

Техническое обслуживание бронетанковых войск во время Великой отечественной войны.

Часть 1

Голушко Иван Макарович – генерал-лейтенант, во время Великой Отечественной войны служил в танковых войсках. События в книге относятся к боям на Карельском перешейке, на подступах к Ленинграду, у Невской Дубровки.



За годы войны было произведено свыше **400 тыс.** ремонтов танков и САУ (самоходных артиллерийских установок), около **2 млн.** ремонтов автомобилей, отремонтировано капитальным ремонтом **33 855** танковых двигателей и **34 721** единица других агрегатов, освоено путем реставрации и изготовления более **1 140**

наименований деталей танков и САУ

Из воспоминаний Голушко И.М.:

«...Уже в январе удалось буквально из-под носа врага вытащить шесть танков КВ. Все они находились на нейтральной полосе. Поэтому попасть к ним было сложно. Где по траншеям, где ползком пробирались ремонтники до танков. Делали передышку, а затем, рискуя жизнью, проникали внутрь машины через аварийные люки, а если они были закрыты — то через люки механика-водителя или командира. И уже на месте определяли степень повреждения.

Как-то я, старший сержант Ставницкий и сержант Васечкин ночью добрались до безжизненного танка. Люк механика-водителя был открыт, и Ставницкий без труда проник внутрь танка, открыл аварийный люк в днище. Мы с Васечкиным расчистили проход между катками, чтобы перетащить баллоны со сжатым воздухом для запуска двигателя, которые мы на санках-волокушах доставили из батальона. Противник, видимо, нас заметил. Открыл огонь. Переждали немного. Вроде стихло. Я занялся двигателем, а товарищи — разбитой гусеницей. Примерно через час выяснилось, что ходовая часть по всем признакам в порядке и можно попытаться завести двигатель. Конечно, шансов на успех было мало. Двигатель давно не работал, давления в баллонах явно не хватало, чтобы провернуть коленчатый вал. Решил подогреть баллоны. Отвернул трубку питания, смочил ветошь, зажег ее. От дыма и копоти чуть не задохнулись, но баллоны подогрели. Попробовал завести двигатель — ничего не получилось. Двигатель «чихнул» пару раз и смолк. Однако «чих» выдал нас. Фашисты почуяли неладное и открыли огонь по танку.

Мы легли на днище. От попаданий снарядов танк сотрясался, но броня выдерживала. Я еще раз попытался завести двигатель, открыв сразу оба баллона. Удача! Я тут же включил скорость. Танк дернулся, а двигатель, еще не разогретый, заглох. Снова попытка — опять удача! Включаю задний ход — идет. «Газку, газку!» — кричат товарищи. Жму на педаль — танк пошел быстрее. Радость необычайная, только преждевре-



менная. После очередного разрыва вражеского снаряда танк встряхнуло, он развернулся и замер.

Переждали, пока стих огонь. Посоветовались и решили возвращаться. Однако аварийный люк полностью открыть не удалось: что-то мешало. Выбираться же через основные [53] люки было нельзя — уже светало и гитлеровцы всех бы перестреляли.

Весь день просидели в танке. Ожоченели так, что с трудом вышли из танка, а как добрались до своих — и не помню. Фельдшер только ахнул: у нас были сильно обморожены пальцы ног. Медицина и молодость сделали свое дело: через неделю мы снова приступили к эвакуации, теперь уже по новому методу — с применением тросов и полиспастов. Большим мастером в этом оказался капитан-лейтенант Захаров. Он лично обучал танкистов, как устраивать тросовые связи пяточка с правым берегом и эвакуировать танки.

Эвакуация выглядела так. На правом берегу находился исправный танк-буксир. От него тянулся трос через Неву, который проходил несколько полиспастов на необходимых поворотах и крепился к поврежденному танку. Тягач трогался, и на виду у всех танк двигался по пяточку, через Неву и на правый берег, где его подхватывали другие тягачи и прятали в Большую Рощу....»

В июле - декабре 1941 г. было сформировано 48 подвижных ремонтных баз (**ПРБ**) для производства среднего ремонта машин на поле боя и непосредственно в войсках. Важным шагом в решении проблемы капитального ремонта танков явилось создание подвижных танкоремонтных заводов (**ПТРЗ**) и подвижных танкоагре-



Танковые двигатели, восстановленные ремонтниками-танкистами. 1944 г.

гатно-ремонтных заводов (**ПТАРЗ**), благодаря которым во много раз сократился цикл нахождения техники в ремонте, отпала необходимость транспортировки ее вглубь страны.

В ходе боевых действий техническое обслуживание машин производилось в основном в

районах сбора после выполнения задачи дня, а также в перерывах между боями и в ночное время. Главным видом обслуживания машин в этих условиях было ежедневное обслуживание. На коротких остановках, исходных позициях, как правило, производился контрольный осмотр. Техническое обслуживание в объеме первого и второго технических осмотров производилось обычно исходя из состояния машин. ... В наступательном бою ремонтные подразделения входили в состав батальонных ремонтных групп, а если им придавались тягачи, то ремонтно-эвакуационных групп (РЭГ).

С началом боя для наблюдения за танками и вызова к поврежденным машинам ремонтных средств, в танковых батальонах организовывались пункты технического наблюдения (ПТН), которые состояли из 2 - 3 наблюдателей из механиков- регулировщиков или запасных механиков-водителей. При остановке танка на поле боя к нему высылался наблюдатель для установления вида повреждения и объема ремонта, после чего танк ремонтировался на месте средствами РЭГ или эвакуировался в укрытие. В ходе наступления ПТН и РЭГ перемещались за боевыми порядками от укрытия к укрытию на удалении зрительной связи и работали на одном месте до 3 - 5 часов.

*Статья подготовлена на основании информации из следующих источников:
книга «Танки оживали вновь», Голушко И. М. — Москва: Воениздат, 1977.
портал tankfront.ru*

