	Długie światło czerwone	Stój (zatrzymać).
	Przerywane światło czerwone	Zatrzymać natychmiast.

Klucz sygnałów dźwiękowych (klakson lub dzwonek)

Rodzaj sygnału	Znaczenie sygnału
	Jazda do przodu.
	Zwiększyć szybkość.
	Jazda do tyłu.
	Zwolnić bieg.
	Stój (zatrzymać).
	Zatrzymać natychmiast.

Klucz sygnałów świetlnych

Rodzaj sygnału	Znaczenie sygnału
.....	Jazda do przodu.
.....	Długość światła zielone
.....	Długość światła zielone
.....	Krótkie i długie światło zielone
.....	Krótkie i długie światło zielone naprzemiennie
.....	Długie światło czerwone
.....	Przerwywane światło czerwone

Klucz sygnałów dźwiękowych
(klacson lub dzwonek)

Rodzaj sygnału	Znaczenie sygnału
.....	Jazda do przodu.
.....	Zwłaskazyc asyphod.
.....	Jazda do tyłu.
.....	Zwłoinid bieg.
.....	Stid (zatrzymac).
.....	Zatrzymac natychmiast.

Zestaw telefoniczny patrolowy.

L. p.	NAZWA PRZEDMIOTU	Jednostka miary	Ilość
1.	Aparat telefoniczny induktorowo-brzęczykowy.	sztuk	2
2.	Ogniwa suchomokre średnie	„	4
3.	Latarka ręczna na świece (w pokrowcu). . .	„	2
4.	Świece (sztuk 5)	paczek	2
5.	Zestaw kancelaryjno-stacyjny mały	sztuk	1
6.	Flagi stacyjne.	„	2
7.	Zestaw narzędzi do budowy linii polowej B. .	„	1
8.	Kabel telefoniczny wz. B. 26—1 (długość 50 m) .	krążków	2
9.	Linka uziemiająca (długość 10 m)	„	2
10.	Siatka uziemiająca (25 × 25 cm)	sztuk	2
11.	Słupolazy	par	1
12.	Pas bezpieczeństwa	sztuk	1
13.	Naprężak paskowy do drutu	„	1
14.	Żabka	„	2
15.	Zwijak do kabla telefonicznego	„	2
16.	Nosidło do kabla telefonicznego.	„	2
17.	Kabel telefoniczny wz. B. 26—1.	km	4,5
18.	Bęben do kabla telefonicznego	sztuk	6
19.	Tyczka składana	„	1

Zestaw telefoniczny patrolowy.

Lp.	NAZWA PRZEDMIOTU	Jednostka miary	
		rodzaj	ilość
1.	Aparat telefoniczny indukcyjno-przepiękowy	zestaw	2
2.	Ogniwka suchomocna słuchowa	"	4
3.	Łącznik ręczny na słuch (w porównaniu)	"	2
4.	Słuchawka (zestaw 2)	parę	2
5.	Zestaw kancelaryjno-słuchowy mały	zestaw	1
6.	Flak, słuchawka	"	2
7.	Zestaw narzędzi do budowy linii polewej B.	"	1
8.	Kabel telefoniczny wr. B. 35 - 1 (długość 50 m)	zestaw	2
9.	Linia wzmacniacza (długość 10 m)	"	2
10.	Stółka wzmacniacza (25 x 25 cm)	zestaw	2
11.	Stółki	par	1
12.	Parę bezprzewodników	zestaw	1
13.	Napiętnik parowy do drutu	"	1
14.	Kabel	"	2
15.	Zwizak do kabla telefonicznego	"	2
16.	Moździoch do kabla telefonicznego	"	2
17.	Kabel telefoniczny wr. B. 35 - 1	km	4,5
18.	Łącznik do kabla telefonicznego	zestaw	6
19.	Typowa słuchawka	"	1

Klucz sygnałów semaforowych

Semafor	Światło czerwone	S y g n a ł	Znaczenie
		Oba ramiona opuszczone do dołu.	Stan spoczynku.
		Szybkie podnoszenie i opuszczanie ramion.	„Uwaga“ „Koniec“.
	• —	Jedno z ramion podniesione do góry pod kątem 45°.	„Sygnał 1“.
	• • —	Jedno z ramion podniesione do góry pod kątem 90°.	„Sygnał 2“.
	• • • —	Jedno z ramion podniesione do góry pod kątem 135°.	„Sygnał 3“.
	• • • • —	Ramiona pionowo.	„Sygnał 4“.
	• • • • •	Obydwa ramiona podniesione pod kątem 135°.	„Sygnał 5“.
	— • • • •	Jedno ramię podniesione do góry, drugie pod kątem 135°.	„Sygnał 6“.
	— • • •	Jedno ramię podniesione do góry, drugie pod kątem 90°.	„Sygnał 7“.
	— • •	Jedno ramię podniesione do góry, drugie pod kątem 45°.	„Sygnał 8“.
	— •	Obydwa ramiona poziomo.	„Sygnał 9“.
	—	Obydwa ramiona pochyło.	„Sygnał 0“.
	— — —	Obydwa ramiona opuszczone pod kątem 45° od poziomu.	„Liczba“.

U W A G A. Wyżej podane sygnały oznaczają liczby od 0 do 9 według alfabetu Morse'a i dają możliwość zapomocą urządzenia semaforowego prowadzenia korespondencji między pociągiem a drezyną według ustalonego szyfru.

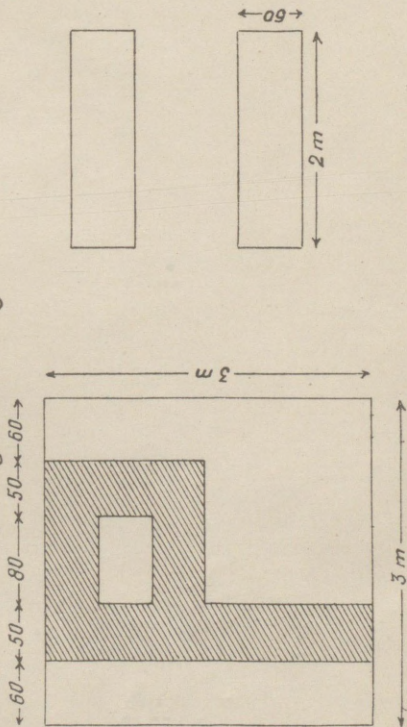
Klucz sygnałów semaforowych

Sema- for	Światła czer- wone	Sygnał	Znaczenie
1	—	—	Objazd tamtędy opuszczony do dołu.
2	—	—	Sygnał podnoszenia i opu- szczania ramion.
3	—	—	Jedno z ramion podniesione do góry pod kątem 45°.
4	—	—	Jedno z ramion podniesione do góry pod kątem 90°.
5	—	—	Jedno z ramion podniesione do góry pod kątem 135°.
6	—	—	Ramiona pionowo.
7	—	—	Objazd tamtędy podniesiony pod kątem 135°.
8	—	—	Jedno ramie podniesione do góry, drugie pod kątem 135°.
9	—	—	Jedno ramie podniesione do góry, drugie pod kątem 90°.
10	—	—	Jedno ramie podniesione do góry, drugie pod kątem 45°.
11	—	—	Objazd tamtędy pionowo.
12	—	—	Objazd tamtędy pochyło.
13	—	—	Objazd tamtędy opuszczony pod kątem 45° od pionowa.

W A. A. Wyżej podane sygnały oznaczają ruchy od 0 do 9 według alfabetu Mor-
se'a i dają możliwość rozpoznania sygnałów semaforowych prowadzących
kierowników innych pojazdów z dalszym według ustalonego kodu.

Załącznik 6.

Wzór płachty tożsamości i płacht sygnałowych
pociągu pancernego.



CBW

Wpływ nr 32^e rok 46

nr wol. 801



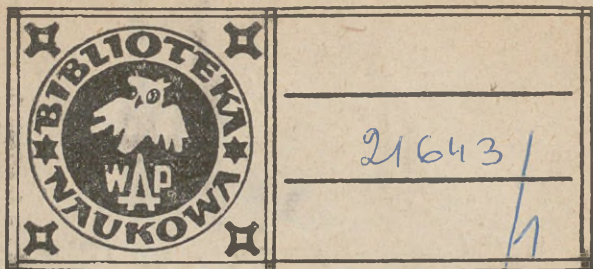


WOJSKO POLSKIE

Sek. Rel. yng. W. dawn. 220

107

194 r



2369