

Министерство образования Республики Беларусь
БЕЛОРУССКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

Военно-технический факультет

Ю.Л. Дымарь
В.Н. Цыганков
И.А. Немов

ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

*Допущено Министерством обороны Республики Беларусь
в качестве учебного пособия для курсантов
учреждения образования
«Белорусский национальный технический университет»*

М и н с к
Б Н Т У
2 0 1 2

УДК 623.823.52(075.8)

ББК 68.8я7

Д 88

Рецензенты:

Д.Г. Шалухо, А.В. Хоменко

Дымарь, Ю.Л.

Д 88 Воинские автомобильные перевозки: учебное пособие / Ю.Л. Дымарь, В.Н. Цыганков, И.А. Немов. – Минск: БНТУ, 2012. – 216 с.

ISBN 978-985-525-729-6.

Разработано в соответствии с программой по дисциплине «Автотехническое обеспечение и воинские автомобильные перевозки» и предназначено для подготовки студентов и курсантов автомобильной специальности военно-технического факультета в БНТУ. Рассмотрены вопросы организации воинских автомобильных перевозок; работа командира автомобильного подразделения (старшего автомобильной колонны) в ходе выполнения перевозок; основные положения по дорожному обеспечению войск; перевозка автомобильной техники и подразделений железнодорожным транспортом; организация передвижения автомобильных колонн с материальными средствами в районах ведения боевых действий.

УДК 623.823.52(075.8)

ББК 68.8я7

ISBN 978-985-525-729-6

© Дымарь Ю.Л.,
Цыганков В.Н.,
Немов И.А., 2012
© БНТУ, 2012

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильные воинские части предназначены для доставки материальных средств, необходимых в повседневной жизни и боевой деятельности войск, эвакуации раненых, больных, вооружения и техники, а также перевозки войск, не имеющих необходимого автотранспорта, и выполнения других задач.

В русской армии автомобильные части появились до начала Первой мировой войны. Однако это были опытно-учебные команды и подразделения, в виде рот входившие в состав железнодорожных батальонов. Они были несовершенны по своей организации и малочисленны по количеству имевшихся в них автомобилей ввиду отсутствия в царской России собственной автомобильной промышленности.

В июле 1914 г. в русской армии начали формироваться отдельные автомобильные роты, впоследствии явившиеся основной единицей автомобильных войск.

К началу Первой мировой войны автомобильный парк военного ведомства насчитывал 259 легковых автомобилей, 418 грузовых автомобилей различного типажа и 34 специальных.

Из Первой мировой войны русская армия вышла имея в своем составе 22 отдельные автомобильные роты с общим парком около десяти тысяч разномарочных автомобилей, из которых 65–75 % были неисправными. Основным транспортным средством по обеспечению войск имуществом в Первую мировую войну оставался гужевой обоз.

С 1918 по 1941 гг. автотранспортные части значительно изменились количественно и качественно. Были сформированы автотранспортные части общего назначения в виде отдельных автотранспортных рот, батальонов, полков и бригад, автомобильные части в соединениях в виде автотранспортных рот подвоза стрелковых дивизий, специальные автомобильные части в виде учебных и запасных автомобильных батальонов и полков, тракторные транспортные роты.

К началу Великой Отечественной войны в Красной Армии насчитывалось 272,6 тыс. автомобилей, в т. ч. 257,8 тыс. грузовых и специальных и 14,8 тыс. легковых.

Опыт Великой Отечественной войны показал, что эффективность использования автомобильного транспорта во многом зависит от правильного выбора методов и способов организации подвоза. В ходе войны сложилась гибкая система подвоза, отвечающая маневренному характеру операций Красной Армии. Основными характерными чертами этой системы являлись:

ответственность старшего начальника за подвоз материальных средств в нижестоящие звенья;

широкая маневренность автотранспорта и привлечение автомобильных частей нижестоящего звена к подвозу материальных средств по плану вышестоящего начальника;

тесное взаимодействие автотранспорта с железнодорожным и другими видами транспорта;

сосредоточение его основных усилий на решающих направлениях;

централизация планирования и управления перевозками в руках заместителей командующих фронтами, армиями по тылу, штабов тыла и автомобильных управлений (отделов).

Также важным условием успешного выполнения задач автомобильными войсками явилась четкая организация технического обеспечения и создание мощной ремонтной базы автомобилей.

К началу 1944 г. автомобильные войска уже имели большой опыт в организации перевозок. Военные водители подвозили войскам фронта ежедневно до 400 тыс. т различных грузов на расстоянии от 100 до 600 км.

За годы Великой Отечественной войны объем перевозок, выполненных автомобильным транспортом, составил свыше 100 млн. т грузов; выполнено транспортной работы более 3 млрд. т·км. Общий пробег автотранспорта за годы войны 402405511 км.

Автомобильному транспорту, обладающему высокой маневренностью, гибкостью и живучестью, принадлежит главная роль в обеспечении непрерывности перевозок и надежной взаимосвязи между всеми видами транспорта, участвующими в их выполнении.

Современный опыт ведения боевых действий это наглядно подтверждает.

1. ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Назначение и виды воинских автомобильных перевозок

Воинские автомобильные перевозки – это перемещение материальных средств, личного состава, раненых и больных, а также соединений, воинских частей, подразделений, организаций Министерства обороны Республики Беларусь (далее – воинские части) из одного района (пункта) в другой, осуществляемое по планам военного командования с использованием автомобильных соединений, воинских частей и подразделений.

В зависимости от назначения воинские автомобильные перевозки (далее – автомобильные перевозки) делятся на мобилизационные, оперативные, снабженческие, эвакуационные и людские.

Мобилизационные перевозки – это перевозки людей, военной техники, материальных средств, необходимых для укомплектования и обеспечения воинских частей и организаций в период мобилизации.

Оперативные перевозки – это перевозки воинских частей из районов постоянной дислокации в назначенные районы, к месту новой дислокации, в лагеря, на учения и маневры, на борьбу со стихийными бедствиями, а также перевозки, осуществляемые в ходе перегруппировки войск.

Снабженческие перевозки – это перевозки материальных средств для обеспечения условий военной службы и быта войск. Эти перевозки являются наиболее массовыми и выполняются систематически для создания запасов, восполнения расходов и потерь материальных средств в войсках и воинских частях материального обеспечения Вооруженных Сил Республики Беларусь (далее – Вооруженные Силы).

Эвакуационные перевозки – это перевозки раненых и больных военнослужащих, военной техники и вооружения, подлежащих ремонту, а также ненужного войскам имущества и трофеев.

Людские перевозки – это перевозки призывников и военнослужащих, увольняемых из вооруженных сил, команд или военнослужащих и членов их семей, следующих на учебу, в отпуска, на лечение, и в других случаях.

Подвоз материальных средств войскам организуется по принципу «сверху вниз» («от себя»), эвакуация – «снизу вверх» («на себя»). Это значит, что старшие начальники несут ответственность за организацию снабжения и доставки всего необходимого войскам, а также за эвакуацию от них раненых, больных, ненужного имущества, техники и вооружения.

Перевозка материальных средств автомобильным транспортом обычно производится:

от центральных складов до складов оперативного (оперативно-тактического) направления – транспортом центра;

складов оперативного (оперативно-тактического) направления до бригадных складов – транспортом оперативного (оперативно-тактического) направления;

бригадных складов до батальонов и огневых позиций бригадной артиллерии – бригадным автотранспортом;

батальонов в подразделения – транспортом взводов материального обеспечения батальонов.

В соответствии с этим определены звенья подвоза в стратегическом, оперативном (оперативно-тактическом) и в войсковом тылу.

Звенья подвоза в стратегическом и оперативном (оперативно-тактическом) тылу:

звено подвоза центра – от складов центра до складов оперативного (оперативно-тактического) направления;

звено подвоза оперативного (оперативно-тактического) направления – от складов оперативного (оперативно-тактического) направления до складов отдельных механизированных бригад.

Звенья подвоза в войсковом тылу:

звено подвоза бригадное – от бригадных складов до батальонов;

звено подвоза батальонное – от батальонов до подразделений.

Организация автомобильных перевозок в стратегическом звене возлагается на Департамент транспортного обеспечения Министерства обороны Республики Беларусь (далее – Департамент транспортного обеспечения) под руководством начальника Департамента транспортного обеспечения (далее – начальник Департамента). Перевозки выполняются силами и средствами автомобильных бригад транспортных войск в соответствии с планом воинских перевозок автомобильным транспортом, который разрабатывается в управлении воинских перевозок Департамента транспортного обеспечения.

В видах Вооруженных Сил, войсках оперативных (оперативно-тактических) командований автомобильные перевозки организуют заместители по тылу – начальники управлений тыла (далее – начальники тыла видов, оперативных (оперативно-тактических) командований). Перевозки выполняются силами и средствами отдельных автомобильных воинских частей, автомобильных воинских частей (подразделений), соединений и воинских частей (подразделений) материального обеспечения в соответствии с планами воинских перевозок автомобильным транспортом.

Автомобильные перевозки в войсковом звене организуются заместителями командиров соединений (воинских частей) по тылу и выполняются с использованием автомобильного транспорта подразделений (воинских частей) в соответствии с решением на организацию подвоза материальных средств соединений (воинских частей).

Как было указано выше, при классической системе организации перевозок каждый по принадлежности вид автотранспорта работает в своем звене подвоза.

Однако при необходимости по решению старшего начальника автотранспорт нижестоящих звеньев может привлекаться для выполнения перевозок с баз (складов) вышестоящих инстанций, а автомобильный транспорт вышестоящих звеньев – подавать материальные средства непосредственно в соединения (части, подразделения), минуя промежуточные звенья подвоза.

Объем и очередность перевозок материальных средств автомобильным транспортом определяются исходя из обстановки, боевых задач войск и их материальной обеспеченности.

Материальные средства общевойсковым резервам и частям специальных войск доставляются, как правило, их автотранспортом. Эвакуация обычно выполняется попутным или возвращающимся в тыл транспортом, который в первую очередь используется для эвакуации раненых и больных.

Подвоз и эвакуация планируются и организуются по указанию заместителя командира по тылу. Он устанавливает порядок и сроки подвоза, организует маневр транспортными средствами в соответствии с изменившейся обстановкой.

При организации автомобильных перевозок необходимо учитывать конкретные условия, при которых перевозки будут осуществляться: местность, климат, время года, продолжительность, условия

погрузки и выгрузки, протяженность и состояние маршрутов движения, дорожное обеспечение и другие факторы, влияющие на своевременное и качественное выполнение перевозок.

Успешное выполнение перевозок достигается:

высокой боевой и мобилизационной готовностью автомобильных воинских частей;

высокой профессиональной подготовкой военнослужащих;

надежной защитой, охраной и обороной автомобильных воинских частей, колонн, соблюдением скрытности перевозок;

организацией устойчивого всестороннего обеспечения автомобильных воинских частей;

активной непрерывной и целеустремленной работой по морально-психологическому обеспечению;

постоянным наличием резерва автотранспортных средств и умелым его использованием;

умелым и надежным управлением.

1.2. Автомобильные воинские части и подразделения, их назначение и применение

Выполнение автомобильных перевозок осуществляется автомобильными воинскими частями, которым отводится решающая роль в подвозе материальных средств и эвакуации.

Обладая высокой маневренностью и живучестью, они способны выполнить задачи в самых сложных условиях обстановки как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими видами транспорта.

Автомобильные воинские части предназначены для подвоза материальных средств, перевозки личного состава, а также эвакуации раненых, больных, излишнего имущества и трофеев. Они состоят из автомобильных соединений и воинских частей транспортных войск и подразделений, входящих в состав соединений, воинских частей и подразделений материального обеспечения.

Автомобильные воинские части включают в себя:

автомобильные бригады, подчиненные центральным органам военного управления;

в военно-воздушных силах и в Войсках противовоздушной обороны (далее – ВВС и войск ПВО) – отдельный автомобильный батальон ВВС и войск ПВО;

оперативных командованиях – отдельные автомобильные батальоны бригад материального обеспечения;

оперативно-тактических командованиях – отдельные батальоны материального обеспечения;

соединениях и воинских частях – автомобильные роты (взводы) батальонов (рот) материального обеспечения, автомобильные отделения взводов обеспечения (хозяйственных взводов).

Автомобильные бригады применяются:

для подвоза материальных средств объединениям, действующим в стратегических операциях и на самостоятельных направлениях, от баз и складов центрального подчинения и их отделений до бригад материального обеспечения;

перевозок материальных средств от мест их производства, баз и складов государственного резерва, а также до баз и складов, подчиненных центральным органам военного управления;

передислокации воинских частей, эвакуации раненых и больных, а также неисправного и ненужного войскам имущества и трофеев.

На автомобильные бригады по решению начальника тыла Вооруженных Сил может возлагаться выполнение и других задач по перевозкам.

Отдельный автомобильный батальон тыла ВВС и войск ПВО состоит из автомобильных рот. Он предназначен для подвоза авиационных боеприпасов и вооружения, авиационно-технического и другого имущества оперативно-тактическим объединениям (авиационным воинским частям). Автомобильные подразделения ВВС и войск ПВО применяются для создания запасов в авиационно-технических воинских частях, непосредственно на аэродромах и воинских частях противовоздушной обороны.

Отдельные автомобильные батальоны, входящие в состав бригад материального обеспечения оперативных командований, применяются для содержания запасов материальных средств и выполнения перевозок материальных средств до воинских частей, подразделений материального обеспечения бригад, а в отдельных случаях – и до огневых позиций артиллерии.

Соединениям первого эшелона, действующим на направлении главного удара, материальные средства подвозятся, как правило, автомобильными воинскими частями, подчиненными вышестоящему звену тыла.

При подготовке и в ходе оборонительной операции, а также, в ряде случаев, по указанию заместителя командира соединения по тылу автомобильные подразделения соединений привлекаются для перевозок грузов с баз и складов вышестоящего звена тыла непосредственно на склады соединения.

Войска вторых эшелонов, резервов и отдельные воинские части, находящиеся в районах сосредоточения, а также соединения, воинские части боевого, тылового и технического обеспечения, материальные средства с баз и складов подвозят, как правило, своими автомобильными воинскими частями (подразделениями).

В войсковом тылу автомобильные роты (взводы, отделения), входящие в воинские части и подразделения материального обеспечения, применяются для содержания запасов материальных средств, подвоза (отпуска) их воинским частям и подразделениям, перевозки личного состава, эвакуации раненых и больных, неисправных и не нужных для боя вооружения, техники и имущества. Также автомобильные отделения взводов обеспечения батальонов и дивизионов применяются для заправки техники горючим.

При необходимости автомобильные роты (взводы, отделения) могут привлекаться для перевозки грузов от воинских частей материального обеспечения непосредственно в свои отдельные батальоны и дивизионы.

К автомобильным воинским частям предъявляются следующие требования:

высокая степень боевой и мобилизационной готовности, обеспечивающая своевременное развертывание и отмобилизование, немедленное выполнение задач имеющимися в мирное время силами, средствами, а также наличие резерва сил и средств;

мобильность и маневренность, обеспечивающие перевозки и перегруппировки на большие расстояния и совершение маршей в высоких темпах, живучесть, длительное сохранение и быстрое восстановление своей боеспособности в условиях активного воздействия противника, а также постоянная готовность к отражению нападения противника, защите от оружия массового поражения (далее – ОМП), высокоточного оружия;

обеспечение выполнения задач в установленные сроки, в любых условиях обстановки, днем и ночью, по дорогам и вне дорог, в зонах заражения и разрушений, быстрой смены районов размещения и направлений, сосредоточения основных усилий на выполнении автомобильных перевозок.

Различают следующие виды действий автомобильных воинских частей:

передвижение как самостоятельно, так и в составе соединения (воинской части), осуществляемое своим ходом (маршем);

перевозка железнодорожным или комбинированным способом;

расположение на месте с выполнением мероприятий рекогносцировки района, маскировки и укрытия личного состава и техники;

выполнение автомобильных перевозок (подготовка личного состава и техники, марш, действия в районах погрузки, выгрузки, передачи материальных средств).

При всех видах действий организуется взаимодействие, всестороннее обеспечение, управление, защита, охрана и оборона.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ ВОИНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Под *организацией воинских автомобильных перевозок* следует понимать комплекс мероприятий, включающих управление, планирование, выполнение и обеспечение перевозок в боевом, материальном, техническом и медицинском обеспечении.

2.1. Управление воинскими автомобильными перевозками

Управление воинскими автомобильными перевозками является составной частью управления воинским движением. Оно заключается в целенаправленной деятельности начальников Департамента транспортного обеспечения, тыла видов, оперативных (оперативно-тактических) командований, заместителей командиров соединений (воинских частей) по тылу, командиров и должностных лиц штабов автомобильных соединений (воинских частей) по поддержанию постоянной боевой готовности автомобильных соединений, воинских частей и подразделений, подготовке их сил и средств к действиям в ходе операции (боевых действий) и руководству ими при выполнении поставленных задач.

Управление автомобильными перевозками организуется и осуществляется в целях своевременного доведения распоряжений на перевозки до исполнителей, обеспечение органов управления тылом информацией о ходе выполнения перевозок, выработки решений по регулированию перевозок при отклонении от планов.

Основные задачи по управлению автомобильными перевозками:

учет местонахождения и состояние автомобильных воинских частей и автомобильных колонн (далее – колонн);

доведение распоряжений на перевозки до командиров воинских частей;

контроль выполнения перевозок;

поддержание устойчивого взаимодействия со всеми участниками транспортного процесса;

учет выполнения перевозок и отчетность по ним.

Управление автомобильными перевозками включает в себя:

непрерывный сбор, изучение и анализ данных оперативной и тыловой обстановки и состояния автомобильных воинских частей;

принятие решений на их применение, планирование перевозок автомобильным транспортом и доведение задач до исполнителей;

организацию и поддержание взаимодействия между Департаментом транспортного обеспечения и соединениями, воинскими частями, подчиненными центральным органам военного управления, другими войсками и воинскими формированиями Республики Беларусь;

организацию и проведение мероприятий по поддержанию боевой готовности на установленном уровне (восстановлению боеспособности) автомобильных воинских частей, работы по морально-психологическому обеспечению в них;

организацию защиты, охраны и обороны;

организацию связи;

непосредственное руководство подготовкой автомобильных воинских частей к выполнению задач по перевозкам и их действиями в ходе выполнения задач;

организацию и осуществление контроля за согласованной работой автомобильного и другими видами транспорта, а также другие мероприятия.

Управление автомобильными перевозками строится на основе:

строгого единоначалия, централизации управления с предоставлением подчиненным инициативы, твердости и надежности в проведении принятых решений и планов в жизнь;

личной ответственности начальника Департамента транспортного обеспечения, командиров автомобильных воинских частей за принимаемые решения, действия подчиненных, а также за результаты выполнения ими поставленных задач.

Управление автомобильными перевозками должно быть устойчивым, непрерывным, оперативным, скрытным, обеспечивать эффективное использование возможностей автомобильных воинских частей.

Это достигается:

знанием реальной сложившейся обстановки, правильным уяснением задачи, поставленной старшим командиром (начальником);

своевременным принятием решения;

определением способов выполнения задач, поставленных старшим командиром (начальником), и четкой постановкой задач подчиненным;

организацией системы управления и обеспечением надежности ее работы, наличием связи с подчиненными, взаимодействующими воинскими частями (подразделениями), со старшим командиром (начальником);

комплексным использованием всех технических средств автоматизации управления войсками;

организацией быстрого восстановления нарушенного управления;

быстрым реагированием на изменение обстановки и своевременным уточнением принятого решения и поставленных задач подчиненным;

сохранением в тайне всех мероприятий, связанных с подготовкой и выполнением автомобильных перевозок, а также соблюдением правил по скрытому управлению войсками;

высокой дисциплиной и исполнительностью, проявлением разумной инициативы должностными лицами.

Управление автомобильными перевозками осуществляется в общей системе управления тылом.

Система управления автомобильными воинскими частями включает в себя органы управления, пункты управления, систему связи и комплекс средств автоматизации.

К органам управления относятся:

в Министерстве обороны – Управление тыла Вооруженных Сил и Департамент транспортного обеспечения;

в видах Вооруженных Сил – соответствующие штабы тыла;

в оперативных командованиях – соответствующие штабы тыла;

в оперативно-тактических командованиях – соответствующие штабы тыла;

в соединениях и воинских частях (кроме автомобильных) – заместители командиров по тылу;

в автомобильных воинских частях – командиры и штабы;

в соединениях и воинских частях материального обеспечения и других соединениях и организациях тыла – соответствующие командиры (начальники), штабы, отделы.

К пунктам управления относятся:

тыловой пункт управления (далее – ТПУ) Вооруженных Сил;

ТПУ видов Вооруженных Сил;

ТПУ оперативных и оперативно-тактических командований;

командные пункты автомобильных бригад, бригад материального обеспечения, отдельных автомобильных батальонов, отдельных батальонов материального обеспечения;

пункты управления автомобильных рот.

Для решения задач оперативного управления автомобильными перевозками во всех звеньях тыла создается командно-диспетчерская система управления автомобильными перевозками, которая включает в себя:

центральный диспетчерский пункт Департамента транспортного обеспечения (далее – ЦДП);

командно-диспетчерский пункт автодорожной службы объединения (далее – КДП);

КДП автомобильных бригад, отдельных автомобильных батальонов, бригад и отдельных батальонов материального обеспечения (как элемент командного пункта);

диспетчерские пункты (далее – ДП) дорожно-комендантских воинских частей.

ДП баз и складов;

На ЦДП транспортного органа ведется график контроля за работой автомобильных колонн, выполняющих наиболее важные перевозки.

ДП дорожно-комендантских воинских частей ведут учет колонн, следующих по военно-автомобильным дорогам (далее – ВАД). Сведения о колоннах, выполняющих наиболее важные перевозки и за работой которых установлен диспетчерский контроль, передаются по инстанции немедленно, о других колоннах – по запросу.

ДП грузоотправителей ведут учет прибытия всех колонн под загрузку (разгрузку) и убытия их после загрузки (разгрузки). О времени убытия и прибытия автомобильных колонн грузоотправители и грузополучатели обязаны сообщать на КДП транспортного орга-

на. Кроме того, грузоотправители и грузополучатели обязаны представлять начальникам колонн средства связи для доклада по команде о состоянии колонн.

Диспетчерский контроль за ходом перевозок ведется постоянно. Кроме того, контроль за перевозками осуществляют оперативные группы, направляемые в пункты отправки (получения) грузов, на маршруты, в состав которых выделяются офицеры транспортного органа а автомобильных воинских частей.

Начальник Департамента несет полную ответственность за правильное применение автомобильных бригад, своевременное и точное выполнение задач по перевозкам.

Командир автомобильной воинской части отвечает за успешное выполнение воинской частью задач по перевозкам и обязан:

знать обстановку, где находятся, что делают подчиненные ему воинские части (подразделения), их состояние и грузоподъемность, состояние сети дорог и организацию движения по ним, возможности грузоотправителей и грузополучателей по их погрузке и выгрузке;

своевременно принимать решение на организацию перевозок автомобильным транспортом, ставить задачи подчиненным воинским частям (подразделениям);

организовывать планирование перевозок, подготовку автомобильных подразделений (колонн) к выполнению задач, их всестороннее обеспечение, а также защиту, охрану и оборону;

умело управлять подчиненными воинскими частями (подразделениями) при выполнении поставленных им задач;

своевременно докладывать о выполненных задачах по перевозкам, потерях личного состава и техники, а также об изменениях в обстановке, техническом состоянии и грузоподъемности воинских частей (подразделений);

лично руководить размещением и перемещением воинских частей и подразделений;

систематически анализировать эффективность использования автомобильного транспорта, организовать учет его работы, контролировать своевременность прибытия и убытия колонн;

обобщать и внедрять передовой опыт автомобильных перевозок.

Начальник КДП автомобильной бригады (батальона) обязан:

знать план перевозок автомобильным транспортом, план-расчет на перевозки автомобильными колоннами и контролировать его выполнение;

следить за своевременной подачей дежурными диспетчерами приказов и распоряжений автомобильным воинским частям (подразделениям) и колоннам;

принимать и обобщать донесения:

от командиров автомобильных воинских частей (подразделений) – о ходе выполнения заданий на перевозки, состоянии автомобильных воинских частей (подразделений), начальников ДП грузоотправителей и грузополучателей – о прибытии колонн под загрузку (разгрузку) и их убытии, а также другую информацию;

докладывать в установленные сроки командиру (начальнику штаба) о ходе перевозок, а при нарушении сроков выполнения планов перевозок (заданий по перевозкам) докладывать немедленно и принимать все меры к восстановлению бесперебойности перевозок; вести график контроля за работой автомобильных колонн.

Дежурный диспетчер (диспетчер) КДП бригады (батальона) обязан:

постоянно иметь сведения о наличии и состоянии автотранспортных средств;

своевременно передавать приказы (распоряжения) на перевозки воинским частям (подразделениям) и колоннам;

принимать донесения о ходе выполнения приказов (распоряжений) на перевозки и другую информацию;

осуществлять контроль за своевременной подготовкой и выходом колонн на выполнение задания;

готовить маршрутную документацию для колонн;

знать и учитывать состав, загруженность автомобильных колонн, их состояние и сроки возвращения, а также дорожную, радиационную, химическую и биологическую (далее – РХБ) обстановку на маршрутах автомобильных перевозок;

информировать грузоотправителей и грузополучателей о времени прибытия автомобильных колонн;

немедленно докладывать о задержках колонн в пути и происшествиях с ними;

после доклада командиру воинской части принимать от начальников колонн документацию о выполнении перевозок, следить за правильностью ее оформления;

постоянно вести установленную документацию (журнал дежурного диспетчера, книги распоряжений и донесений, приема и сдачи дежурства).

Начальник автомобильной колонны (далее – начальник колонны) назначается из числа командиров автомобильных подразделений, из которых формируется колонна.

Он отвечает за сохранность, доставку личного состава и грузов по назначению в установленные сроки, состояние автомобильной техники и вооружения колонны, обеспечение личного состава материальными средствами, организацию воспитательной работы с личным составом.

Начальник колонны обязан:

знать задание на перевозку, порядок и сроки его выполнения, наличие и подготовленность личного состава, состояние техники колонны, груз и особенности его перевозки, основные и запасные маршруты движения колонны;

ставить задачу личному составу колонны на перевозку, инструктировать его о порядке, особенностях и мерах безопасности при выполнении задания;

организовать защиту, охрану и оборону колонны;

перед выходом колонны на выполнение задания непосредственно руководить подготовкой личного состава и техники к перевозкам, проверять состояние вооружения, средств связи, медицинского и технического обеспечения, наличие материальных средств;

управлять колонной табельными средствами, а также с помощью средств, выделенных в его распоряжение;

руководить действиями приданных подразделений охраны;

получать на ДП дорожно-комендантских воинских частей распоряжения прямых начальников, а также передавать необходимые донесения;

выполнять требования органов управления дорожно-комендантских воинских частей по соблюдению правил движения колонн через обслуживаемые участки ВАД или об изменении маршрута движения (объезда);

на пунктах погрузки (выгрузки) представлять маршрутный лист для отметки времени прибытия (убытия), согласовывать с грузоот-

правителями и грузополучателями вопросы выполнения погрузочно-разгрузочных работ, защиты, охраны и обороны, вносить в маршрутный лист данные о не предусмотренных графиком движения вынужденных стоянках и задержках колонн;

следить при погрузке (выгрузке) грузов за полнотой загрузки (выгрузки) транспортных средств;

с личным составом колонны проводить работу, направленную на своевременное выполнение перевозок и сохранность перевозимых материальных средств, сохранение в тайне маршрутов и целей перевозок, выполнение мероприятий по скрытому перемещению и маскировке, эффективное использование автотранспорта, а также своевременное техническое обслуживание, эвакуацию и ремонт автомобильной техники;

по возвращении в воинскую часть докладывать командиру, а в его отсутствие – начальнику штаба о выполнении задания на перевозки, представлять им маршрутный лист и другие документы колонны.

Работа должностных лиц Департамента транспортного обеспечения по управлению автомобильными перевозками осуществляется на ТПУ, который возглавляет начальник тыла Вооруженных Сил.

Управление автомобильными частями и подразделениями автомобильной бригады (батальона) осуществляется с их командного пункта, который возглавляет командир. На командном пункте размещаются и работают командир автомобильной бригады (батальона), его заместители, штаб, службы и другие органы управления, подразделения связи, обеспечения и обслуживания.

Командный пункт автомобильной бригады (батальона) включает в себя группу управления, узел связи и группу обеспечения.

В группу управления входят командование, штаб, начальники служб, а также средства автоматизации.

Узел связи составляют личный состав и технические средства подразделений связи.

В группу обеспечения выделяются личный состав, транспортные и другие средства, предназначенные для создания нормальных условий работы, обеспечения отдыха, питания и медицинского обслуживания личного состава командного пункта.

Командный пункт целесообразно размещать под прикрытием воинских частей и подразделений бригады (батальона) в таком месте, откуда обеспечивается устойчивое управление воинскими частями и

подразделениями, а также надежная связь с ТПУ Вооруженных Сил (оперативных командований). Общая площадь, необходимая для размещения командного пункта автомобильной бригады, может составлять 3–4 км², а отдельного автомобильного батальона – до 2 км².

Время и место развертывания командного пункта указывает командир. Уточнение места расположения командного пункта и организация работ по его оборудованию проводятся распоряжением начальника штаба бригады.

Охрана и оборона командного пункта организуются централизованно в единой системе охраны и обороны бригады (батальона).

Связь Департамента транспортного обеспечения с автодорожной службой оперативного командования, а также со штабами (командирами) автомобильных бригад (батальонов) осуществляется в общей системе связи Управления тыла Вооруженных Сил.

От командного пункта автомобильных воинских частей с входящими в их состав и приданными воинскими частями и подразделениями связь организуется по решению командиров воинских частей. Связь взаимодействия организуется согласно распоряжениям начальника штаба тыла.

При потере связи как старший начальник, так и нижестоящие штабы (командиры) обязаны принимать все меры для немедленного ее восстановления.

2.2. Планирование воинских автомобильных перевозок

Эффективность воинских автомобильных перевозок во многом зависит от продуманного и правильного их планирования.

2.2.1. Общий порядок планирования воинских автомобильных перевозок

Воинские автомобильные перевозки планируются штабами тыла с участием начальников родов войск, управлений и служб.

Планирование воинских автомобильных перевозок имеет целью определить задачи автомобильным воинским частям и согласовать их действия с работой грузоотправителей, грузополучателей и действиями дорожных воинских частей. Планирование должно быть направлено на обеспечение согласованного и эффективного использования автомобильных воинских частей в различных звеньях тыла.

Планирование воинских автомобильных перевозок включает в себя: сбор, обобщение и анализ данных о местоположении, состоянии загруженности автомобильных воинских частей (подразделений, колонн);

получение задач на перевозки и других исходных данных для их планирования;

расчет потребности в транспортных средствах и необходимость привлечения автомобильных воинских частей и подразделений нижестоящего звена тыла для подвоза материальных средств непосредственно в свои объединения, соединения и воинские части, выделение резерва транспортных средств;

расчет возможностей автомобильных воинских частей по выполнению перевозок;

распределение задач по перевозкам между автомобильными воинскими частями;

выбор последовательности выполнения перевозок с учетом возможностей по пропуску колонн по военным автомобильным дорогам, грузоотправителей и грузополучателей – по проведению погрузочно-разгрузочных работ;

отдачу предварительных распоряжений;

разработку плана перевозок и распоряжений на его выполнение; заблаговременную подготовку грузов и мест погрузки (выгрузки) грузоотправителями и грузополучателями.

В объединениях осуществляется перспективное и текущее планирование автомобильных перевозок.

Перспективное планирование перевозок имеет целью определить порядок и организацию применения автомобильных воинских частей с учетом их транспортных возможностей, ориентировать их командиров на особенности предстоящих перевозок и мероприятий по подготовке личного состава и автомобильной техники к выполнению задач.

Перспективное планирование перевозок проводится на операцию по задачам войск и отражает работу автомобильных воинских частей и подразделений своего звена тыла, автомобильных соединений и воинских частей вышестоящего звена, выполняющих перевозки в интересах данного звена тыла, а также автомобильных воинских частей и подразделений нижестоящего звена, привлекаемых для подвоза материальных средств непосредственно в свои соединения и воинские части.

Наиболее подробно разрабатывается план на ближайшую задачу в операции. Планирование перевозок на дальнейшую задачу войск проводится в укрупненных показателях с определением предполагаемого объема перевозок, создания группировок транспорта и определения мероприятий по взаимосогласованным действиям всех участников транспортного процесса, а также мероприятий по восстановлению боеспособности автомобильных воинских частей.

В зависимости от обстановки при подготовке и в ходе операции, при обеспечении оперативных маневренных групп и перегруппировках войск по указанию заместителя командующего по тылу планирование перевозок может проводиться и в другие сроки.

План перевозок автомобильным транспортом в операции оформляется на карте с пояснительной запиской.

План перевозок автомобильным транспортом в операции подписывается начальником штаба тыла, начальником транспортного органа и утверждается заместителем командующего по тылу.

До нижестоящего звена тыла доводится выписка из утвержденного плана перевозок автомобильным транспортом в операции, в которой по дням планируемого периода отражается количество материальных средств, подаваемое для нижестоящего звена, а также привлечение автомобильных подразделений нижестоящего звена для подвоза материальных средств непосредственно в свои соединения и воинские части.

В целях уточнения и конкретизации плана перевозок автомобильным транспортом в операции, определения конкретных задач на перевозки автомобильным бригадам (батальонам бригад материального обеспечения) транспортный орган разрабатывает план перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку) согласно прил. 7.

Исходными данными для разработки плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку) являются:

- план перевозок автомобильным транспортом в операции;
- указания заместителя командующего по тылу по применению автомобильных воинских частей в предстоящие сутки;
- заявки начальников родов войск, довольствующих управлений и служб на перевозки материальных средств согласно прил. 8;
- донесения командиров о состоянии и транспортных возможностях автомобильных воинских частей;

сеть военно-автомобильных дорог и их эксплуатационные показатели;

нормативы для расчетов и планирования перевозок и другие данные обстановки.

Заявки на перевозки материальных средств начальники родов войск, довольствующих управлений и служб подают в транспортный орган через штаб тыла за 14–16 часов до начала выполнения заданий на перевозки. Заявки на срочные и внеплановые перевозки принимаются к исполнению не позднее 10 часов до начала перевозок с разрешения заместителя командующего по тылу. Для их выполнения используется, как правило, резерв транспортных средств.

В ходе разработки плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку):

распределяются задачи по перевозкам между автомобильными воинскими частями (подразделениями), согласовываются их действия с грузоотправителями и грузополучателями, место и время проведения погрузочно-разгрузочных работ;

согласовываются с дорожно-комендантскими воинскими частями участки военно-автомобильных дорог и время движения по ним колонн; устанавливается порядок выполнения перевозок.

План перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку) подписывается начальником штаба тыла, начальником транспортного органа и утверждается заместителем командующего по тылу.

За четыре–шесть часов до начала перевозок начальники родов войск, управлений и служб информируются о порядке и сроках выполнения их заявок на перевозки материальных средств.

Заявители перевозок, получив информацию о порядке и сроках выполнения заявок на перевозки материальных средств, отдают подчиненным базам и складам распоряжения о подготовке к отправке (приему) грузов, а также направляют необходимые документы (наряды, накладные) на выдачу (получение) материальных средств.

С целью постановки задач на автомобильные перевозки в транспортном органе для каждой автомобильной воинской части разрабатываются и направляются распоряжения на перевозки, а также выписки из плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку).

Распоряжения подписываются начальником штаба тыла и начальником транспортного органа. Выписки из плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку) подписываются начальником транспортного органа и прикладываются к распоряжениям.

Распоряжения на привлечение автомобильных воинских частей и подразделений нижестоящего звена для подвоза материальных средств непосредственно в свои объединения, соединения и воинские части подписываются заместителем командующего по тылу вышестоящего звена с ведома соответствующего командира.

Распоряжения на перевозки и выписки из плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку) передаются командирам автомобильных воинских частей за шесть–восемь часов до начала перевозок по техническим средствам связи и автоматизированным системам управления, сигналами боевого управления, передаваемыми по автоматизированным системам управления, засекреченной связи, шифром, устно, с последующим документальным подтверждением, а также могут передаваться специальными представителями.

Получение распоряжений и выписок из плана перевозок, в том числе переданных по техническим средствам связи, немедленно подтверждается.

Командир автомобильной бригады, получив распоряжение на перевозку, лично принимает решение на перевозку автомобильным транспортом на основе уяснения полученной задачи, оценки обстановки и проведенных штабом необходимых расчетов.

Решение оформляется на карте с пояснительной запиской.

Штаб автомобильной бригады на основании полученного приказа (распоряжения) и решения командира на организацию действий разрабатывает план перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку).

Задачи до автомобильных батальонов доводятся приказом (распоряжением) с приложением выписки из плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку).

Порядок планирования перевозок показан на рис. 2.1.

Штаб автомобильного батальона на основании решения командира батальона на перевозку разрабатывает план-расчет.

Одновременно разрабатывается график контроля за движением автомобильных колонн.

На основании утвержденного плана-расчета на перевозку колоннами штаб батальона разрабатывает боевой приказ и выписывает для каждого начальника колонны маршрутные документы.

Задачи до командиров автомобильных подразделений (начальников колонн) доводятся боевым приказом (распоряжением).

Приказ на перевозку командирам подразделений (начальникам колонн) отдается командиром батальона устно.

После доведения приказа командирам подразделений (начальникам колонн) вручаются маршрутные документы (маршрутный лист, жетон автомобильной колонны, а при необходимости – и пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам).

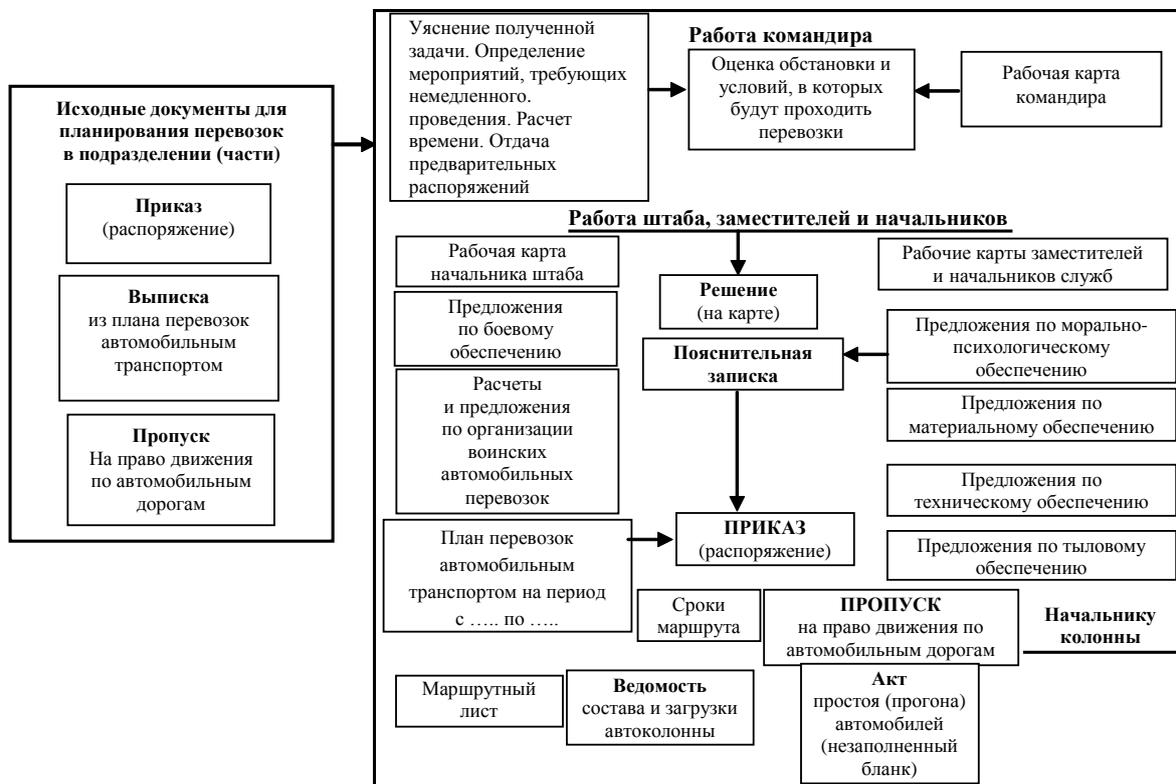


Рис. 2.1. Планирование воинских автомобильных перевозок

2.2.2. Основные расчеты при планировании воинских автомобильных перевозок

Усредненные нормативы, принимаемые в расчетах

При планировании автомобильных перевозок в основу расчетов принимаются следующие усредненные нормативы.

Продолжительность работы водителя – время, в течение которого водитель выполняет транспортную работу (погрузка, движение, выгрузка). Оно установлено 12–14 ч в сутки. Кроме того, в суточный баланс входят затраты времени на привалы (3–4 ч) и ежесуточный отдых (6–8 ч).

Суточный пробег (величина суточного перехода) – путь, пройденный автомобилем за сутки (в километрах). Величина суточного перехода колонн может составлять до 300 км. В лесисто-болотистой местности и других неблагоприятных условиях, в зависимости от характера местности и состояния дорог, пробег может уменьшиться до 200 км и менее.

Плечо подвоза – расстояние (в километрах) от пункта погрузки до пункта выгрузки, на которое должен быть перевезен груз. Это расстояние зависит от оперативно-тыловой (тактико-тыловой) обстановки, начертания и состояния путей подвоза и эвакуации. Плечо подвоза автотранспортом соответствующего звена, как правило, не должно превышать половины величины суточного пробега.

Среднетехническая скорость движения (километров в час) – отношение пройденного пути (участка, маршрута или пройденного расстояния за сутки) к времени движения (на том же участке, маршруте или за сутки). Она зависит от конструктивных возможностей автотранспортных средств, состояния дорог и обстановки на них, времени года и суток, а также от организации движения (одиночными автомобилями или в составе автомобильных колонн, без прицепов или с прицепами), организации службы регулирования и других факторов.

При планировании автомобильных перевозок величину среднетехнической скорости берут в пределах 30–40 км/ч. Скорость движения в полосе зон разрушений, бездорожья и в условиях светомаскировки снижается до 15–20 км/ч.

Время простоя автотранспорта под грузовыми операциями – время, необходимое для погрузки или разгрузки отдельного автомобиля или автомобильного подразделения; зависит от грузоподъемности транспортных средств и фронта погрузки.

Средние нормы времени простоя автомобильных подразделений и автопоездов под погрузкой (выгрузкой) на складах соединений и частей материального обеспечения в полевых условиях для автопоездов КамАЗ-5410 с полуприцепом ГKB-8350 и КамАЗ-5410 с полуприцепом ОдаЗ-9370 представлены в табл. 2.1.

Таблица 2.1

Средние нормы времени простоя автомобильных подразделений и автопоездов под погрузкой (выгрузкой) на складах

Соединение, часть материального обеспечения	Автомобильное подразделение	Бортовые автопоезда и автомобильные подразделения				Наливные автопоезда и автомобильные подразделения			
		Механизованная погрузка			погрузка-выгрузка вручную тарно-штучных грузов	залив		слив	
		тарно-штучных грузов	пакетов	контейнеров		специализированный	переоборуд. под налив	специализированный	переоборуд. под налив
Обрмо	Авт. поезд	2,0	1,0	0,75	3,0	0,5	0,75	1,0	1,0
	Отделение	3,0	2,0	1,0	4,0	1,5	1,5	1,5	3,0
	Взвод	3,0	2,0	1,0	4,0	1,0	1,5	1,5	3,5
	Рота	4,5	3,5	2,5	9,0	2,5	3,0	4,0	6,5
бмо	Авт. поезд	–	–	–	3,0	0,75	–	0,75	1,0
	Отделение	–	–	–	4,0	1,0	–	1,0	1,5
	Взвод	–	–	–	4,0	1,0	–	1,0	1,5

Показатели состояния автомобилей части

Состояние автомобилей части оценивают по следующим показателям:

- укомплектованность части автомобилями;
 - коэффициент технической готовности автомобилей части;
 - запас хода;
 - укомплектованность части водителями;
 - грузоподъемность автомобилей части.
- Укомплектованность части автомобилями определяется по формуле

$$Y_M = (M_c / M_{шт}) \cdot 100, \%$$

где M_c – количество автомобилей по списку, ед.;

$M_{шт}$ – количество автомобилей по штату, ед.

Коэффициент технической готовности автомобилей части определяется по формуле

$$КТГ = M_i / M_c,$$

где M_i – количество исправных автомобилей, ед.;

M_c – количество автомобилей по списку, ед.

Запас хода автомобилей до очередного ремонта определяется по формуле

$$З = H_n - L, \text{ км},$$

где H_n – норма межремонтного пробега автомобилей, км;

L – пробег автомобилей с начала эксплуатации или после ремонта, км.

Укомплектованность части водителями определяется по формуле

$$Y_B = (B_c / B_{шт}) \cdot 100, \%$$

где B_c – количество водителей по списку, чел.;

$B_{шт}$ – количество водителей по штату, чел.

Грузоподъемность автомобилей части подразделяется на номинальную, штатную, списочную и фактическую.

Номинальную грузоподъемность части определяют по формуле

$$G_{\text{ном}} = M_{\text{шт}} q_n \text{КТГ} \text{КИГ}, \text{ т}, \quad (2.1)$$

где $M_{\text{шт}}$ – количество автомобилей (автопоездов) по штату в части, ед.;
 q_n – номинальная грузоподъемность автомобиля (автопоезда), установленная заводом-изготовителем, т;

КТГ – коэффициент технической готовности автомобилей части;

КИГ – коэффициент использования грузоподъемности.

Номинальная грузоподъемность определяется при КТГ = 1, КИГ = 1.

Штатная грузоподъемность $G_{\text{шт}}$ части определяется по зависимости (2.1) при КТГ = 1 и КИГ = 0,7.

Списочная грузоподъемность автомобилей (автопоездов) части определяется по формуле

$$G_c = M_c q_n \text{КТГ} \text{КИГ}, \text{ т}, \quad (2.2)$$

где M_c – количество автомобилей (автопоездов) в части по списку, ед.

Списочная грузоподъемность части определяется при действительном значении КТГ и КИГ = 0,7.

Фактическая грузоподъемность части определяется по формуле (2.2) при действительных значениях КТГ и КИГ.

Грузоподъемность наливных (переоборудованных под налив) автомобилей (автопоездов) определяется по формуле

$$G_{\text{нал}} = M_c \gamma P_{\text{ср}} \text{КТГ}, \text{ т},$$

где M_c – количество машин в части по списку, ед.;

γ – вместимость цистерн (резервуаров), установленных на автомобилях и прицепах, м³;

$P_{\text{ср}}$ – средняя плотность наливных грузов, т/м³.

При усредненных расчетах $P_{\text{ср}}$ принимается равной 0,8.

Показатели, характеризующие эффективность использования автомобилей части

Для оценки степени использования автомобилей приняты коэффициенты использования: рабочего времени, пробега, грузоподъем-

ности, а также скорости движения, среднесуточный пробег и производительность работы автомобилей.

Коэффициент использования рабочего времени автомобиля (КИВ) характеризует степень использования времени нахождения автомобиля на выезде.

КИВ есть отношение времени движения автомобиля ко всему времени нахождения на выезде и определяется по формуле

$$\text{КИВ} = t_d / t_b, \text{ ч},$$

где t_d – время движения, ч;

t_b – время нахождения на выезде, ч.

КИВ не отражает, насколько производительно используются автомобили, так как в состав времени движения включается также время пробега без груза.

Коэффициент использования пробега (КИП_р) характеризует, в какой степени использован пробег автомобиля для полезной работы.

При перевозке грузов автомобили совершают пробег как с грузом, так и без него. Пробег автомобилей без груза подразделяется на нулевой L_0 и порожний L_p .

Нулевым пробегом называется пробег автомобилей из автопарка части до пункта погрузки и от пункта последней выгрузки обратно в автопарк; к нулевому пробегу относятся также заезды автомобилей на заправку, техническое обслуживание и текущий ремонт. Нулевой пробег всегда неизбежен, но его можно свести к минимуму путем рациональной дислокации автопарка, пунктов обслуживания автомобилей, мест погрузки и выбора маршрутов перевозки.

Порожним пробегом называется пробег автомобилей без груза от пункта выгрузки к пункту очередной погрузки. Порожний пробег автомобилей допускается как вынужденный в случае полного отсутствия грузов, подлежащих перевозке обратными рейсами.

КИП_р для одного автомобиля за любой период времени определяется по формуле

$$\text{КИП}_p = L_r / L = L_r / L_r + L_0 + L_p,$$

где L_r – пробег автомобиля с грузом, км;

L – общий пробег автомобиля, км.

Оценка работы автомобилей по использованию номинальной грузоподъемности определяется коэффициентом использования грузоподъемности (КИГ). Различают статический и динамический КИГ.

КИГ_с (статистический) определяется отношением количества перевозимого груза Q к количеству груза, которое можно было бы перевозить за тот же рейс при полном использовании номинальной грузоподъемности автомобиля, и рассчитывается по формуле

$$\text{КИГ}_c = Q / (q_n n),$$

где q_n – номинальная грузоподъемность автомобиля, т;
 n – количество груженых рейсов.

КИГ_д (динамический) представляет собой отношение фактически выполненной работы в тонно-километрах к суммарно возможной транспортной работе при условии полного использования номинальной грузоподъемности автомобилей и определяется по формуле

$$\text{КИГ}_d = (Q_1 I_1 + Q_2 I_2 + \dots + Q_n I_n) / (q_n I_1 + q_n I_2 + \dots + q_n I_n),$$

где QI – тонно-километры, полученные при перевозках на участках разного протяжения с разной загрузкой автомобилей;

$q_n I$ – возможные тонно-километры на тех же участках при полном использовании номинальной грузоподъемности автомобилей.

Величина коэффициента использования номинальной грузоподъемности зависит от соответствия емкости кузова той или иной марки автомобиля характеру перевозимого груза и правильности его упаковки и укладки. На величину КИГ могут также оказать влияние техническое состояние автомобилей, дорожные и климатические условия, в которых осуществляются перевозки.

КИГ автомобилей для определенного груза определяется по формуле

$$\text{КИГ} = (a b h q) q_n,$$

где a – длина кузова, м;

b – ширина кузова, м;

h – допустимая погрузочная высота груза в кузове, м;

q – объемный вес груза, т/м³;

q_n – номинальная грузоподъемность автомобиля, т.

Величина КИГ может колебаться в пределах от 0 до 1,0 и в среднем находится в пределах:

при погрузке боеприпасов	0,76–0,97;
стрелкового оружия	0,45–0,79;
автомобильного имущества	0,81–0,92;
продовольствия	0,81–0,85;
вещевого имущества	0,38–0,53.

Наиболее рациональными способами повышения КИГ могут быть:
наращивание стандартных бортов кузовов автомобилей;
применение специальных автомобилей для перевозки некоторых грузов;

правильный выбор типа и грузоподъемности автомобилей применительно к характеру перевозимого груза;

правильная упаковка и укладка груза в кузовах автомобилей;

применение пакетных и контейнерных перевозок грузов.

Производительность работы автомобилей оценивается количеством перевезенного груза в тоннах или величиной транспортной работы в тонно-километрах за единицу времени. Общий показатель эффективности определяется по формуле

$$\Pi_3 = \text{КИГ}_д \text{КИГ}_р \cdot 100, \%$$

Расчет потребности количества автомобилей для перевозки

При планировании автомобильных перевозок важно определить требуемое количество автомобилей для перевозки материальных средств.

Расчет требуемого количества автомобилей для перевозки материальных средств по сухогрузам определяются по формуле

$$M_{\text{сxi}} = \sum_{i=1}^m (Q_i / \text{КИГ}_i q_{\text{ни}} n_i), \text{ ед.},$$

где Q_i – масса груза i -го вида, т;

КИГ_i – коэффициент использования грузоподъемности по i -му виду материальных средств;

$q_{\text{ни}}$ – номинальная грузоподъемность автомобиля i -й марки, т;

n_i – количество возможных рейсов на i -м участке;

m – количество видов грузов.

Расчет требуемого количества автомобилей для перевозки по наливным грузам определяется по формуле

$$M_{ni} = \sum_{i=1}^m (Q_1 / \gamma_i P_{cp} n_i), \text{ ед.},$$

где γ_i – вместимость цистерн, установленных на i -й автомобиль, м^3 ;

P_{cp} – средняя плотность наливных грузов, $\text{т}/\text{м}^3$.

При планировании принимается $0,8 \text{ т}/\text{м}^3$.

Количество возможных рейсов на i -м участке определяется по формуле

$$n_{ni} = D T_n V_{cp} \text{КИП}_p / (I + T_{np} V_{cp} \text{КИП}_p),$$

где D – планируемый период, сут;

T_n – время работы водителя, ч, принимается 12–14 ч в сутки;

V_{cp} – средняя скорость движения, $\text{км}/\text{ч}$, принимается равной 30–40 $\text{км}/\text{ч}$;

КИП_p – коэффициент использования пробега;

I – расстояние перевозок, км ;

T_{np} – время простоя автомобильных подразделений и автомобилей под погрузкой (выгрузкой) на складах и базах, ч.

Выполнение воинских автомобильных перевозок имеет огромное значение для своевременного обеспечения воинских частей различными видами материальных средств, необходимых для ведения боевых действий, своевременной эвакуации раненых и больных и не нужных войскам вооружения, техники, имущества.

Первостепенное значение при организации воинских автомобильных перевозок имеет тщательное их планирование. Качественное планирование воинских автомобильных перевозок на всех уровнях позволяет значительно повысить эффективность, сократить время простоя автомобилей, число порожних рейсов и т. д.

2.3. Выполнение воинских автомобильных перевозок

В зависимости от звена подвоза, в котором выполняются перевозки, количества направлений подвоза, продолжительности рабо-

ты, наличия сил и средств, условий погрузки и выгрузки, дорожных условий и дорожного обеспечения, характера возможного воздействия противника и других факторов перевозки могут быть организованы одиночными машинами или в составе колонн.

2.3.1. Подготовка автомобильных колонн к выполнению перевозок

На основании полученного предварительного распоряжения на перевозку командир автомобильного подразделения организует подготовку личного состава и техники к предстоящим перевозкам.

Подготовка личного состава в зависимости от конкретных условий выполнения перевозок может состоять из изучения и отработки различных вопросов. В общем виде подготовка личного состава включает:

- проведение идеологической работы, направленной на обеспечение успешного выполнения задания;

- изучение порядка получения и сдачи груза и ответственности водителей за его сохранность;

- изучение правил подготовки техники к перевозкам конкретных грузов;

- изучение основных правил перевозки грузов, норм погрузки, рациональных схем укладки и способов крепления грузов, подлежащих перевозке;

- изучение требований безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ;

- изучение порядка преодоления участков заражения и проведения частичной и полной дезактивации автомобилей, санитарной обработки личного состава, правил защиты от зажигательных средств и высокоточного оружия;

- изучение сигналов оповещения и управления колонной (прил. 18).

Подготовка автомобилей, автопоездов и прицепов к перевозке материальных средств заключается в проведении контрольного осмотра, приведении автомобилей в исправное состояние, укомплектование положенными запасными частями (инструментом, принадлежностями), оборудовании кузовов под перевозку конкретных видов материальных средств, а также в подготовке для работы в соответствующих условиях местности и времени года.

При проведении контрольного осмотра особое внимание обращается на исправность тормозов, рулевого управления, шин, тягово-сцепного устройства, внешних световых приборов и устранение обнаруженных неисправностей, а также заправку горючим и эксплуатационными материалами. Приведение автомобилей в исправное состояние предусматривает устранение неисправностей, восстановление установленного межремонтного ресурса, а также эксплуатационных характеристик механизмов, агрегатов и приборов.

Укомплектование автомобилей индивидуальным комплектом запасных частей, инструментом и принадлежностями, заправочным инвентарем и дополнительными емкостями под горючее и масло, шанцевым инструментом, средствами буксировки и повышения проходимости, светомаскировочным, светотехническим и пожарным оборудованием, средствами утепления двигателя и т. п. производится согласно требованиям соответствующих приказов министра обороны.

Оборудование кузовов под перевозку конкретных материальных средств предусматривает подготовку их в техническом и санитарном отношении, обеспечение приспособлениями и материалами для укрытия и крепления грузов. Подготовку кузовов в техническом и санитарном отношении (наращивание бортов, установка дуг и тентов, очистка кузовов и другие работы) в зависимости от вида перевозимых материальных средств и их упаковки производит личный состав автомобильного подразделения. Так, автомобили-цистерны, предназначенные для перевозки горючего, не должны иметь ржавчины или грязи на внутренних поверхностях емкостей, остатков горючего и масла в рукавах и цистернах. Организуя перевозку горючего в таре бортовыми автомобилями, следует руководствоваться специальной инструкцией. При этом особое внимание обращается на исправность и правильную регулировку приборов системы питания дизелей и зажигания карбюраторных двигателей, а также на герметичность деталей выпускных трубопроводов и глушителей. Кроме того, если предстоит перевозка горючего в резинотканевых резервуарах, принимаются меры к устранению выступающих на полу и бортах платформы острых предметов, которые могут повредить (порезать, порвать, проколоть) оболочку резервуаров.

Наряду с подготовкой личного состава и техники к перевозке командир подразделения готовит рабочую карту, на которую наносит следующие данные по обстановке (прил. 10):

сведения о противнике (при необходимости);
район размещения батальона (прил. 13);
ротный район и места размещения командного пункта батальона и пунктов управления подразделений (прил. 12);
пункты погрузки и выгрузки материальных средств;
исходный пункт и рубежи регулирования;
основные и вспомогательные дороги, данные об их состоянии и места диспетчерских пунктов;
радиационную и химическую обстановку;
районы привала и отдыха;
пункты технической помощи и сборный пункт поврежденных машин (СППМ);
пункты питания, обогрева и медицинской помощи;
сигналы оповещения.

К установленному времени командир подразделения докладывает по команде о готовности подразделения к перевозке и приступает к формированию автомобильной колонны. Если личный состав и техника выделяются в состав автомобильной колонны другого подразделения, командир направляет их в район формирования.

2.3.2. Принципы, порядок формирования и построения автомобильных колонн

Автомобильная колонна – автомобильное подразделение (часть) или группа автомобилей (два и более), следующая по заданному маршруту под единым командованием и выполняющая общую задачу.

Автомобильные колонны формируются штабом батальона и командирами подразделений, для чего определяются места формирования колонн, сроки прибытия транспорта, средства боевого обеспечения, технического замыкания и связи, выделяемые в распоряжение начальников колонн.

Колонны формируются, как правило, автомобилями (автопоездами) с одинаковыми тактико-техническими характеристиками (параметрами) по скорости движения, проходимости и грузоподъемности, что дает возможность качественно и наиболее полно организовать техническое обслуживание и облегчить управление колонной на марше.

Формирование автомобильных колонн должно осуществляться при максимальном сохранении целостности автомобильных подразделений.

Автомобильным колоннам присваиваются пятизначные номера. Первые две цифры обозначают принадлежность данной колонны к службе, роду войск. Три последние цифры определяют принадлежность к соединению, части. В состав автомобильной колонны назначаются рота, взвод, отделение или группа автомобилей, как правило, из одного подразделения.

Наиболее рациональной автомобильной колонной является колонна в составе роты. Она обладает самостоятельностью в организационном, материальном и техническом отношении. В её состав входят машины управления, автомобили под перевозку грузов и замыкание. Замыкание состоит из одного-двух резервных автомобилей, автомобиля с продовольствием и кухней, одной-двух автоцистерн с горючим, машины технической помощи (МТП) или мастерской технического обслуживания и ремонта.

Дополнительно, в зависимости от условий выполнения перевозок, в состав колонны могут включаться командно-штабные машины Р-142М, машины обеспечения движения (инженерная техника) и боевого охранения (бронетранспортеры, боевые машины пехоты, танки), а также эвакуаторы, автомобили с установками ЗУ-23, ЗПУ-4.

Порядок построения и состав автомобильной колонны зависят от обстановки, в которой будет выполняться перевозка, от степени воздействия противника, состояния дорог и местности, степени организации обслуживания на дорогах и организации погрузочно-разгрузочных работ в районах погрузки (выгрузки).

В каждой автомобильной колонне назначается начальник. В автомобильной колонне в составе подразделения начальником колонны является командир подразделения. При перевозке воинских частей начальником колонны является командир перевозимой части. Начальник автомобильной колонны отвечает за сохранность, доставку личного состава и груза по назначению в установленные сроки, состояние автомобильной техники и вооружения автомобильной колонны, обеспечение личного состава материальными средствами, защиту, охрану и оборону колонны, организацию идеологической работы с личным составом.

2.3.3. Марш автомобильной колонны

Марш – организованное передвижение частей и подразделений в колоннах по дорогам и колонным путям для выхода в назначенный район или на указанный рубеж.

Во всех случаях марш совершается скрытно.

Время марша автомобильных частей и подразделений складывается из времени их загрузки материальными средствами, времени движения по маршруту и времени разгрузки.

Автомобильные части и подразделения всегда должны быть готовы к совершению марша на большие расстояния в условиях постоянной угрозы применения противником оружия массового поражения, высокоточного оружия, воздействия его авиации, разрушения дорог и переправ. Это требует от командиров всех степеней умения и достаточных практических навыков в организации марша и управления автомобильными колоннами на марше, а от водительского состава – высокой маршевой выучки.

При совершении марша начальник колонны обязан:

управлять колонной с помощью табельных и выделенных средств, а также средств, имеющихся в районе нахождения колонны;

имеющимися силами и средствами вести наблюдение за радиационной, химической и биологической защитой (РХБЗ) обстановкой на маршруте движения, а также получать данные о ней от диспетчерских пунктов и других органов дорожно-комендантских частей;

организовывать охрану и оборону колонны, взаимодействие с приданными подразделениями охраны и сопровождения;

при отражении нападения диверсионных групп противника руководить боевыми действиями личного состава своего и приданных подразделений;

после выхода из района нападения противника остановить колонну в безопасном месте, организовывать оказание доврачебной медицинской помощи раненым водителям, проведение контрольного осмотра машин и грузов, устранение неисправностей и повреждений;

выполнять требования органов дорожной службы о порядке движения колонны через данный участок дороги;

представлять донесения о ходе выполнения перевозок согласно полученным указаниям;

контролировать соблюдение личным составом колонны мер защиты при преодолении зараженных участков маршрута, а также в случае необходимости организовывать специальную обработку личного состава и техники колонны, не допуская превышения установленного времени на перевозку;

своевременно организовывать обслуживание, заправку и ремонт автомобилей, питание и отдых личного состава;

на подъемах и спусках увеличивать дистанцию между автомобилями до расстояний, обеспечивающих безопасность движения;

при движении по дорогам, не проверенным на разминирование, снижать скорость движения колонны, увеличивать дистанцию между автомобилями до 50–100 м и осуществлять их движение по одному следу;

принимать меры по обеспечению безопасности движения при проезде мостов, железнодорожных переездов, преодолении водных преград и других препятствий;

перестроение и разворот колонны для движения в обратном направлении осуществлять на привалах, в районах отдыха и на участках маршрута, исключающих создание пробок и трудностей для движения транспорта;

в случае невозможности продолжения движения по маршруту доложить командиру воинской части, найти обход и продолжить выполнение поставленной задачи.

Во время движения личный состав колонны обязан:

быстро принимать и точно выполнять команды и сигналы командиров, начальников и передавать их по колонне;

строго выполнять правила движения, сигналы и распоряжения регулировщиков;

сохранять свое место в колонне;

соблюдать установленные скорости движения и дистанции между автомобилями и подразделениями.

Движение колонны по маршруту осуществляется в соответствии с маршрутным листом (прил. 2). Никто, кроме прямых начальников, не имеет права изменять задание автомобильным колоннам или привлекать их к работе, не указанной в маршрутном листе.

Движение осуществляется в походном порядке, установленном начальником колонны.

Для своевременного начала марша и регулирования скорости движения колонн назначают исходный пункт и пункты регулирования с указанием времени их прохождения головной колонны.

Кроме того, может назначаться распределительный рубеж (пункт) и устанавливается порядок отправления с него колонн с материальными средствами в адрес грузополучателей.

Удаление исходного пункта должно обеспечивать возможность вытягивания колонны из района расположения части. Пункты регулирования обычно назначаются через три-четыре часа движения.

Для разведки маршрутов движения и районов отдыха заблаговременно высылаются рекогносцировочные группы, в состав которых включаются офицеры штаба, специалисты инженерной, химической, медицинской служб, а также представители подразделений.

Регулирование движения на путях вытягивания колонн к исходному пункту, в район отдыха и сосредоточения организуется силами и средствами автомобильной части.

Построение колонны в походный порядок осуществляется непосредственно перед ее выходом на маршрут движения или в ходе вытягивания.

Выход колонны (вытягивание) на маршрут движения производится по команде начальника колонны на пониженных скоростях и должен быть завершен до подхода головной машины к исходному пункту. После прохождения головной колонны исходного пункта движение по маршруту осуществляется в установленном порядке, на установленных дистанциях и скоростях.

Дистанции между подразделениями и автомобилями назначаются в зависимости от скорости и условий обстановки и могут быть:

между батальонами 3–5 км,

между ротами 2–3 км,

между взводами 500–1000 м,

между автомобилями 25–50 м.

В особых условиях обстановки по решению начальника автомобильной колонны дистанции между подразделениями и автомобилями могут увеличиваться или уменьшаться. Для изменения дистанций подают команды (сигналы): «Увеличить дистанцию», «Уменьшить дистанцию».

Увеличенные дистанции между подразделениями и автомобилями применяются при налетах авиации противника, преодолении

участков интенсивного артиллерийского и минометного обстрела, зон заражения местности, при переездах через опасные места (минные поля, крутые и затяжные подъемы и спуски).

Уменьшенные дистанции между подразделениями и автомобилями применяются при вытягивании колонны и перед ее остановкой, при движении в условиях недостаточной видимости (в пургу, туман, дождь) движении в населенных пунктах.

Скорость движения автомобильной колонны устанавливает начальник колонны в зависимости от времени, отведенного на выполнение задания, состояния дороги, организации регулирования движения, подготовки водителей, согласованности действий подразделений, технических возможностей автомобилей, характера перевозимого груза и режима светомаскировки.

Средняя скорость движения без учета времени на привалы может составлять 30–40 км/ч, а величина суточного перехода – до 300 км.

В лесисто-болотистой местности и в других неблагоприятных условиях средняя скорость движения в зависимости от характера местности и состояния дорог может уменьшаться до 20 км/ч, а величина суточного перехода – до 200 км.

Скорость движения автомобильной колонны на различных участках дорог может ограничиваться по дорожным условиям или установленным режимам движения. Во избежание чрезмерного растягивания или сжатия колонны (вплоть до остановок) скорость движения колонны должна изменяться постепенно. Резкое изменение скорости движения приводит к тому, что скорость замыкающих автомобилей может превышать скорость ведущего автомобиля или быть меньше этой скорости на 20 км/ч и более.

В целях повышения безопасности движения и исключения аварийных ситуаций начальник колонны должен технически грамотно осуществлять вытягивание колонны, а при подходе к районам привалов, отдыха и опасным участкам дорог – подтягивать колонну путем заблаговременного и постепенного снижения скорости движения ведущего автомобиля. Подтягивание колонны перед остановкой должно начинаться на удалении, примерно равном половине глубины колонны, а при высокой слаженности подразделений – около трети глубины колонны.

Марш во всех случаях совершается с максимально возможной скоростью, но не в ущерб безопасности движения. Это требует от

водителей предельного напряжения физических сил, проявления большого мастерства и высоких моральных качеств.

Начальник колонны должен всегда, особенно в напряженный период марша, проявлять всемерную заботу о сохранности физических сил и поддержании высокого морального духа водителей. В этих целях, а также для приема пищи, проверки состояния техники, вооружения и перевозимых материальных средств в ходе марша назначаются привалы и дневной (ночной) отдых. Места привалов и отдыха выбираются по карте, а затем уточняются по результатам разведки. Привалы назначаются через каждые три–четыре часа движения продолжительностью до одного часа и один привал – продолжительностью до двух часов во второй половине суток.

Если плечо подвоза не превышает половины суточной нормы пробега автомобильной колонны, отдых личного состава, прием горячей пищи и техническое обслуживание автомобилей организуются, как правило, в районах погрузки (выгрузки) грузов.

При перевозке грузов на расстояния, превышающие нормы суточного пробега, на маршруте перевозок назначается ночной или дневной отдых.

При совершении марша на большие расстояния через каждые три–пять суточных переходов при необходимости может предоставляться суточный отдых.

Для дневного (ночного) и суточного отдыха назначаются районы, которые по возможности выбираются вне населенных пунктов, в местах, имеющих источники воды, естественную маскировку и укрытия, обеспечивающие защиту от ядерного, высокоточного оружия и других средств поражения.

Автомобильные колонны сходят с дороги и размещаются в назначенных районах рассредоточенно, в порядке, обеспечивающем маскировку, защиту, охрану и оборону, а также постоянную готовность к вытягиванию колонн в максимально короткий срок.

На остановках дистанции между подразделениями сохраняются такими же, что и в движении. Между автомобилями дистанции устанавливаются начальником колонны (не менее 10 м).

Остановки колонны делаются только по команде ее начальника.

Для остановки необходимо постепенно снизить скорость движения, подать сигнал правого поворота и принять вправо на обочину дороги или съехать с нее, не меняя построения колонны. Запрещается

останавливать колонну на закруглениях, поворотах, закрытых участках дорог, у мостов и на мостах, перекрестках, пешеходных дорожках, крутых подъемах и спусках, железнодорожных переездах.

Выход водителей из автомобилей разрешается только по команде начальника колонны и только на правую сторону дороги. В остальных случаях водители при остановке колонны не должны выходить из автомобилей, они обязаны внимательно следить за подаваемыми командами и сигналами, своевременно и точно выполнять их и передавать по колонне.

На остановках, при получении разрешения на выход из автомобилей, водители должны в первую очередь использовать время для осмотра автомобилей, проверки крепления груза, тягово-сцепных устройств и устранения неисправностей.

Командиры подразделений на остановках (привалах) устанавливают наличие и техническое состояние автомобилей своих подразделений в колонне, нужды водительского состава. Результаты проверки командиры подразделений докладывают начальнику колонны.

Вынужденная остановка отдельных автомобилей не должна задерживать движение колонны.

При вынужденной остановке водитель подает сигнал правого поворота, съезжает с проезжей части, ставит автомобиль на обочину или съезжает с дороги, подает идущим сзади автомобилям сигнал на объезд и ожидает подхода средств замыкания. При остановке на подъеме или спуске необходимо затормозить автомобиль стояночным тормозом, включить низшую передачу, убедиться, что автомобиль не движется, после чего под колеса автомобиля подложить противооткатные упоры.

Команда о начале движения подается установленными сигналами или через водителей по колонне.

При движении колонны по различным участкам маршрута в зависимости от условий начальник колонны изменяет порядок движения:

при подходе к населенным пунктам скорость снижается, населенный пункт колонна проходит на установленной скорости, организовано;

при подъезде к подъемам или спускам дистанции между автомобилями увеличиваются на расстояния, обеспечивающие безопасность движения;

через железнодорожные переезды колонна передвигается со скоростью не более 15 км/ч;

через мосты ограниченной грузоподъемности колонна передвигается при условии соответствия фактической массы автомобиля (автопоезда) грузоподъемности моста, не допускается превышение скорости движения по мосту, если имеется соответствующее ограничение.

В ходе движения обгон одной колонны другой запрещается. Обгон допускается лишь при остановках обгоняемой колонны и по согласованию с начальником стоящей колонны.

Водители автомобилей, отставшие от колонны, не имеют права обгонять движущиеся автомобили колонны. Свое место в колонне они занимают только на остановках (привалах) с разрешения начальника колонны.

При необходимости перестроения колонны в ходе марша его целесообразно осуществлять на привалах и в районах отдыха.

Особенно сложным является маневр, связанный с изменением направления движения колонны. В этих случаях разворачивать колонну целесообразно на заранее выбранных кольцевых маршрутах, развитых перекрестках, обеспечивающих разворот автомобилей и автопоездов без дополнительного маневра. В случае их отсутствия разворот колонны может производиться непосредственно на дороге, поочередно каждым автомобилем. В особых случаях, требующих немедленного и быстрого разворота колонны для движения в обратном направлении (угроза нападения противника, приближение радиоактивного облака и т. д.), разворот может осуществляться по всей колонне одновременно. При выполнении такого маневра требуется четкое регулирование и управление действиями водителей со стороны командиров и начальников всех степеней. Крупные населенные пункты (во избежание потерь автомобилей, для сохранения целостности колонны и т. д.) целесообразно обходить. При отсутствии обходов необходимо выбирать прямолинейные маршруты, обеспечивать быстрый выход колонны за черту населенного пункта.

При повреждении автомобилей с грузом в пути и невозможности их быстрого ремонта и буксировки груз с этих автомобилей перегружают на резервные автомобили. Об этом делается соответствующая отметка в путевых листах.

Поврежденным автомобилям оказывается техническая помощь средствами технического замыкания. Если неисправность нельзя устранить за время, отводимое для работы технического замыкания на месте, неисправные автомобили буксируются в район привала (отдыха). В случае уничтожения автомобиля с грузом или без груза составляется акт с участием представителей дорожно-комендантской службы. В ходе марша начальник колонны осуществляет постоянное взаимодействие с диспетчерскими пунктами дорожно-комендантской службы на маршрутах перевозок. Через них, используя их средства и линии связи, начальник автомобильной колонны докладывает на командно-диспетчерский пункт соединения, части (автотранспортной службы) о ходе выполнения задания, состоянии колонны, о прохождении диспетчерских пунктов. Через них же начальник колонны получает все распоряжения на изменение задания на перевозку.

Проезд диспетчерских пунктов автомобильная колонна осуществляет, как правило, без остановки. За 3–5 км до подхода к диспетчерскому пункту начальник колонны входит с ним в связь по радио и сообщает номер колонны. В том случае, когда в его адрес поступили распоряжения, начальник колонны передает управление колонной командиру взвода или другому должностному лицу и следует на диспетчерский пункт для решения вопросов с начальником диспетчерского пункта. Колонна продолжает движение, а при необходимости после прохождения диспетчерского пункта останавливается на удалении 2–3 км и ожидает начальника колонны.

Дежурный диспетчер доводит до начальника колонны все поступившие на его имя распоряжения, информирует о разрушениях и заражениях на дорогах и уточняет маршрут следования. Поступившие распоряжения доводятся в письменном виде до начальника колонны на диспетчерском пункте.

Вся работа на диспетчерском пункте проводится в кратчайшее время, с тем, чтобы задержка начальника колонны была минимальной.

В отдельных случаях из состава диспетчерских пунктов может выделяться автомобиль (бронетранспортер) для сопровождения автомобильной колонны ночью или в густом тумане, а также на участках дорог, где движение затруднено или легко потерять его направление.

2.3.4. Особенности организации военно-автомобильных перевозок в болотистой местности, в лесу, а также зимой и в распутицу

При организации перевозок в лесисто-болотистой местности следует учитывать ограниченное количество дорог, пригодных для движения автомобильного транспорта, трудность передвижения вне дорог, наличие увлажненной почвы, топких и заболоченных участков, затрудняющих или вообще исключаящих движение автомобилей без предварительной укладки колеяных покрытий, снижение скорости и среднесуточного пробега автомобилей, повышенный расход горючего.

Для обеспечения движения колонны в лесисто-болотистой местности в ходе подготовки к перевозкам предусматривается:

проведение с личным составом практических занятий, на которых изучается порядок пользования приспособлениями для вытаскивания и самовытаскивания застрявших автомобилей (лебедки, лебедки-самовытаскиватели, блочные устройства);

обеспечение автотранспорта средствами повышения проходимости, шанцевым инструментом (пилой, топором, лопатой) и тросами для расчистки завалов;

заблаговременное изготовление силами войск колеяных мостиков (одного на десять автомобилей), хворостяных дорожек (одна на пять автомобилей), жестких буксиров для спаривания автомобилей жесткой сцепкой при преодолении ими труднопроходимых участков, лебедок-самовытаскивателей;

создание повышенных запасов автомобильного имущества (особенно по агрегатам и узлам управления и подвески);

проведение профилактических мероприятий против заболеваний личного состава, передающихся клещами и насекомыми.

При движении колонн по лесисто-болотистой местности необходимо:

применять средства повышения проходимости;

по возможности осуществлять движение в светлое время суток;

заболоченные места и участки дорог преодолевать автомобилями поочередно с разгоном на заранее выбранной передаче; во время движения избегать резких поворотов и остановок;

при движении через заболоченный участок вне дороги по возможности выбирать кратчайший путь, при этом не идти по следу впереди идущей машины; перед началом движения необходимо убедиться в проходимости участка;

для преодоления труднопроходимого заболоченного участка устраивать настилы (колейные покрытия) из подручных материалов или возимых дорожек, матов, колейных мостиков;

в начале и в конце участка устанавливать дежурные автомобили повышенной проходимости с лебедками;

в зимнее время движение по заболоченному участку допускается при толщине его промерзания не менее 12–15 см;

при движении по редколесью выбирать прямой путь движения, чтобы делать меньше поворотов;

при движении по кустарнику снижать скорость и тщательно наблюдать за местностью и растительностью впереди, т. к. в кустарнике могут быть пни, ямы, промоины, камни и т. п.;

в голове и техническом замыкании колонны иметь автомобили повышенной проходимости со средствами буксировки;

районы привалов планировать недалеко от опушек леса на твердом грунте;

предусматривать создание повышенных запасов горючего в колонне.

При планировании перевозок необходимо подготовить личный состав и технику для проходов и объездов, ремонта дорог и расчистки препятствий на дорогах.

При организации автомобильных перевозок зимой учитываются: наличие на дорогах снежного покрова, затрудняющего движение автотранспорта;

трудности и невозможность движения транспорта вне дорог;

низкая температура воздуха, вызывающая необходимость принимать меры по предупреждению простудных заболеваний и обморожения;

неустойчивость и сложность метеорологических условий (туман, метель, снежные бураны);

наличие короткого дня и длинной ночи;

сложность эксплуатации автомобилей в условиях низкой температуры;

снижение скоростей движения даже по укатанному шоссе до 25 км/ч;

увеличение дистанций между автомобилями при движении в голледицу, при поземках и снегопадах; сокращение дистанции в целях противодействия заносам дорог.

В ходе подготовки к перевозкам производится предварительная рекогносцировка (при перевозке по необслуживаемому маршруту). Замыкание колонн усиливается включением в него резервных автомобилей, водомаслогреек, резервных аккумуляторных батарей, твердых топлив и палаток для обогрева личного состава, а также снабжением его горючим, смазочными материалами и низкозамерзающей охлаждающей жидкостью. Автомобили укомплектовываются шанцевым инструментом и средствами противоскольжения. Двигатели заправляются низкозамерзающей охлаждающей жидкостью.

Принимаются меры по утеплению двигателей, аккумуляторных батарей и предупреждению обледенения стекол кабин. Личный состав обеспечивается теплым обмундированием, обувью и, в случае необходимости, светозащитными очками. На автомобильных дорогах разворачиваются пункты обогрева.

Трогание с места должно быть плавным, при минимальных оборотах коленчатого вала. В течение 15–20 мин (а при сильных морозах и дольше) вести автомобиль надо медленно, пока не разогреется смазка в картерах трансмиссии и шины.

Площадки для остановок и стоянок колонны выбираются на возвышенных, хорошо продуваемых местах. Для обогрева личного состава чаще планируются короткие остановки колонны.

При подготовке колонны к движению в рассматриваемых условиях автомобильный транспорт обеспечивается цепями противоскольжения, самовытаскивателями, буксирными тросами и другими буксирными приспособлениями, а также шанцевым инструментом.

В состав замыкания включаются автомобили или тягачи повышенной проходимости с лебедками.

Предусматривается дополнительный запас горючего, смазочных масел и продовольствия.

При движении колонны в таких условиях необходимо:

движение машины начинать плавно, постепенно увеличивая обороты коленчатого вала двигателя, избегая буксования колес;

плавно снижать скорость движения, особенно на поворотах и спусках до пределов, обеспечивающих безопасность движения;

избегать резкого торможения машины; тормозить, как правило, двигателем, плавно снижая его обороты, и при необходимости притормаживать тормозами;

выравнивание машины при заносе производить поворотом руля в сторону заноса;

выбирать путь движения таким образом, чтобы поверхность дороги для правых и левых колес машин была одинакова;

разгон машины с переключением передач производить только на прямых участках дороги;

для преодоления отдельных труднопроходимых участков грунтовых дорог колонну направлять по нескольким путям, прокладываяемым автомобилями по целине в обход труднопроходимого участка.

Короткие скользкие участки дороги рекомендуется преодолевать, предварительно снизив давление воздуха в шинах ведущих колес, чтобы увеличить площадь контакта шин с проезжей частью.

Перед подъемом по скользким и обледенелым дорогам нужно разогнать машину, чтобы, преодолевая подъем, использовать силу инерции машины. На самом подъеме следует держать равномерное или ускоренное число оборотов двигателя, избегая переключения передач.

Двигаться под уклон на одной из низших передач, на которой скорость движения автомобиля при включенном сцеплении и закрытой дроссельной заслонке не может резко увеличиться. На самом спуске уменьшать скорость не рекомендуется, это может вызвать занос.

2.4. Организация идеологической работы, технического и тылового обеспечения автомобильных воинских частей

2.4.1. Общие положения по организации идеологической работы, технического и тылового обеспечения воинских автомобильных перевозок

Опыт организации автомобильных перевозок в годы Великой Отечественной войны и в ходе оперативно-тыловых учений послевоенного периода свидетельствует о том, что успешные действия автомобильных частей и подразделений возможны только при условии всестороннего обеспечения.

В общем понятии «всестороннее обеспечение действий автомобильных соединений, частей и подразделений» объединяются орга-

низационные и технические мероприятия, направленные на достижение высокой живучести автомобильных соединений, частей и подразделений, надежности их работы в интересах бесперебойного снабжения войск и постоянного восстановления боеспособности.

Всестороннее обеспечение действий автомобильных частей и подразделений складывается из организации их защиты, охраны и обороны, морально-психологического, материального, медицинско-го и технического обеспечения.

2.4.2. Организация идеологической работы

Информационное обеспечение организуют и осуществляют командиры автомобильных воинских частей в целях эффективного применения, поддержания в боевом состоянии автомобильных воинских частей и снижения эффективности воздействия на них войск и оружия противника. К видам информационного обеспечения относятся информационное противоборство и информационно-идеологическое обеспечение. За непосредственную организацию информационно-идеологического обеспечения автомобильной воинской части отвечает заместитель командира воинской части по идеологической работе.

Работа по идеологической работе в автомобильных воинских частях является неотъемлемым элементом мероприятий по подготовке и организации действий автомобильных соединений и воинских частей. Она организуется и проводится в соответствии с поставленными задачами и конкретными условиями обстановки, при этом особое внимание обращается на повышение психологической устойчивости личного состава к негативному информационно-психологическому воздействию.

Личному составу доводятся и разъясняются военно-политическая обстановка в государстве, решения, принимаемые военно-политическим руководством страны, руководящим составом Министерства обороны по вопросам обороны и безопасности страны. Проводится работа по воспитанию у военнослужащих личной ответственности за поддержание высокой боевой и мобилизационной готовности автомобильных соединений и воинских частей, формируется психологическая готовность личного состава к выполнению конституционного долга по защите суверенитета и территориальной целостности государства.

2.4.3. Организация технического обеспечения

Техническое обеспечение организуется и осуществляется в целях обеспечения автомобильных воинских частей и подразделений автомобильной и другой техникой, вооружением, боеприпасами и военно-техническим имуществом, поддержания их в постоянной боевой готовности к использованию по назначению, высокой эффективности применения техники, быстрого ее восстановления и возвращения в строй при повреждениях.

Техническое обеспечение включает в себя:

автотехническое;

артиллерийско-техническое;

инженерно-техническое;

химико-техническое;

техническое обеспечение связи;

техническое обеспечение по службам тыла.

Техническое обеспечение организуется и осуществляется под общим руководством заместителя командира автомобильного соединения (воинской части) по вооружению. Он организует и несет ответственность за выполнение задач технического обеспечения подчиненными ему службам и согласовывает усилия других служб по техническому обслуживанию, восстановлению автомобильной и другой техники, при необходимости организует техническую разведку, а также применение сил и средств технического обеспечения при перевозках.

Планирование технического обеспечения включает в себя разработку плана технического обеспечения автомобильного соединения (воинской части). План разрабатывается заместителем командира по вооружению с привлечением начальников служб на карте с приложением пояснительной записки (необходимых расчетов). План подписывается начальником штаба и заместителем командира по вооружению, утверждается командиром.

В плане отражаются:

задачи технического обеспечения;

организация, сроки и места проведения технических обслуживаний автомобильной и другой техники, ремонта и эвакуации неисправных (повреждённых) машин;

районы развертывания и порядок перемещения сил и средств технического обеспечения;

мероприятия по их защите, охране, обороне и управлению ими.

Основными мероприятиями автотехнического обеспечения являются:

укомплектование воинских частей (подразделений) автомобильной техникой;

организация правильной эксплуатации автомобильной техники, своевременное проведение технического обслуживания автомобильной техники;

восстановление автомобильной техники (техническая разведка, эвакуация и ремонт);

снабжение автомобильным имуществом;

освоение автомобильной техники личным составом;

управление силами и средствами службы.

При организации автомобильных перевозок выполняются следующие основные мероприятия по автотехническому обеспечению колонн:

подготовка водителей и личного состава ремонтных средств;

подготовка автомобилей, тщательная проверка их технического состояния и укомплектованности запасными частями, инструментом и принадлежностями, шанцевым инструментом, средствами повышения проходимости и буксирования, дополнительными емкостями для повышения запаса хода, проведение технического обслуживания и устранения обнаруженных неисправностей;

пополнение запасов автомобильного имущества до установленных норм и, при необходимости, создание увеличенных запасов имущества;

организация технического замыкания колонн и пунктов технической помощи на маршрутах перевозок;

организация эвакуации и ремонта автомобилей в ходе перевозок;

техническое обслуживание и ремонт автомобилей на привалах и в районах отдыха.

При подготовке к автомобильным перевозкам с водителями и личным составом ремонтных подразделений проводятся специальные занятия, а при недостатке времени – инструктаж (с учетом сохранения военной тайны) о цели, задачах и особенностях предстоящих перевозок, маршруте движения, режимах движения и световой маскировке, дисциплине движения порядке и мерах безопасности

(особенно при прохождении тяжелых участков маршрута), о порядке технического обслуживания, эвакуации и ремонта автомобилей в ходе перевозок, оказания технической помощи.

На занятиях с водителями особое внимание уделяется усвоению ими правил и приобретению практических навыков вождения автомобилей, особенно в ночных условиях со светомаскировочными устройствами, действиям по рассредоточению колонны, при воздействии авиации противника, по отражению наземного противника, соблюдению маскировки, преодолению РХБ зараженных участков местности, в быстрой ликвидации задержек движения и других возможных препятствий, проведению специальной обработки техники и санитарной обработки личного состава.

Практические занятия ремонтников сводятся главным образом к привитию навыков в оказании водителям технической помощи в ходе перевозок, вывода поврежденных автомобилей из аварийного положения и их эвакуации, в разворачивании-свертывании подвижных ремонтных мастерских и выполнении ремонта в полевых условиях.

При выполнении автомобильных перевозок для оказания помощи водителям в ремонте вышедших из строя автомобилей, их эвакуации и заправки горючим организуется техническое замыкание.

Состав технического замыкания определяется исходя из состава колонн, количества автомобилей в них, особенностей выполнения перевозок, наличия штатных ремонтных средств и задач, возложенных на замыкание.

В состав технического замыкания выделяются ремонтные и эвакуационные средства, автомобили с запасом автомобильного имущества, горючего и смазочных материалов и резервные автомобили со средствами буксировки.

При выполнении перевозок колоннами подразделений, не имеющих штатных ремонтных средств, в состав технического замыкания выделяются специалисты из ремонтных подразделений с комплектом инструмента и запасных частей (при необходимости).

Примерный состав замыкания приведен в табл. 2.2.

Таблица 2.2

Состав замыкания автомобильной колонны и продолжительность его работы во время остановок

Автомобильная колонна	Количество автомобилей в колонне	Состав замыкания					Предельная продолжительность работы замыкания на маршруте движения колонны	
		Ремонтная мастерская	Резервный автомобиль	Автомобиль с горючим	Автомобиль с прицепной кухней	Санитарный автомобиль	при движении отдельной колонной, мин	при движении в составе части, мин
Отделение	12–13	Функции замыкания выполняет последний в колонне автомобиль					До 10	5
Взвод	До 25	–	1	3 бочки в автомобиле замыкания	–	–	До 30	10
Рота	70–80	МТО-АТ-1	1–2	АЦ-5,5-4320-1-2	1	–	До 60	20–30
Батальон	200–250	ПАРМ-1М-1	3–5	АЦ-5,5-4320-2-3	3	1	До 120	30–40

Продолжительность работы замыкания по оказанию помощи отставшим неисправным автомобилям на одном месте определяют из расчета возможности догнать свою колонну на ближайшем привале.

Задачи технического замыкания:

установление причин остановки автомобилей;

организация технической помощи водителям вышедших из строя автомобилей или выдача им запасных частей, необходимых для устранения неисправностей;

ремонт неисправных автомобилей на месте выхода из строя;

эвакуация автомобилей, требующих трудоёмкого ремонта, в районы привалов, дневного (ночного) отдыха;

вытаскивание застрявших машин;

дозаправка отставших машин горючим и смазывающими материалами;

направление отставших и отремонтированных автомобилей в свои подразделения;

оказание технической помощи водителям в техническом обслуживании и ремонте автомобилей на привалах, в местах дневного (ночного) отдыха.

При выполнении перевозок колоннами подвижные мастерские (МТО-АТ, ПАРМ-2М, ПАРМ-3М), как правило, развертываются в районах размещения и используются для восстановления неисправных и поврежденных машин.

При длительных автомобильных перевозках на постоянных маршрутах могут создаваться пункты технической помощи, предназначенные для оказания технической помощи водителям неисправных машин (в объеме текущего ремонта) и проведения технического обслуживания небольших колонн, не имеющих в составе технического замыкания подвижных средств технического обслуживания и ремонта и работающих продолжительное время в отрыве от своей воинской части.

Пункты технической помощи подготавливаются силами и средствами дорожно-комендантских воинских частей на путях обслуживания, разворачиваемых на военно-автомобильных дорогах (маршрутах движения войск).

Потребность в автомобильном имуществе для технического обслуживания и ремонта автомобилей в ходе перевозок удовлетворяется за счет индивидуальных комплектов запасных частей и запасов, имеющихся в техническом замыкании.

Основными мероприятиями артиллерийско-технического обеспечения, проводимыми в автомобильных воинских частях, являются:

организация приема и выдачи автомобильным воинским частям (подразделениям) стрелкового оружия, боеприпасов и артиллерийского имущества;

создание в установленных размерах войсковых запасов боеприпасов, своевременное восполнение их расхода и потерь в ходе выполнения автомобильных перевозок;

техническая подготовка стрелкового оружия к боевому применению и организация его освоения личным составом;

поддержание надлежащего функционирования вооружения и своевременное его обслуживание.

Основными мероприятиями инженерно-технического обеспечения являются:

обеспечение (пополнение) инженерным имуществом;
поддержание его в исправном состоянии и постоянной готовности к применению;
организация его правильной эксплуатации.

Основными мероприятиями химико-технического обеспечения являются:

обеспечение воинских частей (подразделений) химическим вооружением и средствами защиты;

организация освоения вооружения и техники химических войск, средств защиты, поддержание их в исправном состоянии и постоянной готовности к боевому применению;

организация правильного их использования и обеспечение надежной работы;

управление силами и средствами химико-технического обеспечения.

Основными мероприятиями технического обеспечения связи являются:

своевременное укомплектование (доукомплектование) автомобильных воинских частей (подразделений) техникой и имуществом связи, организация их освоения личным составом, содержание техники и имущества связи в комплекте, исправности и постоянной готовности к использованию в управлении автомобильными перевозками;

проведение регламентов, обслуживания и проверки техники;

организация эвакуации и ремонта неисправной техники и быстрого ее возвращения в строй;

управление силами и средствами связи.

Основными мероприятиями технического обеспечения по службам тыла являются:

поддержание в исправном состоянии и постоянной готовности к применению средств заправки, перекачки и транспортировки горючего, а также техники продовольственной, вещевой и других служб;

организации и проведение правильной их технической эксплуатации.

2.4.4. Организация тылового обеспечения

В соответствии с указаниями командира воинской части на выполнение автомобильных перевозок начальники служб тыла под руководством заместителя командира по тылу составляют расчеты, отдают необходимые распоряжения и указания по материальному обеспечению автомобильных колонн по своим службам.

Потребность в материальных средствах для обеспечения действий автомобильных воинских частей определяется с учетом их наличия, расхода в ходе перевозок и необходимых заявок к концу выполнения задачи. Нормы расхода устанавливаются правовыми актами Министерства обороны, а также вышестоящим командиром с учетом решаемых частью задач. Исходными данными для определения потребности в материальных средствах автомобильной воинской части (колонны) являются:

планируемый срок выполнения перевозок;

состав колонны;

норма расхода горючего и смазочных материалов, запасных частей и других материальных средств;

условия выполнения перевозок (возможное воздействие противника, расстояние перевозок, состояние дорог, погода, время года и суток).

При расчетах предусматриваются неприкосновенные запасы материальных средств на автомобильную воинскую часть (колонну) и неснижаемые нормы запасов горючего в баках каждого автомобиля в размере 0,2 заправки.

Неприкосновенные запасы расходуются с разрешения командира воинской части, а в случаях, не терпящих отлагательства, – с разрешения командира роты (начальника автомобильной колонны) с последующим докладом об этом старшему начальнику.

Дозаправка техники колонн горючим в пути осуществляется с использованием штатных автотопливозаправщиков и других технических средств, включаемых в состав колонны.

Питание личного состава колонны организуется в любой обстановке. Горячая пища, как правило, готовится три раза в сутки. При невозможности в ходе выполнения перевозок организовать трехразовое питание горячей пищей она готовится и выдается два раза в сутки, в промежутках между ее приемами личному составу колон-

ны для питания на руки выдается часть суточной нормы продуктов в сухом виде. Командиры всех степеней принимают все меры к тому, чтобы горячая пища и питьевая вода выдавались личному составу полностью и в установленное время.

Для приготовления пищи, ее выдачи и обеспечения личного состава хлебом, сахаром, чаем, табачными изделиями, спичками и питьевой водой в колоннах в составе автомобильных рот развертываются продовольственные пункты.

Выдача горячей пищи проводится по указанию начальника колонны, как правило, в районах ожидания загрузки, на длительных остановках (ночном или дневном отдыхе), в районах сосредоточения после погрузки.

При действиях на территориях, неблагоприятных в санитарно-эпидемиологическом отношении, колонны обеспечиваются запасом питьевой воды.

При необходимости колонны обеспечиваются топливом для приготовления пищи и обогрева личного состава.

Обеспечение водой осуществляется исходя из установленных норм ее потребления (табл. 2.3) .

Таблица 2.3

Нормы потребления воды для хозяйственных, санитарно-бытовых и технических нужд (в литрах на одного человека, автомобиль)

Приготовление пищи и мытье индивидуальной посуды	Чай и запас воды во флягах	Умывание	Стирка 1 кг белья		Полная санитарная обработка при мытье в полевой бане	Дозаправка систем охлаждения автомобилей	Деактивация автомобиля струей воды
			механизированным способом	в ручную			
3-5	2,5	3	60	35	45	10-15 % емкости системы	70

В отдельные периоды действий автомобильных частей и подразделений, особенно при массовом заражении источника воды или при действиях на маловодной территории, минимально допустимую

норму воды можно выдавать только для питья в количестве 2,5 л на человека. Снабжение таким минимальным количеством воды может продолжаться в умеренном климате не более пяти суток, а в условиях жаркого климата – не более трех суток.

Медицинское обеспечение личного состава колонн организуется начальником медицинской службы воинской части.

При подготовке к перевозкам проводятся:

сбор сведений о санитарно-эпидемиологическом состоянии района, в котором предстоит выполнять автомобильные перевозки;

мероприятия по предупреждению заболеваний личного состава при выполнении перевозок;

оказание раненым и больным медицинской помощи;

занятия с личным составом по оказанию само- и взаимопомощи при ранении, доукомплектование индивидуальных аптечек и сумок войсковых медицинских расходным медицинским имуществом.

В состав колонны выделяется санитарный инструктор, который отвечает за организацию профилактических мероприятий и оказание медицинской помощи в ходе выполнения задачи.

В ходе перевозок раненые и больные, нуждающиеся в стационарном лечении, по указанию начальника колонны передаются в ближайшие по пути следования лечебные организации.

2.4.5. Организация защиты, охраны и обороны

Защита от ОМП и высокоточного оружия организуется и осуществляется с целью максимально ослабить поражение автомобильных соединений (воинских частей) ядерным, химическим, биологическим и высокоточным оружием противника, сохранить их боеспособность и обеспечить успешное выполнение поставленных им задач.

Она организуется в полном объеме как при подготовке, так и в ходе выполнения перевозок и включает в себя:

рассредоточение подразделений, периодическую смену районов их расположения;

инженерное оборудование занимаемых подразделениями районов расположения;

использование защиты и маскирующих свойств местности;

предупреждение подразделений о непосредственной угрозе и начале применения противником ОМП, оповещение их о РХБ заражении; противоэпидемические, санитарно-гигиенические и специальные профилактические, медицинские и ветеринарные мероприятия; выявление последствий применения противником ОМП, высокоточного оружия;

обеспечение безопасности и защиты личного состава при действии в зонах заражения, районах разрушений, пожаров и затоплений;

ликвидацию последствий применения противником ОМП.

Защиту от ОМП и высокоточного оружия противника в автомобильных воинских частях организуют их командиры на основе своих решений и указаний старших командиров (начальников). Начальник колонны при выполнении перевозок, кроме того, осуществляет взаимодействие по защите от ОМП и высокоточного оружия противника с дорожно-комендантскими воинскими частями на ВАД, с грузоотправителями и грузополучателями в пунктах приема (сдачи) грузов.

Обо всех случаях поражения личного состава начальник колонны обязан доложить своему непосредственному командиру, используя для этого возможные средства связи.

Организуя защиту от ОМП и высокоточного оружия, командир автомобильного подразделения обычно указывает:

сигналы предупреждения о непосредственной угрозе и начале применения противником ОМП и высокоточного оружия, а также оповещения о РХБ заражении и действиях по ним;

порядок использования защитных свойств местности и автомобильной техники;

меры безопасности при действии в районах заражения, разрушения, пожаров и затоплений;

силы и средства для ликвидации последствий применения противником ОМП. Во всех условиях обстановки командир автомобильного подразделения лично ставит задачи специально выделенным и подготовленным наблюдателям по РХБ разведке.

Охрана и оборона организуются командиром автомобильной воинской части на основе его решений и указаний старшего командира.

При нахождении автомобильных воинских частей (подразделений), колонн на маршрутах перевозок их охранение и другие меры

боевого обеспечения возлагаются на командиров (начальников) этих воинских частей и подразделений (колонн).

Охранение колонны на маршруте движения осуществляется в зависимости от условий обстановки и организации охраны и обороны ВАД.

Для охраны и обороны колонн в ходе перевозок распоряжением старшего командира (начальника) могут быть выделены мотострелковые подразделения на БТР, БМП или танковые подразделения, которые используются начальником колонны в соответствии с обстановкой. Для сопровождения колонн на наиболее опасных участках выделяются боевые вертолеты.

В случае нападения наземного противника на колонну по установленному сигналу приданные подразделения сопровождения вступают в бой с противником, а колонна на увеличенных скоростях и дистанциях проходит опасный участок.

При невозможности продолжать движение командир автомобильной воинской части, начальник колонны в соответствии с заранее проведенным боевым расчетом личного состава организует отражение нападения наземного противника и принимает меры к тому, чтобы о нападении противника сообщить командиру ближайшей воинской части и вертолетам сопровождения и получить поддержку.

При организации обороны автомобильной воинской части (подразделения), колонны от наземного и воздушного противника в пунктах погрузки выгрузки необходимо:

- организовать наблюдение, оповещение и связь;

- определить место сбора личного состава и порядок действий по боевой тревоге;

- подготовить позиции на направлениях возможного появления противника;

- оборудовать укрытия для личного состава;

- обеспечить тщательную маскировку расположения автомобильной части (подразделения), колонны.

Маскировка автомобильных воинских частей и подразделений организуется и осуществляется с целью скрытия расположения состава и деятельности своих подразделений от всех видов и средств разведки противника.

Это достигается:

- сохранением военной тайны;

умелым использованием маскирующих средств местности и условий ограниченной видимости;

применением табельных средств маскировки и местных материалов;

окрашиванием автомобильной техники под фон местности;

введением ограничений в работе радиосредств;

соблюдением правил скрытого управления подразделениями и выполнением требований маскировочной дисциплины.

Маскировка осуществляется постоянно и, как правило, своими силами.

3. ВОИНСКИЕ ГРУЗЫ. ПРАВИЛА ПОГРУЗКИ (ВЫГРУЗКИ) И ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ВОИНСКИХ ГРУЗОВ, ЛИЧНОГО СОСТАВА, РАНЕНЫХ И БОЛЬНЫХ

3.1. Воинские грузы, их классификация, упаковка и маркировка

Воинские грузы (материальные средства) классифицируются по нескольким признакам.

По видам снабжения грузы делятся на ракеты, боеприпасы, артиллерийское, бронетанковое, автомобильное, инженерное, химическое, медицинское, вещевое имущество, имущество связи, горючее, продовольствие и др.

По виду упаковки различают штучные (тарные и бестарные), наливные, навалочные, насыпные и спакетированные.

Штучные грузы характеризуются габаритными размерами, весом, формой. Они бывают тарные, которые перевозятся только в упакованном виде, и бестарные.

Наливные грузы – жидкие, полужидкие и вязкие, перевозимые в цистернах, бочках и других емкостях.

Навалочные и насыпные грузы допускают погрузку, перевозку и выгрузку навалом. Эти грузы учитываются по объему или по весу.

Воинские грузы в пакетах представляют собой укрупненные грузовые единицы, сформированные из штучных грузов с использованием различных веществ пакетирования, выбор которых зависит от вида перевозимых грузов и их тары (укупорки).

Воинские грузы по способам пакетирования в зависимости от их тары (упаковки) условно подразделяются на следующие группы:

1. Грузы в прочной жесткой таре (упаковке) размером по длине свыше 650 мм, позволяющей сделать захват вилочным погрузчиком; их целесообразно формировать по подкладкам. К таким грузам относятся некоторые виды артиллерийских и инженерных боеприпасов, стрелкового вооружения, автомобильного и бронетанкового имущества.

2. Грузы в жесткой таре (упаковке) размером по длине менее 650 мм, а также в мешках, картонных коробках, тюках и бочках; их целесообразно формировать в пакеты на плоских стандартных под-

донах. К таким грузам относится большинство продовольственных грузов, вещевого имущества и некоторые виды технических средств снабжения горючим.

3. Грузы, не допускающие сжатия при обвязке или штабелировании, и грузы неправильной формы; их целесообразно укладывать в универсальные или специальные поддоны (кассеты). К таким грузам относятся электродвигатели, генераторы, запасные части к военной технике, аккумуляторные батареи, грузы в первичной упаковке и т. п.

4. Мелкоштучные грузы без упаковки или в первичной упаковке. Эти грузы без транспортной тары можно укладывать в ящичные поддоны. К таким грузам относятся медикаменты, часть продовольственных грузов, имущество связи и т. п.

5. Длинномерные грузы (трубы, шланги, доски, сортовая сталь и др.) увязываются в связки лентой или проволокой. В контейнерах перевозятся грузы без транспортной тары, дорогостоящие приборы и т. д.

По условиям перевозки и хранения грузы делятся на обычные и специфические.

Обычными называются такие грузы, для перевозки которых не требуется каких-либо особых условий, нет необходимости применять кузова автомобилей особой конструкции.

Специфические – это такие грузы, при перевозке и хранении которых необходимы особые меры, обеспечивающие их сохранность и безопасность.

Специфические грузы делятся:

на *негабаритные* (сварные конструкции, парко-гаражное оборудование, строительные конструкции и т. п.);

длинномерные (сталь различного профиля, автомобили, трубы и т. п.);

тяжеловесные (танки, бульдозеры, экскаваторы, железобетонные конструкции, электрогенераторы, турбины, паровые котлы и другие виды техники и оборудования);

скоропортящиеся грузы – мясо, свежие фрукты и другие грузы, требующие определенных санитарных условий (продовольственные грузы);

антисанитарные – грузы с резким неприятным запахом и пылящие;

опасные грузы – вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых при перевозке может послужить причиной взрыва и (или) пожара, привести к гибели, заболеванию, травмированию, отравлению, облучению или ожогам людей и (или) животных, а также вызвать повреждение сооружений, транспортных средств, иных объектов перевозки и (или) нанести вред окружающей среде.

Классификация опасных грузов производится в зависимости от вида и степени опасности груза. Установлены следующие классы опасных грузов (прил. 17):

класс 1 – взрывчатые вещества и изделия;

класс 2 – газы;

класс 3 – легковоспламеняющиеся жидкости;

класс 4.1 – легковоспламеняющиеся твердые вещества, саморективные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества;

класс 4.2 – вещества, способные к самовозгоранию;

класс 4.3 – вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;

класс 5.1 – окисляющие вещества;

класс 5.2 – органические пероксиды;

класс 6.1 – токсичные вещества;

класс 6.2 – инфекционные вещества;

класс 7 – радиоактивные материалы;

класс 8 – коррозионные вещества;

класс 9 – прочие опасные вещества и изделия.

В зависимости от объемного веса все грузы подразделяются на четыре класса:

к *первому классу* относятся грузы, обеспечивающие коэффициент использования грузоподъемности автомобиля 1,0;

ко *второму классу* – от 0,71 до 0,99;

к *третьему классу* – от 0,51 до 0,7;

к *четвертому классу* – до 0,5.

Класс определяется не только физическими свойствами груза, но и способом его упаковки (затаривания). При этом способ упаковки может изменять объемный вес груза. В этом случае изменяется и соответствующий класс груза.

3.1.1. Тара и упаковка

Для груза применяют разнообразную тару в зависимости от свойств груза, условий погрузочно-разгрузочных работ, перевозок и хранения.

Наиболее распространены следующие виды тары:

жесткая – деревянные ящики, решетки и бочки или металлические ящики и бочки. К жесткой таре также относится так называемая плетеная тара в виде различных корзин;

мягкая – мешки, кули, рогожи; наиболее распространенным видом мягкой тары является бумажная (картон, крафт-мешки).

Стеклянная (бутыли) и специальная тара занимают особое место. Для перевозки жидких грузов, упакованных в стеклянную тару, необходима вторичная тара в виде плетеных корзин или ящиков, в которых устанавливается груз в стеклянной таре.

Наиболее экономичной является многооборотная тара, рассчитанная на многократное применение (ящики, бочки). В последнее время разработаны конструкции тары из древесных пластиков и волокнистых материалов. Она в два раза дешевле деревянной тары.

Упаковка материальных средств в тару необходима для обеспечения их сохранности при перевозке и хранении, а также облегчения погрузочно-разгрузочных работ и увеличения количества перевозимых штучных грузов. Упаковка грузов – неотъемлемая и главная часть работы при их подготовке к перевозкам и хранению.

Грузы, предназначенные для перевозки, приводятся в транспортное состояние, упаковываются в стандартную тару, если это предусматривается стандартами или техническими условиями, маркируются, взвешиваются и сортируются по размерам, маркам, а в необходимых случаях уплотняются и спрессовываются.

Для определения соответствия вида тары транспортируемому грузу пользуются каталогами стандартов на тару, техническими условиями и справочниками.

Если упаковка того или иного груза не предусмотрена стандартом, то груз должен быть предъявлен в исправной таре, обеспечивающей сохранность перевозимого груза.

Вся тара в воинских частях подразделяется на собственную и возвратную.

Собственная тара приобретается за счет кредитов служб или изготавливается средствами и силами воинских частей. К ней главным образом относятся бочки, чаны для засолки и хранения квашеных овощей, различные ящики, емкости.

К *возвратной* относится тара, полученная с товарами с воинских складов или от поставщиков и подлежащая обязательному возврату по месту получения материальных средств.

3.1.2. Маркировка воинских грузов

Маркировкой называется нанесение надписей на груз. Ее производят краской, наклейкой бумажных ярлыков и прикреплением деревянных бирок.

Для обеспечения сохранности грузов на тару наносят маркировку четырех видов (прил. 14):

- 1) *товарная*, указывающая завод-изготовитель, род груза и его вес;
- 2) *грузовая*, указывающая пункт назначения и грузополучателя, пункт отправления и отправителя;
- 3) *транспортная*, обозначающая номер накладной и число мест в отправке;
- 4) *специальная*, показывающая способы обращения с грузом при погрузке, транспортировке, выгрузке и хранении (прил. 16).

Соблюдение требований маркировки является законом для лиц, занимающихся погрузочно-разгрузочными, а также транспортными и складскими работами.

3.2. Общие правила перевозки воинских грузов

При перевозке различных видов грузов необходимо соблюдать правила погрузки и их транспортирования в целях обеспечения эффективного использования автотранспортных средств и сохранности перевозимых грузов.

Укладка грузов в кузовах автомобилей (прицепов) должна начинаться от кабины рядами на всю высоту погрузки. По весу груз должен распределяться симметрично относительно продольной оси автомобиля и равномерно по всей площади пола кузова.

Неполный ряд размещается последним.

В целях максимального использования объема кузова и грузоподъемности автомобилей, предотвращения продольного или поперечного перемещения в кузове, а также обеспечения сохранности при перевозке грузы в кузовах автомобилей и прицепов укладываются плотно. В пустоты между отдельными грузовыми местами вставляются деревянные прокладки, распорки.

Тарно-упаковочные грузы в мягкой таре (мешки, кули) при одноярусной укладке размещаются сшивками (завязками) вверх, при многоярусной укладке – горизонтальными рядами сшивками (завязками) внутрь.

Грузы в ящиках или тюках укладываются в кузовах в один или несколько ярусов, при этом штабель может быть прямоугольным или пирамидальным.

Грузы в ящиках (разных по размеру и массе) укладываются наиболее тщательно во избежание их смещения при движении, а также возможного давления (продольного, поперечного) тяжелых ящиков на легкие.

Тарно-упаковочные грузы, имеющие форму параллелепипеда, в кузове автомобиля (прицепа) могут укладываться:

плашмя (на большую опорную поверхность) поперек кузова;

плашмя вдоль кузова;

на ребро (на узкую опорную поверхность) поперек кузова;

ребро вдоль кузова;

торец вдоль переднего борта;

перёд вдоль боковых бортов.

Размещение грузов в кузовах автомобилей (прицепов) по одному из шести вариантов называется *простейшей схемой размещения грузов*.

Укладка грузов по простейшим схемам не всегда обеспечивает наиболее полное использование вместимости кузова, поэтому еще применяется комбинированная схема размещения грузов, которая заключается в том, что укладку всех грузовых мест в одном кузове производят не по одной схеме, а в комбинации из двух или более простейших схем.

Рациональная схема укладки выбирается в каждом конкретном случае в зависимости от типа грузов, размеров тары (упаковки), размера кузова автомобиля (прицепа).

Тарно-упаковочные цилиндрические грузы (рулоны, барабаны, бочки, бутылки, корзины и пр.) при установке их на торец размещаются в кузове автомобиля рядами со смещением.

В целях предотвращения смещения грузов в кузове при движении на крутых поворотах и резких торможениях между отдельными грузовыми местами вставляются деревянные прокладки, распорки и т. п.

Груз, выступающий за габариты транспортного средства спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательным знаком «Крупногабаритный груз» (сигнальными щитками или флажками размером 400 × 400 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм с обеих сторон щитка или флажка), а в темное время суток и при недостаточной видимости дороги, кроме того, спереди – фонарем, излучающим белый свет, сзади – фонарем, излучающим красный свет.

В соответствии со специальными правилами осуществляется движение тяжеловесного транспортного средства и транспортного средства, габаритные размеры которого с грузом или без груза превышают хотя бы один из следующих показателей:

по высоте – 4 м от поверхности дороги;

длине:

12 м для грузового автомобиля, автобуса, троллейбуса, прицепа;

15 м для автобуса с более чем двумя осями;

18 м для сочлененного автобуса, сочлененного троллейбуса;

20 м для автопоезда;

ширине:

2,6 м для транспортных средств с изотермическим кузовом;

2,63 м для автомобиля КраЗ, автомобилей-лесовозов МАЗ-509А, МАЗ-543;

2,55 м для других транспортных средств.

Если груз выступает за габариты транспортного средства по длине на 2 м и более, то это транспортное средство относится к категории крупногабаритных.

Перевозка опасных грузов и использованной для их перевозки неочищенной тары производится в соответствии с правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденными Министерством по чрезвычайным ситуациям.

По окончании погрузки борта автомобиля (прицепа) надежно закрепляются; при необходимости груз накрывается брезентом и прочно увязывается.

В целях наиболее полного использования грузоподъемности и емкости кузова автомобиля при погрузке грузов следует руководствоваться расчетами, номограммами, схемами укладки и существующими нормами загрузки автомобилей.

Нормы загрузки автомобилей даны в справочниках норм загрузки основных воинских грузов на автомобили и прицепы.

При отсутствии справочников нормы загрузки и схемы укладки определяются на основе массы и габаритных размеров грузовых мест, номинальной грузоподъемности и внутренних размеров кузова автотранспортного средства.

Основными условиями рационального использования номинальной грузоподъемности автомобильного транспорта при перевозке воинских грузов являются:

рациональное использование грузоместимости автотранспортных средств;

рациональная укладка грузов в кузовах;

наращивание бортов кузовов;

пакетирование и контейнеризация грузов.

3.3. Перевозка вооружения, боеприпасов, взрывчатых веществ, техники, военно-технического имущества, горючего, продовольствия и опасных грузов

Танки, бульдозеры, экскаваторы и другие громоздкие и тяжеловесные грузы перевозятся на прицепах-тяжеловозах.

На прицепах для удобства въезда танков, бульдозеров и экскаваторов имеются откидные площадки-трапы.

Погрузка тяжеловесных грузов на прицепы осуществляется с помощью лебедок, установленных на тягачах и приводимых в движение от двигателя через коробку отбора мощности.

Перед погрузкой бронетанковой техники необходимо провести следующие подготовительные мероприятия:

установить автопоезд на ровную горизонтальную площадку, проверить сцепку тягача с полуприцепом и соединение тормозных шлангов;

распорить откидные трапы, поднять за поручни и плавно опустить их на землю, соблюдая меры предосторожности;

установить откидные трапы в рабочее положение, для чего под переднюю опору каждого трапа подложить по две подставки из комплекта инструмента и принадлежностей автомобильного поезда, обратив при этом внимание на ровность площадок под опорами, прилегание опор всей своей поверхностью одними концами к площадке, а другими – к подставкам трапов, а также на обеспечение гарантированного зазора (не менее 15 мм) между задней частью рамы и уступом трапа;

очистить платформу автомобильного поезда от грязи, льда и масла;

снять навесное оборудование погруженной техники, если по ширине оно выходит за габариты автомобильного поезда;

установить машину сзади автомобильного поезда так, чтобы ее осевая линия совпала с продольной осевой линией автомобильного поезда.

Руководитель погрузки должен находиться на передней части рамы полуприцепа с тем, чтобы его сигналы (команды) были ясно видны водителю погружаемой машины. Механик-водитель автопоезда постоянно находится в кабине.

По команде руководителя механик-водитель погружаемой машины на первой передаче вплотную подъезжает к откидным трапам и останавливается.

Руководитель определяет положение машины в отношении прямолинейности к полуприцепу. Если прямолинейность не выдержана, машина подается назад и повторным подъездом выравнивается по отношению к полуприцепу. После этого руководитель дает команду «Вперед». Механик на первой передаче без остановок подает погружаемую машину на платформу до преодоления задней наклонной части полуприцепа и подачи руководителем команды «Стоить». Повороты машины на платформе полуприцепа запрещаются.

После погрузки машина крепится растяжками к полуприцепу спереди и сзади крест-накрест с соблюдением требований, предъявляемых к перевозимой технике.

Легкие машины крепятся к раме полуприцепа проволокой в трех местах за силовые серьги и гусеничное полотно.

Если погрузка производится с помощью лебедки тягача автопоезда, то трос через направляющие ролики в поперечниках рамы соединяется двумя короткими буксирными тросами с буксирным прибором погружаемой техники, лебедка тягача включается на наматывание и производится буксировка погружаемой машины к трапам полуприцепа. При этом необходимо убедиться в правильности установки машины относительно полуприцепа, а затем произвести затаскивание.

Перед погрузкой техники с большими габаритами по длине запасное колесо тягача снимается и грузится на перевозимую машину в целях предупреждения его срыва при погрузке.

При погрузке тяжеловесных грузов на обычных автомобилях (прицепах) необходимо подготовить подстилочные доски толщиной 50 мм в целях предотвращения проламывания пола кузова. Длина досок должна быть такой, чтобы они могли опираться на поперечные брусья кузова.

Перед началом погрузки вооружения и техники на автомобиль (прицеп) необходимо:

демонтировать детали и узлы, не помещающиеся в пределах габарита кузова, а также препятствующие равномерной загрузке автомобиля;

поднять и прочно закрепить в транспортном положении навесное оборудование, с тем чтобы после погрузки оно находилось на высоте не менее 200 мм над полом кузова;

проверить надежность действия тормозной системы машины.

При погрузке вооружения (техники), которое по длине не размещается в пределах кузова, задний борт автомобиля (прицепа) открыть и закрепить.

Вооружение грузится на автомобили (прицепы) как в специальной упаковке, так и без нее.

При укладке грузов, центр тяжести которых смещен к одному из концов, они размещаются в кузове так, чтобы более тяжелые концы рядом расположенных в ярусе ящиков были направлены в разные стороны.

Вооружение в собранном виде без укупорки укладывается таким образом, чтобы оно занимало устойчивое положение при движении автомобильного транспорта и не перемещалось. С этой целью вооружение после погрузки тщательно закрепляется.

В кузове автомобиля запрещается перевозить вооружение без закрепления или навалом.

Техническое имущество, как правило, перевозится в специальной упаковке. По возможности каждый автомобиль загружается одним видом имущества. Характерной особенностью этого вида груза является его тяжеловесность, поэтому погрузка (выгрузка) требует средств механизации.

При отсутствии механизмов для погрузочно-разгрузочных работ требуется увеличенный расчет личного состава.

Грузы в ящиках или тюках размещаются в кузове рядами, причем штабель может быть прямоугольным или пирамидальным.

Грузы в ящиках (разных по размеру и массе) укладываются наиболее тщательно во избежание смещения при движении, а также возможного давления (продольного, поперечного) тяжелых ящиков при перевозке.

При перевозке разнородных грузов отдельные места в однородной таре находятся в одной части кузова, причем наиболее тяжелые – в передней его части.

Бочки с жидким грузом устанавливаются пробками вверх. После погрузки тарно-штучные грузы при необходимости должны быть закреплены.

Грузы в стеклянной таре размещаются в кузове в зависимости от рода груза, характера, вида и формы тары.

Бутылки из толстого стекла с жидкостями, не опасными в отношении порчи другого груза и безвредными для здоровья людей, допускаются к погрузке без тары. Бутылки в открытых корзинах с отдельными гнездами для каждого предмета устанавливаются в ярусы по типу штабелей с обвязкой рядов, выходящих по высоте за пределы бортов.

Погрузка и перевозка средств индикации производится с соблюдением особых мер предосторожности. Запрещается бросать, кантовать и волочить ящики со средствами индикации. Они осторожно переносятся на руках или передвигаются на тележках, тачках и других приспособлениях. Перевозка средств индикации вместе с другими грузами запрещается.

Погрузка и выгрузка аппаратуры связи производится осторожно, без бросков и ударов.

Для перевозки продовольствия используются бортовые автомобили и прицепы, а также специальные автомобили (авторефрижераторы) и фургоны.

Продовольственные грузы разрешается грузить в кузова автомобилей, специально для этого подготовленные и оборудованные. Кузова, предназначенные для перевозки продовольственных грузов, подвергаются тщательному осмотру, вымываются или выметаются.

Автомобильный транспорт, кузов которого пропитан пахучими веществами (жидким топливом, медикаментами и т. п.), выделять для перевозки продовольственных грузов запрещается.

Продовольственные грузы в основном будут перевозиться в пакетах (масса пакетов может быть в пределах 200–800 кг в зависимости от вида продовольствия). Для формирования пакетов чаще всего используют плоские или ящичные четырехзначные поддоны, что дает возможность при погрузке применять средства механизации и рационально размещать пакеты в кузовах автомобилей.

Пакеты формируются, как правило, из однородных продовольственных грузов. Заслуживает внимания опыт формирования пакетов продовольствия в снабженческих единицах (сутодачах). Так, например, 840 сутодач продовольствия укладываются в одном ящичном поддоне 4-ЯР К (масса загруженного поддона 770 кг).

Для укрытия продовольственных грузов на автомобилях (прицепах) должны быть брезенты, которые запрещается использовать для других целей. Водитель после погрузки обязан тщательно увязать груз и укрыть его брезентом.

Перевозка опасных грузов и использованной для их перевозки неочищенной тары производится в соответствии с правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утвержденными Министерством по чрезвычайным ситуациям.

Автомобили, перевозящие опасные грузы, должны иметь систему информации об опасности (далее – СИО), включающую в себя следующие элементы:

информационные таблицы для обозначения транспортных средств, перевозящих опасные грузы (прил. 15);

аварийную карточку для определения мероприятий по ликвидации аварий или инцидентов и их последствий;

информационную карточку для расшифровки идентификационного номера опасности, указанного на информационной таблице;

специальную окраску и надписи на транспортных средствах (цистернах);

информационное табло (знаки опасности);

маркировку на упаковках, характеризующую транспортную опасность;

проблесковый маячок оранжевого цвета;

включение ближнего света фар в дневное время.

Организация СИО возлагается на перевозчика, выполняющего перевозки опасных грузов, грузоотправителя и грузополучателя.

Для перевозки опасных грузов в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь допускаются транспортные средства, имеющие:

разрешение на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении;

регистрационную карточку на транспортное средство;

свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке определенных опасных грузов.

Выпускная труба транспортного средства, используемого для перевозки взрывчатых веществ и изделий, легковоспламеняющихся жидкостей и газов (в цистернах, контейнерах, баллонах), должна быть вынесена в правую сторону вперед перед радиатором с наклоном выпускного отверстия вниз и обеспечивать установку съемного искрогасителя.

Топливные баки и коммуникации должны быть сконструированы таким образом, чтобы в случае любой утечки топливо стекало на землю, не попадая на нагретые части транспортного средства или на груз.

Топливные баки с бензином должны быть оснащены эффективной пламеотражательной заслонкой, предохраняющей отверстие наливной горловины, или устройством, позволяющим герметично закрывать горловину бака.

Транспортные средства, изготовленные до 2000 г, эксплуатируются в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

Транспортные средства, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны иметь:

набор ручного инструмента для аварийного ремонта (для транспортного средства, перевозящего опасные грузы класса 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3), не образующий искру;

один переносный огнетушитель емкостью не менее 2 кг – для тушения пожара на двигателе или в кабине;

один переносный огнетушитель емкостью не менее 12 кг – для тушения загоревшегося груза или шин;

не менее двух противооткатных упоров на каждое транспортное средство;

специальную медицинскую аптечку;

два фонаря автономного питания с мигающими (или постоянными) огнями оранжевого цвета и два знака «Опасность» по СТБ 1140–99 с собственной опорой;

дренажную ловушку (при перевозке опасных грузов классов 3, 4.1, 4.3, 8 и 9), которая предназначена для предотвращения попадания опасных веществ в систему канализации;

аварийный жилет для каждого члена экипажа.

К перевозке опасных грузов допускаются лица, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категорий В; С; В и Е; С и Е; В и С; Е не менее трех лет, прошедшие медицинское освидетельствование в установленном порядке, специальную подготовку в обучающей организации, имеющей разрешение компетентного национального органа, у которых есть свидетельство о подготовке водителей транспортных средств, выполняющих перевозки опасных грузов (далее – свидетельство о подготовке водителей), установленного образца в соответствии с Положением о порядке обучения, проверки знаний водителей и специалистов, осуществляющих перевозку опасных грузов автомобильным транспортом, и прошедшие стажировку.

К обучению допускаются водители – военнослужащие срочной военной службы и военнослужащие, проходящие военную службу по контракту.

Водители, осуществляющие перевозку опасных грузов автомобильным транспортом, должны ежегодно проходить обучение, организуемое нанимателем, по вопросам охраны труда, безопасности движения и безопасной перевозки опасных грузов по учебной программе, предусматривающей теоретическое обучение с последующей проверкой знаний, оформлением протокола и отметкой о прохождении проверки знаний в удостоверении на право обслуживания объектов, подконтрольных Проматомнадзору, выданном в установленном порядке.

Водители, осуществляющие перевозку опасных грузов, проходят:

- вводный инструктаж;
- первичный инструктаж на рабочем месте;
- повторный инструктаж;
- внеплановый инструктаж;
- целевой инструктаж;

периодическую и внеочередную проверку знаний по вопросам охраны труда, безопасности движения и безопасной перевозки опасных грузов.

Ответственность за организацию ежегодного обучения и контроль за своевременностью проведения инструктажа, проверки знаний по вопросам охраны труда, безопасности движения и безопасной перевозки опасных грузов водителей и специалистов возлагаются на командиров воинских частей.

Непосредственную работу по выполнению перечисленных мероприятий проводят должностные лица воинских частей, в чьих интересах осуществляется перевозка опасных грузов.

Водители, осуществляющие перевозку опасных грузов, при себе должны иметь:

- маршрут перевозки опасного груза;
- свидетельство о допуске транспортных средств к перевозке определенных опасных грузов;
- удостоверение о допуске к работе на объектах перевозки опасных грузов;
- свидетельство о подготовке водителей;
- аварийную карточку;
- регистрационную карточку транспортного средства;
- информационную карточку;
- товарно-транспортные документы на перевозимый опасный груз;
- адреса и номера телефонов должностных лиц перевозчика, ответственных за перевозку опасных грузов;
- путевой лист.

В верхнем левом углу путевого листа красным цветом должна быть выполнена отметка «Опасный груз» и в графе «Особые отметки» – указан номер опасного вещества по списку ООН.

Требования настоящих правил не распространяются на перевозки, осуществляемые транспортными средствами Министерства обо-

роны при проведении мероприятий по переводу воинских частей с мирного на военное время (в том числе с целью проверки боевой готовности).

При проведении в воинской части данных мероприятий, для перевозки боеприпасов и взрывчатых веществ автомобиль оборудуется огнетушителями и ящиком с песком, брезентом для укрытия груза и красным флажком.

При перевозке опасных грузов водителю запрещается:

отклоняться от установленного маршрута, мест стоянок и превышать установленную скорость движения;

производить обгон транспорта, движущегося со скоростью более 50 км/ч;

оставлять транспортное средство без присмотра;

двигаться с выключенным сцеплением и двигателем;

курить в транспортном средстве во время движения, остановки, стоянки (курить разрешается не ближе чем в 50 м от места остановки или стоянки транспортного средства);

разводить огонь ближе 100 м от стоянки транспортного средства, перевозящего взрывчатые вещества и материалы, легковоспламеняющиеся жидкости и воспламеняющиеся газы;

буксировка транспортных средств.

На транспортном средстве, перевозящем опасные грузы, запрещается одновременно перевозить другой груз, не указанный в товарно-транспортной документации, а также посторонних лиц.

В случае вынужденной остановки транспортного средства, перевозящего опасные грузы, водитель обязан:

обозначить место остановки согласно Правилам дорожного движения;

в темное время суток или при недостаточной видимости, при неисправности габаритных огней транспортного средства дополнительно выставить два фонаря автономного питания оранжевого цвета с мигающими или постоянными огнями (спереди и сзади транспортного средства на расстоянии не более 10 м);

принять меры к эвакуации транспортного средства за пределы проезжей части (в случаях, предусмотренных аварийной карточкой).

При технической неисправности транспортного средства в пути следования и невозможности устранения водителем технической неисправности в течение 2 ч водитель должен вызвать машину технического обеспечения и сообщить о месте своей вынужденной стоянки в ближайший территориальный орган внутренних дел.

В случае возникновения аварии или инцидента водитель обязан:
оградить зону аварии или инцидента знаком «Опасность» спереди и сзади транспортного средства на расстоянии не менее 50 м;
не допускать посторонних лиц в зону аварии или инцидента;
незамедлительно сообщить о случившемся в ближайший территориальный орган внутренних дел, при необходимости вызвать скорую медицинскую помощь;

вызвать аварийно-спасательную бригаду (почтовый адрес и телефон должны быть указаны в маршруте перевозки опасных грузов);

оказать при необходимости пострадавшим первую доврачебную помощь;

в соответствии с указаниями аварийной карточки принять меры по первичной ликвидации последствий аварии или инцидента;

по прибытии на место аварии или инцидента представителей органов внутренних дел, местных исполнительных и распорядительных органов, местных органов здравоохранения и других служб проинформировать их об опасности, принятых мерах и предъявить транспортные документы на перевозимый опасный груз.

При погрузке боеприпасов в кузова автомобилей соблюдаются следующие правила:

ящики с боеприпасами запрещается кантовать, волочить или бросать;

ящики распределяются симметрично относительно оси кузова и по возможности равномерно (по массе) по всей его площади;

ящики с боеприпасами укладываются плотно, крышками вверх, как поперек, так и вдоль кузова;

на автомобилях со стандартными кузовами верхние ящики с боеприпасами укладываются так, чтобы за уровень бортов кузова они выступали не более чем на половину своей высоты, а при малой высоте ящиков (до 16 см) – на 1/3 высоты ящика; на автомобилях, у которых задний борт ниже боковых, ящики с боеприпасами укладываются уступом;

для предотвращения сдвигов и падений ящики в кузовах закрепляются рейками, досками или свободной укупоркой;

при загрузке боеприпасов в цилиндрической укупорке верхний ряд укладывается во впадины, образующиеся между смежными укупорками нижнего ряда, во избежание перекатывания укупорка подклинивается рейками или досками для предохранения от сдвигов и толчков при движении;

погрузка и перевозка боеприпасов, опасных для транспортирования, без укупорки или в неисправной укупорке запрещается;

боеприпасы в кузовах автомобилей укрываются брезентом во избежание воздействия от дождя, пыли, прямых солнечных лучей и т. п.; брезенты тщательно закрепляются.

Перевозка боеприпасов автотранспортом производится со скоростями, допускаемыми состоянием дороги и условиями нормальной эксплуатации машин, но не превышающими максимальных скоростей, предусмотренных документацией на автомобили и Правилами дорожного движения.

Перевозка взрывчатых веществ и изделий осуществляется транспортными средствами, отвечающими следующим требованиям:

двигатель, работающий на жидком топливе с воспламенением его от сжатия, располагается спереди от передней стенки кузова (допускается расположение двигателей под кузовом, если при этом исключена возможность даже локального нагрева груза);

выхлопная труба вынесена в правую сторону вперед перед радиатором с наклоном выпускного отверстия вниз, или система выпуска выхлопных газов и другие части транспортных средств сконструированы и расположены таким образом, чтобы любое избыточное тепло не создавало опасность для груза в результате нагрева внутренней поверхности грузового отделения до температуры выше 80 °С;

топливный бак отдален от двигателя, выхлопной трубы и расположен таким образом, чтобы при утечке из него топлива оно попало на землю;

оборудование кабины и сама кабина изготовлены из невоспламеняющихся материалов;

кабина водителя отделена от грузового отделения сплошной стенкой;

имеется тормозное устройство, срабатывающее при отрыве сцепки, которая должна легко расцепляться и быть прочной.

На боковых стенках кузова и сзади транспортного средства, перевозящего опасные грузы со знаками опасности № 1, 1.4, 1.5, 1.6, дополнительно указываются информационные табло перевозимых опасных грузов.

Бочки со взрывчатыми веществами необходимо перевозить в лежачем положении с ориентацией их вдоль продольной оси транспортного средства.

Перевозка взрывчатых веществ осуществляется при обязательном сопровождении вооруженной охраны и (или) ответственного лица, выделяемых грузоотправителем (грузополучателем).

Лицо, ответственное за перевозку взрывчатых веществ, находится в кабине автомобиля, перевозящего взрывчатые вещества, а при движении колонной – в первом автомобиле.

Организации, осуществляющие перевозку опасных грузов класса 1, обеспечивают навигационным оборудованием транспортные средства для транспортировки взрывчатых материалов по маршруту движения и внедрение системы слежения (контроля) за их передвижением.

При перевозке взрывчатых веществ запрещается перевозка пассажиров.

Ящики с порохом или снарядами при перевозке должны размещаться на расстоянии 0,5 м друг от друга и прочно закрепляться.

Запрещается проезд транспортного средства со взрывчатыми веществами на расстоянии ближе 300 м от очагов пожаров и ближе 80 м от «факелов» нефтегазовых промыслов.

Застигнутое грозой в пути транспортное средство со взрывчатыми материалами должно быть остановлено на расстоянии не менее 200 м от жилых строений или леса и не менее 50 м от других стоящих транспортных средств.

Запрещается перевозка детонаторов и дымного пороха на прицепах, а также стоянка транспортных средств со взрывчатыми материалами в парках и гаражах.

При перевозке взрывчатых материалов остановки в пути для отдыха допускаются только вне населенных пунктов не ближе чем 100 м от дорог и 200 м – от жилых строений. Двигатель транспортного средства должен быть выключен.

Перевозка горючего осуществляется автомобилями и прицепами как специального (автоцистерны, прицепы-цистерны, автотопливозаправщики, автомаслозаправщики), так и общего назначения (бортовые автомобили и прицепы, тяжелые автопоезда), перевозящими горючее в таре: бочках, бидонах, контейнерах, металлических и резиноканевых резервуарах.

Автоцистерна (автотопливозаправщик), предназначенная для перевозки горючего, должна удовлетворять следующим требованиям:

быть технически исправной;

выхлопная труба глушителя должна выводиться вправо под радиатор автомобиля (по ходу) с наклоном выпускного отверстия вниз;

иметь необходимое оборудование (специальные ключи, молотки из цветного металла и съемники для арматуры цистерн); два огнетушителя; металлическую заземлительную цепочку).

При подготовке автоцистерны к перевозке необходимо:

внутреннюю поверхность цистерны, чтобы она не имела ржавчины и грязи; при подаче под залив горючего, несовместимого с ранее перевозимым продуктом, – промыть, а грязеотстойник очистить от грязи и воды;

крышки горловин и люков должны иметь исправные резиновые прокладки и герметично закрываться, в наличии должна быть пламегасительная сетка в горловине цистерны, а шланги, трубы и краны быть исправными и не иметь течи;

наличие положенного оборудования.

Бортовые автомобили, перевозящие горючее, оборудуются двумя огнетушителями; глушитель, находящийся под кузовом, обертывается асбестом и накрывается козырьком из жести; на левый борт в передней части устанавливается красный флажок.

Горизонтальные металлические резервуары для перевозки горючего устанавливаются в кузов или на платформу тяжелых автопоездов на специальные рамы-подкладки, а при их отсутствии – на подкладки с вырезами или брусья с боковыми клиньями.

Длина рамы-подкладки и диаметр выреза выбираются в зависимости от длины и диаметра резервуара.

Для крепления на автомобилях резервуары увязываются проволокой или закрепляются специальным приспособлением со стяжной гайкой. Для крепления резервуаров на автомобилях также могут применяться специальные многооборотные крепления.

При перевозке горючего в резинотканевых резервуарах в кузовах автомобилей не должно быть острых выступающих предметов (гвоздей, болтов и др.). Резинотканевые резервуары загружаются с коэффициентом заполнения не менее 0,8–1,0.

При заполнении резиноканевые резервуары надежно закрепляются в кузове автомобиля специальными ремнями.

Контейнеры, бочки и бидоны должны быть герметичными и иметь железные резьбовые пробки с уплотнительными прокладками.

Бочки с горючим размещаются в кузове автомобиля, как правило, в один ярус, пробками вверх и во избежание смещения закрепляются деревянными клиньями и распорками.

Бидоны с горючим устанавливаются в кузове автомобиля плотными рядами в два яруса с учетом грузоподъемности автомобиля. Между ярусами укладываются деревянные прокладки.

Бидоны, выступающие над краями бортов, закрепляются канатами. В промежутках между бидонами и бортами кузова устанавливаются деревянные распорки, устраняющие смещение бидонов.

Тонкостенные бидоны со специальным маслом и смазками перевозятся в упаковочных клетках.

3.4. Перевозка личного состава, раненых и больных

Подготовка автомобилей для перевозки личного состава в основном заключается в оборудовании кузовов грузовых автомобилей скамейками для сидения.

Установка скамеек осуществляется по двум вариантам: с продольным и поперечным расположением скамеек в кузове. При этом скамейки должны быть надежно закреплены и расположены ниже бортов не менее чем на 300 мм, а расстояние между скамейками должно быть не менее 400 мм; борта надежно закрыты и дополнительно зафиксированы для исключения возможности самопроизвольного их открывания во время движения автомобилей. Кроме того, при поперечном расположении задняя скамейка оборудуется прочной спинкой.

Автомобили, предназначенные для систематической перевозки пассажиров, в обязательном порядке оборудуются тентами, лесенками для посадки (высадки) личного состава, освещением внутри кузова, а также звуковой сигнализацией из кузова в кабину автомобиля. Лесенка изготавливается с поручнями из такого расчета, чтобы высота подножки от земли была не более 450 мм. Ступеньки лесенки размещаются на одинаковом расстоянии (не более 400 мм) одна от другой; ширина ступенек – не менее 300–320 мм. Спереди и сзади автомобиля на левой стороне закрепляется табличка «Люди».

К управлению автомобилями, выделенными для перевозки личного состава, допускаются: в колонне – водители, имеющие удостоверение на право управления транспортными средствами категории «С», прошедшие доподготовку и допущенные к управлению автомобилем данной марки, а на одиночные автомобили кроме того имеющие удостоверение на право управления транспортными средствами категории «Д» или стаж вождения автомобиля не менее шести месяцев и удостоверение на право управления автомобилем, оборудованным для перевозки личного состава.

При перевозке личного состава на автомобилях необходимо на каждую машину, перевозящую личный состав, назначать старшего из числа офицеров, прапорщиков или сержантов. Фамилия старшего машины и количество перевозимого личного состава указываются в путевом листе. Старшему машины подчиняется весь личный состав, перевозимый на автомобиле, включая водителя.

Если командир подразделения (старший машины) занимает место в кабине автомобиля рядом с водителем, то для поддержания порядка в кузове машины назначается старший кузова.

Для наблюдения во время движения за креплением бортовых запоров кузова автомобиля, а также за идущими сзади машинами и буксируемой техникой назначаются ответственные наблюдатели – военнослужащие, сидящие на крайних местах у переднего и заднего бортов. Наблюдение за сигналами начальника автомобильной колонны ведут командиры подразделений (старшие машин) и наблюдатели, находящиеся в правом переднем углу кузова автомобиля.

Посадка в автомобиль и высадка личного состава из автомобиля производится только по команде старшего машины в соответствии с требованиями Устава ВС Республики Беларусь.

При определении нормы посадки личного состава необходимо исходить из расчета выделения не менее 0,27 м² пола кузова на одного человека.

Нормы посадки личного состава в автомобиле приведены в табл. 3.1.

Таблица 3.1

Нормы посадки личного состава в автомобиле

Марка автомобиля	На имеющихся продольных скамейках		С установленными дополнительными скамейками			
			При продольном расположении		При поперечном расположении	
	Количество					
	скамеек	человек	скамеек	человек	скамеек	человек
ГАЗ-66	3	21	–	–	–	–
ЗИЛ-131	2	14	3	21	–	–
ЗИЛ-130					5	25
Урал-43202	–	–	–	–	7	35
Урал-43202	2	16	3	24	–	–
КамАЗ-4310	2	20	3	30	–	–

Примечание. При определении загрузки автомобиля личным составом масса одного военнослужащего со снаряжением принимается равной 100 кг.

При движении личному составу, находящемуся на автомобилях, запрещается:

- курить и зажигать спички;
- ехать на подножках и других выступающих частях автомобиля;
- во время движения стоять в кузове автомобиля, сидеть на его бортах, высовываться за борт;
- на стоянках (привалах) стоять на проезжей части дороги.

Правила перевозки раненых и больных

Автомобильный транспорт, возвращающийся после подвоза материальных средств, как правило, используется в первую очередь для эвакуации раненых и больных.

Выделенный для перевозки раненых и больных автомобильный транспорт оборудуется:

брзентами для защиты раненых и больных от ветра, осадков, пыли, радиоактивных, отравляющих веществ и бактериальных (биологических) средств;

унифицированными специальными приспособлениями для грузовых автомобилей или простейшими амортизирующими приспособлениями в виде связок хвороста для установки на них ручек носилок.

Перед погрузкой раненых (больных) кузова должны быть чисто выметены или вымыты; крепление сидений к бортам и открывающиеся борта – проверены и надежно закрыты.

В целях предохранения раненых (больных) от получения травм при перевозке необходимо соблюдать установленные нормы и порядок размещения раненых (больных) в автомобилях (табл. 3.2).

Таблица 3.2

Нормы погрузки раненых и больных в автомобили

Марка автомобиля	Без установки приспособлений для перевозки		При установке приспособлений для перевозки		Только сидячих
	лежачих	сидячих	лежачих	сидячих	
ГАЗ-66	2	4	5	6	10
ЗИЛ-131	3	4	5	6	21
ЗИЛ-130	4	5	8	10	25
Урал-4320	3	4	5	8	24

Размещение раненых (больных) должно обеспечивать возможность наблюдения за ними в пути медицинского персонала.

При погрузке раненых (больных) в автомобили необходимо соблюдать следующие правила:

первыми грузить тяжелораненых (больных) на носилках, а затем сидячих;

при размещении носилок в два яруса (в автомобилях, специально оборудованных для перевозки раненых) вначале производится установка носилок верхнего яруса, потом – нижнего с обязательным их креплением в местах установки;

раненые (больные) на носилках размещаются в кузове автомобиля всегда головами к кабине; при комбинированном размещении раненых носилки располагаются в передней части, сидячие раненые (больные) размещаются ближе к заднему борту;

носилки в кузове автомобиля, как правило, устанавливаются в горизонтальном положении;

во всех случаях лежащим раненым (больным) обеспечивается приподнятое положение головы на мягком подголовнике за счет использования скатки шинели, вещевого мешка или наполнения чехла подголовника носилок сеном, соломой и другими подручными материалами.

Для обслуживания раненых и больных медицинской службой выделяются сопровождающие (врач, фельдшер, санитарный инструктор, санитар), обеспеченные средствами медицинской помощи и ухода за ранеными и больными в пути.

Движение колонны можно начинать только тогда, когда посадка раненых (больных) во всех автомобилях закончена. Это определяется следующим:

личный состав занял свои места в кузовах, борта кузовов надежно закрыты;

в холодное время года раненые и больные обеспечены одеялами и санитарными ватными конвертами, химическими грелками;

все носилки с ранеными (больными) закреплены;

сопровождающий проверил наличие предметов ухода за ранеными (больными) в пути, состояние здоровья, степень защиты раненых и больных от переохлаждения и удобство их размещения.

Находящиеся в кузове раненые (больные) соблюдают те же правила, что и при перевозке личного состава.

При перевозке раненых и больных необходимо соблюдать следующие правила:

трогаться с места и тормозить, а также преодолевать неровности пути плавно, без рывков и толчков, по возможности обеспечивать равномерность движения машины (для раненых недопустима перегрузка более 0,7g);

не превышать скорости движения, указанной сопровождающим, исходя из состояния здоровья перевозимых раненых (больных);

останавливать автомобильный транспорт по сигналу сопровождающего, при его отсутствии – по требованию больных и раненых;

первую короткую остановку проводить не позднее чем через 30 мин после начала движения в целях проверки удобства размещения раненых (больных), прочности и надежности крепления оборудования, бортовых замков и т. п.;

для приема горячей пищи раненым (больным) через 4–5 ч движения назначать дополнительные остановки;

в зимних условиях при низких температурах и сильных ветрах после 1–2 ч движения организовывать остановки для отдыха и обогрева;

в условиях жаркого климата не допускать перегрева раненых (больных), без надобности не допускать движения по пыльным участкам дороги.

Выгрузка и высадка раненых и больных из автомобилей осуществляется в порядке, обратном погрузке (посадке).

4. РАБОТА КОМАНДИРА АВТОМОБИЛЬНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ (СТАРШЕГО АВТОМОБИЛЬНОЙ КОЛОННЫ) В ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК

Во время боевых действий на автомобильные войска возлагаются ответственные задачи как по подвозу материальных средств боевым частям и соединениям, так и по эвакуации от них раненых, больных, неисправного вооружения, техники и имущества.

Своевременная доставка грузов будет зависеть от умения командиров автомобильных подразделений организовывать работу по подготовке личного состава и машин к предстоящим перевозкам в ограниченные сроки, умения управлять автомобильными колоннами на маршруте перевозок в условиях воздействия на них воздушного или наземного противника, от правильной организации погрузочно-разгрузочных работ, наличия средств управления колонной и других факторов.

Сложность работы по организации и выполнению перевозок обуславливается тем, что современные боевые действия чаще всего будут начинаться с марша и вестись в непрерывном сочетании боя и марша, а с целью обеспечения скрытности и уменьшения потерь от воздействия противника воинские автомобильные перевозки будут осуществляться чаще всего ночью, что также усложняет работу личного состава автомобильных частей и подразделений, особенно в войсковом звене подвоза.

От способов и методов работы командиров автомобильных подразделений, организации или подготовки и выполнения перевозок во многом будет зависеть успешное выполнение автомобильным подразделением поставленной ему задачи.

4.1. Последовательность и содержание работы командира автомобильного подразделения после получения приказа на перевозку

С получением приказа на перевозку и при наличии достаточного времени на подготовку к перевозке командир автомобильного подразделения (когда весь взвод или рота входят в состав автомобильной колонны и он является старшим этой колонны) обычно строит свою работу в следующей последовательности:

- 1) уясняет полученную задачу;
- 2) производит расчет времени;
- 3) определяет мероприятия, которые необходимо выполнить немедленно, и отдает предварительные распоряжения по подготовке подразделения к выполнению перевозок;
- 4) оценивает обстановку и условия, в которых будет проходить перевозка;
- 5) вырабатывает решение на перевозку, докладывает о нем непосредственному начальнику;
- 6) контролирует выполнение мероприятий по подготовке подразделения (автомобильной колонны) к перевозке и оказывает необходимую помощь подчиненному личному составу;
- 7) докладывает командиру батальона (начальнику штаба) о готовности колонны к выполнению перевозок и в штабе получает необходимые документы: маршрутный лист, жетон колонны, бланки актов простоя (прогона) автомобилей, а при необходимости – и пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам;
- 8) перед началом марша отдает личному составу приказ и инструктирует его о порядке и особенностях выполнения перевозок.

Рассмотрим подробнее содержание работы командира автомобильного подразделения, являющегося начальником автомобильной колонны.

При уяснении задачи, т. е. с получением приказа (распоряжения) на перевозку, командир автомобильного подразделения должен понять и твердо усвоить задачу подразделения и в первую очередь уяснить следующее:

1. Наименование и количество груза, подлежащего перевозке, откуда, куда и к какому сроку должен быть доставлен груз.
2. Место, время и порядок погрузки и выгрузки перевозимого груза.
3. Маршрут движения, расстояние перевозок и время прохождения колонной диспетчерских пунктов (ДП и ДКПП).
4. Сколько времени отводится на подготовку и выполнение перевозок.
5. Состав и номера колонн, выделяемых от подразделения (части).
6. Особенности подготовки личного состава и транспорта к предстоящей перевозке.

7. Места развертывания пунктов обслуживания на автомобильных дорогах.

8. Силы и средства, выделяемые для защиты, обороны и охраны колонны в пути.

9. Место (точку) встречи старшего колонны с представителем склада.

10. Порядок использования порожних машин при их следовании в обратном направлении.

11. Время и место возврата колонны в часть.

12. Другие мероприятия, проводимые старшим командиром в интересах подразделения.

В ходе уяснения задачи командир подразделения намечает вопросы, которые необходимо поставить перед старшим командиром в целях всестороннего обеспечения перевозок.

К числу таких вопросов относятся:

боевое сопровождение автомобильной колонны;

дополнительное выделение средств связи и средств заправки;

доукомплектование подразделения личным составом, автотранспортом и ремонтными средствами;

сдача неисправных машин в ремонт и получение из ремонта;

проведение номерных обслуживаний и получение недостающего водительского и шанцевого инструмента;

пополнение запасов материальных средств.

При расчете времени на подготовку к выполнению перевозки командир подразделения (старший колонны) прежде всего определяет общий фонд времени на подготовку к перевозке, который подсчитывается как разность между временем (сроком) готовности к выходу колонны (подразделения) из расположения части и временем получения приказа (распоряжения) на перевозку.

Например: командир подразделения получил приказ (распоряжение) на перевозку в 18.15 Д. Время готовности к перевозке, т. е. к выходу на маршрут, – 1.30 Д1, следовательно, общий фонд времени составит 7 ч 15 мин. При определении времени на подготовку к перевозке учитывается наличие светлого и темного времени.

Командир подразделения должен обеспечить наиболее рациональное распределение общего времени на выполнение мероприятий, связанных с подготовкой личного состава и машин к перевозкам, при этом стремиться к тому, чтобы возможно больше времени

предоставить подчиненным как для их личной подготовки, так и для подготовки машин к перевозке. С этой целью он должен меньше затрачивать времени на уяснение задачи, расчет времени, отдачу предварительных распоряжений, доведение приказа (распоряжение) на перевозку до личного состава подразделения и его инструктаж.

После уяснения задачи и расчета времени командир подразделения (начальник колонны) определяет мероприятия по подготовке техники и личного состава, которые необходимо выполнить немедленно, затем готовит и отдает предварительные распоряжения. Предварительные распоряжения отдаются с целью своевременного проведения мероприятий по подготовке подразделения к перевозке в то время, когда командир подразделения будет заниматься решением других задач. Предварительные распоряжения должны включать конкретные указания по подготовке личного состава, машин, а также средств замыкания колонны к перевозке.

Обычно при отдаче предварительного распоряжения командир подразделения ориентирует офицеров и прапорщиков (сержантов) о характере предстоящей перевозки, т. е. какой груз в каком количестве и в какой срок приказано перевезти подразделению.

В предварительном распоряжении командир указывает:

1. Срок готовности подразделения к выполнению перевозки.
2. Конкретные мероприятия по подготовке личного состава и машин.

Подготовка транспортных средств включает:

проведение плановых технических обслуживаний и проверку готовности транспортных средств к маршу;

проверку обеспеченности средствами маскировки, повышения проходимости, пожаротушения, шанцевым и водительским инструментом;

подготовку кузовов автомобилей и прицепов к предстоящим перевозкам;

проверку наличия и состояния средств укрытия и крепления грузов, а также надежности бортовых запоров, буксирных приспособлений и светотехнических средств.

3. Мероприятия по тыловому, техническому и медицинскому обеспечению с указаниями конкретных сроков выполнения мероприятий и ответственных за их выполнение.

4. Время прибытия для доклада о ходе подготовки к перевозке и получения приказа.

Таким образом, практическая работа личного состава по подготовке техники и ремонтных средств к перевозке начинается с момента отдачи командиром подразделения предварительных распоряжений. В зависимости от обстановки предварительные распоряжения могут отдаваться и по телефону.

Офицеры и прапорщики (сержанты) подразделения доводят предварительные распоряжения до подчиненных в касающейся их части. Водители и ремонтники, получив приказание (распоряжение), приступают к осмотру, техническому обслуживанию и ремонту машин, подготовке их к перевозке данных видов грузов.

При оценке обстановки командир подразделения (старший колонны) должен детально изучить:

1) возможное воздействие противника на автомобильную колонну в районе размещения, погрузки, выгрузки, на маршруте движения; организацию охраны и обороны колонны; радиационную, химическую и биологическую обстановку на маршруте, возможное заражение колонны, способы преодоления зараженных участков, организацию защиты колонны;

2) наличие, состояние и степень готовности личного состава; обеспеченность личного состава оружием, боеприпасами и средствами защиты, вещевым имуществом и продовольствием;

3) наличие, состояние и степень готовности автомобильной техники, ее грузоподъемность, транспортные возможности; возможности использования порожнего автотранспорта; материальное, медицинское и техническое обеспечение;

4) состояние маршрута перевозок: дорожное покрытие, максимально возможные скорости движения, особенности маршрута (скрытность, наличие крутых затяжных подъемов и спусков, бродов, мостов, переправ через реку и др.); наличие и место расположения пунктов обслуживания, диспетчерских, контрольно-пропускных пунктов и постов регулирования; наличие и организацию диспетчерской связи на маршруте перевозок; места развертывания сборных пунктов поврежденных машин и медицинских учреждений на маршруте перевозок и вблизи него; организацию управления в ходе перевозок;

5) погодные условия, время года и суток (дожди, снежные заносы, мороз, ночь, день); сроки, отводимые на перевозку.

Во всех случаях оценка обстановки производится с учетом боевой задачи соединения, части, которым необходимо доставить материальные средства.

Во время работы по оценке обстановки и выработке решения командир автомобильного подразделения (старший колонны) оформляет (отрабатывает) свою рабочую карту, на которую наносятся:

1. Сведения о противнике (при необходимости).
2. Дислокация части, состояние, грузоподъемность и транспортные возможности подразделения.
3. Задача подразделения, наименование и количество грузов, подлежащих перевозке, кому они адресованы, откуда и куда они следуют и срок доставки.
4. Построение походного порядка, состав и глубина колонны.
5. Пункты погрузки и выгрузки при выполнении данной перевозки.
6. Исходный пункт, пункты регулирования и время их прохождения, районы привалов и отдыха.
7. Основная и вспомогательная автомобильные дороги на направлении перевозки, их состояние, размещение диспетчерских и контрольно-пропускных пунктов дорожно-комендантской службы, радиационная, химическая, бактериологическая (биологическая) обстановка на них.
8. Пункты технической помощи (ПТП) и сборные пункты поврежденных машин (СППМ).
9. Пункты питания, обогрева, медицинской помощи и заправки.
10. Сигналы оповещения и управления подразделением (колонной).

Оценив обстановку, командир делает вывод, в какой степени перечисленные факторы способствуют или усложняют выполнение поставленных подразделению задач, определяет рациональные способы выполнения перевозки.

Основные сведения об условиях перевозки командир подразделения получает от командира и штаба батальона, а также на основе изучения маршрута движения по карте. Дополнительные сведения он может получить от старших колонн, совершивших перевозки на данном маршруте или в районах погрузки и выгрузки.

На основании выводов из оценки обстановки командир подразделения принимает решение на перевозку. В решении на организацию и выполнение автомобильных перевозок командир подразделения определяет:

1. Мероприятия по подготовке к перевозке личного состава подразделения.

2. Организацию работ по техническому обслуживанию и ремонту машин до начала перевозки.

3. Порядок пополнения войсковых (подвижных) запасов материальных средств: боеприпасов, горючего, продовольствия и др.

4. Наименование и количество грузов, подлежащих перевозке, пункт отправки и срок доставки. Задачи взводам (отделениям).

5. Время и порядок убытия и прибытия под погрузку. Маршрут движения. Скорость движения, дистанция между машинами и взводами. Районы привалов и отдыха. Организацию регулирования движения на маршруте перевозок. Время и место сосредоточения колонны после выполнения задания.

6. Организацию защиты, охраны и обороны. Порядок действия личного состава в случае применения противником ОМП или нападения наземного и воздушного противника. Порядок использования приданных средств боевого сопровождения.

7. Организацию материального, медицинского и технического обеспечения.

8. Организация управления и порядок представления донесений.

После выработки решения командир подразделения готовит приказ (распоряжение), который будет отдавать личному составу после проверки им хода подготовки техники и личного состава к перевозке.

Проверив готовность личного состава и машин к перевозке, доложив командиру батальона о готовности и получив в штабе батальона необходимые документы старшего колонны (маршрутный лист, ведомость состава и загрузки автомобильной колонны, бланки жетонов колонны, кроки маршрута, а при необходимости – и пропуск, бланки актов простоя (прогона) автомобилей), командир подразделения (старший колонны) в установленное время отдает личному составу приказ (распоряжение) на перевозку и проводит инструктаж о порядке и особенностях ее выполнения. Путевые листы на каждый автомобиль выписываются в подразделении.

При проверке готовности автомобильной колонны к данной перевозке особое внимание уделяется:

наличию исправных транспортных средств, средств обеспечения и сопровождения в соответствии с маршрутным листом и ведомостью состава и загрузки автомобильной колонны;

готовности личного состава, транспорта, средств обеспечения и сопровождения;

наличию и правильности оформления путевых листов и документов водителей.

В приказе старшего колонны личному составу на перевозку обычно указываются:

1. Сведения о противнике (при необходимости).

2. Положение наших войск, которым подвозятся грузы (при необходимости).

3. Задачи колонны:

наименование, количество груза, пункты отправки и доставки, срок доставки, районы погрузки и выгрузки;

маршрут движения, его протяженность, состояние дорог, место размещения и время прохождения исходного пункта и пунктов регулирования, диспетчерских и контрольно-пропускных пунктов;

номера и порядок построения колонны, скорость движения и дистанция между подразделениями и автомобилями;

время и место привалов и отдыха.

4. Организация защиты, охраны и обороны.

5. Организация питания личного состава и дозаправки автомобилей.

6. Состав замыкания и его задачи.

7. Размещение пунктов технической помощи, питания, отдыха, обогрева, медицинской помощи и СППМ на маршрутах перевозок. Порядок преодоления мостов, железнодорожных переездов, подъёмов (спусков), бродов, участков РХБ заражения, пожаров, завалов.

8. Сигналы управления и оповещения.

9. Меры по обеспечению безопасности при погрузке (выгрузке) и перевозке грузов.

10. Место начальника колонны и заместителя в ходе перевозок.

При отдаче приказа старший колонны дает возможность и требует от личного состава записать маршрут движения, место погрузки (выгрузки), места привалов и отдыха.

При этом командир подразделения (старший колонны) требует от личного состава обратить особое внимание на сохранение перевозки в тайне, важность скрытности ее осуществления и напоминает об ответственности за сохранность груза.

Если подразделение выделяет личный состав и автотранспорт в состав другой колонны, командир подразделения по получении приказа командира батальона на перевозку готовит личный состав и автотранспорт и направляет их в район формирования колонны, обеспечив водителей машин путевыми листами.

4.2. Управление автомобильной колонной на маршруте перевозок в различных условиях обстановки

Высокая интенсивность движения и чрезмерная занятость автомобильных дорог требует четкой организации управления движением и строгого соблюдения установленного порядка.

Управление автомобильной колонной во время движения, в районах погрузки (выгрузки), привалов и отдыха осуществляется старшим автомобильной колонны и командирами подразделений, входящих в состав колонны.

Для управления автомобильной колонной в процессе перевозок используются:

- радиотехнические средства связи;

- подвижные средства связи (посыльные на автомобилях или мотоциклах);

- ручная (флажковая, фонарем) или звуковая сигнализация;

- светосигнальные средства связи;

- действие головной (направляющей) машины колонны;

- указки, дорожные светильники и сигнальные фонари.

Наибольший эффект при управлении автомобильной колонной достигается при использовании радиосредств.

Радиостанции устанавливаются на машину старшего колонны и в техническом замыкании на МТО-АТ или ПАРМ-1М, а в больших колоннах – и у командиров подразделений.

Все переговоры с помощью радиосредств внутри колонны должны вестись с учетом сохранения секретности цели и маршрута перевозок.

Флажковая (фонарем) сигнализация при управлении колонной применяется в любое время суток и является наиболее простым и доступным средством управления. За подачей сигналов следят командиры подразделений, водители, а при перевозке личного состава – специально выделенные наблюдатели. Командиры подразделений и наблюдатели незамедлительно повторяют каждый сигнал, что ускоряет передачу сигналов и вместе с тем подтверждает правильность их приема. Существенным недостатком флажковой сигнализации является сложность и трудность передачи и приема сигналов (команд) в движении, а также ночью и в других условиях недостаточной видимости. Тем не менее визуальная система передачи команд с использованием флажковой сигнализации имеет широкое применение при организации воинских автомобильных перевозок. В качестве звуковой сигнализации могут применяться звуковые сигналы автомобилей или электрические мегафоны. Эти сигналы дублируются по всей колонне и выполняются немедленно.

Светосигнальные средства предназначаются для управления автомобильной колонной в ночное время. К ним относятся бортовые светофоры различных конструкций (БСТ-3, БСЛ-3) и комбинированные задние фонари. Принцип работы светосигнальных средств основан на передаче неподвижного светового сигнала и комбинации из трех цветов: красного, зеленого, желтого. Количество возможных световых комбинаций, а следовательно, число вероятных команд, которые могут быть переданы, равно 19. Бортовой светофор устанавливается на левом борту автомобиля и обеспечивает передачу сигнала на четыре машины, т. к. дальность видимости в ночное время достигает 500 м. Для управления бортовым светофором необходимым пультом управления и таблица передаваемых команд, которую целесообразно иметь в кabinах автомобилей в поле зрения водителя.

Для подачи сигналов оповещения по колонне в отдельных случаях могут применяться и цветные ракеты.

При отсутствии специальных средств управления или невозможности их применения управление автомобильной колонной осуществляется посредством действия головной машины. С началом марша и до прибытия в назначенный район действует команда «Делай, как я». Все командиры подразделений и водители машин колонны обязаны наблюдать за движением идущей впереди машины и повторять их.

При движении по дорогам, обслуживаемым дорожно-комендантскими частями, а также при организации автомобильной частью комендантской службы на отдельных участках маршрута с выставлением постов регулирования все водители автомобильной колонны обязаны выполнять требования регулировщиков, осуществляющих регулирование движения. Сигналы регулирования движения подаются, как известно, флажками или фонарем.

Подача команд или сигналов в колонне может осуществляться выставлением специальных знаков и указателей, относящихся ко всему проходящему транспорту (обход, участок заражения, проезд в минном поле и т. п.) или к транспорту определенной колонны. Для указания требуемого направления движения определенным колоннам или отдельным машинам рядом с дорожными указателями устанавливаются опознавательные знаки тех частей, машины которых должны двигаться по данному маршруту. В целях обозначения временных проездов, съездов и объездов в местах, требующих повышенного внимания водителя, а также обозначения перекрытия движения на отдельных направлениях в стыках и на перекрестках дорог могут применяться дорожные светильники и сигнальные фонари.

При движении колонны по различным участкам маршрута старший колонны изменяет режим ее движения в зависимости от конкретных условий, а именно:

при подходе к городам и населенным пунктам скорость движения уменьшается, движение через населенные пункты должно осуществляться на пониженной скорости;

при подъезде к подъемам или спускам дистанции между машинами увеличиваются;

движение колонны через железнодорожные переезды должно производиться со скоростью не более 15 км/ч;

движение через мосты с ограниченной грузоподъемностью производится при условии соответствия веса автомобиля грузоподъемности моста, не допускаются превышение скорости движения по мосту и остановка на них;

при движении по дорогам, не проверенным на разминирование, необходимо снижать скорость движения, увеличивать дистанцию между машинами до 100–200 м и двигаться по следу впереди идущего автомобиля;

при повреждении автомобилей с грузом в пути и невозможности их быстрого восстановления эти автомобили берутся на буксир, а в случае если они окажутся труднотранспортными, груз с них перегружается на резервные или недогруженные автомобили (об этом делают соответствующие отметки в сопроводительных листах и в ведомости состава и загрузки автомобильной колонны);

в случае утраты или порчи груза старший колонны обязан сделать отметку в сопроводительном листе (прил. 1), составить акт в двух экземплярах, один из которых представляется грузополучателю, другой – в штаб автомобильной части.

При прохождении диспетчерских и контрольно-пропускных пунктов, указанных в маршрутном листе, старший колонны обязан:

предъявлять для проверки маршрутный лист (прил. 2) и делать в нем отметку о времени прохождения колонной диспетчерского и контрольно-пропускного пункта;

сдавать заполненные им жетоны колонны (прил. 5);

принимать к исполнению приказа или распоряжения, переданные через дорожно-комендантскую службу начальником автотранспортной службы или штабом части.

В ходе перевозок старший колонны в соответствии с указаниями своего командира через диспетчерскую связь автомобильных дорог докладывает о времени прохождения колонной диспетчерских и контрольно-пропускных пунктов, прибытия в пункт погрузки или выгрузки, о происшестввах в пути и т. д.

Следует отметить, что управление автомобильной колонной на маршруте перевозок, особенно в условиях боевой обстановки, является довольно сложным делом, т. к. в распоряжении старшего колонны будет еще недостаточно эффективных средств управления.

При нахождении автомобильной колонны в пути ее непосредственное охранение и другие меры боевого обеспечения возлагаются на командиров подразделений (старших колонн).

4.3. Работа командира автомобильного подразделения в районе погрузки (выгрузки)

Погрузка (выгрузка) грузов является одним из важнейших элементов транспортного процесса.

Районы расположения воинских частей материального обеспечения, выгрузочные станции, аэродромы материального обеспечения, посадочные площадки вертолетов с прилегающими к ним районами, оборудованные для погрузки, выгрузки, перегрузки материальных средств, называются *районами погрузки (выгрузки)*.

Пункты ожидания колонн перед загрузкой (разгрузкой) назначаются, как правило, вдоль подъездных путей на расстоянии 3–5 км от пункта погрузки (выгрузки). Они оборудуются местами стоянки автомобильного транспорта, укрытиями для личного состава и техники, связью с ДП и пунктами управления воинской части, материального обеспечения, пунктами погрузки (выгрузки) и непосредственно погрузочно-разгрузочными постами.

Пункты погрузки, выгрузки, передачи материальных средств предназначены для приема, подготовки, отправки и перегрузки материальных средств, а также для оформления документов. Они оборудуются отдельно для погрузки, выгрузки, передачи материальных средств по их видам (боеприпасы, горючее, военно-техническое имущество).

На каждом складе может быть несколько пунктов погрузки (выгрузки) (для погрузки, выгрузки материальных средств в пакетах, контейнерах и штучной упаковке), и оборудоваться они могут как на территории склада, так и на значительном удалении от него.

Пункты погрузки, выгрузки, передачи материальных средств на выгрузочных станциях оборудуются на железнодорожных ветках, в тупиках как в границах станции, так и на удалении от нее до 2 км.

Пункты погрузки, выгрузки, передачи материальных средств должны обеспечивать организованную и быструю загрузку (разгрузку) транспортных средств, скрытность проведения погрузочно-разгрузочных работ и удовлетворять следующим основным требованиям:

- иметь достаточный фронт погрузки (выгрузки) для приема и выдачи материальных средств в соответствии с расчетным или заданным суточным грузооборотом;

- иметь достаточно развитую сеть подъездных путей, обеспечивающих пропуск транспорта беспрепятственное его движение и маневрирование;

- обеспечивать загрузку (разгрузку) автомобилей в соответствии с установленными нормами времени;

- иметь хорошую маскировку и противопожарное оборудование.

Пункты погрузки, выгрузки, передачи материальных средств, включают в себя территорию, на которой оборудованы погрузочно-разгрузочные посты, подъездные пути, укрытия для личного состава и техники, размещены силы и средства для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, средства связи и управления (прил. 11).

Погрузочно-разгрузочный пост включает в себя погрузочно-разгрузочную площадку, силы и средства погрузочно-разгрузочных работ, подъездные пути.

Погрузочно-разгрузочные площадки оборудуются у хранилищ, штабелей, вагонов, вертолетов, самолетов, если по условиям безопасности к ним допускается подъезд автотранспортного средства.

Оборудованные и подготовленные к работе погрузочно-разгрузочные посты образуют фронт погрузки (выгрузки).

Фронт погрузки (выгрузки) определяется количеством автомобилей (автопоездов), которые могут быть одновременно поставлены под загрузку (разгрузку).

Материальные средства, предназначенные к перевозке, грузоотправитель заблаговременно приводит в транспортабельное состояние (упаковывает в стандартную тару, формирует в пакеты, укладывает в контейнеры, снабжает транспортной и специальной маркировкой, а также документацией).

Погрузка (выгрузка) грузов проводится силами и средствами грузоотправителей (грузополучателей) в сроки, установленные приказом или распоряжением на перевозку.

Командир автомобильной воинской части (подразделения) отвечает за подготовку автомобилей (автопоездов) для перевозки соответствующих видов материальных средств, своевременное прибытие колонн под загрузку (разгрузку), а также за выполнение личным составом установленных порядка и правил в районе погрузки (выгрузки). При необходимости укрытия грузов грузоотправитель обеспечивает транспортные средства укrywочным материалом (брезентами).

Участие личного состава автомобильных воинских частей (подразделений) в погрузочно-разгрузочных работах заключается:

- в подготовке автотранспортных средств для загрузки (разгрузки);
- своевременной подаче автомобилей (автопоездов) на погрузочно-разгрузочные площадки и установке их в положение, удобное для выполнения погрузочно-разгрузочных работ;

контроле за правильной укладкой и креплением грузов в кузовах автомобилей (автопоездов);

принятии мер для обеспечения наиболее полного использования грузоподъемности и грузоместимости автомобилей (автопоездов);

выводе автомобилей (автопоездов) с погрузочно-разгрузочной площадки.

По прибытии колонны в район погрузки (выгрузки) начальник колонны обязан:

разместить автомобили в пункте ожидания перед загрузкой (разгрузкой) рассредоточенно или в походном порядке на установленных дистанциях с соблюдением мер маскировки;

доложить командиру воинской части материального обеспечения, грузоотправителю (грузополучателю) о прибытии колонны под загрузку, разгрузку, передачу материальных средств, предъявить ему маршрутный лист для отметки времени прибытия и согласовать вопросы управления погрузкой (выгрузкой), защиты, охраны и обороны колонны, места укрытия личного состава и автомобилей;

поставить задачу личному составу колонны на погрузку (выгрузку), передачу грузов, указать места укрытия личного состава и техники в случае нападения авиации противника или применения им оружия массового поражения.

Подача автомобилей из пункта ожидания на пункты погрузки, выгрузки, передачи материальных средств осуществляется по команде начальника колонны. Для передачи команд используются имеющиеся на базе, складе средства связи и управления. Пользоваться радиосредствами в районе погрузки (выгрузки) запрещается.

Расстановка автомобилей в пункте погрузки, выгрузки, передачи материальных средств должна обеспечивать возможность быстрого их выхода и рассредоточения, а также подачу и вывод каждого автомобиля в отдельности независимо отстоящих рядом под загрузкой (разгрузкой).

Движение автомобилей в районе погрузки, выгрузки, передачи материальных средств осуществляется в соответствии с правилами и установленными знаками. Скорость движения автомобилей на подъездных путях допускается не более 10 км/ч, а у мест проведения погрузочно-разгрузочных работ – не более 5 км/ч. Обгон на подъездных дорогах запрещен.

Отпуск материальных средств со склада осуществляется по нарядам или накладным, определенном руководящими документами Вооруженных Сил Республики Беларусь.

Материальные средства, погруженные на автомобили (автопоезда) принимаются сопровождающим, а при его отсутствии – начальником колонны. В этом случае начальнику колонны вручаются два экземпляра наряда. Первый экземпляр с отметкой грузополучателя о приеме материальных средств после их доставки грузополучателю возвращается начальнику колонны, второй остается у грузополучателя.

Для контроля за сохранностью перевозимого груза и установления ответственности водителей за перевозимые материальные средства склад (грузоотправитель) выписывает и вручает каждому водителю сопроводительный лист согласно прил. 1.

Сопроводительный лист выписывается на каждый автомобиль в двух экземплярах. Первый вручается водителю под расписку во втором экземпляре, второй – остается у грузоотправителя.

Приемщик груза при соответствии фактического количества и качества груза данным наряда делает в наряде и в сопроводительных листах отметку «Груз принят». Роспись приемщика заверяется печатью с изображением Государственного герба Республики Беларусь. В случаях несоответствия количества и качества груза составляется акт.

При перевозке груза одним автомобилем сопроводительный лист не выписывается.

В случае утери сопроводительного листа начальник колонны проверяет груз и оформляет факт утери сопроводительного листа актом с указанием в нем материальных средств, находящихся в машине.

В процессе погрузки материальных средств водитель контролирует правильность укладки грузов в кузов автомобиля (прицепа), исправность упаковки и пломб, закрепление и увязку грузов, а начальник автомобильной колонны на основании сопроводительных листов на перевозку материальных средств, представляемых водителями, отмечает в путевом листе водителя род и массу перевозимого груза.

При погрузке воинских грузов для наиболее полного использования грузоподъемности автотранспортного средства следует руководствоваться нормами погрузки и схемами рациональной укладки, приведенными в справочниках норм погрузки материальных средств на грузовые автомобили (автопоезда) и прицепы.

В случае отсутствия справочных данных для выбора рационального варианта размещения тарно-штучных грузов делается расчет путем поочередного деления ширины и длины кузова автотранспортного средства, высоты его борта на соответствующие габаритные размеры грузового места, учитывая возможность его кантования и ярусность погрузки. Целесообразно в первую очередь максимально использовать ширину кузова, а затем его длину. При остатке свободного объема кузова применяется комбинированная схема размещения грузов.

Укладка груза в кузовах автотранспортных средств должна начинаться от кабины (переднего борта) рядами на всю высоту погрузки. По весу груз должен распределяться симметрично относительно продольной оси кузова и равномерно по всей его площади.

При полной загрузке (заливе) автомобиля (прицепа), нарушении погрузочно-разгрузочного процесса, возникновении аварийной ситуации водитель подает команду «Стоп».

По окончании погрузки, выгрузки, передачи материальных средств группа загруженных (разгруженных) автомобилей направляется в район (пункт) сосредоточения колонн после загрузки (разгрузки). Начальник колонны предъявляет начальнику склада (грузоотправителю, грузополучателю) маршрутный лист для отметки времени окончания погрузки (выгрузки).

За задержку колонны на погрузке (выгрузке) свыше установленного времени грузоотправителя, грузополучателя несут ответственность в соответствии с законодательством Республики Беларусь. Начальник колонны в этом случае обязан составить акт простоя (прогона) автомобилей согласно прил. 4.

Перед началом движения начальник колонны проверяет правильность укладки, увязки и закрепления грузов, проводит инструктаж о порядке совершения марша и подает команду на движение колонны в район назначения.

Для передачи материальных средств из транспортных средств одной колонны в транспортные средства другой назначается пункт передачи материальных средств, а для встречи колонн – точка встречи.

Место размещения пункта передачи материальных средств назначается заместителем командующего (командира) по тылу, планирующим подвоз в данном звене тыла. Получатель материальных средств оборудует пункт передачи, организует работы в нем, его охрану и оборону, а также встречу колонн.

Перегрузка материальных средств из автомобиля в автомобиль проводится с применением сил и средств, специально выделенных в пункты передачи грузов, а также средств механизации, включаемых в состав колонн.

По возвращении колонны в район размещения воинской части после выполнения задания на перевозку исполненные документы (наряд, накладная, сопроводительные листы) высылаются штабом воинской части грузоотправителю.

Командиры подразделения (начальники колонн) по прибытии колонны организуют обслуживание и необходимый ремонт автомобилей и прицепов с тем, чтобы подразделение (колонна) в кратчайший срок было приведено в полную готовность к выполнению очередного задания на перевозки.

5. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ДОРОЖНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВОЙСК

5.1. Понятие о сети военных дорог

Развитие средств вооруженной борьбы, маневренный характер боевых действий, значительный рост подвижности войск превратил автомобильный транспорт в основное средство подвоза и эвакуации. Для обеспечения боевых действий используются автомобильные дороги.

Дорога – комплекс инженерных сооружений либо полоса земли, предназначенные и используемые для движения в установленном порядке транспортных средств и пешеходов. Дорога должна обеспечивать движение машин в течение продолжительного времени.

Сеть автомобильных дорог может быть использована для подготовки:

- военно-автомобильных дорог;
- путей для перегруппировки войск;
- путей подвоза и эвакуации (войсковых и оперативных).

Военно-автомобильные дороги (далее – ВАД) – это дороги, подготовленные для воинского движения, с развернутыми для их эксплуатации, технического прикрытия и восстановления силами и средствами дорожно-комендантских воинских частей (подразделений). Под *воинским движением* понимается передвижение войск своим ходом, подвоз материальных средств и эвакуация автомобильным транспортом.

Военно-автомобильные дороги обычно включают основной и запасной маршрут, дублирующие мостовые переходы и подъезды к наиболее важным тыловым объектам, расположенным на данном направлении.

Основной маршрут выбирается, как правило, по существующим дорогам, имеющим лучшие технические и эксплуатационные показатели и наименьшие объемы дорожно-мостовых работ, расположенным в обход крупных населенных пунктов, узлов коммуникаций и других уязвимых мест, если это возможно по условиям местности и обстановки. На основном маршруте развертываются силы и средства дорожных войск и осуществляется движение.

Запасной маршрут намечается и при необходимости подготавливается подразделениями, действующими на основном маршруте. В случае переключения движения на запасной маршрут на нем развертываются необходимые для его эксплуатации, технического прикрытия и восстановления силы и средства. Подготовка запасных маршрутов, дублирующих мостовых переходов, а также проведение других мероприятий, обеспечивающих живучесть ВАД, осуществляется исходя из местных условий, оперативно-тыловой обстановки и наличия сил и средств для их выполнения.

ВАД организуются на важнейших направлениях движения войск, подвоза материальных средств и эвакуации дорожными войсками в звене подвоза «Центр – объединение», а также при наличии сил и средств в звене подвоза «объединение – соединение» на главном направлении.

Пути подвоза и эвакуации (войсковые и оперативные) и пути для перегруппировки войск подготавливаются инженерными войсками.

При недостаточном количестве существующих дорог прокладываются **колонные пути**. Под *колонным путем* понимается выбранное на местности направление вне дорог, подготовленное для кратковременного движения войск.

Количество дорог определяется исходя из конкретной оперативно-тыловой обстановки, а также наличия сил и средств дорожных войск для их подготовки и содержания.

ВАД должны выбираться с таким расчетом, чтобы они соединяли базы и склады центра с бригадами материального обеспечения объединений. Пути подвоза и эвакуации назначаются с таким расчетом, чтобы они соединяли бригады материального обеспечения объединений с батальонами материального обеспечения соединений (оперативное звено подвоза), а также батальоны материального обеспечения соединений со взводами материального обеспечения (взводами обеспечения) батальонов (войсковое звено подвоза). По рубежам размещения бригад материального обеспечения объединений, в некоторых случаях – по рубежам размещения батальонов материального обеспечения соединений подготавливаются и содержатся рокадные автомобильные дороги для обеспечения маневра войск и материальных средств.

5.2. Войсковые пути подвоза и эвакуации, их назначение, подготовка, содержание и организация движения на них

Пути подвоза и эвакуации называются дороги, предназначенные для подвоза материальных средств, эвакуации, перемещения тыловых частей и подразделений в войсковом и оперативном звене. В качестве путей подвоза и эвакуации прежде всего используются фронтальные и рокадные дороги, а также колонные пути, подготовленные для движения войск.

Пути подвоза и эвакуации обычно включают:

основной и запасной пути;

подъездные пути к складам;

подъездные пути к медицинским пунктам и другим тыловым частям и подразделениям;

объезды труднопроходимых участков.

Требования, предъявляемые к путям подвоза и эвакуации:

по возможности твердое покрытие и прочный грунт;

достаточная ширина проезжей части;

наличие исправных мостов и других дорожных сооружений, обеспечивающих движение как колесного транспорта, так и гусеничной техники при ее эвакуации;

пути подвоза и эвакуации должны проходить по кратчайшим, скрытым от наблюдения противника дорогам и не проходить через крупные населенные пункты, железнодорожные узлы и другие объекты, по которым противник может применить ВТО и ОМП.

Пути подвоза и эвакуации в зависимости от звена подвоза могут быть оперативными, бригадными и полковыми.

Оперативные пути подвоза и эвакуации назначаются и готовятся от районов расположения бригад материального обеспечения оперативных командований до батальонов материального обеспечения отдельных механизированных бригад.

Бригадные пути подвоза и эвакуации назначаются и готовятся от районов расположения бригадного транспорта с запасом материальных средств до взводов материального обеспечения (взводов обеспечения) батальонов.

Полковые пути подвоза и эвакуации назначаются и готовятся от районов расположения полкового транспорта с запасом материальных средств до взводов обеспечения батальонов и огневых по-

зийций полковой артиллерии. Пути подвоза и эвакуации распоряжением командира соединения (части) подготавливаются силами и средствами, выделенными по его указанию.

Подготовка и содержание путей подвоза и эвакуации включает: разведку; ремонт и восстановление существующих и постройку новых дорог, мостов и других дорожных сооружений;

оборудование дорог дорожными знаками, указателями, поддержание их в исправном состоянии;

восстановление разрушенных искусственных сооружений.

Вышеуказанные мероприятия проводятся в первую очередь на основных путях подвоза и эвакуации.

Мероприятия по подготовке путей подвоза и эвакуации, поддержание их в проезжем состоянии разрабатываются заместителями командира соединения (части) по тылу совместно с начальником инженерной службы. Регулирование движения, поддержание порядка и соблюдение мер маскировки на путях подвоза и эвакуации организуются заместителем командира по тылу за счет сил и средств, выделяемых начальником штаба из комендантских подразделений. Охрана путей подвоза и эвакуации осуществляется путем выставления постов у искусственных сооружений, на перекрестках, в узлах дорог и на угрожаемых участках дорог. Для этих целей распоряжением командира объединения, соединения (части) могут выделяться мотострелковые подразделения и боевые машины.

5.3. Дорожно-комендантская служба на автомобильных дорогах

Основные термины и определения по организации дорожно-комендантской службы на автомобильных дорогах

В настоящей главе применяются следующие термины и их определения:

диспетчерский пункт – подразделение, развернутое в определенном месте на маршруте движения (ВАД) и оснащенное техническими средствами регулирования и средствами связи, выполняющее функции по контролю за воинским движением;

дорожно-комендантская служба – составная часть комендантской службы, организуемая на маршрутах движения и ВАД в целях обеспечения непрерывного руководства воинским движением, поддержания дисциплины, контроля за соблюдением правил дорожного движения и мер маскировки;

дорожно-комендантский район – район (участок, полоса), развернутый в тыловой полосе, на которой силами и средствами дорожных соединений (воинских частей, подразделений) подготавливаются ВАД, маршруты выдвижения войск и выполняются задачи дорожно-комендантской службы;

исходный пункт (рубеж) маршрута – точка (рубеж) на заданном маршруте, с прохождения которой головой колонны отсчитывается начало марша;

комендантский (дорожно-комендантский) участок – часть маршрута передвижения войск, ВАД с организованной на нем комендантской (дорожно-комендантской) службой;

контрольный пункт – группа военнослужащих (военнообязанных, сотрудников МВД (ГАИ)), расположенная на маршруте движения мобилизационных ресурсов и осуществляющая контроль за прохождением колонн и отдельных транспортных средств, предназначенных на укомплектование Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований, а также перевозящих военнообязанных, сбор информации о состоянии маршрута, регулирование при прохождении колоннами и отдельными транспортными средствами перекрестков и мостов, сложных участков дорог;

маршрут передвижения войск (сил) – намеченный (установленный) путь следования или направление движения соединений, воинских частей, подразделений и транспортных средств;

патруль – подвижный (пеший) войсковой наряд в составе двух и более военнослужащих, высылаемый для наблюдения за порядком, охранения и обеспечения поддержания установленного режима в определенном районе;

перемещение войск – перемещение войск из одного района в другой своим ходом (маршем), железнодорожным, воздушным, речным транспортом или комбинированным способом;

переправа – участок водной преграды и прилегающей к нему местности, оборудованный для переправы соединений (воинских частей, подразделений) одним из возможных способов и обеспеченный для этого необходимыми средствами;

пост регулирования движения – группа военнослужащих, выполняющая задачи по регулированию движения войск в определенном месте; он может быть как неподвижным, так и подвижным, в этом случае он обеспечивается транспортным средством (мотоцикл, автомобиль, бронетранспортер) и несет службу на отведенном участке маршрута (ВАД);

проход в заграждениях – полоса местности, расчищенная в заграждениях или специально оставленная свободной от заграждений для пропуска своих войск (сил);

пункт обслуживания – штатное дорожно-комендантское подразделение, состоящее из ряда специализированных подразделений и предназначенное для бытового обслуживания военнослужащих, оказания им неотложной медицинской, технической помощи, заправки одиночных автомобилей или небольших колонн, проведения дезактивации, дегазации, дезинфекции вооружения и техники, а при необходимости – и участков местности;

пункт технического прикрытия – временно создаваемые решением местных органов власти команды на базе дорожно-строительных организаций, включающие в свой состав подвижные группы дорожно-строительных и землеройных машин и средства их доставки, для восстановления разрушенных участков маршрутов;

пункт технической помощи – средства эвакуации и ремонта поврежденных и неисправных транспортных средств на маршрутах движения мобилизационных ресурсов;

район отдыха – участок местности, на котором войска при совершении марша останавливаются для дневного или ночного отдыха, обслуживания техники, пополнения запасов;

район погрузки (выгрузки) – участок местности, где производится погрузка (выгрузка) войск (сил) и материальных средств;

район сосредоточения соединения (воинской части, подразделения) – участок местности, на которой в определенном порядке располагаются соединения (воинские части, подразделения);

регулирование движения – комплекс мероприятий по обеспечению заданных темпов и направления движения войск (сил) для своевременного прибытия их в назначенные районы, а также для рационального использования пропускной способности дорог;

рубеж регулирования – условная линия (рубеж) на местности, на которую войска, совершающие марш по нескольким маршрутам, головами колонн должны выходить в установленное время.

5.4. Организация дорожно-комендантской службы на автомобильных дорогах

В целях обеспечения непрерывного руководства воинским движением, выполнения задач комендантской службы на маршрутах выдвижения войск и ВАД организуется дорожно-комендантская служба, являющаяся составной частью комендантской службы.

Дорожно-комендантская служба организуется дорожно-мостовыми соединениями, дорожно-комендантскими воинскими частями и подразделениями на ВАД, а также на маршрутах выдвижения войск и тыла и путях подвоза материальных средств. В необходимых случаях (по согласованию с органами управления территориальной обороны) к выполнению отдельных задач дорожно-комендантской службы на ВАД могут привлекаться воинские части и подразделения территориальных войск, дорожно-патрульная служба Государственной автомобильной инспекции и другие подразделения Министерства внутренних дел.

К дорожно-комендантской службе предъявляются следующие основные требования:

обеспечение непрерывного управления воинским движением на маршрутах выдвижения войск (сил) и ВАД;

своевременное развертывание сил и средств комендантской службы на маршрутах выдвижения войск (сил), ВАД и наиболее рациональное перемещение их в ходе выполнения задач;

надежная организация защиты, охраны и обороны дорожных объектов;

наличие необходимого резерва сил и средств.

Основными задачами дорожно-комендантской службы являются:

непрерывное ведение разведки автомобильных дорог;

диспетчерский контроль за воинским движением;

регулирование движения на ВАД и информирование участников движения о дорожной обстановке на них;

поддержание установленного порядка движения и соблюдение мер маскировки, правил дорожного движения;

защита, охрана и оборона дорожных объектов;

обслуживание небольших команд, отдельных машин и военнослужащих;

сбор и отправка отставшего личного состава, боевой техники и транспортных средств;

эксплуатационное содержание военно-автомобильных дорог (маршрутов движения);

ведение радиационной и химической разведки;

своевременный доклад в вышестоящие органы военного управления и информирование участников движения о состоянии маршрутов движения (ВАД) и обстановке на них.

Организация дорожно-комендантской службы осуществляется в общей системе комендантской службы в дорожно-комендантских районах в ходе оперативного развертывания и на ВАД в ходе операции в соответствии с решением на тыловое обеспечение Вооруженных Сил и войск оперативных (оперативно-тактических) командований и включает:

определение цели и задач дорожно-комендантской службы и выделение необходимых сил и средств для их выполнения;

планирование дорожно-комендантской службы и постановку задач силам и средствам дорожно-комендантской службы;

подготовку и развертывание дорожно-комендантских частей и подразделений и их всестороннее обеспечение;

организацию диспетчерского контроля;

сбор данных о состоянии ВАД.

Движение на ВАД планируется органами военного управления в соответствии с решением начальника тыла Вооруженных Сил, указаниями начальника Генерального штаба.

Планирование движения на ВАД предусматривает выполнение комплекса организационных мероприятий, в результате которых устанавливается и в последующем дорожно-комендантской службой поддерживается единый и обязательный для всех участников воинского движения порядок использования ВАД, движения на них, обеспечивающий необходимые условия для максимального использования пропускной способности ВАД и непрерывного руководства движением.

Планирование движения на ВАД включает в себя:

сбор данных и определение общих объемов движения на дорогах;

определение возможностей дорог по пропуску движения;

распределение объемов движения по дорогам, установление очередности и сроков их выполнения;

разработку планов и графика движения.

Основным планирующим документом является **план распределения движения на ВАД**. Он заблаговременно разрабатывается главным управлением планирования и координации тылового обеспечения, согласовывается с Генеральным штабом Вооруженных Сил и уточняется (конкретизируется) в ходе текущего планирования.

Текущее планирование движения на ВАД осуществляется в целях создания необходимых условий для организованного и своевременного пропуска воинского движения и заключается в разработке плана движения на ВАД и графиков движения по каждой из них на сутки.

При планировании и осуществлении движения на ВАД обычно устанавливается следующая очередность движения: передвижение войск; подвоз материальных средств и эвакуация; передвижение воинских частей тыла, колонн родов войск и специальных войск, другие виды движения.

Каждой ВАД директивой (приказом) по тылу присваивается номер, назначается направление, определяется ее пропускная способность. Начальником ВАД, как правило, назначается командир дорожно-комендантского батальона (роты).

Для несения дорожно-комендантской службы на ВАД организуются батальонные, а в пределах их – ротные и взводные дорожно-комендантские участки. В зависимости от возможностей штатных дорожно-комендантских воинских частей и подразделений, характера местности, интенсивности движения и обстановки на ВАД протяженность этих участков может составлять: батальонных – до 300 км; ротных – до 100 км; взводных – до 50 км. При прохождении ВАД через крупные населенные пункты, водные преграды и другие сложные для движения места могут организовываться отдельные дорожно-комендантские участки.

Комендантом дорожно-комендантского участка, как правило, назначается командир дорожно-комендантского батальона (роты, взвода).

Начальник ВАД и коменданты дорожно-комендантских участков отвечают за организацию дорожно-комендантской службы и при возникновении препятствий движению имеют право направлять колонны на объезд в пределах участка, а по указанию старшего начальника – производить переадресовку колонн.

Для поддержания установленного порядка, дисциплины и безопасности движения, обеспечения выполнения плана и графиков воинского движения, сбора и передачи информации о передвигающихся автомобильных колоннах на маршрутах выдвижения войск (сил) ВАД организуется диспетчерский контроль.

Диспетчерский контроль осуществляется через систему диспетчерских пунктов: центральный диспетчерский пункт, диспетчерские пункты дорожно-комендантских батальонов, рот, взводов, комендантские посты (комендантские контрольно-пропускные пункты) соединений, воинских частей других войск, воинских формирований в соответствии с табелем срочных донесений диспетчерской службы.

Для всех диспетчерских пунктов Генеральным штабом Вооруженных Сил устанавливается единая нумерация.

Диспетчерский пункт осуществляет управление движением и контроль на маршрутах движения войск (ВАД) и выполняет следующие задачи:

- учет проходящих колонн, составление диспетчерских сводок и передача их по назначению;

- контроль выполнения установленного порядка, дисциплины, соблюдения утвержденных планов и графиков движения;

- наблюдение за радиационной, химической и биологической обстановкой в районе размещения диспетчерского пункта;

- прием информации от начальников колонн и оповещение их о состоянии дорог на маршрутах движения, разрушениях, завалах, заграждениях на дорогах, планирование и обеспечение возможных объездов этих участков, своевременное переключение движения с зараженных или разрушенных участков дорог на объезды;

- получение и передача начальникам колонн распоряжений и указаний командования;

- охрана и оборона пункта, соблюдение мер маскировки и защиты от оружия массового поражения;

- поддержание непрерывной связи с центральным диспетчерским пунктом (комендантом района, участка маршрута);

- контроль соблюдения водителями установленного порядка движения и использования техники по назначению.

Кроме того, он осуществляет:

- проверку путевых и личных документов у начальников колонн и водителей одиночных машин;

посадку на автомобили военнослужащих, следующих в попутном направлении;

отметки в путевых документах о нарушении водителями правил движения;

задержание и направление коменданту дорожно-комендантского района (участка) одиночно следующих машины при отсутствии у водителей путевых документов или неправильного их оформления, при движении в направлении, не соответствующем указанному в путевых документах, при передаче водителем управления машиной другому лицу, не вписанному в путевой лист. О задержании машины составляется акт.

Диспетчерские пункты дорожно-комендантских батальонов, рот и взводов размещаются, как правило, совместно с их командными пунктами (пунктами управления) и развертываются непосредственно у дорог, в местах, где можно перехватить основные потоки движения, осуществить маневр. К таким местам относятся:

пересечения фронтальных военно-автомобильных дорог с ротадами;

районы переправ через крупные водные преграды;

пункты выхода на дороги или ухода с них наибольшего числа колонн;

временные перегрузочные районы и другие.

Места для диспетчерских пунктов обычно выбираются на прямых участках дорог с хорошей видимостью, где остановка транспортных средств, подлежащих проверке, не мешает движению колонн и пропуску транспортных средств, имеющих право проезда без проверки документов. Расстояния между диспетчерскими пунктами и места их размещения должны обеспечивать устойчивую радиосвязь, удовлетворять условиям маскировки и защиты от воздействия противника.

За 5 км и за 200 м до диспетчерского пункта на дороге устанавливаются предупредительные знаки, а непосредственно у диспетчерского пункта ставится знак с его номером.

Возле диспетчерского пункта оборудуется площадка для остановки машин начальников колонн и машин, подлежащих проверке, а также площадка задержанных машин.

Диспетчерские пункты работают круглосуточно, для чего назначаются сменные дежурные диспетчеры, радисты и регулировщики.

Диспетчерские пункты, развернутые на маршрутах движения (ВАД), в ходе своей работы осуществляют взаимный обмен информацией с начальниками проходящих колонн и другими участниками движения.

Обмен информацией между диспетчерскими пунктами и начальниками колонн осуществляется с использованием радиостанций или путем личного общения.

Рабочие частоты для связи с диспетчерскими пунктами начальники колонн получают от начальника штаба своей воинской части или на первом диспетчерском пункте при выходе на маршрут движения (ВАД). Вхождение в связь проводится сразу после прохода знака «ДП – 5 км».

При движении на ВАД начальники колонн, старшие и водители машин обязаны поддерживать установленный порядок и дисциплину движения, выполнять требования и указания должностных лиц дорожно-комендантской службы, предъявлять им для проверки личные и путевые документы, сообщать начальникам диспетчерских пунктов номера и состояние колонн, информацию о состоянии пройденного участка ВАД. При подготовке к воинскому движению (перевозке) начальник штаба воинской части, от которой выделяется колонна, выдает начальнику колонны пропуск на движение и бланки жетонов колонны для заполнения в пути следования и сдачи их на диспетчерских пунктах.

Дежурный диспетчер доводит начальникам колонн поступившие для них распоряжения и приказания командования, информирует их, а также других участников движения о состоянии маршрута движения (ВАД) до следующего диспетчерского пункта, а в случае разрушений, заграждений и других препятствий движению указывает направления объездов или подготовленные районы ожидания.

Время прохождения колонн и полученные об их состоянии сведения регистрируются в журнале учета движения колонн, а сведения о состоянии дороги и обстановке на ней наносятся на рабочую карту (схему) диспетчерского пункта. Время прохождения колонн отражается в графиках движения для контроля и принятия необходимых мер по их выполнению.

В каждом диспетчерском пункте оборудуются рабочие места начальника пункта, дежурного диспетчера и связиста, а также место отдыха личного состава, свободного от дежурства. Непосредствен-

но на дороге у развернутого диспетчерского пункта устанавливается круглосуточный пост регулирования движения со средствами регулирования для дневного и ночного времени. В задачи поста регулирования входит также охрана диспетчерского пункта.

Диспетчерские пункты обеспечиваются:

выписками из суточных планов (графиков) движения, рабочими журналами, бланками распоряжений начальникам колонн, донесений, сводок, образцами пропусков, маршрутных листов и прочих путевых документов;

выписками с указаниями задач диспетчерского пункта и функциональных обязанностей его личного состава;

документацией дежурного радиста, а также штампами установленного образца для отметок в путевых документах начальников колонн и водителей одиночных машин;

дорожно-техническими средствами, прочей служебной документацией и имуществом в соответствии с установленными нормами и перечнями.

На диспетчерских пунктах ведутся график движения колонн на закрепленном участке, журнал учета прохождения колонн, журнал учета задержанных машин, рабочий журнал дежурного диспетчера, боевой расчет и схема охраны и обороны диспетчерского пункта.

На диспетчерских пунктах дорожно-комендантского батальона, кроме того, оформляется и ведется рабочая карта. На карту наносятся:

назначенный комендантский (дорожно-комендантский) участок;

однопутные участки, пересечения с железными дорогами в одном уровне, мосты малой ширины и грузоподъемности и другие сложные для движения участки (объекты) и принятый в этих местах порядок пропуска движения;

объезды, обходы, дублирующие мостовые переходы и подъезды к ним;

районы ожидания у переправ, крупных мостов;

места, подготовленные для рассредоточения техники и личного состава при перерывах в движении;

организация комендантской (дорожно-комендантской) службы (границы ротных и взводных участков, диспетчерские пункты, посты регулирования, пункты обслуживания);

размещение подразделений ГАИ, местных дорожных организаций, медицинских учреждений, ремонтных предприятий, узлов (пунктов) связи;

данные о выявленных заграждениях, разрушениях и других причинах нарушения движения, принятое командованием решение по их устранению и сроки устранения.

На диспетчерских пунктах роты и взвода перечисленные данные отражаются на рабочей карте командира роты (взвода).

Диспетчерские пункты комендантских (дорожно-комендантских) батальонов, рот и взводов помимо возложенных на них задач выполняют также функции контрольно-пропускных пунктов и комендантских постов.

С целью поддержания установленного порядка, дисциплины и безопасности движения, обеспечения выполнения плана и графиков движения, сбора и передачи информации организуется диспетчерский контроль движения.

Данные о положении колонн по запросам и о доведении распоряжений начальникам колонн передаются по диспетчерской связи на центральный диспетчерский пункт, который передает полученную информацию заинтересованным органам управления.

Передача донесений о движении колонн по диспетчерской связи осуществляется:

о движении особо важных колонн (осуществляющих особо важные перевозки) – сразу после их прохождения;

об остальных колоннах – в установленные табелем срочных донесений время или по запросу.

Как правило, сведения о движении транспортных колонн и общей интенсивности движения на центральный диспетчерский пункт передаются три-четыре раза в сутки.

Внеочередные донесения немедленно передаются диспетчерскими пунктами в случае задержки движения, воздействия противника на дороги, образования разрушений и заграждений, а также при снятии диспетчерского пункта, при перемещении и развертывании на новом месте.

Донесения о состоянии дорог и обстановке на них передаются диспетчерскими пунктами дорожно-комендантских подразделений на диспетчерский пункт дорожно-комендантского батальона, обобщаются им, докладываются начальнику штаба батальона, а в после-

дующем передаются по форме, в порядке и сроки, установленные табелем срочных донесений.

В целях обеспечения беспрепятственного пропуска и своевременного движения особо важных колонн (осуществляющих наиболее важные перевозки) организуется их диспетчерское сопровождение от момента выхода на маршрут движения (ВАД) до их ухода с маршрута (ВАД). Информация об их прохождении со всех диспетчерских пунктов немедленно передается в вышестоящий орган управления и на соседние диспетчерские пункты, соблюдение графиков движения колонн строго контролируется. В случае задержек этих колонн ближайшие диспетчерские пункты устанавливают причины задержек и докладывают об этом комендантам своих комендантских (дорожно-комендантских) участков, которые принимают незамедлительные меры к ликвидации задержек, в необходимых случаях организуют пропуск вне очереди с сопровождением подвижными постами регулирования.

Поступившие на центральный диспетчерский пункт распоряжения и приказания командования начальникам колонн, запросы заинтересованных органов военного управления о положении подчиненных колонн передаются для реализации на диспетчерские пункты, которые по графикам движения и поступившим диспетчерским донесениям устанавливают местонахождение колонн на момент поступления приказаний, распоряжений и запросов и организуют их доведение до исполнителей.

Полученные диспетчерскими пунктами распоряжения, приказания в адрес начальника колонн и запросы о колоннах регистрируются в рабочем журнале дежурного диспетчера и доводятся до них в письменном виде. За их получение начальники колонн расписываются с указанием даты и времени получения.

При изменении маршрута следования или пункта назначения колонны начальник диспетчерского пункта делает соответствующие отметки в путевых документах с указанием основания изменения, заверяет их своей печатью и штампом диспетчерского пункта.

Всем диспетчерским пунктам запрещается кому-либо, кроме своих прямых начальников, давать информацию о движении на маршрутах (ВАД).

Требования должностных лиц дорожно-комендантских воинских частей (подразделений) по соблюдению порядка, правил и очеред-

ности движения и маскировки на ВАД обязательны для всех военнослужащих (начальников колонн, водителей), проезжающих по дорогам. Все участники воинского движения обязаны оказывать должностным лицам дорожно-комендантской службы незамедлительную помощь по удалению с дороги поврежденной (неисправной техники). Тягачи и другие машины, привлекаемые для освобождения дороги, после выполнения задачи возвращаются в свои воинские части (подразделения).

Никто, кроме прямых начальников должностных лиц дорожно-комендантской службы, не имеет права отдавать им приказания об изменении установленного на дорогах порядка, правил и очередности движения.

Для обеспечения управления дорожно-комендантской службой создается система диспетчерской связи, являющаяся составной частью системы комендантской связи Вооруженных Сил.

Основу системы связи диспетчерской службы составляют:

узлы связи пунктов управления Вооруженных Сил, оперативных командований, Департамента транспортного обеспечения, дорожно-мостовых бригад, дорожно-комендантских воинских частей;

линии (каналы) связи, развертываемые силами и средствами комендантских, дорожно-комендантских воинских частей (подразделений), линии прямой связи, а также каналы связи, выделяемые из опорной сети связи Вооруженных Сил и государственной сети связи, линии привязки узлов связи командных пунктов, диспетчерских пунктов комендантских, дорожно-мостовых бригад к опорной сети связи.

6. ПЕРЕВОЗКА АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

6.1. Общие положения по перевозке железнодорожным транспортом

Автомобильные части и подразделения перевозятся по железной дороге в целях экономии времени, сбережения запаса хода техники и сохранения сил личного состава.

Железнодорожный транспорт является важнейшим материальным фактором войны, имеющим первостепенное значение не только для выполнения военных операций, но и для снабжения армии боевым и другим имуществом.

Перевозка войск железнодорожным транспортом применяется обычно при перегруппировке их с одного направления на другое, внутри фронта или между фронтами, при подготовке и в ходе ведения операций.

Выполнение воинских перевозок в установленные сроки является одной из обязанностей должностных лиц, ответственных за их организацию.

Перевозку командир подразделения (части) организует совместно с управлением военных сообщений Вооруженных Сил и осуществляет воинскими поездами и воинскими эшелонами.

Воинский поезд – это поезд, имеющий в своем составе 20 и более вагонов, занятых воинскими подразделениями или грузами.

При осуществлении воинских перевозок перевозимые воинские части и их подразделения организуются в воинские эшелоны, воинские грузы – в воинские транспорты, а перевозимый личный состав воинских частей – в воинские команды.

Каждому воинскому эшелону, воинской команде и воинскому транспорту военно-транспортным управлением тыла Вооруженных Сил Республики Беларусь присваивается номер, который не изменяется от пункта формирования до пункта назначения (в том числе и при перегрузке с одного вида транспорта на другой).

При перевозке в одном поезде нескольких воинских эшелонов каждый из них сохраняет свою организацию и присвоенный номер.

Для перевозки личного состава и техники используются вагоны грузового и пассажирского парка. Основные характеристики вагонов приведены в табл. 6.1

Таблица 6.1

Подвижной состав и его характеристики по массе тары
и условной длине

Род вагона	Учетная группа	Расчетная масса, т	Условная длина, м
Вагоны грузового парка			
Платформа четырехосная	пл	21	1,05
Крытый четырехосный	кр	23	1,05
Крытый четырехосный с тормозной площадкой	кр	24	1,10
Полувагон четырехосный	пв	22	1,0
Полувагон шестиосный	пв	31	1,18
Полувагон восьмиосный	пв	46	1,45
Цистерна четырехосная	цс	24	0,86
Цистерна восьмиосная	цс	50	1,52
Вагон изотермический	ледн	46	1,58
Вагоны пассажирского парка			
Вагоны четырехосные цельнометаллические, почтовые, багажные, служебные и другие четырехосные вагоны	пас	По массе указанной на кузове или швеллере вагона	1,75

Воинский эшелон формируется по схеме так, чтобы пассажирские, людские вагоны, вагон-кухня, вагон-продсклад, а также вагоны с секретными образцами ВВТ составляли одну группу вагонов и находились в средней части воинского эшелона, а платформы (полувагоны) с ВВТ и крытые вагоны с материальными средствами размещались группами в его головной и хвостовой частях.

В составе каждого эшелона необходимо иметь силы и средства:

для охраны и обороны;

организации связи и РХ и БЗ;

обеспечение личного состава горячей пищей;

оказания медицинской помощи;

зенитные средства, способные вести огонь с платформ на ходу.

Норма погрузки личного состава в крытом вагоне 64–72 чел., а при односуточной перевозке – до 100 чел.

Норма погрузки техники на четырехосную платформу – два ГАЗ-66 или один ЗИЛ-131, один Урал-4320, на две платформы – четыре ГАЗ-66 или два ЗИЛ-131, 2 – Урал-4320.

Каждый вагон, предоставленный для перевозки личного состава, имеет несъемное и съемное оборудование. Несъемным является оборудование, прибитое к внутренним стенам вагонов, и доски для опоры на них съемного оборудования (рис. 6.1).

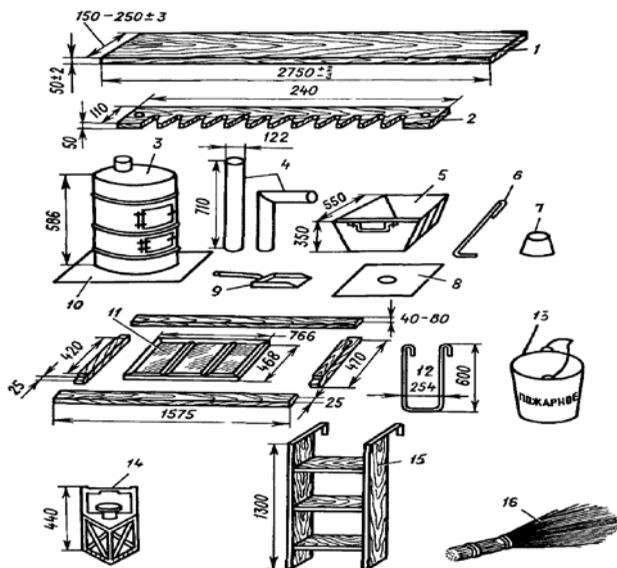


Рис. 6.1. Съемное воинское оборудование крытых вагонов:

- 1 – доска; 2 – ружейная зубчатка; 3 – печь; 4 – дымовые трубы; 5 – ящик для топлива; 6 – кочерга; 7 – кухонный переносный конус; 8 – лист для разделки люка; 9 – совок; 10 – поддонный лист; 11 – рама оконная с полозками; 12 – стремянка; 13 – ведро пожарное; 14 – фонарь; 15 – лестница деревянная; 16 – метла (4-, 10-печной и кухонный комплект)

В каждом воинском эшелоне приказом командира воинской части назначаются начальник воинского эшелона, заместитель по воспитательной работе, помощники по боевому обеспечению и по снабжению, начальник связи, врач (фельдшер). Личный состав, следующий в составе воинского эшелона (команды), должен знать его номер, воинское звание и фамилию начальника воинского эшелона (команды).

6.2. Перевозка подразделений и частей железнодорожным транспортом

Перевозка подразделений (частей) включает:

подготовку железнодорожного подвижного состава и погрузочно-выгрузочных мест;

подготовку подразделений, подлежащих перевозке;

погрузку автомобильной техники на подвижной состав, ее размещение, крепление и маскировку;

движение воинских эшелонов (команд);

выгрузку воинских эшелонов (команд).

Своевременное предоставление и подготовка к перевозке железнодорожного подвижного состава, погрузочно-выгрузочных мест, установленных материалов и приспособлений для крепления ВВТ, выделение маневровых локомотивов, локомотивных и составительских бригад осуществляются должностными лицами Белорусской железной дороги.

Подготовка подразделений к перевозкам осуществляется под руководством командиров подразделений и включает подготовку личного состава, автомобильной техники и крепежных материалов.

Подготовка личного состава заключается в проведении инструктажей и занятий.

Инструктаж проводится в целях соблюдения личным составом мер безопасности при погрузке, размещении, креплении автомобильной техники на подвижном составе и их выполнения в ходе перевозок. При отсутствии времени для проведения занятий до личного состава в ходе инструктажа доводится порядок движения к месту погрузки, организация погрузки, размещения и крепления техники, а также назначаются должностные лица, отвечающие за погрузку и соблюдение установленного порядка при движении эшелона.

При наличии времени с личным составом проводятся специальные занятия, на которых отрабатываются наиболее сложные вопросы организации погрузки (подготовка крепежного материала, въезд (съезд) на подвижной состав, движение по нему, остановка и крепление техники), а также, при необходимости, другие вопросы перевозки (преодоление разрушенных объектов и зон заражения, организация противовоздушной обороны и защиты от оружия массового поражения, соблюдение

мероприятий по скрытности перевозок, применение средств маскировки), а также изучаются обязанности старшего по вагону или дежурного по роте, дневального по вагону и начальника караула.

За погрузку подразделения отвечает его командир. Он руководит погрузкой подразделения, заездом каждой машины на железнодорожный подвижной состав и обеспечивает правильное размещение, крепление и маскировку ВВТ.

Подготовка автомобильной техники включает:

выполнение контрольного осмотра и необходимого ремонта ВВТ, в первую очередь систем управления;

обеспечение надежности всех видов тормозов и стопорных устройств, регулирование натяжения гусениц, проверку и доведение до нормы давления воздуха в шинах колес;

заправку топливных баков до полной вместимости (при перевозке автомобилей наклонным способом топливные баки заполняются не более чем на 1/3);

проверку герметичности и надежности пробок заливных горловин топливных баков, устранение подтекания топлива и масла;

приведение ВВТ в походное положение (положение для транспортирования по железной дороге);

демонтаж узлов и деталей в целях приведения при необходимости ВВТ в габарит погрузки или уменьшения степени негабаритности;

проверку наличия и надежности крепления запасных колес, съемного оборудования (огнетушителей, лопат и т. д.) и груза в кузове автомобиля;

при подготовке автомобилей к погрузке на железнодорожный подвижной состав в наклонном положении дуги каркаса, тенты (брезенты) и боковые сиденья снять, загрузить на платформы автомобилей, перевозимых горизонтально, задние борта всех автомобилей, за исключением устанавливаемых последними, открыть и надежно закрепить, кузова очистить от посторонних предметов.

Перед погрузкой воинской части назначается исходный район, район ожидания, а после выгрузки – район сбора, сосредоточения, а также основной и запасной районы погрузки (выгрузки), включающие несколько железнодорожных станций погрузки (выгрузки).

Погрузочно-выгрузочное место включает в себя следующие элементы:

железнодорожный путь;

погрузочно-выгрузочную постоянную воинскую платформу или воинскую площадку с установленными на ней сборно-разборными платформами или аппаратами;

подъезды к погрузочно-выгрузочной платформе или площадке; специальные устройства, погрузочно-выгрузочные приспособления, материалы и инструмент.

Войска перед погрузкой располагаются в исходном районе с учетом их распределения по воинским эшелонам (командам), воинским поездам, а также с учетом очередности выдвигания их к местам погрузки. Подразделения воинского эшелона (команды) непосредственно перед погрузкой выходят из исходного района или из расположения воинской части в район ожидания, а после выгрузки – в район сбора, сосредоточения.

Охрана и оборона погрузки (выгрузки, перегрузки), а также путей выхода подразделений к местам погрузки определяются решением командира воинской части. Обеспечение скрытности воинских перевозок является важнейшей обязанностью командиров и штабов воинских частей, органов военных сообщений и должностных лиц на Белорусской железной дороге.

Погрузка подразделений (частей) начинается по команде начальника эшелона и производится, как правило, на широком фронте, с использованием всех имеющихся погрузочно-выгрузочных устройств, приспособлений и механизмов, скрытно, быстро и организованно.

За погрузку, размещение и крепление автомобильной техники на железнодорожном подвижном составе отвечают командир подразделения и начальник воинского эшелона.

Заездом каждого автомобиля на подвижной состав руководит командир взвода или специально назначенное должностное лицо.

Руководитель погрузки должен находиться в таком месте, откуда хорошо просматривается положение колес автомобиля во время движения, а подаваемые им сигналы были хорошо видны водителю.

Ночью в помощь руководителю погрузки назначается наблюдатель, который должен следить за положением колес машин в ходе погрузки и при необходимости сигнализировать руководителю погрузки об остановке автомобиля.

Водитель при погрузке автомобиля на железнодорожный транспорт обязан:

заводить двигатель, начинать движение и выходить из кабины автомобиля только по сигналу руководителя погрузки;

до заезда на погрузочно-выгрузочное устройство включить низшую передачу, у автомобилей со всеми ведущими мостами включить передний мост и пониженную передачу;

выбрать правильное направление движения (при погрузке с бокового погрузочно-выгрузочного устройства заезд на подвижной состав производится под углом около 30° к оси пути), чтобы избежать лишних поворотов при заезде;

двигаться по погрузочно-выгрузочному устройству и железнодорожным платформам на низшей передаче, плавно, не делая резких рывков и поворотов;

внимательно следить за сигналами руководителя погрузки и быть готовым немедленно остановить автомобиль;

в момент перехода колес с погрузочно-выгрузочного устройства на железнодорожную платформу уменьшить обороты двигателя, стремясь сохранить плавность хода;

после размещения автомобильной техники закрепить ее, поставить на ручной тормоз.

Размещение автомобильной техники на платформах (в полувагонах) осуществляется горизонтально или в наклонном положении в зависимости от массы, размеров и конструктивных особенностей автомобилей.

Борта платформ, люки и двери полувагонов должны быть закрыты и заперты на запоры, когда это возможно по конструктивным особенностям перевозимой техники. Борты платформ допускается не запирать на запоры, а укреплять в вертикальном положении при помощи деревянных стоек, установленных в торцевые и боковые стоечные скобы платформ. Стойки должны быть не менее высоты борта и всеми сторонами плотно прилегать к стенкам стоечных скоб.

Если площадь платформы (полувагона) не позволяет разместить на ней технику, то торцевые борты платформ (полувагона) опускают на кронштейны; секции боковых бортов опускают и закрепляют за кольца на продольных балках, а при отсутствии колец удерживают проволокой диаметром не менее 4 мм. Двери полувагонов открывают и закрепляют.

Погруженная техника не должна опираться на откиннутые борты платформы.

Выход отдельных элементов техники за пределы лобового бруса вагона не должен превышать 400 мм. В противном случае такую технику перевозят на сцепе вагонов с опорой на один или два вагона (рис. 6.2).

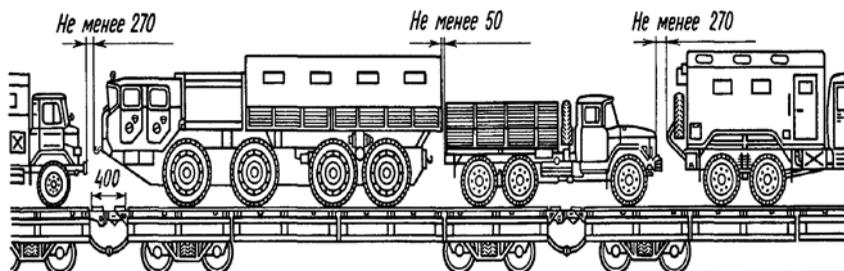


Рис. 6.2. Размещение автомобилей на сцепе платформ

При погрузке на сцеп возможны два варианта размещения автомобилей:

1. Автомобиль устанавливается над сцепом вагонов, при этом колеса заднего (заднего и среднего) моста находятся в пределах пола одного вагона, а колеса переднего моста – в пределах другого (соседнего).

2. Автомобиль устанавливается на одном вагоне, а часть его выходит за пределы лобового бруса более чем на 400 мм, что требует прикрытия другим вагоном.

Над сцепом вагонов не разрешается устанавливать автомобили с опасными грузами, автомобили с числом осей более трех, колесные краны и экскаваторы.

При установке техники на сцеп на боковых бортах платформ (полувагонов) с обеих сторон делают надписи «Сцеп не разъединять!», рукоятки расцепных рычагов автосцепки закрепляют в гнездах кронштейнов мягкой проволокой в положении, исключающем расцепку.

Размещение техники на платформах (полувагонах) производится в пределах установленного габарита погрузки (рис. 6.3). При размещении автомобилей на одной платформе (в полувагоне) зазор между ними должен быть не менее 50 мм.

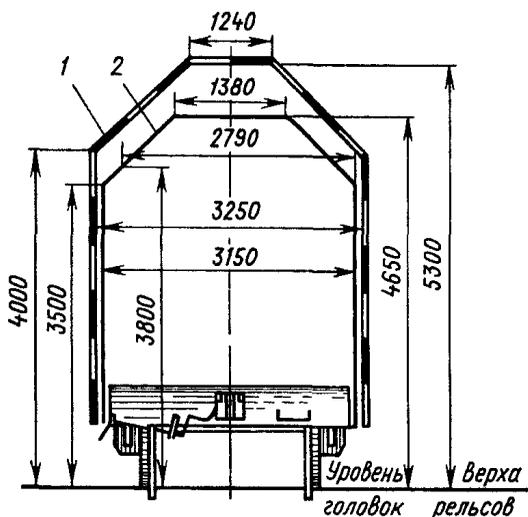


Рис. 6.3. Габариты погрузки:

- 1 – габарит железных дорог колеи 1520 мм;
 2 – габарит погрузки железных дорог колеи 1435 мм

Зазор между автомобилем, погруженным над сцепом вагонов и не закрепленным на платформе (полувагоне) от продольного перемещения, и автомобилем, погруженным на этой же платформе (полувагоне), должен быть не менее 270 мм, а с противоположной стороны – не менее 50 мм.

Порожние грузовые автомобили на платформе (в полувагоне) или на сцепе из них могут размещаться в наклонном положении.

Погрузка автомобилей в наклонном положении производится своим ходом с использованием въездных трапов, автомобильными и железнодорожными кранами, автопогрузчиками с крановыми стрелами и комбинированным способом.

При погрузке автомобилей разных марок автомобили с более широкими кузовами устанавливаются впереди автомобилей, имеющих кузова меньшей ширины.

Автомобили устанавливают симметрично продольной оси платформ (полувагонов) с соблюдением минимальных зазоров между ними. Минимальный зазор между автомобилями, установленными наклонно, составляет 50 мм, а со стороны автомобиля, установ-

ленного над сцеплением и не закрепленного на этой платформе (полувагоне) от продольного перемещения, – не менее 270 мм. Между нижней наиболее выступающей частью автомобиля, установленного в наклонном положении, и полом кузова впереди стоящего автомобиля должен быть зазор не менее 50 мм.

Для удобства выгрузки последний автомобиль на сцепе может быть установлен горизонтально (рис. 6.4).

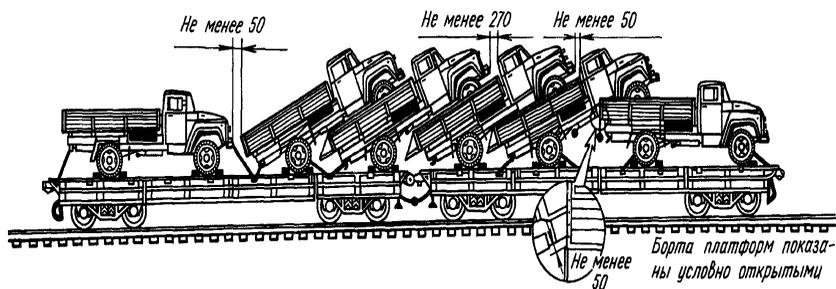


Рис. 6.4. Погрузка порожних грузовых автомобилей на сцеп платформ в наклонном положении

Каждая единица техники, размещенная на платформе, должна быть поставлена на низшую передачу и заторможена. У автомобиля с двумя-тремя ведущими мостами, установленного над сцеплением, передний мост выключают. Для крепления автомобильной техники на железнодорожном подвижном составе железная дорога предоставляет упорные деревянные и боковые бруски, гвозди и скобы. Другие материалы и приспособления (универсальные, многооборотные крепления, табельные растяжки или отожженную проволоку, упорные типовые и боковые бруски), в зависимости от применяемого способа крепления техники, должно иметь перевозимое воинское подразделение (часть).

6.3. Крепление на платформах колесной техники

Крепление автомобилей, установленных горизонтально на железнодорожных платформах, может производиться одним из следующих способов:

1. Универсальными многооборотными креплениями.

2. Деревянными упорными брусками и проволочными (табельными) растяжками.

3. Типовыми деревянными упорными и боковыми брусками (рис. 6.5).

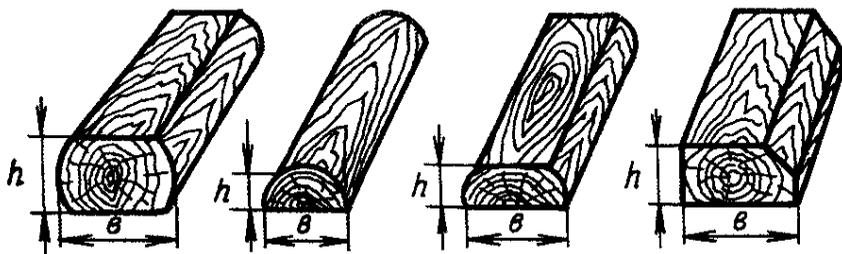


Рис. 6.5. Деревянные упорные бруски

Первый и второй способы применяют при перевозке автомобилей массой отдельных единиц до 40 т, при наличии надежно действующей тормозной системы и исправной ходовой части. Кроме того, второй способ применяют для крепления автомобилей без тормозов массой отдельных единиц до 10 т.

Третий способ применяют при перевозке на платформах с закрытыми бортами автомобилей массой отдельных единиц до 12 т при наличии надежно действующей у них тормозной системы и исправной ходовой части и только в составе воинских эшелонов. Данным способом запрещается крепить прицепы, полуприцепы, автопоезда, автокраны, автомобили с четырьмя и более осями, а также автомобили, загруженные опасными грузами.

При перевозке автомобильных подразделений железнодорожным транспортом основным способом крепления автомобильной техники является второй (применение деревянных упорных брусков и проволочных (табельных) растяжек). Упорные бруски (полукругляк, четвертушки поленьев, обрезки шпал и др.) (см. рис. 6.5) препятствуют перемещению автомобилей вдоль платформ.

Размеры брусков (высоту h и ширину b) выбирают в зависимости от диаметра колеса (табл. 6.2).

Таблица 6.2

Минимальные размеры упорных брусков, мм

Диаметр колеса автомобиля	Размеры бруска	
	высота	ширина
Менее 500	40	100
500–799	50	100
800–1099	75	120
1100–1399	100	160
1400–1599	135	200
1600 и более	150	220

Длина упорного бруска должна быть несколько больше ширины колеса (при двухскатных колесах больше ширины обоих колес).

Боковые бруски препятствуют поперечному перемещению автомобилей, когда борта платформы не могут быть закрыты, а также при расположении их над сцепом платформы.

В зависимости от массы автомобилей и их конструктивных особенностей колеса подклинивают четырьмя или восемь упорными деревянными брусками, которые укладывают длинной стороной поперек платформы и плотно подгоняют под колеса.

Двухосные автомобили закрепляют четырьмя упорными брусками, которые устанавливают у колес переднего и заднего мостов (спереди и сзади колес), и четырьмя упорными брусками, устанавливаемыми под каждое колесо с внутренней (наружной) стороны.

Трехосные автомобили закрепляют четырьмя упорными брусками, которые устанавливаются у колес среднего и заднего мостов (спереди и сзади колес), и четырьмя упорными брусками, устанавливаемыми под колеса переднего и заднего мостов с внутренней (наружной) стороны. Колеса двухосных прицепов подклинивают с внутренних (наружных) сторон, а одноосных – с обеих сторон (рис. 6.6).

При креплении четырехосных автомобилей упорные бруски устанавливают под колеса всех мостов (рис. 6.7).

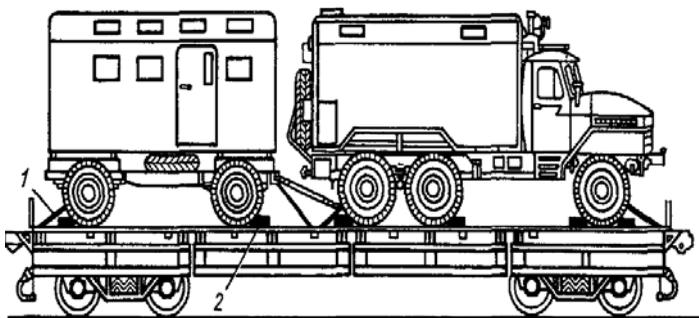


Рис. 6.6. Закрепление трех- и двухосного прицепа с помощью растяжек и упорных брусков:
1 – растяжка; 2 – упорный брусок

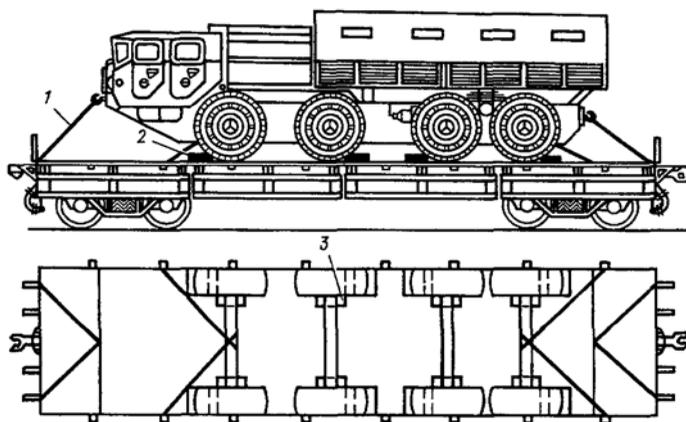


Рис. 6.7. Закрепление четырехосного автомобиля с помощью растяжек и упорных брусков:
1 – растяжка; 2 – упорный брусок; 3 – боковой брусок

Параллельно колесам переднего моста с наружных (внутренних) сторон на расстоянии 20–30 мм от боковой поверхности покрышек устанавливают продольные направляющие бруски (рис. 6.8), каждый из которых прибивают к полу гвоздями, размеры которых приведены в табл. 6.3.

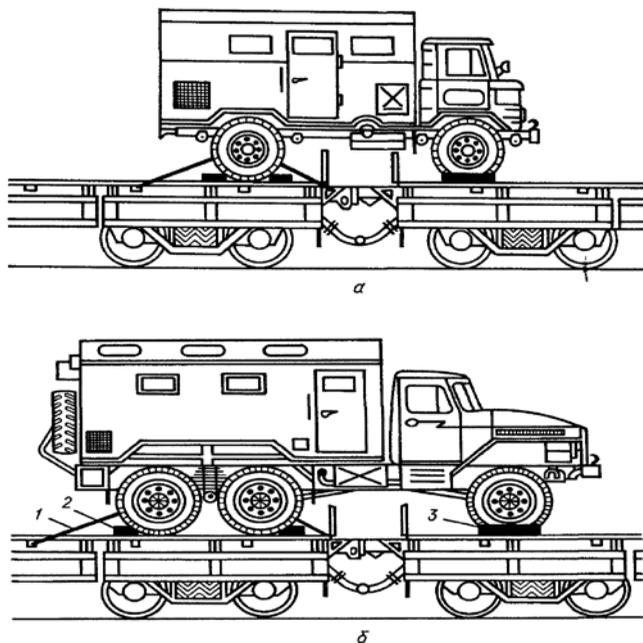


Рис. 6.8. Закрепление двух- и трехосных автомобилей при их расположении над сцепом платформ с помощью растяжек, упорных и продольных направляющих брусков: *а* – двухосный автомобиль; *б* – трехосный автомобиль; 1 – растяжка; 2 – упорный брусок; 3 – продольный направляющий брусок

Таблица 6.3

Гвозди, применяемые при креплении автомобильной техники

Диаметр гвоздя, мм	Длина гвоздя, мм	Масса 1000 гвоздей, кг	Количество гвоздей в 1кг, шт.
5	150	23,2	43
6	200	43,9	22-23
8	250	98,6	10

Гвозди должны иметь длину на 50–60 мм больше высоты брусков и пробивать доски пола платформы. Гвозди забивают вертикально на расстоянии не менее 90 мм от торцов брусков, досок пола платформы или один от другого в направлении вдоль волокон и не менее 30 мм от краев брусков и досок пола платформы и один от другого в поперечном по отношению к волокнам направлении.

Закрепление автомобилей массой до 24 т производят четырьмя растяжками, а массой от 24 до 40 т – восемью. Растяжки могут быть одноразового (проволочные) или многоразового (табельные) использования. Табельные растяжки (рис 6.9) бывают тросовые и цепные.

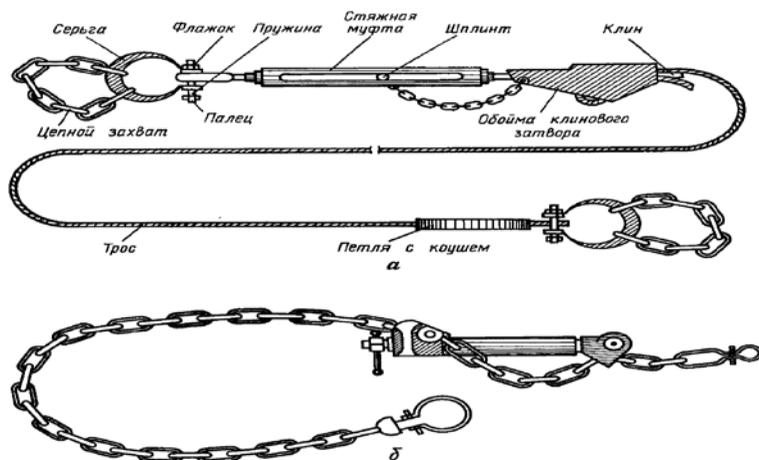


Рис. 6.9. Табельные растяжки: а – тросовая; б – цепная

Они представляют собой соответственно трос или цепь, снабженную стяжной муфтой (талрепом) и двумя серьгами, которые закрепляют на увязочных местах крепления вагона и автомобиля. Проволочные растяжки – это туго натянутые, скрученные нити проволоки, соединяющие увязочные устройства вагона и автомобиля, а также автомобили между собой. Проволока применяется мягкая, термически обработанная (отожженная), круглая, диаметром не менее 4 мм, без трещин, сколов и других дефектов (табл. 6.4).

Таблица 6.4

Проволока, применяемая для крепления автомобильной техники

Диаметр проволоки, мм	Масса 1000 пог. м, кг	Нормальный моток (бухта)		Уменьшенный моток (бухта)	
		Длина, м	Масса, кг	Длина, м	Масса, кг
4	99	202	20	101	10
5	154	162	25	78	12
6	222	113	25	54	12

Растяжки закрепляют на автомобилях за буксирные крюки или петли, мосты, рамы и другие детали, которые обеспечивают прочность крепления и не могут быть повреждены растяжками или вызвать их срез. На автомобилях, установленных над сцепом вагонов, растяжки закрепляют за задние или за задние и средние мосты. Растяжки не должны касаться резиновых покрышек колес машин, острых металлических деталей вагонов, техники и одна другой. На платформах растяжки закрепляют за стоечные скобы, опорные кронштейны с торцевой стороны платформ, а в полувагонах – только за увязочные устройства.

Необходимое количество гвоздей, которыми прибивают упорные бруски, количество растяжек и число нитей проволоки в них определяют по табл. 6.5.

Таблица 6.5

Нормы расхода материалов для крепления автомобильной техники

Масса одного автомобиля, т	Количество проволочных растяжек на один автомобиль, шт.	Число нитей проволоки в одной растяжке при диаметре проволоки, мм			Количество гвоздей на один брусок						Расход проволоки на один автомобиль при диаметре проволоки, мм						Расход гвоздей на один автомобиль при диаметре гвоздей, мм		
		4	5	6	при четырех упорных брусках на автомобиль и диаметре гвоздей, мм			при восьми упорных брусках на автомобиль и диаметре гвоздей, мм			4		5		6		5	6	8
					5	6	8	5	6	8	кг	м	кг	м	кг	м			
Для колесных машин с тормозами																			
До 2,0	4	5	3	2	3	2	2	3	2	2	5	50	4,6	30	4,4	20	12/24	8/16	8/16
2,1–4,0	4	5	3	5	6	4	3	3	2	2	5	50	4,6	30	4,4	20	24	16	12/16
4,1–6,3	4	5	3	5	9	6	4	5	3	2	5	50	4,6	30	4,4	20	36/40	24	16
6,4–12,0	4	10	6	4	18	12	7	9	6	4	9,9	100	9,2	60	8,8	40	72	48	28/32
12,1–18,0	4	15	9	6	27	18	11	13	9	5	14,9	150	13,8	90	13,2	60	–	72	44/40
18,1–24,0	4	20	12	8	–	24	14	–	12	7	19,8	200	18,5	120	17,6	80	–	96	56
24,1–30,0	8	15	9	6	–	–	–	–	12	7	29,7	300	27,7	180	26,4	120	–	96	56
30,1–40,0	8	20	12	8	–	–	–	–	12	7	39,6	400	36,9	240	35,2	160	–	96	56

Масса одного автомобиля, т	Количество проволочных растяжек на один автомобиль, шт.	Число нитей проволоки в одной растяжке при диаметре проволоки, мм			Количество гвоздей на один брусок						Расход проволоки на один автомобиль при диаметре проволоки, мм						Расход гвоздей на один автомобиль при диаметре гвоздей, мм		
		4	5	6	при четырех упорных брусках на автомобиль и диаметре гвоздей, мм			при восьми упорных брусках на автомобиль и диаметре гвоздей, мм			4		5		6		5	6	8
					5	6	8	5	6	8	кг	м	кг	м	кг	м			
Для колесных машин с тормозами																			
До 3,5	4	5	3	2	6	4	3	3	2	2	5	50	4,6	30	4,4	20	24	16	12/16
3,6–7,0	4	10	6	4	12	8	5	6	4	3	9,9	100	9,2	60	8,8	40	48	32	20/24
7,1–10,0	4	15	9	6	–	–	–	13	9	5	14,9	150	13,8	90	13,2	60	–	72	40

Примечания: 1. В числителе – расход гвоздей при применении четырех, в знаменателе – восьми упорных брусков.

2. Если по таблице получается, что в один упорный брусок необходимо забить 12 гвоздей и более, то вместо четырех брусков целесообразно применить восемь брусков или использовать гвозди большего диаметра.

Растяжки крепят так, чтобы углы между ними и полом вагона, а также между проекцией растяжки на пол вагона и продольной осью вагона не превышали 45°.

Если таким образом установить растяжки невозможно, то допускается увеличение размера углов с обязательным увеличением сечения проволоки. При этом число нитей в растяжках и расход проволоки, определенные по табл. 6.5, необходимо умножить на коэффициент увеличения сечения растяжек в зависимости от углов их установки (табл. 6.6).

Таблица 6.6

Коэффициенты увеличения сечения растяжек
в зависимости от углов их установки

Угол между проекцией растяжки на пол вагона и продольной осью вагона в плане, градус	Угол между растяжкой и полом вагона, градус							
	45 и менее	46–50	51–55	56–60	61–65	66–70	71–75	76–80
45 и менее	1	1,5	1,5	1,5	2	2,5	3	4
46–50	1,5	1,5	1,5	2	2	2,5	3	–
51–55	1,5	1,5	1,5	2	2,5	3	3,5	–
56–60	1,5	2	2	2	2,5	3	4	–
61–65	2	2	2,5	2,5	3	3,5	–	–
66–70	2,5	2,5	3	3	3,5	–	–	–
71–75	3	3	3,5	4	–	–	–	–
76–80	4	–	–	–	–	–	–	–

Крепление автомобилей универсальными многооборотными креплениями производят комплектами типа УМК-1 К и УМК-2 К.

Крепления состоят из четырех продольных и четырех поперечных упоров. В нерабочем положении (для хранения) комплект складывают в два пакета.

Крепления (рис. 6.10) представляют собой складывающиеся упоры со свободно перемещающимися вертикальными штырями, которые забивают в пол платформы и фиксируют специальными устройствами (фиксаторами).

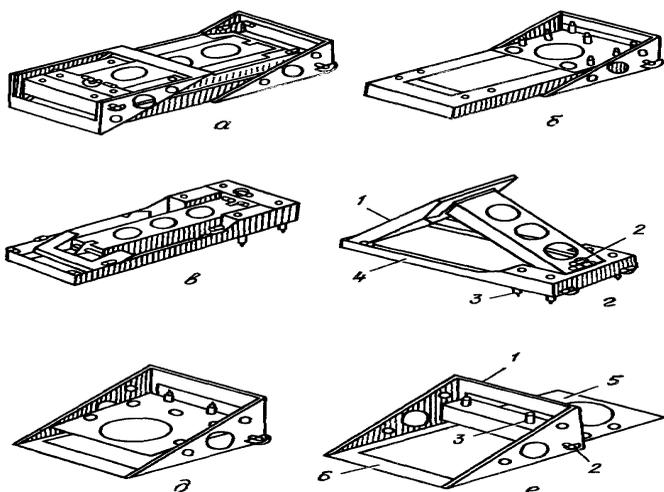


Рис. 6.10. Универсальные многооборотные крепления УМК-1 для закрепления колесных машин:

- a* – пакет УМК: два продольных и два поперечных, сложенных для хранения;
б – продольный и поперечный упоры в сложенном положении;
в – продольный упор в нерабочем положении; *г* – продольный упор в рабочем положении;
д – поперечный упор в нерабочем положении; *е* – поперечный упор в рабочем положении;
1 – упор; *2* – фиксатор *3* – штыри; *4* – основание;
5 – опорная плита; *6* – рамка

В зависимости от массы автомобилей применяют два типа креплений, основные характеристики которых приведены в табл. 6.7.

Таблица 6.7

Типы универсальных многооборотных креплений

Тип УМК	Масса колесных машин, т	Размеры комплекта (длина, ширина, высота), мм	Количество штырей, шт.	Размеры штырей (длина, диаметр), мм	Масса комплекта, кг
УМК-1К	До 15	480 × 200 × 280	2 в боковых упорах; 4 – в продольных упорах	45 × 10 в боковых упорах; 45 × 14 в продольных упорах	36
УМК-2К	15,1–26	540 × 245 × 280	2 в боковых упорах; 6 – в продольных упорах	45 × 14	80

Двухосные автомобили закрепляют четырьмя продольными упорами, которые устанавливают у колес переднего и заднего мостов (спереди и сзади колес), и четырьмя поперечными, устанавливаемыми под каждое колесо с внутренней (наружной) стороны. Трехосные автомобили закрепляют четырьмя продольными упорами, которые устанавливают у колес среднего и заднего мостов (спереди и сзади колес), и четырьмя поперечными, устанавливаемыми под колеса переднего и заднего мостов (рис. 6.11).

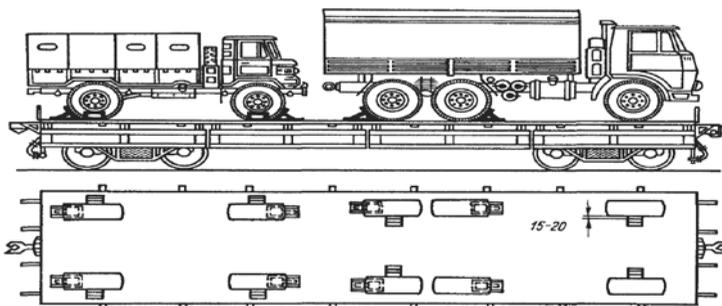


Рис. 6.11. Крепление двух- и трехосного автомобилей с помощью УМК-1К

При креплении четырехосного автомобиля одним комплектом универсального многооборотного крепления продольные упоры устанавливают у колес крайних мостов (спереди и сзади колес), а поперечные – под те же колеса с внутренней стороны (рис. 6.12).

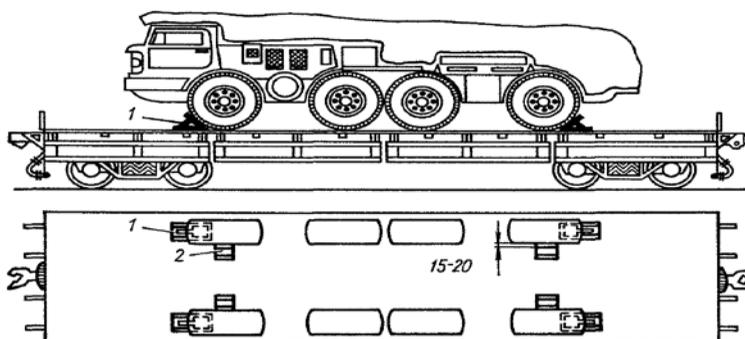


Рис. 6.12. Закрепление четырехосного автомобиля с помощью одного комплекта УМК-2К:

1 – продольный упор; 2 – поперечный упор

Если по конструктивным особенностям автомобиля боковые борта платформ после погрузки не могут быть закрыты, а также при перевозке автомобиля на платформах без бортов, поперечные упоры устанавливают под каждое колесо автомобиля (рис. 6.13).

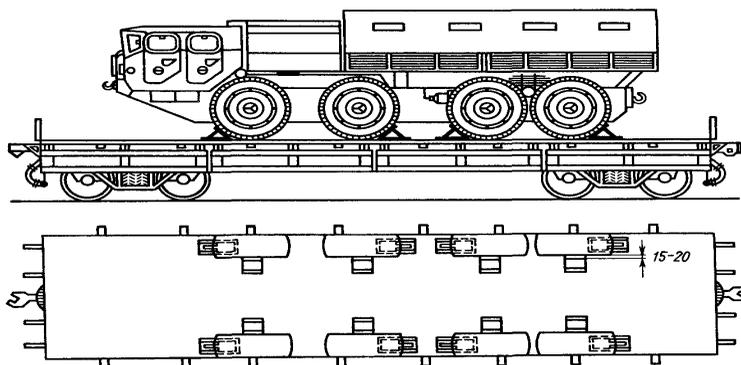


Рис. 6.13. Закрепление четырехосного автомобиля с помощью двух комплектов УМК-2К

Если над сцеплением платформ расположен двухосный автомобиль, то у него продольными упорами закрепляют только колеса заднего моста (с обеих сторон). У трехосного автомобиля – колеса среднего и заднего мостов.

Поперечные упоры устанавливают под колеса заднего и переднего мостов с наружных (внутренних) сторон. Под колеса переднего моста упоры устанавливают на расстоянии 20–30 мм от боковой поверхности покрышек (рис. 6.14).

Во всех случаях продольные упоры устанавливают вплотную к колесам, а поперечные (кроме случая перевозки машин над сцеплением платформ) – на расстоянии 15–20 мм от боковой поверхности.

При креплении автомобилей третьим способом применяются упорные типовые и боковые бруски (рис. 6.15), которые изготавливаются в воинской части и могут использоваться многократно. В брусках для гвоздей просверливают отверстия.

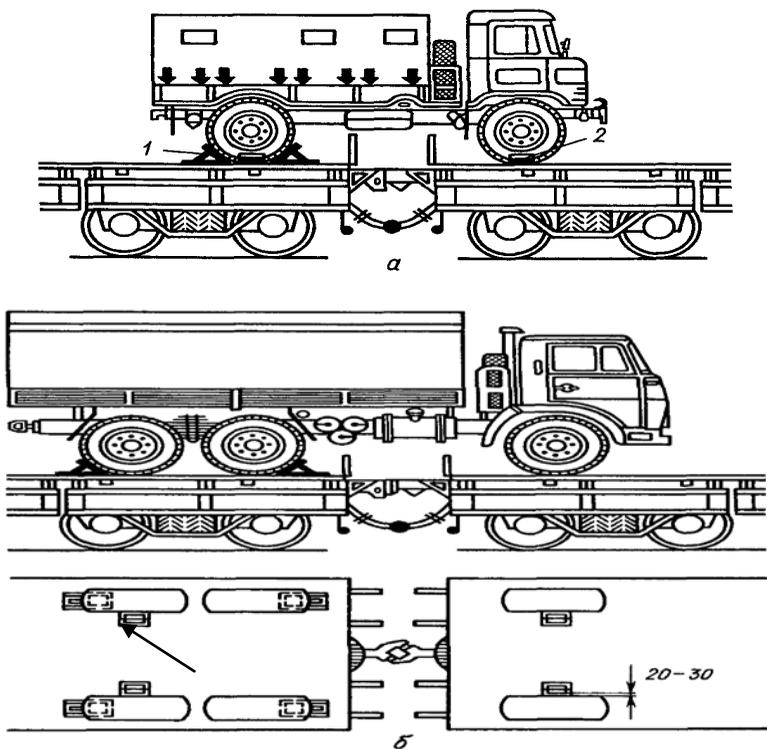


Рис. 6.14. Закрепление с помощью УМК-1К размещенного над сцепом платформ трехосного автомобиля:
а – двухосного; *б* – трехосного; 1 – продольный упор; 2 – поперечный упор;

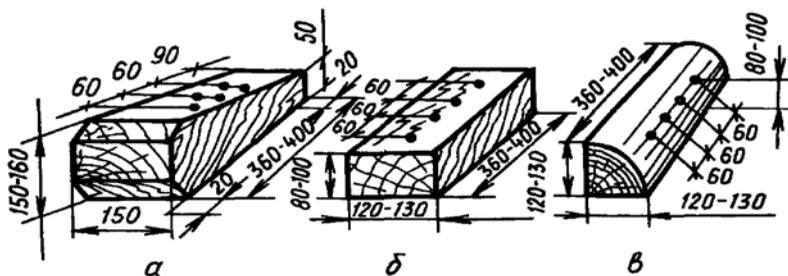


Рис. 6.15. Типовые упорные и боковые бруски:
а – упорный брусок; *б, в* – боковые бруски

Каждый упорный брусок прибивают к полу платформы шестью, а каждый боковой – четырьмя гвоздями диаметром 6 мм, длиной 200 мм.

Схемы установки упорных типовых и боковых брусков при закреплении автомобилей на платформах показаны на рис. 6.16.

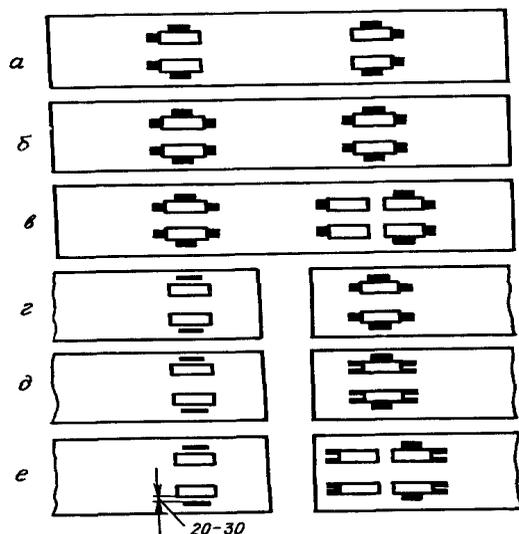


Рис. 6.16. Схема установки типовых упорных и боковых брусков при закреплении на платформах колесных машин:

- a* – двухосной массой до 5,5 т; *б* – двухосной массой 5,6–12 т; *в* – трехосной; *г* – двухосной массой до 5,5 т, закрепленной над сцепом; *д* – двухосной массой 5,6–12 т, закрепленной над сцепом; *е* – трехосной, закрепленной над сцепом

При креплении отдельно стоящих прицепов их поворотная часть должна быть застопорена фиксатором, дышло (водило) прицепа поднято и закреплено в вертикальном положении или опущено на пол платформы. В первом случае дышло дополнительно закрепляют двумя растяжками в две нити проволоки диаметром 6 мм, во втором случае – двумя растяжками в две нити проволоки или двумя скобами, забитыми в пол платформы.

Стрелы автокранов для ограничения раскачивания дополнительно закрепляют двумя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в две нити каждая.

Автопоезда могут закрепляться упорами УМК (рис. 6.17) или упорными брусками и растяжками (рис. 6.18). Автопоезд может размещаться на сцепе из двух платформ, при этом над ним, как правило, размещают автотягач.

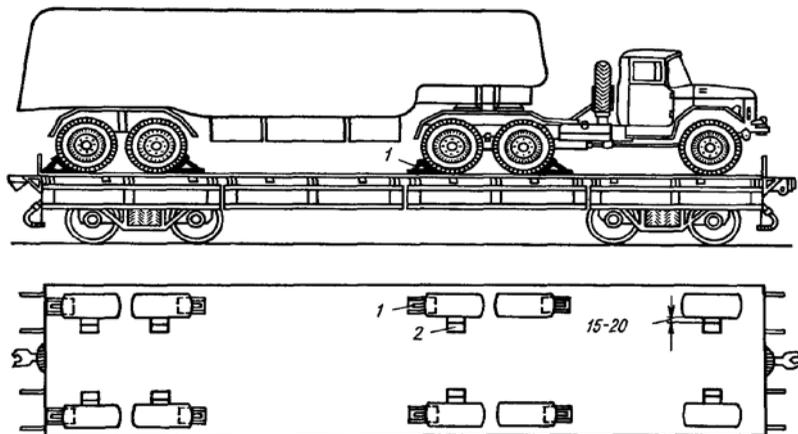


Рис. 6.17. Закрепление автопоезда с помощью УМК-1К:
1 – продольный упор; 2 – поперечный упор

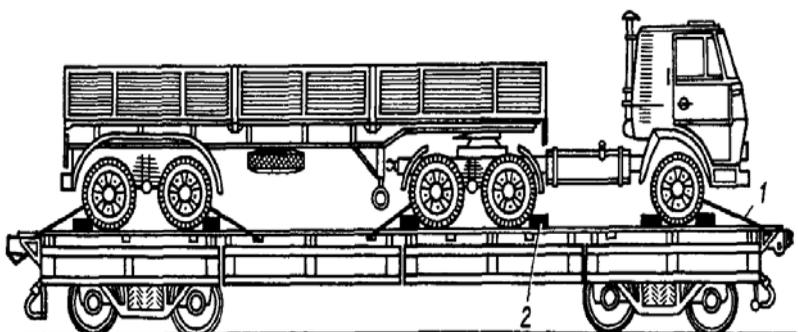


Рис. 6.18. Закрепление автопоезда с помощью растяжек и упорных брусков:
1 – растяжка; 2 – упорный брусок

Автомобили, погруженные на платформы в наклонном положении, закрепляют упорами УМК или упорными деревянными брусками и проволочными (табельными) растяжками.

Передние колеса наклонно погруженного автомобиля целесообразно размещать над поперечными брусками кузова впереди стоящего автомобиля.

При креплении автомобилей упорами УМК крепят первый и последний горизонтально установленные автомобили (см. рис. 6.11).

У каждого наклонно установленного автомобиля (кроме последнего) крепят только задние колеса. При этом поперечные упоры устанавливают под все задние колеса с наружной (внутренней) стороны.

Один продольный упор устанавливают у одного заднего колеса в одну сторону, другой продольный упор – у другого колеса в противоположную сторону.

У автомобиля, расположенного над сцепом платформ и у последнего наклонно установленного колеса заднего моста крепят продольными упорами с обеих сторон (рис. 6.19).

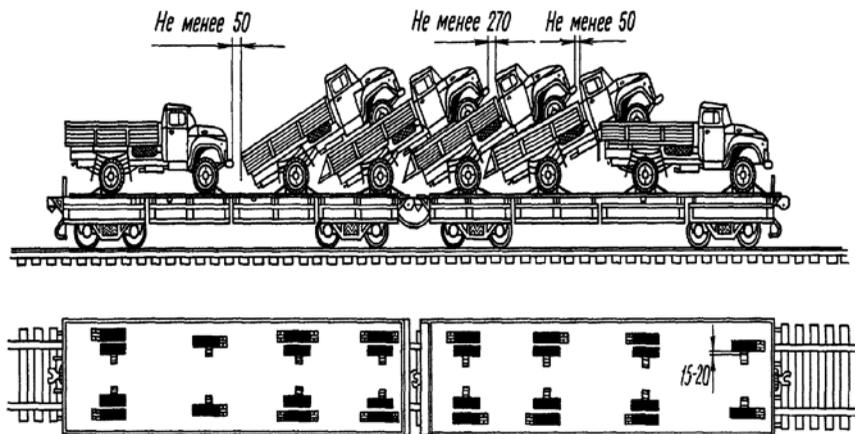


Рис. 6.19. Наклонная погрузка порожних грузовых автомобилей на сцеп платформ и закрепление их с помощью УМК-1К

При креплении автомобилей упорными деревянными брусками и растяжками у первого горизонтально расположенного автомобиля задние колеса подклинивают упорными брусками с внутренней и

наружной стороны, а передние – с наружных сторон. У всех наклонно установленных автомобилей колеса задних мостов подклинивают с обеих сторон. Горизонтально установленный автомобиль, а также первый и последний наклонно установленные автомобили закрепляют четырьмя растяжками каждый.

Автомобиль, расположенный над сцепом, закрепляют двумя растяжками, направленными в сторону сзади стоящего автомобиля (см. рис. 6.4).

Количество гвоздей на один брусok, нитей проволоки в одной растяжке определяют по табл. 6.8 и 6.9.

Таблица 6.8

Нормы расхода гвоздей на один упорный брусok

Масса автомобиля, т	Количество гвоздей диаметром 6 мм, длиной 200 мм на один упорный брусok, шт.
С тормозами до 3,8	4
С тормозами до 3,9–4,2	5
С тормозами до 4,3–6,3	6
Без тормозов до 2,7	4

Таблица 6.9

Число нитей проволоки в одной растяжке

Масса автомобиля, т	Число нитей проволоки диаметром 6 мм в одной растяжке при креплении			
	автомобиля, установленного горизонтально	первого наклонно установленного автомобиля	последнего наклонно установленного автомобиля	автомобиля, установленного над сцеплением
До 3,8	2	2/4	4/2	2
3,9 – 6,3	2	4/6	6/4	2

Примечание. В числителе указано количество нитей проволоки в растяжках, направленных в сторону двигателя автомобиля, в знаменателе – в растяжках, направленных в противоположную сторону.

При погрузке автомобилей без тормозов массой до 2,7 т каждый горизонтально и наклонно установленный автомобиль кроме упорных брусков закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити каждая.

Автомобили, установленные в полувагонах горизонтально, закрепляют шестью проволочными растяжками. Кроме того, смежные машины между собой увязывают двумя горизонтальными увязками (рис. 6.20).

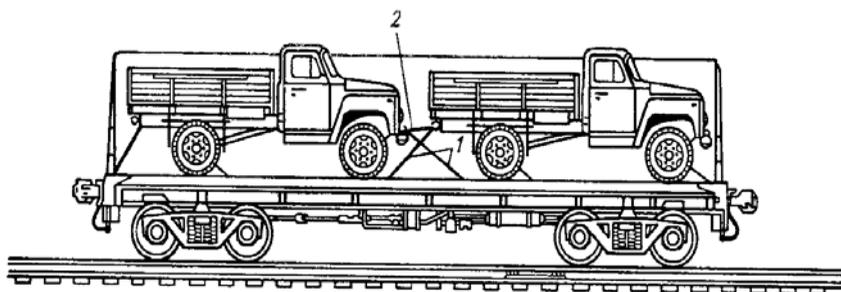


Рис. 6.20. Закрепление автомобилей в полувагоне:
1 – растяжка; 2 – увязка

Дышло прицепа для предотвращения разворота крепят двумя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в две нити каждая.

Автомобили массой до 3,3 т закрепляют растяжками и увязками из проволоки диаметром 6 мм в две нити, а автомобили массой от 3,4 до 6,3 т – в четыре нити.

В полувагонах в наклонном положении размещают грузовые автомобили массой до 3,3 т с исправными тормозами.

Горизонтально установленный автомобиль закрепляют шестью растяжками, первый и последний наклонно установленные автомобили, а также автомобили, расположенные над сцеплением полувагонов, – четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм в четыре нити каждая (рис. 6.21).

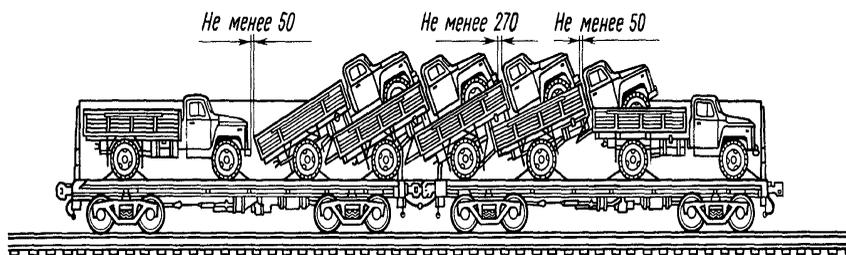


Рис. 6.21. Наклонная погрузка порожних грузовых автомобилей и сцеп полувагонов и закрепление их с помощью растяжек

При погрузке автомобилей в два яруса более легкий автомобиль располагают в кузове более тяжелого. Закрепление автомобиля, опирающегося на пол платформы, производят с учетом суммарной массы обоих автомобилей. Закрепление автомобиля, расположенного в кузове (во втором ярусе), производят так же, как это предусмотрено для машины данной массы, опирающейся на пол платформы (рис. 6.22).

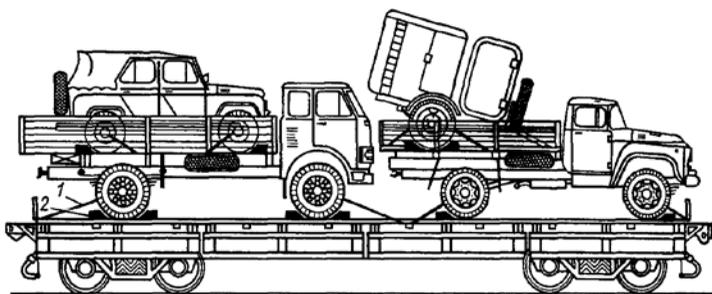


Рис. 6.22. Погрузка в два яруса:
1 – растяжка; 2 – упорный брусок

Допускается под колесами автомобилей второго яруса размещать разгрузочные щиты. Щиты составляют из двух-трех досок толщиной не менее 40 мм и прибивают к полу кузова четырьмя-шестью гвоздями диаметром 6 мм. Размеры щитов должны обеспечивать возможность постановки на них упорных брусков.

После размещения и закрепления автомобилей на железнодорожном подвижном составе необходимо:

- проверить включение стояночного тормоза, низшей передачи, выключение переднего ведущего моста у автомобилей, установленных над сцеплением вагонов;

- проверить крепление съемного оборудования (огнетушителей, лопат и т. д.) и запасных колес;

- проверить соответствие положения автомобилей габариту погрузки или требованиям к перевозке негабаритных грузов;

- закрыть и опломбировать двери кабин, предварительно подняв стекла;

 - в холодное время слить воду из системы охлаждения;

- закрыть и закрепить запорами борта платформ; в случаях, когда ширина техники не позволяет закрыть боковые борта платформ, закрепить их в открытом (опущенном) положении;

- произвести (при необходимости) маскировку погруженной автомобильной техники.

В пути следования воинского эшелона должно вестись постоянное наблюдение за состоянием крепления автомобильной техники. При обнаружении в пути следования смещения или нарушения крепления груза эшелон задерживают для устранения неисправностей.

6.4. Закрепление на платформах военных гусеничных машин

Закрепление на платформе танков и других ВГМ с исправными тормозными устройствами и ходовой частью, расположением центра массы под полом платформ не выше 1,5 м можно производить одним из следующих способов:

- универсальными многооборотными креплениями (первый способ);

- металлическими шпорами (второй способ);

- деревянными упорными брусками и проволочными (табельными) растяжками (третий способ);

- металлическими упорными башмаками и деревянными вкладышами (четвертый способ);

- деревянными упорными брусками и вкладышами (пятый способ);

- струбцинами-растяжками (шестой способ).

Все способы (кроме способа закрепления деревянными упорными брусками и вкладышами) применяют при перевозке техники в составе воинских эшелонов, а также транспортов с караулами.

Закрепление деревянными брусками и вкладышами применяют при перевозке техники только воинскими эшелонами, при этом продольные борта платформ должны быть закрыты.

Масса гусеничной техники не должна превышать половины грузоподъемности платформ с учетом допускаемого перегруза. Гусеничную технику перевозят по одной единице на платформе и устанавливают симметрично по продольной оси платформы. Свес гусениц с обеих сторон платформы должен быть одинаковым (допускается разница не более 40 мм).

Каждая единица техники, погруженная и закрепленная на платформе одним из перечисленных способов, должна быть поставлена на передачу заднего хода и заторможена.

Рычаг коробки передач и педаль тормоза после этого пломбируют. Рычаг подачи топлива устанавливают в нулевое положение.

Первым способом закрепление на железнодорожную платформу ВГМ производят комплектами универсальных многооборотных креплений (УМК-1Г и УМК-2Г).

Два упора укладывают под одной и два – под другой гусеницей.

Масса ВГМ, тип упоров для их закрепления, обозначения упоров должны соответствовать данным табл. 6.10.

Таблица 6.10

Типы упоров для крепления ВГМ

Масса ВГМ	Тип УМК	Обозначения упора
7–25	УМК-1Г	ЦУПВОСО УМК-1Г
25,1–42	УМК-2Г	ЦУПВОСО УМК-2Г

ВГМ перед закреплением устанавливают симметрично продольной оси платформы, в ее начале.

Перед гусеницами, с их внутренней стороны, в месте предполагаемого нахождения предпоследних опорных катков укладывают первую пару упоров, по одному у каждой гусеницы (рис. 6. 23, а)

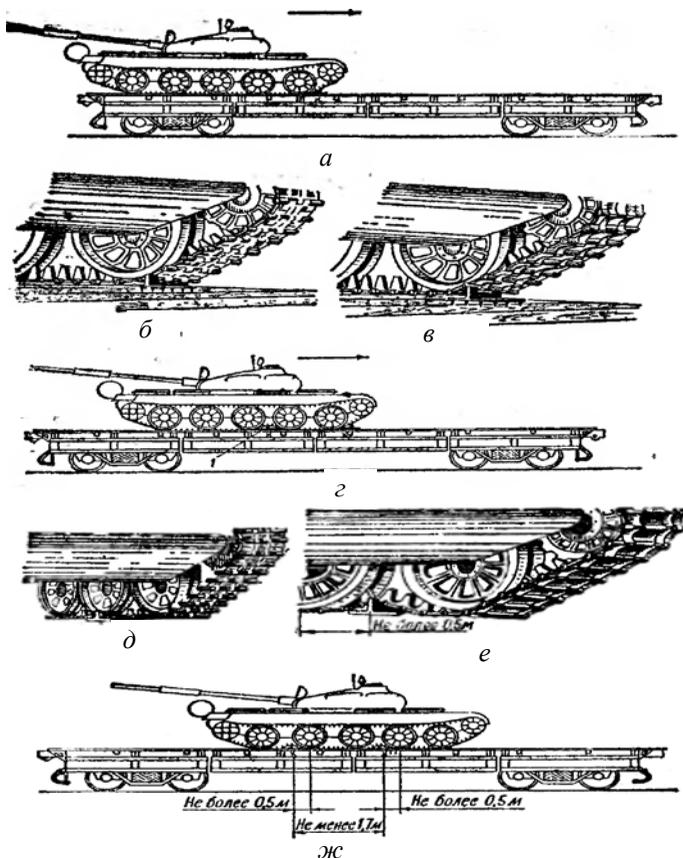


Рис. 6. 23. Порядок закрепления на платформе военной гусеничной машины с помощью УМК-2Г:

- a* – положение машины и определение места установки первой пары упоров;
- б* – расположение упора под гусеничными лентами с торцевыми цевками;
- в* – расположение упора под гусеницей без торцевых цевок; *г* – положение машины и определение места установки второй пары упоров: *1* – упор первой пары;
- д* – расположение упора под гусеницей в месте опирания на нее второго (предпоследнего) опорного катка; *е* – расположение упора под гусеницей между точками опирания опорных катков; *ж* – минимально допустимые расстояния между упорами первой и второй пары

Упоры укладывают так, чтобы их гребни находились между грунтозацепами, а хвостовики заходили в торцевые цевки (при их

наличии) траков гусениц (рис. 6.23, б). Машину продвигают вперед и останавливают перед местом предполагаемого нахождения вторых опорных катков. Укладывают вторую пару упоров с соблюдением требований укладки первой пары (рис. 6.23, в). Машину продвигают по платформе дальше вперед, пока упоры не окажутся в районах опирания на гусеницы вторых и предпоследних опорных катков. Допускается расположение упоров под гусеницами непосредственно в месте опирания на них вторых и предпоследних катков (рис. 6.23, д) или на расстоянии $\pm 0,5$ м от точек опирания катков (рис. 6.23, е), но не менее 1,7 м один от другого (рис. 6.23, ж)

Вторым способом закрепление ВГМ на железнодорожную платформу производят комплектами металлических шпор (рис. 6.24), которые устанавливают под гусеницы в местах опирания на них вторых и предпоследних опорных катков. Порядок крепления ВГМ с помощью шпор такой же, как и в случае их закрепления УМК.

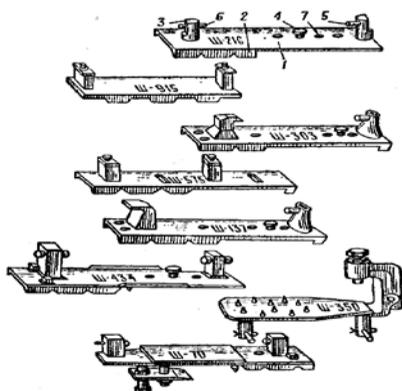


Рис. 6.24. Металлические шпоры:

- 1 – плита; 2 – гребни; 3 – стойка; 4 – ограничитель; 5 – фиксатор; 6 – шплинт;
7 – отверстие для ограничителя

Третьим способом ВГМ закрепляют четырьмя растяжками из проволоки диаметром 6 мм и четырьмя упорными брусками (рис. 6.25). Бруски укладывают вплотную к гусеницам длинной стороной поперек платформы и прибивают к полу строительными скобами или гвоздями диаметром 6 мм.

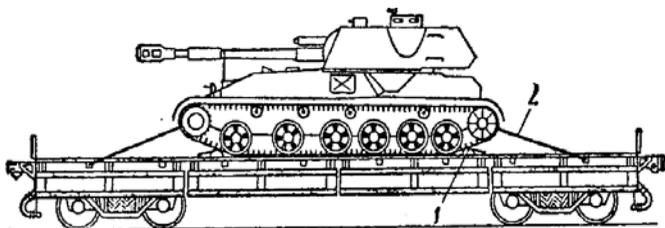


Рис. 6.25. Закрепление военной гусеничной машины с помощью растяжек и упорных брусков:
1 – упорный брусок; 2 – растяжка

Число нитей проволоки в растяжках и количество скоб или гвоздей для установки упорных брусков определяют по табл. 6.11

Таблица 6.11

Масса машины, т	Число нитей проволоки в растяжках, шт.	Расход проволоки на машину с учетом увязки бортов платформ		Количество скоб на упорный брусок, шт.	Всего скоб на машину, шт.
		кг	пог. м		
До 15	4	10,0	45	2	8
15,1–25	6	14,5	65	3	12
25,1–50	8	19,0	85	3	12

Машины массой до 25 т при перевозке на платформах с открытыми продольными бортами во избежание поперечного перемещения дополнительно закрепляют строительными скобами диаметром стержня 12 мм или боковыми брусками размером 100 × 100 × 2000 мм.

Каждую машину с гусеницей шириной 400 мм и более закрепляют восемью, а при меньшей ширине – двенадцатью скобами. Скобы забивают в пол платформы с внутренней стороны гусениц перпендикулярно к ним против крайних опорных катков группами по две или три скобы. Расстояние между скобами в группе должно быть 150–200 мм, зазор между гусеницей и скобами – 10–15 мм. Боковые бруски укладывают вдоль каждой гусеницы с ее внутренней стороны и каждый брусок прибивают восемью гвоздями диаметром 6 мм и длиной 200 мм.

Зазор между гусеницей и боковыми брусками должен быть 10–15 мм (рис. 6.26).

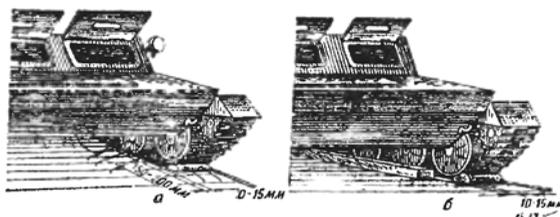


Рис. 6.26. Закрепление военной гусеничной машины от поперечного перемещения:
a – закрепление скобами; *б* – закрепление боковыми брусками

Четвертым способом ВГМ закрепляют четырьмя башмаками, четырьмя поперечными вкладышами для машин с одинарными опорными катками или восемью продольными вкладышами для машин со спаренными опорными катками, а также скобами или боковыми брусками для предотвращения поперечных перемещений (рис. 6.27)

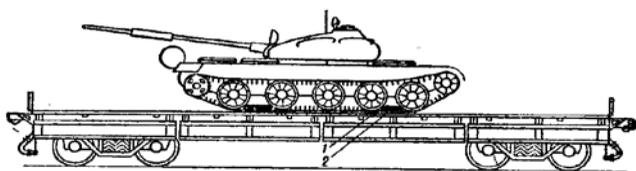


Рис. 6.27. Закрепление военной гусеничной машины с помощью опорных башмаков и вкладышей:
1 – башмаки; *2* – вкладыши.

У всех машин башмаки устанавливают под вторыми и предпоследними опорными катками. Продольные вкладыши укладывают парно на каждую гусеницу, заклинивая первый и второй, последний и предпоследний опорные катки (одну пару на гусеницу). В каждой паре вкладыши между собой скрепляют поверху строительной скобой (рис. 6.28).



Рис. 6.28. Укладка вкладышей:
a – укладка продольного вкладыша:
1 – продольный вкладыш; *2* – скоба; *б* – укладка поперечного вкладыша:
1 – поперечный вкладыш

Пятым способом ВГМ закрепляют четырьмя упорными брусками, как и при третьем способе, а для предотвращения перекатывания опорных катков под гусеницы укладывают четыре поперечных вкладыша как при четвертом способе закрепления (рис. 6.29).

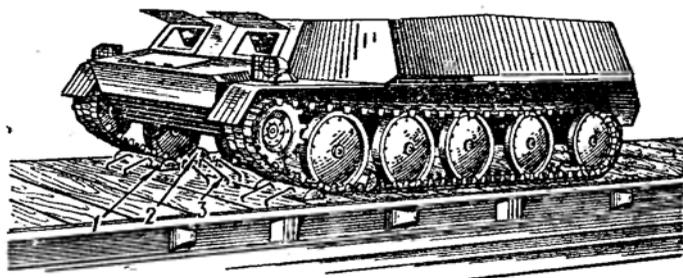


Рис. 6.29. Закрепление военной гусеничной техники с помощью упорных брусков, вкладышей и скоб:
1 – упорный брусок; 2 – вкладыш; 3 – скобы

При закреплении объектов 765 и 675 и машин на их базе по шестому способу технику крепят четырьмя струбцинами-растяжками МК-765 (рис. 30) или четырьмя струбцинами С-765 (рис. 6.31).

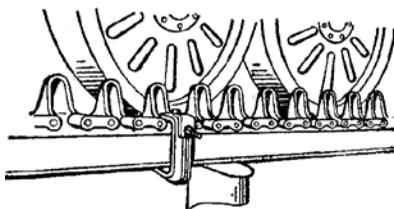


Рис. 6.30. Установка струбцины-растяжки МК-765

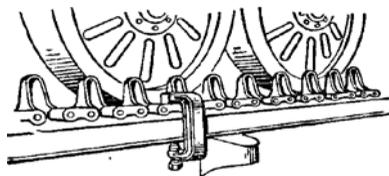


Рис. 6.31. Установка струбцины С-765

7. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОЛОНН С МАТЕРИАЛЬНЫМИ СРЕДСТВАМИ В РАЙОНАХ ВЕДЕНИЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

В ходе ведения боевых действий в Чеченской Республике доставка материальных средств к воюющим частям осуществлялась в основном автомобильным транспортом, передвигающимся в составе колонн.

Рассмотрим мероприятия, проводимые по обеспечению безопасности движения колонн, а также тактику действия боевиков при нападении на автомобильные колонны, порядок организации охраны и сопровождения колонн по опыту ведения боевых действий в Чечне.

7.1. Мероприятия по охране коммуникаций и обеспечению безопасности движения колонн

Безопасность движения колонн обеспечивается охраной маршрутов сторожевыми заставами, выставлением вдоль коммуникаций секретов, засад с применением способа «ложный объект», патрулированием на отдельных участках подвижными патрульно-комендантскими постами на бронетехнике, действиями специальных подразделений навстречу колоннам, организацией огневого сопровождения движения колонн артиллерией, выделением для сопровождения колонн подразделений на штатной технике, усиленных силами и средствами инженерных войск, прикрытием их с воздуха боевыми вертолетами и штурмовой авиацией, а также дорожно-комендантской службой.

В зонах ответственности на маршрутах движения автомобильных колонн в обязательном порядке организовывается дорожно-комендантская служба с целью:

обеспечения безопасности при пропуске колонн через тоннели, перевалы и другие опасные участки дорог;

ведения вдоль дорог непрерывной разведки в целях выявления групп бандитов;

оказания технической помощи, заправки машин горючим, бытового и медицинского обслуживания личного состава проходящих колонн;

эвакуации раненых и больных, неисправной и поврежденной техники;

поддержания высокой воинской дисциплины.

Дорожно-комендантская служба на наиболее ответственных маршрутах организуется силами и средствами дорожно-комендантских частей и подразделений, на других участках – силами общевойсковых соединений и частей в зонах (участках) ответственности. Одной из главных задач дорожно-комендантской службы является обеспечение управления движением и организация диспетчерского контроля на маршрутах движения колонн.

С этой целью в группировке войск и зонах (участках) ответственности соединений и частей организуется диспетчерская служба, во главе которой создается центральный диспетчерский пункт (ЦДП). В состав ЦДП входят офицеры тыла, дорожно-комендантской и автомобильной служб, оперативного управления (отдела) и несколько смен дежурных диспетчеров.

Кроме того, центральные диспетчерские пункты создаются в соединениях и отдельных частях, имеющих свою дорожно-комендантскую службу.

Для несения службы на маршрутах создаются диспетчерские пункты (ДП) совместно с блок-постами в составе пяти-шести человек (начальник ДП, диспетчеры – два человека и стрелки-регулировщики – два-три человека). Диспетчерские пункты должны иметь постоянную связь с центральными диспетчерскими пунктами, соседними ДП, сторожевыми заставами и подвижными патрульно-комендантскими постами по радио, а с некоторыми из них – по телефону.

Диспетчерские пункты осуществляют постоянный контроль за прохождением колонн, их безопасностью в движении и на стоянках и обеспечивают четкую передачу колонн из одной зоны ответственности в другую.

Охрана маршрутов постоянно действующими заставами и дорожно-комендантской службой организуется на главных дорогах, по которым идет основной поток военных и народнохозяйственных грузов. На других дорогах обеспечение безопасности движения осуществляется сопровождением колонн боевыми подразделениями, распределяемыми по всей колонне, сторожевыми заставами, временно выставленными на опасных участках на период прохождения колонн, и другими способами.

Организируются сторожевые заставы на местах наиболее сложных участков местности (в ущельях, на перевалах, серпантинах, в зеленой зоне и др.), создающих благоприятные условия для совершения диверсий и нападения мятежников на колонны. На каждой заставе назначаются дежурные силы и средства, которые находятся в пятиминутной готовности к убытию на место нападения на колонну или диверсий.

Кроме того, на маршрутах несут службу подвижные патрульно-комендантские посты на бронетранспортерах. Во время патрулирования они ведут разведку дорог и прилегающей местности путем наблюдения и опроса местных жителей.

В случае необходимости предусматривается действие специальных подразделений навстречу колонне с задачей обнаружить и уничтожить огнем и ударом с тыла (флангов) засады боевиков на угрожаемых участках маршрута.

Возможные пути выхода бандгрупп и вероятные места засад минируются. Содержание минных полей возлагается на командиров зон ответственности.

Иногда проводится артиллерийская подготовка по местам возможного размещения огневых средств бандформирований.

В целях уничтожения бандитов заблаговременно может применяться специально подготовленная засада «ложный объект». Подразделения, выделенные в засаду, занимают ее скрытно, как правило, в ночь перед демонстрацией «ложного объекта».

Перед прохождением колонн организуется войсковая и инженерная разведка маршрута. Опасные места и участки маршрута, где отсутствует постоянное наблюдение, проверяются на наличие мин и управляемых фугасов, при необходимости там выставляются дополнительные блок-посты и заставы.

Управление колонны осуществляется путем передачи сигналов, команд и распоряжений по радиосети диспетчерской службы на соседние диспетчерские посты. Непосредственно начальником колонны на соседние диспетчерские пункты и сторожевые заставы передаются следующие данные: номер колонны, количество машин, начальник колонны, род перевозимого груза, загрузка транспорта и время выхода колонны с диспетчерского пункта.

Информация о движении колонн на диспетчерские пункты, сторожевые заставы, КП дорожно-комендантских рот, на центры бое-

вого управления соединений и командные пункты частей передается сразу же после прохождения колонн. Информация о происшествиях и оповещение об обстрелах и нападении противника передается немедленно по всем каналам связи.

Движение колонн осуществляется только в светлое время суток. Ночной отдых организуется на специально оборудованных стоянках, возле сторожевых застав и диспетчерских пунктов. Начальники диспетчерских пунктов вместе с начальником колонны организуют их охрану и оборону, привлекая силы и средства сторожевых застав (постов). Непосредственное охранение осуществляется силами и средствами колонны совместно с дорожно-комендантской службой.

Ответственность за охрану коммуникаций, безопасность движения колонн несут командиры соединений и частей, за которыми закреплены зоны (участки) ответственности.

7.2. Тактика действий боевиков при нападении на автомобильные колонны (отдельные машины)

Основным способом действий бандформирований при нападении на автомобильные колонны является действие из засад. Они проводятся с целью:

- обстрела колонн автотранспорта;

- вывода из строя и уничтожения военной техники с нанесением максимального материального ущерба;

- захвата заложников.

С целью получения упреждающей информации о графике движения, составе колонн и наличии охраны активно проводится работа по насаждению агентуры из местного населения в пунктах формирования колонн.

При организации засад против автотранспортных колонн привлекаемые силы и средства боевиков эшелонируются. В состав заданной группы, как правило, входят наблюдатели (три-четыре человека); огневая подгруппа, предназначенная для поражения живой силы и техники; подгруппа предупреждения – для ограничения маневра сил и средств прикрытия колонн; резервная подгруппа – для усиления огневой подгруппы и прикрытия отхода.

Перед устройством засады боевики осуществляют тщательную разведку. Огневая подгруппа, включающая в себя основные силы

банды (два-три гранатомета, несколько снайперов, в отдельных случаях минометы), располагается на удалении, позволяющем вести эффективный огонь. Боевики этой подгруппы размещаются вдоль дороги на 50–100 м от полотна, 10–15 м друг от друга. Подгруппа предупреждения занимает позиции на направлении вероятного отхода или маневра. При входе колонны в зону поражения снайперы первыми открывают огонь по водителям и старшим машин. Другие боевики одновременно обстреливают личный состав и ведут огонь по бронированным целям из РПГ и пулеметов. Основная цель противника – нарушить управление колонной, создать панику и предпосылки для ее уничтожения и захвата. Следует отметить, что проведение засад шаблона не имеет.

Иногда боевики специально применяют отвлекающую группу, которая располагается впереди основных сил засады. Эта группа открывает внезапный огонь по колонне и стремится сковать боем подразделение охраны. В это время прошедшая вперед, уже без охранения, колонна попадает под огонь главных сил засады противника и несет большие потери.

При организации засады в населенных пунктах бандформирования скрытно, находясь за заборами, в домах и других строениях, стараются не обнаружить себя и беспрепятственно пропускают разведку и органы охранения. С приближением главных сил открывают огонь из бойниц, окон и дверей домов, сосредоточивая его в основном по автомобилям, перевозящим личный состав. В момент открытия огня, как правило, производится прицельный залп из стрелкового оружия, минометов и гранатометов, затем ведется интенсивный обстрел отдельных целей.

В зеленых зонах засады устраиваются на путях вероятного движения подразделений путем внезапного обстрела как с фронта, так и с флангов. Встретив сопротивление, боевики немедленно покидают место засады, стремясь избегать боя.

Организуя налет на войсковую колонну, боевики составляют план действий, включающий элементы скрытного приближения к месту нападения, обеспечение безопасности в ходе налета, быстрого отхода с применением маневра. Налету предшествует тщательная разведка объекта (изучается система охраны, сигнализации, ограждения, пути отхода, возможность усиления и т. п.). При налете боевики могут действовать большими группами и отрядами чис-

ленностью в несколько десятков человек. Оптимальный состав ударной группы 10–15 человек. Она включает в себя подгруппы подавления, прикрытия, налета и инженерную. Их задачами являются уничтожение охраны, обеспечение проходов в заграждениях, прикрытие путей маневра и отхода после выполнения задания.

Минирование дорог, разрушение мостов, вывод из строя линий связи – наиболее доступная и сравнительно безопасная форма подрывной деятельности бандгрупп. Установка мин осуществляется специальными группами минирования (четыре-пять человек), которые в качестве помощников привлекают местных жителей после их продолжительной подготовки.

В каждом конкретном случае действия бандитов зависят от условий рельефа местности, наличия у бандгрупп времени, а также сил и средств для проведения диверсий.

Как правило, мины устанавливаются для подрыва транспортных средств или бронетехники. В некоторых случаях подрывы мин или фугасов могут осуществляться до подхода колонн с целью повреждения дорожного полотна и задержки движения. Нередко минирование является составной частью общих комплексных действий и предшествует обстрелам и нападениям на колонны. Для временного прекращения движения транспорта по дорогам бандгруппы могут устраивать завалы в местах, где их преодоление и расчистка затруднены. Места завалов минируются, на господствующих высотах оборудуются позиции огневых средств.

Способы и технология минирования разнообразны. На дорогах с твердым покрытием мины могут устанавливаться прямо на дорожном полотне под кучами мусора, песка или гравия, применяемыми для ремонтных работ, а также в различных предметах. Кроме того, установка мин может осуществляться в местах нарушения дорожного покрытия, на обочинах, придорожных столбах, деревьях. Для увеличения силы взрыва закладываются фугасы из неразорвавшихся авиационных бомб или артиллерийских снарядов. При этом личный состав может поражаться в радиусе 70 метров.

При закладке мин из состава бандгруппы выделяется несколько человек, вооруженных РПГ и пулеметами для прикрытия группы минирования. Демаскирующими признаками установки мин могут быть свежая неубранная земля, наличие свежих лунок в дорожном покрытии и на обочинах, забытая укупорка от мин и взрывателей, наличие проводов управления, а также предметов и объектов, которые отличаются от общего фона местности.

7.3. Силы и средства, выделяемые для охраны и сопровождения колонн

Передвижение колонн с материальными средствами в районе вооруженного конфликта должно организовываться с учетом вероятности устройства бандформированиями засад на маршрутах движения, ведения ими минной войны и возможных провокаций со стороны враждебно настроенного населения.

Автомобильные колонны являются одним из главных объектов нападения бандитов. Они весьма уязвимы для огня стрелкового оружия, а также мин, устанавливаемых на дорогах.

При подготовке личный состав вооружается штатным оружием с установленным боекомплектом, сигнальными ракетами, дымовыми шашками, наземными сигнальными патронами (для обозначения своего положения при нанесении удара вертолетами), средствами наблюдения (два бинокля на отделение) и экипируется бронежилетами, стальными шлемами, индивидуальными перевязочными пакетами и жгутами.

Походный порядок колонны (дозорное отделение, головной дозор, отряд обеспечения движения, группа поддержки, боковые походные заставы, машина командира, машина для связи со старшим начальником, непосредственное охранение (мотострелковые отделения на БТР и БМП, распределенные по колонне через 8–10 машин), замыкание колонны, тыльная походная застава) необходимо строить с учетом обеспечения безопасности движения, надежности охраны и быстроты вступления в бой охранения.

Для перевозки грузов на главных дорогах в состав автомобильных колонн включают:

штатное автомобильное подразделение, огневые средства (две-три единицы ЗУ-23-2 на автомобиле);

радиосредства для связи с центральным диспетчерским пунктом, ЦБУ соединений и КП частей, две-три радиостанции для связи по колонне, а также со сторожевыми заставами и диспетчерскими постами, радиостанцию для связи с вертолетами.

Зенитные средства располагаются так, чтобы обеспечить возможность ведения огня по наземным целям.

При движении по дорогам, не охраняемым сторожевыми заставами, автомобильные колонны сопровождаются штатными мото-

стрелковыми или разведывательными подразделениями (взвод, рота), силы и средства которых распределяются по колонне из расчета не менее одного БТР (БМП) на каждые десять автомобилей. При подходе к узким горным местам (ущельям) подразделения охраны выдвигаются вперед и прикрывают колонну со стороны угрожаемого направления, пропускают ее через опасный участок, после чего занимают свое место в походном порядке.

На опасные участки маршрутов, а также в места остановок заранее высылаются подразделения на господствующие высоты и выгодные рубежи для организации охраны.

Во всех случаях в состав колонн выделяются инженерные силы и средства разведки и разминирования (танк БТС-4Д или БМП-1 с тралами, щупы, миноискатели ИМП, «Ортопед», Р-299, передатчик помех «Зонд»), который следует в голове колонны, передовой авиационный наводчик и артиллерийский корректировщик со средствами связи и таблицами огня. Кроме того, колонны постоянно сопровождаются боевыми вертолетами со сменой пар в воздухе, а при преодолении опасных участков штурмовой авиацией.

7.4. Тактика действий подразделений, выделенных для охраны и сопровождения колонн

При совершении марша весь личный состав ведет непрерывное круговое наблюдение в указанных секторах. Пушки и пулеметы боевых машин установлены «елочкой», стрелковое оружие заряжено, вставлено в бойницы, личный состав готов немедленно открыть огонь на поражение бандитов. Всем распределены сектора для ведения огня впереди движущейся колонны, влево, вправо и назад. Ни одна машина по причине неисправности не оставляется на маршруте движения, при невозможности устранения неисправности машина берется на буксир.

Дозорное отделение выделяется от головного дозора в составе разведывательного или мотострелкового отделения с саперами. В отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольными гранатометами.

Задача дозора – наблюдение за дорогой, прилегающей местностью с целью своевременного выявления засад бандгрупп, определение их состава, вооружения и возможного характера действий, а также выявление заминированных участков дорог и местности, поиска путей их обхода. При выполнении задачи дозорное отделение поддерживает непрерывную связь со старшим командиром (начальником).

Дозорное отделение выдвигается впереди головного дозора на удалении, обеспечивая поддержку огнем. Личный состав дозорного отделения располагается на технике сверху с целью ведения кругового наблюдения и быстрого вступления в бой.

Дозорное отделение продвигается по маршруту скачками от укрытия к укрытию, от одного удобного для наблюдения места к другому с повышенной скоростью, но не задерживая движение охраняемой колонны. Закрытые участки местности, отдельные строения, опушки леса, входы в ущелья, где возможно скрытое расположение бандгруппы и внезапное нападение из засад, а также узкие проходы, мосты и другие объекты дозорное отделение осматривает и при необходимости высылает пеших дозорных (два-три человека). Дозорные приближаются к объекту осмотра скрытно. Старший дозорный при этом обычно следует позади дозорного в готовности поддержать его огнем.

На пути движения дозорные осматривают местность и местные предметы, обращая особое внимание на признаки, по которым можно обнаружить засаду. Не обнаружив бандитов, дозорные подают сигнал «Путь свободен» и продолжают выполнять задачу.

После осмотра опасного участка при подходе колонны на дальность зрительной связи дозор продолжает движение.

При подходе к опасному участку (где возможно скрытое расположение бандитов и внезапное нападение из засад) дозорное отделение спешивается и двумя группами пеших дозорных, «тройками», используя складки местности и прикрывая друг друга поочередно (один перемещается, а двое, заняв огневую позицию за естественным укрытием, прикрывают первого, действуя друг от друга на расстоянии 20 м), продвигаются вперед на дальность до 100 м от БТР (БМП), осматривая опасный участок по обе стороны дороги на наличие бандитов, а приданные саперы осуществляют проверку дороги на наличие мин (фугасов). Экипаж БТР (БМП) ведет наблюдение и находится в готовности поддержать огнем пеших дозорных.

При обнаружении засады пешие дозорные (тройка) занимают огневую позицию и во взаимодействии с «тройкой», продвигаясь по противоположной стороне дороги, завязывают с бандгруппой бой. Командир дозорного отделения указывает командиру головного дозора или старшему колонны, а также водителю (механику-водителю) укрытое место для остановки машины, цели навод-

чику (наводчику-оператору) и подает команду на занятие отделением огневой позиции под прикрытием дымов. Пулеметчик и гранатометчик находятся рядом с командиром отделения и выполняют поставленные им задачи. В первую очередь уничтожаются снайперы, гранатометчики и пулеметчики.

Основная задача – сковывать действия бандгруппы, не дать ей уйти, обеспечить развертывание и вступление в бой головного дозора и создать условия для обхода засады частью сил во фланг и тыл.

Мелкие бандгруппы дозорное отделение уничтожает самостоятельно и продолжает выполнять поставленную задачу.

Во время привалов и при расположении колонны на отдых дозорное отделение занимает выгодную позицию, действуя в качестве сторожевого охранения и находясь в постоянной готовности к отражению нападения.

Головной дозор назначается в состав мотострелкового взвода, усиленного разведывательным отделением на штатной технике.

В каждом отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольными гранатометами.

Задача головного дозора – двигаться впереди охраняемой колонны на удалении зрительной связи (до 2 км), вести разведку маршрута движения, исключить внезапное нападение бандгрупп и обеспечить беспрепятственное передвижение колонны, а при нападении – выход из-под удара и уничтожение бандитов во взаимодействии с дозорным отделением и группой поддержки.

Головной дозор должен поддерживать постоянную связь с вертолетами (вертолетом) поддержки, для чего в состав дозора должен входить авианаводчик или специально обученный военнослужащий.

Разведку головной дозор ведет наблюдением и путем опроса местных жителей. В отделениях назначаются наблюдатели за дорогой и сигналами от дозорного отделения. Отделение впереди идущей машины наблюдает прямо и влево, развернув башню влево, другое отделение – вправо и последнее – назад, развернув башню назад, в готовности вести огонь. При невозможности осмотра местности (ущелье, лес, населенный пункт) на глубину до 500 м (дальность эффективного огня из стрелкового оружия и гранатометов) в направлении движения и в сторону флангов могут высылаться дозорные отделения. При невозможности вести наблюдение из машины командир отделения спешивается с одним-двумя солдатами и занимает выгодную для наблюдения позицию или высылает двух-трех дозорных.

При обнаружении мест расположения бандгрупп или засад командир головного дозора немедленно докладывает старшему колонны. С получением доклада и встречей с бандгруппой старший колонны ставит задачу по карте и выдвигается к головному дозору.

Головной дозор, спешившись под прикрытием огня дозорного отделения и дымов, «тройками» обходит засаду во фланг и тыл. Используя результаты ударов вертолетов, огонь группы поддержки, БТР (БМП) и стрелкового оружия, головной дозор решительными действиями во взаимодействии с дозорным отделением уничтожает засаду.

Разведывательное отделение в ходе уничтожения бандгруппы продолжает вести разведку, обнаруживая позиции бандитов, пути и направления их отхода, другие группы, идущие на усиление. Командир отделения постоянно информирует командира головного дозора об обнаруженных боевиках и изменениях в обстановке.

Обеспечив выход колонны из-под огня или уничтожив засаду, головной дозор и группа поддержки занимают место в колонне и после проведения контрольного осмотра продолжают движение в район предназначения.

Отряд обеспечения движения, как правило, назначается от инженерных подразделений и включает инженерно-саперное отделение со средствами инженерной разведки и разминирования, а также специально обученных собак.

Задача отряда – ведение инженерной разведки маршрута и обеспечение беспрепятственного продвижения колонны.

Отряд обеспечения движения следует за головным дозором, ведет инженерную разведку маршрута и местности, обращая особое внимание на места вероятной установки управляемых мин и фугасов (деревья вдоль дороги, кучи мусора на обочине, лужи и колодцы на дороге). При обнаружении таких мест первоначально организуется поиск линии управления, затем для доразведки направляется снайпер со средствами инженерной разведки специально обученная собака. В случае обнаружения мины или фугаса производится их обезвреживание или уничтожение (путем подрыва или расстрела).

При обнаружении заминированного участка дороги или завала его обходят, а при невозможности обхода отряд обеспечения движения проделывает проход.

Группа поддержки предназначена для огневой поддержки действий головного дозора и назначается в составе: один расчет мино-

мета, отделение АГС-17, расчет ЗУ-23-2 на автомобиле (или другое тяжелое вооружение).

Задача группы поддержки – двигаться впереди охраняемой колонны на удалении зрительной связи (до 2 км) в готовности развернуться на огневых позициях и поддержать огнем действия головного дозора. Артиллерийский корректировщик и все должностные лица (до командира отделения) обязаны знать план артиллерийского огня на маршруте выдвижения и уметь вызывать и корректировать огонь.

С завязкой боя группа поддержки под прикрытием огня дозорного отделения и головного дозора на повышенной скорости выдвигается к месту засады, и заняв выгодные огневые позиции за боевым порядком дозорного отделения или головного дозора (в зависимости от обстановки), наносит огневое поражение бандгруппе (засаде), обеспечивая ее блокирование и уничтожение.

Боковая походная застава предназначена для исключения внезапного нападения с флангов на колонну. Состав: мотострелковое отделение на штатной технике. Застава следует на уровне головы охраняемой колонны, на удалении зрительной связи и поддержки огнем. В отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольными гранатометами.

Боковая походная застава при встрече с бандгруппой (засадой) спешивается, занимает огневую позицию, огнем сковывает действия бандитов и обеспечивает развертывание головного дозора (его части сил) для блокирования и уничтожения банды (засады). До нанесения удара вертолетов отделение наземными сигнальными патронами обозначает свое положение, а командир отделения пуском сигнальной ракеты в направлении цели дает целеуказание.

Отделение непосредственного охранения – мотострелковое отделение на БТР, БМП или специально оборудованном автомобиле. В отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольными гранатометами.

Задача отделения – при обстреле из стрелкового оружия и гранатометов автомобилей, следующих в колонне, подавить выявленные огневые точки и обеспечить беспрепятственное продвижение колонны.

Во время движения личный состав отделения ведет наблюдение в готовности к спешиванию, занятию огневой позиции и отражению нападения.

Автоматы стоят на предохранителе, магазины присоединены, патроны в патронник не досылаются.

При блокировании (уничтожении) головным дозором засады (бандгруппы) колонна продолжает движение или, в зависимости от обстановки, останавливается. Непосредственное охранение, оставаясь в колонне, усиливает наблюдение и находится в готовности к отражению нападения.

В случае нападения бандгруппы на колонну личный состав непосредственного охранения ставит дымовую завесу для прикрытия колонны и огнем наносит поражение нападающим. Выезд машин на обочины ограничивается, т. к. они могут быть заминированы.

Колонна, выйдя из-под обстрела, останавливается. Старший колонны силами водителей и старших машин организует ее охранение. Обеспечив выход колонны из-под огня или уничтожив нападающих, охранение занимает место в колонне и после проведения контрольного осмотра продолжает движение в район предназначения.

Замыкание колонны – МТО-АТ (МТП с ремонтным комплексом), тягач (с приспособлениями для буксировки) и санитарный автомобиль.

Их задача – текущий ремонт на привалах (продолжительностью до 3 чел-ч) и буксировка неисправной техники, оказание первой медицинской помощи и эвакуации раненых (больных).

Вышедший из строя автомобиль тягачом буксируется до ближайшего привала, где силами экипажа машины технической помощи проводится ремонт. В случае невозможности устранения неисправности автомобиль буксируется в район назначения. Поврежденная в ходе нападения техника также буксируется в район предназначения. Неисправную технику с материальными средствами запрещается оставлять на маршруте. При невозможности буксировки машину оставляют на месте, а материальные средства перегружают на другие машины.

Фельдшер оказывает помощь раненым и организует их эвакуацию.

Тыльная походная застава при необходимости назначается в составе мотострелкового отделения на штатной технике и следует за охраняемой колонной на удалении, обеспечивающем зрительную связь и поддержку огнем. В отделении два стрелка вооружены ав-

томатами с подствольными гранатометами, задача которых – не допустить внезапного нападения бандгрупп на колонну с тыла.

Тыльная походная застава при нападении бандгруппы (засады) с тыла спешивается, занимает огневую позицию, сковывает огнем действия бандитов и обеспечивает развертывание подразделений охранения для блокирования и уничтожения банды (засады).

7.5. Действия органов походного охранения при преодолении колонной опасных участков маршрута

Населенные пункты в ходе движения колонны обходят. При возможности обхода населенного пункта проводят его разведку на наличие засад. Осмотр начинается с окраин населенного пункта. Командир дозорного отделения останавливает машину в укрытом месте и осматривает населенный пункт издали с использованием технических средств разведки (бинокль, дальномер и др.). При этом особое внимание обращается на крыши зданий, деревья, заросли и другие места, где может располагаться засада. Не обнаружив засады, отделение быстро выдвигается к окраине населенного пункта, осматривает ближайшие строения, а потом проезжает через весь населенный пункт по одной из его улиц, находясь в готовности к немедленному открытию огня. После проверки населенного пункта командир дозорного отделения может выставить двух-трех наблюдателей с оптическими приборами и средствами связи в зданиях, на крышах домов, в разных местах по маршруту движения колонны с целью вскрытия действий бандгрупп или их подхода и своевременного оповещения главных сил. После прохождения колонны через населенный пункт наблюдатели выходят в заранее установленное место, где подбираются машинами тыльного дозора и продолжают вести разведку в их составе.

При обнаружении засады дозорное отделение занимает выгодный рубеж, обеспечивает развертывание головного дозора и обход колонной населенного пункта.

Головной дозор частью сил выдвигается на направление возможного маневра бандгруппы с целью блокирования ее действий, занимает позицию и обеспечивает обход колонной населенного пункта.

Группа поддержки занимает огневые позиции в готовности поддержать огнем действия головного дозора.

При блокировании местными жителями колонны охранение вызывает действия гражданского населения и предпринимает попытки пройти по маршруту, одновременно ведет поиск путей обхода. При их наличии колонна, не входя в контакт с жителями, обходит опасный участок.

При подходе колонны к лесу дозорное отделение определяет опасные участки и осуществляет их осмотр. Движение к опасному участку отделение осуществляет скачками от одного удобного для наблюдения места к другому с повышенной скоростью. При невозможности скрытного наблюдения из машины командир отделения высылает двух-трех дозорных. Оставшийся личный состав ведет наблюдение за окружающей местностью и действиями дозорных в готовности поддержать их огнем.

В лесу движение совершается, как правило, по дороге, тропе или просеке. Особо тщательно осматриваются опушки леса, поляны, входы и овраги, лощины и выходы из них, развилки дорог, густые заросли и другие места, где возможно скрытное расположение бандгрупп и бандформирований, их нападение из засад. На противоположной опушке леса (выходах из леса) осматривается впереди лежащая местность. В случае если дозорное отделение на закрытой местности внезапно будет обстреляно или обнаружит засаду, оно немедленно спешивается и вступает в бой. Головной дозор частью сил выдвигается во фланг и тыл засаде по непросматриваемым участкам леса, тропам, просекам. Группа поддержки занимает выгодную огневую позицию и огнем поддерживает действия головного дозора.

При преодолении перевала дозорное отделение продвигается вдоль дороги и ведет разведку путем последовательного осмотра командных высот и наблюдения с них (разведка командных высот может вестись двумя группами пеших дозорных (два-три человека)). Оставшийся личный состав ведет наблюдение за окружающей местностью и действиями дозорных в готовности поддержать их огнем.

Если заблаговременно, до начала движения, на высотах, прилегающих к перевалу, выставлены сторожевые заставы (посты) или НП, дозорное отделение, получив сигнал «Путь свободен», усиливает наблюдение и продолжает движение.

При нападении бандгруппы или обнаружении засады дозорное отделение занимает выгодную позицию, сковывает огнем ее действия и обеспечивает развертывание и вступление в бой головного дозора.

Головной дозор, используя действия дозорного отделения, занимает выгодную позицию. Огнем боевых машин и стрелкового оружия наносит поражение бандгруппе и обеспечивает прохождение колонны.

Группа поддержки занимает выгодную огневую позицию и огнем поддерживает действия головного дозора.

При движении в горах, преодолении ущелий для разведки маршрута движения привлекается вертолет поддержки.

Разведку дорог, хребтов и долин на маршруте движения дозорное отделение ведет путем последовательного осмотра командных высот и наблюдения с них.

Для осмотра дорог, троп, ущелий и других мест возможного закрытого расположения бандгрупп в стороне от направления движения головного дозора высылаются боковая походная застава (дозорное отделение или пешие дозорные). При обнаружении засады боковая походная застава, дозорное отделение или пешие дозорные сковывают ее действия и обеспечивают прохождение колонны.

При нападении бандгруппы или обнаружении засады дозорное отделение занимает позицию, используя защитные свойства местности, сковывает огнем действия врага, обеспечивает развертывание и вступление в бой головного дозора.

Головной дозор, используя действия отделения, занимает выгодную позицию, огнем боевых машин, вертолетов поддержки и стрелкового оружия наносит поражение бандгруппе и обеспечивает прохождение колонны. При благоприятных условиях обстановки головной дозор частью сил обходит засаду по обратным скатам высот, тропам, блокирует ее с флангов и тыла. Используя результаты огневого поражения, охранение решительными действиями с разных направлений завершает ее уничтожение.

Группа поддержки занимает огневую позицию и огнем поддерживает действия головного дозора.

В высокогорных районах и на труднодоступных участках местности разведка ведется пешими дозорными, обеспеченными горным снаряжением и обученными технике преодоления горных препятствий.

7.6. Действия личного состава в ходе передвижения автомобильных колонн при нападении

В случае нападения мелких бандгрупп (до 10 человек) на колонну из засады водители выводят машины из зоны поражения, не останавливая их. Выезд на обочины не рекомендуется, так как они могут быть заминированы. Личный состав непосредственного охранения высаживается из боевых машин, ставит дымовую завесу для прикрытия колонны и огнем наносит поражение нападающим. Бронетранспортеры и зенитные установки огнем с занимаемых позиций поддерживают бой подразделения охраны. Остальной личный состав усиленно наблюдает в готовности к отражению нападения с любого направления. Одновременно о нападении по радио сообщают на ЦДП, ближайшие сторожевые заставы, КП ближайших частей и блок-посты, вызывают вертолеты для ведения разведки местности с целью недопущения приближения к колонне других бандформирований.

Если силы противника значительно превосходят состав непосредственного охранения и пытаются окружить и уничтожить колонну, весь личный состав переходит к круговой обороне и, продолжая прочно удерживать занимаемые позиции, наносит противнику поражение. Вызываются авиация и огонь артиллерии. Авианаводчик осуществляет наведение прикрывающей авиации на позиции, с которых колонна подвергается обстрелу.

После нанесения поражения противнику проводится инженерная разведка, рекогносцировка маршрута, устраняются последствия нападения и продолжается движение.

7.7. Особенности организации связи и управления при подготовке и в ходе совершения марша

Связь на марше организуется:

вышестоящим органом управления – старшим командиром (начальником) и центральным диспетчерским пунктом;

взаимодействующими частями и подразделениями;

с элементами походного построения колонны (дозорным отделением, головным дозором, отрядом обеспечения движения, группой

поддержки, боковыми походными заставами, машинами охранения, непосредственным охранением, замыканием колонны, тыльной походной заставой);

сторожевыми заставами, контрольными постами милиции, постами ГИБДД на маршруте движения;

приданными вертолетами прикрытия (для передачи им целеуказания).

Для организации управления на марше могут создаваться следующие радиосети:

радиосвязь старшего командира (начальника) со старшим колонны на УКВ, КВ радиосредствах с использованием аппаратуры зашифрования;

радиосвязь старшего колонны с элементами походного построения колонны, блок-постами, ДП, заставами на УКВ радиосредствах с использованием маскираторов речи и документов скрытого управления войсками;

радиосвязь взаимодействия артиллерийского корректировщика и авианаводчика с вертолетами прикрытия на УКВ радиосредствах с использованием маскираторов речи и документов скрытого управления войсками.

Для устойчивости связи устанавливается основная и две-три запасные частоты, а закрытые направления дублируются в открытом режиме стационарными радиостанциями. Порядок перехода на другие частоты устанавливается старшим колонны.

Управление в ходе совершения марша осуществляется старшим колонны с КП на командно-штабной машине (КШМ), выдвигающейся в голове колонны.

Командирская машина (КШМ) предназначена для размещения группы управления, обеспечения связи в колонне, с вышестоящим органом управления и взаимодействующими (обеспечивающими) силами и средствами.

В состав экипажа входят: старший колонны, артиллерийский корректировщик, авианаводчик. Машина следует в голове колонны.

При нападении старший колонны выдвигается к месту засады, занимает выгодную для наблюдения позицию (за укрытием) и, оценив сложившуюся обстановку, уточняет задачи дозорному отделению, головному дозору, группе поддержки, боковой походной заставе (если она выделялась), а также непосредственному охранению.

нию, замыканию колонны, тыльной походной заставе и управляет их действиями.

Действиями поддерживающей артиллерии старший колонны управляет через артиллерийского корректировщика, а вызов вертолетов и подачу им целеуказаний осуществляет через авианаводчика.

Управление в ходе марша осуществляется подачей коротких и ясных команд с использованием переговорной таблицы. В ходе отражения нападения команды подаются открытым текстом. О нападении немедленно сообщается старшему начальнику.

7.8. Техническое обеспечение

Для технического обеспечения автомобильных колонн создаются пункты технической помощи (ПТП), совмещенные с диспетчерско-контрольными пунктами (ДКП) на маршрутах движения, которые выполняют следующие задачи:

- оказание помощи водителям в проверке технического состояния и проведении обслуживания машин;

- выполнение текущего ремонта автомобилей;

- разбраковка (разборка) не подлежащих восстановлению машин (в особых случаях);

- подготовка к эвакуации и эвакуация поврежденной на маршруте техники и ее временное хранение.

В зонах ответственности пункты технической помощи создаются на базе *орвб* дивизий и ремонтных рот полков, которые обеспечивают необходимым запасом деталей, узлов и агрегатов.

При подготовке к перемещению автомобильных колонн необходимо провести следующие мероприятия:

- специальные занятия или инструктаж личного состава по особенностям маршрута движения, правил вождения машин, организации ремонтов и эвакуации штатной техники;

- техническое обслуживание № 1 или № 2 всех видов вооружения и военной техники независимо от сроков эксплуатации и пробега;

- проверка и приведение в рабочее состояние светомаскировочных устройств, приборов ночного видения, сигнализации и освещения;

- создание в подразделениях и транспорте технического обеспечения установленных запасов боеприпасов, ГСМ, воды и других материально-технических средств;

укомплектование всех боевых и транспортных машин средствами повышения проходимости, увеличение запаса хода и безопасности движения в горной местности (горные упоры, башмаки, клинья, цепи и другие приспособления);

расчет сил и средств технического замыкания;

надежное крепление узлов, агрегатов, съемного оборудования, правильная укладка боеприпасов;

определение порядка ремонта и эвакуации поврежденных машин.

7.9. Правила, которыми должны руководствоваться военнослужащие в зоне вооруженного конфликта

Требуется неукоснительно выполнять следующие правила.

Быть бдительным. В своих действиях необходимо, прежде всего, заботиться о боевых товарищах, их безопасности. Сам погибай, а товарища выручай. Здесь нет переднего края, тыла, флангов, группы боевиков могут быть везде, в любое время дня и ночи. Днем они «мирные жители», ночью – убийцы наших солдат.

Каждый в камуфляже, каждый знает русский язык, но это еще не признак своего.

Суета на войне не нужна, требуются знание, хладнокровие, четкость и быстрота выполнения команд и приказов.

Война – не смотр, в бою второй попытки не бывает. Лучше подумай, прими наиболее правильное решение, а потом действуй решительно и смело.

Наши отцы и деды, кровью писали боевой устав и тактику действий помни их положения и не пренебрегай ими в бою.

Твердо помни сигналы оповещения и взаимодействия. Знай голос командира, особенно при работе на радиостанции, умей отличить его от других в любой обстановке.

Не теряй чувство опасности, его потеря чревата потерей жизни.

В экстремальных условиях выживает сильнейший. Никогда не теряй силы духа.

Находясь на марше, знай и помни направление выхода к своим войскам или хотя бы в противоположную сторону от противника.

Не доверяй личное оружие незнакомым лицам, оно может понадобиться в любой момент и только один раз. Береги его, следи за

исправностью, перезаряжай магазин не реже одного раза в неделю, не забывай смазывать и чистить.

Огонь открывается по приказу командира, а в экстремальных случаях – самостоятельно.

Береги боеприпасы: применяя ручные гранаты, учитывай радиус разлета осколков (к примеру, Ф-1 – до 200 м, РГ-42 – до 50 м). Взрыватель и гранату соедини в одно целое перед применением.

При обращении с оружием помни – это не игрушка.

Местность, трудная для войска, не всегда является таковой для местных жителей, знающих все тропы и дороги в этом районе.

Передвигаясь установленными маршрутами, помни о минах-ловушках. Внимательно смотри под ноги.

Перевязочный пакет и аптечка первой помощи понадобятся в любой момент, всегда имей их с собой и умей пользоваться.

Считай свою фляжку с водой единственным источником воды, береги и экономь воду, пей короткими глотками с задержкой во рту.

При подготовке к маршу проверь исправность машин, вооружения, приборов ночного видения, средств защиты и пожаротушения, закрепленных средств связи и светомаскировки, заправку горючим, наличие и правильность укладки боеприпасов (в том числе правильность крепления боеприпасов на броне), шанцевого инструмента и средств повышенной проходимости.

Перед совершением марша подгони снаряжение, продумай свои действия в различной боевой обстановке.

В ходе совершения марша особое внимание обращай на состояние дороги (пути, наличие насыпей, траншей на дороге, а также растяжек проводов на деревьях и столбах, которые пересекают дорогу).

Работая на технических средствах связи, выполняй указания командира, не придумывай собственных условных сигналов. Используй в работе таблицу позывных радиостанций и должностных лиц. Работай на средствах связи в передающем режиме минимально короткое время.

Ты должен все видеть и слышать, оставаясь сам незаметным для бандитов. Обо всем увиденном доложи командиру.

7.10. Организация боевой подготовки подразделений, выделенных для сопровождения автомобильных колонн, в ходе ведения боевых действий в Чечне

Подготовка подразделений, выделенных для сопровождения колонн, осуществляется в соответствии с Программой боевой подготовки и Инструкцией по совместным действиям органов внутренних дел внутренних войск МВД Российской Федерации, органов управления, воинских частей и подразделений ВС Российской Федерации. При решении по поддержанию правопорядка и естественной безопасности в районах, прилегающих к Чеченской Республике, командиры подразделений, выделенных для сопровождения колонн, лично организуют подготовку личного состава к выходу на сопровождение колонн.

Инструкторско-методические занятия с командирами взводов и отделений должны проводиться не реже одного раза в две недели.

На инструкторско-методических занятиях командир подразделения уточняет тактику действий боевиков в данном районе, обучает командиров организации связи в колонне, с пунктом постоянной дислокации, диспетчерскими пунктами, сторожевыми заставами, ЦБУ соединений и КП частей, за которыми закреплены зоны (участки) ответственности, по которым осуществляется передвижение колонн, умению взаимного опознавания с подразделениями МВД Российской Федерации, несущими службу на блок-постах, постами ГИБДД МВД Российской Федерации, доводит особенности преодоления колонной опасных участков местности, действий личного состава сопровождения при отражении бандитских нападений в различных ситуациях, а также вопросы взаимодействия с силами и средствами, выделяемыми для нанесения огневого поражения бандформирований (вертолеты, артиллерия и т. д.).

Совместные тренировки личного состава, выделяемого для сопровождения колонн, проводить не реже одного-двух раз в месяц.

При отработке практических вопросов основное внимание уделять: одиночной подготовке военнослужащих, обучению их в совершенстве владеть личным оружием;

способам ведения разведки на марше, отражению нападения бандформирований, ведению кругового наблюдения за местностью;

действиям при обращении с вооружением и техникой с доведением их до автоматизма;

обучению всего личного состава работе на средствах связи, быстрому вхождению в связь с использованием переговорных таблиц (кодирование карт), устранению простейших неисправностей, докладу о создавшейся обстановке;

практическим действиям командиров и личного состава при отражении нападения мелких и крупных бандгрупп, обращая внимание на организацию кругового охранения колонны, создания резервных групп для отражения нападения в двух-трех направлениях;

особое внимание уделяется обучению нештатных отделений ведению инженерной разведки маршрутов следования колонн, способам обозначения и обезвреживания одиночных мин, пропуску сопровождаемых колонн через минно-взрывные заграждения;

каждый командир роты (взвода, отделения) готовится к работе в роли нештатных авианаводчиков и корректировщиков огня артиллерии.

Командиру предоставляется право на принятие единоличного решения на открытие огня. Нужно помнить, что личный состав сопровождения колонн должен быть обучен так, чтобы, соблюдая требования безопасности, он смог немедленно открыть по боевикам огонь на поражение.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об утверждении Инструкции о порядке планирования воинских автомобильных перевозок в Вооруженных Силах Республики Беларусь: приказ Министерства обороны от 19.01.2004 года № 01.

2. Воинские автомобильные перевозки: учебное пособие для офицеров. – М.: Воениздат, 1975.

3. Правила по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь: постановление Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 8 декабря 2010 года № 61.

4. Об утверждении Положения от организации воинских перевозок железнодорожным транспортом: постановление Министерства обороны Республики Беларусь от 4 апреля 2003 года № 20.

5. Об утверждении инструкции о порядке размещения и закреплении вооружения и военной техники на железнодорожном подвижном составе для перевозки в составе воинских эшелонов и транспортов: приказ Министерства обороны Республики Беларусь от 14 июня 2004 года № 20.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СОПРОВОДИТЕЛЬНЫЙ ЛИСТ

На перевозку _____
(вид материальных средств)

Отправитель _____
(воинская часть, склад)

Получатель _____
(воинская часть, склад)

Вид и Номер транспортного средства _____

Ответственный за сопровождение _____
(в/звание, фамилия, инициалы)

№ п/п	Наименование материальных средств	Вид тары или упаковки	Отправлено		Сдано		№ наряда	Пункты сдачи (подставки) груза
			мест	масса	мест	масса		

Время отправки _____ ч _____ мин « _____ » _____ 20 г.

Время доставки _____ ч _____ мин « _____ » _____ 20 г.

М.П. отправитель _____
(должность, в/звание, подпись, фамилия)

Командир (водитель, сопровождающий) _____
(подпись)

Указанные в сопроводительном листе материальные средства получил полностью (при недостатке указать, в чем она выражается) _____

М.П. получатель _____
(должность, в/звание, подпись, фамилия)

« _____ » _____ 20 _____ г.

ПОЯСНЕНИЕ К ФОРМЕ

1. Сопроводительный лист предназначен для контроля за сохранностью перевозимого груза и установления ответственности водителя (сопровождающего) или командира экипажа за перевозимые материальные средства.

2. Сопроводительный лист применяется в воинской части и на складе соединения (объединения, центра).

3. Сопроводительный лист составляется грузоотправителем в двух экземплярах на каждое транспортное средство (автомобиль, вагон и т. п.).

Первый экземпляр вручается водителю (сопровождающему) или командиру экипажа под расписку на втором экземпляре. Второй экземпляр остается у грузоотправителя.

4. Погрузка материальных средств на каждое транспортное средство, а также записи в сопроводительных листах производятся в присутствии водителя (сопровождающего) или командира экипажа.

5. По прибытии к месту назначения водитель сдает грузополучателю доставленные материальные средства под расписку в сопроводительном листе, которые передаются грузоотправителю.

6. При обнаружении утраты или порчи материальных средств делается отметка в сопроводительном листе и немедленно в установленном порядке производится административное расследование.

7. При доставке материальных средств воздушным транспортом беспосадочным способом в графе «Пункты сдачи (доставки) груза» указываются координаты и время выброски груза, заверяемые подписями командира и штурмана самолета.

8. В случае утери сопроводительного листа водитель (лицо, сопровождающее груз) или командир экипажа сообщает об этом старшему колонны (приемщику груза или военному коменданту дорожного участка, железнодорожной станции, населенного пункта, порта), который проверяет груз и оформляет актом факт утери листа. Копия акта высылается грузоотправителю, а водителю выдается новый лист на фактическое наличие материальных средств.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Маршрутный лист на автомобильную колонну № _____

I. Состав колонны: старший колонны _____
 личный состав _____
 автомобили (автопоезда) _____

II. Задание на перевозки

ЗАДАНИЕ	Время выполнения задания			
	По плану		Фактич.	
	Начало	Конец	Начало	Конец
1. Совершить маршрут в пункт погрузки _____ по маршруту _____ (пункт погрузки, грузоотпр.) 2. Погрузить _____ (наименование и к-во груза) 3. Совершить марш в пункт выгрузки _____ (пункт выгрузки, грузополучатель) 4. Выгрузить _____ (наименование и к-во груза) 5. Погрузить на обратный рейс _____ (пункт погрузки, грузоотпр., наименов. и к-во груза) 6. Совершить марш в пункт выгрузки _____ по маршруту _____ (пункт выгрузки, грузополуч.) 7. Выгрузить _____ (к-во груза и наименование) 8. Привалы в районах: _____ 9. О состоянии и местонахождении донести _____ 10. После выполнения задания прибыть в _____				

Командир (начальник воинской части) _____
(воинское звание, подпись, фамилия)

М.П. « _____ » _____ 20 ____ г.

III. Отметка грузополучателя в приеме груза

Грузополучатель	Номер и дата накладной	Выполненная работа		Воинское звание, гербовая печать
		Вид мат. средств	Количество (т, шт.)	

IV. Отчет о выполненной работе

1. Время, затраченное на выполнение задания _____
(часов, минут)

2. Перевезено грузов: всего _____ т _____ чел., в том числе _____

(наименование и кол-во груза, личного состава)

3. Пробег, км: общий _____, в том числе с грузом _____

4. Причина несвоевременного выполнения задания: _____

Старший колонны _____

(воинское звание, подпись, фамилия)

« ____ » _____ 20 ____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРОПУСК
НА ПРАВО ДВИЖЕНИЯ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ
ФРОНТА (АРМИИ)

Выдан воинской части _____ для автомобильной колонны
№ _____ в составе _____ автомобилей и _____
прицепов на период с _____ по _____ Маршрут следования

Начальник военно-транспортного отдела _____
(подпись)

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

АКТ

простоя (прогона) автомобилей

« _____ » _____ 20 г. Город _____
(нас. пункт)

Автомобильная колонна № _____ войсковой части _____
(условный номер или действительное наименование)

В составе автомобилей _____ прицепов _____
(указать количество и марку)

Старший колонны (старший автомобиля, водитель) _____
(звание, фамилия, инициалы)

Представитель (сопровождающий) грузоотправителя (грузополучатель) _____
(организация, учреждение, должность, звание, Ф.И.О.)

Прибыла _____
(пункт погрузки, выгрузки, наименование и № склада, базы)
_____ в _____ часов _____ мин.

« _____ » _____ 20 г.

Причины простоя (прогона)

(указать кратко причины)

Простой (прогон) _____ автомобилей и _____
прицепов составил _____
(для простоя – часов и мин. Для прогона – км с учетом туда)

и обратно на один автомобиль)

Общий простой (прогон) составил _____
(для простоя – машино-часов,

Для прогона – общее количество км)

Подписи: старший колонны _____
Представитель (сопровожд.) _____
начальник склада _____

ЖЕТОН КОЛОНЫ № _____

В колонне следует автомобилей _____
В колонне отсутствует _____ автомобилей
Из них: отстало _____ потери _____
Состояние автомобильной дороги между диспетчерскими пунктами
и затруднения движения

Старший автомобильной колонны _____
(подпись)

«_____» час «_____» _____ 20 г.

ПОЯСНЕНИЯ К ФОРМЕ

Жетоны выдаются диспетчерской службой автомобильной части старшему автомобильной колонны в количестве, соответствующем контрольным (диспетчерским) пунктам на маршруте движения в прямом и обратном направлениях.

Заполненный жетон сдается старшим автомобильной колонны дежурному диспетчерского пункта на автомобильной дороге.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ВЕДОМОСТЬ
СОСТАВА И ЗАГРУЗКИ АВТОМОБИЛЬНОЙ КОЛОННЫ № ____

№ п/п	Автомобили		Прицепы		Фамилия и инициалы водителя	Грузы			Расписка	
	Марка	№	Марка	№		Наимено- вание	К-во мест	Общая масса, кг	Водителя в приеме груза	Старшего колонны о сдаче груза

Начальник штаба _____
(воинское звание и фамилия)

Старший колонны _____
(воинское звание и фамилия)

«_____» _____ 20 ____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель командующего по тылу

ПЛАН
перевозок автомобильным транспортом
на «__» _____ 20__ г.

№ задания	Наименование автомобильных воинских частей (соединений)	Груз		Погрузка			Маршрут перевозок			Выгрузка			Сосредоточение после выгрузки			
		наименование	количество, т	пункт	отправитель	дата и время		участки ВАД	выделенное время		пункт	получатель	дата и время		пункт	дата и время
						начало	конец		номер ВАД	начальный пункт			выход на ВАД	уход с ВАД		

Начальник штаба тыла

_____ (воинское звание, подпись, инициалы, фамилия)

«__» _____ 20__ г.

Начальник военно-транспортного отдела

_____ (воинское звание, подпись, инициалы, фамилия)

«__» _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Начальнику штаба тыла

ЗАЯВКА

на перевозки материальных средств автомобильным транспортом

на « _____ » _____ 20__ г.

Груз		Погрузка					Выгрузка					При- меча- ние
наиме- нование	кол-во, т	пункт	отправи- тель	фронт погрузки	дата и время		пункт	получа- тель	фронт выгрузки	дата и время		
					нача- ло	конец				нача- ло	конец	

(должность, воинское звание, подпись, инициалы, фамилия)

« ____ » _____ 20__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

воинская часть (соединение, склад)
« _____ » _____ 19 ____ г.

КОРЕШОК ДОВЕРЕННОСТИ № _____

на получение _____
(наименование материальн. средств)
от _____

Ответственный получатель _____
(воинское звание,

фамилия, инициалы)

Основание _____
(№ и дата разрядки, наряда)

Действительно по « _____ » _____ 19 ____ г.

Образец подписи ответственного получателя
_____ удостоверяется
(подпись)

_____ (должность, в/звание, подпись, фамилия)

Доверенность
получил _____ « _____ » _____ 19 ____ г.

Отметка о выполнении поручения по вы-
данной доверенности

воинская часть (соединение, склад)
« _____ » _____ 19 ____ г.

ДОВЕРЕННОСТЬ № _____

на получение _____
(наименование материальн. средств)
от _____

Ответственный получатель _____
(воинское звание,

фамилия, инициалы)

Основание _____
(№ и дата разрядки, наряда)

Действительно по « _____ » _____ 19 ____ г.

Образец подписи ответственного получателя
_____ удостоверяется
(подпись)

_____ (должность, в/звание, подпись, фамилия)

М.П.

_____ (должность, в/звание, подпись, фамилия)

Пояснение по заполнению доверенности

1. Доверенность является документом, удостоверяющим право получателя на прием материальных средств по разнарядке, наряду или другому учетному документу.

2. Доверенность подписывается командиром воинской части (соединения) и соответствующим его заместителем, или командиром воинской части (соединения), или начальником соответствующей службы; на складе объединения (центра) – начальником склада и начальником учетно-операционного отдела. Эти подписи заверяются мастичной гербовой печатью.

3. Лицо, получившее доверенность, обязано представить в соответствующую службу (учетно-операционный отдел) документы, подтверждающие выполнение поручения по доверенности, или вернуть неиспользованную доверенность не позднее следующего дня после истечения срока ее действия. О выполнении поручения делается отметка на корешке доверенности. Неиспользованная доверенность погашается перечеркиванием и прилагается к корешку.

4. Бланки доверенностей бронируются в книжке по 100 листов в каждой. При выдаче доверенности на ней и ее корешке проставляется порядковый номер. Порядковые номера доверенностям присваиваются последовательно (начиная с первого) в течение всего текущего календарного года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

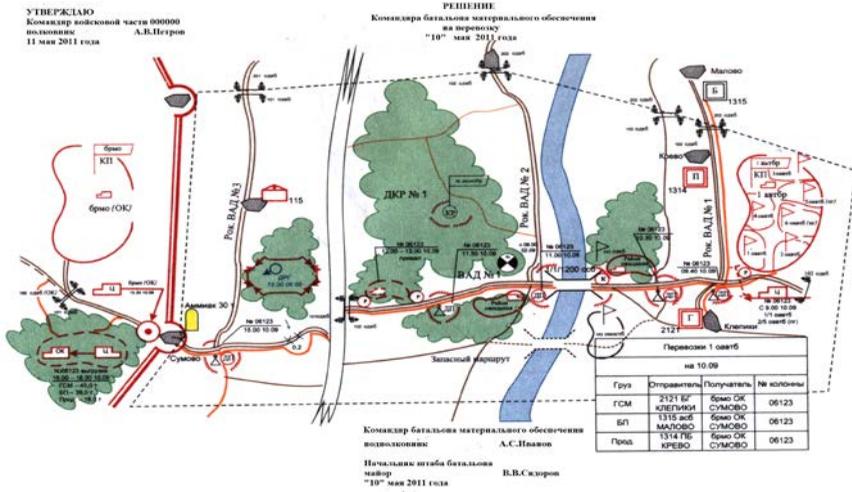
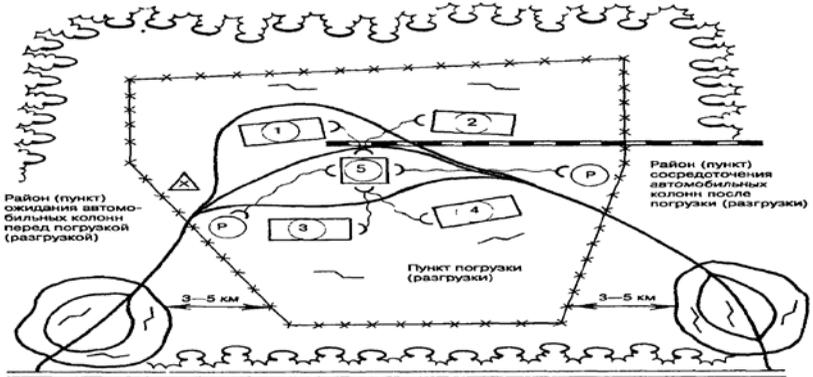


Схема района погрузки (выгрузки)



- Условные обозначения:
-  — диспетчерский пункт склада (начальник склада)
 -  — пост регулирования
 -  — погрузочно-разгрузочное место (пост) с указанием номера
 -  — проводная связь
 -  — ограждение склада
 -  — химический наблюдательный пост

Схема размещения роты материального обеспечения

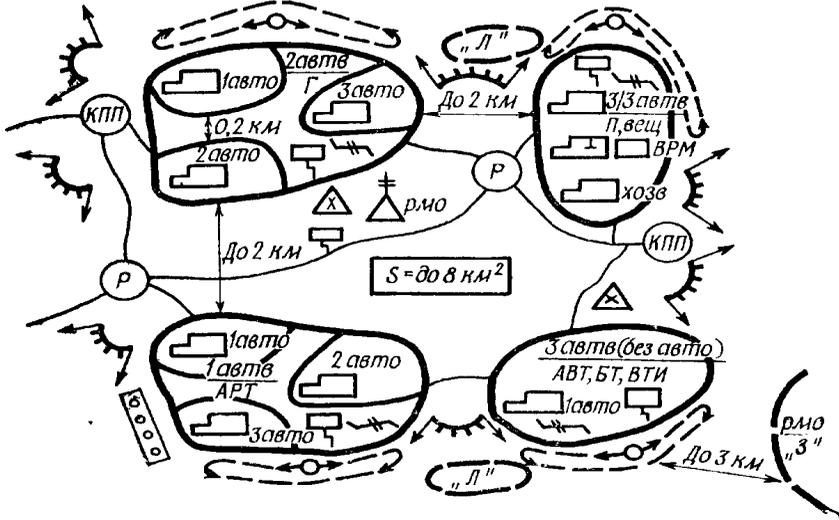
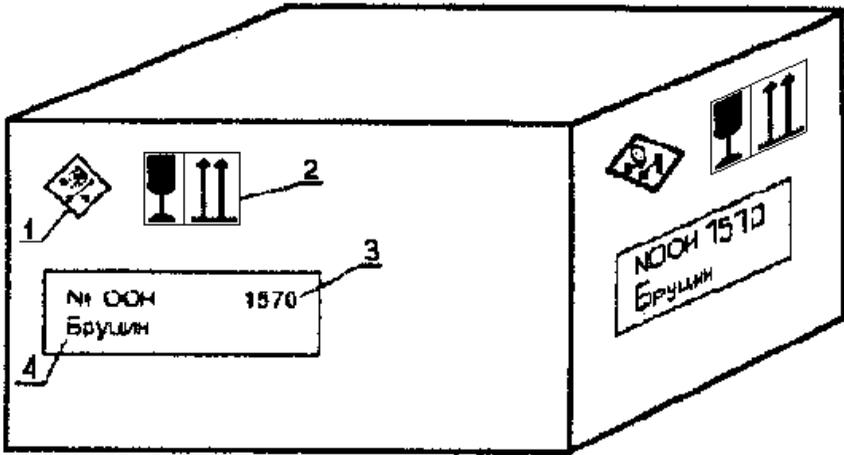


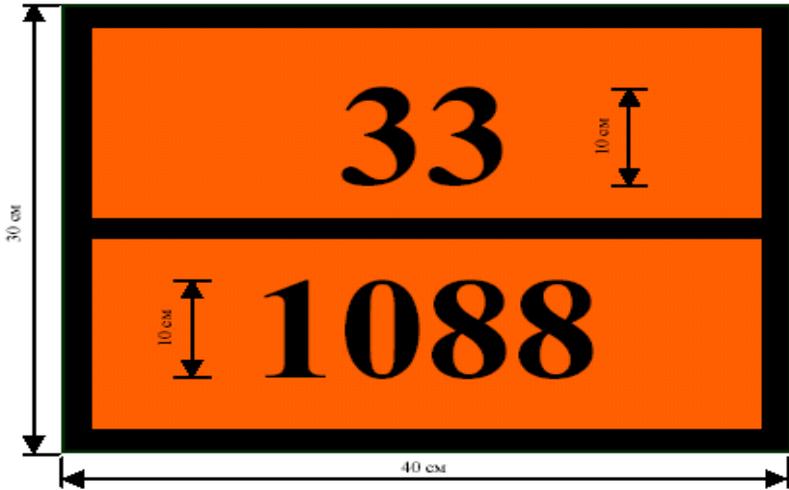
Схема размещения батальона материального обеспечения

Расположение маркировки груза



- 1 – знак опасности;
- 2 – манипуляционные знаки;
- 3 – номер ООН;
- 4 – транспортное наименование.

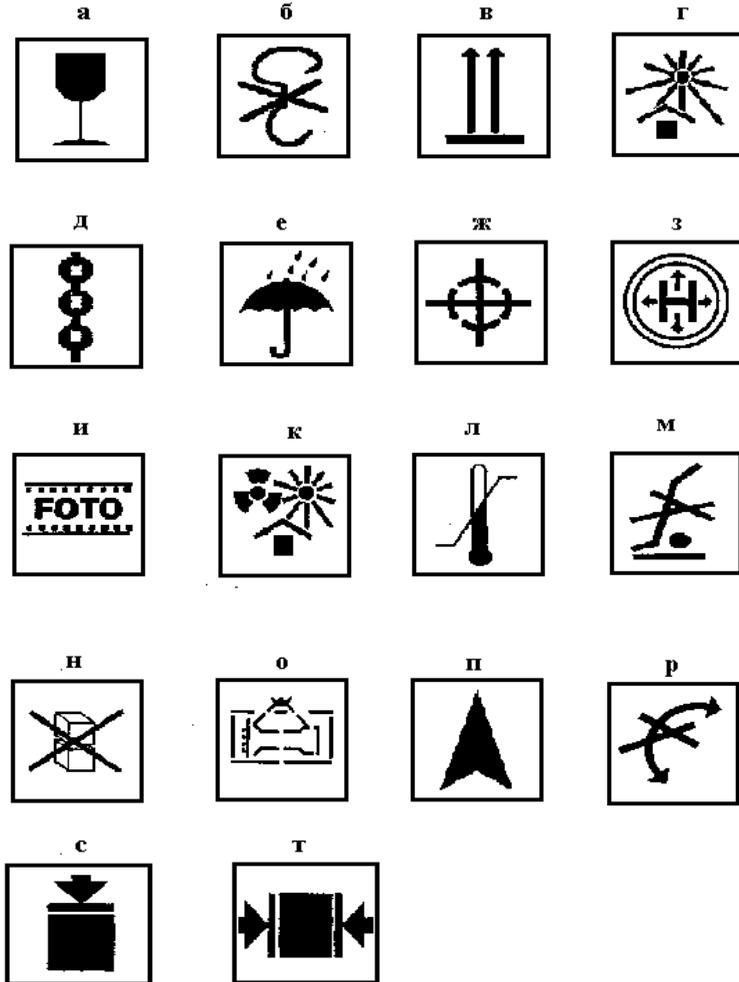
Информационная табличка



Знак представляет собой прямоугольник размером 400 × 300 мм. Правая часть опознавательного знака окрашивается в оранжевый цвет. Окантовка знака, разделительные линии, ход экстренных мер, номер вещества по списку ООН и надписи выполняются черным цветом.

Спереди опознавательный знак устанавливается справа по ходу на бампере машины и сзади – на стенке кузова или цистерны. Кроме того, на боковую и заднюю стенки цистерн наносится надпись «Огнеопасно».

Образцы манипуляционных знаков



Описание манипуляционных знаков:

Знак *а* означает «Осторожно, хрупкое» и наносится на тару с бьющимися, хрупкими, ломкими, прецизионными и другими реагирующими на сотрясения грузами.

Знак *б* имеет значение «Крюками не брать» наносится на тару, когда при погрузочно-разгрузочных работах недопустимо употребление крюков (груз в мягкой таре, в кипах).

Знак *в* означает «Верх». Знак наносят на тару, когда грузовое место при любых манипуляциях с ним должно находиться в указанном положении.

Знак *г* означает «Беречь от нагрева» и наносится на тару, когда груз следует предохранять от нагрева.

Знак *д* имеет значение «Место строповки» и наносится на тару, когда груз следует стропить только в определенных местах.

Знак *е* означает «Беречь от влаги», наносится на тару, когда груз должен быть предохранен от сырости.

Знак *ж* означает «Центр тяжести», наносится на крупногабаритную тару, когда центр тяжести груза находится вне геометрического центра.

Знак *з* означает «Герметичная упаковка» и запрещает открывать и повреждать тару во время транспортировки и хранения и наносится, когда груз особенно чувствителен к воздействию окружающей среды.

Знак *и* означает «Беречь от излучения» и указывает на то, что любой из видов излучения может влиять на свойства груза или изменять их.

Знак *к* означает «Беречь от тепла и радиоактивного излучения» и указывает на то, что тепло или проникновение излучения может снизить или уничтожить ценность груза.

Знак *л* означает «Ограничение температуры» и указывает диапазон температур, при которых следует хранить груз или манипулировать им.

Знак *м* означает «Здесь поднимать тележкой запрещается» и указывает места, где нельзя применять тележку при подъеме груза.

Знак *н* означает «Штабелировать запрещается». На груз с этим знаком при перевозке и хранении не допускается класть другие грузы.

Знак *o* означает «Поднимать непосредственно за груз», т. е., поднимать груз за упаковку запрещается.

Знак *n* означает «Открывать здесь».

Знак *p* имеет значение «Не катить», т. е. груз не следует подвергать качению.

Знак *s* означает «Штабелирование ограничено», т. е. ограничена возможность штабелирования груза.

Знак *m* означает «Зажимать здесь» и указывает места, где следует брать груз зажимами.

Образцы знаков «ОПАСНОСТЬ»

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 1

Взрывчатые вещества и изделия



(№ 1)

Подклассы 1.1, 1.2 и 1.3

Символ (взрывающаяся бомба): черный; фон: оранжевый; цифра «1» в нижнем углу



(№ 1.4)

Подкласс 1.4



(№ 1.5)

Подкласс 1.5



(№ 1.6)

Подкласс 1.6

Фон: оранжевый; цифры: черные; числовые обозначения должны быть высотой около 30 мм и толщиной около 5 мм (для знака с размерами 100 × 100 мм); цифра «1» в нижнем углу

** Место для указания подкласса – оставить незаполненным в случае дополнительной опасности «Взрывается».

* Место для указания группы совместимости – оставить незаполненным в случае дополнительной опасности «взрывается»

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 2

Газы



(№ 2.1)

Легковоспламеняющиеся газы
Символ (пламя): черный или белый
фон: красный; цифра «2» в нижнем
углу



(№ 2.2)

Невоспламеняющиеся, нетоксичные
газы.

Символ (газовый баллон): черный
или белый; фон: зеленый; цифра «2»
в нижнем углу



(№ 2.3)

Токсичные газы. Символ (череп и скрещенные кости):
черный; фон: белый; цифра «2» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 3

Легковоспламеняющиеся жидкости



(№ 3)

Символ (пламя): черный или белый;
фон: красный; цифра «3» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 4.1

Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и десенсибилизированные взрывчатые вещества



(№ 4.1)

Символ (пламя): черный;
фон: белый с семью вертикальными красными полосами;

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 4.2

Вещества, способные к самовозгоранию



(№ 4.2)

Символ (пламя): черный;
фон: верхняя половина – белая, нижняя – красная; цифра «4» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 4.3

Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой



(№ 4.3)

Символ (пламя): черный или белый;
фон: синий; цифра «4» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 5.1
Окисляющие вещества



(№ 5.1)

Символ (пламя над окружностью): черный; фон: желтый; цифры «5.1» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 5.2
Органические пероксиды



(№ 5.2)

Символ (пламя): черный или белый; фон: верхняя половина красная, нижняя – желтая; цифры «5.2» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 6.1
Токсичные вещества



(№ 6.1)

Символ (череп и скрещенные кости): черный; фон: белый; цифра «6» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 6.2
Инфекционные вещества



(№ 6.2)

В нижней половине знака могут иметься надписи «ИНФЕКЦИОННОЕ ВЕЩЕСТВО» и «в случае повреждения или утечки немедленно уведомить органы здравоохранения». Символ (три полумесяца, наложенные на окружность) и надписи: черные; фон: белый; цифра «6» в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 7
Радиоактивные материалы



(№ 7А)

Категория I – белая

Символ (трилистник): черный; фон: белый; цифра «7» в нижнем углу. Текст (обязательный): черный в нижней половине знака: «РАДИОАКТИВНО» «СОДЕРЖИМОЕ» «АКТИВНОСТЬ». За словом «РАДИОАКТИВНО» должна следовать одна красная вертикальная полоса; цифра «7» в нижнем углу.



(№ 7В)

Категория II – желтая

Символ (трилистник): черный; фон: верхняя половина – желтая с белой каймой; нижняя – белая. Текст (обязательный): черный в нижней половине знака: «РАДИОАКТИВНО» «СОДЕРЖИМОЕ» «АКТИВНОСТЬ...». В черном прямоугольнике: «ТРАНСПОРТНЫЙ ИНДЕКС»; за словом «РАДИОАКТИВНО» должны следовать две красные вертикальные полосы. Для категории III за словом «РАДИОАКТИВНО» должны следовать три красные вертикальные полосы; цифра «7» в нижнем углу.



(№ 7С)

Категория III – желтая



(№ 7Е)

Делящийся материал класса 7

Фон: белый

Текст (обязательный): черный в верхней половине знака – «ДЕЛЯЩИЙСЯ МАТЕРИАЛ».

В черном прямоугольнике в нижней половине знака: «ИНДЕКС БЕЗОПАСНОСТИ ПО КРИТИЧНОСТИ»; цифра «7» в нижнем углу.

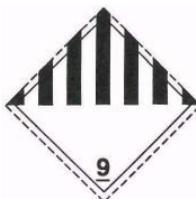
ОПАСНОСТЬ КЛАССА 8
Коррозионные вещества
изделия



(№ 8)

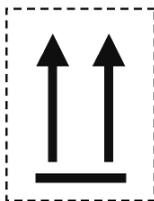
Символ – жидкости, выливающиеся из двух пробирок и поражающие руку или металл; черный; фон: верхняя половина белая, нижняя – черная с белой каймой; цифра «8» белая в нижнем углу

ОПАСНОСТЬ КЛАССА 9
Прочие опасные вещества
и изделия



(№ 9)

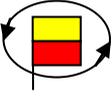
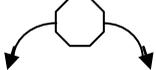
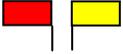
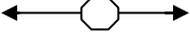
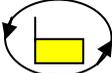
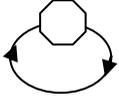
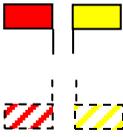
Символ (семь вертикальных полос в верхней половине): черный; фон: белый; подчеркнутая цифра «9» в нижнем углу

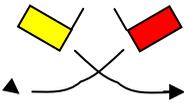
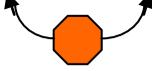
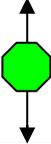
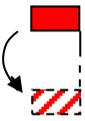
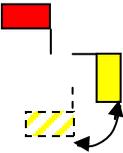
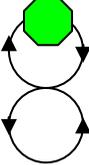


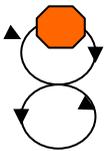
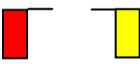
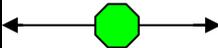
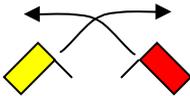
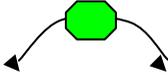
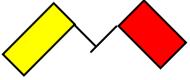
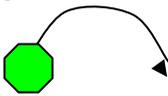
(№ 11)

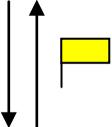
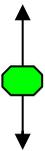
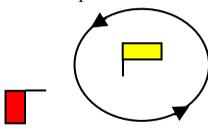
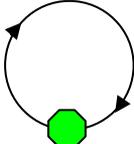
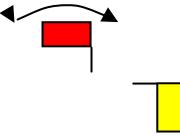
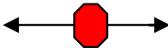
Две черные стрелы на белом или другом подходящем контрастном фоне

Сигналы управления и порядок их подачи

СИГНАЛ	УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ		
	Рукой	Флажками	Фонарем
Внимание (внимание, делай как я, отзыв)	Поднять правую руку вверх и держать до отзыва (до повторения сигнала «ВНИМАНИЕ»)	Поднять правой рукой вверх желтый флажок и держать до отзыва (до повторения сигнала «ВНИМАНИЕ») 	Фонарем с белым светом – серия точек 
Сбор начальников	Поднять правую руку вверх и кружить ею над головой, после чего руку резко опустить	То же с красным и желтым флажками в правой руке 	Фонарем с белым светом размахивать над головой вправо и влево, описывая полукруг 
К машинам	Поднять обе руки вверх и держать до исполнения	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с белым светом размахивать перед собой вправо и влево на уровне плеча 
Заводить	Правой рукой вращать впереди себя	То же, имея в правой руке желтый флажок 	Фонарем с белым светом вращать впереди себя 
По местам	Поднять обе руки вверх и опустить вниз через стороны	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с белым светом размахивать по вертикали вверх-вниз 

СИГНАЛ	УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ		
	Рукой	Флажками	Фонарем
Глушить двигатель	Размахивать перед собой руками	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с красным светом, опущенным вниз, размахивать перед собой, описывая полукруг 
Марш (вперед, продолжать движение в прежнем или новом направлении, путь свободен)	Поднять правую руку вверх, повернуться в сторону движения и опустить руку в направлении движения на уровне плеча	То же с желтым флажком в правой руке 	Фонарем с зеленым светом размахивать по вертикали вверх и вниз 
Стой (стоп)	Поднять левую руку вверх и быстро опустить вниз перед собой, повторяя до исполнения	То же с красным флажком в левой руке 	Фонарем с красным светом размахивать по вертикали вверх и вниз 
Увеличить дистанции	Поднять левую руку вверх, а правую вытянуть горизонтально в сторону и размахивать ею вниз и вверх до уровня плеча	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать в вертикальной плоскости, описывая восьмерку 

СИГНАЛ	УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ		
	Рукой	Флажками	Фонарем
Уменьшить дистанции	Поднять правую руку вверх, а левую вытянуть горизонтально в сторону и размахивать ею вниз и вверх до уровня плеча	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с красным светом размахивать в вертикальной плоскости, описывая восьмерку 
В линию машин	Вытянуть обе руки горизонтально в стороны и держать до отзыва	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать перед собой вправо и влево на уровне плеча 
В линию колонн	В линию взводных колонн: поднять обе руки вверх и размахивать ими накрест над головой	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать над головой вправо и влево, описывая полукруг 
	В линию ротных колонн: поднять обе руки вверх, сложить их накрест над головой и держать неподвижно	То же, имея в правой руке желтый, в левой – красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать над головой вправо, описывая полукруг. Возвращение фонаря в первоначальное положение производить при потушенном или скрытом от принимающего свете 

СИГНАЛ	УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ		
	Рукой	Флажками	Фонарем
В колонну	Поднять правую руку вверх и опустить ее держа предплечье вертикально (повторять до отзыва)	То же с желтым фонарем в правой руке 	Фонарем с зеленым светом, вначале держать неподвижно, а затем сигнал марш (повторять до отзыва) 
Все кругом	Вытянуть левую руку горизонтально в сторону, а правую поднять вверх и кружить над головой	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок 	Фонарем с зеленым светом вращать впереди себя 
Авария (вынужденная остановка)	Вытянуть правую руку горизонтально в сторону, а левую поднять вверх и размахивать ею над головой вправо и влево	То же, имея в правой руке желтый, а в левой – красный флажок. После подачи сигнала красный флажок устанавливают на машине под углом 45° 	Фонарем с красным светом размахивать перед собой вправо и влево на уровне плеча 

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1. ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	5
1.1. Назначение и виды воинских автомобильных перевозок.....	5
1.2. Автомобильные воинские части и подразделения, их назначение и применение.....	8
Глава 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ВОИНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	11
2.1. Управление воинскими автомобильными перевозками.....	11
2.2. Планирование воинских автомобильных перевозок.....	19
2.2.1. Общий порядок планирования воинских автомобильных перевозок.....	19
2.2.2. Основные расчеты при планировании воинских автомобильных перевозок.....	26
2.3. Выполнение воинских автомобильных перевозок.....	33
2.3.1. Подготовка автомобильных колонн к выполнению перевозок.....	34
2.3.2. Принципы, порядок формирования и построения автомобильных колонн.....	36
2.3.3. Марш автомобильной колонны.....	38
2.3.4. Особенности организации военно-автомобильных перевозок в болотистой местности, в лесу, а также зимой и в распутицу.....	46
2.4. Организация идеологической работы, технического и тылового обеспечения автомобильных воинских частей.....	49
2.4.1. Общие положения по организации идеологической работы, технического и тылового обеспечения воинских автомобильных перевозок.....	49
2.4.2. Организация идеологической работы.....	50
2.4.3. Организация технического обеспечения.....	51
2.4.4. Организация тылового обеспечения.....	57
2.4.5. Организация защиты, охраны и обороны.....	59

Глава 3. ВОИНСКИЕ ГРУЗЫ. ПРАВИЛА ПОГРУЗКИ (ВЫГРУЗКИ) И ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ВОИНСКИХ ГРУЗОВ, ЛИЧНОГО СОСТАВА, РАНЕННЫХ И БОЛЬНЫХ.	63
3.1. Воинские грузы, их классификация, упаковка и маркировка.	63
3.1.1. Тара и упаковка.	66
3.1.2. Маркировка воинских грузов.	67
3.2. Общие правила перевозки воинских грузов.	67
3.3. Перевозка вооружения, боеприпасов, взрывчатых веществ, техники, военно-технического имущества, горючего, продовольствия и опасных грузов.	70
3.4. Перевозка личного состава, раненых и больных.	83
Глава 4. РАБОТА КОМАНДИРА АВТОМОБИЛЬНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ (СТАРШЕГО АВТОМОБИЛЬНОЙ КОЛОННЫ) В ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК.	89
4.1. Последовательность и содержание работы командира автомобильного подразделения после получения приказа на перевозку.	89
4.2. Управление автомобильной колонной на маршруте перевозок в различных условиях обстановки.	97
4.3. Работа командира автомобильного подразделения в районе погрузки (выгрузки).	100
Глава 5. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ДОРОЖНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВОЙСК.	107
5.1. Понятие о сети военных дорог.	107
5.2. Войсковые пути подвоза и эвакуации, их назначение, подготовка, содержание и организация движения на них.	109
5.3. Дорожно-комендантская служба на автомобильных дорогах.	110
Основные термины и определения по организации дорожно-комендантской службы на автомобильных дорогах.	110
5.4. Организация дорожно-комендантской службы на автомобильных дорогах.	113

Глава 6 ПЕРЕВОЗКА АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ. . .	123
6.1. Общие положения по перевозке железнодорожным транспортом.	123
6.2. Перевозка подразделений, частей железнодорожным транспортом.	126
6.3. Крепление на платформах колесной техники.	133
6.4. Закрепление на платформах военных гусеничных машин. . .	152
Глава 7. ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОЛОНН С МАТЕРИАЛЬНЫМИ СРЕДСТВАМИ В РАЙОНАХ ВЕДЕНИЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ.	159
7.1. Мероприятия по охране коммуникаций и обеспечению безопасности движения колонн.	159
7.2. Тактика действий боевиков при нападении на автомобильные колонны (отдельные машины).	162
7.3. Силы и средства, выделяемые для охраны и сопровождения колонн.	165
7.4. Тактика действий подразделений, выделенных для охраны и сопровождения колонн.	166
7.5. Действия органов походного охранения при преодолении колонной опасных участков маршрута.	172
7.6. Действия личного состава в ходе передвижения автомобильных колонн при нападении.	175
7.7. Особенности организации связи и управления при подготовке и в ходе совершения марша.	175
7.8. Техническое обеспечение.	177
7.9. Правила, которыми должны руководствоваться военнослужащие в зоне вооруженного конфликта.	178
7.10. Организация боевой подготовки подразделений, выделенных для сопровождения автомобильных колонн, в ходе ведения боевых действий в Чечне	180
ЛИТЕРАТУРА.	182
ПРИЛОЖЕНИЯ.	183

Учебное издание

ДЫМАРЬ Юрий Леонтьевич
ЦЫГАНКОВ Виктор Николаевич
НЕМОВ Игорь Анатольевич

ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Учебное пособие

Редактор Т.Н. Микулик
Компьютерная верстка А.Г. Занкевич

Подписано в печать 12.01.2012.

Формат 60×84¹/₁₆. Бумага офсетная.

Отпечатано на ризографе. Гарнитура Таймс.

Усл. печ. л. 12,61. Уч.-изд. л. 9,86. Тираж 100. Заказ 764.

Издатель и полиграфическое исполнение:

Белорусский национальный технический университет.

ЛИ № 02330/0494349 от 16.03.2009.

Проспект Независимости, 65.220013, Минск