

356 Р. Жуков

ГЛАВНОЕ АВТОБРОНЕТАНКОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
КРАСНОЙ АРМИИ

ПАМЯТКА
ПО ЭВАКУАЦИИ МАШИН
С ПОЛЯ БОЯ

Армия
Техника

Воениздат НКО СССР
1941

**ГЛАВНОЕ АВТОБРОНЕТАНКОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
КРАСНОЙ АРМИИ**

**ПАМЯТКА
ПО ЭВАКУАЦИИ МАШИН
С ПОЛЯ БОЯ**

**Военное Издательство
Народного Комиссариата Обороны Союза ССР
Москва — 1941**

1. Задача эвакуации

Одной из задач службы технического обеспечения в бою является эвакуация с поля боя поврежденных машин. Поврежденная машина должна быть отбуксирована за линию своих войск на СПАМ или в укрытие. Укрытием могут служить обратные скаты высот, складки местности, лес и т. п.

Надо всегда помнить, что вывод поврежденной машины из-под огня противника зависит от смелости, ловкости, умения и выносливости людей, назначенных для эвакуации.

Машины, отведенные за укрытие и могущие быть восстановленными, немедленно ремонтируются и приводятся в боевую готовность.

В отдельных случаях при небольших повреждениях возможен ремонт машин непосредственно на поле боя без эвакуации их в тыл.

2. Средства эвакуации

Эвакуация машин с поля боя производится танками или тракторами (колесные машины могут буксироваться грузоавтомобилями).

Танк одного типа с аварийным легко справляется с задачей буксирования на слабо пересеченной местности в том случае, когда не повреждена подвеска. На сильно пересеченной местности и при поврежденной подвеске необходим трактор или специальные приспособления.

3. Приспособления для эвакуации

Применение приспособлений зависит от состояния потерпевшей аварии машины, ее типа, положения на местности и системы ее подвески.

Чаще всего приходится применять приспособления для вытаскивания машин, увязших в грунте, а также танков с сильно

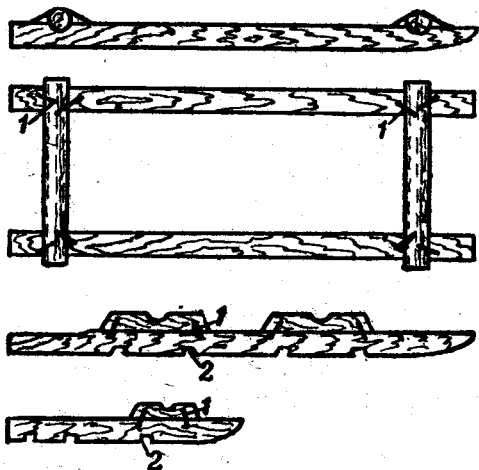


Рис. 1. Сани и индивидуальные полозья для эвакуации танков:

1—скосы; 2—канавки для троса

поврежденной подвеской. Конструкция приспособлений зависит от типа машины и условий буксировки. Например, танки с независимой подвеской, при их повреждении, обычно могут буксироваться со снятой гусеницей на колесах.

В практике эвакуации наиболее распространены сани, индивидуальные полозья (рис. 1) и страхующие тросы.

Сани применяются в случае тяжелого повреждения обеих подвесок, т. е. тогда, когда танк опирается (лежит) на днище.

Сани обычно изготавливаются из свежесрубленных стволов ели, сосны или березы, но лучше всего изготавливать их из сухого дерева, так как скрепляющие скобы в нем прочнее удерживаются. Диаметр деревьев для полозьев саней берется от 20 до 25 см. Под танк сани подводятся в разобранном виде, а затем скрепляются. Это требует много усилий.

Индивидуальные полозья имеют наибольшее распространение. Их используют почти во всех случаях повреждения подвески. Они просты в изготовлении, легко доставляются к поврежденной машине, легко устанавливаются и закрепляются (рис. 2).

Полозья могут изготавливаться из любого дерева.

Диаметр дерева берется, в зависимости от характера крепления, — от 15 до 25 см.

Если сильно повреждена подвеска (разрушены все каретки), то полоз изготавливает-

ся, как указано на рис. 1, с углублениями для поперечных осей (труб) и с канавками для укладки крепящей проволоки или троса. Для уменьшения сопротивления движению в передней части полоза делается скос снизу вверх.

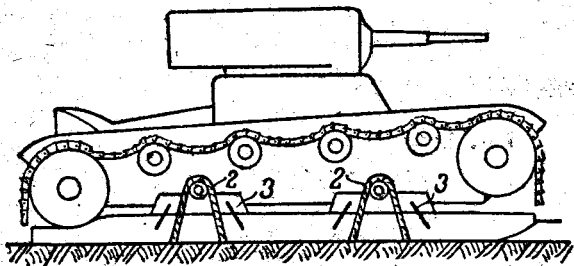


Рис. 2. Крепление индивидуального полоза

При повреждении одной каретки подвески делается половинный полоз с одним углублением для поперечной оси (трубы) и канавками для укладки крепящей проволоки или троса (рис. 3).

В задней части полоза делается небольшой скос.

При эвакуации танков с балансирной подвеской, при заклинении бортовой передачи

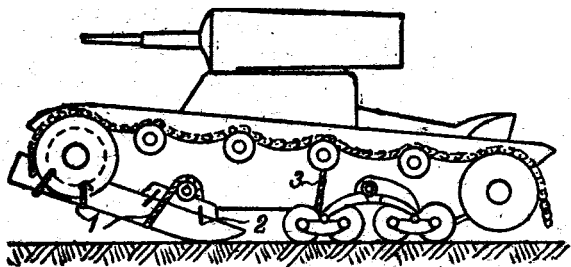


Рис. 3. Крепление половинного полоза

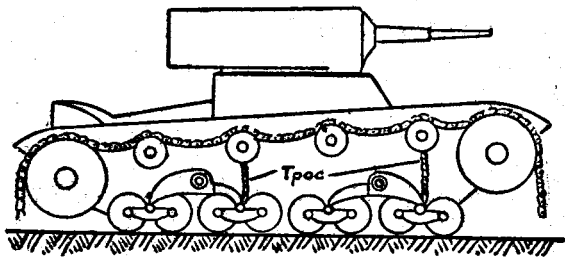


Рис. 4. Крепление страхующих тросов

и снятой гусенице, применять страхующие тросы.

На каждую каретку нужно ставить один трос (рис. 4).

Размер троса: диаметр — 12—15 мм, длина в зависимости от типа танка — 1,5—2,5 м.

Для поднятия танка применять домкраты, лучше всего ручные домкраты вагонного типа.

Для крепления саней, полозьев и других приспособлений к танкам, а также для крепления различных разрушений на них требуются проволока, тросы и скобы.

Проволока может быть использована любая из имеющихся (телеграфная, телефонная, колючая и электропроводы).

Трос применяется для крепления и для буксировки. Наиболее ходовой трос для данных целей: крепежный диаметром 12—15 мм, для буксировки легких танков — 20—28 мм, для буксировки средних танков — 30—35 мм. Трос надо получать на базе заранее. Длина троса, в зависимости от приема эвакуации, — от 20 м до 200 м.

Скобы различных форм и размеров надо изготовить заранее. В качестве материала использовать круглое и квадратное железо. Наиболее ходовые размеры: диаметр 12 и 18 мм, длина 300 мм, концы отогнуты под углом 90° и параллельны; диаметр 18 и

20 мм, длина 370—400 мм, концы отогнуты под углом 90° и параллельны. Концы, вбиваемые в дерево, «заершить».

Кроме перечисленных в качестве приспособлений для буксировки и подъема применяются:

а) 15- и 16-тонные шестикратные полиспасты с расстоянием между блоками в 100 м;

б) пятитонные тали;

в) ручная лебедка горизонтального типа с тяговым усилием до 15 т;

г) металлические или деревянные разборные козлы с запасом прочности на подъем груза 10—15 т.

4. Подготовка машин к буксированию

Работу по подготовке машин к буксированию по возможности проводить ночью, в тумане, в метель, в сумерки или под прикрытием дымовой завесы, а при необходимости — в любое время и в любую погоду.

Перед началом работы выяснить, не минирована ли машина. Внешним признаком минирования служат замаскированные провода, нитки, идущие к противнику или ук-

репленные к машине. Их нужно резать в нескольких местах по длине и у мест крепления; рвать ни в коем случае нельзя. Необходимо найти заряд и обезвредить запал.

Если гусеницы открыты, — внимательно осмотреть их и ощупать руками; если гусеница погружена в грязь или снег, — осторожно прощупать штыком или острым стержнем на длинном шесте подозрительные места у гусениц и под гусеницами. Никаких других работ до этого у машины вести нельзя. Нельзя резко открывать дверцы люков.

Подъем машины производится одним или двумя домкратами. Под домкраты следует подложить доски или бруски. Цепи и трос необходимо прикрепить к поврежденной машине и вытянуть навстречу буксиру по пути эвакуации. Крепление троса делать только через серьги, сцепку производить по оси машины (рис. 5 и 6). При повреждении передних катков крепить трос к задним серьгам и пропустить его под днищем машины.

Если противник не приближался к поврежденной машине, длина конца цепи или троса для буксировки равна 4—6 м.

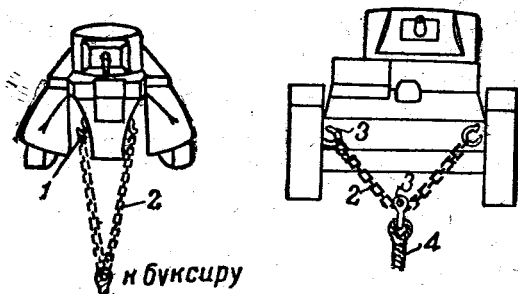


Рис. 5. Крепление буксирных цепей и тросов:

1—кольцо цепи; 2—цепь; 3—серьга; 4—трос

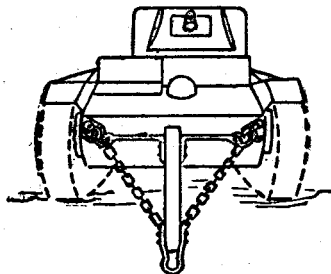


Рис. 6. Крепление буксирного дышла

Если противник приближался к поврежденной машине, то независимо от осмотра длина конца цепи или троса должна быть увеличена до 20 м. Во всех случаях необходимо поврежденную машину привести в готовность, допускающую буксировать ее. Готовность должна быть такой, чтобы при прямой сцепке буксир стоял не более 1—2 минут.

5. Приемы эвакуации

В практике боевых действий эвакуация под огнем противника производится двумя способами: прямой сцепкой (буксировкой на коротком тросе) и буксировкой на длинном тросе.

Прямую сцепку применять, когда машина находится за естественным укрытием и подступы к ней не простреливаются ружейно-пулеметным огнем и огнем противотанковой артиллерии. Длинный трос применять, когда танк находится на открытом месте и подступы к нему простреливаются ружейно-пулеметным огнем и огнем противотанковой артиллерии.

В последнем случае, кроме танков и тракторов, применять ручные лебедки, тали и полиспасты.

Перед эвакуацией поврежденных машин необходимо произвести разведку подходов к поврежденной машине, убедиться в отсутствии противотанковых препятствий (при наличии их принять меры к устранению или выбрать обходные пути), нет ли минных заграждений. Оценить на месте, как подходить к эвакуируемому танку: передним ходом, задним ходом, можно ли развернуться перед сцепкой. В разведку взять экипаж эвакуационной машины (особенно водителя), чтобы он присмотрелся к местности и ориентировался в обстановке. У поврежденной машины иметь двух бойцов (при отсутствии экипажа), которые, укрывшись под машиной, по приходе эвакуационной машины быстро произведут сцепку тросов с последней. Буксировку лучше всего производить по следу движения эвакуационной машины к поврежденной.

Буксировка поврежденной машины при помощи длинного троса производится следующим образом (рис. 7) (примерная, каждый раз по оценке обстановки может меняться): один конец троса закрепляется за поврежденную машину, другой выводится за укрытие. Сюда подходит эвакуационная



Рис. 7. Буксирование на длинном тресе.

машина (одна-две) и за этот конец буксирует поврежденную.

Прежде чем начать буксировать, нужно расставить работающих для наблюдения за движением и установить связь или сигнализацию. Один наблюдатель должен быть в непосредственной близости от машины и иметь прямую связь с руководителем буксировки.

Руководитель находится у буксируемой машины (если работа проводится ночью) или на таком месте, откуда видно машину и буксир.

Связь можно установить телефонную, прямую, без сигнальных вызовов или сигнальную флажками и с помощью шпагата. Сигнализация шпагатом проще и надежнее. Она заключается в следующем. Шпагат или телефонный провод протягивается от аварийной машины к буксиру; один конец его укрепляется впереди водителя буксира, ниже его плеч, а другой конец держит руководитель. Водитель перекладывает себе на плечо шпагат или провод; если руководитель потянет к себе шпагат, то этим он нажмет на плечо водителя. На этом принципе установлен код. Например, одно на-

жатие означает «трогай», два нажатия — «быстрее двигайся» и т. д.

Нельзя буксировать машины без какой бы то ни было сигнализации или связи.

В случаях, когда поврежденный танк для вывода требует приложения больших тяговых усилий (по характеру повреждений, по положению на местности), следует использовать полиспасты.

При эвакуации танка (машины) полиспастом один блок полиспаста при помощи крюка сцепляется с подлежащим эвакуации танком, другой на расстоянии до 100 м (от первого блока) сцепляется за крюк с мертвой, но крепкой опорой (дерево, столб, надолб и т. п.).

Свободный конец троса полиспаста вытягивается на дорогу. Сюда подводится трактор или танк (смотря по обстановке), к которому прикрепляется этот конец троса. Если по условиям местности и боевой обстановки к свободному концу троса полиспаста нельзя подвести ни трактор, ни танк, то в этом случае в качестве тягача можно использовать ручную лебедку горизонтального типа.

Подноска длинного троса к поврежден-

ной машине осуществляется или хорошо замаскированными бойцами вручную — ползком или, если позволяет момент, — танком, который должен сбросить один конец троса у поврежденной машины.

Засевший в противотанковом препятствии танк (траншея, волчья яма, река, болото и т. п.) перед буксировкой должен вывешиваться при помощи деревянных козел и талей. Козлы, смотря по обстановке, можно сделать на месте около аварийной машины или, сделав заранее, подвести к аварийной машине в разобранном виде.

При постановке козел предохранить их от погружения в грунт путем увеличения опорной поверхности.

В некоторых случаях застревания (болото, грязь, снег, подъем в гололедицу из канавы и т. п.) следует применить способ самовытаскивания.

Простейший способ — надеть шпоры. Можно также применить способ подвязки бревна диаметром 150—180 мм или связать 3—4 жерди. Длина бревна или жердей должна быть на 250—300 мм больше ширины танка по гусеницам. Бревно или жерди крепят к обеим гусеницам (поперек) про-

18;

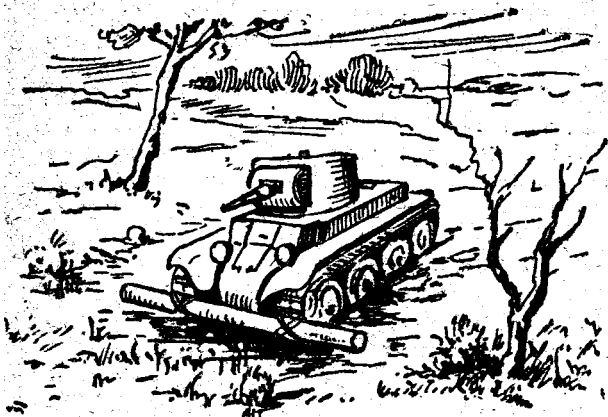


Рис. 8. Крепление бревна к гусеницам

волокой или тросом. При этом, в зависимости от того, каким ходом намечено выводить машину, крепление это производится либо сзади к обеим гусеницам, при заднем ходе, либо впереди к обеим гусеницам, при переднем ходе, как указано на рис. 8.

Учсть, что танк в этом случае может двигаться только по прямой и рывками по несколько метров (требуется перехват бревен).

Можно применить способ закрепления гусениц, заключающийся в следующем: при буксовании гусеницы нужно сделать неподвижными, укрепив крайние опорные звенья. Крепление производится при помощи тросов к деревьям, столбам, камням и тому подобным неподвижным предметам, или крайние передние звенья крепятся ломиками, кольями и пр. к грунту.

На рис. 9 показано крепление звена гусениц. Для крепления необходимо иметь 2 троса длиной 15—20 м и толщиной 10—12 мм для легких машин и 15—18 мм для средних, или 4—6 ломиков толщиной 18—20 мм и длиной 500—700 мм. Крепить тросы к гусеницам (к тракам) нужно со стороны предполагаемого движения. Если предполагается пройти участок не больше длины троса, то он опускается под гусеницы и во время движения наматывается на них.

В случае вывода танка на участке длиннее троса пускать его нужно с внешней стороны гусениц, так чтобы он не попадал под них, иначе во время перехватов его трудно освобождать. Ломики забивать нужно или через отверстия в траках или у головок пальцев.

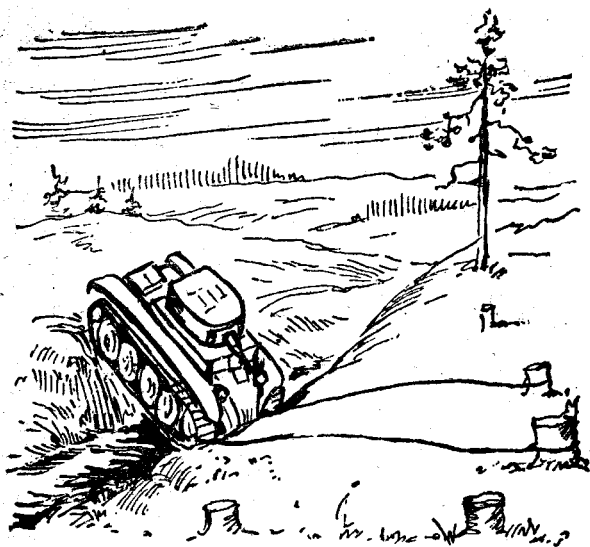


Рис. 9. Закрепление гусениц при помощи тросов и пней

6. Боевое обеспечение эвакуации

Эвакуация машин с поля боя может производиться непосредственно в ходе боевой операции. В других случаях эвакуация мо-

жет быть произведена несколько позже танковой атаки, и тогда надо использовать ночь, туман, метель, дым, завесу и т. п.

Помощник командира батальона по технической части связывается с общевойсковым командованием данного участка и договаривается о прикрытии эвакогруппы путем подавления огневых точек противника артиллерийским и пулеметным огнем. Шум при выходе буксира следует заглушать артиллерийскими выстрелами.

7. Система эвакуации

Эвакуация может производиться:

а) С поля боя на батальонный СПАМ эвакосредствами батальона.

б) С батальонного СПАМ на СПАМ высшего соединения эвакосредствами последнего.

в) Дальнейшая эвакуация — армейскими эвакосредствами.

Эвакуация легких танков со СПАМ может производиться поездами (один трактор тянет 2—3 легких танка).

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
1. Задача эвакуации	3
2. Средства эвакуации	4
3. Приспособления для эвакуации	—
4. Подготовка машин к буксированию	10
5. Приемы эвакуации	13
6. Боевое обеспечение эвакуации	21
7. Система эвакуации	22

Под наблюдением редактора майора *Печерского Б. Ф.*

Подписано к печати 9.7.41. Г824. Объем $\frac{3}{4}$ и. л. 0,5 авт. л.
В печ. л. 3456 тип. зн.

1-я Образцовая типография Огиза РСФСР треста „Полиграф-
книга“, Москва, Валовая, 28, Зак. № 2518.