

C 208

Kiadva: az 58.272/el. kik.-1941. számú rendelettel.

Muz 939

sz 406-3.

ADM. HÍR. TÁBOR
ARCHIVUM
Lelt. sz.: 488

Leltározva 2010

IDEIGLENES UTASÍTÁS A MAKRAI-FÉLE NYEREGSISZÁN-HOZ.



BUDAPEST, 1942.

A M. KIR. HONVÉD HÍRADÓ KIKÉPZŐ TÁBORPARANCNSOKSÁG
(HÍRADÓ ISKOLA) NYOMÁSA.

406

TARTALOMJEGYZÉK.

	Oldal.
1.) A nyeregsisznán általában	1.
2.) A Makrai-féle nyeregsisznánkészlet	3.
a.) leírása	3.
b.) szerelése	4.
c.) fogatolása	6.
3.) Kiképzés a nyeregsisznán mellett	6.
a.) alaki kiképzés	6.
b.) hajtási gyakorlatok	7.
c.) harckiképzés	8.
4.) A nyeregsisznán harcászati alkalmazása	9.
5.) Ábratáblák (I-V-ig) a nyeregsisznánkészlet egyes cikkeiről, illetve golyó- szórós sisznánról készült két felvételéről.	



ZSNA. TUD. KÖNYVTÁR
ARCHIVUM
Lelt. sz.: 488.

1.) A NYEREGSISZÁN ÁLTALÁBAN.

1.) A nyeregsiszán a málhásállatokkal ellátott csapategységek rögtönzött közlekedési eszköze a hófödte utakon és terepen.

2.) A Makrai-féle nyeregsiszánkészlet segítségével a 11 és 07 M. málhanyergekből egy pár sitalp hozzáadásával 1 fogatu szánkó alakítható. Ez a nyeregsiszán.

3.) Nyeregsiszánt kétféle célból alakítunk:

a.) Nehéz, mély hóban a málhásállat mozgásának könnyítése céljából,

b.) Könnyebb, vagy letaposott hóban a málhásállat gyorsított jármódban való kihasználhatósága céljából, ügetésben vágatásban való mozgás.

30 cm-ig süppedő hóban a málhásállat huzamosabb ideig képes ügetni. 60 cm mély hóban a málhásállat erőltetés nélkül képes lépésben vontatni a nyeregsiszánt. 60 cm-en felüli mélységű hóban már nyomtaposás válik szükségesé és a málhásállat csak lépésben tud közlekedni és rakományát csak nyeregsiszánon tudja vontatni.

a.)-hoz.

Mély hóban és erős kapaszkodóknál a rakományát vontató málhásállat könnyebben mozog, mint a rakománnyal megterhelt málhásállat. A vontatásnak előnyei:

1.) Az egyenetlen, süppedős mély hóban a vontató málhásállat kevésbé van kitéve rándulásnak vagy felbukásnak.

2.) Terepakadályokon könnyebben hatol át.

3.) A kezelő-legénység könnyebben tud segítséget nyújtani (megtolja a nyeregsiszánt).

4.) A rövid megállások átnyergelés nélkül is teljes mértékben kihasználhatók pihenésre.

5.) Nyeregnyomás és feltörés a nyeregsiszán használatánál ki van zárva.

6.) Az esetleg feltört vagy testalkati adottságuknál fogva málházásra nem alkalmas málhásállatok munkaképesé válnak.

b.)-hez.

Sekély hóban (20-30 cm-ig) vagy letaposott uton a málhásállattal ellátott csapategységek ügetésben közlekedhetnek a nyeregsiszán segítségével akként, hogy a málhásállathoz tartozó kezelő-legénység részben a nyeregsiszánon ülve, részben pedig sitalpra állva a nyeregsiszán után kapaszkodva sifőring módra együtt tudnak mozogni az ügetésben, esetleg vágatásban haladó málhásállat-

tal.

A nyeregsiszán teherbirása a rakomány háromszorosa. (málhásállat hasznos teherbirása átlag 50 kg a nyeregsiszán ennek háromszorosa); egy málhásállat képes a háromszorosan megterhelt nyeregsiszánon kívül 4-5 kezelőt sifőring módra vontatni. A nyeregsiszánra a málhásállatvezető mint hajtó ül teljes szerelvénnyel. Ezenkívül szükség esetén rövidebb időre teljes szerelvénnyel két fő tud a nyeregsiszánon ülve elhelyezkedni. Ezek a megterhelések fokozhatók, ha a nyeregsiszán sitalpa és a sifőring módra vontató kezelő-legénység sije a hóminőséghez képest helyesen vannak viaszolva és a kezelő-legénység a sifőring vontatásos mozgásban kellőképpen kiképzett.

Rövidebb és kisebb emelkedések, valamint lejtők az ekként megterhelt málhásállat teljesítményét nem befolyásolják, mert a sifőringező kezelő-legénység utánalépegetésekkel tehermentesíteni tudja a vontatmányt.

Az eddigi kipróbálások alapján több órás meneteken keresztül (5-6 óra) változtatva lépés-ügetésben átlag óránként 6-7 km-es menetteljesítményre képes. Rövid időn keresztül (kb. 1 órán át) 10-12 km-es menetteljesítményre képes. Tehát a gyalogos menetteljesítményével szemben kétszerese, illetve háromszorosa, a sifutó menetteljesítményével szemben pedig másfélszerese, illetve kétszerese a menetteljesítmény.

Ha tekintetbe vesszük, hogy csuszós uton és hófödte terepen gyalogos oszlopok menetteljesítménye óránként 2-3 km átlagot sem tud elérni, úgy a nyeregsiszán használatával előállott menetteljesítmények fokozott értékkel bírnak.

Általában ezek a teljesítmények ingadozóak és a terep, hóviszonyok, valamint a kiképzési fok függvényei. A nyeregsiszán alkalmazása által nyert gyorsabb járműben való közlekedés kihasználásának feltételei a következők:

- 1.) A nyeregsiszán és vontatmány (rakomány) helyes összeállítása,
- 2.) A málhásállatvezetők nyeregsiszán-hajtásbani kiképzettsége,
- 3.) A kezelő-legénység sitalpon való vontatmányozásban való jártassága,
- 4.) Az összes sitalpaknak helyes viaszolása.

4.) A nyeregsiszánon a rakományt általában ugyanugy helyezzük el saroglyákban, illetve kötelekkel és hevederekkel felerősítve, mint ahogy az a felmálházott málhanyergen helyezkedik el. Ajánlatos a tüzgépeket a hóval való érintkezéstől való megóvás céljából sátorlappal beburkolni.

5.) A nyeregsiszán rögtönzése a szereléshez már előre elkészített silécekkel közepesen kiképzett két fő legénységgel 15 perc alatt végrehajtható. A szereléshez előkészített silécen semmi oly átalakítás nincs végrehajtva, amely a silécek rendeltetésszerű használatát akadályozná.

- 6.) A szereléshez szükséges eszközöket nyeregsiszánkészletnek nevezzük

és egy vászonzacskóban tárolva állandóan a málhanyereg táskában, vagy a málhanyeregre erősítve a málhanyeregnél tarthatjuk.

Egy nyeregsiszánkészlet súlya kb. 1 1/2 kg.

7.) Összevetve a nyeregsiszán használatának előnyeit, az alábbiakban foglalhatjuk össze:

1.) A málhásállatot fokozottabb mértékben kimélhetjük.

2.) Könnyebb terepen a málhásállat gyorsaságát kihasználhatjuk sitalpakkal ellátott kisebb osztagok gyorsabb mozgására.

Leglényegesebb körülmény a nyeregsiszán kihasználhatóságának mértékét tekintve, hogy a málhásállattal ellátott csapategységek és vonatrészek milyen mértékben vannak sitalppal ellátva.

Általában a honvédség gyalogsapatainak sitalppal való ellátottsága megengedi, hogy alosztályonként 1-2 járőr (8-10 fő) nyeregsiszánnal, illetve sifőring módra gyorsabb mozgásra képesítsék. Tehát zászlóaljanként 1 vagy 2 szakasz erő vonható össze úgy a gyalogság összes tüzgépeit beleértve - kivéve a páncéltörő ágyut - hogy nyeregsiszán segítségével fenti menetteljesítmények szerint a hófödte terepen gyorsabb mozgásra képesítve legyen.

A hegyi csapatoknál, illetve a hegyi felszerelésű vadász csapatoknál, a sivel való ellátottság alosztályonként kb. 120-126 pár és a málhásállatok száma is elégséges arra, hogy majdnem az egész alosztály ütközetlétszáma nyeregsiszán és sifőring vontatással gyorsabb mozgásra képesítsék.

2.) A "MAKRAI-FÉLE NYEREGSISZÁNKÉSZLET."

a.) l e i r á s a .

A Makrai-féle nyeregsiszán segítségével a 11 és 07 M. málhanyeregekből rövid idő alatt csupán egy pár sitalp hozzáadásával háromszoros teherbírásu nyeregsiszán alakítható.

A nyeregsiszánkészlet áll:

a.) A sitalpra szerelendő alkatrészekből,

b.) A hámszerszámot kiegészítő alkatrészekből.

Az egész készlet az erre a célra alakított vászonzacskóban van tárolva. Súlya kb. 1 1/2 kg. Elhelyezhető a nyeregtáskában vagy a vászonzacskó zsinagével a málhanyeregre kötve.

a.)-hoz.

A sitalpra szerelhető alkatrészek a következők:

4 db. kovácsolt vaspecek, mely közül 2 az elülső málhanyeregszárhoz, 2 pedig a hátulsó málhanyeregszár szögéhez hajlitott és 2 db. siorra szerelendő huzóistrángvezető-karika. (1. ábra). A pecek a sitalpra való felszerelési

helyük szerint megjelöltettek elülső jobb EJ., elülső bal EB, hátulsó jobb HJ és hátulsó bal HB jelzéssel (2.a.ábra). Ezek a pecek facsavarokkal a sitalpra erősítettnek (5.6.ábra).

A huzóistrángvezető-karika az e célra megfűrt siorrokra a mellékelt 3.4.ábra szerinti gátszeggel szerelendő fel.

b.)-hez.

Kb. 10 méteres, rugós kapoccsal ellátott zsineg-hajtószár és 2 db. a farhám csattjába csatolandó karikával ellátott huzóvonal szabályozó bőrcsatlék. Ezenkívül minden 6-ik nyeregsiszánkészlet tartozéka 1 db. faelőfűró és 1 db. nyeles csavarhuzó. Az előfűró a siorrok és peceket felerősítő csavarok előfűrására, a csavarhuzó pedig a csavarok behajtására szolgál.

A sitalpakra szerelendő alkatrészek közül a pecek állandó jellegűen a síhez tartoznak és a sitalp rendeltetésszerű használatánál is a sitalpon maradhatnak. Míg a huzóistrángvezető-karikát a nyeregsiszán bontása alkalmával leszereljük és a nyeregsiszánkészlet zacskójába helyezzük. A nyeregsiszán alakításához a málhásállatvezető silécét használjuk, melyet szétbontás esetén a málhásállatra szerelünk, vagy a málhásállatvezető használja a kiképzésnél vagy különleges alkalmazásnál.

b.) s z e r e l é s e .

A nyeregsiszánkészlet szerelése 3 ütemből áll:

- 1.) A sitalpak nyeregsiszánkészlet alakításához való előkészítése.
- 2.) A málhanyeregnek a nyeregsiszán alakításához való előkészítése.
- 3.) A hámszerszám alakításból.

1.)-hez.

a.) A mellékelt 3.4.ábra szerint a siorrokat a faelőfűróval megfűrjük.

b.) A sikötés sarokhuzó részét, valamint orrsziját leszereljük és vagy a málhásállatvezető, illetve sitalptulajdonos zsebébe rakja, vagy a nyeregsiszánkészlet zacskójába az egyik orrszijjal összekötve behelyezi.

c.) A sipofához tartozó le nem szerelhető bőrcsatlécokat az orrszij fülecseibe visszahuzzuk (6.ábra).

d.) A nyeregszárak térközeit a sitalp gerincén akként jelöljük ki, hogy a sipofa előtt az elülső nyeregsiszánpecek helye 4-6 cm-el álljon előbbre (6.ábra). Figyelemmel kell lennünk ennél jobb és bal oldalra, e szerint a már használatban lévő sitalpakat a sipofa állításának megfelelően a jobb illetve bal sitalpnak alkalmazzuk. A peceket is a 6.ábra szerint jobb, illetve bal sitalpra szereljük. Ezekután a nyeregsiszán alakításához szétszedett nyeregbe illesztjük a 8.ábra szerint. Ha a felillesztés után a málhásállathoz beszabá-

lyozott málhanyereggre szerelt sitalp párhuzamosat mutat vagy gyengén előrefelé ék-alakban hajlik és a leállított nyeregsisznán lapjára helyezett léceken fekszik, úgy a nyeregsisznán összeállítása helyes. (5. és 12. ábra) Ellenkező esetben ha a lécek nem párhuzamosak, illetve végeikkel összefutó, úgy a nyeregkulccsal az elülső vagy hátulsó nyeregkápa csavar addig állítandó mindkét oldalt egyenletesen, míg párhuzamos léceket, vagy enyhén orral összefutó lécehelyzetet nem kapunk. Ajánlatos a kápacsavarokon állított mértéket a fordulatszámokkal megjelölni és emlékezetbe vésni, hogy a szétszerelt málhanyereg a málhásállathoz megfelelő csavarással visszaállítható legyen.

2.)-höz.

A málhanyerget akként készítjük elő, hogy a szügyhámot, farhámot és a hozzá-tartozó keresztzijjakat és a farbubrósát, valamint a hevedert teljes mértékben leszereljük. A 11 M. málhanyeregnél az alsó nyeregpárnákat is leszereljük. A hevedert részeivel egybecsatoljuk. A 10. ábrán a 11 M. málhanyereg hevedernek, - a 11. ábrán pedig a 07 M. málhanyereg heveder össze-csatolási módja látható. A szügy- és farhámot a 10. és 11. ábra szerint össze-csatoljuk. A 11 M. nyereg esetén az alsó nyeregpárnákat a nyeregkápara, illetve a hátsaroglya tetejére szereljük a málhásállatvezető ülő kényelmét szolgálóan. (14. ábra) A megmaradt bőralkatrészeket és csatlékokat visszahajtva, illetve kis spárgával összefűzve az 5. ábra szerint rögzítjük.

3.)-hoz.

A hámszerszámot a málhanyereg szügy-, illetve farhámjából, valamint a hozzátartozó csatlékokból és a málhanyereg-hevederből alakítjuk. A huzóistrángot a nyereghez tartozó málhakötél, illetve füles fűzőszinór képezi. A hajtószárat a nyeregsisznánkészlet rugóskapocs szinór-hajtószára képezi. A felszerszámozás a következőképen történik:

A szabályszerűen összehajtott pokrócot az össze-csatolt hevederrel leszorítjuk és ugyanolyan mértékben, mint ahogy a málhanyeregnél a hevedert meghuzzuk. A keresztalakban össze-csatolt szügy- és farhámot a ló fején átbujtatva akként helyezzük a ló hátára, hogy a szügyhám a szügyön, a farhám pedig a keresztcsigolya magasságában a pokróc végén a szőrvágásnál feküdjék. A keresztzijjakat a heveder alatt áthuzzuk és a farbubrósát a mar tájékára helyezzük. A huzóistrángként szereplő füles fűzőszinór fülét a szügyhám csattjába akasztjuk és a heveder alatt áthuzva, a farhámra csatolt huzóvonal szabályozókarikán átfűzve tekercselt végét a nyeregsisznán elülső pecke felett a nyeregszárhoz kötjük könnyen oldható módon. Utána a siorron elhelyezett istrángvezetőkarika rugóskapocsos részébe bepattintjuk. Figyelemmel kell lenni a huzóvonal helyes fekvésére, melyet a huzóvonal szabályozókarika csattjával állítunk, valamint azon körülményre, hogy a huzóistráng két szára egyforma hosszú legyen. A hajtószárat a farhámon lévő karikán vezetjük át és a rugós-

kapcsokat a zablakarikákba csatoljuk. A málhásállatvezetőszárat lecsatoljuk és a nyeregsiszánkészlet zacskójába helyezzük. Az ekként végrehajtott szerszámzással egyfogatu nyeregsiszánt nyerünk. (9.,10.,11.ábrák)

Figyelembe veendő körülmények, hogy a négylábra állított málhásállat hátsó lábai fél síhossznyira legyenek a nyeregsiszán orrától.

c.) fogatolás.

Állandó használat mellett a nyeregsiszán a fenti módon összeszerelt állapotban marad és fogatolás esetén csupán a fenti módon leírt hámszerszámot kell a málhásállatra helyezni és a huzóistrángot minden esetben a szügyhámcsattnál oldjuk meg. Ki- és befogás esetén csak a huzóistrángot fűzzük át a megfelelő helyeken és a füleceses végét csatoljuk a szügyhám csattjába. A kifogott nyeregsiszánt a huzóistrángnál fogva a kezelő-legénység is húzhatja, illetve a nyeregbe visszahajtott huzóistráng félretétele mellett hordágyszerűen a sitalpaknál fogva a nyeregsiszán rakományával szállítható. A menetben lévő fogatolt nyeregsiszánt a teljes hosszra kibontott ellentartó köteléknél fogva a sitalpon mozgó kezelő-legénység tartja ellent, hogy a málhásállatra ne szaladhasson. Ugyancsak az ellentartó kötelek mentén kapaszkodik a sitalpra állított kezelő-legénység menetközben. Szükség esetén a nyeregsiszánon ülő hajtó ródliyszerűen, jégsarkantyúval fékezve tartja ellent a nyeregsiszánt, hogy a málhásállatra ne szaladjon. Huzamosabb időn keresztül a fékezést sítókkal is lehet végezni. Hegymenetnél, erős kapaszkodóknál, a hajtó a nyeregsiszán mögött menetelve hajtja a málhásállatot. (9.ábra) Huzamosabb lejtőmeneteknél ajánlatos a málhásállatot kifogni és a nyeregsiszánnal egy kezelő által hasonlóan leródlizni. A málhásállat kifogását és a nyeregsiszánon való ródlizást csak akkor alkalmazzuk, ha a ki- és befogás idővesztéssel nem jár és a huzamosabb lejtőn való haladás a kezelő-legénység részéről nehéz ellentartást kíván.

3.) KIKÉPZÉS A NYEREGSISZÁN MELLETT.

a.) alaki kiképzés.

A nyeregsiszán alkalmazása különleges alaki kiképzést nem kíván, csupán értelemszerűen a málházott málhásállat helyett a fogatolt nyeregsiszánt kell beállítani.

A nyeregsiszánnal való mozgáshoz a málhásállattal való zártrend és harorend szabályai értelemszerűen alkalmazandók.

Figyelemmel kell lennünk azonban, hogy a nyeregsiszán egy rögtönzött

alkalmi közlekedési eszköz, melynek gyorsabb jármódban való kihasználása a sítalpakra állítható kezelők létszámától is függ. Elvként alkalmazzuk, hogy minél több kezelő mozogjon sítalpon sijőring módra és minél kevesebb üljön a nyeregsiszánon. Ajánlatos azonban a hajtón kívül még egy kezelőnek a nyeregsiszánon való elhelyezése, aki a hátrafigyelést végzi, valamint a nyeregsiszánnak kisebb akadályokon való átsegítésénél kéznél van.

Különleges sitechnikai tudást a sijőringezés nem kíván. Az alapképzésen átesett siető 1-2 próbálkozás után kielégítő biztonsággal fog tudni sijőringezni és ellentartani. Az ellentartásnak lényege, hogy a málhásállatnak könnyítsünk, a vontatmány állandóan a huzóvonalban maradjon, fordulásoknál és terepakadályoknál a külső iven tartsunk ellent. A nyeregsiszán nem borulás. A legkülönbözőbb terepakadályokon, melyen a ló át tud haladni, a nyeregsiszán teljes terheléssel, biztonságosan halad át. Bizonyos óvatosság betartása ajánlatos, hogy a sítalpak törését elkerüljük.

b.) hajtási gyakorlatok.

Általában a honvédség málhásállatai alkalmasak az igavonásra. Béke-szolgalatban minden csapatnál használják is a málhásállatokat szekérbe fogva. Tehát a málhásállatok nagy része a hámhoz, illetve a hámba való belefeszüléshez hozzá van szokva. A málhásállatnak csupán az szokatlan, hogy rud nélkül és egyes fogatolásban hajtószáron hajtva kell haladnia. Erre a málhásállatot szoktatni kell. A szoktatás az őszi kiképzési szezonn idejére esik, amikor is a téli szőrváltás által okozott kondícióvesztés miatt a lovakat kimélni szoktuk és csak könnyű foglalkoztatásban részesíthetjük. Ezt az időszakot kell felhasználni a málhásállatnak a hajtószáron való vezetésre szoktatásához, melyet a málhásállatvezetőkkel akként végeztetünk, hogy eleinte egymásután oszlop egyesével fokozatos módon ellentartjuk és vezetjük őket minden terepakadályon keresztül, majd külön-külön egyenként való mozgáshoz szoktatjuk. Igen kevés azon málhásállatok száma, melyek ezzel az idomítással szemben ellentállanak. A hófödte terepen fokozatos lépés, majd ügetés alkalmával eleinte könnyű, majd erősebb terheléssel a szoktatást tovább folytatjuk. Alig egy-két alkalom után a málhásállatok engedelmesen vezethetőkké válnak. Erre a célra felhasználjuk a nyeregsiszán hámszerszámzatát akként, hogy az őszi szoktatást végző hajtó-honvéd gyalog menetelve kezében tartja a zsineg hajtószárát és a huzóistrángot s ostorral biztatja fokozatos ellentartás mellett huzásra a málhásállatot. A hófödte terepen az ekként szoktatott málhásállattal ugyanezt végezzük, csak a hajtó-honvéd sítalpon állva vontatja magát. Ajánlatos a nyugtalanul viselkedő lovaknál egy kötél hozzáadásával mindjárt a kezdetén több sítalpon ellentartó honvédet vontattatni. A rögtönzött szoktatószerszám összeállításának vonalas vázlatát a 15. ábra mutatja. Figyelemmel

kell lennünk a málhásállatok hajtó-kiképzésére, hogy a szár és ostor segítséget kellőképpen adják és a málhásállatok száját ne rontsák el. A tapasztalat azt mutatta, hogy tömegben oszlop egyesével haladva bármely málhásállat első alkalommal is kifogástalanul halad, csupán az élen-haladó málhásállatot vagy az önállóan mozgó málhásállatot kell fokozottabb szoktatásban részesíteni. Uton, oszlopban való haladásnál, ha nem volt módunkban a málhásállatokat szoktatni, ajánlatos az élre egy nyergelt hátsólovat állítani, melyet lovasa a nyeregből hajt és egyszerű hevederrel és huzóistráanggal huzza magaután a sitalpon álló legénységet. Egy hátsó 6-7 sielőt tud könnyedén vontatni.

A málhásállatok a sifőring vontatásra és nyeregsiszánvontatásra való kiképzése a fejlődésükre igen előnyösen kiható foglalkoztatás, amennyiben az állandó lépésmunkára kényszerített málhásállatokat megterhelés nélkül könnyű ügető munkára fogja, miáltal a ló értéke, sokoldalúsága növekszik és fejlődését igen előnyösen befolyásolja. Később nagy menetteljesítményeknél pedig könnyítést jelent. Nagyobb, erőltetett meneteknél ekként elkerülhetjük a nyeregnyomásokat és feltöréseket. Különösképen előnyösen beválik az igénybevett polgári lovaknak sifőring módra való használata, tekintve, hogy meg nem felelő kondíciójuk és testalkatuk (éles mar) a málhászás szempontjából nem mindig előnyös.

c.) h a r c k i k é p z é s .

A nyeregsiszán alkalmazása a harc kiképzésben változást nem okoz. Idő és tér, számvetés a gyorsabb mozgás következtében megváltozik. Az "Általában című fejezetben adott menetteljesítményi adatok alapján elindulva a hó- és terepviszonyok ismerete szerint a számvetést könnyen elsajátíthatjuk. Gyakorlandó mozzanatok a terepen, valamint az uton való mélységben és szélességbeni tagozódás. Az utakról való letérés, a málházott állapotból, a nyeregsiszán vontatásra való átszerelése és a nyeregsiszánon lévő rakomány le és felmálházása.

Ezzel kapcsolatban utalok a síharc kiképzés azon mozzanatára, midőn a sielő a támadás megkezdésekor a sitalpaktól megválik és a sitalpaknak a harcoló részek után való lendítése következik. A hátrahagyott sitalpak előre szállítása a nyeregsiszánon előnyösebben oldható meg, mint esetleg hátrahagyott csatárokkal.

Hasonlóképpen a lemálházott málhásállatnak gyors rejtése, illetve fedővonal mögé való jutása a nyeregsiszánon gyorsabban és előnyösebben oldható meg. Nyílt terepen való áthaladásnál a nyeregsiszán és a vontatmány kis célpontot mutatva (guggoló helyzetben való vontatás) a gyorsaságánál fogva kevesebb veszteséggel oldható meg.

A tüzgépeknek (géppuska, aknavető, nehézpuska) tértnyerő állásváltoz

tatásainál előnyös. Általában minden olyan harcmozzanatnál, ahol a málhásállat mozgatása a rakományvitel szempontjából szükséges és a gyorsaság előnyösen használható ki.

4.) A NYEREGSISZÁN HARCÁSZATI ALKALMAZÁSA.

A nyeregsiszán harcászati alkalmazását illetően általában mondhatjuk, hogy ahol a feltételek megvanak, mindenütt előnyösen alkalmazhatjuk, miután a harcászatban a gyorsaság mindenkor elsőrendű követelmény.

Alkalmazásának feltételeit a fentiekből már ismerjük. Röviden összefoglalva: kedvező hóviszony, megfelelő létszámú málhásállat és megfelelő létszámú kiképzett siharcos. Kirivóan nélkülözhetetlen a nyeregsiszán alkalmazása az alábbi harcfeladatoknál:

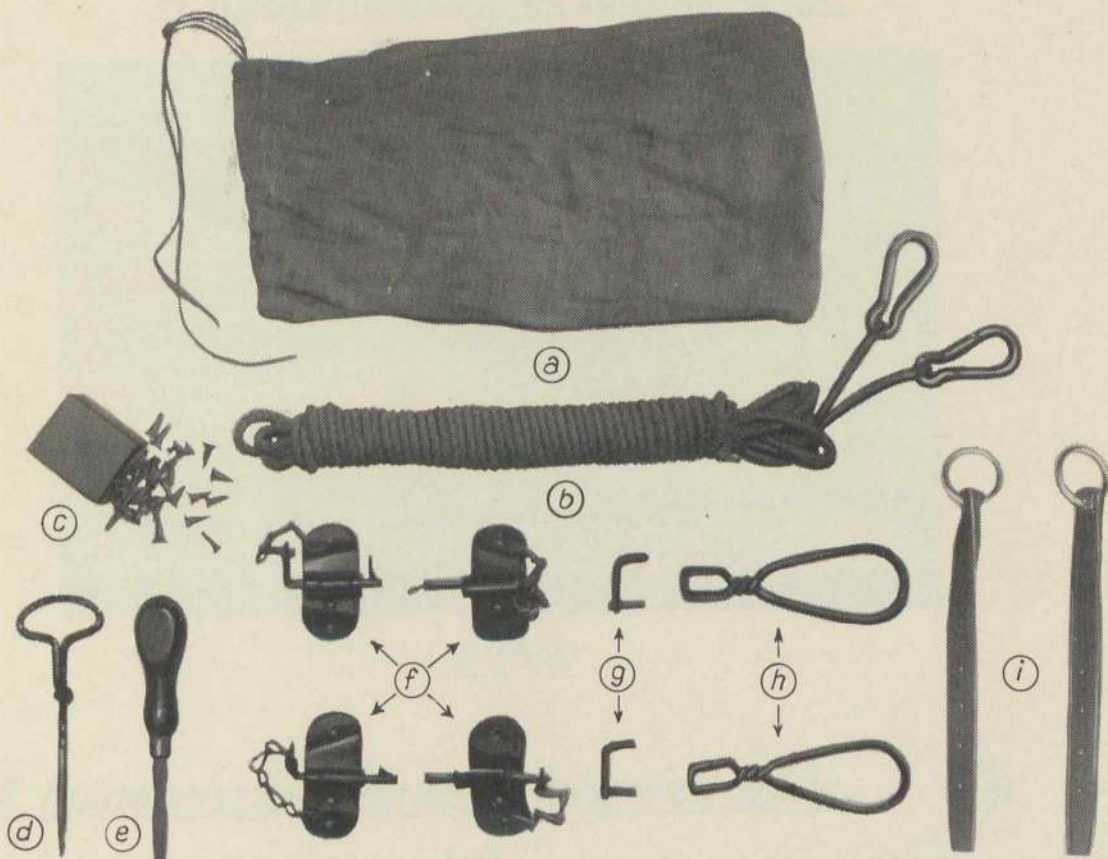
Menetbiztosító részekenél, mint oldalvédnél igen előnyös, (lépcsőzetes előrelengés), kisebb közelbiztosító részekenél, felderítő részek előretolásánál idő- és térelőny megszerzésére. Messze elől-fekvő terepszakaszoknak tüzgépekkel való megszállására gyorsan előre lengő tüzgép egységek mozgatására.

Zászlóalj erejű menetoszlopok légvédelmének ellátásánál, ahol semminemű közlekedési eszköz nem áll rendelkezésre a légvédelmi állásban lévő géppuskák állványos golyószóró lépcsőzetes előrelengetésére.

Harcban mint gyorsan mozgatható tartalék. Különösen a tüzgéptartalékoknál. Üldöző különítményben és utóvédharcoknál, leplező különítményekben.

---oO---

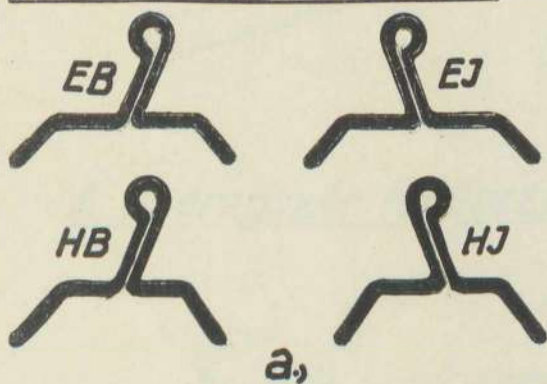
A teljes nyeregszán-készlet.



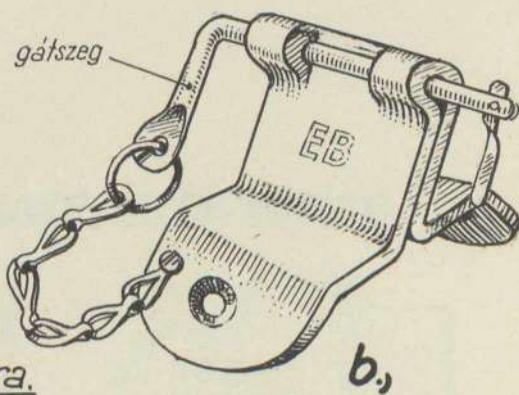
- a** Készletzacskó
- b** 10 m-es zsineg-hajtószer rúgós kapcsolattal.
- c** facsavarok a szereléshez
- d** fa előfűró
- e** csavarhúzó nyéllel
- f** nyeregtartó pecek a láncon függő gátszegekkel
- g** siorr-vezető karika gátszeg
- h** siorr-vezető karika
- i** húzóvonal-szabályozó karika a bőrcsatlékkal.

1. ábra.

A nyeregtartó-pecek nyereg-szárakra való állítása.

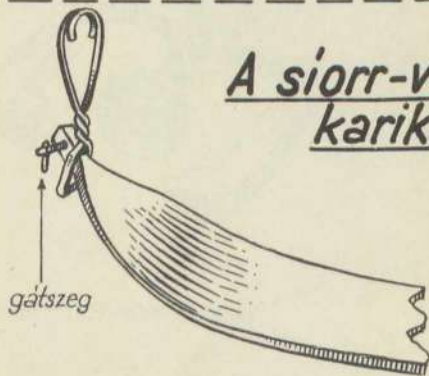


A nyeregtartó-pecek.



2. ábra.

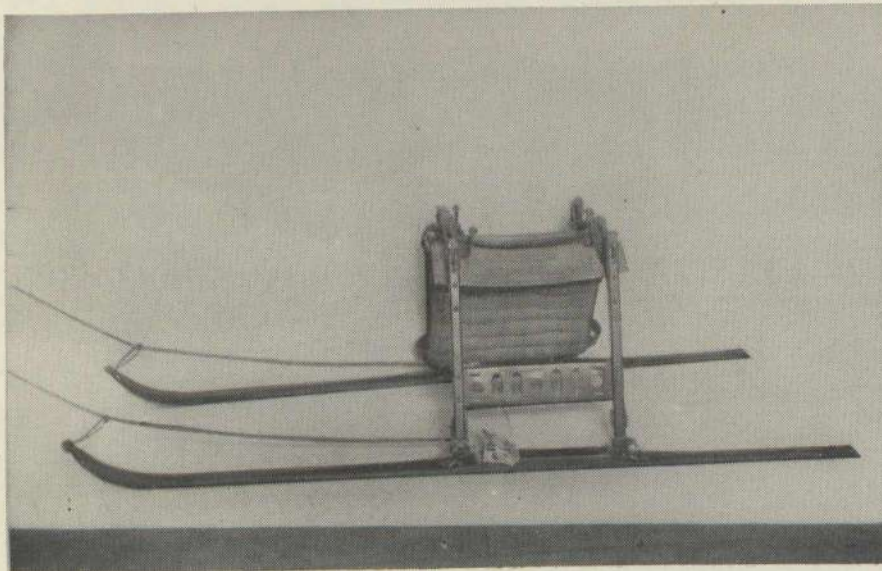
A siorr-vezető karika.



A siorr-vezető karika gátszeg szerelése.

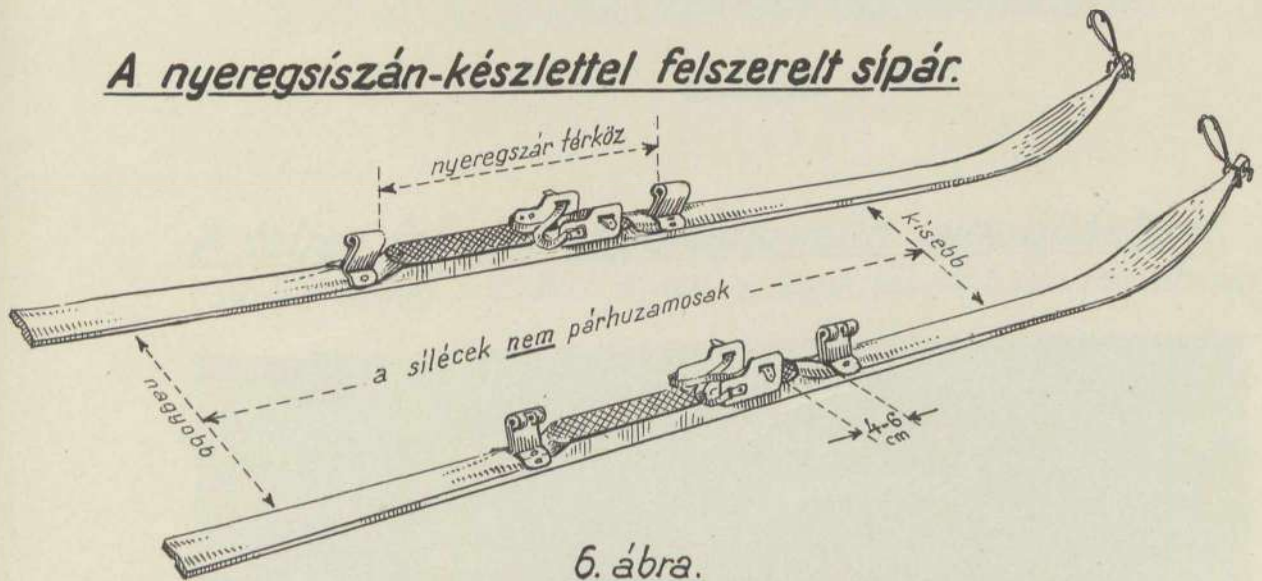


A nyeregsiszán összeszerelve.



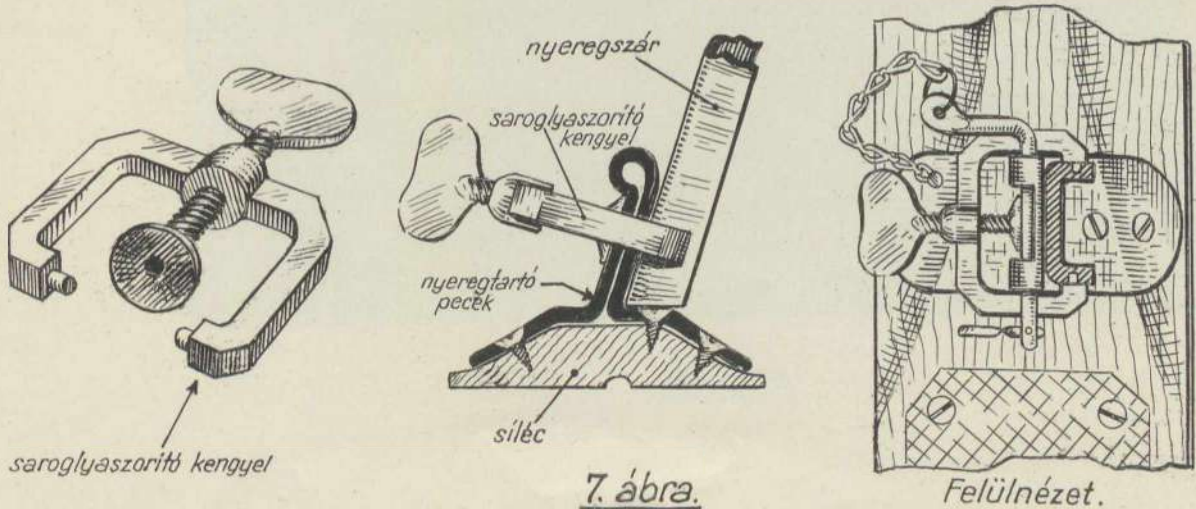
5. ábra.

A nyeregsiszán-készlettel felszerelt sípár.



6. ábra.

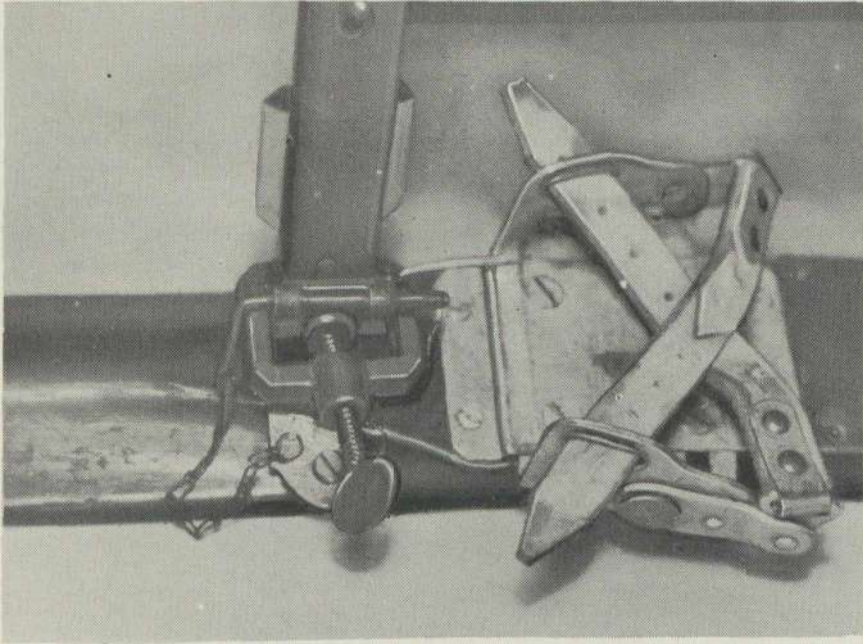
A nyereg szár felillesztése a nyegrtartópecekre.



7. ábra.

Felülnézet.

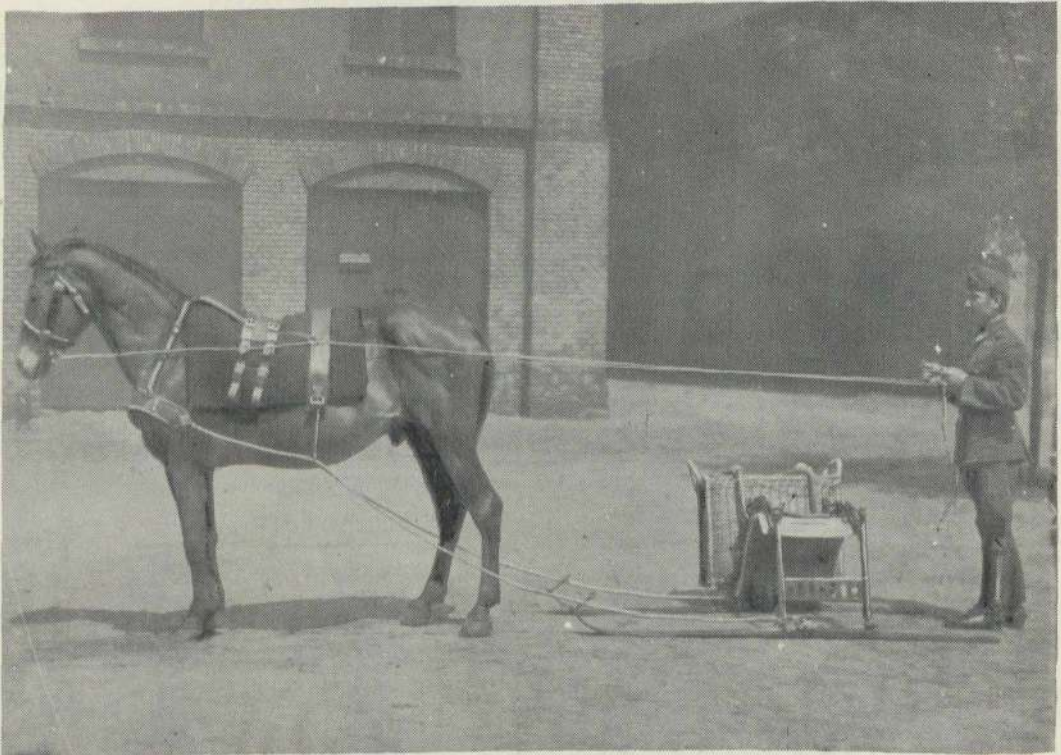
Az elülső bal nyeregtartó-pecek szerelve.



8. ábra.

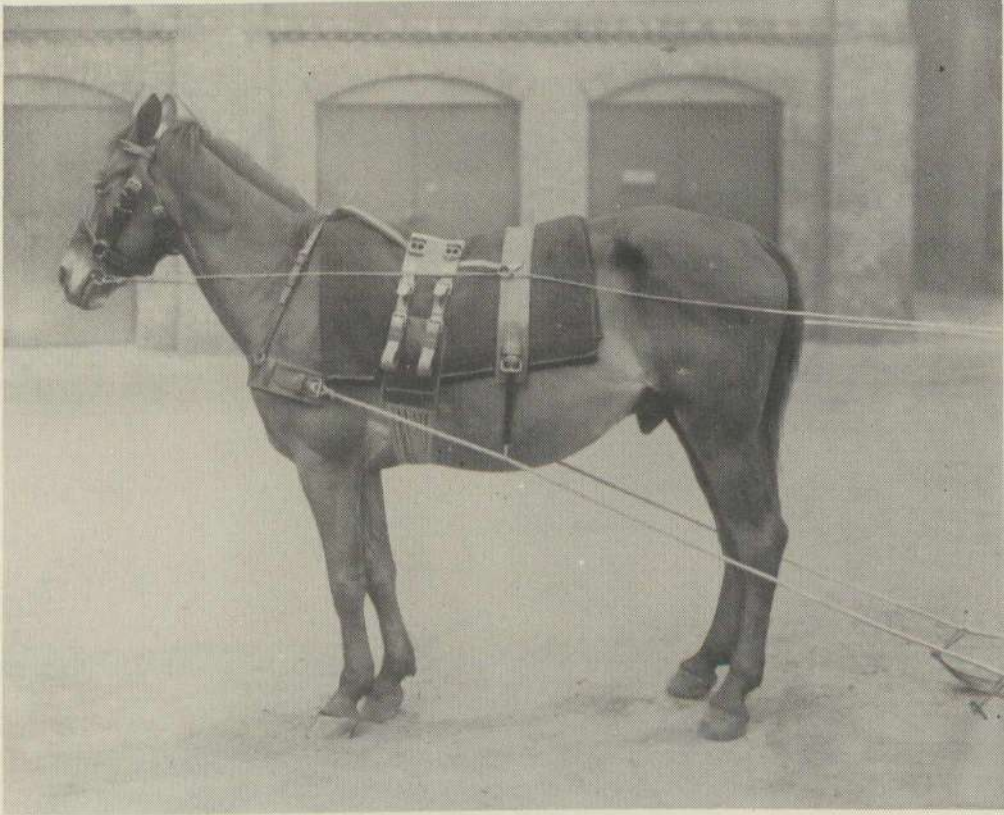
A teljes fogatolt nyeregsíszán alapállásban.

(Az érthetőség kedvéért a nyereg csak féloldalt van felmálházva.)



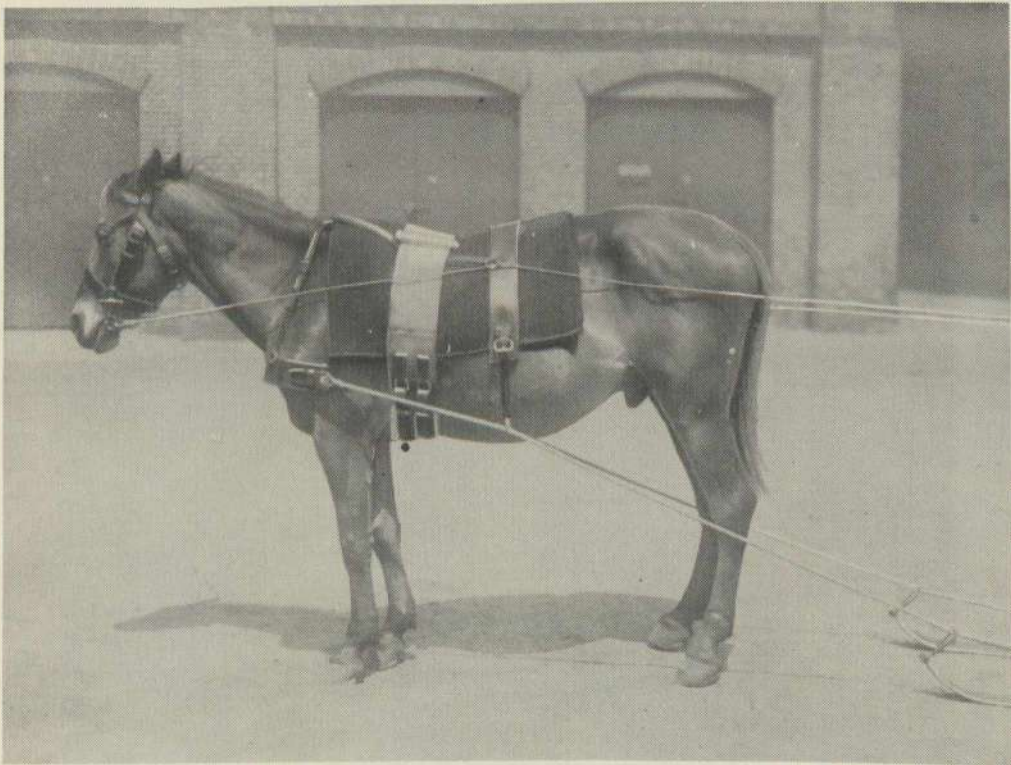
9. ábra.

A nyeregsíszán hámszerszámja a 11 M.
málhanyeregből alakítva.



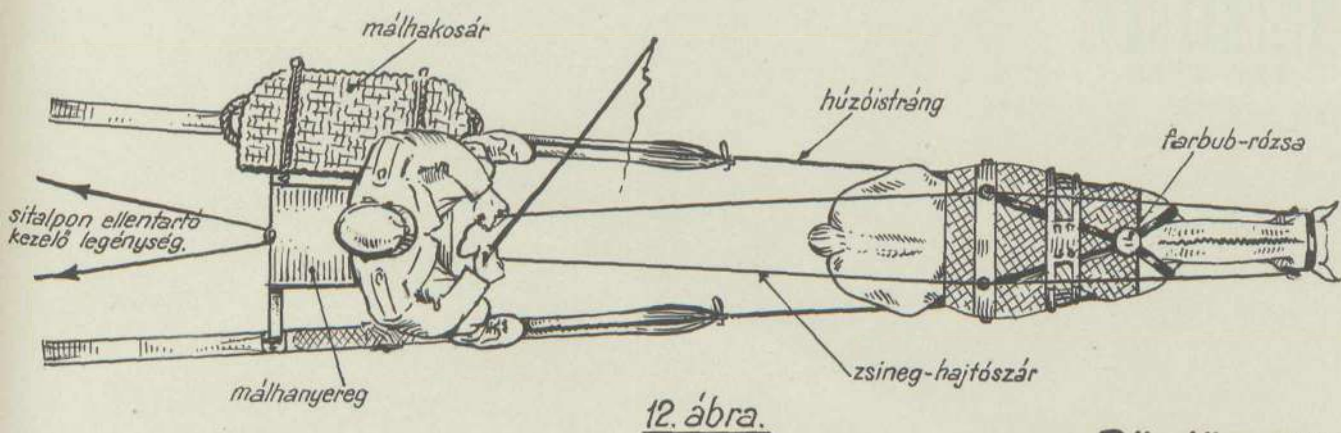
10. ábra.

A nyeregsíszán hámszerszámja a 0'7 M.
málhanyeregből alakítva.



11. ábra.

A helyesen szerelt és fogatolt teljes nyeregsíszán felülnézetben.



12. ábra.

Rögtönzött sijöring szerzőm.

Golyószórós nyeregsíszán rövid megállásnál.

(A hajtó a ló előtt áll.)



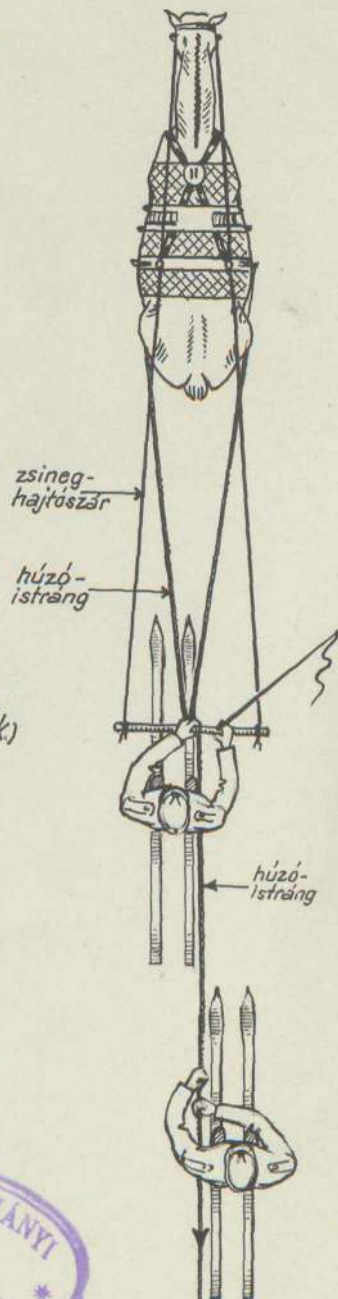
13. ábra.

Golyószórós nyeregsíszán indulásra készen.

(A hajtó a nyergen ül, kezelők az ellentartó kötélen kapaszkodnak.)



14. ábra.



15. ábra.



ZMNE

Egyetemi Központi Könyvtár



84727321

DR

