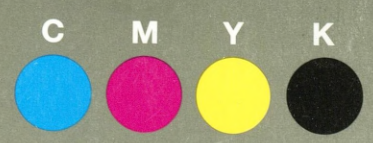


Grey Scale #13



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

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW



JAWNE

Egz. nr 1

Pplk inż. Tadeusz SYCHOWSKI

ZAMYKANIE TECHNICZNE PRZEGRUPOWANIA PUŁKU

Skrypt

55447

WARSZAWA

GRUDZIEN

1979



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

**WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYŁÓW**



JAWNE

Egz. nr 1

Pplk inż. Tadeusz SYCHOWSKI

**ZAMYKANIE TECHNICZNE
PRZEGRUPOWANIA PUŁKU**

Skrypt

55447

WARSZAWA

GRUDZIEN

1979

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
KATEDRA TAKTYKI TYLÓW

JAWNE

ASG wewn.3512/79

Egz.nr... 1

ZATWIERDZAM
SZEF KATEDRY TAKTYKI TYLÓW
gen.bryg.Zbigniew KAMIŃSKI



ppłk inż.Tadeusz SYCHOWSKI

ZAMYKANIE TECHNICZNE PRZEGRUPOWANIA PUŁKU

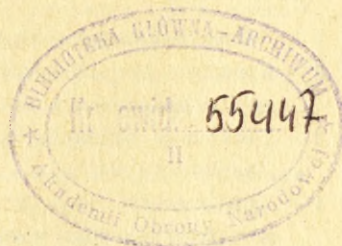
Skrypt

JAWNE

Empirium Nowe

05.11.2004.

WJS



WARSZAWA

Grudzień

1979 rok

Spis treści

	str.
I. Wstęp	3
II. Marsz	3
III. Zadania w zakresie zabezpieczenia materiałowo-technicznego wykonywane przed marszem w rejonach ześrodkowania lub wyjściowy do natarcia	4
IV. Przygotowanie i wyposażenie pojazdów mechanicznych do działań bojowych	8
V. Remont	9
VI. Zaopatrywanie w zestawy remontowo-obslugowe i materiały techniczne	9
VII. Zamykanie techniczne marszu	10
VIII. Ewakuacja pojazdów mechanicznych w marszu	13
IX. Przewóz	14
X. Planowanie	16
XI. Kierowanie	17
XII. Paliwa zastępcze w pojazdach mechanicznych	18
Bibliografia	19
<u>Załączniki :</u>	
nr 1 - Normy przebiegów międzysobowych pojazdów mechanicznych...	20
nr 2 - Kryteria kwalifikowania pojazdów mechanicznych do remontu bieżącego i średniego	20
nr 3 - Ilościowe potrzeby składów pociągów do przewozu oddziałów /pododdziałów/	20
nr 4 - Urzutowanie sił i środków zamykania technicznego pułku zmechanizowanego w marszu	21

I. W S T Ę P

W istniejących publikacjach występuje różna terminologia dotycząca przegrupowania wojsk.

Do najczęściej spotykanych określeń należą: przesuwanie, marsz, przewóz, przerzut.

Powszechnie przyjmowanym terminem jest: przesuwanie; rozminowane jako zmiana rozmieszczenia sił i środków wykonana w formie marszu lub przewozu wojsk w nowe rejony.

Marsz - jest to przesuwanie wojsk za pomocą etatowych środków transportowych pododdziału, oddziału i związku taktycznego.

Przewóz - jest to przesuwanie wojsk za pomocą wydzielonych środków transportowych /kolejowych, powietrznych, wodnych/.

Celem przesuwania pułku jest doprowadzenie sił i środków do wyznaczonego rejonu /ześrodkowania, wyjściowego do natarcia/ w podanym czasie z zachowaniem określonej gotowości bojowej.

II. Marsz

Marsz jest typową i podstawową formą wykorzystywaną do przesuwania pododdziałów pułku. Jednak w uzasadnionych sytuacjach siły pułku mogą być przesuwane również za pomocą przewozu lub z równoczesnym wykorzystaniem marszu i przewozu /marsz kombinowany/.

Jednym z głównych zadań decydujących o właściwej ruchliwości maszerujących wojsk jest utrzymanie pojazdów mechanicznych w pododdziałach i oddziałach w stałej sprawności technicznej i gotowości bojowej. Ważność problemu wynika z konieczności zapewnienia możliwości szybkiego i sprawnego wykonania marszu oraz wejścia pułku do walki z technicznie sprawnymi wozami bojowymi i innymi pojazdami mechanicznymi.

Podstawowe czynniki determinujące marsz pod względem zabezpieczenia materiałowo-technicznego: to:

- zadanie na marsz;
- ugrupowanie marszowe;
- prędkość kolumn, odległości i czas marszu;
- oddziaływanie przeciwnika na maszerujące kolumny;
- stan techniczny oraz właściwości manewrowe i eksploatacyjne pojazdów mechanicznych;
- poziom wyszkolenia kierowców /mechaników - kierowców/;
- stan dróg, pora doby i warunki geofizyczne.

Pułk z zasady maszeruje jedną drogą. Odległość marszu w ciągu doby może wynosić:

- dla kolumn czołgowych i mieszanych : 200-300 km i więcej;
- dla kolumn samochodowych: 300 - 400 km.

Pułk wykonuje marsz samodzielnie lub w składzie dywizji.

W marszu w składzie dywizji pułk może:

- przesuwać się w kolumnie sił głównych;
- wykonywać zadania awangardy, ariergardy lub oddziału wydzielonego dywizji.

Ugrupowanie marszowe pułku składa się z: ubezpieczenia marszowego, kolumn sił głównych, kolumn pododdziałów tyłowych.

Przyjmowane odległości wynoszą:

- pomiędzy pułkami - 5 km;
- pomiędzy batalionami - 3 km;
- pomiędzy kompaniami czołgów /poz/ - 2 - 3 km;
- pomiędzy pojedynczymi pojazdami - 25 - 50 m.

Średnie prędkości marszu wynoszą:

- dla kolumn mieszanych i czołgowych: 20 - 30 km/h w dzień oraz 15 - 20 km/h w nocy;
- dla kolumn samochodowych : 30 - 40 km/h w dzień oraz 25 - 30 km/h w nocy/ po bezdrożach 10 - 15 km/h.

W celu zachowania zdolności fizycznej wojsk oraz sprawdzania aktualnego stanu technicznego pojazdów mechanicznych i usuwania zaistniałych uszkodzeń eksploatacyjnych oraz bojowych, wyznacza się odpoczynki krótkie, długie oraz dzienne /nocne/.

Krótkie odpoczynki /20' - 30'/wyznacza się po 2 - 3 godzinach marszu. Długie odpoczynki /2 - 4 godzinne/ wyznacza się na początku drugiej połowy marszu.

Dzienne /nocne/ odpoczynki /6 - 10 godzinne/ wyznacza się po jednej lub kilku dobach marszu, jeżeli pozwala na to czas.

III. Zadania w zakresie zabezpieczenia materiałowo-technicznego wykonywane przed marszem w rejonach ześrodkowania lub wyjściowych do natarcia.

W rejonach ześrodkowania lub wyjściowym do natarcia, wykonywane są wszelkiego rodzaju przedsięwzięcia związane z zabezpieczeniem materiałowo-technicznym planowanego marszu. Prace w wymienionych rejonach ukierunkowane są przede wszystkim na odtworzenie sprawności technicznej pojazdów mechanicznych oraz zachowanie jej w czasie marszu i walki.

Do głównych zadań wykonywanych w tych rejonach należą:

- obsługa techniczna sprzętu;
- prace remontowe i kontrolno-pomiarowe;
- przygotowanie i wyposażenie sprzętu zgodnie z potrzebami planowanej walki oraz istniejącą infrastrukturą terenu i warunkami geofizycznych

a/ Obsługa techniczna.

Zakres prac wykonywanych w ramach obsługi technicznej /OT/ ustala się na podstawie:

- czasu którym dysponuje oddział na przygotowanie sprzętu do walki;
- wielkości zużytych kilometrów /zasobów/ od ostatniej obsługi technicznej;
- planowanej odległości marszu i głębokości natarcia;
- aktualnego stanu technicznego sprzętu;
- istniejących warunków terenowych i geofizycznych.

b/ Rodzaje i okresowość obsługi technicznej:

- przegląd przed wyjazdem w drogę /PW/;
- przegląd w czasie drogi /PD/;
- obsługa codzienna /OC/;
- pierwsza obsługa techniczna /OT-1/;
- druga obsługa techniczna /OT-2/.

Normy przebiegów międzysłużbowych pojazdów mechanicznych przedstawia załącznik nr 1.

Orientacyjne normy czasowe na wykonanie obsługi technicznej pojazdów mechanicznych ilustruje tabela:

Rodzaj poj.mechanicznych	Rodzaj obsługi technicznej/b/			
	x/PD/min/	OC	OT-1	OT-2
Czołgi	20' - 30'	2 - 3	8 - 10	16 - 18
Transportery gąsienicowe	20' - 30'	2 - 3	8 - 10	14 - 16
Transportery kołowe	20' - 30'	2 - 3	4 - 5	6 - 7
Samochody	20' - 30'	1-1,5 ^{x/}	6 - 7 ^{x/}	18 - 22 ^{x/}

x/ Planowanie normy dla wykonania obsługi technicznej siłami jednego kierowcy.

Uwaga: obsługa techniczna wykonywana jest siłami załogi lub drużyny.

c/ Podstawowe czynności wykonywane przy pojazdach mechanicznych w ramach określonego rodzaju obsługi technicznej:

1. Obsługa codzienna - wykonywana jest po zakończeniu eksploatacji w danym dniu lub po wykonaniu zadania bojowego.

W ramach obsługi codziennej należy:

- sprawdzić mocowanie oraz działanie i regulacje zespołów i mechanizmów;
- kontrolować szczelność i sprawność układu paliwowego, smarowania, powietrznego, hydraulicznego, chłodzenia;
- uzupełnić MPS oraz pozostałe płyny;
- dokonać przeglądu uzbrojenia, środków łączności, sprzętu chemicznego oraz inżynieryjno-saperskiego;
- sprawdzić oświetlenie, stan układu bieżnego, wyposażenie pojazdu oraz inne podstawowe części i zespoły decydujące o prawidłowym ruchu i ogniu danego pojazdu.

2. Obsługa techniczna nr 1 - wykonywana jest po przejechaniu przez pojazd określonej - dla danego rodzaju i marki pojazdu - normy kilometrów.

W czasie wykonywania OT-1 należy sprawdzić:

- sprawność działania zespołów oraz układów występujących w pojazdach mechanicznych;
- mocowanie śrub, korków, zawleczek;
- stan połączenia i działania układów sterowania i kierowania;
- sprawność osprzętu oraz pokładowy sprzęt uzbrojenia, łączności, inżynieryjno-saperski, chemiczny;
- działanie źródeł, odbiorników i obwodów elektrycznych;
- stan i jakość MPS oraz płynów;
- sprawność układu holowniczego;
- stan środków materiałów technicznych.

3. Obsługa techniczna nr 2 - wykonywana jest po przejechaniu przez pojazd mechaniczny określonej - dla danego rodzaju i marki - normy przebiegów kilometrów.

W czasie wykonywania OT-2 należy sprawdzić:

- stan podwozia i nadwozia;
- stabilizacje armaty, przyrządy celowania, obserwacyjne i orientowania;
- hermetyczność i działanie układu ochrony przed bronią masowego rażenia;

- termiczną aparaturę dymotwórczą;
- szczelność pojazdów mechanicznych i przyrządów do pokonywania przeszkód wodnych;
- dodatkowe wyposażenie specjalne.

Należy uzupełnić smar w kołach nośnych oraz innych punktach smarowania łożysk i wałków.

Przestrzeganie zasad i norm eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych zadań w zakresie utrzymania sprzętu w stałej sprawności technicznej.

W rejonach ześrodkowania lub wyjściowych do natarcia, adekwatnie do planowanej głębokości i rodzaju działań bojowych, należy wykonać kolejną obsługę techniczną przy pojazdach mechanicznych, które mają przekroczony ponad 50% wymagany zapas międzyobsługowy.

d/ Współczynnik manewru sprzętu.

Przy obliczeniu drogi marszu oraz decydowaniu o potrzebach i rodzajach wykonania obsługi technicznej przyjmowaną na podstawie mapy-liczbę km należy powiększyć o wielkość współczynnika manewru sprzętu "M".

$$M = \frac{\text{Liczba faktycznie zużytych km}}{\text{Liczba km planowanych na podstawie mapy.}}$$

Tabela współczynników manewru sprzętu czołgowo-samochodowego

Rodzaj działania	Wielkość współczynnika manewru			
	Czołgi i pojazdy gąsienicowe	Ciągniki gąsienicowe i kołowe	Transportery kołowe	Samocho- dy
Marsz	1,2-1,4	1,2-1,4	1,2-1,4	1,2
Natarcie na czas przygotowania obrony	2-2,5	1,5	1,8-2	1,4
Natarcie na do- raźnie zorganizowaną obronę	1,6-2	1,4	1,4-1,8	1,3
Bój spotkaniowy i pościg	1,8-2	1,5	1,6-1,8	1,4
Obrona	1,5-1,7	1,3	1,3-1,5	1,2

o/ Organizacja obsługi technicznej.

Organizatorami obsługi technicznej sprzętu są dowódcy oraz służby techniczne wszystkich szczebli, a organami wykonawczymi - kierowcy, mechanicy - kierowcy, załogi, drużyny, działony.

Ponadto do wykonania obsługi technicznej można wydzielić z krem następujące siły i środki obsługowo-remontowe: MOC/pano, WOS, warsztat - 537, KRAS-1 RSz, AKP - 2W39, a w uzasadnionych sytuacjach - A2/pano, B1/sam, B2/sam.

W ramach uzasadnionych potrzeb, z batalionu remontowego mogą być również skierowane do oddziałów specjalistyczne środki obsługowo-remontowe /9W - 25W, 9W810M - dla obsługi bieżącego S-2M, LLB/pano/.

Do OC pododdziały przystępują bezpośrednio po zajęciu rejonu, nie czekając na zarządzenia przełożonych. Jednak ze względu na zachowanie gotowości bojowej, prace OT-1 i OT-2, muszą być wykonywane za zgodą przełożonych, którym mogą być znane zadania pułku lub dywizji oraz czas przebywania w zajmowanych rejonach.

IV. Przygotowanie i wyposażenie pojazdów mechanicznych do działań bojowych.

W czasie pobytu oddziałów w rejonach przygotowania do marszu lub natarcia, przy pojazdach mechanicznych oprócz określonego rodzaju obsługi technicznej, należy dodatkowo:

- wykonać wymagany remont bieżący;
- wyposażyć je w środki materiałowo-techniczne /zestawy obsługowo-remontowe, apteczki techniczne i sanitarne/;
- sprawdzić urządzenia naprowadzania: armaty, przyrządy obserwacyjne i noktowizyjne;
- skontrolować sprawność urządzeń patom ppoz, zadymlania, trały przeciwwminowe i urządzenia do samookopywania;
- sprawdzić /szczególnie przy sprzęcie raketowym/ obwody elektryczne i oporność izolacji;
- w pojazdach bojowych obsłużyć sprzęt łączności, uzbrojenia, chemiczny, inżynieryjno-saperski i inny;
- przygotować sprzęt do pokonywania przeszkód wodnych oraz trudnego terenu znajdującego się w pasie planowanych działań bojowych;
- w zimie - przygotować i wyposażyć kierowców, załogi i sprzęt zgodnie z wymaganiami eksploatacji w warunkach obniżowej temperatury oraz dużej pokrywy śnieżnej.

Adekwatnie do głębokości planowanych zadań bojowych, sprawdza się pojazdy mechaniczne o niskim zapasie przebiegów międzyremontowych silników i zespołów oraz podejmuje się decyzje o dalszym, ich użytkowaniu lub wymianie.

Przeprowadza się również kontrolę taśm gaśnicowych i w zależności od potrzeb - wymienia się pojedyncze lub kompletne ogniwa gaśnicowe.

V. Remont

Polent

W zajmowanych rejonach, w ramach dysponowanego czasu, należy dążyć do odtworzenia siłami pułku sprawności pojazdów mechanicznych wymagających remontu bieżącego.

Nadwyżkowy fundusz remontowy nie objęty siłami pułku, przejmowany jest przez batalion remontowy dywizji.

W warunkach działania na danym obszarze sił OTK, nadwyżkowy fundusz remontowy może być przekazany - w zależności od decyzji szczebla nadrzędnego - terenowym organom remontowym OTK.

W uzasadnionych przypadkach pojedyncze niewyremontowane pojazdy o szczególnym znaczeniu bojowym ewakuuje się w ramach posiadanych możliwości do kolejnych rejonów w celu wykonania lub zakończenia RB.

Fundusz remontowy w ramach dywizji przekazywany jest do remontu wraz z załogą do innych szczebli organizacyjnych na podstawie zbiorowego protokołu stanu technicznego.

W zajmowanych rejonach adekwatnie do dysponowanego czasu, siłami pułku i dywizji wykonuje się tylko remonty bieżące o określonej pracochłonności.

Kryteria kwalifikowania pojazdów mechanicznych do remontu bieżącego i średniego przedstawia załącznik nr 2. ✱

VI. Zaopatrywanie w zestawy remontowo-obslugowe i materiały techniczne

W zajmowanych rejonach należy uzupełnić przy pojazdach mechanicznych brakujące do pełnych zapasów ruchomych zestawy remontowo-obslugowe i materiały techniczne.

Zapasy materiałowe uzupełnia się według następujących zasad:

- apteczki techniczne pojedynczego pojazdu - na podstawie zapotrzebowania pododdziałów, składanego w miarę zużycia się części zamiennych;
- niezbędnik obsługi technicznej /NOT/ - na podstawie zapotrzebowania uwzględniającego ilość oraz rodzaj wykonywanych /w zajmowanym rejonie/obsług technicznych danego rodzaju pojazdu mechanicznego;

- niezbędnik obsługi stabilizatora /NUS/ - zgodnie z aktualnymi potrzebami wykonania obsługi technicznej stabilizatora armaty;
- niezbędnik wody /NW/ - w czasie planowania pokonywania przez czołgi przeszkody wodnej;
- niezbędnik obsługi podwozia /NOP/ - w czasie wykonywania obsługi technicznej układu bieżącego pojazdu mechanicznego;
- niezbędnik obsługi hamulców /NOH/ - w czasie wykonywania RB lub OT.

Zestawy remontu bieżącego /ZRB/, dla czołgów, transporterów opancerzonych i samochodów, uzupełnia się zgodnie z normami należności dla oddziału.

Pozostałe środki materiałowe, jak ogniwa gąsienicowe, ogumienie, akumulatory i inne materiały techniczne, uzupełnia się zgodnie z doraźnymi zapotrzebowaniami.

Przewidując marsz z terenu kraju na dużą odległość, zwiększa się asortyment środków materiałowych podlegających szybszemu zużyciu, kosztem innych części użytku bieżącego.

W czasie marszu, do wymiany uszkodzonej części lub zespołu wykorzystuje się z zasady ruchome zapasy środków materiałowych oddziału lub związku taktycznego.

Na terenie własnego kraju należy również wykorzystać najbliższe garnizonowe punkty zaopatrywania oraz miejscowe bazy obsługowo-remontowe gospodarki narodowej.

Robert

VII. Zamykanie techniczne marszu

oddział

Zamykanie techniczne marszu pułku organizuje się z etatowych środków remontowo-ewakuacyjnych pododdziałów i kompanii remontowej.

Ponadto zamykanie techniczne kolumn oddziału może być wzmocnione siłami i środkami szczebla wyższego, ze ściśle określonymi zadaniami, np:

- udzielanie pomocy technicznej uszkodzonym pojazdom mechanicznym o większej pracochłonności;
- zabezpieczenie niewralgicznych punktów /mosty, wiadukty, przeprawy,
- organizowanie PZUS.

Przy drogach marszu, w miejscach o szczególnym znaczeniu dla ruchu wojsk takich jak: mosty, wiadukty, skrzyżowania głównych dróg itp., mogą być organizowane punkty pomocy technicznej /PPT/ siłami OTK lub różnych szczebli dowodzenia wojsk operacyjnych.

Zamykanie techniczne kolumn marszowych organizuje się na szcze- *podst. i*
blu kompanii, batalionu i pułku. *odwrotów*

Stosowane są następujące warianty urzutowania sił i środków
wydzielonych do zamykania technicznego kolumn marszowych:

a/ dla kompanii ozołgów /poz/ lub batalionów /pz/:

- WZT-1 lub WPT - SKOT;
- A2/pano;
- B1/sam.;
- samochód z zestawami remontowymi;

b/ dla SD pułku:

- WZT-1;
- B1/sam.;
- L-1;
- KRAS-1 RSz;
- samochód z zestawami remontowymi;

c/ dla pułku:

- WZT-1;
- A2/pano;
- B1/sam.;
- samochody z MPS i zestawami remontowymi.

Pozostałe siły krem przegrupowują się w kolumnie marszowej
tyłów pułku.

Przy uwzględnieniu rodzaju marszu i warunków bezpośredniego
oddziaływania nieprzyjaciela, urzutowanie elementów zamykania
technicznego kolumn powinno odpowiadać możliwie szybkiemu /bez
manewru środkami/ przekształceniu ich w formę grup remontowo-ewa-
kuacyjnych batalionów i pułku. *brygady oddr*

W tej sytuacji zamykanie techniczne pułku może być wzmocnio-
ne środkami remontowo-ewakuacyjnymi dywizji.

d/ Zadania dla sił zamykania technicznego kolumn kompanii i bata-
lionu:

- ustalanie przyczyn i charakteru uszkodzenia pojazdów mecha-
nicznych;
- udzielanie pomocy technicznej kierowcom /załogom/ w celu
usunięcia uszkodzenia pojazdów mechanicznych do 1 godziny
czasu trwania prac remontowych;
- doraźne dostarczanie części zamiennych niezbędnych do usunię-
cia niesprawności;
- wyciąganie lub holowanie unieruchomionych pojazdów do naj-
bliższego rejonu odpoczynku lub zbiórki uszkodzonego sprzętu;
- prowadzenie dziennika uszkodzeń i strat pojazdów mechanicz-
nych.

e/ Zadania dla sił zamykania technicznego pułku: *oddział*

- remontowanie pojazdów mechanicznych w miejscu uszkodzenia lub w podliskich ukryciach, o czasie postoju w remoncie do 2 godz.!
- wyciąganie lub holowanie uszkodzonych pojazdów mechanicznych do pobliskich rejonów odpoczynków, PZUS lub przekazywanie siłom OTK;
- kierowanie wyremontowanych pojazdów do ich pododdziałów;
- udzielanie pomocy technicznej załogom, kierowcom podczas wykonywania obsługi technicznej w czasie odpoczynków.

W przypadku przegrupowania pułku po dwóch drogach marszu zamykanie techniczne organizuje się na każdej z nich.

Wydzielone siły i środki do zamykania technicznego kolumn należy tak urzutować, aby w przypadku przejścia ^{oddol} pułku do natarcia mogły spełniać rolę zabezpieczenia technicznego i przystąpić do działania jako patrole rozpoznania i pomocy technicznej /PRPT/ lub grupy remontowo-ewakuacyjnej batalionu i pułku. *brzoza*

Dowódcami zamykania technicznego kolumn marszowych adekwatnie do szczebli organizacyjnych mogą być: pomocnik dowódcy kompanii /batalionu/ ds. technicznych lub oficer służby czołgowo-samochodowej pułku względnie kompanii remontowej.

Przy ustalaniu czasu dyspozycyjnego poszczególnym elementom zamykania technicznego kolumn marszowych, w celu wykonywania prac remontowych o określonej prędkości, należy kierować się następującymi zasadami:

- pomocy remontowej udziela zamykanie techniczne właściwej kolumny;
- uszkodzone pojazdy mechaniczne nie objęte siłami i środkami zamykania technicznego szczebla niższego przejmowane są przez zamykanie techniczne szczebla wyższego;
- w uzasadnionych sytuacjach, pojedyncze niewyremontowane pojazdy mechaniczne mogą być ewakuowane do kolejnych rejonów odpoczynków lub punktów zbiórek;
- czas udzielania pomocy technicznej siłom zamykania technicznego danego szczebla uzależniony jest od tempa marszu, odległości między kolumnami;
- siły i środki zamykania technicznego kolumny wyższego szczebla nie powinny bez uzasadnienia wyprzedzać elementów zamykania technicznego szczebla niższego.

f/ Podstawowe czynności wykonywane przy pojazdach mechanicznych w rejonach odpoczynków:

W rejonie krótkiego odpoczynku sprawdza się:

- mocowanie śrub, uchwytów i złączy;
- sprawność kół i gąsienic;
- szczelność przewodów, pokryw i zbiorników olejowych oraz łożysk tocznych i ślizgowych;
- stan oświetlenia;
- umocowanie osprzętu;
- zespoły i części decydujące o ruchu pojazdu.

W rejonie długiego odpoczynku, oprócz czynności przewidzianych dla rejonu krótkiego odpoczynku:

- sprawdza się stan posiadania MPS - uzupełnia się brakujące ilości;
- sprawdza się pracę i stan techniczny silnika oraz zespołów decydujących o ruchu pojazdu;
- usuwa się niesprawności techniczne stwierdzone w toku marszu o pracochłonności do 2 godzin;
- umożliwia się kierowcom i mechanikom - kierowcom krótki odpoczynek.

VIII. Ewakuacja pojazdów mechanicznych w marszu

W marszu ewakuacji podlegają wszystkie pojazdy mechaniczne

- niezdolne do poruszania się o własnym napędzie - których remont nie może być wykonany na miejscu uszkodzenia.

Zadaniem sił i środków ewakuacyjnych w marszu będzie:

- holowanie lub transportowanie sprzętu w określone rejony odpoczynków lub zbiórek;
- wyciąganie sprzętu ugrzęzłego;
- oczyszczenie drogi marszu ze zniszczonego, uszkodzonego lub innego pozostawionego sprzętu;
- zabezpieczenie pokonywania przez pododdziały przeszkód wodnych oraz odcinków dróg trudnych do pokonania, wiaduktów i innych punktów newralgicznych.

Potrzeby ilościowe w zakresie ewakuacji pojazdów mechanicznych będą obejmowały straty bojowe i eksploatacyjne.

Przyjmuje się, że ewakuacji może podlegać 30% powstałego funduszu remontu bieżącego oraz wszystkie pojazdy mechaniczne wymagające RS i RG.

W uzasadnionych sytuacjach środkiem ewakuacyjnym może być , oprócz etatowych ciągników, każdy nie w pełni obciążony pojazd mechaniczny kołowy lub gąsienicowy, którego parametry techniczne odpowiadają wymaganiom ewakuacyjnym.

Przyjmowane są średnie prędkości holowania:

- pojazdów gąsienicowych - 7 - 10 km/h;
- pojazdów kołowych - 15 - 20 km/h.

Kowale

IX. Przewóz

Przewóz można realizować przy wykorzystaniu transportu kolejowego, powietrznego i wodnego.

W uzasadnionych sytuacjach, do przewozu sprzętu specjalnego /wyrzutnie raketowe, sprzęt o gabarytach przekraczających skrajnie platformy kolejowe/ mogą być wykorzystane przyczepy niskopodwoziowe 25 - 40 t.

Do przewozu wojsk najczęściej wykorzystywany będzie transport kolejowy oraz - w licznych przypadkach - transport powietrzny.

Ze względu na uzasadnione ekonomicznie utrzymywanie zapasów przebiegów kilometrowych gąsienic /dla T-55 wynoszą 2500-3000km/ oraz zapasów międzyremontowych silników /dla T-55 - wynoszą 5000-7000 km/, w określonych sytuacjach celowe jest wykorzystanie transportu kolejowego do przewozu przede wszystkim pojazdów gąsienicowych.

Przy uwzględnieniu kalkulacji czasowo-przestrzennych, wykorzystanie transportu kolejowego do przewozu pojazdów mechanicznych, a szczególnie gąsienicowych, jest ekonomicznie i technicznie uzasadnione na odległość 400-600 i więcej km.

Do przewozu wojsk różnymi środkami transportu wyznacza się główne i zapasowe rejonu wyczekiwania do załadowania. Odległość tych rejonów od punktów załadowania /stacje kolejowe, porty, lotniska/ wyznacza się do 10 km.

W rejonach wyczekiwania do załadowania doprowadza się pojazdy mechaniczne do pełnej sprawności technicznej oraz precyzuje się zadania dla sił i środków zamykania technicznego kolumn.

Do każdego transportu kolejowego wyznacza się siły i środki adekwatne do liczby i rodzaju przewożonych pojazdów mechanicznych oraz możliwości załadowców-wyładowczych.

Ilościowe potrzeby składów pociągów do przewozu oddziałów /pododdziałów/ przedstawia załącznik 3.

Należy dążyć, aby każdy transport przewożący pojazdy gaśnicowe posiadał WZF-1 oraz A-2/panc lub MOC/panc.

Do pozostałych transportów wyznacza się przynajmniej po jednym ruchomym warsztacie remontowym B1/sam., B2/sam., US/panc i inne/.

W czasie ładowania sprzętu na platformy kolejowe, środki remontowo-ewakuacyjne wchodzące w skład transportu powinny być ładowane w ostatniej kolejności.

Trudnym problemem jest zabezpieczenie wyładowania pojazdów mechanicznych w polu lub na stacjach pośrednich /przed osiągnięciem docelowej stacji wyładawczej/, które nie są przystosowane do wyładowania sprzętu.

O ile istnieje możliwość sprowadzenia pojazdów gaśnicowych bezpośrednio z platform /jednak jest to niewskazane/, to wyładowanie pojazdów samochodowych wymaga budowy rampy.

Wyładowane w tej sytuacji pojazdy mechaniczne mogą ulegać zwiększonym uszkodzeniom. Nagromadzony w tej sytuacji fundusz remontowy powinien być ewakuowany do punktów pomocy technicznej organizowanych siłami OTK lub do najbliższego rejonu zbiórek uszkodzonego sprzętu.

Organizowanie nieplanowych punktów wyładowania pojazdów mechanicznych może nastąpić również przed rubieżami przeszkód wodnych. W tych rejonach elementy zabezpieczenia technicznego pokonywania rzek powinny współpracować z Tymczasowymi Rejonami Przeładunkowymi organizowanymi siłami komend Stref Kierowania Ruchem Wojsk.

Jednak w celu usprawnienia pokonywania przeszkody wodnej, wydzielą się z własnych sił ciągniki ewakuacyjne zabezpieczające przeprawę po obu stronach rzeki.

Do przewozu pojazdów gaśnicowych lub specjalnych na przyczepach niskopodwoziowych wybiera się drogi z dużymi promieniami R / R / skrzyżtu $R \geq 10$ m/.

X. Planowanie

W czasie pobytu pododdziałów pułku w rejonie ześrodkowania lub wyjściowym do natarcia, szef służb technicznych - zastępca dowódcy pułku wydaje zarządzenie techniczne, w którym określa zadania do wykonania.

Zarządzenie techniczne obejmuje zagadnienia związane z :

- obsługą techniczną sprzętu;
- pracami remontowymi i kontrolno-pomiarowymi;
- ewakuacją;
- zaopatrzeniem materiałowo-technicznym;
- instruktażem /szkoleniem/ fachowym;
- podziałem sił i środków remontowo-ewakuacyjnych oraz określeniem zadań na okres marszu i walki;
- zadaniami dla krem;
- kierowaniem zabezpieczeniem materiałowo-technicznym.

Zarządzenia techniczne wydawane są na podstawie otrzymanego zadania oraz wytycznych dowódcy pułku i pionu technicznego dywizji.

Poszczególne zamierzenia techniczne, ze względów taktycznych i czasowych, powinny być skoordynowane z szefem sztabu i kwatermistrzem oraz szefami rodzajów wojsk i służb pułku.

Koordinatorem prac remontowo-ewakuacyjnych sprzętu, występującego w oddziale, jest szef służb technicznych pułku. W swoich zarządzeniach określa siły i środki obsługowo-remontowe oraz zakres czynności technicznych wykonywanych przy sprzęcie.

W ramach planowania należy:

- wrysować na mapie roboczej ugrupowanie marszowe pułku/wraz z elementami zamykania technicznego/, drogi marszu oraz rejonu odpoczynków, tabele marszu;
- podać skład sił zamykania technicznego marszu;
- w części opisowej - określić zadania dla sił zamykania technicznego;
- przy drodze marszu - określić rejonu rozwinięcia punktów pomocy technicznej sił OTK.

W części opisowej w ramach planowania należy prognozować dobowe straty pojazdów mechanicznych, które mogą wynosić:

Rodzaj pojazdu mechanicznego	Średnie straty w procentach w działaniach:	
	Z bronią konwencjonalną	Z bronią masowego rażenia
Czołgi	1,5 - 3	1,5 - 3 - /5/
Transportery opancerzone	1,5 - 3	1,5 - 3 - /5/
Samochody	1,5 - 3	1,5 - 3 - /5/

W zależności od odległości i tempa marszu oraz trudnych warunków terenowych i atmosferycznych, dobowe straty pojazdów mechanicznych w działaniach konwencjonalnych mogą kształtować się również do 5%.

XI. Kierowanie

W czasie marszu szef służb technicznych pułku realizuje kierowanie poprzez ruchome środki łączności, ustalone sygnały i osobisty kontakt.

Posiada on do dyspozycji samochód osobowo-terenowy, który może być wyposażony w środki łączności.

Miejsce szefa służb technicznych w ugrupowaniu marszowym uzależnione jest od sytuacji bojowej, terenowej i technicznej.

Organizacja kierowania zamykaniem technicznym pułku musi być rozwiązana i ustalona przed marszem.

Łączność w czasie marszu utrzymuje się głównie za pomocą ruchomych środków łączności. Gdy nie ma ciszy radiowej, do przekazywania sygnałów można wykorzystać radiostacje UKF. Sposób i czas utrzymywania łączności radiowej określa sztab oddziału.

W marszu na dużą odległość system łączności będzie opierał się przede wszystkim na łączności organizowanej w ramach strefy kierowania i kontroli ruchem wojsk /SKiKRW/. Będzie to łączność przewodowa i radiotechniczna.

W dużym stopniu wykorzystana będzie wojskowa poczta polowa. Znaczna część wiadomości organa kierowania zamykaniem technicznym marszu pułku otrzymywać będą z komend SKiKRW, posterunków regulacji ruchu, a w czasie przewozu od komend odcinków kolejowych.

W okresie przewozu sprzętu wojskowym transportem kolejowym szef służb technicznych kieruje zabezpieczeniem technicznym w rejonie,

w którym aktualnie znajduje się większa część sprzętu.

W celu zabezpieczenia ewakuacji i remontu sprzętu po jego wyładowaniu, pierwszym transportem kolejowym udaje się oficer służby czołgowo-samochodowej /szef służby czołg.-samoch./

XII. Paliwa zastępcze w pojazdach mechanicznych

W marszu, w sytuacjach uzasadnionych spowodowanych brakiem lub zniszczeniem oleju napędowego, można stosować w czołgach i ich pochodnych paliwa zastępcze grupy nafty lub benzyny.

Decyzje w tej sprawie podejmuje co najmniej dowódca pułku. W wypadku braku oleju napędowego, w pierwszej kolejności należy jednak stosować naftę, a w przypadku jej braku - wykorzystywać benzynę nieetylizowaną z dodatkiem 2-5% oleju silnikowego /MT-16p/.

Podstawowymi paliwami zastępczymi stosowanymi w czołgach są:

- nafta oświetleniowa;
- nafta traktorowa;
- paliwa P-2, PS-2 i PS-3 /do silników odrzutowych/;
- benzyna BS-55, BS-60.

Zastosowanie paliw lżejszych od oleju napędowego, zmniejsza zasięg czołgów na jednej jednostce napełnienia, przy wykorzystaniu:

- nafty - do 12%;
- benzyny - do 25%.

W sytuacjach wykorzystania paliw zastępczych do czołgów, należy wykonać dodatkowe czynności obejmujące:

- otwarcie zaworu odpowietrzającego układ zasilania;
- przeprowadzenie regulacji pompy BNK - 12 TK na ciśnienie 1,4 - 1,5 at;
- przestawienie na pompie wtryskowej ogranicznika podania paliwa.

Wykorzystanie czynności regulujących jest związane ze zmianą masy właściwej zastosowanego paliwa zastępczego, w stosunku do oleju napędowego.

W okresie wykorzystania w czołgach benzyny samochodowej nie należy stosować zasłon dymnych.

Bibliografia:

1. Regulamin walki sił zbrojnych /pułk - dywizja/ - Projekt nowelizacji - nr bibl.0551.
2. Vademecum oficera służb tyłowych nr-bibl.0681.
3. Instrukcja o organizacji i pracy służby ozołgowo-samochodowej w warunkach polowych na szczeblu taktycznym nr bibl.Pf-18845.
4. Instrukcja o organizacji i pracy tyłów taktycznych - nr bibl. Pf-13031.
5. Czołg średni T-72 - opis i użytkowanie część I - nr bibl. Pf-19156.
6. Bojowy wóz plechoty - opis i użytkowanie nr bibl.Pf-17521.
7. Przepisy o gospodarce materiałowej w służbie ozołgowo-samochodowej nr bibl.- Pf-18499.
8. Organizacja zabezpieczenia ozołgowo-samochodowego pułku w działaniach bojowych nr bibl.- Pf-260.
9. Przepisy o gospodarce pojazdami mechanicznymi w wojsku - nr bibl.Pf-17534.
10. Niezbędniki obsługowe wozów bojowych gąsienicowych i kołowych - nr bibl.R/2022.

OPRACOWAŁ

ppłk dypl. T.SYCHOWSKI

Wydrukowano w 40 egz.
Egz. nr 1-40 Bibl.Nauk.OZS
Wyk.ppłk Sychowski
Druk.Cz.B.dn.21.01.1980r.
Druk ASG WP nr Pf-7/Pf-3169/WW
Kor.M.B.

Normy przebiegów międzyobsługowych pojazdów mechanicznych

Lp.	Rodzaj pojazdu mechanicznego	Marka i typ pojazdu mechanicznego	Granica wielkości norm w km dla:			
			OT-1		OT-2	
			dolna	górną	dolna	górną
1.	Czołgi i pochodne pojazdy gasienicowe	T-72	1.600	1.800	3.300	3.500
		T-55M	900	1.000	1.800	2.000
		T-34-85	400	500	800	1.000
2.	Transportery opancerzone	BWP	2.400	2.500	4.800	5.000
		BRDM	1.000	1.200	5.000	6.000
		BRDM-2	900	1.000	2.700	3.000
		SKOT-	1.300	1.500	5.200	6.000
3.	Samochody ciężarowo-terenowe i pojazdy specjalne na tych podwoziach		1.000	1.200	5.000	6.000
4.	Samochody ciężarowo-szosowe		1.500	1.800	6.000	7.200
5.	Przyczepy transportowe		1.500	1.800	6.000	7.200

Załącznik 2

Kryteria kwalifikowania pojazdów mechanicznych do remontu bieżącego i średniego.

Rodzaje remontów	Czołgi i ciągniki opancerzone transportery gasienicowe		Opancerzone transportery kołowe		Samochody	
	Pracochłonność /w rob/h/	Czas postoju w remoncie /w h/	Pracochłonność /w rob/h/	Czas postoju w remoncie /w h/	Pracochłonność /w rob/h/	Czas postoju w remoncie /w h/
Bieżący	do 50-60	do 8-10	do 50-60	do 8-10	do 12-16	do 3-4
Średni	do 130-150	do 18-24	do 120-140	do 15-22	do 40-60	do 6-8

Załącznik 3

Ilościowe potrzeby składów pociągów do przewozu oddziałów /pododdziałów/

Oddział /pododdział/	pz	pcz	pa	paplot	pappanc	ppont	bp /BWP/	bp /SKOT/	bcz	da
Liczba składów pociągów	8	6	3	7	3	10	3	2	3	1

PF 328/s

PF 358/s

