МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# АВТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЙСК И ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

## Ч а с т ь 2

## ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Учебник

*Рекомендуется государственным образовательным учреждением высшего профессионального образования – Военным учебно-научным центром Сухопутных войск «Общевойсковая академия Вооруженных Сил Российской Федерации» в качестве учебника для курсантов военно-учебных заведений Сухопутных войск, обучающихся по специальности высшего профессионального образования «Автомобили и автомобильное хозяйство». Регистрационный номер рецензии 155 от 22 марта 2010 г. ГУК МО РФ*

Рязань
2010

УДК 623. 437
ББК 39. 33 - 083
А 22

Авторы: Ю. В. Тимофеев, М. А. Михневич, Н. М. Горохов,
Д. В. Селюк, Н. Н. Чурыбкин, Ю. В. Макаев, А. В. Вьюнов,
В. В. Макаров, А. Н. Бабакин, А. В. Залюбовский

А-22 Автотехническое обеспечение войск и воинские автомобильные перевозки. Часть 2. Воинские автомобильные перевозки [Текст]: учебник / Ю. В. Тимофеев [и др.]. – Рязань: РВВДКУ (ВИ), 2010. –350 с.

В учебнике изложены основные требования действующих руководящих документов по организации автомобильных перевозок, обобщен опыт выполнения перевозок в передовых автомобильных соединениях, частях и подразделениях.

Учебник предназначен для подготовки курсантов военно-учебных заведений Сухопутных войск, обучающихся по специальности высшего профессионального образования «Автомобили и автомобильное хозяйство», а также может быть использован офицерами автомобильных войск в служебной деятельности.

УДК 623. 437
ББК 39. 33 - 083

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# АВТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЙСК И ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Ч а с т ь 2

# ВОИНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Рязань
2010

## ВВЕДЕНИЕ

Одним из основных направлений обеспечения военной безопасности Российской Федерации является поддержание высокой боеготовности и боеспособности Вооруженных сил.

Высокая боевая готовность войск зависит от многих факторов, одним из которых является своевременное и полное тыловое обеспечение. Тыловое обеспечение организуется и осуществляется в тесном взаимодействии с техническим обеспечением на основе централизованного решения вопросов размещения и перемещения частей и подразделений тыла и технического обеспечения, выполнения всех видов воинских перевозок, эксплуатации путей подвоза и эвакуации транспортных средств, защиты, охраны и обороны, организации управления и связи.

Специалисты соединений, частей и подразделений тыла внесли весомый вклад в победы, одержанные нашими Вооруженными силами за всю историю их существования.

Автомобильные соединения, части и подразделения играют важнейшую роль в выполнении мероприятий по перемещению материальных средств, соединений, частей, учреждений и подразделений, а также раненых и больных из одного пункта (района) в другой, осуществляемых по планам военного командования.

В учебнике «Воинские автомобильные перевозки» рассматриваются основные положения по организации планирования и выполнения воинских автомобильных перевозок автомобильным транспортом в различных условиях обстановки, правила перевозки личного состава, раненых и больных, погрузки, перевозки и разгрузки различных воинских грузов, организации всестороннего обеспечения автомобильных колонн в ходе выполнения перевозок, а также общая структура автомобильных и тыловых подразделений.

# 1 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ТЫЛОВОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВОЙСК

## 1.1 Виды и задачи тылового обеспечения

Современный общевойсковой бой характеризуется высокой решительностью, маневренностью, напряженностью и скоротечностью, быстрыми и резкими изменениями обстановки, ведением боевых действий на земле и в воздухе, на широком фронте, на большую глубину и в высоких темпах. Бой может вестись с применением ядерного оружия и других средств массового поражения или только обычного оружия.

Успешное ведение современного боя зависит от многих факторов, важнейшим из которых является состояние и возможности тыла, который является связующим звеном между экономикой страны и войсками. Он организует совместные согласованные действия различных органов и служб по основным видам тылового обеспечения всех видов Вооруженных сил, родов войск и специальных войск.

**Тыл –** это тыловые соединения, части, подразделения и учреждения с запасами материальных средств, предназначенные для всестороннего тылового обеспечения войск.

Первыми элементами Тыла Вооруженных сил России были постоянные военные обозы, появившиеся в 70-х годах 17-го века. С созданием регулярной армии, ростом масштабов военных действий и изменением способов их ведения в 18–19-х веках в составе частей, соединений, объединений и в распоряжении центральных органов военных ведомств стали создаваться штатные подразделения, части и учреждения, предназначенные для централизованного тылового обеспечения войск.

Дальнейшее развитие военного дела, особенно применение в войсках 20-го века танков и авиации, моторизация и механизация войск, потребовало создания сил и средств технического, дорожного, аэродромного обеспечения, снабжения горючим и другим имуществом.

Тыл Советских Вооруженных сил создавался в ходе строительства Красной Армии. Первые отряды не имели штатных тыловых подразделений. В 1918-м году создано Центральное управление снабжения Рабоче-крестьянской Красной Армии; в объединениях и соединениях учреждены должности начальников снабжения, которым подчинялись тыловые части, учреждения и службы.

Хорошо организованный и технически оснащенный Тыл Вооруженных сил сложился в ходе Великой Отечественной войны, который успешно выполнил большой объем задач по тыловому обеспечению войск. За годы войны Тыл

Вооруженных сил принял от промышленности и обеспечил хранение и подвоз войскам свыше 100 млн. тонн боеприпасов, 16 млн. тонн горючего, большое количество продовольствия и других материальных средств. Автомобильным транспортом было перевезено 145 млн. тонн различных грузов, железнодорожные перевозки превысили 19 млн. вагонов. Дорожные войска построили и восстановили около 100 тыс. км автомобильных дорог, железнодорожные войска – около 120 тыс. км железнодорожных путей. Для нужд авиации оборудовано более 6 тыс. аэродромов. Военно-медицинская служба и лечебные учреждения страны вернули в строй после излечения свыше 80 % раненых и больных.

В послевоенные годы по мере развития экономики страны, изменений в организационной структуре, техническом оснащении Вооруженных сил происходило и происходит совершенствование Тыла ВС.

В соответствии с новой организационной структурой Вооруженных сил Тыл также приобретает новую структуру (рисунок 1.1).

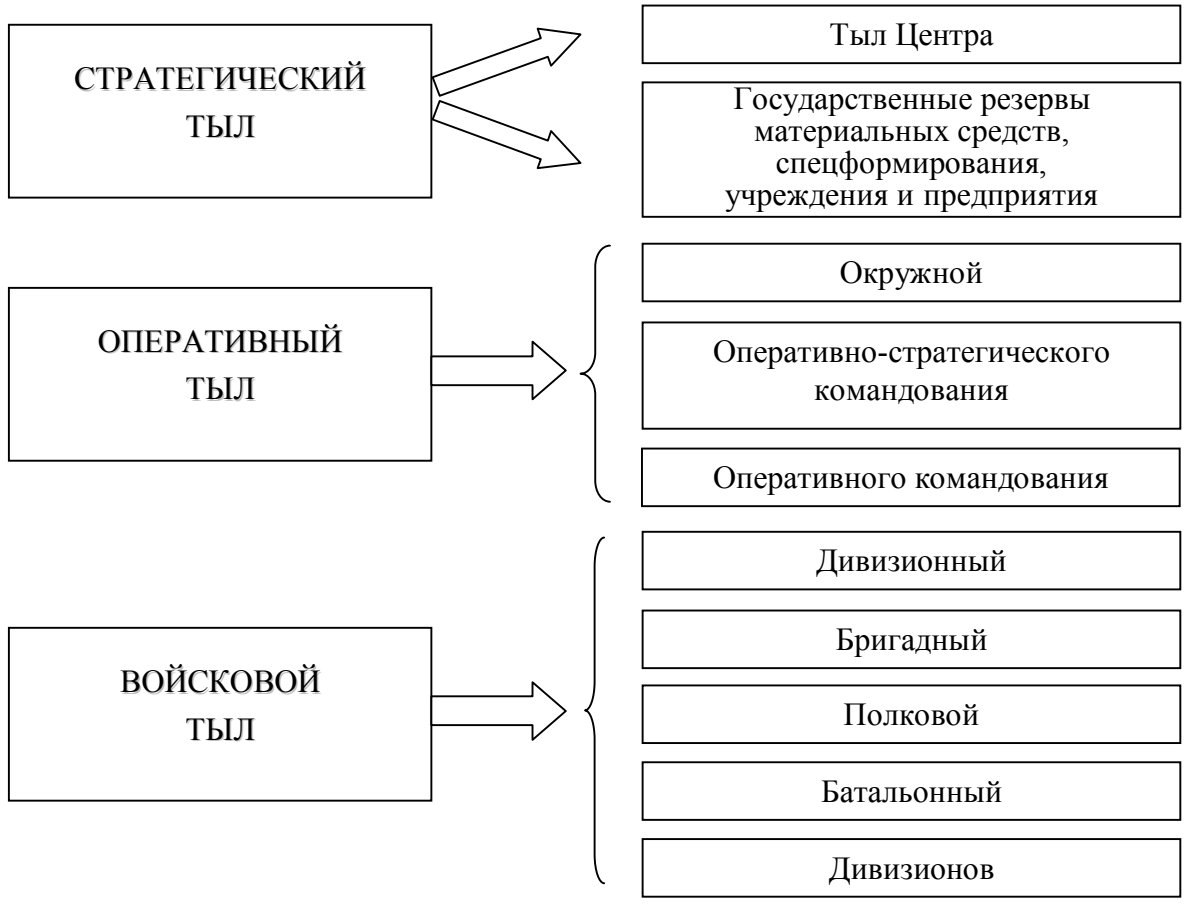



Рисунок 1.1 – Структура тыла Вооруженных сил

В настоящее время принято различать:

- по масштабу и характеру выполняемых задач – стратегический, оперативный и войсковой тыл;

- принадлежности – тыл центра, государственные резервы материальных средств, окружной тыл, тыл оперативно-стратегического командования, тыл оперативного командования, дивизионный, бригадный, полковой, батальонный тыл (тыл дивизионов).

Стратегический тыл – высшее звено Тыла Вооруженных сил. К нему относятся тыл центра, государственные резервы, специальные формирования, учреждения и предприятия, предназначенные для передачи из хозяйства страны в непосредственное распоряжение центральных органов управления Вооруженными силами накануне или с началом войны для тылового обеспечения войск (сил).

Оперативный тыл – связующее звено между стратегическим и войсковым тылом, а в ряде случаев имеет прямые связи с предприятиями и организациями хозяйства.

Войсковой тыл – конечное звено Тыла Вооруженных сил. Он осуществляет непосредственное тыловое и по службам тыла техническое обеспечение соединений, частей и подразделений.

В настоящее время на Тыл ВС возлагаются следующие задачи:

- создание необходимых запасов материальных средств, правильное эшелонирование и бесперебойный подвоз их в войска;

- своевременная подготовка и обеспечение устойчивой работы путей сообщения с организацией дорожно-комендантской службы;

- осуществление медицинской помощи, сбор, эвакуация и лечение раненых и больных, а также проведение санитарно-противоэпидемических мероприятий;

- сбор, эвакуация и ремонт поврежденной техники, вооружения и различного вида имущества;

- проведение мероприятий по защите, охране и обороне и поддержанию живучести тыла и ряд других мероприятий.

Для успешного ведения боевых действий наряду с подготовкой войск осуществляются мероприятия по заблаговременной и непосредственной подготовке их тыла.

Подготовку тыла организуют заместители командиров соединений (частей) по материально-техническому обеспечению через своих начальников служб и командиров тыловых частей (подразделений).

**Тыловое обеспечение войск** – комплекс мероприятий, направленных на удовлетворение материальных, транспортных и других потребностей войск в целях поддержания их в боевой готовности для выполнения поставленных или повседневных задач. Тыловое обеспечение осуществляется силами и средствами Тыла Вооруженных сил.

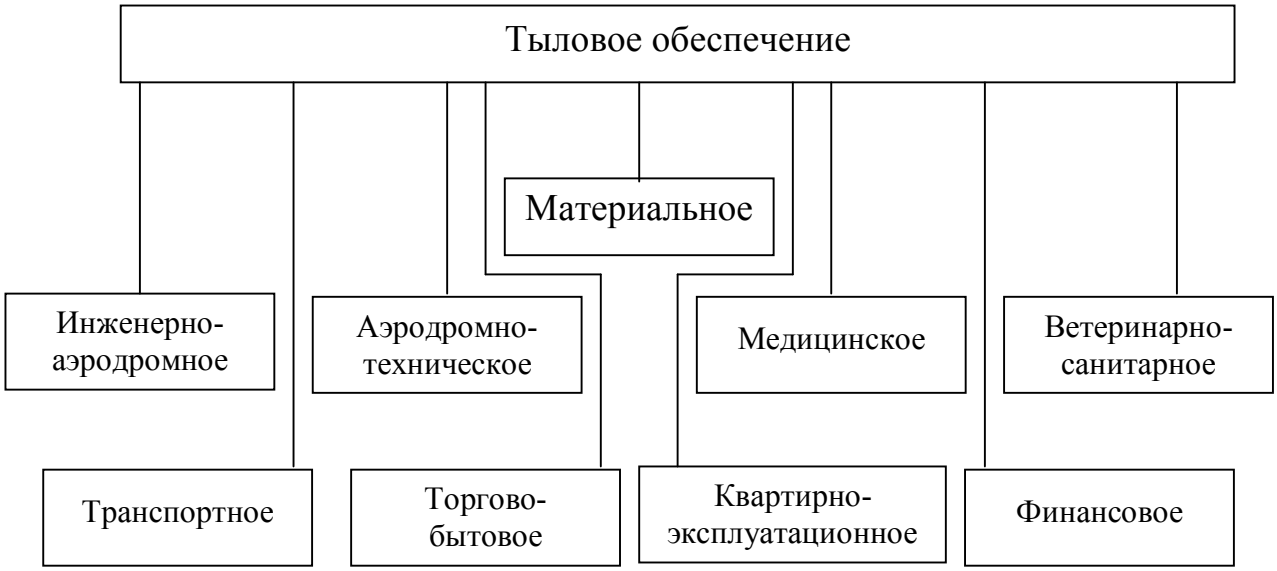
Тыловое обеспечение организуется и осуществляется в соответствии с

замыслом боя, в тесном взаимодействии с техническим обеспечением на основе централизованного решения вопросов:

- размещения и перемещения частей и подразделений тыла и технического обеспечения;
- выполнения всех видов воинских перевозок, в том числе подвоза вооружения, боевой и иной техники, боеприпасов, горючего и других материальных средств;
- эксплуатации путей подвоза и эвакуации транспортных средств;
- защиты, охраны и обороны;
- организации управления и связи;
- использования местной военно-экономической базы.

**Видами тылового обеспечения** в соединениях и частях являются (рисунок 1.2):

- материальное;
- транспортное;
- инженерно-аэродромное;
- аэродромно-техническое;
- медицинское;




- ветеринарно-санитарное;
- торгово-бытовое;
- квартирно-эксплуатационное;
- финансовое обеспечение.

Рисунок 1.2 – Виды тылового обеспечения

**Материальное обеспечение** является основным видом тылового обеспечения войск (сил). Оно организуется и осуществляется с целью своевременного и полного удовлетворения потребностей в вооружении, боевой и другой технике, ракетах, боеприпасах, ракетном топливе, горючем, продовольствии, вещевом, медицинском, различном техническом имуществе и иных материальных средств. Обеспечение войск вооружением, боевой и другой техникой, ракетами и боеприпасами является одновременно одной из задач технического обеспечения.

Одной из главных задач материального обеспечения является подвоз материальных средств. Он осуществляется в целях создания запасов материальных средств, восполнения их расхода и потерь в войсках. Подвоз материальных средств войскам осуществляется всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, водным, воздушным и трубопроводным, при этом самым эффективным является автомобильный.

Потребность соединения (части, подразделения) в материальных средствах определяется соответствующими должностными лицами с учетом установленного их расхода в ходе боевых действий и необходимых запасов к концу боевых действий: в ракетном топливе и горючем, продовольствии, вещевом и материальном имуществе – начальниками соответствующих служб тыла соединения (части), в боеприпасах к наземной артиллерии, минометам и ПТУР – штабом ракетных войск и артиллерии соединения (начальником артиллерии части); в боеприпасах к танкам, БМП, бронетранспортерам и стрелковому оружию – штабом соединения (части); в зенитных боеприпасах и ракетах – начальником ПВО соединения (части); в остальных материальных средствах – начальниками соответствующих служб соединения (части).

Нормы расхода материальных средств для каждого соединения (части, подразделения) устанавливаются вышестоящим командиром с учетом важности решаемых задач и имеющихся ресурсов.

Определение потребности в материальных средствах и их учет осуществляется в расчетно-снабженческих единицах (РСЕ), а также в других единицах измерения. Расчетно-снабженческими единицами являются: по боеприпасам – боевой комплект (бк), по горючему и жидкому ракетному топливу – заправка (запр.), по продовольствию – суточная дача (сд), по некоторым видам химического вооружения – зарядка, по остальным материальным средствам – комплект.

Боевой комплект – установленное количество боеприпасов на единицу вооружения (пистолет, автомат, пулемет, миномет, орудие и т.п.) или на боевую машину (танк, БМП, БТР и т.п.). Боевой комплект части (подразделения) определяется на все наличное вооружение.

Заправка – количество горючего, вмещающегося в топливную систему

машины (агрегата) или обеспечивающее установленный запас хода ее (время работы). Для автомобилей заправка должна обеспечить запас хода на 500 км по эксплуатационным нормам расхода, для силовых двигателей (тепловых агрегатов) обеспечить их работу в объеме 50 моточасов. Заправка горючего части (подразделения) определяется на всю технику по списку.

Суточная выдача продовольствия – количество продовольствия по установленным нормам для питания одного человека в сутки. Суточная выдача соединения (части, подразделения) определяется на весь его списочный состав.

Зарядка – количество специальных веществ (твердых, жидких, растворов и т.п.), которое вмещается в основные емкости специальных машин и приборов (огнеметы, дегазационные машины и др.).

Комплект – набор принадлежностей (инструментов, запасных частей, предметов вещевого и другого имущества), составленных по определенному перечню и в установленных количествах.

Материальное обеспечение организуется: по службам тыла и по техническим службам – помощниками командующих (командиров) по материально-техническому обеспечению, командующими (начальниками) родами войск, начальниками специальных войск и служб.

Одной из главных задач материального обеспечения является подвоз материальных средств, который осуществляется в целях создания запасов материальных средств, восполнения их расхода и потерь. Он включает четыре последовательно выполненных группы мероприятий: подготовку материальных, транспортных и погрузочно-выгрузочных средств; погрузку материальных средств, перевозку материальных средств от мест хранения (производства, заготовок) в войска и в тыловые соединения, части, учреждения; выгрузку материальных средств на складах или перегрузку их в транспортные средства получателя.

Подвоз материальных средств осуществляется всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, водным, воздушным и трубопроводом. В некоторых районах для подвоза могут использоваться гужевой и вьючный транспорт, подвесные дороги, подручные плавсредства, санные поезда и др. В случае крайней необходимости для подвоза материальных средств могут привлекаться боевые и строевые машины (автотягачи, бронетранспортеры, боевые машины пехоты и т.п.).

Основным организатором подвоза материальных средств являются помощники командующих (командиров) по материально-техническому обеспечению.

**Транспортное обеспечение** – комплекс мероприятий, охватывающий подготовку, техническую эксплуатацию, техническое прикрытие и восстановление путей сообщения, а также выделение (распределение) и подготовку

транспортных средств для перевозки войск, подвоза материальных средств и эвакуации.

Транспортное обеспечение организуют помощники командующих (командиров) по материально-техническому обеспечению совместно с начальниками транспортных служб. Составной частью транспортного обеспечения является дорожное обеспечение, включающее в себя комплекс мероприятий по подготовке и эксплуатации военно-автомобильных дорог (ВАД) и путей маневра, подвоза и эвакуации.

Военно-автомобильные дороги – специально подготовленные и обслуживаемые дорожными войсками автомобильные дороги. Предназначены для передвижения войск, подвоза материальных средств и эвакуации. По значению разделяются на стратегические (дороги центра, связывающие театр военных действий (ТВД) с экономическими районами страны); оперативные (фронтовые, армейские, корпусные ВАД); тактические (войсковые). По направлению бывают фронтальные (ведущие к фронту) и рокадные (вдоль линии фронта).

Пути маневра, подвоза и эвакуации – дороги, предназначенные для маневра резервами, подвоза материальных средств и эвакуации раненых и больных, неисправного и ненужного вооружения, техники и имущества. Включают в себя основные и запасные дороги фронтального и рокадного направлений, подъездные пути к районам расположения частей и подразделений, объезды труднопроходимых участков дорог и колонные пути (маршруты для движения войск вне дорог, обычно прокладываются отдельно для колесных и гусеничных машин). Пути маневра, подвоза и эвакуации подготавливаются и соединяются, как правило, частями и подразделениями инженерных войск.

Войсковые пути подвоза и эвакуации делятся на дивизионные и полковые.

Дивизионные пути подвоза и эвакуации назначаются и готовятся от районов размещения отдельных батальонов материального обеспечения дивизии до рот материального обеспечения полков, на огневые позиции дивизионной артиллерии и медицинских пунктов полков.

Полковые пути подвоза и эвакуации назначаются и готовятся от районов размещения рот материального обеспечения полков до взводов обеспечения батальонов (дивизионов), а также до огневых позиций артиллерии своих полков и медицинских пунктов батальонов (дивизионов).

Подвоз материальных средств в подразделения, к боевым машинам и на огневые позиции осуществляется по колонным путям и маршрутам, которые используются для передвижения этих подразделений.

Количество путей подвоза и эвакуации зависит от обстановки, наличия и состояния дорог в полосе действий соединений (частей), времени и наличия сил и средств.

Подготовка и содержание путей подвоза и эвакуации включает: разведку, ремонт дорог, мостов и других сооружений, оборудование дорог знаками и указателями и поддержание их в проезжем состоянии.

Подготовку и поддержание в проезжем состоянии путей подвоза и эвакуации организует помощник командира дивизии (полка) по материально-техническому обеспечению совместно с начальником инженерной службы дивизии (полка) и осуществляет в мотострелковой дивизии отдельный инженерно-саперный батальон, в мотострелковом полку – инженерно-саперная рота.

Фронтовые военно-автомобильные дороги организуются от района тылового обеспечения (РТО) фронта до фронтовых бригад материального обеспечения (*фбрмо*) и далее до армейских бригад материального обеспечения (*абрмо*) и передовых госпитальных баз (ПГБ). Фронтовые ВАД готовятся на пропускную способность 5–6 тыс. автомобилей в сутки на срок не менее 15 суток.

Армейские (корпусные) ВАД организуются от армейской (фронтовой) бригады материального обеспечения до батальонов материального обеспечения (*бмо*) соединений первого эшелона. Армейские (корпусные) ВАД готовятся на пропускную способность 1–3 тыс. автомобилей в сутки на срок не менее 5 суток.

В отдельных случаях в зависимости от боевой обстановки военные дороги и колонные пути могут подготавливаться и под иную пропускную способность.

По линии РТО, *фбрмо*, *абрмо* и вдоль крупных водных преград, а также других возможных барьерных рубежей подготавливаются рокадные ВАД, которые используются для маневра перевозками и транспортными средствами.

Готовят и содержат АВАД, ФВАД и ВАДЦ соответственно их дорожные войска.

Для обеспечения бесперебойного движения на военных дорогах и колонных путях организуется их содержание, ремонт, техническое прикрытие и регулирование движения.

В целях непрерывного руководства воинским движением, поддержания дисциплины на дороге, контроля за соблюдением правил движения, маскировки, защиты и охраны дорожных объектов, оказания помощи личному составу организуется дорожно-комендантская служба.

Основными задачами дорожно-комендантской службы являются:

- непрерывное ведение разведки новых автомобильных дорог;

- регулирование и диспетчерский контроль;

- поддержание порядка движения на военных автомобильных дорогах, соблюдение маскировки;

- доведение распоряжений до начальников колонн и оповещение их об обстановке на дороге;

- охрана и оборона объектов ВАД;

- развертывание пунктов обслуживания, технической и медицинской помощи, продовольственных, заправочных, отдыха и др. (на ВАДЦ, ФВАД).

Дорожно-комендантскую службу на автомобильных дорогах фронта (армии) организует штаб дорожно-комендантского соединения (части). Она осуществляется силами и средствами дорожно-комендантских частей (подразделений) дорожных войск, содержащих эти дороги.

Для организации дорожно-комендантской службы каждой дорожно-комендантской бригаде (*дкбр*) назначается полоса, отдельному дорожно-комендантскому батальону (*одкб*) – район, а дорожно-комендантской роте (*дкр*) – участок протяженностью 80–100 км.

Для несения дорожно-комендантской службы на автомобильных дорогах назначаются:

- коменданты дорожно-комендантских районов и участков (ДКР, ДКУ);

- диспетчерские контрольно-пропускные пункты (ДКПП) частей;

- диспетчерские пункты подразделений (ДП);

- посты регулирования движения (ПР);

- пункты обслуживания (только на дорогах фронта и центра).

Комендантами дорожно-комендантского района (участка) являются командиры обслуживающих их дорожно-комендантских частей (подразделений).

Комендант дорожно-комендантского района (участка) имеет право при возникновении препятствий движения на отдельных участках дорог (переправах) направлять колонны (транспорт) с автомобильной дороги на объезды (запасные переправы), производить переадресовку транспорта по указанию вышестоящего штаба и возвращать задержанные машины в части.

Диспетчерские пункты (ДП) организуются на ВАД силами и средствами дорожно-комендантских частей (подразделений), в том числе:

- дорожно-комендантского взвода (ДП *дкв*);

- дорожно-комендантской роты (ДП *дкр*);

- отдельного дорожно-комендантского батальона (ДП *одкб*).

Диспетчерский пункт дорожно-комендантского взвода предназначен для обеспечения диспетчерского контроля и регулирования движения на взводном участке ВАД, сбора и передачи информации о прохождении колонн, состоянии контролируемого участка ВАД и обстановки на нем.

В расчет ДП *дкв* могут входить:

- командир отделения – диспетчер (начальник ДП);

- старший радиотелеграфист – регулировщик;

- радиотелеграфист – регулировщик;

- водитель – повар.

Для обеспечения круглосуточной работы ДП *дкв* и поддержания связи с

начальниками автомобильных колонн расчету придается радист с радиостанцией Р-105 (Р-107, Р-159) и трехсменный пост регулирования из дорожно-комендантских отделений.

Диспетчерский пункт дорожно-комендантской роты (отдельного дорожно-комендантского батальона) (*дкр, одкб*) предназначен для обеспечения диспетчерского контроля и регулирования движения на взводном участке ВАД, сбора и передачи информации о движении, состоянии контролируемого участка ВАД и обстановки на нем.

Для регулирования движения в районе ДП *дкр* (*одкб*) ему придается трехсменный пост регулирования движения.

ДП и ДКПП развертывают, как правило, на рубежах регулирования, так и в таких местах, объезд которых вне дорог невозможен.

ДП и ДКПП осуществляют управление движением и диспетчерский контроль на автомобильных дорогах. Они контролируют установленный порядок и графики движения, ведут учет прохождения колонн, радиационную и химическую разведку, оповещают начальников колонн о ядерных ударах, разрушенных и зараженных участках дорог, передают начальникам колонн распоряжения и указания командования.

ДКПП, кроме этого, обязан проверять путевые документы у начальников колонн и водителей одиночных машин, осуществлять посадку на автомобили военнослужащих, следующих в попутном направлении, делать отметки в путевых документах о нарушении водителем правил движения. Техническое оснащение ДП *дкр* (*одкб*) представлено в приложении А.

На автомобильных дорогах, кроме ДКПП, могут выставляться КПП войск, осуществляющие пропуск в строго установленном порядке.

Посты регулирования выставляются для указания направления и очередности движения, контроля за выполнением установленного порядка и правил движения, требований маскировки, устранения задержек в движении.

Посты регулирования устанавливаются на перекрестках и развилках дорог, на крутых поворотах с плохой видимостью, однопутных участках и в других местах, где необходимо указывать очередность и направление движения.

На месте расположения постов регулирования устанавливается указатель поста с присвоенным ему номером и особыми обязанностями регулировщика. В районе поста регулирования оборудуются щель, землянка, палатка или другое сооружение для защиты и отдыха личного состава поста.

Подвижные посты регулирования высылаются на мотоциклах, автомобилях, бронетранспортерах для контроля за выполнением установленного порядка движения на участках дорог между неподвижными постами регулирования, за соблюдением мер маскировки и состоянием автомобильных дорог.

Начальник поста регулирования имеет право задерживать машины в слу-

чаях совершения водителем аварии, управления машиной в нетрезвом состоянии, превышения установленной скорости движения, нарушения правил движения и установленных правил светомаскировки.

Задержанные машины направляются вместе с актом задержания к коменданту дорожно-комендантского района (участка).

Требования должностных лиц дорожно-комендантской службы по соблюдению порядка, правил и очередности движения и маскировки на дорогах обязательны для всех военнослужащих, проезжающих по автомобильным дорогам.

Никто, кроме прямых начальников этих должностных лиц, не имеет права отдавать им приказания об изменении установленного на дорогах порядка, правил и очередности движения.

Пункты обслуживания развертываются силами взводов обслуживания отдельных дорожно-комендантских батальонов дорожно-комендантских бригад на основных ВАД фронта и центра в каждом дорожно-комендантском районе. Они развертываются для обеспечения небольших автомобильных колонн, одиночных машин и команд военнослужащих, а при необходимости и части:

- продовольственный пункт – для обеспечения горячей пищей до 400 человек или сухим пайком до 1600 человек;

- пункт отдыха и обогрева – для обеспечения ночлегом и местом отдыха в зимнее время до 400 человек в сутки;

- заправочный пункт – для заправки ГСМ до 100 автомобилей в сутки;

- пункт технической помощи – для устранения небольших неисправностей и удаления с проезжей части дорог неисправных и аварийных машин.

Кроме того, на основных дорогах в каждом дорожно-комендантском участке развертывается пункт специальной медицинской помощи. При необходимости силами этого пункта может быть организована санитарная обработка личного состава, вышедшего из зараженного района.

**Инженерно-аэродромное обеспечение** включает: изыскание, строительство новых и восстановление разрушенных аэродромов, подготовку подъездных путей, инженерное оборудование аэродромов, защиту, охрану и оборону, содержание аэродромов в постоянной эксплуатационной готовности, обеспечивающей безопасность полетов.

**Аэродромно-техническое обеспечение** включает: подготовку посадочных площадок, аэродромных сооружений и наземной техники к полетам, обеспечение летательных аппаратов горючим, авиационными средствами поражения, сжатыми и сжиженными газами, эвакуацию потерпевших аварию самолетов.

**Медицинское обеспечение** является самостоятельным видом обеспечения, организуется и осуществляется в целях сохранения боеспособности и ук-

репления здоровья личного состава, своевременного оказания медицинской помощи раненым и больным и быстрейшего возвращения их в строй.

Оно включает: лечебно-эвакуационные, санитарно-гигиенические, противоэпидемические мероприятия и мероприятия медицинской службы по защите личного состава от оружия массового поражения.

**Ветеринарно-санитарное обеспечение** в соединениях и частях организуется и осуществляется в целях сохранения боеспособности личного состава, предупреждения и ликвидации болезней войсковых животных.

Оно включает: ветеринарно-профилактические, противоэпизоотические и лечебные мероприятия; ветеринарно-санитарный надзор за обеспечением частей (подразделений) продовольствием.

**Торгово-бытовое, квартирно-эксплуатационное и финансовое обеспечение** в частях организуется в целях полного удовлетворения личного состава в товарах и бытовом обслуживании (пошиве, ремонте), в создании необходимых жилищно-бытовых условий (жилищный фонд, виды коммунальных услуг, ремонт) при расквартировании и временном размещении, а также полного удовлетворения потребности частей и личного состава в денежных средствах.

Тыловое обеспечение организуют:

- в объединении (соединении, части) – помощники командующего (командира) по материально-техническому обеспечению;
- в подразделении – командир подразделения.

## 1.2 Соединения, части, подразделения и учреждения тылового обеспечения и их предназначение

Соединения, части и учреждения оперативного тыла организационно входят в состав военных округов, флотов, фронтов и других объединений всех видов Вооруженных сил. Их тыл не постоянен и зависит от состава войск и решаемых задач.

Оперативный тыл предназначен для тылового и по службам тыла технического обеспечения объединений и соединений.

В оперативном тылу содержится до 70 % всех запасов материальных средств, создаваемых в объединениях для обеспечения операций.

Оперативный тыл подразделяется на фронтовой (окружной) тыл, тыл оперативно-стратегического командования, тыл оперативного командования.

Фронтовой тыл предназначен для решения следующих основных задач:

- содержание фронтовых запасов материальных средств, подвоз и выдача их армиям, армейским корпусам, соединениям и отдельным частям фронтового подчинения;
- обеспечение материальными средствами общевойсковой номенклатуры

объединений соединений и отдельных частей видов Вооруженных сил, входящих в состав фронтов или действующих в их полосах;

- подготовка, эксплуатация и обеспечение устойчивой работы фронтовой сети путей сообщения и выполнения воинских перевозок;

- эвакуация из войск поврежденной техники и неисправного имущества тыла, их восстановление и ремонт;

- проведение мероприятий ветеринарно-санитарного надзора;

- торгово-бытовое, квартирно-эксплуатационное и финансовое обеспечение войск;

- боевое обеспечение тыла.

Для решения задач фронтового тыла в него может входить до 250 соединений, частей и учреждений: район тылового обеспечения фронта, фронтовые бригады материального обеспечения, склады ракетного топлива, соединения и части автомобильных, железнодорожных и дорожных войск, трубопроводные соединения, ветеринарные части и учреждения, соединения и части охраны, связи тыла и другие. В составе фронтового тыла может насчитываться около 25 тыс. автомобилей.

Районы тылового обеспечения предназначены для приема, содержания установленных фронтовых запасов всех необходимых фронту материальных средств и их отправки в *фбрмо* и войскам.

В район тылового обеспечения фронта входят склады, отдельные автомобильные батальоны (*оавтб*), отдельный батальон охраны (*обо*), отдельная инженерная рота (*оир*), несколько полевых хлебозаводов (ПХЗ) и банно-прачечных отрядов (*бпо*), поверочная лаборатория и военно-почтовая станция.

В состав *фбрмо* могут входить отдельные автомобильные батальоны бортовых автомобилей (*оавтб*), отдельные батальоны подвоза горючего (*оавтбг*), отдельная рота массовой заправки горючим (*ормзг*), отдельный ремонтно-восстановительный батальон техники тыла (*орвб* ТТ), отдельный батальон обслуживания, полевой хлебозавод, банно-прачечные отряды, склады.

Автомобильные бригады (*автбр*) предназначены для подвоза материальных средств в *фбрмо* и армейские бригады материального обеспечения (*абрмо*), выполнения эвакуационных и других перевозок. Они подчиняются начальнику автотранспортной службы фронта.

Каждая *автбр* состоит из четырех отдельных автомобильных батальонов бортовых автомобилей и двух отдельных батальонов подвоза горючего.

Железнодорожные бригады (*ждбр*) предназначены для восстановления, технического прикрытия и заграждения железных дорог, а также строительства и восстановления мостов.

Дорожно-комендантские бригады (*дкбр*) предназначены для подготовки, эксплуатации, технического прикрытия и восстановления военно-автомобиль-

ных дорог фронта, их охраны, несения дорожно-комендантской службы и развертывания пунктов обслуживания на них.

Трубопроводные бригады (*тпбр*) предназначены для развертывания полевых магистральных трубопроводов и подачи по ним горючего войскам и авиации.

Дивизия охраны тыла (*дот*) предназначена для охраны транспортных коммуникаций, отдельных особо важных тыловых объектов во фронтовом тылу и борьбы с диверсионно-разведывательными группами противника.

Отдельный полк связи тыла (*опс*) обеспечивает радио-, радиорелейную и проводную связь с двух положений ТПУ фронта.

Кроме перечисленных в состав тыла могут входить отдельные батальоны радиационной, химической и биологической защиты тыла (*обрхбзт*), дегазации обмундирования (*обдо*) и другие части и учреждения.

Окружной тыл является важным элементом оперативного тыла, поскольку он в мирное и в военное время выполняет задачи в интересах тылового обеспечения как войск военного округа, так и объединений, соединений, дислоцирующихся на территории приграничных и внутренних округов или осуществляющих перегруппировки по их территории.

В составе окружного тыла военного округа военного времени обычно остаются те тыловые соединения и части мирного времени, которые не идут на укомплектование тыла формируемых фронтов и армий.

В соответствии с новой структурой тыла в составе сил и средств оперативно-стратегического командования предусматриваются:

- полки материального обеспечения;
- дорожно-комендантские полки;
- мостовые полки.

Полк материального обеспечения включает:

- управление;
- три-четыре отдельных автомобильных батальона;
- отдельную роту заправки горючего;
- отдельную роту подвоза воды;
- полевые хлебозаводы;
- банно-прачечный пункт;
- прачечные отряды;
- отдельный автомобильный взвод;
- отдельный такелажный взвод;
- взвод обеспечения;
- склады оперативно-стратегического командования (горючего, продовольственный, вещевой, ветеринарный, артиллерийский, автомобильный, бронетанковый, связи, РХБЗ, инженерный).

Дорожно-комендантский полк включает:

- управление;
- два дорожно-комендантских батальона;
- отдельный мостовой батальон;

Армейский (корпусной) тыл предназначен для решения следующих основных задач:

- содержание армейских (корпусных) запасов материальных средств, их подвоз и выдача мотострелковым и танковым дивизиям, соединениям и частям армейского (корпусного) подчинения;
- подготовка и содержание армейских военно-автомобильных дорог (АВАД);
- выполнение мероприятий по боевому обеспечению тыла;
- организация связи тыла;
- проведение мероприятий ветеринарно-санитарного надзора.

Всего в составе тыла общевойсковой армии может быть до 30 воинских частей, в том числе: армейская бригада материального обеспечения; отдельные дорожно-комендантские батальоны; ветеринарно-эпизоотический отряд (*вэо*); отдельный батальон связи тыла (*обст*); отдельный батальон радиационной, химической и биологической защиты; станции фельдъегерско-почтовой связи (СФПС) и другие.

Корпусной тыл по своей структуре аналогичен армейскому, но части в своем составе имеют меньшее количество личного состава, техники и материальных средств.

В состав *абрмо* могут входить три-четыре *оавтб*, 1–2 *оавтбг*, *ормзг*, отдельная ремонтно-восстановительная рота техники тыла (*орвр* ТТ), *обо* и склады.

В организацию некоторых *абрмо* может входить отдельная автомобильная рота тяжелых машин (*оавтр* ТМ) и отдельная автомобильная рота подвоза воды (*оавтрв*).

Бригада в своем составе может иметь до 1700 единиц автомобильной техники и способна содержать 10–11 тыс. т материальных средств.

Отдельный дорожно-комендантский батальон предназначен для организации дорожно-комендантской службы на АВАД, их подготовки и содержания в проезжем состоянии. Каждый батальон имеет дорожно-комендантские и мостовые роты. Батальон подчиняется начальнику дорожной службы армии.

Отдельный батальон связи тыла предназначен для обеспечения радио-, радиорелейной и проводной связи ТПУ армии с ТПУ соединений, а также с тыловыми и техническими соединениями и частями армейского подчинения. Подразделения батальона позволяют обеспечить связь тыла армии с двух положений ТПУ.

Станция фельдъегерско-почтовой связи предназначена для приема, обработки и доставки адресатам подвижными средствами связи служебных и личных почтовых отправлений и периодической печати.

Отдельный батальон радиационной, химической и биологической защиты предназначен для ведения радиационной и химической разведки, специальной обработки техники служб тыла, дегазации обмундирования и снаряжения.

В соответствии с новой структурой тыла в составе сил и средств оперативного командования предусматриваются:

- отдельный автомобильный батальон;
- отдельный дорожно-комендантский батальон;
- отдельная рота заправки горючего;
- отдельная рота подвоза воды;
- полевой хлебозавод;
- банно-прачечный пункт;
- ветеринарно-эпидемиологический отряд.

В зависимости от состава группировки войск на оперативно-стратегическом или оперативном направлении состав тыла на этих направлениях может меняться в значительных пределах.

**Войсковой тыл** является составной частью Тыла Вооруженных сил. Он предназначен для решения следующих задач:

- обеспечение частей, кораблей и подразделений ракетным топливом, горючим, продовольствием и вещевым имуществом, различной техникой тыла и другими материальными средствами, содержание запасов этих средств, заправка боевой и иной техники горючим, обеспечение личного состава горячей пищей и хлебом, банно-прачечное обслуживание;
- подвоз материальных средств (в том числе воды), эвакуация неисправных и ненужных для боя отечественных, а также трофейных вооружения, техники и имущества;
- обеспечение базирования подразделений армейской авиации, находящихся в составе мотострелковых (танковых) дивизий и других отдельных авиационных подразделений;
- проведение мероприятий тыла по защите войск от радиационного, химического и биологического оружия;
- захоронение павших в бою и умерших воинов;
- обеспечение продовольствием военнопленных до передачи их по назначению;
- транспортное обеспечение;
- техническое обеспечение частей и подразделений по службам тыла;
- ветеринарно-санитарный надзор.

Войсковой тыл подразделяется на дивизионный, бригадный, полковой,

батальонный и тыл дивизионов.

В состав тыла дивизии входит отдельный батальон материального обеспечения (*обмо*), схема организации которого представлена на рисунке 1.3, и отдельный медицинский батальон.

**Отдельный батальон материального обеспечения** предназначен для приема, содержания и доставки (отпуска) запасов вооружения, боеприпасов, горючего, продовольствия, воды, вещевого, инженерного, медицинского имущества и иных материальных средств; заправки техники горючим; обеспечения личного состава горячей пищей и его гигиенической помывки; ремонта, дезинфекции и дезинсекции вещевого имущества; эвакуации из частей (подразделений) неисправных, ненужных для боя отечественных и трофейных вооружения, техники и имущества и подготовки их к отправке по назначению; обеспечения частей хлебом.

Отдельный батальон материального обеспечения включает:

- пять автомобильных рот;
- дивизионный объединенный склад;
- вещевую ремонтную мастерскую;
- полевую баню с подвижной мастерской химчистки обмундирования;
- полевой механизированный хлебозавод;
- ремонтный взвод автомобильной техники;
- взвод материального обеспечения;
- медицинский пункт.

Всего в *обмо* может быть более 300 автомобилей, около 250 прицепов. Грузоподъемность может достигать 2500 т, в т.ч. по наливу до 850 т.

В состав тыла *омсбр* входит батальон материального обеспечения.

Батальон материального обеспечения *омсбр* включает:

- три автомобильные роты (рота подвоза боеприпасов, рота подвоза горючего, рота подвоза продовольствия, вещевого и военно-технического имущества);
- взвод связи;
- рота обеспечения;
- вещевую ремонтную мастерскую;
- ремонтный взвод автомобильной техники;
- медицинский пункт.

В состав тыла полка входит рота материального обеспечения (*рмо*) и медицинский пункт полка.

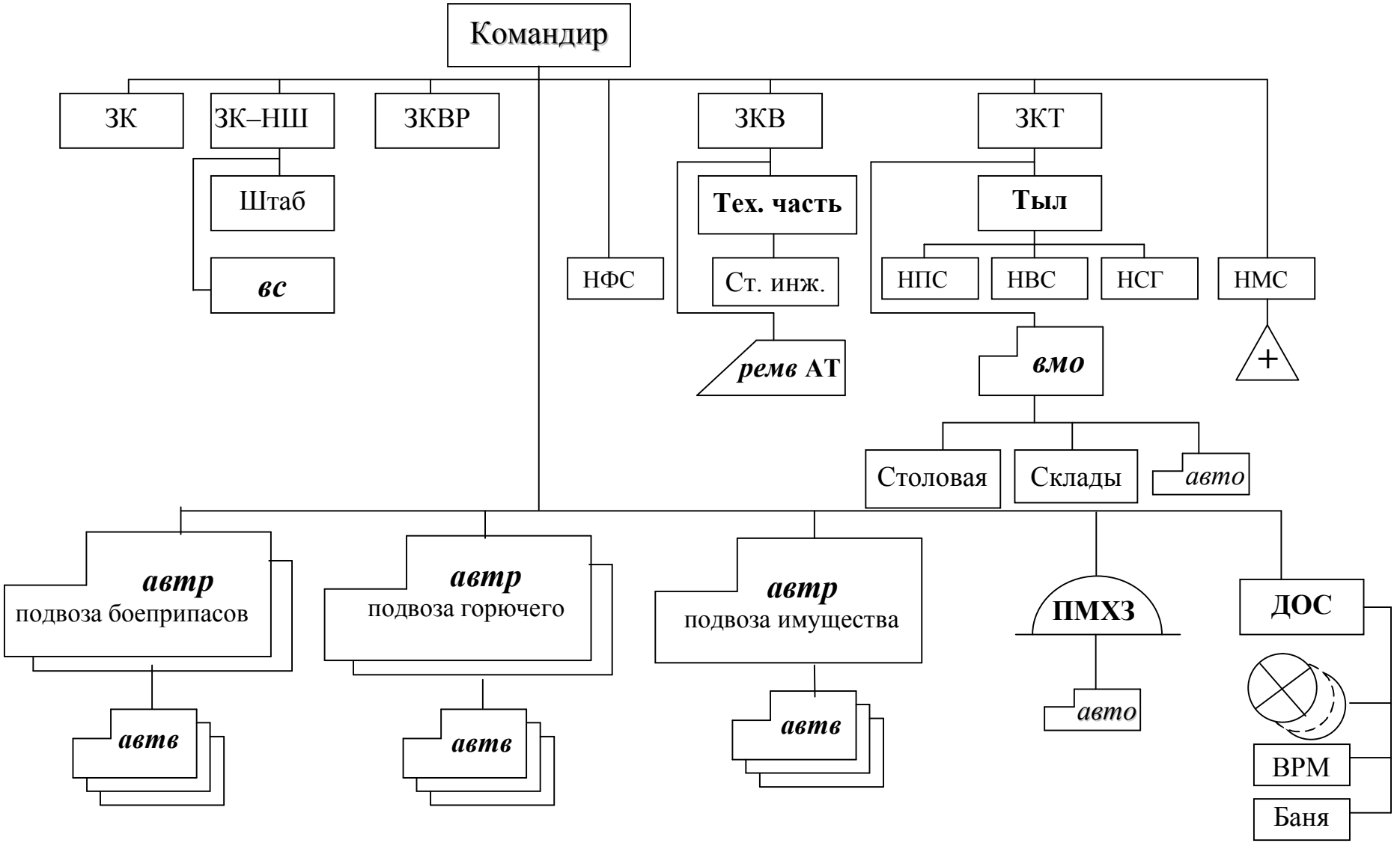



Рисунок 1.3 – Организация отдельного батальона материального обеспечения дивизии (вариант)

**Рота материального обеспечения** предназначена для приема, содержания и доставки (отпуска) запасов вооружения, боеприпасов, горючего, продовольствия, воды, вещевого, инженерного, медицинского имущества и иных материальных средств; заправки техники горючим; обеспечения личного состава горячей пищей и его гигиенической помывки; ремонта, дезинфекции и дезинсекции вещевого имущества; эвакуации из подразделений неисправных, ненужных для боя отечественных и трофейных вооружения, техники и имущества и подготовки их к отправке по назначению.

Рота материального обеспечения включает (рисунок 1.4):

- три автомобильных взвода;
- хозяйственный взвод, состоящий из 7 складов, столовой, вещевой ремонтной мастерской, полевой бани;
- отделение технического обслуживания автомобильной техники.

В *рмо* может быть более 60 автомобилей, около 20 прицепов. Общая грузоподъемность может достигать 400 т, в т.ч. по наливу до 200 т.

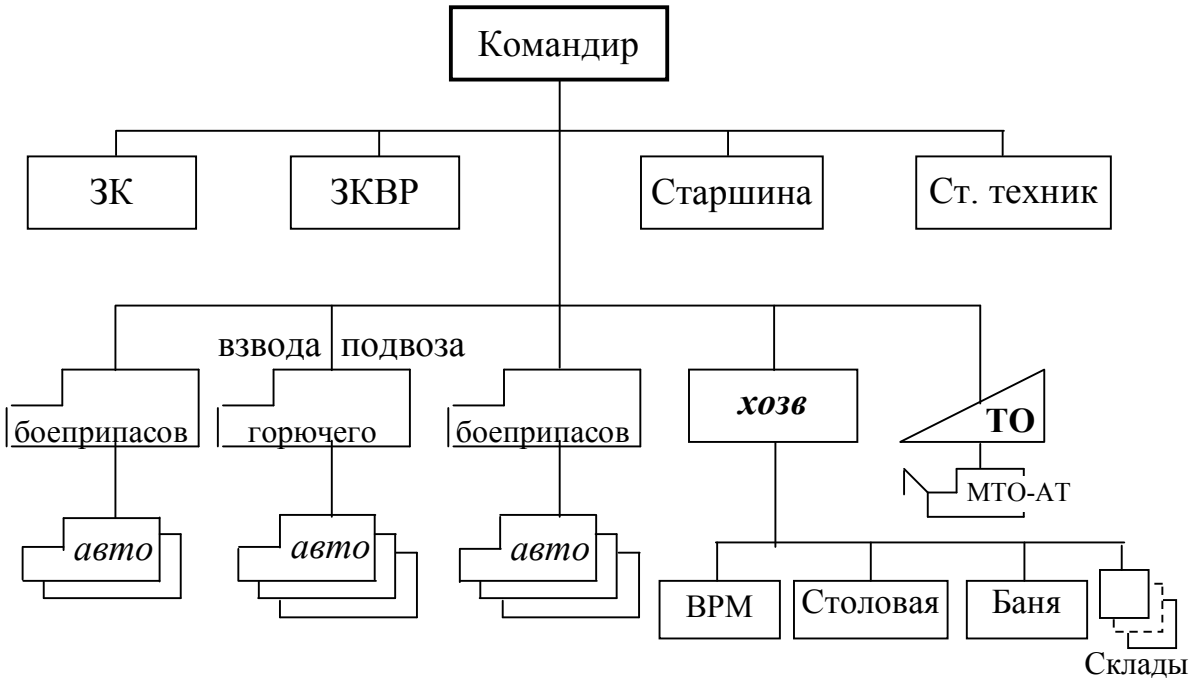



Рисунок 1.4 – Организация роты материального обеспечения полка (вариант)

В батальонный тыл (тыл дивизиона) входит взвод обеспечения (*во*) (рисунок 1.5) и медицинский пункт батальона.

**Взвод обеспечения *мсб омсбр*** предназначен для приема, содержания и доставки (отпуска) запасов вооружения, боеприпасов, горючего, продовольствия, воды, вещевого, инженерного, медицинского имущества и иных материальных средств; заправки техники горючим; обеспечения личного состава горячей пищей и его гигиенической помывки; ремонта, дезинфекции и де-

зинсекции вещевого имущества; эвакуации из подразделений неисправных, ненужных для боя отечественных и трофейных вооружения, техники и имущества и подготовки их к отправке по назначению.

Взвод обеспечения состоит из четырех отделений (автомобильного, хозяйственного, отделения технического обслуживания автомобильной техники (*ото* АТ) и бани.

Общая грузоподъемность взвода составляет 58 т, в том числе по наливу – 28 т.

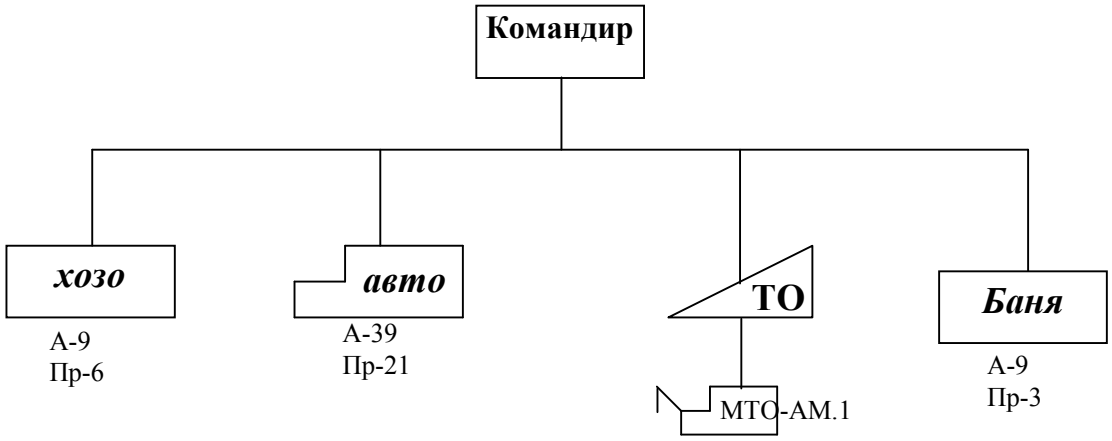



Рисунок 1.5 – Организация взвода обеспечения *мсб омсбр*

### 1.3 Основы организации тылового обеспечения

Организация тылового обеспечения войск в ходе боевых действий заключается в подготовке тыла, его размещении и перемещении; материальном обеспечении и подвозе материальных средств войскам; выборе, подготовке и эксплуатации путей сообщения и дорог; обеспечении в тыловом отношении базирования авиации; техническом обеспечении по службам тыла; медицинском обеспечении; ветеринарном обеспечении войск; торгово-бытовом, квартирно-эксплуатационном и финансовом обеспечении войск; боевом обеспечении тыла; захоронении павших в бою и умерших воинов и обеспечении военнопленных; организации взаимодействия и управлении тылом.

Подготовка тыла осуществляется одновременно с подготовкой войск к боевым действиям и организуется помощниками командиров соединений и частей по материально-техническому обеспечению через начальников служб и командиров частей тыла.

По содержанию проводимых мероприятий и очередности их выполнения подготовка может быть заблаговременной и непосредственной.

При подготовке и в ходе боя размещение и перемещение частей тыла производится с целью своевременного выполнения ими задач по тыловому обеспечению войск. Оно должно соответствовать замыслу операции (боя) и

боевому порядку соединения (части) и зависит от их предназначения, вида боя и задач, условий местности, наличия дорог и других факторов.

Части тыла выполняют свои задачи, как правило, в полосах (районах) боевых действий соединений (частей), в состав которых они входят, при этом выдвижение и развертывание производится одновременно с боевыми частями.

Тыловые полосы ограничиваются: справа и слева – разграничительными линиями с соседями; с тыла – тыловыми границами; с фронта – тыловыми границами тыла нижестоящего звена (или частей материального обеспечения).

В наступлении тыловые части обычно размещаются ближе к боевым частям с целью уменьшения отрыва, в обороне – сравнительно дальше, чтобы не мешать маневру и проведению контратак.

С целью исключения одновременного поражения одним ядерным взрывом двух частей (подразделений), примерно равных автомобильной роте, их следует размещать на удалении до 3 км друг от друга, равных взводу 1,0–1,5 км, а от авиационной бомбы и артиллерийских снарядов между автомобильными отделениями – 200 м, между машинами 25–50 м. При таком размещении частей и подразделений тыла требуются районы площадью: для армейского тыла – до 200 км$^2$, дивизионного – до 60 км$^2$, полкового – до 8 км$^2$. В этих же районах размещаются и части (подразделения) технического обеспечения.

Важным требованием к развертыванию тыла является размещение его частей и подразделений по глубине. Обычно за первым эшелоном боевого порядка соединения (части) должна размещаться основная часть транспортных средств с боеприпасами и горючим. Остальные силы и средства тыла размещаются за вторым эшелоном.

Перемещение сил и средств тыла и запасов материальных средств в ходе боя производится с целью приближения их к обеспечивающим частям или вывода из-под ударов противника. Количество перемещений определяется выполняемыми боевыми задачами, способностью тыла к бесперебойному выполнению задач при сложившемся удалении от войск.

Порядок и сроки перемещения частей тыла определяются заместителем командира по тылу в соответствии с указаниями командира.

Успех материального обеспечения частей в ходе боевых действий достигается заблаговременным созданием и правильным эшелонированием необходимых запасов материальных средств, бесперебойным восполнением их расхода и потерь.

Потребность соединений (частей, подразделений) в материальных средствах на боевые действия определяется с учетом установленного их расхода и необходимых запасов к концу боевых действий.

Важным условием достижения бесперебойности в материальном обеспечении войск в ходе боевых действий является ежесуточное восполнение расхода материальных средств путем их регулярного подвоза. Однако в современных операциях не всегда возможен бесперебойный подвоз, поэтому для гарантированного обеспечения войск во всех звеньях содержатся запасы материальных средств.

Нормы запасов материальных средств для каждого объединения (соединения, части) устанавливаются вышестоящим командованием в соответствии с планом операции.

Запасы, необходимые для обеспечения войск в первых операциях, создаются заблаговременно в мирное время. Они содержатся в войсках, на складах и на базах объединений и базах центрального подчинения.

Успех бесперебойного материального обеспечения частей достигается не только созданием необходимых запасов, но и правильным их эшелонированием.

Организация подвоза заключается в осуществлении комплекса мероприятий по подготовке к перевозке материальных средств, средств механизации, погрузочно-выгрузочных работ; расстановке сил и средств по участкам подвоза; доставке материальных средств; всестороннему обеспечению и управлению подвоза, комплексному использованию всех видов транспорта.

Подвоз материальных средств всех видов (кроме ракет) осуществляется, как правило, автомобильными подразделениями и частями вышестоящего звена.

Привлечение автомобильных подразделений войскового звена для подвоза материальных средств из *абрмо* и стационарных складов возможно:

- в первые дни войны, когда транспортных средств объединений недостаточно;
- при подготовке соединений (частей) к наступлению;
- нахождении соединений (частей) в районах сосредоточения;
- действиях частей во втором эшелоне;
- ведении обороны.

В некоторых случаях материальные средства дивизионными автомобильными подразделениями могут подвозиться непосредственно до взводов обеспечения батальонов (дивизионов), а бригадными и полковыми – в роты и батареи.

При необходимости решением командира дивизии (полка) транспортные подразделения полков (батальонов) первого эшелона могут привлекаться для подвоза материальных средств из *обмо* (*рмо*).

Части (подразделения) специальных войск подвозят необходимые материальные средства, как правило, своими автомобильными подразделениями.

Приданным частям (подразделениям) материальные средства подвозятся, как правило, автомобильными подразделениями тех соединений (частей), из состава которых они выделены.

Основу транспортной сети составляют железные дороги, военно-автомобильные дороги (ВАД), водные пути, воздушные пути и трубопроводы.

Армии (корпуса) для воинских перевозок подготавливают и в ходе операции наращивают две–три АВАД, а при наличии возможностей также используются железные дороги, воздушный, водный и трубопроводный транспорт.

В войсковом тылу в основном используются пути подвоза и эвакуации и автомобильный транспорт.

Современная техника тыла характеризуется сложностью конструкций образцов и комплексным сочетанием в них механических, электротехнических, теплотехнических и других устройств и систем. В ходе боевых действий будет значительный выход техники тыла из строя по боевым повреждениям и эксплуатационному износу.

Основу техники тыла составляет автомобильная техника. Количество транспортных и специальных автомобилей в войсковом тылу может достигать 50–60 % от их штатного наличия в соединениях и частях. Кроме автомобильной техники, используются технические средства служб горючего, продовольственной, вещевой и ветеринарной.

Техническое обеспечение частей и подразделений по службам тыла является составной частью технического обеспечения боевых действий войск и заключается в укомплектовании, технически правильной эксплуатации, обслуживании, содержании, своевременном ремонте и эвакуации техники тыла.

Частями технического обеспечения являются ремонтно-восстановительные батальоны бригад, ремонтно-восстановительные взводы и отделения технического обслуживания батальонов. В них, кроме специалистов по ремонту вооружения и других видов техники, в составе подразделений специальных работ имеются специалисты по ремонту техники службы горючего и продовольственной службы.

С развитием средств вооруженной борьбы, появлением высокоточного и других новых видов оружия намного повышаются возможности вероятного противника по нарушению деятельности войск и тыла. В связи с этим резко возрастает значение надежной защиты, охраны и обороны тыла, так как от этого во многом зависит живучесть системы тылового обеспечения в соединениях и частях. Осуществление этих мероприятий имеет целью не допустить или максимально ослабить воздействия противника на тыловые объекты.

Решение этих задач достигается проведением мероприятий по защите тыла от радиационного, химического и биологического оружия, охране, на-

земной обороне и противопожарной защите тыловых объектов.

Мероприятия по боевому обеспечению тыла части разрабатывает заместитель командира по материально-техническому обеспечению совместно с начальниками родов войск и служб тыла.

Защиту, охрану и оборону тыловых частей (подразделений) организуют их командиры, они несут за это личную ответственность.

Защита тыла от радиационного, химического и высокоточного оружия включает:

- рассредоточение сил и средств тыла; их маскировку и периодическую смену районов;

- инженерное оборудование;

- использование защитных и маскирующих свойств местности;

- предупреждение частей о непосредственной угрозе и начале применения противником радиационного, химического и высокоточного оружия;

- оповещение их о радиоактивном, химическом и биологическом заражении местности и о районах пожаров;

- противоэпидемические мероприятия, дозиметрический и химический контроль зараженности личного состава и техники тыла, запасов материальных средств и воды;

- выявление и ликвидацию последствий применения противником ОМП.

При полном оборудовании укрытий для личного состава и транспортных средств с запасами общий объем земляных работ может составить для батальонного тыла – 1200 м$^3$, полкового – 9000 м$^3$. При умелом использовании защитных свойств местности объем можно сократить на 30–35 %, а при устройстве укрытий на обратных скатах в 3–3,5 раза.

Части считаются боеспособными, если личный состав получил не более 50 р в течение 4 дней или до 200 р в течение месяца и ограниченно боеспособными – если не более 250 р в течение 4 дней и 400 р в течение месяца.

Непрерывное пребывание в противогазе личного состава может составить 6–8 часов, в защитном плаще 2–3 часа.

Противовоздушная оборона тыловых частей осуществляется в общей системе ПВО тех соединений, в состав которых они входят. Во всех частях тыла распоряжениями их командиров проводятся мероприятия по маскировке от воздушного противника, организуются наблюдение за воздухом, оповещение о приближении авиации противника и система огня штатного оружия по низколетящим целям.

Для охраны и наземной обороны частей и подразделений тыла и технического обеспечения используются, как правило, их силы и средства. При организации охраны и обороны устанавливаются круговое наблюдение, поря-

док оповещения, сбора и действий личного состава по боевой тревоге и взаимодействия с соседями, назначаются дежурные подразделения, оборудуются позиции для обороны и устраиваются заграждения, на угрожаемых направлениях выставляются сторожевые посты, а на других направлениях организуется патрулирование.

При необходимости для усиления охраны и обороны тыловых подразделений на путях подвоза и эвакуации или сопровождения колонн в пути по указанию старших командиров выделяются дополнительные силы и средства.

Противопожарная защита организуется и осуществляется во всех тыловых частях и подразделениях. Локализация и тушение пожаров производится их силами и средствами во взаимодействии с соседями. При необходимости для этого могут выделяться дополнительные силы и средства.

Организация своевременного выноса с поля боя и захоронения павших в бою и умерших воинов является одной из важнейших обязанностей всех командиров. Командиры подразделений о каждом павшем (умершем) воине докладывают по команде. Захоронение непосредственно организуют помощники командиров частей по материально-техническому обеспечению.

Сбор в полосе боя павших воинов, доставка их к местам захоронения, оформление могил и кладбищ производятся командами, назначенными приказами командиров частей, во главе с офицерами.

Перед захоронением воины опознаются по имеющимся при них документам, а при их отсутствии – командирами подразделений.

Захоронение осуществляется на военных кладбищах в индивидуальных или братских могилах. О местах захоронения воинов сообщается в штаб части.

Военнопленные немедленно выводятся из районов боевых действий на дивизионные пункты военнопленных, организуемые за боевыми порядками дивизий. Питание осуществляется за счет фондов дивизий по специально установленным нормам.

Управление тылом является составной частью управления войсками. Оно заключается в целенаправленной деятельности командиров, штабов, помощников командиров по материально-техническому обеспечению и начальников служб частей по поддержанию боевой готовности тыла, его подготовке к обеспечению войск в ходе боевых действий и руководству им при выполнении поставленных задач.

Управление тылом включает: непрерывный сбор, изучение и анализ данных обстановки; принятие решений на организацию тылового обеспечения; доведение задач до подчиненных, организацию и поддержание взаимодействия между службами и тыловыми частями, контроль за выполнением задач.

Помощник командира по материально-техническому обеспечению яв-

ляется основным организатором и несет полную ответственность за тыловое обеспечение войск. Он управляет тылом лично и через начальников подчиненных служб (организационно-плановое отделение – в дивизии).

Для управления тылом, а также частями (подразделениями) в дивизиях и бригадах создаются тыловые пункты управления (ТПУ). В батальонах (дивизионах) управление тылом осуществляется с КНП, в *бмо* и *медб* с ПУ.

ТПУ должны быть высокоподвижны, оснащены средствами связи и автоматизации управления. На них организуется круглосуточное боевое дежурство. Места размещения ТПУ должны быть известны только тем должностным липам, которым они необходимы для выполнения служебных обязанностей.

Способность ядерного оружия в короткие сроки вызывать массовые потери в личном составе, технике и запасах материальных средств требует изыскания рациональных способов восстановления боеспособности соединений, частей и их тыла. При этом действия соединений, частей и их тыла значительно усложняются в связи с возможным образованием обширных зон заражения, разрушений и пожаров.

В этих условиях тылу придется решать следующие основные задачи:

- обеспечивать части, продолжающие боевые действия;

- проводить мероприятия по восстановлению боеспособности частей, подвергшихся ударам;

- восстанавливать боеспособность самих частей тыла и принимать участие в ликвидации последствий применения противником ОМП.

Выполнение указанных задач будет зависеть, прежде всего, от состояния самого тыла после ядерных ударов.

Боеспособность тыла принято оценивать, исходя из величины потерь в личном составе, технике и запасах материальных средств. Тыл считается боеспособным, если он в состоянии выполнять все задачи, функционирует управление и потери не превышают 30 %. Ограниченно боеспособен – когда не в состоянии полностью выполнять задачи, частично нарушено управление и потери не превышают 60 %. Небоеспособным тыл считается, когда его потери составляют более 70 %.

Под восстановлением боеспособности тыла понимается проведение организационных и материально-технических мероприятий с целью восполнения урона, понесенного частями тыла в результате воздействия противника, для последующего привлечения их к выполнению поставленных задач.

Одновременно на тыловых объектах проводится ликвидация последствий ударов противника. Восстановление боеспособности осуществляется без прекращения выполнения тылом поставленных задач.

Для ликвидации последствий применения ОМП создаются команды,

состоящие из разведывательного дозора, медицинской и противопожарной группы и группы эвакуации техники. Всего в команде дивизии 50–60 человек, в полку – 25–30 человек.

## Контрольные вопросы

1 Что называется тылом?

2 Задачи, возлагаемые на тыл.

3 Виды тылового обеспечения.

4 Основные задачи дорожно-комендантской службы.

5 Что назначается для несения дорожно-комендантской службы на автомобильных дорогах?

6 Кто организует тыловое обеспечение?

7 Соединения, части, подразделения и учреждения тылового обеспечения

8 Задачи, возлагаемые на войсковой тыл.

9 Что включает управление тылом?

10 Классификация военно-автомобильных дорог.

# 2 СОЕДИНЕНИЯ, ЧАСТИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ВОЙСК, ИХ РОЛЬ И МЕСТО В СИСТЕМЕ ТЫЛОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

## 2.1 История развития автомобильных войск Вооруженных сил России

**Автомобильный войска** – специальные войска, соединения, части и подразделения которых входят в состав военных округов (фронтов), объединений, соединений, частей, подразделений всех видов Вооруженных сил и Тыла Вооруженных сил РФ и предназначены для осуществления мобилизационных, оперативных, снабженческих и эвакуационных перевозок в стратегическом, оперативном и войсковом тылу.

Автомобильные войска оперативного и войскового тыла предназначены для содержания и подвоза материальных средств войскам, перевозки личного состава, а также эвакуации раненых, больных, вооружения, имущества и трофеев.

Зарождение и развитие автомобильных войск связано с появлением и развитием автомобильной техники, являющейся их материальной основой, развитием средств вооруженной борьбы, организационной структурой войск и способов ведения боевых действий.

В Вооруженных силах РФ автомобильный транспорт составляет основу автомобильных войск. Он имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта – может непрерывно следовать за войсками, находиться в их боевых порядках, обеспечивать транспортировку больших масс материальных средств непосредственно в войска и выполнять эвакуационные перевозки.

Автомобильный транспорт является средством, обеспечивающим тесную взаимосвязь всех других видов транспорта, благодаря своей маневренности, гибкости, высокой проходимости и меньшей уязвимости.

Зарождение автомобильных подразделений в русской армии относится к периоду окончания Русско-японской войны. Участвовавшие в войне 10 грузовых автомобилей показали большую перспективу этого автомобильного транспорта. После окончания войны в 1906 г. были сформированы первые автомобильные команды по 10–15 автомобилей иностранного производства при железнодорожных батальонах. В 1910 г. после реорганизации русской армии на базе автомобильных команд были сформированы 8 автомобильных рот, а в 13 крепостях созданы автомобильные команды для подвоза боеприпасов.

Появление первых автомобильных команд потребовало создания специальных органов управления и служб. С мая 1910 г. всеми организационными и техническими вопросами автомобильного дела в русской армии ве-

дал отдел военных сообщений Главного управления Генерального штаба.

В 1913 г. царское правительство разработало «Большую программу» реорганизации армии, которая предусматривала создание автомобильных частей (рот). Одновременно Русско-Балтийский завод в Риге начал мелкосерийный выпуск легковых автомобилей.

К концу 1914 г. в русской армии было сформировано 11 автомобильных рот и несколько санитарных отрядов. Рота состояла из четырех взводов по 24 автомобиля (6 машин грузоподъемностью 3–3,5 т и 18 машин – 1,5 – 2 т.). В последующем этот штат был изменен. В первый взвод входили только тяжелые, а в остальные три взвода – легкие грузовики. В состав роты вошли передовая и основная мастерские для ремонта машин, в которых предусматривалось 27 различных станков (из них 20 станков – в основной мастерской). В роте предусматривалось 9 офицеров, 4 чиновника и 410 рядовых. Материальной частью роты являлись 35 тяжелых автомобилей (3–3,5 т) и 70 легких автомобилей (1,5–2 т). Этим же штатом предусматривалось содержать в роте автомобили вспомогательного назначения: два автомобиля с цистернами для горючего, две ремонтные мастерские с оборудованием для текущего и среднего ремонта, два легковых автомобиля, автобус (омнибус) и четыре мотоцикла.

К началу Первой мировой войны основу автомобильной техники России составляли импортные автомобили, которые были ввезены за период с 1911 по 1914 гг. в количестве 16163 единиц. Русско-Балтийский завод к 1915 г. выпустил около 800 автомобилей. Всего доля отечественных машин в армии к началу войны составила 7 %.

Русская армия до начала войны имела автомобильный парк, состоящий из 418 грузовых автомобилей различной грузоподъемности.

В 1915 г. был введен новый штат автомобильной роты, в ее составе находились погрузочно-разгрузочная команда из расчета один грузчик на каждую грузовую машину, что придавало роте большую самостоятельность в приеме (передаче) грузов. В апреле 1915 г. для руководства автомобильными частями и снабжения автомобильным имуществом создается Управление заведующего автомобильной частью фронта.

Война убедительно показала огромное значение автомобильного транспорта в снабжении армии. Русская армия вступила в войну, имея пять отдельных автомобильных рот, а вышла, имея в своем составе двадцать две роты с общим парком около 10 тыс. разномарочных автомобилей, правда, 75 % их были неисправны. Поэтому в 1916 г. в России началось строительство пяти автомобильных заводов: «Автомобильного московского общества» (АМО) в Москве, «Руссо-Балта» в Филях, «Русского Рено» в Рыбинске, «Акционерного общества воздухоплавания» в Ярославле и «Аксая» в Ростове-на-

Дону.

Несмотря на несовершенство автомобильной техники, автомобильные роты выполняли значительный объем работ по подвозу различных грузов в войска. Так, за первые 6 месяцев войны Первая автомобильная рота перевезла на различные расстояния свыше 41,0 тыс. т грузов и до 12 тыс. человек, из них – более половины раненых.

Вторая автомобильная рота в период проведения Лодзинской операции в течение одного дня 11 ноября 1914 г. доставила на расстояние 250 км боеприпасы для 2-й армии. Четвертая автомобильная рота только за период с 4 августа 1915 г. по 1 марта 1916 г. перевезла около 115 тыс. т различных грузов, свыше 16 тыс. человек, в том числе 14 тыс. раненых. Пятая автомобильная рота во время Галицинской битвы в сентябре 1914 г. осуществляла успешные перевозки продовольствия и боеприпасов для 5-й армии, оторвавшейся от своей базы более чем на 125 км. Особенно интенсивные перевозки грузов осуществлялись Четвертой, Шестой, Седьмой и Девятой автомобильными ротами. За период с 7 по 14 ноября 1914 г. ими было перевезено 7,8 тыс. т боеприпасов и взрывчатых веществ. По оценке командования 9-й армии, в этот период автомобильный транспорт сыграл решающую роль в обеспечении частей армии боеприпасами.

В 1919 г. командование Красной Армии на основе автомобильных колонн (по 10 машин в каждой) создает автомобильные грузовые отряды (АГО) по 20 автомобилей в каждом. Автомобильный парк армии к этому времени насчитывал свыше 7,5 тыс. различных автомобилей, из них около 20 % всех машин находились в составе АГО, а остальные (80 %) – в войсковых соединениях и частях.

В начале 1920 г. Красная Армия имела в своем составе 15 АГО, а к концу года их число увеличилось до 51. В среднем каждый АГО во второй половине 1920 г. перевез около 8 тыс. т груза при среднем плече подвоза 25 км.

В 1924 г. завод АМО приступил к выпуску первых полуторатонных автомобилей АМО-Ф-15, положив начало отечественному автомобилестроению. За период с 1924 по 1930 гг. было выпущено 7733 автомобиля. В 1932 г. заводом было произведено 15052 трехтонных автомобиля ЗИС-5 и 97 автобусов на их базе.

К началу Великой Отечественной войны автомобильный парк страны насчитывал 800 тыс. автомобилей. С ростом количества автомобилей росло количество автомобильных частей и объемов перевозок, выполняемых ими, а, значит, и возникла необходимость в создании специальной службы для руководства автомобильными перевозками. Целесообразность ее создания подтвердил опыт проведения тыловых учений под Харьковом в 1936 г. В июне

1938 г. для руководства автомобильными перевозками войск и грузов в Генеральном штабе Красной Армии создается Отдел автотранспортной службы, а в начале 1939 г. – соответствующие отделы в штабах военных округов.

В предвоенные годы автомобильными частями и подразделениями был накоплен опыт снабженческих и оперативных перевозок во время конфликтов с Японией и Финляндией. При подготовке к операции по окружению и разгрому Шестой японской армии автомобильными частями Красной Армии осуществлялся подвоз по грунтовым дорогам в степных и пустынных районах на расстояния до 700 км. Автомобильным транспортом было перевезено свыше 22 тыс. т боеприпасов, 50 тыс. т горючего, 10 тыс. т продовольствия, 22 тыс. кубометров дров, около 450 т колючей проволоки. В ходе операции (с 20 по 30 августа 1939 г.) войскам было доставлено 10 тыс. т сухогрузов и 5 тыс. т горючего.

В предвоенные годы автомобильные части подвергались большим изменениям. Вместо грузовых отрядов были сформированы автомобильные части: отдельные автомобильные роты (по 60 машин), батальоны (по 240 машин), полки (по 1040 машин). За четыре предвоенных года количество автомобилей в Красной Армии увеличилось в 7 раз и на 20 июня 1941 г. составляло 273 тыс. ед., в том числе 257,8 тыс. грузовых. Но, тем не менее, это обеспечивало штатную потребность военного времени лишь на 41,2 %. Основное количество автомобилей, поступивших в армию, шло на укомплектование соединений и частей. Во всех дивизиях были созданы автомобильные батальона и роты подвоза. По состоянию на 22 июня 1941 г. в непосредственном подчинении оперативных объединений и центра насчитывалось 19 автомобильных полков, 37 автомобильных батальонов, одна отдельная автомобильная рота и 65 автомобильных депо.

Во время войны выпуск автомобилей значительно сократился. Но, преодолевая трудности военного времени, на базе эвакуированных в восточные районы цехов Московского автозавода были созданы новые производственные мощности по выпуску грузовых автомобилей в Миассе и Ульяновске. В годы войны на базе автомобилей ГАЗ-АА и ЗИС-5 были разработаны ГАЗ-61, ГАЗ-64, ГАЗ-67Б, ЗИС-67Б, ЗИС-42.

В годы Великой Отечественной войны автомобильные войска проделали огромную работу по осуществлению экстренных оперативных перевозок, эвакуации раненых и больных, оборудования и трофейного имущества из прифронтовой полосы, обеспечению войск всеми видами материальных средств. Особенно крупные оперативные перевозки войск были выполнены автотранспортом в ходе оборонительного сражения под Москвой. Четырнадцатая автомобильная бригада резерва Ставки Верховного Главнокомандующего в июле 1941 года перевезла шесть стрелковых дивизий из района Москвы в район

Вязьмы на расстояние от 120 до 300 км. В конце декабря 1941 г. этой же бригадой, Десятым автомобильным полком и двумя отдельными автотранспортными батальонами войскам Ленинградского фронта было перевезено четыре стрелковых дивизии со всем военным имуществом, вооружением и боеприпасами на расстояние свыше 450 км.

Впервые было осуществлено массовое использование автомобильного транспорта на ледовой трассе Ладожского озера. На «Дороге жизни» работало около 3,5 тыс. автомобилей. За 152 дня существования дороги в первую зиму автомобильным транспортом было доставлено в Ленинград 361 тыс. т различных грузов, из них – около 271 тыс. т продовольствия и фуража, 32 тыс. т боеприпасов и вооружения, 35 тыс. т горючего, 23 тыс. т угля. Из Ленинграда было эвакуировано более полумиллиона человек.

Огромную работу автомобильный транспорт выполнил в период оборонительных сражений на Сталинградском фронте. С конца августа по октябрь 1942 г. автотранспортом было перевезено около двадцати стрелковых дивизий на расстояние 120–150 км.

Напряжение в работе автомобильного транспорта резко возросло с переходом фронтов в контрнаступление. Автотранспортом всех фронтов и армий за время контрнаступления было подвезено свыше 600 тыс. т различных грузов. Среднесуточный объем подвоза составлял около 23 тыс. т.

Во втором периоде войны резко возросла эффективность использования автомобильного транспорта. В самый напряженный период контрнаступления под Москвой в январе 1942 г. пробег автомобильного транспорта за месяц составил 700 км на автомобиль или 25 км в сутки, объем перевозок – 5,2 т, но уже в 1943 г. – 2–2,5 тыс. км и 80–100 т соответственно.

Большая работа была выполнена автомобильным транспортом фронтов, армий, соединений и частей по подвозу материальных средств войскам в наступательных операциях летне-осенней кампании 1944 г. В связи с задержкой восстановления железных дорог при отрыве войск от баз снабжения на 400–500 км успех операции во многом зависел от четкой работы автотранспорта. Его использование было строго централизовано, на военно-автомобильных дорогах были установлены контрольно-диспетчерские офицерские посты, через которые поддерживалась связь с автомобильными колоннами, а также развернуты пункты технической помощи, заправки, питания и отдыха водителей. Все это обеспечило высокую эффективность работы автомобильного транспорта. Характерным показателем эффективности в этот период являлся пробег машин. Во фронтовом звене пробег в месяц составлял 4600–4850 км, в армейском – 3500–
4000 км, в войсковом – 2000–3000 км. Среднесуточный пробег достигал 300–350 км.

В Берлинской операции 1945 г. автомобильные перевозки достигли максимального объема. Общий объем подвоза материальных средств фронтовым и армейским транспортом превышал 1,2 млн. т, среднесуточный пробег одного автомобиля – 350 км.

Всего автомобильными частями Красной Армии (без учета войскового транспорта) за годы войны было перевезено свыше 101 млн. т различных грузов.

В годы войны 77 автомобильных соединений и частей были награждены орденами. За проявленное мужество и героизм тысячи воинов-автомобилистов были удостоены правительственных наград, а одиннадцати из них присвоено звание Героя Советского Союза.

С 1955 г., в соответствии со специальным постановлением Правительства, автомобильный транспорт Министерства обороны привлекался для оказания помощи сельскому хозяйству страны в перевозке зерна и других сельскохозяйственных грузов. Для этой цели автомобильный транспорт был сведен в отдельные автомобильные батальоны. За период с 1955 по 1996 гг. автомобильным транспортом Вооруженных сил перевезено более 120 млн. т сельскохозяйственных грузов.

Руководство автомобильными частями с 1949 по 1969 гг. осуществлялось соответствующими отделами Центрального управления военных сообщений (ЦУП ВОСО). В феврале 1969 г. Автотранспортный отдел был выведен из состава ЦУП ВОСО и преобразован в Автотранспортную службу Тыла Министерства обороны, а в 1976 г. служба была переименована в Автотранспортную службу МО СССР.

В 1988 г. в ходе очередной реорганизации Вооруженных сил на базе Автотранспортной службы Министерства обороны и Дорожного управления Министерства обороны создается единый орган управления автомобильными и дорожными войсками Вооруженных сил – Центральное автомобильно-дорожное управление Министерства обороны (ЦАДУ МО).

Локальные военные конфликты последних лет, происходящие в непосредственной близости от границ нашего государства, межнациональные вооруженные разборки на территории стран СНГ, выполнение воинского долга по наведению конституционного порядка на территории Чеченской Республики не обходятся без участия автомобильных частей и подразделений.

В Республике Афганистан военным автомобилистам отводилась решающая роль в обеспечении войск 40-й армии всеми необходимыми материальными средствами. Автомобильными частями и подразделениями осуществлялись перевозки грузов как для воинских гарнизонов, так и для мирного населения городов и населенных пунктов страны. Чтобы сейчас не говорили

и не писали о действиях наших войск на территории Афганистана, у жителей Кабула, Баграма, Гардеза остались в памяти прибывающие к ним автомобильные колонны с зерном, рисом, сахаром, одеждой, спасшие тысячи жителей от неминуемой голодной смерти.

Являясь основным средством подвоза, автомобильный транспорт ежесуточно поставлял войскам армии, мирным жителям Республики Афганистан десятки тысяч тонн различных грузов. Ежедневно на дорогах и маршрутах Афганистана находилось 25–30 автомобильных колонн (1,0–
1,5 тыс. автомобилей).

Личный состав автомобильных войск, проявляя мужество и героизм, за период с 1980 до 1989 гг. перевез более 10 млн. т материальных средств. За образцовое выполнение воинского долга в Республике Афганистан более 20 тыс. автомобилистов и дорожников награждены орденами и медалями.

Опыт автотранспортного обеспечения боевых действий, накопленный автомобильными войсками в Афганистане, использовался и при обеспечении российских силовых структур в Чеченской Республике. Несмотря на сложные условия работы транспорта, части и подразделения автомобильных войск достаточно успешно справились с поставленными задачами по перевозке материальных средств. Автомобильным транспортом за весь период боевых действий в Чечне было перевезено более 3 млн. т воинских и народнохозяйственных грузов. Ратный труд сотен из них отмечен государственными наградами.

В настоящее время автомобильные соединения и части Российской армии проходят новый этап становления. В соответствии с новой оборонительной доктриной пересматриваются структура и состав автомобильных войск, продолжаются мероприятия по их организационно-штатному совершенствованию. Одновременно автомобильными соединениями и частями решаются задачи по обеспечению повседневной жизнедеятельности войск, в интересах выполнения ими задач боевой готовности, боевой и мобилизационной подготовки. Ежегодно автомобильными соединениями и частями перевозится более 15 млн. т различных воинских грузов.

## 2.2 Предназначение, организация и транспортные возможности соединений, частей и подразделений автомобильных войск

В настоящее время автомобильные войска Вооруженных сил РФ имеют стройную организационную структуру.

Органами управления автомобильных войск в мирное время являются:

- в центре – Центральное автомобильно-дорожное управление МО РФ;
- военном округе, группе войск, в армии – автодорожная служба;

- на флоте – автотранспортная служба;

- армейских корпусах, объединениях РВСН, войск ПВО и ВВС – штабы тыла;

- соединениях и частях – заместители командиров по тылу;

- автомобильных и материального обеспечения соединениях и частях – командиры и штабы.

В мирное время ЦАДУ состоит из 3 отделов: дорожного, механизации и строительства мостов, автотранспортного.

Автодорожная служба (АДС) организационно состоит из органов управления дорожной и автотранспортной служб в центре, военных округах, армиях и соединениях, частей и подразделений дорожных и автомобильных войск.

В военное время АДС разделяется на две самостоятельные службы: дорожную и автотранспортную.

Задачами органов автотранспортной службы являются:

- руководство автомобильными войсками;

- планирование боевой и мобилизационной подготовки войск и контроль за их состоянием;

- планирование и руководство выполнением воинских автомобильных перевозок;

- согласование со штабом тыла и соответствующими начальниками служб вопросов применения автомобильных войск, а также материального, медицинского и технического обеспечения автомобильных соединений, частей и подразделений.

**Автомобильные войска включают:**

- в центре – автомобильные бригады (*автбр*), отдельные автомобильные полки (*оавтп*); отдельные автомобильные батальоны (*оавтб*); отдельные автомобильные батальоны подвоза ракетного топлива и горючего *(оавтб* РТ*)*

- фронте – *автбр* и *оавтб* фронтового подчинения; *оавтб* РТО; *оавтб фбрмо*; *оавтб (оавтр)* РТ; *оавтб (оавтр)* тяжелых машин (МТКТ); автомобильные подразделения подвоза воды;

- военном округе мирного и военного времени – *оавтб, оавтр*;

- армиях – *оавтб абрмо*;

- корпусах – *автб брмо (пмо);*

- дивизиях – автомобильные роты *обмо*;

- бригадах и полках – автомобильные взводы *рмо*;

- батальонах (дивизионах) – автомобильные отделения *во*;

- Ракетных войсках стратегического назначения, Военно-воздушных силах и Военно-морском флоте – отдельные автомобильные полки, батальоны и роты, а также автомобильные взводы и отделения.

**Автомобильное отделение** взвода обеспечения батальона (авто воб) (дивизиона) предназначено для содержания батальонных (дивизионных) запасов материальных средств и подвоза их в подразделения, к боевым машинам и на огневые позиции, а также для заправки техники подразделений горючим.

**Автомобильные взводы** рот материального обеспечения полков предназначены для содержания полковых и запасов материальных средств, подвоза их подразделениям от рот материального обеспечения до взводов обеспечения батальонов (дивизионов), а также до огневых позиций артиллерии своих и полков.

Кроме того, автомобильные взводы используются для перевозки личного состава, эвакуации раненых и больных, неисправных и ненужных для боя вооружения, техники и имущества.

**Автомобильные роты** батальона материального обеспечения *омсбр* предназначены для содержания бригадных запасов материальных средств, подвоза их от складов бригад до взводов обеспечения батальонов (дивизионов), а также до огневых позиций артиллерии бригады. Кроме того, автомобильные роты используются для перевозки личного состава, эвакуации раненых и больных, неисправных и ненужных для боя вооружения, техники и имущества. Каждая из автомобильных рот подвоза состоит из двух автомобильных взводов.

По своей грузоподъемности автомобильные подразделения войскового тыла должны обеспечивать, как правило, содержание установленных запасов материальных средств и их перемещение одним рейсом.

**Отдельный автомобильный батальон** является основной тактической единицей автомобильных войск и предназначен для перевозок материальных средств, личного состава, раненых и больных, а также для эвакуации неисправного и ненужного войскам вооружения, военной техники, имущества и трофеев.

В структуру *оавтб* входят (рисунок 2.1):

- управление батальона;
- основные подразделения;
- подразделения обеспечения.

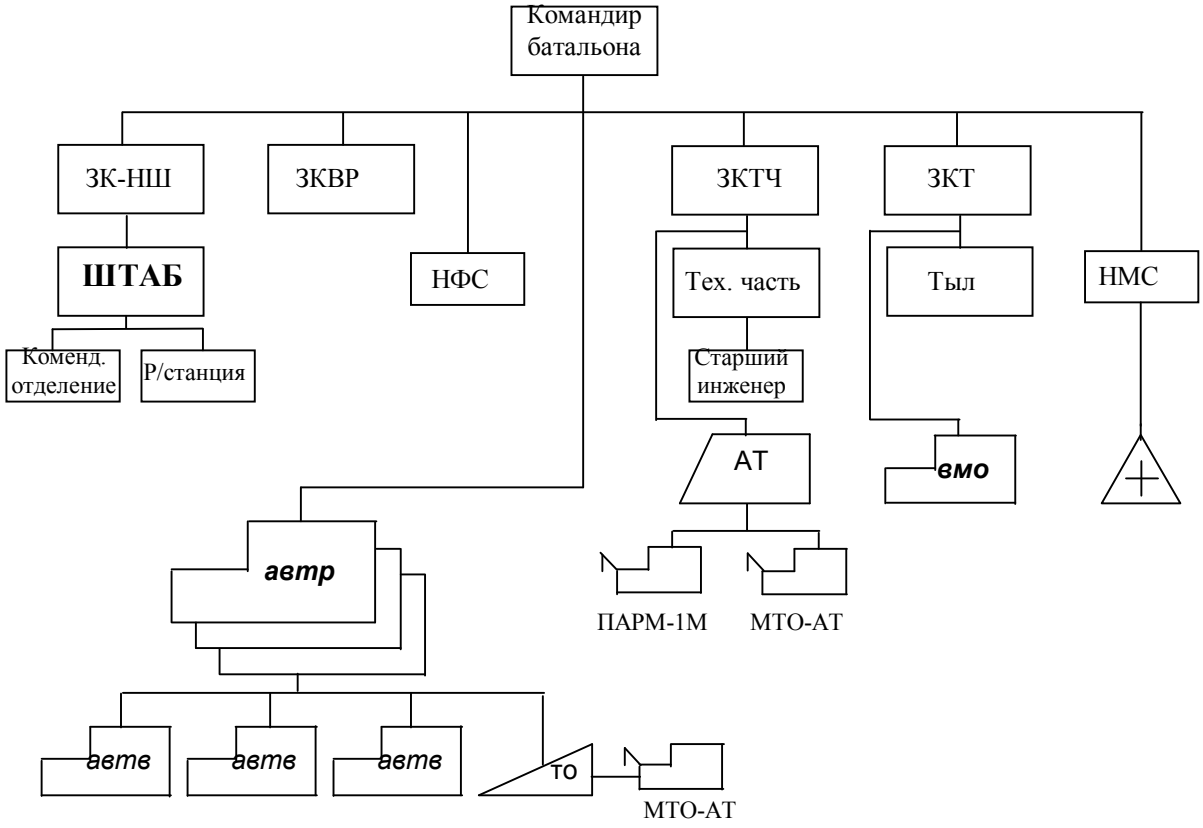



Рисунок 2.1 – Организация отдельного автомобильного батальона (вариант)

Управление батальона включает: командование (командир батальона и его заместители), штаб, отделение воспитательной работы, техническую часть и службы с начальниками служб.

К основным подразделениям относятся три автомобильных роты, каждая из которых состоит из двух–трех взводов и отделения технического обеспечения.

К подразделениям обеспечения относятся: комендантское отделение, радиостанция (отделение связи), ремонтный взвод автомобильной техники, контрольно-технический пункт, взвод материального обеспечения, медицинский пункт и клуб.

Всего в *оавтб* может быть около 250 автомобилей и 120 прицепов. Грузоподъемность батальона может достигать 1900 т.

**Автомобильная бригада** – соединение автомобильных войск, предназначенное для подвоза материальных средств, перевозки личного состава, а также эвакуации раненых и больных, имущества и трофеев.

Автомобильные бригады центра предназначены для перевозки материальных средств из глубины страны на театры военных действий от мест производства, центральных баз и складов Госрезерва, портов, аэродромов мате-

риального обеспечения (до баз и складов тыла центра); перевозки материальных средств объединениям, действующим в стратегических операциях и на самостоятельных направлениях, от баз и складов и их отделений до районов тылового обеспечения фронта; перевозки личного состава, а также для эвакуации раненых и больных, имущества и трофеев.

По решению начальника Тыла ВС РФ *автбр* могут выполнять и другие задачи по перевозкам.

Автомобильные бригады фронта применяются для перевозки материальных средств от РТО и их отделений, со стационарных складов округа, с выгрузочных станций, аэродромов материального обеспечения, пунктов выдачи горючего на полевых магистральных трубопроводах до складов бригад материального обеспечения фронта и армий (корпусов), огневых позиций фронтовой артиллерии, а также для эвакуации раненых и больных, имущества и трофеев.

Кроме того, решением командующего войсками фронта *автбр* могут привлекаться для перевозок личного состава соединений, частей, учреждений и подразделений.

В состав автомобильной бригады входят управление, основные части и подразделения и подразделения обеспечения.

Управление включает командование (командир и заместители); штаб, техническую часть, тыл со службами, отдел воспитательной работы и службы с начальниками служб.

К основным частям и подразделениям бригады относятся *оавтб* подвоза сухогрузов и *оавтб* подвоза горючего.

К подразделениям обеспечения бригады относятся станция ФПС, комендантское отделение, рота обеспечения, отдельная ремонтная рота АТ, медицинский пункт.

Всего в бригаде может быть личного состава до 2500 человек, около 1500 автомобилей и 570 прицепов.

Грузоподъемность: при укомплектовании автомобилями КамАЗ и Урал-4320.31 – около 10000 т, из них: около 2000 т – по наливу.

Для выполнения задач АТО в *автбр* имеется:

- в каждой автомобильной роте и роте обслуживания – отделение технического обслуживания с материальной частью МТО-АМ.1;

- каждом автомобильном батальоне – ремонтный взвод автомобильной техники с материальной частью ПАРМ-1АМ.1, всего – 6 комплектов;

- ремонтная рота автомобильной техники с материальной частью ПАРМ-3А.1.

В ряде военных округов могут быть отдельные автомобильные полки многоосных тяжелых колесных тягачей (*оавтп* МТКТ) или *оавтб* МТКТ.

Эти автомобильные части предназначены для оперативных перевозок танковых соединений (частей) на большие расстояния (до 1000 км и более).

Кроме того, они могут использоваться:

- для подвоза горючего в металлических емкостях после предварительной подготовки полуприцепов;

- эвакуационных перевозок.

Части МТКТ подчиняются начальнику автомобильной службы округа.

Основной транспортной единицей этих частей являются автопоезда в составе автомобиля МАЗ-537 и полуприцепа 4МЗАП-5247 (4МЗАП-9990).

Отдельный автомобильный полк МТКТ состоит из управления, основных подразделений, подразделений тылового обеспечения, подразделений автотехнического обеспечения.

К основным подразделениям относятся четыре автомобильных батальона МТКТ.

Каждый батальон состоит из трех автомобильных рот. Каждая рота из двух автомобильных взводов. В каждой автомобильной роте – 34 автомобильных тягача. Всего в *оавтп* МТКТ – около 600 единиц автомобильной техники.

Подразделением тылового обеспечения являются *рмо и* медицинский пункт полка.

Подразделениями автотехнического обеспечения в *оавтп* МТКТ являются: *ремр* АТ с материальной частью ПАРМ-3М-4ОС, в каждом *оавтб* МТКТ – *ремв* АТ с материальной частью ПАРМ-1АС2.1 и МЗА-М.1, в каждой *автр* МТКТ – *ото* с МТО-АС2.1, в *рмо – ото* с МТО-АМ.1.

### 2.3 Виды воинских автомобильных перевозок

**Воинские автомобильные перевозки** (ВАП) – это перемещение материальных средств, соединений, частей, учреждений и подразделений, а также раненых и больных из одного района (пункта) в другой, осуществляемое по планам военного командования с использованием соединений, частей и подразделений автомобильных войск.

Воинские автомобильные перевозки осуществляются в стратегическом, оперативном и войсковом звеньях тыла и выполняются автомобильными соединениями, частями и подразделениями. В оперативном тылу они подразделяются на фронтовые, окружные и армейские (корпусные).

Принципиальная схема подвоза материальных средств автомобильным транспортом в указанных звеньях тыла показана на рисунке 2.2:

- автомобильные перевозки в стратегическом звене – от мест производства материальных средств, центральных баз и складов до фронтовых (ок-

ружных, флотских, групп войск) тыловых баз, портов и аэродромов материального обеспечения и организуются штабом Тыла ВС и автотранспортным отделом Центрального автодорожного управления под руководством начальника Тыла ВС РФ, выполняются по планам и средствами центра;

- окружные – с окружных (флотских, групповых) складов, баз и складов поставщиков до соединений (частей), учреждений и организуются штабом тыла и автотранспортной службой военного округа (групп войск) под руководством помощника командующего по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами округа (групп войск), а в отдельных случаях средствами объединений, соединений, частей и учреждений;

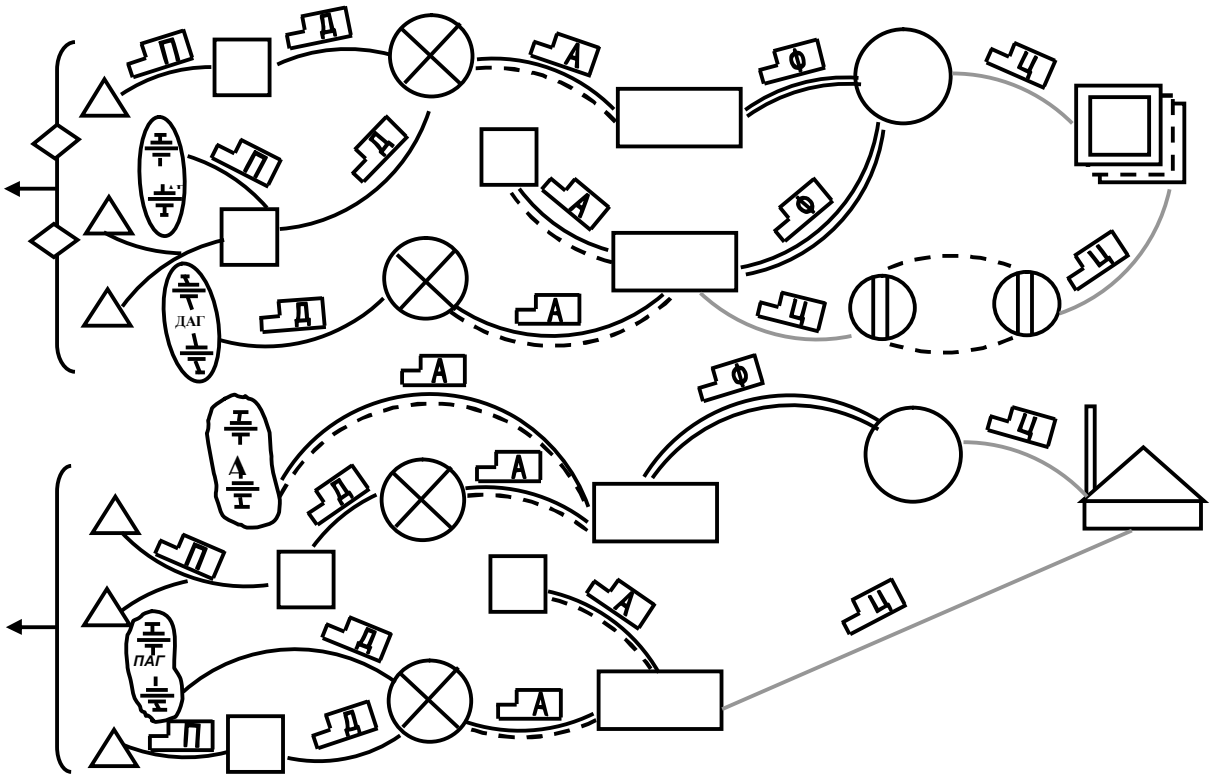



Рисунок 2.2 – Принципиальная схема подвоза материальных средств автомобильным транспортом

- фронтовые – от фронтовых тыловых баз и их отделений, с выгрузочных станций, аэродромов материального обеспечения до складов армейских бригад материального обеспечения и организуются штабом тыла и автотранспортной службой фронта под руководством помощника командующего по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами фронта, соединений, частей и учреждений;

- армейские (корпусные) – от складов армейских бригад материального обеспечения до частей материального обеспечения соединений, частей,

в отдельных случаях – до огневых позиций артиллерии, вертолетных эскадрилий, минуя промежуточные звенья и организуются штабом тыла и автотранспортной службой армии (в корпусе – штабом тыла) под руководством помощника командующего (командира) по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами армии (корпуса), в отдельных случаях средствами соединений и частей;

- войсковые – от складов частей (подразделений) материального обеспечения соединений (частей) до складов подразделений материального обеспечения частей (подразделений), организуются помощником командира соединения (части) по материально-техническому обеспечению, выполняются по планам и средствами соединения (части);

- внутрибазовые – организуются управлениями баз, выполняются штатным и переданным базам автотранспортом в оперативное подчинение.

Материальные средства подвозятся, как правило, транспортом вышестоящего звена подвоза нижестоящему. Но в тоже время при необходимости автотранспорт нижестоящего звена может привлекаться для выполнения перевозок в вышестоящем звене.

В боевой обстановке, например, при высоких темпах наступления или при подготовке к операции с целью экономии времени автотранспорт вышестоящего звена (армии, например) осуществляет подвоз не на склады дивизии, а на склады полков, т. е. минуя промежуточные звенья подвоза.

Автомобильные перевозки подразделяются на мобилизационные, оперативные, снабженческие, эвакуационные и людские.

**Мобилизационные** – перевозки людей, военной техники и материальных средств, необходимых для укомплектования и обеспечения воинских частей и учреждений в период их перевода с мирного на военное время. Они выполняются в короткие сроки, наличными силами автомобильных войск по планам, разработанным в мирное время. Мобилизационные перевозки предъявляют высокие требования к боевой готовности автомобильных войск в мирное время, их заблаговременной подготовке.

**Оперативные** перевозки – это перевозки соединений, частей, подразделений и учреждений, осуществляемые в ходе перегруппировки войск, а также из районов постоянной дислокации в назначенные районы, к месту новой дислокации, в лагеря, на учения и маневры, на борьбу со стихийными бедствиями. Оперативные перевозки соединений и частей при современном уровне их мобильности почти утратили свою былую значимость. Чаще всего автомобильными войсками будут перевозиться части и учреждения тыла.

**Снабженческие** перевозки – это перевозки материальных средств для обеспечения повседневной жизни и боевых действий войск (сил), строительных и других грузов для объектов Министерства обороны РФ. Эти перевоз-

ки, целевое предназначение которых – подвоз материальных средств, являются наиболее массовыми и выполняются систематически для создания запасов, восполнения расхода и потерь материальных средств в войсках (силах), в соединениях, частях, учреждениях и подразделениях материального обеспечения. К снабженческим относятся также перевозки по перемещению, рассредоточению и освежению запасов материальных средств. В годы Великой Отечественной войны снабженческие перевозки, выполняемые автомобильным транспортом, составили более 90 % общего объема автомобильных перевозок.

**Эвакуационные** перевозки – это перевозки раненых и больных, подлежащих ремонту военной техники и вооружения, а также ненужного войскам имущества и трофеев. Эвакуационные перевозки имеют важное значение и осуществляются попутно возвращающимися после выполнения снабженческих перевозок порожними автомобильными колоннами. Эвакуации подлежат в первую очередь раненые, больные.

**Людские** перевозки – это перевозки команд, военнослужащих и членов их семей, следующих к новому месту службы, на учебу, в отпуска, на лечение, а также в других случаях.

По характеру потребности в перевозках воинские автомобильные перевозки классифицируются на плановые и срочные.

**Плановые** перевозки отличаются своей регулярностью, что создает благоприятные условия по планированию, обеспечению их надежности и бесперебойности.

***Срочные*** *перевозки характеризуются низкими экономическими показателями, т.к. возникают внезапно, время на их подготовку недостаточно. Усложняется вопрос организации регулирования на дорогах.*

В зависимости от расстояния перевозок, количества направлений подвоза и продолжительности работы автотранспорта, наличия средств и сил, условий погрузки и выгрузки, дорожных условий и дорожного обеспечения, характера возможного воздействия противника и других факторов, перевозки могут быть организованы по сквозному или участковому способу.

Сквозной способ означает доставку материальных средств от пункта погрузки до пункта выгрузки без смены автотранспортных средств при одном или двух водителях на машине. Сквозной способ является основным способом воинских автомобильных перевозок в Вооруженных силах.

Варианты использования автотранспорта при сквозном способе могут быть следующие (рисунок 2.3).

При этом коэффициент использования пробега (КИПр) будет равен:

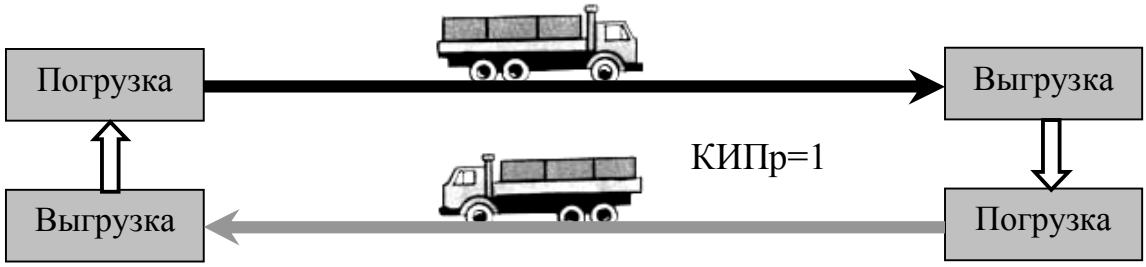
- с груженым пробегом в обоих направлениях (КИПр = 1);
- обратным не полностью груженым пробегом (КИПр = 0,5);

- обратным негруженым пробегом (КИПр = 0,5).

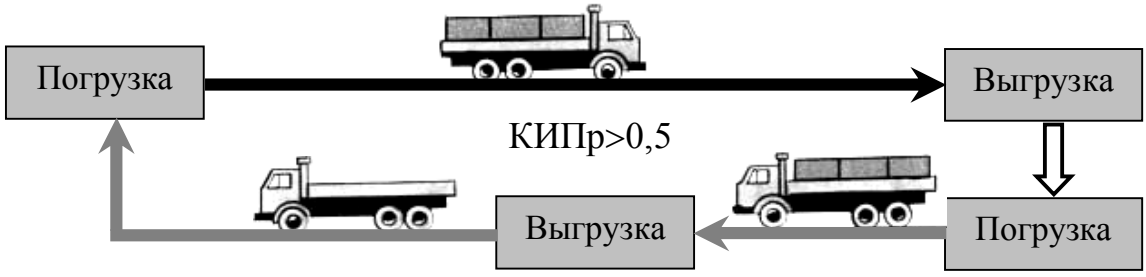
Среднесуточный пробег автотранспорта при сквозном способе подвоза с одним водителем составляет до 300 км и более, с двумя – 450 км и более.

Сквозной способ движения при одном водителе целесообразно применять в тех случаях, когда автомобиль может сделать оборот за рабочий день, т.е. когда не требуется отдых водителей в процессе перевозки. При среднесуточном пробеге автотранспорта в 250–300 км это будет соответствовать расстоянию, равному 120–150 км.

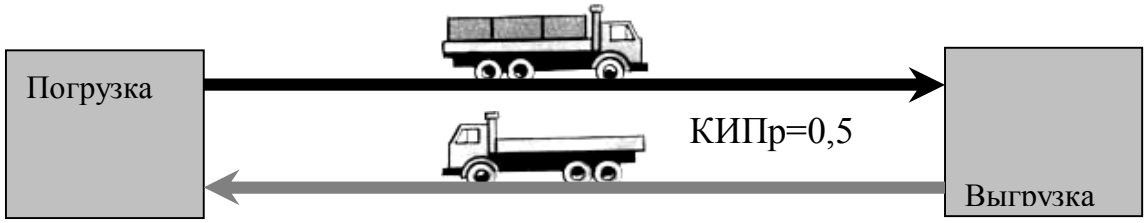
При расстояниях, превышающих 150 км, возможно применение турной системы езды, при которой в автомобиле едут два водителя (один за рулем, а другой отдыхает). Применение турной системы езды дает возможность сократить непроизводительные простои автотранспорта и увеличить среднесуточный пробег автомобилей до 600 км.




а)




б)




в)

а – с груженым транспортом в обоих направлениях; б – с обратным не полностью груженым пробегом; в – с обратным не груженым пробегом

Рисунок 2.3 – Варианты использования автотранспорта при сквозном способе перевозок

Распределение времени суток при выполнении перевозок сквозным способом представлено в таблице 2.1.

Т а б л и ц а 2.1 – Распределение времени при сквозном способе перевозок

| Наименование | Затраты времени, ч | |
|---|---|---|
| | при одном водителе | при двух водителях |
| Движение, погрузка, выгрузка | 12–14 | 17–18 |
| Привалы | 3–4 | 3–4 |
| Отдых личного состава | 7–8 | 3 (кроме того, свободная смена отдыхает в пути) |

Участковый способ означает доставку материальных средств от пункта погрузки до пункта выгрузки при непрерывном движении транспортных средств по участкам маршрута, обслуживаемыми закрепленными за ними водителями или автотягачами с водителями.

Участковый способ перевозок повышает скорость продвижения материальных средств к войскам, которая может достигать 700–800 км в сутки.

При участковом способе подвоза маршрут перевозок разбивается на участки по 150–250 км, на границах которых производится передача грузов.

Передача грузов с участка на участок возможна путем перегрузки пакетов, контейнеров, со сменой автомобилей (автопоездов), прицепов и полуприцепов (рисунок 2.4).

Наиболее рациональным способом передачи грузов с одного участка на другой следует считать со сменой полуприцепов, т.е. такой способ, при котором тягач работает на определенном участке, а полуприцепы с грузом передаются с участка на участок.

Участковый способ со сменой полуприцепов является наиболее эффективным, но требует организации работы по строго согласованному графику.

Участковые способы с перегрузкой пакетов и контейнеров эффективные, но увеличивают сроки доставки грузов и требуют значительного количества средств механизации погрузочно-выгрузочных работ, а также наличие подготовленных площадок. Участковым способом, как правило, осуществляются воинские автомобильные перевозки на большие расстояния с продолжительным периодом работы автотранспорта на одном направлении, в том числе наращиваемом.

Внутрискладские перевозки характеризуются использованием автомобильного транспорта на небольших расстояниях, как правило, одиночными автомобилями или небольшими группами машин при значительном расходе времени на их погрузку и выгрузку.

В современной войне железные дороги продолжают оставаться одним из основных средств выполнения массовых воинских перевозок на дальние расстояния. Поэтому обеспечение их живучести имеет особо важное значение. При возникновении «барьерных» мест на коммуникациях фронта в результате нанесения противником огневых ударов возникает необходимость организовать использование изолированных железнодорожных участков, чтобы обеспечить непрерывность выполнения воинских перевозок.

Одним из важных мероприятий, обеспечивающих живучесть коммуникаций, является организация временных перегрузочных районов (ВПР).

В зависимости от типа ВПР, ритмичности поступления груженых поездов под выгрузку и порожних составов под погрузку, регулярности работы автомобильных переправ через водный рубеж, а также от наличия сил и средств для производства погрузочно-разгрузочных работ возможны различные варианты схем технологического процесса пропуска грузопотоков в сторону фронта через ВПР.

Автомобильный транспорт может работать в цепи следующих схем:

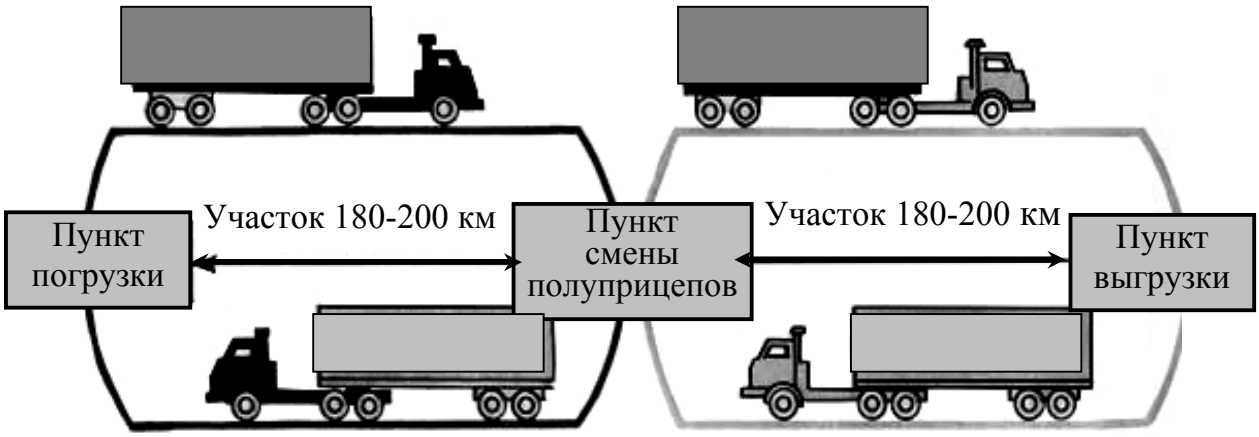
- вагон – автомобиль – вагон;
- вагон – автомобиль – площадка временного складирования;
- автомобиль – вагон;
- вагон – автомобиль.

Работа автомобильного транспорта в ВПР характеризуется перевозкой грузов на малые расстояния и, следовательно, время простоя автомобилей под погрузкой и выгрузкой составляет значительный процент от общего времени работы автомобилей. Поэтому необходимо уделять особое внимание правильной организации погрузочно-разгрузочных работ.

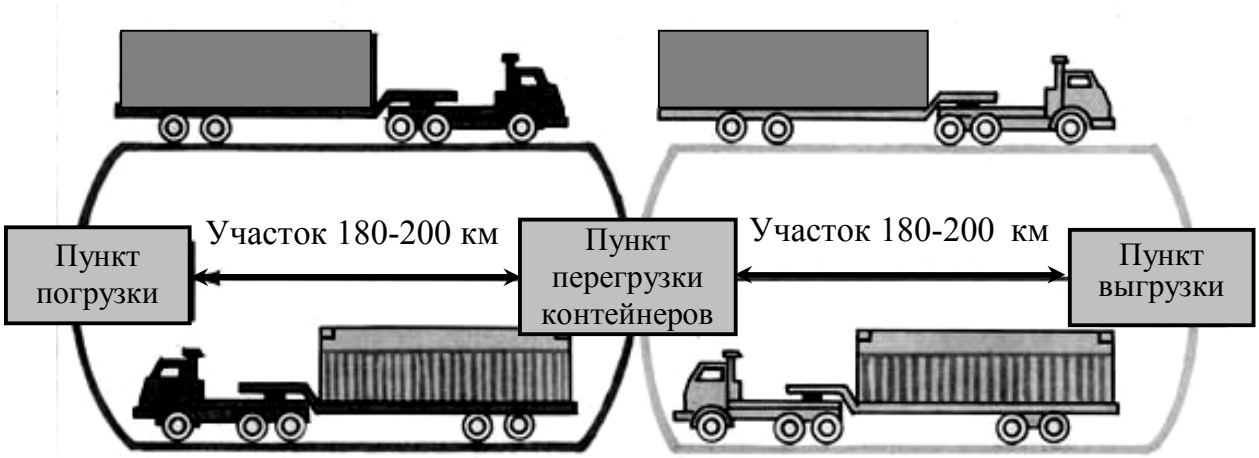
Общее время простоя автомобиля под погрузкой (выгрузкой) складывается из следующих основных элементов:

- ожидания погрузки (выгрузки);
- маневрирования автомобиля при его установке в пунктах погрузки (выгрузки);
- непосредственного процесса погрузки (выгрузки);
- оформления документов.

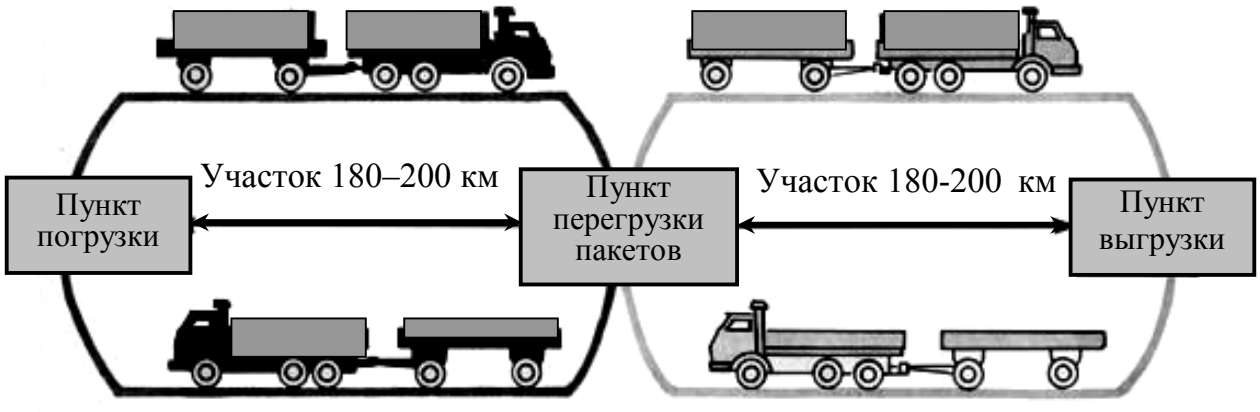
Время ожидания автомобилем погрузки или разгрузки зависит от соответствия пропускной способности пунктов погрузки (выгрузки) количеству прибывающих на эти пункты автомобилей. Если не будет соблюдено это условие, возможно скопление автомобилей на пунктах погрузки и разгрузки.




а)




б)




в)

а – со сменой полуприцепов, б – с перегрузкой контейнеров,
в – с перегрузкой пакетов

Рисунок 2.4 – Варианты участкового способа перевозок

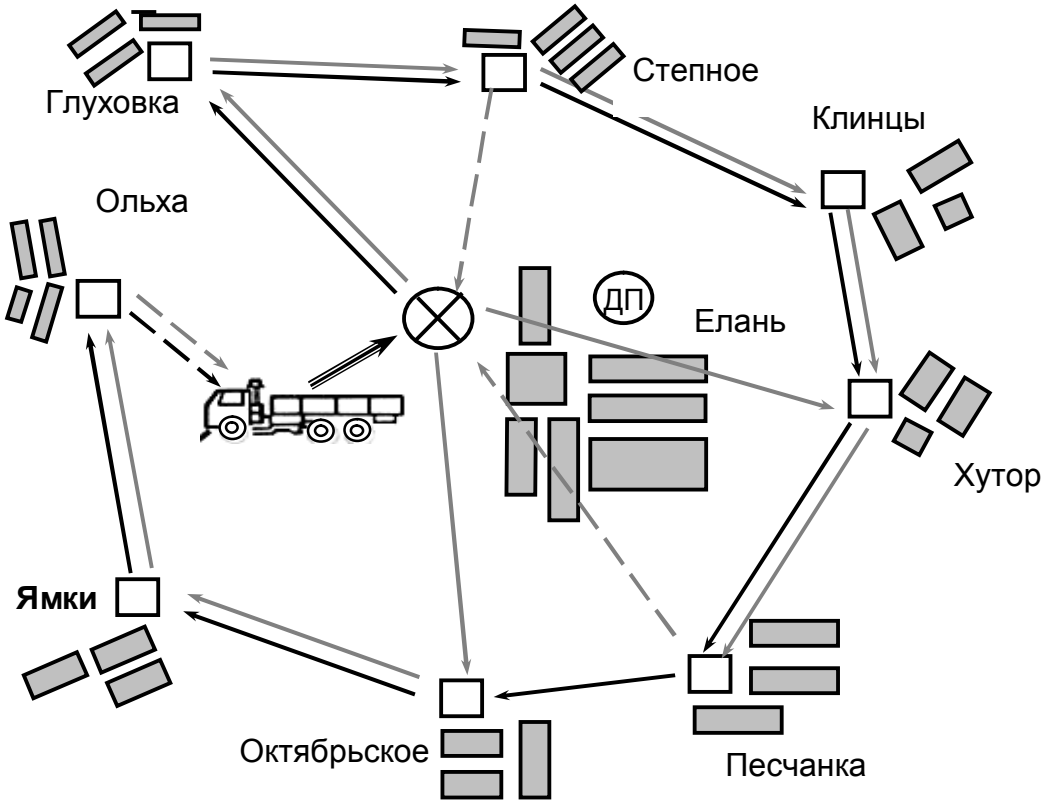
Одним из прогрессивных методов организации перевозок являются централизованные перевозки грузов, обеспечивающие:

- рациональное использование автомобильного транспорта;

- повышение эксплуатационных и производственных показателей работы автомобильного транспорта;

- сокращение сроков доставки грузов обслуживаемым воинским частям; - возможность широкого применения пакетов и контейнеров;

- использование порожнего пробега воинского автомобильного транспорта для перевозки в попутном направлении грузов других воинских частей гарнизонов;




Условные обозначения:

Части (подразделения), выделяющие автомобильный транспорт

Склады воинских частей (учреждений)

ДП — Диспетчерский пункт группы руководства централизованным подвозом

Подача автомобильного транспорта под погрузку

Подвоз грузов мелкими партиями воинским частям по кольцевому маршруту

Подвоз грузов нескольким воинским частям

Возврат автомобильного транспорта на склады

Возврат автомобильного транспорта в воинские части

Рисунок 2.5 – Варианты организации централизованного подвоза грузов

- сокращение количества личного состава и автомобильного транспорта, привлекаемых для выполнения воинских автомобильных перевозок.

Сущность централизованных перевозок заключается в том, что автомобильный транспорт используется по единому плану в интересах всех воинских частей гарнизона (рисунок 2.5).

При централизованных перевозках получатели груза освобождаются от доставки себе грузов. В транспортном процессе участвуют: отправитель, воинская часть, выделяющая автомобильный транспорт, и получатель груза. Обязанности между ними распределяются следующим образом:

- погрузка грузов на складах, базах производится силами и средствами грузоотправителя;

- перевозка грузов и их экспедирование осуществляются воинской частью, выделяющей автомобильный транспорт;

- выгрузка грузов производится грузополучателями.

Экспедирование грузов включает следующие операции: прием грузов на складах грузоотправителя, сопровождение их в процессе перевозок, сдача грузов грузополучателю и оформление всех товарно-транспортных документов.

Экспедитором может быть начальник автомобильной колонны или старший машины, а в отдельных случаях и водитель автомобиля, если он является гражданским персоналом Вооруженных сил Российской Федерации.

Для планирования и организации централизованного подвоза в гарнизоне (соединении) создается рабочий орган – группа руководства централизованным подвозом в составе:

- старший начальник по службам тыла (помощник командира соединения по материально-техническому обеспечению);

- помощник командира одной из воинских частей по материально-техническому обеспечению (начальник организационно-планового отделения);

- начальник военной автомобильной инспекции;

- один – два диспетчера.

Планирование централизованного подвоза грузов в гарнизоне (соединении) производится на год, месяц, а при необходимости – на сутки. Выписки из планов совместно с графиками выделения автомобильного транспорта и экспедиторов направляются воинским частям соответственно за 30 и 7 дней до начала планируемого периода.

Заявки на централизованный подвоз грузов на год и месяц подаются в группу руководства централизованным подвозом соответственно за 60 и 10 дней до начала планируемого периода и подписываются командиром воинской части или начальником довольствующей службы.

Отчет по централизованному подвозу грузов за гарнизон (соединение) представляется начальнику автотранспортной службы округа (группы) к 20 января за истекший год.

Общее руководство и контроль за планированием и организацией централизованного подвоза грузов по планам округа, соединений и гарнизонов осуществляются помощником командующего округа по материально-техническому обеспечению – начальником тыла округа через штаб тыла и автотранспортную службу округа.

Для обеспечения постоянного диспетчерского руководства и управления централизованным подвозом в автотранспортную службу назначаются два–три диспетчера из числа сержантов или офицеров, которые осуществляют общее планирование и диспетчерское руководство централизованным подвозом в округе. В своей работе они руководствуются Инструкцией по планированию и организации централизованного подвоза воинских грузов автомобильным транспортом.

Таким образом, принятая в Вооруженных силах РФ система подвоза материальных средств четко определяет организацию перевозок по звеньям подвоза, устанавливает конкретные виды перевозок по их назначению, а также способы организации перевозок.

## 2.4 Основы применения автомобильных соединений, частей и подразделений в ходе тылового обеспечения войск

Автомобильные перевозки организуются в каждом звене тыла своими автомобильными подразделениями, частями и соединениями. На стыках этих звеньев материальные средства передаются из транспорта вышестоящего звена тыла в транспорт нижестоящего. Организация работы транспорта в этих местах представляет собой сложный процесс, требует четкого взаимодействия согласованной работы. В практике имеют место случаи, когда требуется отойти от общепринятой схемы работы транспорта различных звеньев тыла, применить наиболее целесообразные в данных условиях обстановки варианты их совместной работы и взаимодействия.

Теоретические основы взаимодействия автомобильных подразделений и частей базируются на современных положениях по эшелонированию запасов материальных средств в звеньях тыла. Известно, что все автомобильные подразделения и части в полках, бригадах, дивизиях, корпусах и армиях входят в роты, отдельные батальоны и бригады материального обеспечения. В ходе боя (операции) кроме выполнения задач по подвозу и эвакуации они содержат и перемещают запасы материальных средств. Такие же задачи выполняют автомобильные батальоны бригад материального обеспечения

фронта.

В течение суток боя (операции) автомобильные подразделения и части каждого звена тыла совершают определенный цикл работы: перемещение запасов в новый район размещения тыла; движение с материальными средствами к району передачи их в нижестоящее звено тыла; движение в тыл с эвакогрузами или без груза к району получения грузов от вышестоящего звена тыла; движение в район размещения тыла к исходу дня.

В зависимости от оперативно-тыловой обстановки могут иметь место пять основных вариантов применения автомобильных подразделений и частей различных звеньев тыла.

**Первый вариант** предусматривает работу автомобильных соединений, частей и подразделений только в том звене, которое определено в штатном предназначении. Такой вариант имеет место при подвозе материальных средств войскам, выполняющим главные задачи в операции, в частности объединениям, соединениям и частям, действующим в первом эшелоне на направлении главного удара. Основой для применения первого варианта являются решение заместителя командующего (командира) по материально-техническому обеспечению, наличие автомобильных частей (подразделений) и их возможности в сложившейся обстановке.

**Второй вариант** основывается на привлечении автомобильных подразделений и частей нижестоящих звеньев тыла к подвозу от выделенных источников пополнения запасов. Такой вариант имеет место преимущественно в первой оборонительной операции с ограниченным сроком подготовки или же при наступлении непосредственно из пунктов постоянной дислокации.

**Третий вариант** является смешанным и предполагает выполнение задач по подвозу материальных средств совместными усилиями автомобильных подразделений и частей смежных звеньев тыла. Такой вариант имеет место в случаях, когда материальные средства группировке войск требуется подвезти средствами старшего начальника, но реальные возможности позволяют выполнить эту задачу лишь частично. Остальной объем перевозок возлагается на нижестоящие звенья тыла.

**Четвертый вариант** заключается в работе автомобильных подразделений и частей по подвозу материальных средств, минуя промежуточные звенья тыла. Такой вариант, как правило, возникает в случаях срочной необходимости в материальных средствах или же в связи с особыми условиями оперативно-тыловой обстановки.

Фронтовые и армейские автомобильные части могут подавать материальные средства до отдельных батальонов материального обеспечения или же непосредственно до огневых позиций фронтовой (армейской) артиллерии.

**Пятый вариант** предполагает бесперегрузочную доставку материальных средств войскам при минимальном количестве передач грузов. Такой вариант был характерным для некоторых операций Великой Отечественной войны. В большинстве крупных наступательных операций завершающего периода Великой Отечественной войны автомобильные войска фронтов и армий выполняли перевозки параллельно от станций снабжения на железных дорогах до войск, а передача грузов между ними осуществлялась только при достижении расстояний перевозок 300–400 км и более.

Сокращение количества передач грузов в современной войне возможно за счет внедрения комплектного снабжения войск и готовности автомобильных частей осуществлять перевозки на большие расстояния.

В течение операции в различные дни и на различных направлениях могут иметь место различные варианты применения автомобильных подразделений и частей. Выбор вариантов должен обеспечить своевременное выполнение заданного объема перевозок при максимально эффективной работе автомобильных подразделений и частей смежных звеньев тыла.

При выполнении автомобильных перевозок в ходе наступления учитываются:

- возрастающая напряженность работы автомобильных частей (подразделений);

- необходимость подвоза войскам резко возрастающего объема материальных средств по дорогам, в значительной степени занятым войсками вторых эшелонов и резервов;

- важность своевременной доставки материальных средств особенно войскам первого эшелона, действующим на главном направлении;

- значительное увеличение расстояния подвоза в связи с высокими темпами наступления войск, особенно на направлении действия танковых соединений;

- необходимость работы автомобильных частей (подразделений) в условиях разрушения противником больших мостов, узлов дорог, крупных населенных пунктов, участков горных перевалов, дамб, а также заражения дорог радиоактивными и отравляющими веществами и бактериальными средствами;

- возможные резкие изменения маршрутов движения при перевозке материальных средств войскам, отражающим контрудары противника;

- частые перемещения войсковых и армейских складов;

- возрастание объема перевозок по эвакуации раненых и больных в тыловые лечебные учреждения.

В обороне автомобильный транспорт используется более длительное время на определенных направлениях перевозок с постоянными плечами

подвоза, что создает более благоприятные условия для работы автомобильных частей и управления перевозками. При организации перевозок материальных средств в обороне необходимо предусматривать:

- подготовку автомобильных частей (подразделений) к работе в условиях постоянного воздействия противника всеми средствами поражения;

- усиление защиты личного состава и автотранспорта от оружия массового поражения, охраны и обороны от воздушных десантов и наземного противника;

- большой объем перевозок по эвакуации раненых, пораженных и больных;

- своевременное проведение мероприятий по обеспечению войск при нанесении контрударов и переходе в наступление.

Материальные средства в обороне подвозятся в первую очередь войскам, ведущим боевые действия.

В обороне автотранспорт подвоза широко используется для перевозок материальных средств из вышестоящих инстанций – «на себя»: армейский транспорт может привлекаться для перевозки материальных средств с фронтовых складов (баз) на армейские склады (базы), дивизионный – с армейских складов (баз) в дивизии. При организации перевозок учитывается повышенная опасность поражения транспорта от воздействия противника и принимаются меры к рассредоточению колонн, маскировке, охране и обороне их на маршрутах движения, в районах погрузки (выгрузки), на остановках и в районах размещения.

## Контрольные вопросы

1 Какие войска называется автомобильными?

2 Органы управления автомобильных войск в мирное время.

3 Какие перевозки называются воинскими автомобильными перевозками?

3 Виды воинских автомобильных перевозок.

4 Классификация воинских автомобильных перевозок по характеру потребности в перевозках.

5 Способы организации воинских автомобильных перевозок в зависимости от расстояния перевозок, количества направлений подвоза и продолжительности работы автотранспорта.

6 Варианты использования автотранспорта при сквозном способе.

7 Основные элементы общего времени простоя автомобиля под погрузкой (выгрузкой).

8 Что включает экспедирование грузов?

9 Что создается для планирования и организации централизованного подвоза в гарнизоне (соединении)?

10 Варианты применения автомобильных подразделений и частей различных звеньев тыла в зависимости от оперативно-тыловой обстановки.

# 3 ВОИНСКИЕ ГРУЗЫ

## 3.1 Классификация воинских грузов и их характеристика

Воинские грузы представляют собой принятые к перевозке различными видами транспорта материальные средства, предназначенные для обеспечения жизни и деятельности войск.

Они обладают различными свойствами и особенностями, что является одним из важнейших факторов, определяющих выбор типа подвижного состава, условий перевозки, способов выполнения погрузочно-разгрузочных работ и т.д.

Воинские грузы классифицируются по нескольким признакам: по видам материальных средств; по физическим и транспортным свойствам; по условиям перевозки и хранения и степени использования грузоподъемности транспортных средств.

**По видам материальных средств** грузы делятся:

- на боеприпасы, ракетно-артиллерийское вооружение, технику и ракеты;
- горючее, ракетное топливо и технические средства;
- продовольствие, технику и имущество продовольственной службы;
- вещевое имущество;
- бронетанковую технику и имущество;
- автомобильную технику и имущество;
- технику инженерных, дорожных войск и имущество;
- топографическую технику и имущество;
- вооружение войск радиационной, химической и биологической защиты и средства защиты;
- средства связи;
- медицинское имущество;
- ветеринарное имущество;
- квартирное имущество и топливо и др.

**По физическим и транспортным свойствам** различаются грузы: штучные, в транспортных пакетах, в контейнерах, наливные, навалочные.

Штучные грузы (рисунок 3.1) характеризуются габаритными размерами, массой и формой, они бывают тарные, которые перевозятся только в упакованном виде, и без упаковки массой до 500 кг.

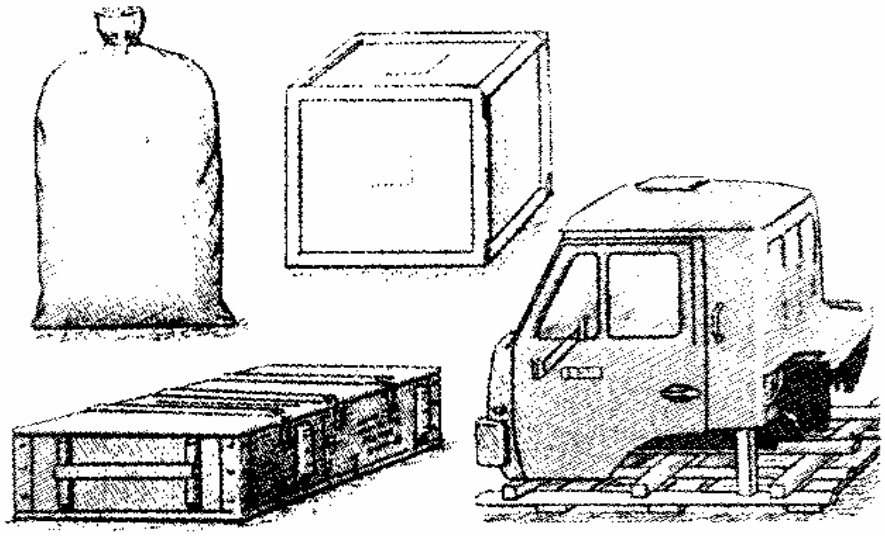
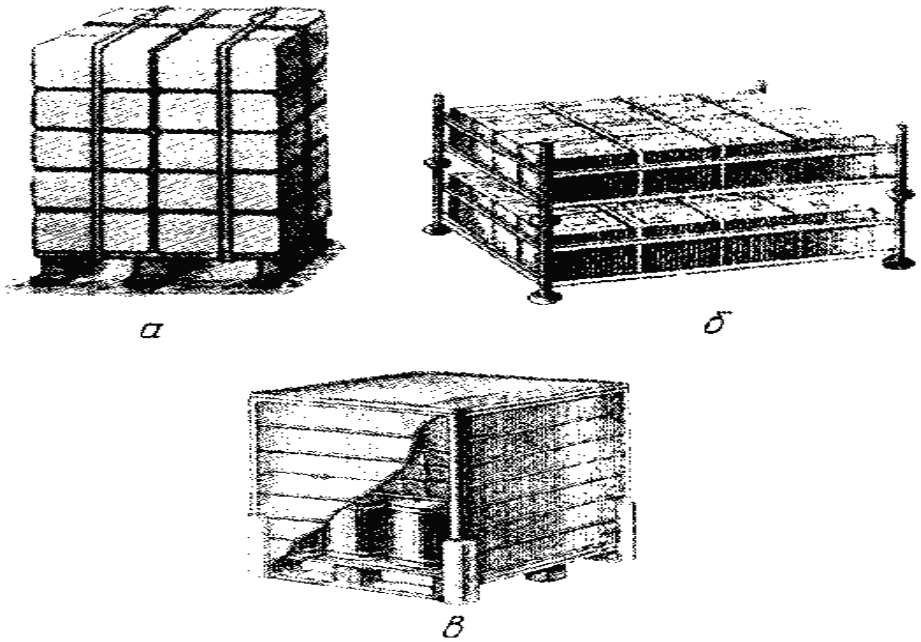


Рисунок 3.1 – Штучные грузы

Грузы в транспортных пакетах (рисунок 3.2) формируются из материальных средств в тарно-штучной упаковке с применением различных способов и средств пакетирования (поддонов, подкладок).




*а* – плоский; *б* – стоечный; *в* – ящичный

Рисунок 3.2 – Виды транспортных пакетов

Грузы в контейнерах (рисунок 3.3) перевозятся без транспортной упаковки, укупорки и в ней (дорогостоящие приборы и медикаменты).

Наливные грузы (рисунок 3.4) – жидкие, полужидкие и вязкие, перевозимые в цистернах, стальных горизонтальных и резинотканевых резервуарах, бочках и канистрах (бензин, керосин, дизельное топливо, масла и др.).

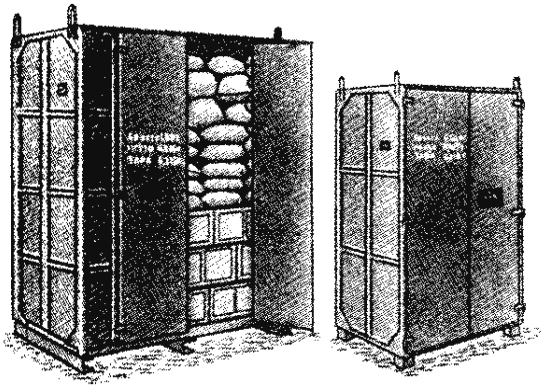


Рисунок 3.3 – Грузы в контейнерах

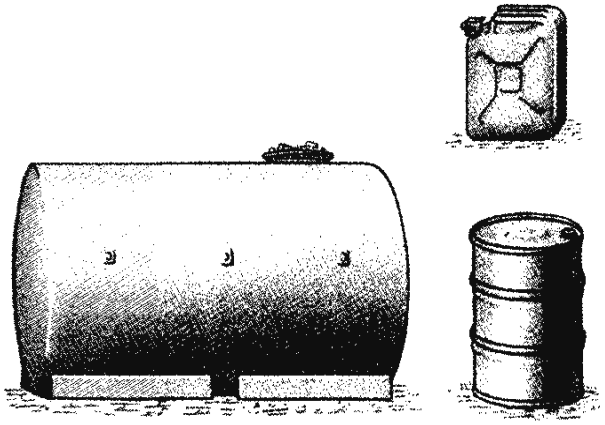


Рисунок 3.4 – Наливные грузы в таре

Навалочные грузы (рисунок 3.5) допускают погрузку, перевозку, разгрузку и хранение навалом (уголь, кокс, дрова, щебень, гравий, песок).

**По условиям перевозки и хранения** воинские грузы делятся на обычные, специфические и опасные.

Обычными грузами (рисунок 3.6) называются такие грузы, для перевозки которых не требуется каких-либо особых условий и нет необходимости дооборудовать автомобиль или применять бортовые платформы особой конструкции.

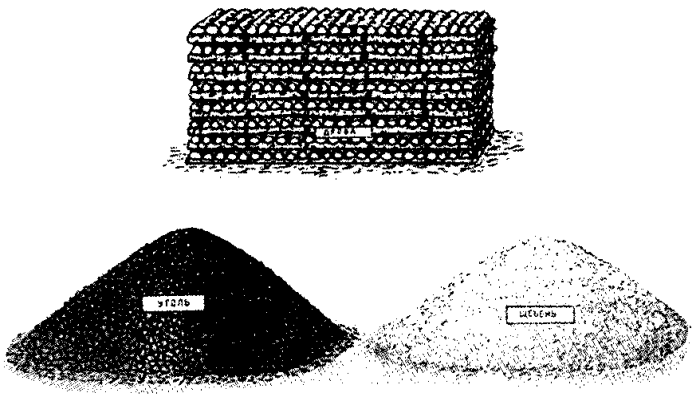



Рисунок 3.5 – Навалочные грузы

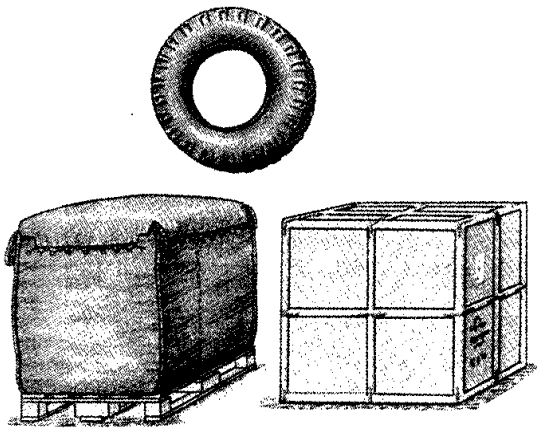
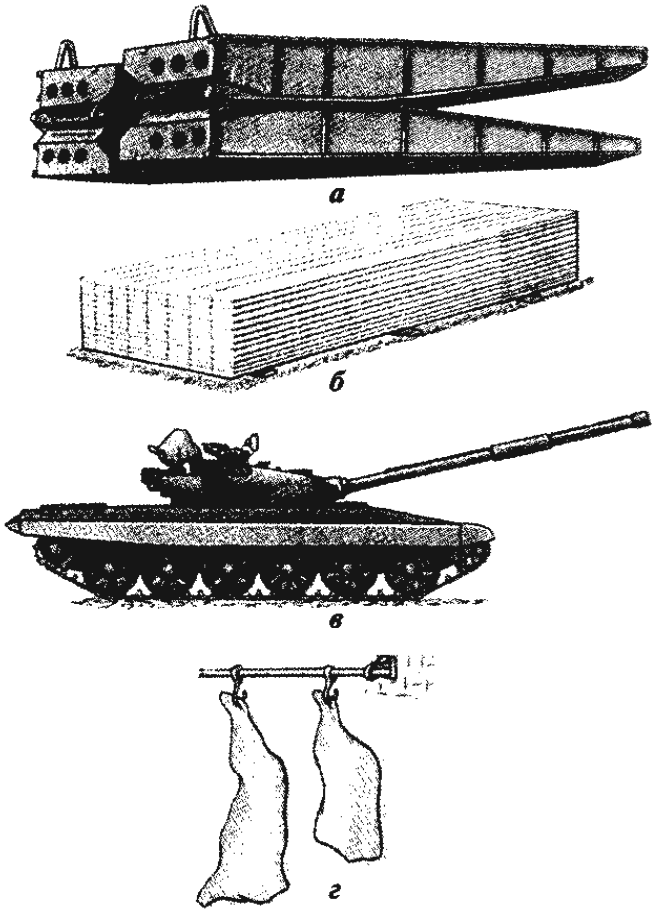


Рисунок 3.6 – Обычные грузы

Специфическими грузами (рисунок 3.7) называют такие грузы, для перевозки которых требуются особые условия, обеспечивающие их сохранность и безопасность.




*а* – негабаритные; *б* – длинномерные; *в* – тяжеловесные;
*г* – скоропортящиеся

Рисунок 3.7 – Специфические грузы

Специфические грузы могут быть:

- негабаритные – грузы, которые при погрузке на бортовую платформу автомобиля выступают за его габариты на 4 м по высоте и 2,5 м по ширине (сварные конструкции, паркогаражное оборудование и т.п.);

- длинномерные – разновидность негабаритных грузов, свешивание которых за задний борт автомобиля превышает 2 м (трубы, сталь различного профиля, доски и т.п.);

- тяжеловесные – грузы, масса которых превышает 250 кг (танки, турбины, резервуары с горючим и т.п.);

- скоропортящиеся – грузы, которые при перевозке требуют применения специализированного автотранспорта, обеспечивающего поддержание

определенного температурного режима (мясо, свежая рыба, фрукты, жиры и т.п.).

Опасные грузы – грузы, которые при нарушении правил хранения, выполнения погрузочно-выгрузочных работ и перевозки могут вызвать взрыв, пожар, повреждение транспортных средств, складов, зданий, сооружений, а также гибель, отравление, ожоги, облучение, заболевания людей или нанести ущерб окружающей среде и природным ресурсам.

В зависимости от физико-химических и биологических свойств, а также степени опасности при перевозке и хранении опасные грузы подразделяются на классы и подклассы.

Класс 1 – взрывчатые материалы (ВМ). К опасным грузам класса 1 относятся: взрывчатые вещества; взрывчатые изделия; пиротехнические вещества, составы и изделия. Данный класс подразделяется на шесть подклассов:

подкласс 1.1 – взрывчатые материалы с опасностью взрыва массой;

подкласс 1.2 – взрывчатые материалы, не взрывающиеся массой;

подкласс 1.3 – взрывчатые материалы пожароопасные, не взрывающиеся массой;

подкласс 1.4 – взрывчатые материалы, не представляющие значительной опасности;

подкласс 1.5 – очень нечувствительные взрывчатые материалы;

подкласс 1.6 – изделия чрезвычайно низкой чувствительности.

Класс 2 – газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением. К опасным грузам класса 2 относятся газы (в том числе растворенные под давлением), т.е. вещества, абсолютное давление паров которых при температуре 50 °С не менее 300 кПа или критическая температура которых менее 50 °С. Данный класс подразделяется на четыре подкласса:

подкласс 2.1 – невоспламеняющиеся неядовитые газы;

подкласс 2.2 – ядовитые газы;

подкласс 2.3 – воспламеняющиеся (горючие) газы;

подкласс 2.4 – ядовитые и воспламеняющиеся газы.

Класс 3 - легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ). К опасным грузам класса 3 относятся легковоспламеняющиеся жидкости, т.е. жидкости, температура вспышки которых не более 61 °С в закрытом тигле. Данный класс подразделяется на три подкласса:

подкласс 3.1 – легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки менее минус 18 °С в закрытом тигле;

подкласс 3.2 – легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки не менее минус 18 °С, но менее 23 °С в закрытом тигле;

подкласс 3.3 – легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки не менее 23 °С, но не более 61 °С в закрытом тигле.

Класс 4 – легковоспламеняющиеся твердые вещества (ЛВТ); самовозгорающиеся вещества (СВ); вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой. Данный класс подразделяется на три подкласса:

подкласс 4.1 – легковоспламеняющиеся твердые вещества;

подкласс 4.2 – самовозгорающиеся вещества;

подкласс 4.3 – вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой.

Класс 5 – окисляющие вещества (ОК) и органические пероксиды (ОП). Данный класс подразделяется на два подкласса:

подкласс 5.1 – окисляющие вещества;

подкласс 5.2 – органические пероксиды.

Класс 6 – ядовитые вещества (ЯВ) и инфекционные вещества (ИВ). Данный класс подразделяется на два подкласса:

подкласс 6.1 – ядовитые вещества;

подкласс 6.2 – инфекционные вещества.

Класс 7 – радиоактивные материалы (РМ). На подклассы не подразделяется.

Класс 8 – едкие и (или) коррозионные вещества (ЕК). К опасным грузам класса 8 относятся едкие вещества или их водные растворы, которые при непосредственном контакте вызывают видимый некроз кожной ткани животных (белых крыс) за период не более 4 ч, и (или) коррозионные вещества и их водные растворы, вызывающие коррозию стальной (сталь марки Ст3) или алюминиевой поверхности со скоростью не менее 6,25 мм в год при температуре 55 °С. Данный класс подразделяется на три подкласса:

подкласс 8.1 – едкие и (или) коррозионные вещества, обладающие кислотными свойствами;

подкласс 8.2 – едкие и (или) коррозионные вещества, обладающие основными свойствами;

подкласс 8.3 – разные едкие и (или) коррозионные вещества.

Класс 9 – прочие опасные вещества. К опасным грузам класса 9 относятся грузы, не отнесенные к классам 1–8. Данный класс подразделяется на два подкласса:

подкласс 9.1 – грузы, не отнесенные к классам 1–8;

подкласс 9.2 – грузы, обладающие видами опасности, проявление которых представляет опасность только при их транспортировании навалом водным транспортом.

На таре с опасными грузами в обязательном порядке должны быть нанесены знаки опасности.

Важным показателем, характеризующим степень использования грузоподъемности автотранспортных средств, является коэффициент использова-

ния грузоподъемности (КИГ), который выражается отношением массы груза, погруженного на бортовую платформу автомобиля (автопоезда), прицепа, к номинальной грузоподъемности автомобиля (автопоезда), прицепа.

**По степени использования грузоподъемности автотранспортных средств** воинские грузы делятся на следующие:

- грузы, обеспечивающие КИГ равный 1,0 (патроны, аккумуляторные батареи, траки, рессоры, кирпич, крупа, мука, гравий, песок, железобетонные и бетонные изделия);

- грузы, обеспечивающие КИГ от 0,71 до 0,99 (боеприпасы, горючее и смазочные материалы в таре, резервуарах и бочках, агрегаты машин, запасные части в деревянной таре);

- грузы, обеспечивающие КИГ от 0,55 до 0,70 (стрелковое вооружение, жиры животные и растительные в бочках, консервы);

- грузы, обеспечивающие КИГ до 0,55 (макароны, сухари, вермишель в ящиках и мешках, вещевое и медицинское имущество).

### 3.2 Тара и упаковка грузов

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

Наиболее распространены следующие виды тары:

- жесткая – ящики, бочки, бутыли, фляги, баллоны и др.;

- полужесткая – корзины, картонные коробки и др.;

- мягкая – мешки, тюки, сетки и др.

В зависимости от материала изготовления тара бывает деревянная, металлическая, бумажная, картонная, текстильная, пластмассовая, стеклянная, резинотканевая и т.д.

Стеклянная тара занимает особое место, так как для перевозки жидких грузов, упакованных в нее, необходима дополнительная транспортная (супертара) тара в виде плетеных корзин или ящиков, в которых устанавливается груз в стеклянной таре.

Применяется тара из древесных пластиков и волокнистых материалов. Она в два раза дешевле деревянной тары.

Наиболее экономичной является многооборотная тара, рассчитанная на многократное применение (ящики, бочки, бидоны, канистры и т.д.).

Для определения соответствия вида тары роду транспортируемого груза пользуются каталогами стандартов на тару, техническими условиями и справочниками.

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 возвратной таре относится

тара, полученная с товарами от воинских складов и подлежащей возврату по месту получения грузов.

Многократная поштучная перегрузка вручную тарно-упакованных грузов в процессе их перемещения от места приготовления до мест потребления приводит к потерям количества и качества груза, а применение средств механизации при перевозке таких грузов отдельными местами массой до 100 кг малоэффективно. Поэтому применяется перевозка грузов в пакетах (рисунок 3.8) и контейнерах (рисунок 3.3).

Под пакетом понимается укрупненная грузовая единица, сформированная из материальных средств в тарно-штучной упаковке с применением

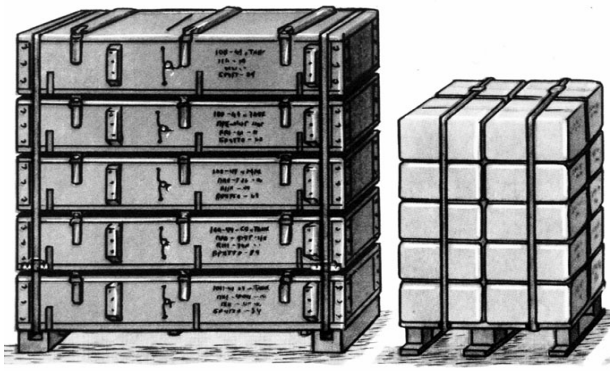


Рисунок 3.8 – Пакеты

различных способов и средств пакетирования, сохраняющая форму в процессе обращения и обеспечивающая возможность комплексной механизации погрузочно-разгрузочных и складских операций.

В пакет, как правило, укладывают однородные материальные средства в одиночной упаковке, следующие в адрес одного грузополучателя.

Размеры и масса пакетов должны обеспечивать рациональное использование транспортных средств, погрузочно-выгрузочного оборудования и складских помещений.

Основными пакетирующими приспособлениями являются подкладки и поддоны.

Подкладки представляют собой нераздвижные и раздвижные деревянные бруски с пазом в основании или посредине для пропуска увязочной ленты (проволоки).

Поддоны представляют собой площадки для укладки груза с надстройками или без них, приспособленные для механизированного их перемещения.

Поддоны подразделяются на плоские, ящичные и стоечные.

Основным многооборотным средством пакетирования материальных средств в тарно-штучной упаковке в Вооруженных силах РФ принят плоский поддон размером 1200х800 мм.

Грузовые места не должны выступать за пределы поддонов 1200х800 мм более чем на 20 мм с каждой стороны, а при использовании поддонов других размеров – не более чем на 40 мм.

Материальные средства, перевозимые в пакетах, должны быть скреплены стальной или тканевой лентой, проволокой, чехлами или другими средствами без существенных деформаций при транспортировании.

Основные параметры транспортных пакетов приведены в таблице 3.1.

Т а б л и ц а 3.1 – Основные размеры транспортных пакетов

| Назначение пакетов | Длина, м | Ширина, м | Высота, м | Масса брутто, т |
|---|---|---|---|---|
| Для внутренних и межзаводских перевозок | 0,62 | 0,42 | 0,95 | 1,0 |
| Для внутренних и внешнеторговых перевозок | 0,84 | 0,62 | 1,15 | 1,0 |
| Всеми видами транспорта | 1,24 | 0,84 | 1,35 | 1,25 |

На каждом пакете, сформированном из опасных грузов, должнен быть нанесен знак опасности.

**Контейнером** называется единица транспортного оборудования, представляющая собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для размещения в ней груза, многократного использования с объемом, равным 1 м и более.

В зависимости от назначения и условий эксплуатации контейнеры делятся на универсальные и специализированные.

К универсальным, составляющим наибольшую группу, относятся контейнеры прямоугольной формы, жесткой конструкции, закрытые с открывающимися дверями.

К специализированным относятся контейнеры специальной конструкции, предназначенные для перевозки и временного хранения материальных средств ограниченной номенклатуры или отдельных видов.

Основные параметры контейнеров приведены в таблице 3.2.

В зависимости от максимальной массы брутто контейнеры подразделяются:

- на малотоннажные – массой брутто менее 2,5 т;
- среднетоннажные – массой брутто от 2,5 до 10 т;
- крупнотоннажные – массой брутто от 10 т и более.

Т а б л и ц а 3.2 – Основные параметры универсальных контейнеров

| Тип контейнера | Марка контейнера | Номинальная масса брутто, т | Масса контейнера, т | Габаритные размеры, мм | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | длина | ширина | высота |
| Крупнотоннажный | 1аа | 30,0 | 4,0 | 12192 | 2438 | 2591 |
| | 1а | 30,0 | 4,0 | 12192 | 2438 | 2438 |
| | 1сс | 20,0 | 2,1 | 6058 | 2438 | 2591 |
| | 1с | 20,0 | 2,1 | 6058 | 2438 | 2438 |
| | 1д | 10,0 | 1,5 | 2991 | 2438 | 2438 |
| Среднетоннажный | УУК-5 | 5,0 | 1,0 | 2190 | 2650 | 2400 |
| | УУК-3 | 3,0 | 0,55 | 2100 | 1325 | 2400 |
| Малотоннажный | АУК-1,25 | 1,25 | 0,3 | 1800 | 1050 | 2000 |
| | АУК-0,625 | 0,625 | 0,21 | 1150 | 1000 | 1700 |

### 3.3 Маркировка грузов

**Маркировкой** называется нанесение надписей и знаков на груз. Существует **два вида** маркировки:

- транспортная маркировка;
- маркировка опасных грузов.

Маркировку наносят на бумажные, картонные, фанерные, металлические и другие ярлыки или непосредственно на тару.

Транспортная маркировка включает основные, дополнительные, информационные надписи и манипуляционные знаки.

Основные надписи должны содержать:

- полное или условно зарегистрированное в установленном порядке наименование грузополучателя;
- наименование пункта назначения с указанием, при необходимости, станции или порта перегрузки;
- количество грузовых мест в партии и порядковый номер места внутри партии.

Дополнительные надписи должны содержать:

- полное или условно зарегистрированное в установленном порядке наименование грузоотправителя;
- наименование пункта отправления с указанием железнодорожной станции отправления и сокращенное наименование дороги отправления;
- надписи транспортных организаций (содержание надписей и порядок нанесения устанавливаются правилами транспортных министерств).

Информационные надписи должны содержать:

- массы брутто и нетто грузового места в килограммах (допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках, а также не на-

носить массу брутто и нетто или количество изделий в штуках, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию);

- габаритные размеры грузового места в сантиметрах (габаритные размеры не указывают, если ни один из габаритных размеров не превышает 1 м при транспортировании груза на открытом подвижном составе, 1,2 м – в крытом и 0,7 м – при транспортировании воздушным транспортом).

При перевозке грузов транспортными пакетами на каждом из них должны быть нанесены основные, дополнительные и информационные надписи. При этом вместо порядкового номера места и количества грузовых мест в партии наносят:

- в числителе – общее количество пакетов в партии;

- знаменателе – количество грузовых мест в пакете, в скобках порядковый номер пакета, например: 3/50 (2).

Основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто) не наносят на отдельные грузовые места, из которых сформирован пакет.

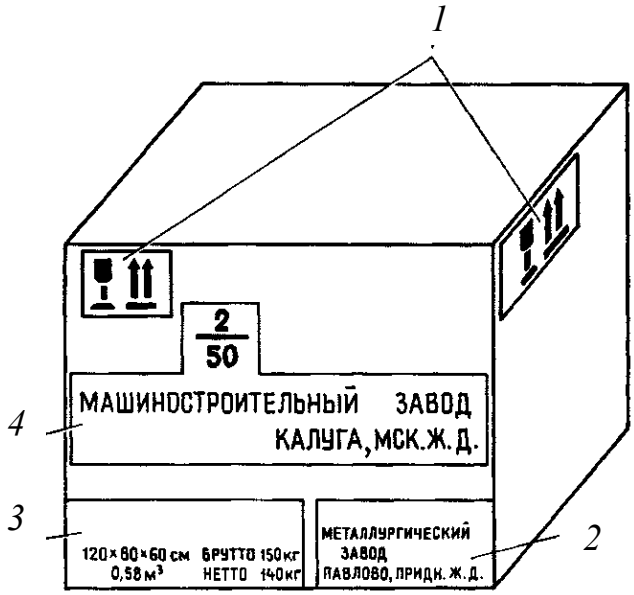
На пакетах, сформированных из грузов, перевозимых без упаковки, необходимость нанесения общего количества пакетов в партии, количества грузовых мест в пакете и порядкового номера пакета устанавливают в нормативных документах на конкретные виды продукции.

Манипуляционные знаки – это изображения, указывающие на способы обращения с грузом. Изображения, наименования и назначения манипуляционных знаков приведены в приложении А.

Допускается применять предупредительные надписи, если невозможно выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом.

При транспортировании грузов на открытом подвижном составе, в смешанном железнодорожно-водном сообщении или водным транспортом, а также мелкими отправками, при хранении груза более одного года маркировка должна быть нанесена непосредственно на тару или ярлыки, которые должны быть прочно прикреплены и защищены или изготовлены из материалов, обеспечивающих сохранность маркировки.

Места нанесения транспортной маркировки показаны на рисунке 3.9.




*1* – манипуляционные знаки; *2* – основные надписи;
*3* – дополнительные надписи; *4* – информационные надписи

Рисунок 3.9 – Расположение маркировки на таре

Основные, дополнительные и информационные надписи располагают:

- на ящиках – на одной из боковых сторон. Для решетчатых ящиков и ящиков, имеющих наружные планки, должна быть обеспечена возможность размещения маркировки (прикрепление планок, закрытие просветов между дощечками и др.). При транспортировании на открытом железнодорожном подвижном составе мелкими отправками грузов, на которые нанесен знак, имеющий значение «Верх», транспортная маркировка (кроме наименования грузоотправителя и пункта отправления) должна быть нанесена дополнительно на верхней стороне (крышке) упаковки;

- бочках и барабанах – на одном из днищ. Допускается наносить маркировку на корпусе;

- мешках – в верхней части у шва;

- тюках – на одной из боковых поверхностей;

- кипах – на торцовой поверхности. Допускается наносить маркировку на боковую поверхность;

- других видах тары и грузах, не упакованных в транспортную тару, – в наиболее удобных, хорошо просматриваемых местах.

Манипуляционные знаки наносятся на каждое грузовое место в левом верхнем углу на двух соседних стенках тары. На бочках и барабанах – на одном из днищ или на корпусах; на мешках – на одной из сторон.

На тару с опасными грузами должна быть нанесена специальная маркировка, характеризующая транспортную опасность.

## Контрольные вопросы

1 Классификация воинских грузов по видам материальных средств; по физическим и транспортным свойствам.

2 Классификация воинских грузов по условиям перевозки и хранения.

3 Классификация воинских грузов по степени использования грузоподъемности транспортных средств.

4 Виды тары.

5 Виды маркировки грузов.

6 Расположение дополнительных и информационных надписей на грузах.

7 Содержание основных надписей.

8 Содержание дополнительных надписей.

9 Содержание информационных надписей.

10 Назначение манипуляционных знаков.

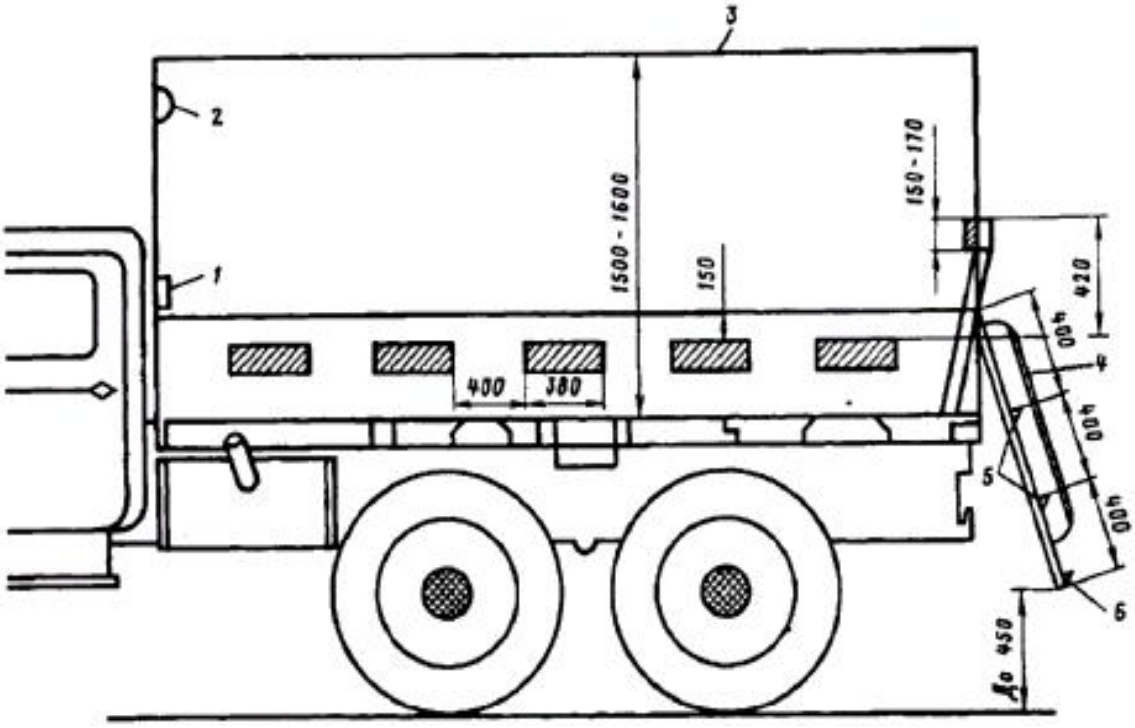
# 4 ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЛИЧНОГО СОСТАВА, РАНЕНЫХ, БОЛЬНЫХ И ОСНОВНЫХ ВОИНСКИХ ГРУЗОВ

## 4.1 Правила перевозки личного состава

Перевозка личного состава может осуществляться на легковых автомобилях, пассажирских автобусах и специально оборудованных грузовых автомобилях.

Автомобили, предназначенные для перевозки личного состава должны быть технически исправными, укомплектованы комплектом запасных частей, медицинскими аптечками, огнетушителями, инструментом и принадлежностями, очищены от пыли и грязи, не должны иметь выступающих на полу и бортах платформы острых предметов, способных нанести травму личному составу.

Кузова грузовых автомобилей, осуществляющих перевозку людей, оборудуются, как показано на рисунке 4.1.




*1* – пульт управления звуковой сигнализацией кузова с кабиной водителя; *2* – плафон освещения внутри кузова; *3* – тент; *4* – поручень; *5* – ступени; *6* – подножка

Рисунок 4.1 – Оборудование кузова автомобиля для перевозки личного состава

Кузова грузовых автомобилей, осуществляющих перевозку людей, оборудуются надежно закрепленными скамейками для сидения, расположенными ниже верхнего края бортов не менее чем на 150 мм и не менее 400 мм друг от друга. Сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, оборудуются прочными спинками. При продольном расположении скамеек для сидения параллельно заднему борту устанавливается ремень или планка безопасности. Бортовые запоры должны быть надежно закрыты и дополнительно зафиксированы для исключения возможности самопроизвольного их открывания во время движения автомобилей.

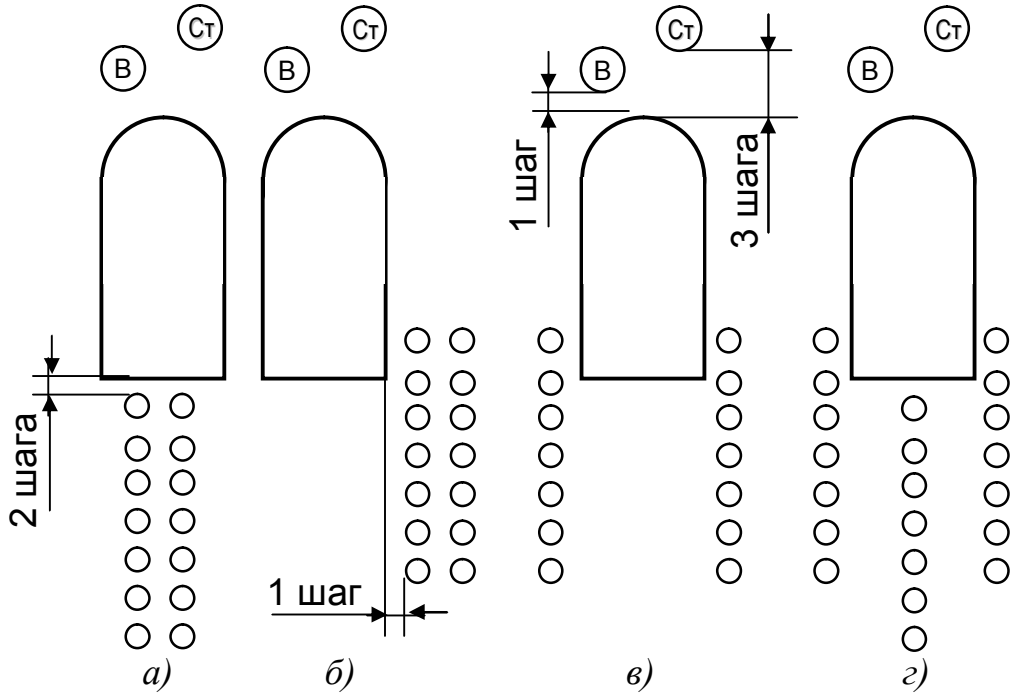
Грузовые автомобили, предназначенные для постоянной перевозки людей, кроме того, оборудуются тентом, лесенкой для посадки (высадки), звуковой сигнализацией кузова с кабиной водителя, а также освещением внутри кузова. Вне кабины, в месте, доступном для находящихся в кузове людей, устанавливается легкосъемный огнетушитель емкостью не менее 2 л. На таких автомобилях труба глушителя выводится на 3-5 см за габариты кузова.

При подготовке автомобиля к перевозке личного состава спереди на кабине в левой по ходу верхней части кузова, или тента или внутри кабины в правой по ходу нижней части стекла ветрового окна и сзади слева на борту платформы, на стенке кузова автомобиля устанавливаются прямоугольные опознавательные знаки желтого цвета с каймой красного цвета и надписью черного цвета «Люди». Описание опознавательного знака приведено в приложении Б.

Количество перевозимого на автомобилях личного состава должно соответствовать числу оборудованных мест для перевозки, но не более рекомендуемых нормами размещения личного состава (приложение В).

Перед посадкой личного состава на автомобили проверяется разряжено ли оружие, а если перевозка совершается с заряженным оружием, то поставлено ли оно на предохранитель. Штык-ножы на оружии обязательно отмыкаются.

Посадка (высадка) на автомобили, находящиеся на правой обочине дороги, через левый борт не разрешается. По команде (сигналу) «К машинам» личный состав выстраивается у автомобилей (рисунок 4.2). При посадке личного состава со стороны боковых бортов подразделение выстраивается в колонну по одному от линии задних колес, а при посадке со стороны заднего борта – в двух шагах от него. В этом случае по команде (сигналу) «К машинам» водитель автомобиля открывает задний борт.




Условные обозначения:

Ст – старший машины;

В – водитель

*а* – со стороны заднего борта; *б* – со стороны правого борта; *в* – со стороны правого и левого бортов; *г* – со стороны правого, левого и заднего бортов

Рисунок 4.2 – Построение личного состава для посадки в автомобиль

Посадка (высадка) личного состава на автомобили производится только по команде начальника колонны (старшего машины) через правый, левый и задний борта, а в автомобили с тентом – через задний борт.

По команде (сигналу) «По местам» личный состав быстро занимает места в кузовах автомобилей, при этом первыми занимаются места наиболее удаленные от заднего борта. Оружие при посадке (высадке) берется в наиболее удобное положение, за исключением пулеметов, которые передаются военнослужащим, совершившим посадку (высадку). После посадки оружие ставится между коленями и поддерживается обеими руками. Автоматы, кроме того, по команде командира подразделения (начальника колонны) могут быть взяты в положение «на грудь».

Вещевые мешки снимаются по команде начальника колонны (старшего машины) и размещаются под скамейками в кузове автомобиля.

При перевозке личного состава необходимо соблюдать следующие правила:

- перевозить личный состав с максимально возможной скоростью доставки в пункт назначения, однако во всех случаях скорость движения автомобиля с людьми (независимо от их числа) не должна превышать 60 км/ч;

- начинать движение автомобиля, производить торможение, а также преодолевать неровности дороги необходимо плавно, без рывков и толчков, по возможности обеспечивая равномерность движения автомобиля и снижая отрицательное воздействие транспортирования (тряску, переохлаждение или перегревание, шум, наличие вредных примесей в воздухе от выхлопных газов автомобиля и т.п.);

- перевозить личный состав с включенным ближним светом фар;

- первую короткую остановку делать не позднее чем через 30 мин после начала движения в целях проверки удобства размещения личного состава, прочности и надежности крепления оборудования, приспособлений, закрытия бортовых запоров и т.д.;

- в холодное время года и при сильных ветрах через 1–2 ч движения следует организовывать остановки для обогрева людей;

- для приема пищи назначать дополнительные остановки через 4–5 ч движения.

При перевозке личного состава запрещается:

- перевозить людей сверх количества, предусмотренного нормами посадки (загрузки) на автомобили, а также на грузовых прицепах, в кузове автомобиля-самосвала и в буксируемом автомобиле;

- сидеть на бортах, стоять в кузове автомобиля, высовываться за борт во время движения, а также курить и зажигать спички в кузове автомобиля;

- выходить личному составу на проезжую часть при посадке (высадке) на автомобиль (из автомобиля);

- производить остановку и стоянку колонны (автомобиля) в туннелях и галереях во избежание отравления людей отработавшими газами;

- заправлять автомобиль горючим при нахождении в кузове автомобиля личного состава;

- перевозить личный состав совместно с опасными грузами.

### 4.2 Правила перевозки раненых и больных

Перевозка раненых и больных может осуществляться автомобильным санитарным транспортом, пассажирскими автобусами, переоборудованными с использованием типового санитарного оборудования (ТСО) или унифици-

рованного санитарного оборудования (УСО), а также грузовыми автомобилями, оборудованными универсальными санитарными приспособлениями для грузовых автомобилей (УСП-Г) или простейшими амортизирующими приспособлениями.

При перевозке раненых и больных для их сопровождения и оказания медицинской помощи по возможности выделяется медицинский персонал (врач, фельдшер, санитарный инструктор, санитар) со средствами медицинской помощи и ухода за ранеными и больными.

При перевозке раненых и больных на большие расстояния, а также при неблагоприятных условиях перевозок выделение медицинского персонала является обязательным.

Сопровождающий медицинский работник обязан наблюдать за состоянием раненых и больных в ходе перевозок, осуществлять уход и оказывать медицинскую помощь нуждающимся в ней, а по прибытии в пункт назначения – сдать раненых и больных по сопроводительным документам.

Грузовые автомобили, предназначенные для перевозки раненых и больных на носилках, оборудуются, как правило, универсальными санитарными приспособлениями для грузовых автомобилей (УСП-Г), позволяющими размещать носилки в кузове автомобиля в несколько ярусов. При их отсутствии носилки могут устанавливаться непосредственно на полу кузова. Кроме того, могут использоваться различные подручные средства: матрацы, солома, древесная стружка, ветки деревьев, закрытые брезентом; связки хвороста (камыша, соломы, сена и т.п.).

Оборудование пассажирских автобусов для перевозки раненых и больных производится с применением ТСО или УСО для автобусов.

Типовое санитарное оборудование предназначено для установки на все серийно выпускаемые и перспективные отечественные пассажирские автобусы (кроме особо малых, междугородних и туристских).

Унифицированное санитарное оборудование предназначено для установки на автобусы старых марок (ЛиАЗ-158, ЛАЗ-695Е, ЛАЗ-695М), а также на серийно выпускаемые автобусы (ПАЗ-672, ПАЗ-3205, КАвЗ-685), ранее оснащаемые закладными деталями для этого комплекта.

Типовое санитарное оборудование по сравнению с унифицированным более надежно, удобно в конструктивном отношении и легче монтируется в автобусе.

Порядок и последовательность установки ТСО (УСО) определены инструкциями по переоборудованию соответствующих марок и моделей автобусов для перевозки раненых и больных, а также инструкциями по эксплуатации и хранению ТСО (УСО).

Посадка (загрузка) раненых и больных в автомобили и их размещение

производится санитарами под руководством медицинских работников с учетом состояния их здоровья (характера ранения или заболевания), массы и роста, возможности наблюдения за ними в пути следования, оказания им необходимой медицинской помощи, а также создания щадящего режима при транспортировании.

Порядок посадки (загрузки) раненых и больных:

- первыми грузятся тяжелораненые и больные на носилках (лежачие), а затем легкораненые (сидячие);

- тяжелораненые и больные на носилках (лежачие) размещаются в кузове автомобиля головами вперед (по ходу движения автомобиля);

- при комбинированном размещении раненых и больных носилки располагаются в передней части кузова автомобиля, сидячие раненые и больные – ближе к заднему борту (рисунок 4.3);

- в первую очередь занимаются места, наиболее удаленные от места погрузки;

- при размещении носилок в несколько ярусов (на автомобилях, оборудованных УСП-Г) вначале производится установка носилок верхнего яруса, затем нижнего с обязательным их креплением в местах установки;

- раненые и больные, требующие постоянного наблюдения в пути, размещаются не выше второго яруса, вдоль проходов;

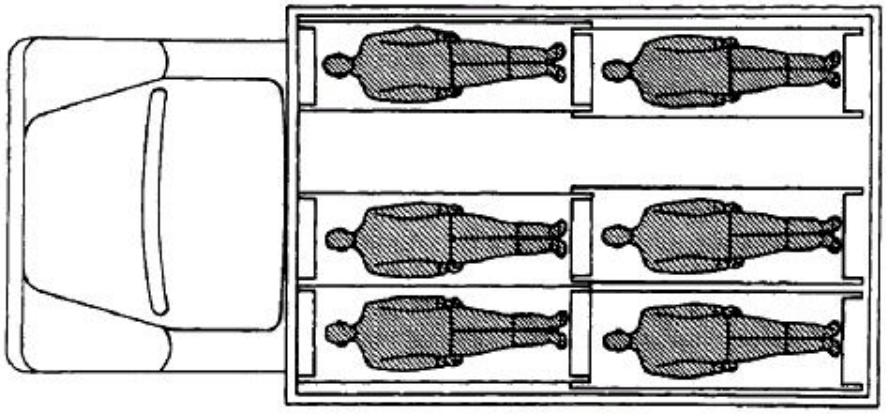
- раненые и больные, имеющие массу свыше 80 кг, размещаются на носилках нижних ярусов;

- раненые на носилках и больные с транспортными шинами или гипсовыми повязками на верхних конечностях размещаются на верхних ярусах, при этом поврежденные конечности направляются в сторону прохода;

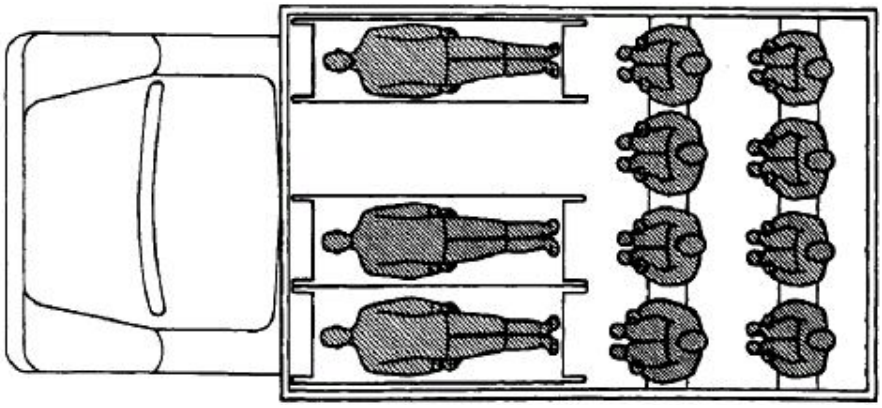
- ходячие раненые и больные ростом более 180 см рассаживаются на местах, не имеющих стесненных условий по высоте;

- лежачим раненым и больным обеспечивается приподнятое положение головы на мягком подголовнике за счет использования вещевого мешка или наполнения кармана полотнища носилок сеном, соломой или другими подручными материалами.

Начальник колонны (старший машины, водитель) следит за правильностью посадки и размещения раненых и больных, а по ее окончании проверяет закрытие запоров бортов, ремня или планки безопасности, закрепление носилок с ранеными и больными, удобство размещения, обеспеченность раненых и больных средствами утепления в холодный период времени (одеяла, санитарные конверты, химические грелки и т.п.), после чего занимает свое место. При перевозке, раненых и больных необходимо соблюдать те же правила, что и при перевозке личного состава и дополнительно:



*а)*



*б)*

а – лежачих; б – лежачих и сидячих

Рисунок 4.3 – Схема размещения раненых и больных в кузове автомобиля

- скорость движения автомобилей не должна превышать скорости, установленной сопровождающим медицинским работником, исходя из состояния здоровья перевозимых раненых и больных;

- производить чередование движения: 45 мин – движение, 15 мин – отдых (время отдыха следует использовать для обслуживания больных, осмотра автомобилей и оборудования);

- своевременно удалять из автомобиля раненых и больных, не выдерживающих условий перевозки, и передавать их в ближайшие медицинские учреждения (части).

Высадка (выгрузка) раненых и больных из автомобилей должна производиться в порядке, обратном порядку посадки (загрузки).

По окончании высадки (выгрузки) водитель производит уборку кузова автомобиля. При необходимости автомобиль направляется на дезинфекцию или на другие виды специальной обработки, которые проводятся силами и средствами тех медицинских учреждений, в адрес которых прибыли раненые и больные.

### 4.3 Общие правила перевозки воинских грузов

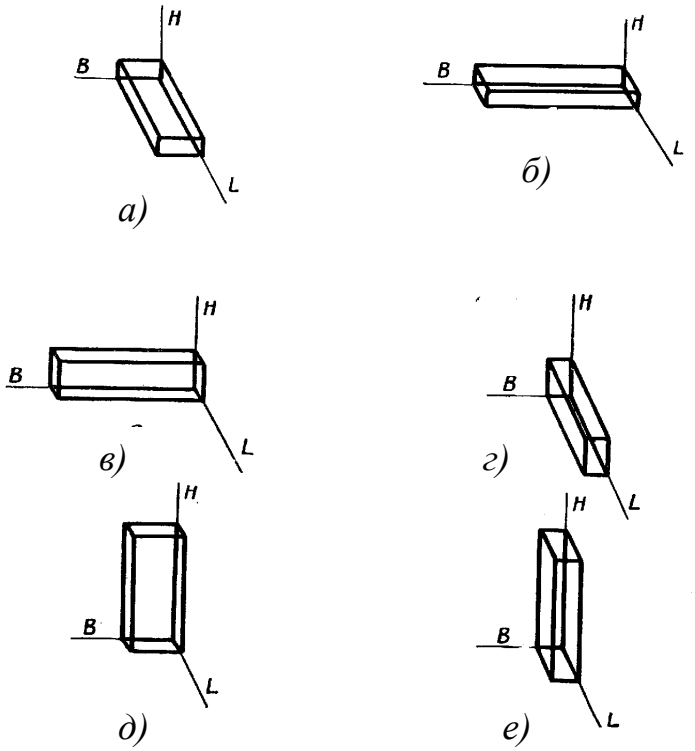
При перевозке различных видов грузов необходимо соблюдать правила погрузки и транспортировки их в целях обеспечения эффективного использования автотранспортных средств и сохранности перевозимых грузов.

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 и обеспечения сохранности при перевозке грузы в кузовах автомобилей и прицепов укладываются плотно. В пустоты между отдельными грузовыми местами вставляются деревянные прокладки, распорки и пр.

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 в 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 в движении, а также возможного




*а, б* – плашмя; *в, г* – на ребро; *д, е* – на торец

Рисунок 4.4 – Варианты укладки грузов, имеющих форму параллелепипеда, в кузове автомобиля и прицепа

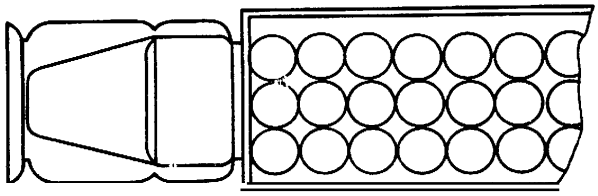
давления (продольного, поперечного) тяжелых ящиков на легкие.

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

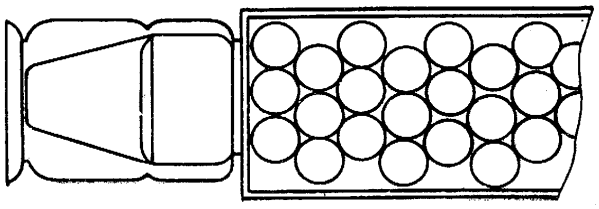
- плашмя (на большую опорную поверхность) поперек кузова (рисунок 4.4, а);
- плашмя вдоль кузова (рисунок 4.4, б);
- на ребро (на узкую опорную поверхность) поперек кузова (рисунок 4.4, в);
- на ребро вдоль кузова (рисунок 4.4, г);
- на торец вдоль переднего борта (рисунок 4.4, д);
- на торец вдоль боковых бортов (рисунок 4.4, е).

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 применяется еще 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.

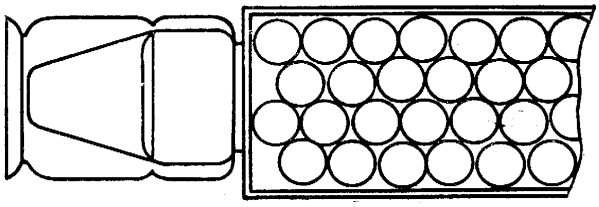
Тарно-упаковочные цилиндрические грузы (рулоны, барабаны, бочки, бутыли, корзины и пр.) при установке их на торец размещаются в кузове автомобиля (прицепа) по схеме, показанной на рисунке 4.5.



*а)*



*б)*



*в)*

*а* – правильными рядами; *б* – в шахматном порядке со сдвинутыми поперечными рядами; *в* – в шахматном порядке со сдвинутыми продольными рядами

Рисунок 4.5 – Схема размещения грузов цилиндрической формы в кузове

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

Материальные средства в стеклянной таре размещают в кузовах в зависимости от вида материальных средств и формы тары. Бутыли из толстого стекла с жидкостью, не опасной в отношении порчи других материальных средств и безвредной для здоровья людей, могут допускаться к погрузке и перевозке без дополнительной (внешней) тары. Открытые корзины с бутылями, находящимися в отдельных гнездах, можно устанавливать в ярусы по типу штабелей с обвязкой яруса, выходящего по высоте за пределы бортов автомобилей. Между ярусами помещают жесткие прокладки из досок.

Навалочные и насыпные грузы распределяют равномерно по всей площади кузова.

При перевозке в одном автомобиле различных видов материальных средств отдельные грузовые единицы в однородной таре размещают вместе, причем наиболее тяжелые – впереди.

Материальные средства, не допускающие тряски и ударов, размещают в передней части кузовов на мягких подкладках из резины, соломы, брезента или другого материала. Материальные средства, которые необходимо предохранять от воздействия холода, тепла, света, грузят и перевозят на автомобилях только в специальной упаковке, а материальные средства, нуждающиеся в предохранении от сырости, дополнительно укрывают брезентом.

Аппаратуру связи, различные измерительные инструменты и приборы с элементами электроники, оптики и точной механики перевозят на автомобилях в упаковочных ящиках. Погрузка и выгрузка таких грузов производится особенно осторожно, без бросков и ударов.

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

Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства.

Высота автомобиля с грузом от поверхности дороги не должна превышать 4 м, а ширина – 2,5 м. Свешивание груза за задний борт разрешается, но не более 2 м, при этом задний борт должен быть прикрыт и подвешен так, чтобы был ясно виден номерной знак автомобиля; а груз во время движения автомобиля не должен касаться поверхности дороги.

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 опознавательными знаками «Крупно-

габаритный груз», а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости; кроме того, спереди – фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади – фонарем или световозвращателем красного цвета.

Длина автопоезда, состоящего из тягача с одним прицепом, не должна превышать 20 м, а с несколькими прицепами – 24 м.

Перевозка груза допускается при условии, что он:

- не ограничивает водителю обзор:

- не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;

- не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;

- не создает шум, не пылит и не загрязняет дорогу, окружающую среду.

По окончании погрузки борта автомобиля (прицепа) надежно закрепляются; груз, при необходимости, 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 объявлены в справочниках норм погрузки основных воинских грузов на автомобили и прицепы.

При отсутствии справочников нормы погрузки 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 грузовместимости автотранспортных средств;

- умелое использование соотношений или кратности габаритных размеров тары (упаковки) грузов и внутренних размеров кузовов при загрузке автотранспортных средств;

- рациональная укладка грузов в кузовах;

- наращивание бортов кузовов;

- пакетирование и контейнеризация грузов.

### 4.4 Правила перевозки техники и вооружения

Танки, бульдозеры, экскаваторы и другие громоздкие и тяжеловесные грузы перевозятся на прицепах-тяжеловозах, имеющих откидные площадки-трапы для удобства въезда танков, бульдозеров и экскаваторов.

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

Погрузкой или разгрузкой автопоезда руководит командир перевозимой части (подразделения) или назначенный для этой цели офицер.

Перед погрузкой бронетанковой техники необходимо провести следующие подготовительные мероприятия:

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

- расстопорить 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 особое 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 погружаемой техники, если оно по ширине выходит за габариты автомобильного поезда;

- установить машину сзади автомобильного поезда так, чтобы ее осевая линия совпадала 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 подъезжает вплотную к откидным трапам и останавлива
ется.

Руководитель определяет положение машины в отношении прямолинейности к полуприцепу. Если прямолинейность не выдержана, машина сдается 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 пре-

одоления задней наклонной части полуприцепа и подачи руководителем команды «Стой». Повороты машины на платформе полуприцепа запрещаются. После погрузки машина крепится растяжками к полуприцепу впереди 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 пропускается через направляющие ролики в поперечинах рамы, соединяется двумя короткими буксирными тросами с буксирным прибором погружаемой техники, включается лебедка тягача 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 перевозке 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, 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 расположены в разные стороны.

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

## 4.5 Правила перевозки боеприпасов и взрывчатых веществ

На транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, должны быть установлены следующие опознавательные знаки:

**«Ограничение скорости»** – в виде уменьшенного цветного изображения дорожного знака 3.24 (согласно Правилам дорожного движения) с указанием разрешенной скорости (диаметр знака – не менее 160 мм, ширина каймы - 1/10 диаметра) – на задней стороне кузова слева у механических транспортных средств;

**«Опасный груз»** – в виде прямоугольника размером 690х300 мм (приложение Г). Спереди опознавательный знак устанавливается справа по ходу на бампере машины и сзади – на стенке кузова или цистерны.

На крышу транспортного средства, перевозящего взрывчатые, легковоспламеняющиеся, радиоактивные и сильнодействующие ядовитые вещества, должен быть установлен проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета.

Каждый автомобиль, предназначенный для перевозки боеприпасов и взрывчатых веществ, оборудуется огнетушителем или ящиком с песком и брезентом для укрытия груза.

Водитель автотранспорта инструктируется о правилах перевозки боеприпасов и взрывчатых веществ.

При погрузке (выгрузке) боеприпасов используются исправные средства механизации (автопогрузчики, транспортеры, рольганги).

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 автомобили 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 автомобили, 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 двумя 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, а также без укупорки или в неисправной укупорке запрещаются;

- боеприпасы в кузовах автомобилей укрываются брезентами от воздействия 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 движения транспорта.

Перевозка взрывчатых веществ и средств взрывания автомобильным транспортом должна производиться с соблюдением следующих правил:

- перевозку взрывчатых веществ и средств взрывания разрешается производить только на исправных транспортных средствах без превышения норм грузоподъемности;

- перевозка взрывчатых веществ и средств взрывания вместе с посторонними предметами и, особенно, с легковоспламеняющимися веществами запрещается;

- перевозка взрывчатых веществ и средств взрывания должна производиться с соблюдением правил общей и пожарной безопасности под руководством ответственных лиц из офицеров или сержантов и обеспечиваться вооруженной охраной;

- значительные партии взрывчатых веществ и средств взрывания, как правило, перевозятся раздельно; небольшие количества взрывчатых веществ и средств взрывания с разрешения командира части могут перевозиться на одном автомобиле, при этом количество взрывчатых веществ должно быть не более 200 кг, а количество капсюлей-детонаторов (или других средств взрывания, содержащих капсюли-детонаторы) не должно превышать 400 шт.;

- расстояние между укупоркой взрывчатых веществ и укупоркой средств взрывания должно быть не менее 1,5 м;

- скорость движения автомобилей, груженных взрывчатыми веществами и средствами взрывания, не должна превышать 25 км/ч.

При движении в колонне при перевозке боеприпасов и взрывчатых веществ соблюдаются следующие правила:

- расстояние между автомобилями должно быть не менее 50 м, автомобиль, груженный средствами взрывания, должен следовать в голове колонны; на нем должно находиться лицо, ответственное за перевозку груза;

- курить в автомобилях запрещается. Лицо, ответственное за перевозку груза, отбирает у водителей и охраны курительные принадлежности и хранит

их у себя; курить и разводить огонь разрешается только во время остановок, в отведенных для этого местах, не ближе 50 м от перевозимого груза;

- крупные города, лежащие на пути движения транспорта, должны обходиться; при невозможности обхода разрешается проезд по окраинам городов;

- во время грозы запрещается останавливать автомобили в лесу, под отдельными деревьями, вблизи высоких строений и тесно сосредоточивать их в одном месте;

- остановки автомобилей в пути следования разрешается производить только вне населенных пунктов, не ближе 200 м от жилых строений.

### 4.6 Правила перевозки горючего

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

Нормы погрузки резервуаров и тары с горючим на бортовые автотранспортные средства представлены в приложении Д.

Автоцистерны не предназначены для выдачи горючего и, как правило, не имеют точных приборов для замера сливаемого горючего.

Емкость каждой цистерны заранее точно измеряется в органах Палаты мер и весов и указывается в специальной таблице, прикрепляемой к корпусу наливной горловины цистерны. Такая цистерна называется калиброванной. На каждую проверенную и калиброванную цистерну выдается паспорт с указанием даты проверки и емкости цистерны. При получении горючего учет ведется по емкости, указанной в паспорте.

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: набор инструмента для мелкого ремонта (специальные ключи, молотки из цветного металла и съемники для арматуры цистерн); два густопенных огнетушителя типа ОП-3; металлическую заземлительную цепочку. На боковые и заднюю стенки цистерны наносится надпись «Огнеопасно».

При подготовке автоцистерны к перевозке необходимо проверить:

- 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, чтобы они имели исправные резиновые прокладки и герметично закрывались, была в наличии пламегасительная сетка в горловине цистерны, а шланги, трубы и экраны были исправными и не имели течи;

- наличие положенного оборудования.

Бортовые автомобили, перевозящие горючее, оборудуются двумя огнетушителями; глушитель, находящийся под кузовом, обвертывается 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 на брусья с боковыми клиньями (рисунки 4.6 и 4.7).

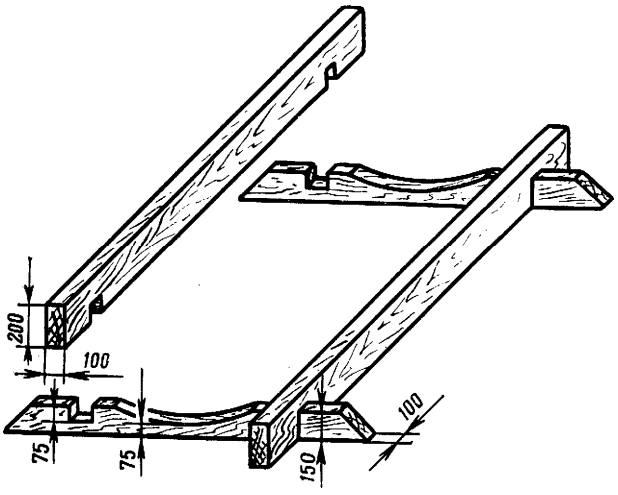



Рисунок 4.6 – Рама-подкладка

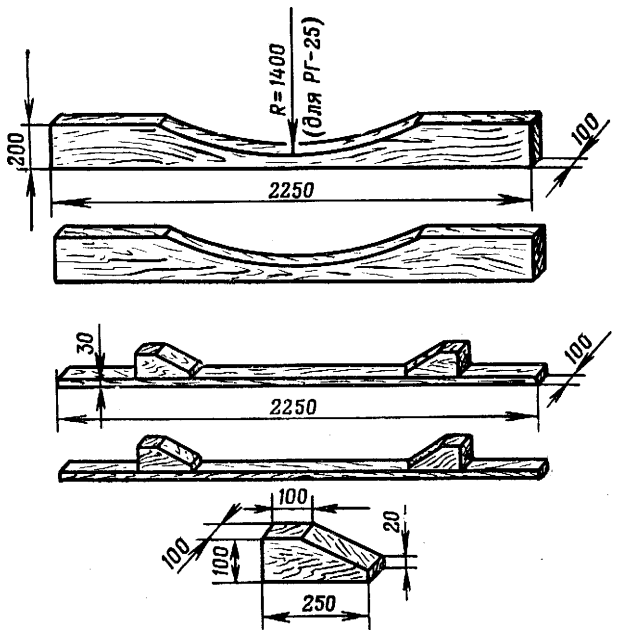



Рисунок 4.7 – Подкладки и клинья

Длина рамы-подкладки и диаметр выреза выбирается 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 могут также применяться специальные многооборотные крепления (рисунок 4.8).

При перевозке горючего в резинотканевых резервуарах в кузовах автомобилей не должно быть острых выступающих предметов (рисунок 4.9).

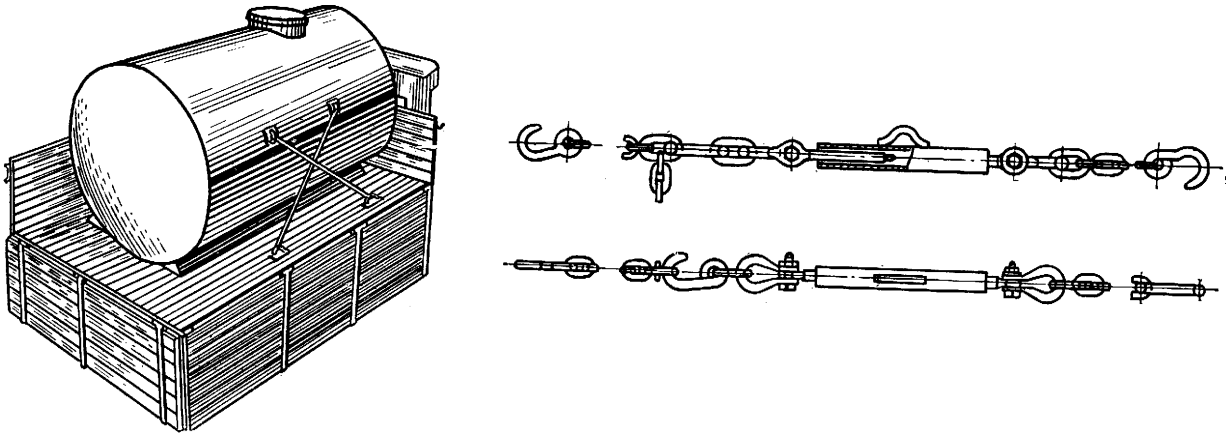
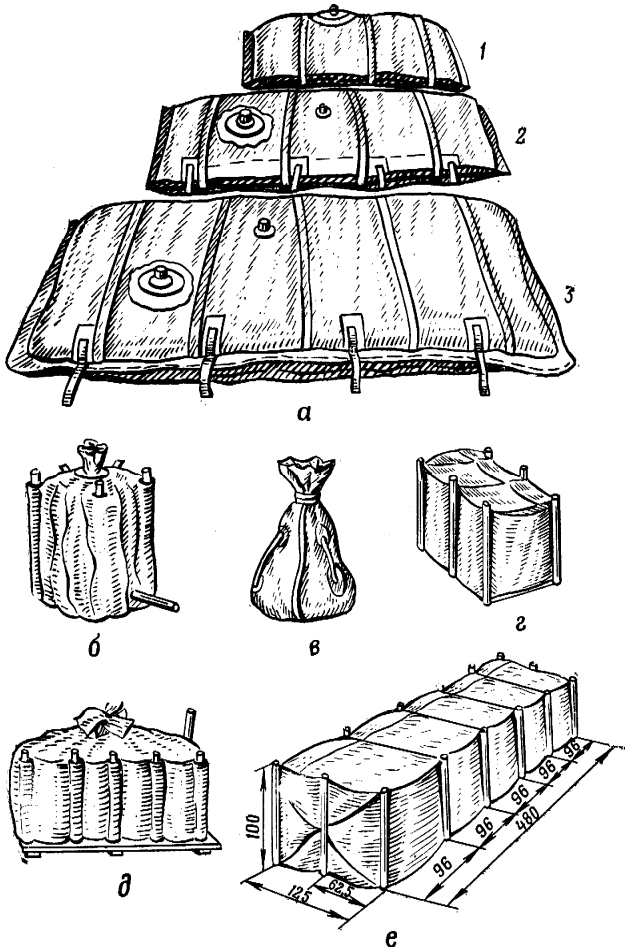


Рисунок 4.8 – Многооборотные крепления




*а* – мягкие резервуары: 1–МР-2,5; 2–МР-4; 3–МР-10; *б* – мешок-бочка на 100 л; *в* – бескольевая бочка на 100 л; *г* – резервуар на 1000 л; *д* – резервуар-цистерна на 1200 л; *е* – резервуар на 6000 л

Рисунок 4.9 – Резинотканевые резервуары

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 закрепляются от смещения 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.

Резинотканевые резервуары загружаются с коэффициентом заполнения не менее 0,8–1,0.

В промежутках между бидонами и бортами кузова устанавливаются деревянные распорки, устраняющие смещение бидонов.

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

Перевозка вместе с горючим других грузов и людей запрещается.

Водители, занятые на перевозке горючего, инструктируются о правилах перевозки горючего и порядке работы автомобилей на складах горючего. Водителям и сопровождающим лицам при перевозке горючего запрещается курить в кабине и в непосредственной близости от автомобиля.

Под налив автоцистерны подаются группами по команде начальника колонны.

После налива горючего крышки горловины и люков герметично закрываются, а водители убеждаются, что нет течи или подтекания горючего у цистерны или через рукава, трубы, краны и штуцера.

Для удаления с пункта налива вышедших из строя автоцистерн перед пунктом устанавливается автомобиль с жестким буксиром.

Перед началом движения начальник колонны (командир подразделения) тщательно проверяет готовность автоцистерн и только после этого начинает движение. Движение автомобильной колонны с горючим проводится на установленных скоростях и увеличенных дистанциях. Остановка автомобилей с горючим в населенных пунктах запрещается.

### 4.7 Правила перевозки других опасных грузов

Опасными грузами кроме боеприпасов и горючего являются специальные топлива, сильно действующие ядовитые вещества, обжигающие (едкие) вещества, сжатые и сжиженные газы, которые при перевозке, погрузке и выгрузке в случае нарушения правил обращения с ними могут послужить причиной взрыва, пожара, повреждения или порчи автомобиля, а также увечья,

отравления, ожогов или облучения людей и животных.

При перевозке опасных грузов выделяются сопровождающие от отправителя или получателя, а при необходимости – вооруженная охрана. Начальник колонны обязан выполнять все указания сопровождающего в области правил перевозки, погрузки и выгрузки опасных грузов.

Опасные грузы упаковываются в прочную, исправную и чистую тару, отвечающую стандартам или техническим условиям и гарантирующую сохранность груза от повреждения, россыпи или утечки содержимого и полную безопасность при перевозке автомобилем.

Каждое отдельное место с опасным грузом маркируется. На двух противоположных боковых сторонах каждого грузового места с опасным грузом наклеиваются соответствующие ярлыки.

Ядовитые и взрывопожарные грузы грузятся и выгружаются с соблюдением мер предосторожности, обозначенных в маркировке.

Запрещается перевозка личного состава, в том числе и сопровождающего, в кузове, на который погружен опасный груз.

Во время движения автомобиля, загруженного опасным грузом, водитель обязан периодически наблюдать за правильным его размещением в кузове, при смещении или ослаблении крепления немедленно принять меры к их укреплению.

Специальное топливо бортовыми автомобилями перевозится в специальных емкостях.

При перевозке сильнодействующих ядов применяются особые меры предосторожности для обеспечения безопасности персонала, занятого перевозками этих грузов.

Автомобили, выделяемые для перевозки сильнодействующих ядов и пожароопасных грузов, должны иметь огнетушитель, мешок с сухим песком, пустые ведра и нейтрализующие средства.

В колонне должны быть аптечка с противоядиями для оказания первой помощи, противогазы, спецодежда и резиновые (технические) перчатки.

Остановка колонны для отдыха в населенных пунктах запрещается.

По окончании перевозки ядовитых веществ автомобили проходят мойку (дегазацию) и только после этого допускаются к перевозкам других грузов.

Обжигающие (едкие) жидкости (кислоты, щелочи), перевозимые в стеклянной таре, устанавливаются во вторичную тару (плетеные корзины или деревянные ящики) и ставятся в кузов горловинами (пробками) вверх; каждое место груза надежно укрепляется в кузове, чтобы при повороте, разгоне, торможении и движении по грунтовой дороге не могло произойти его перевертывание или передвижение по платформе кузова. Если необходима погрузка в два яруса, то между корзинами устанавливают прочные и надежные

прокладки, обеспечивающие сохранность груза, находящегося в первом ярусе. Грузить и выгружать обжигающие (едкие) вещества разрешается только вручную, с большой осторожностью.

Сжатые и сжиженные газы перевозятся в баллонах. Баллоны должны соответствовать стандартам, обязательно иметь предохранительные клапаны.

Все баллоны, содержащие газы, должны иметь соответствующие стандартам знаки и надписи, а также иметь ясно видимую окраску.

На баллоны должны быть обязательно надеты амортизационные кольца из резины или веревки. Вентили должны быть опломбированы отправителем или заводом-изготовителем и снабжены металлическими колпаками.

Баллоны со сжатым, сжиженным или растворенным под давлением газом запрещается бросать или подвергать толчкам.

В зависимости от условий перевозки баллоны с газом в кузова автотранспортных средств укладываются и перевозятся в положении лежа или в вертикальном положении, при этом баллоны обязательно закрепляются.

### 4.8 Правила перевозки продовольствия

Перевозка продовольствия осуществляется специальными автомобилями, а также бортовым автотранспортом. Автомобильный транспорт, предназначенный для перевозки продовольствия, тщательно осматривают, кузова автомобилей моют, при необходимости дезинфицируют.

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

На специальные автомобили, а также на прицепы, контейнеры или специально оборудованные ящики, предназначенные для перевозки продовольствия, начальником медицинской службы части (санитарно-эпидемиологического учреждения) оформляется санитарный паспорт, который предъявляется при получении продовольствия. В автомобили и ящики, на которые нет санитарных паспортов, продовольствие не отпускается. Получение и выдача продовольствия производятся личным составом в чистой спецодежде.

Скоропортящиеся продукты перевозят в автомобилях-фургонах изотермических или комбинированных и рефрижераторах. После перевозки продуктов транспортные средства подвергают очистке, тщательно моют теплой водой, ошпаривают кипятком или дезинфицируют горячим 2 % раствором соды или зольным щелоком, затем промывают, просушивают и проветривают. Не реже одного раза в неделю их дезинфицируют 1 % раствором хлорной извести с последующей промывкой теплой водой, ошпаривают кипятком и проветривают до исчезновения запаха хлора. Не разрешается пере-

возить свежую рыбу совместно с другими скоропортящимися продуктами.

Для перевозки хлеба применяются специально оборудованные фургоны. При небольшой потребности в хлебе, мясе и рыбе допускается перевозка их в специально оборудованных ящиках с плотно закрывающимися крышками.

При перевозке скоропортящихся продуктов и хлеба автомобильный транспорт должен быть обеспечен предметами, указанными в таблице 4.1.

Перевозка продовольственных грузов бортовыми автомобилями может осуществляться в транспортной таре, пакетах, контейнерах и навалом.

Т а б л и ц а 4.1 – Перечень предметов, которые обязательно должны быть в транспорте, предназначенном для перевозки скоропортящихся продуктов и хлеба

| Наименование предметов | Количество на одного человека |
|---|---|
| 1 Халаты | 2 шт. |
| 2 Фартуки прорезиненные или клеенчатые (для мяса и рыбы) | 1 шт. |
| 3 Перчатки резиновые (для мяса и рыбы) | 1 пара |
| 4 Перчатки брезентовые (для хлеба) | 1 пара |
| 5 Ноговицы или сапоги резиновые | 1 пара |
| 6 Колпаки или косынки | 1 шт. |
| 7 Крючок металлический (для выгрузки мяса) | 1 шт. |
| 8 Полотенце | 1 шт. |
| 9 Щетка для мытья рук | 1 шт. |
| 10 Мыло туалетное | 1 кусок |
| 11 Ящик малый с крышкой для хранения спецодежды | 1 шт. |
| 12 Лотки для хлеба | 2 компл. |

Пакеты формируются, как правило, из однородных продовольственных грузов, кроме того, пакеты продовольствия могут формироваться в снабженческих единицах (сутодачах). Масса пакетов может быть в пределах 200–800 кг в зависимости от вида продовольствия. Для формирования пакетов чаще всего используют плоские или ящичные четырехзаходные поддоны, что дает возможность применять при погрузке средства механизации и рационально размещать пакеты в кузовах автомобилей. Время загрузки одного автомобиля пакетами продовольственных грузов составляет 8–12 мин.

Не допускается погрузка и перевозка продовольственных грузов вместе с другими видами грузов, физико-химические свойства которых могут оказать влияние на качество и сохранность продовольствия (жидкое топливо, медикаменты и т. п.).

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

### 4.9 Правила перевозки военно-технического имущества

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 требуется увеличенный расчет личного состава для погрузочно-разгрузочных работ.

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 на легкие.

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. Бутыли из толстого стекла с жидкостями, не опасными в отношении порчи другого груза и безвредными для здоровья людей, допускаются к погрузке без тары. Бутыли 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.

## Контрольные вопросы

1 Оборудование автомобиля для перевозки личного состава.

2 Правила перевозки личного состава в автомобиле.

3 Оборудование автомобиля для перевозки раненых и больных.

4 Правила перевозки раненых и больных в автомобиле.

5 Порядок укладка грузов в кузовах автомобилей (прицепов).

6 Правила перевозки техники и вооружения.

7 Оборудование автомобиля для перевозки боеприпасов и взрывчатых веществ.

8 Правила перевозки боеприпасов и взрывчатых веществ в автомобиле.

9 Оборудование автомобиля для перевозки горючего.

10 Правила перевозки горючего.

# 5 ПОГРУЗОЧНО-ВЫГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ ПРИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

## 5.1 Организация погрузочно-выгрузочных работ

Погрузка (выгрузка) грузов является одним из важнейших элементов транспортного процесса. Сокращение времени погрузки (выгрузки) достигается: предварительной подготовкой автотранспортных средств и грузов к перевозке; организацией комплектного способа обеспечения войск и хранения материальных средств; широким внедрением контейнерного и пакетного способов транспортирования и хранения грузов; правильным выбором, устройством, оборудованием районов погрузки (выгрузки), соблюдением уставного порядка и четкой организацией работы в них; наличием оптимального фронта погрузки (выгрузки); дальнейшим повышением уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ; высокой профессиональной подготовкой личного состава погрузочно-выгрузочных команд и рациональным использованием средств механизации; совершенствованием документального оформления приема и передачи материальных средств; надежным управлением погрузочно-выгрузочным процессом.

Для приема (сдачи) материальных средств на базах, складах, выгрузочных станциях (в портах, на пристанях) и аэродромах материального обеспечения оборудуют районы погрузки (выгрузки) грузов, которые включают (рисунок 5.1):

- район (пункт) ожидания автомобильных колонн перед погрузкой (выгрузкой) грузов;
- пункт погрузки (выгрузки) грузов;
- район (пункт) сосредоточения автомобильных колонн после погрузки (выгрузки) грузов;
- основные и запасные пути въезда в район погрузки (выгрузки) и выезда из него на автомобильную дорогу.

Для обеспечения быстрой погрузки (выгрузки) грузов и обеспечения порядка движения автомобилей и колонн силами склада организуется служба регулирования, проводятся линии связи, а при необходимости выставляются дозиметрические посты.

Район (пункт) ожидания автомобильных колонн перед погрузкой (выгрузкой) грузов назначается, как правило, вдоль подъездных путей на расстоянии 3–5 км от пункта погрузки (выгрузки) и оборудуется местами стоянки транспортных средств, укрытиями для личного состава и техники, связью с диспетчерским пунктом базы (склада), а в ряде случаев – непосредственно с погрузочно-выгрузочными местами.

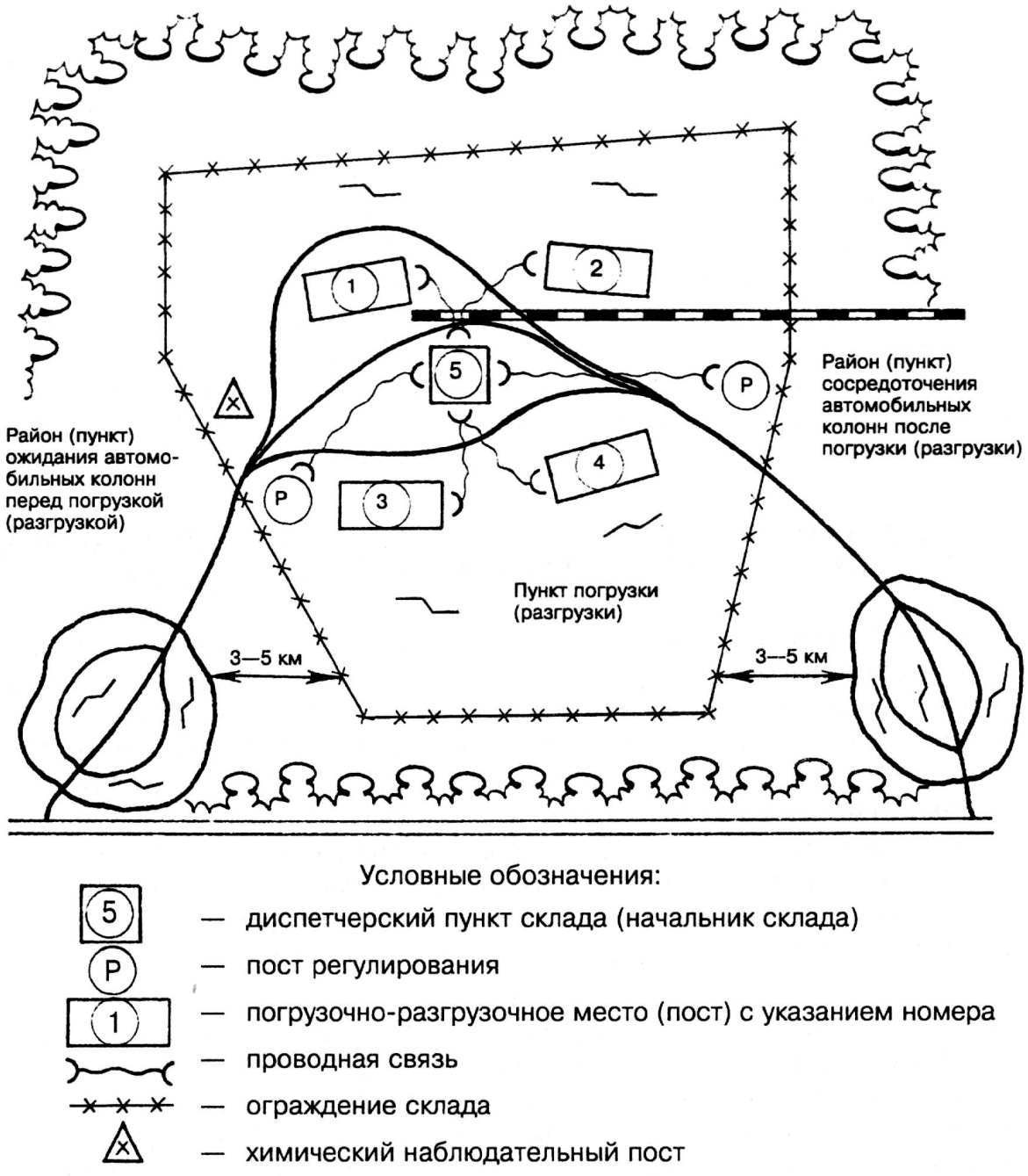



Рисунок 5.1 – Районы погрузки (выгрузки) грузов

Пункт погрузки (выгрузки) предназначен для приема, подготовки, отправки и перегрузки материальных средств, а также оформления документов. Он должен обеспечить организованную и быструю погрузку (выгрузку) транспортных средств, скрытность производства погрузочно-выгрузочных работ и удовлетворять следующим основным требованиям:

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

- иметь достаточно развернутую сеть подъездных путей, обеспечиваю-

щих пропуск транспорта, беспрепятственное его движение и маневрирование;

- иметь хорошую маскировку и противопожарное оборудование;

- обеспечивать погрузку (выгрузку) автомобилей в установленное нормативами время.

Пункт погрузки (выгрузки) включает: территорию, на которой размещены погрузочно-разгрузочные места (посты), подъездные пути, укрытия для личного состава и техники, силы и средства для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, средства связи и управления.

Погрузочно-выгрузочное место (пост) включает погрузочно-выгрузочную площадку, силы и средства погрузочно-выгрузочных работ, подъездные пути, дорожные знаки, указатели.

Если по условиям безопасности допускается подход автотранспорта к штабелю (хранилищу), погрузочно-выгрузочные площадки оборудуют непосредственно у штабелей. Для огнеопасных грузов и взрывчатых веществ погрузочно-выгрузочные площадки оборудуют на удалении, предусмотренном правилами обращения с этими грузами.

Заранее оборудованные и подготовленные к работе погрузочно-выгрузочные места (посты) образуют фронт погрузки (выгрузки).

Фронт погрузки (выгрузки) определяется количеством автомобилей (автопоездов), которые могут быть одновременно поставлены под погрузку (выгрузку).

Подача автомобилей из района (пункта) ожидания на погрузочные площадки производится по команде начальника колонны. Для передачи команд используются имеющиеся на базе (складе) средства связи и управления. Пользоваться радиосредствами в районе погрузки (выгрузки) **запрещается.**

Для удобства управления при проведении погрузочно-выгрузочных работ автомобильная колонна в районе (пункте) погрузки (выгрузки) разбивается на группы в соответствии с фронтом погрузки (выгрузки) или налива (слива). Этими группами управляет начальник колонны или командир подразделения голосом и флажками.

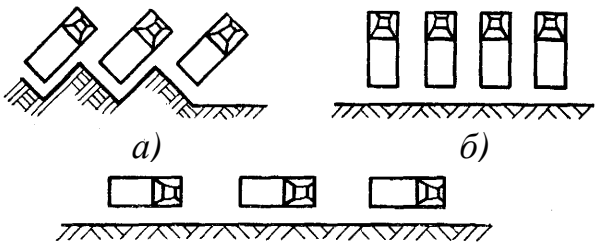
По команде начальника колонны (командира подразделения) «К местам погрузки (выгрузки) – марш» очередная группа автомобилей с установленной скоростью выдвигается к местам погрузки (выгрузки). Водители устанавливают автомобили в отведенные места, подготавливают их (открывают тент, борта, заливную горловину) и докладывают: «Машина к погрузке (выгрузке) готова».

Погрузка (выгрузка) материальных средств начинается по команде представителя склада.

Под погрузку (выгрузку) автомобили (автопоезда) расставляются од-

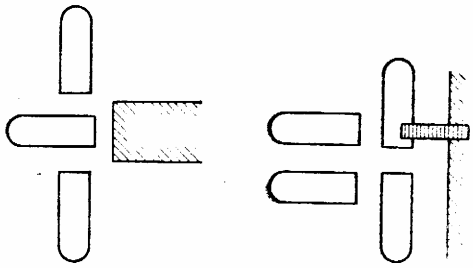
ним из следующих способов: косоугольным или комбинированно (рисунок 5.2, *а*), торцевым (рисунок 5.2, *б*), боковым (рисунок 5.2, *в*).

При узком фронте погрузки или при недостатке погрузочных приспособлений (например, мостков) возможно использование грузовых платформ автомобилей в качестве дополнительного мостка (рисунок 5.3).




а – косоугольный; б – торцевой; в – боковой

Рисунок 5.2 – Способы расположения автотранспорта под погрузку (выгрузку)




*а* – с использованием грузовой платформы автомобиля; *б* – с использованием перекидного мостка

Рисунок 5.3 – Расстановка автомобилей при узком фронте погрузки (выгрузки)

Применение каждого способа расстановки автотранспортных средств под погрузку (выгрузку) груза зависит от размеров погрузочно-выгрузочных площадок, их оборудования, расположения и особенностей груза, типа автомобиля (автопоезда) и конструкции его кузова, а также применяемых средств механизации и принятой технологической схемы погрузочно-выгрузочных работ.

Расстановка автомобилей (автопоездов) должна обеспечить наиболее быстрый их выход и рассредоточение, а также подачу и выход каждого автомобиля (автопоезда) в отдельности независимо от стоящих рядом под погрузкой (выгрузкой). При использовании для перевозок воинских грузов автомобилей с прицепами погрузочно-выгрузочные работы организуются преимущественно боковым способом расстановки автопоездов.

При планировании погрузки (выгрузки) грузов ночью учитываются необходимость соблюдения светомаскировки, трудность в маневрировании автомобильного транспорта, сложность управления работами. В связи с этим требуется более тщательное проведение всех мероприятий и работ, обеспечивающих производство погрузки (выгрузки) грузов в установленное время с соблюдением мер предосторожности.

Материальные средства, предназначенные к перевозке, должны быть заблаговременно приведены в транспортабельное состояние (упакованы в стандартную тару, сформированы в пакеты, уложены в контейнеры, снабжены транспортной и специальной маркировкой, а также документацией).

Погрузка (выгрузка) грузов производится силами и средствами грузоотправителей (грузополучателей) в сроки, установленные приказом пли распоряжением. Грузоотправители обязаны предоставить необходимые для погрузки и перевозки приспособления и вспомогательный материал (стойки, прокладки, проволоку, веревки, брезент и др.).

Непосредственное руководство работами на погрузочно-выгрузочной площадке или у группы автомобилей осуществляет специально выделенный из состава колонны офицер или сержант, который следит за тем, чтобы погрузка (выгрузка) автомобилей (автопоездов) велась в соответствии с правилами, а также, чтобы погрузка (выгрузка), перемещение и укладка грузов соответствовали требованиям безопасности.

При погрузочно-выгрузочных работах личный состав автомобильной колонны участвует:

- в подготовке автотранспортных средств под погрузку (выгрузку);
- своевременной подаче автомобилей (автопоездов) на погрузочно-выгрузочные площадки и установке их в положение, удобное для выполнения погрузочно-разгрузочных работ;
- приеме (сдаче) груза;
- контроле за правильной укладкой и креплением грузов в кузовах автомобилей (автопоездов);
- принятии мер по обеспечению наиболее полного использования грузоподъемности и грузовместимости автомобилей (автопоездов);
- выводе автомобилей (автопоездов) с погрузочно-выгрузочных площадок.

Запрещается использовать водителей в качестве грузчиков.

Отпуск материальных средств со склада производится по накладным (требованиям) (приложение Е).

Для контроля за количеством груза, погруженного на каждый автомобиль (автопоезд), а также обеспечения его сохранности и установления ответственности водителей за перевозимые материальные средства складом (грузоотправителем) выписывается и вручается каждому водителю сопроводительный лист (приложение Ж).

Сопроводительный лист выписывается в двух экземплярах. Первый экземпляр вручается водителю под расписку во втором экземпляре, второй остается у грузоотправителя.

Материальные средства, погруженные в автомобили (автопоезда) колонны, по данным сопроводительных листов принимаются сопровождающим, а при его отсутствии – начальником колонны. В этом случае начальнику колонны вручаются два экземпляра наряда (накладной). Начальник колонны на основании сопроводительных листов и нарядов (накладных)

оформляет ведомость состава и загрузки автомобильной колонны (приложение И). При доставке груза к месту назначения первый экземпляр наряда (накладной) с отметкой грузополучателя о приеме материальных средств возвращается начальнику колонны, второй остается у грузополучателя.

Приемщик груза при соответствии фактического количества и качества груза данным сопроводительных листов и наряда делает в них отметку «Груз принят». Роспись приемщика заверяется гербовой мастичной печатью. В случаях несоответствия количества и качества груза составляется акт.

При перевозке груза одним автомобилем выписывается только наряд, сопроводительный лист не выписывается.

По окончании погрузки (выгрузки) материальных средств группа погруженных (выгруженных) автомобилей направляется в район (пункт) сосредоточения автомобильных колонн после погрузки (выгрузки).

Движение автомобилей в пункте погрузки (выгрузки) организуется так, чтобы автомобили с погрузочно-выгрузочных площадок выезжали свободно, без маневрирования.

Движение автомобильного транспорта на погрузочно-выгрузочном пункте регулируется правилами и установленными знаками, скорость движения автомобиля на подъездных путях и подъездах допускается не более 10 км/ч, а у мест проведения погрузочно-выгрузочных работ – не более 5 км/ч.

Для передачи материальных средств из транспорта одной колонны в транспорт другой назначается пункт передачи, а для встречи колонны – точка встречи. При этом большое значение имеют выбор, точное установление пункта и время встречи колонн. Место размещения пункта и время передачи определяется начальниками, организующими перевозки.

Участок местности, намеченный под пункт передачи материальных средств, должен удовлетворять ряду требований:

- естественные и топографические условия должны обеспечивать возможность организации защиты, охраны и обороны с минимальными затратами сил и средств;

- иметь достаточные условия маскировки, рассредоточения и удаленности от объектов вероятного нападения противника;

- размеры пункта должны обеспечивать размещение максимального количества одновременно перегружаемых автомобилей;

- сеть подъездных и выездных путей должна обеспечивать беспрепятственную работу автомобилей без встречного движения и пересечений;

- качество грунтов должно обеспечивать производство работ в данных погодных условиях.

Пункт передачи материальных средств состоит из следующих элементов:

- места ожидания порожнего и загруженного автотранспорта;
- места передачи материальных средств;
- сети выездных и подъездных путей.

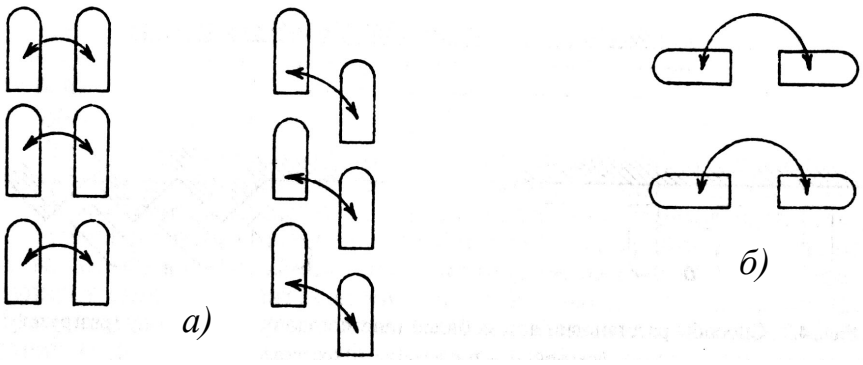
Ответственность за своевременные прием и передачу материальных средств возлагается на грузополучателей. От них назначаются приемщики и выделяются силы и средства для перегрузки грузов.

Приемщики обязаны:

- определить места передачи материальных средств, места ожидания загруженного и порожнего транспорта в назначенном пункте и маршруты следования в них, а также организовать регулирование в пункте передачи материальных средств;
- обеспечить своевременное прибытие и распределение сил и средств, выделенных для перегрузки;
- организовать встречу прибывающих автомобильных колонн, их расстановку и дальнейшую отправку по назначению;
- поддерживать взаимодействие между начальниками автомобильных колонн;
- организовать маскировку, охрану и оборону пункта передачи материальных средств.

Ответственный за прием груза встречает колонну в назначенной точке встречи, доводит до начальника колонны маршрут следования в пункт передачи, порядок передачи материальных средств, а также согласовывает вопросы защиты, охраны и обороны.

По прибытии в пункт передачи автомобили по подразделениям или полностью вся колонна подаются на места перегрузки. При перегрузке материальных средств из одного автомобиля в другой применяется боковая или торцевая расстановка автомобилей (рисунок 5.4).




*а* – боковая расстановка автомобилей; *б* – торцевая расстановка автомобилей

Рисунок 5.4 – Схема расположения автомобилей для перегрузки

Перегрузка производится одновременно по отделениям. Два таких отделения (одно выгружает груз, а другое погружает) располагаются группами по 4–6 автомобилей на удалении не менее 50 м один от другого.

Взвод от взвода располагается на удалении 200–250 м. Во всех случаях автомобили под перегрузку подают в таком количестве, которое может быть обеспечено выделенными силами и средствами для перегрузки. Остальные автомобили временно располагают в местах ожидания.

Водитель при погрузке (выгрузке) грузов обязан:

- знать и соблюдать правила и скорость движения на подъездных путях и проездах в районах (пунктах) погрузки (выгрузки);
- готовить автомобиль для погрузки (выгрузки);
- внимательно следить за командами и сигналами своего начальника, быстро и четко их выполнять, соблюдая осторожность и очередность подачи автомобиля под погрузку (выгрузку);
- принимать и сдавать груз;
- знать нормы, правила размещения, укладки и крепления грузов в автомобиле (прицепе);
- не допускать перегрузки автомобиля (прицепа) сверх установленных норм и погрузки грузов в неисправной таре (укупорке);
- следить за правильностью укладки грузов, обеспечивать наиболее полное использование емкости кузова в пределах допустимых норм грузоподъемности автомобиля (прицепа);
- надежно закреплять груз в кузове и контролировать правильность оформления сопроводительных документов на перевозимый груз;
- обеспечивать сохранность грузов после загрузки вплоть до выгрузки.

Водитель обязан принять груз по счету или массе. При приеме груза он проверяет исправность тары и средств пакетирования, целостность пломб, наличие ярлыков и транспортной маркировки, нет ли подтеканий. Материальные средства в мешках, тюках и ящиках, на которых имеются ярлыки или трафареты с указанием количества и массы, без следов вскрытия упаковки и нарушения пломб водитель принимает согласно данным, указанным на них.

При приеме контейнеров водитель проверяет целостность пломб, пломбировочной проволоки, соответствие номеров контейнеров и отправительных контрольных знаков на оттисках пломб номерам контейнеров и контрольным знакам, указанным в товарно-транспортном документе.

В процессе погрузки материальных средств водитель контролирует правильность укладки грузов в кузов автомобиля, прицепа, закрепление и увязку грузов, а начальник колонны на основании сопроводительных листов, представляемых водителями, отмечает в путевом листе водителя род и массу перевозимого груза.

Грузоотправители должны по требованию водителей устранять обнаруженные недостатки. Водитель автомобиля не имеет права на выезд с погрузочного места, если лично не проконтролировал погрузку материальных

средств в автомобиль, а грузоотправитель не устранил по его требованию обнаруженные недостатки в укладке и креплении груза.

По мере загрузки автомобилей (прицепов) водители предъявляют начальнику колонны сопроводительные листы с росписями о приеме груза.

Начальник автомобильной колонны назначается из числа офицеров или сержантов того подразделения, от которого выделяются автомобили.

При погрузке (разгрузке) он обязан:

- знать состав, порядок построения и погрузки (выгрузки) колонны;

- знать нормы погрузки материальных средств в автомобили, а также правила укладки, погрузки и крепления грузов;

- знать районы (пункты) погрузки (выгрузки) воинских грузов и подъезды к ним, их состояние, пропускную способность и время, необходимое для загрузки (выгрузки) колонны;

- ставить задачи и инструктировать водителей по мерам безопасности при выполнении погрузочно-выгрузочных работ, особенно при работе с опасными грузами;

- знать и уметь правильно оформлять документы на полученный (сданный) груз (наряды, ведомость состава и загрузки автоколонны, маршрутный лист, сопроводительный лист, путевой лист);

- знать способы расстановки автомобилей и правила техники безопасности при погрузке (выгрузке) грузов;

- докладывать начальнику оперативной группы о прибытии в пункты погрузки и разгрузки и о ходе погрузочно-выгрузочных работ;

- согласовывать с начальником базы (грузоотправителем, грузополучателем) вопросы о порядке погрузки (выгрузки) колонны, погрузочно-выгрузочных площадках, подъездах и выездах; местонахождении укрытий для личного состава; подачи автомобилей из пункта ожидания на погрузочно-выгрузочные площадки;

- устанавливать наличие эвакогрузов в пунктах выгрузки, если не было задания на использование транспорта в обратном направлении;

- организовывать маскировку, защиту, оборону и охрану автомобильной колонны в пункте погрузки (выгрузки);

- лично проверять правильность укладки и крепления грузов в кузовах автомобилей и прицепов.

По прибытии колонны в район погрузки (выгрузки) начальник колонны размещает автомобили в районе (пункте) ожидания перед погрузкой (выгрузкой) рассредоточенно или в походном порядке на установленных дистанциях с соблюдением мер маскировки, докладывает начальнику базы (склада) (грузоотправителю, грузополучателю) о прибытии колонны под погрузку (выгрузку), предъявляет ему маршрутный лист (приложение К) для

отметки времени прибытия, согласовывает с ним вопросы о порядке движения и подачи автомобилей под погрузку (выгрузку) грузов, подъездах и выездах, местонахождении укрытий для личного состава, организации связи, а также вопросы охраны и обороны. После этого начальник колонны ставит задачу личному составу колонны на погрузку (выгрузку) грузов, доводит до него сигналы оповещения, указывает места укрытия личного состава и техники в случае нападения авиации противника или применения им оружия массового поражения. Кроме того, он организует подготовку автомобилей (автопоездов) для перевозки соответствующих видов материальных средств, проводит инструктаж личного состава автомобильной колонны о порядке работы и требованиях безопасности при погрузочно-разгрузочных работах.

При погрузке (выгрузке) грузов начальник колонны следит за тем, чтобы погрузка (выгрузка) автомобилей (автопоездов) велась в соответствии с правилами, а также, чтобы погрузка (выгрузка), перемещение и укладка грузов соответствовали требованиям безопасности. По мере загрузки автомобилей оформляет ведомость состава и загрузки автомобильной колонны.

По окончании погрузки (выгрузки) начальник колонны предъявляет начальнику склада (грузоотправителю, грузополучателю) маршрутный лист для отметки времени окончания погрузки (выгрузки).

За задержку автомобильной колонны на погрузке (выгрузке) свыше установленного времени грузоотправители (грузополучатели) несут ответственность в соответствии с действующим законодательством. Начальник колонны в этом случае обязан составить акт простоя (прогона) автомобилей (приложение Л).

Перед началом движения начальник колонны проверяет правильность укладки и закрепления груза, проводит инструктаж, отдает приказ на марш и подает команду на движение колонны в район назначения.

### 5.2 Средства механизации погрузочно-выгрузочных работ

Для ускорения процесса погрузки и выгрузки применяются средства механизации. Они сокращают время простоя автомобилей под погрузкой (выгрузкой) и уменьшают потребность личного состава для перегрузочных работ.

Выбор средств механизации погрузочно-выгрузочных работ зависит:

- от характера перерабатываемого груза, тары и упаковки;
- объема погрузочно-разгрузочных работ;
- типа автомобилей, прицепов и полуприцепов.

Для погрузочно-выгрузочных работ на автомобильном транспорте обычно применяются:

- автомобильные краны различной грузоподъемности;

- автомобили-самопогрузчики грузоподъемностью от 0,5 до 1,5 т;

- автопогрузчики грузоподъемностью 3 и 5 т и электропогрузчики грузоподъемностью от 0,5 до 1,5 т;

- конвейеры и транспортеры;

- простейшие погрузочно-разгрузочные механизмы и устройства.

Автомобильные краны предназначены для работ на открытых площадках и могут быть использованы для погрузки (выгрузки) грузов из складов (хранилищ) на автомобили и для перегрузки грузов с машины на машину.

Обслуживание и управление автомобильным краном осуществляет водитель автомобиля, имеющий специальную подготовку.

Автокраны являются распространенными грузоподъемными машинами; их широко применяют для выполнения погрузочно-выгрузочных работ. Автокраны смонтированы на шасси автомобилей, поэтому они являются весьма мобильными машинами. Промышленность выпускает краны с механическим, электрическим и гидравлическим приводом.

Автомобили-самопогрузчики, оборудованные гидравлическими кранами консольного типа, предназначены для загрузки (выгрузки) автомобилей и перегрузки грузов с автомобиля на автомобиль.

Автопогрузчики и электропогрузчики предназначены для захвата, перемещения и погрузки груза в автомобиль или выгрузки его и укладки грузов в штабель.

Погрузчики кроме вилочного захвата, являющегося основным рабочим органом, имеют комплекты различных сменных грузозахватных приспособлений (стрелу, ковш, грейфер, боковые захваты, кантователь и т.п.).

Для перемещения тарно-штучных грузов из котлованов и штабелей в горизонтальном или наклонном направлении и погрузки их в автомобили применяются транспортеры и конвейеры.

При проведении погрузочно-выгрузочных работ широко применяются также простейшие погрузочно-разгрузочные механизмы и устройства: слеги, ломы, мостики, тележки, домкраты, лебедки, тали, тельферы, ручные подъемники, тележки и т.п. Применение их в значительной степени облегчает труд личного состава.

### 5.3 Требования безопасности при погрузочно-выгрузочных работах

Твердое знание требований безопасности при выполнении погрузочно-разгрузочных работ и строгое их соблюдение обеспечивают предупреждение несчастных случаев и сохранение здоровья личного состава.

К проведению погрузочно-выгрузочных работ допускается личный со-

став, прошедший специальное обучение и имеющий удостоверения на право производства работ. Для механизации погрузочно-разгрузочных работ используются грузоподъемные машины и грузозахватные приспособления, которые прошли техническое освидетельствование. На них должны быть ясно обозначены регистрационные номера, грузоподъемность и дата следующего испытания.

Все работы с грузами должны производиться под наблюдением ответственного лица. Перед началом погрузочно-выгрузочных работ ему необходимо:

- провести инструктаж личного состава;
- осмотреть груз, ознакомиться с его характеристиками (массой, габаритами, упаковкой, маркировкой и т.п.);
- выбрать способ погрузки (выгрузки), определить необходимые механизмы и подсобные приспособления;
- проверить прочность установки и устойчивости крана, других подъемных механизмов, наличие на стреле крана предупредительной надписи, указывающей его допустимую грузоподъемность в зависимости от вылета стрелы;
- проверить, чтобы расстояние между смежными работающими кранами полностью исключало возможность их столкновения;
- проконтролировать, чтобы водитель поставил автомобиль на стояночный тормоз, заглушил двигатель, включил низшую передачу;
- следить за тем, чтобы борта автомобилей (прицепов) открывали и закрывали одновременно не менее двух человек, находящихся сбоку от бортов.

Лицам, допущенным к выполнению погрузочно-разгрузочных работ, необходимо соблюдать следующие правила:

- поднимать и перемещать груз только по сигналу стропальщика;
- при горизонтальном перемещении груза предварительно поднять его не менее чем на 0,5 м выше предметов, находящихся на пути перемещения;
- при перемещении средств малой механизации по переходным мостикам использовать только исправные мостики;
- в ночное время работы проводить только при достаточном и равномерном освещении погрузочно-выгрузочных площадок;
- при погрузке (выгрузке) пылящих грузов пользоваться защитными очками и респираторами;
- перемещать баллоны со сжатым газом (кислородом, ацетиленом и т.п.) только в горизонтальном положении на специальных тележках или носилках с обитыми войлоком гнездами по размеру баллонов; не грузить баллоны при отсутствии на них колпаков, закрывающих вентили; во избежание взрыва снимать баллоны с кузова автомобиля колпаками вниз;

- погрузку (выгрузку) вручную длинномерных грузов (труб, балок и т.п.) длиной, превышающей на одну треть длину кузова автомобиля (прицепа), производить не менее чем двумя грузчиками;

- при переноске длинномерного груза располагать его на одном плече грузчиков (у всех на правом или у всех на левом);

- крупногабаритные грузы краном перемещать только с использованием растяжек.

На месте работ по подъему и перемещению грузов, а также в кузовах машин присутствие лиц, не имеющих прямого отношения к производимой работе, не допускается.

При выполнении погрузочно-выгрузочных работ запрещается:

- проводить техническое обслуживание и находиться в кабине или кузове автомобиля (автопоезда);

- поднимать и перемещать груз с находящимися на нем людьми или предметами;

- находиться в зоне под стрелой и под грузом;

- находиться между поднимаемым (опускаемым) грузом и стеной или штабелем, а также на пути перемещения стрелы крана;

- работать на кране под линией электропередачи;

- использовать вместо переходных мостиков борта кузова;

- курить и разводить огонь вблизи погрузочно-выгрузочных постов;

- привлекать к работам больных;

- производить работы самостоятельно в отсутствие ответственного лица;

- использовать неисправные грузозахватные приспособления;

- производить погрузку (выгрузку) грузов на автомобили при отсутствии на них средств пожаротушения, в том числе дополнительных огнегасительных средств, соответствующих классу груза, а также в случае неисправности этих средств;

- производить во время дождя погрузку (выгрузку) веществ, воспламеняющихся при взаимодействии с водой;

- производить погрузку (выгрузку) при работающем двигателе автомобиля, а также во время заправки его горючим и маслами;

- производить погрузку (выгрузку) в один автомобиль несовместимых по пожароопасности грузов;

- стоять сзади накатываемого (впереди скатываемого) груза;

- покидать свое рабочее место без разрешения ответственного лица.

## Контрольные вопросы

1 Элементы района погрузки (выгрузки) грузов.

2 Оборудование района (пункта) ожидания автомобильных колонн перед погрузкой (выгрузкой) грузов.

3 Требования, предъявляемые к пункту погрузки (выгрузки).

4 Элементы пункта погрузки (выгрузки).

5 Оборудование погрузочно-выгрузочного места (поста).

6 Способы расположения автотранспорта под погрузку (выгрузку).

7 В каких мероприятиях участвует личный состав автомобильной колонны при погрузочно-выгрузочных работах?

8 Элементы пункта передачи материальных средств.

9 Порядок действий начальника колонны по прибытии колонны в район погрузки (выгрузки).

10 Какие средства механизации применяются при погрузочно-выгрузочных работах.

# 6 ПЛАНИРОВАНИЕ ВОИНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

## 6.1 Общий порядок планирования перевозок

Задачи по перевозкам выполняются преимущественно в плановом порядке. Воинские автомобильные перевозки планируются штабом тыла и автотранспортной службой под руководством помощника командующего по материально-техническому обеспечению – начальника тыла с участием начальников родов войск, специальных войск и служб.

**Цель планирования** – определить задачи автомобильным соединениям, частям, подразделениям (колоннам) в соответствии с их возможностями и согласовать их действия с работой других участников транспортного процесса.

Планирование воинских автомобильных перевозок включает:

- сбор, обобщение и анализ данных о местоположении, состоянии частей, подразделений, колонн;
- получение задач на перевозки и других исходных данных для их планирования;
- расчет распределения автомобильных войск по направлениям и участкам подвоза и необходимость привлечения автомобильных частей и подразделений нижестоящего звена тыла для подвоза материальных средств непосредственно в свои объединения, соединения и части; выделение резерва транспортных средств;
- расчет возможностей автомобильных войск по выполнению перевозок;
- распределение задач по перевозкам между автомобильными соединениями, частями и подразделениями;
- выбор последовательности выполнения перевозок с учетом возможностей грузоотправителей и грузополучателей по проведению погрузочно-разгрузочных работ, дорожной службы – по пропуску автомобильных колонн по военным автомобильным дорогам;
- отдачу предварительных распоряжений;
- разработку планов перевозок и приказов (распоряжений) на их выполнение;
- заблаговременную подготовку грузов и мест погрузки (выгрузки) грузоотправителями и грузополучателями;
- определение мероприятий по всестороннему обеспечению автомобильных войск и управлению ими.

В объединениях осуществляется перспективное (на операцию) и текущее (на сутки или конкретную перевозку) планирование воинских автомо-

бильных перевозок, в соединениях и частях – только текущее.

При планировании перевозок автомобильным транспортом могут применяться методы последовательной, параллельной работы или их сочетание. В планировании ВАП в дивизии (*мсд, тд*), бригаде (*омсбр, отбр*) принимают участие помощник командира дивизии (бригады) по материально-техническому обеспечению, организационно-плановое отделение тыла дивизии (бригады), командир батальона материального обеспечения соединения, штаб батальона материального обеспечения соединения, заместители командира и начальники служб батальона материального обеспечения соединения.

Исходными данными для планирования ВАП в соединении являются:

- распоряжение начальника тыла армии о привлечении дивизионного транспорта на подвоз материальных средств в воинские части дивизии (бригады);

- решение командира дивизии (бригады) на организацию боевых действий в предстоящие сутки;

- донесения о наличии, техническом состоянии и грузоподъемности автомобильных рот *обмо (бмо)* и автомобильных подразделений частей дивизии (бригады).

На основании распоряжения начальника тыла армии и решения помощника командира дивизии (бригады) на материально-техническое обеспечение боя организационно-плановое отделение на карте разрабатывает план материально-технического обеспечения, который подписывает помощник командира дивизии (бригады) по материально-техническому обеспечению, а утверждает командир дивизии (бригады).

Для планирования подвоза материальных средств на подготовительный период и на день боя организационно-плановое отделение совместно с начальниками родов войск и служб разрабатывают раздел пояснительной записки к плану материально-технического обеспечения соединения «Подвоз материальных средств».

Задачи до *обмо (бмо)* и частей дивизии (бригады) доводятся распоряжениями помощника командира соединения по материально-техническому обеспечению.

В планировании ВАП в батальоне материального обеспечения соединения принимают участие командир батальона, штаб батальона, заместитель командира батальона и начальники служб, начальник объединенного склада.

Исходными данными для планирования ВАП в *обмо (бмо)* являются:

- распоряжение заместителя командира соединения на подвоз материальных средств с армейских складов и в части соединения;

- решение командира на организацию действий *обмо (бмо)*;

- донесения с автомобильных подразделений *обмо (бмо)* о наличии,

техническом состоянии и грузоподъемности автомобильной техники.

На основании распоряжения помощника командира соединения по материально-техническому обеспечению и решения командира *обмо (бмо)* на организацию его действий штаб *обмо (бмо)* на карте разрабатывает план организации действий *обмо (бмо)* в предстоящие сутки, который подписывают начальник штаба и командир *обмо (бмо)*.

Для планирования подвоза материальных средств автомобильным транспортом *обмо (бмо)* штаб батальона разрабатывает план-расчет на перевозку автомобильными колоннами.

*Задачи до автомобильных подразделений (автомобильных колонн) доводятся приказом командира* обмо (бмо).

Планирование ВАП в полку (батальоне) возлагается на помощника командира полка (батальона) по материально-техническому обеспечению.

Исходными данными для планирования ВАП являются:

- распоряжение помощника командира соединения по материально-техническому обеспечению на подвоз материальных средств полковым (батальонным) транспортом с дивизионных (бригадных) складов и дивизионным (бригадным) транспортом на склад полка (в батальоны, дивизионы);

- решение командира полка (батальона, дивизиона) по организации боя;

- донесения о наличии, техническом состоянии и грузоподъемности автомобильных подразделений полка (батальона, дивизиона).

На основании распоряжения помощника командира соединения по материально-техническому обеспечению и решения командира полка (батальона) на организацию боя помощник командира полка (батальона) по материально-техническому обеспечению разрабатывает на карте план материально-технического обеспечения полка (батальона) в бою, который утверждается командиром полка (батальона).

Для планирования подвоза материальных средств на подготовительный период и день боя помощник командира полка (батальона) по материально-техническому обеспечению – начальник тыла полка (батальона) с участием начальников родов войск и служб разрабатывает раздел пояснительной записки к плану материально-технического обеспечения полка (батальона) «Подвоз материальных средств».

Задачи до подразделений тылового обеспечения полка (батальона) доводятся распоряжением помощника командира полка (батальона) по материально-техническому обеспечению.

## 6.2 Работа командира и штаба автомобильной части при планировании перевозок

Содержание, организация и методы работы командира и штаба батальона определяются обстановкой, характером поставленных задач и установленными сроками готовности батальона к их выполнению.

Во всех случаях организация и методы работы должны обеспечивать:

- твердое и непрерывное управление батальоном; своевременное принятие решений, полное и качественное осуществление мероприятий по планированию действий и выполнению поставленных задач;

- взаимодействие с организациями тыла, грузоотправителями и грузополучателями, дорожно-комендантскими соединениями (частями);

- предоставление подчиненным возможно большего времени для непосредственной подготовки к выполнению задач; оперативное реагирование на изменение обстановки; наиболее эффективное использование возможностей автомобильных подразделений.

Действия отдельного автомобильного батальона организуются в соответствии с приказом (распоряжением) старшего командира (начальника), с учетом наличия, состояния и грузоподъемности автомобильных подразделений, обстановки, погодных условий, времени года и суток, состояния маршрутов движения и других данных.

Командир автомобильного батальона с получением приказа (распоряжения):

- уясняет задачу;

- определяет мероприятия, которые необходимо провести немедленно для быстрейшей подготовки подразделений к выполнению полученной задачи;

- производит (утверждает) расчет времени;

- ориентирует своих заместителей, начальников служб и командиров подразделений о полученной задаче (отдает предварительное распоряжение);

- оценивает обстановку;

- принимает решение;

- отдает приказ (распоряжение) на перевозку;

- организует взаимодействие;

- дает указания по организации всестороннего обеспечения, управления, воспитательной работы и контроля за подготовкой подразделений к выполнению поставленных задач.

Уясняя полученную задачу, командир должен понять цель предстоящих действий, особенно порядок и способы выполнения поставленной задачи, особенности подготовки личного состава и техники к предстоящим дей-

ствиям, порядок взаимодействия с соединениями, частями и организациями тыла, срок готовности батальона к выполнению задачи.

После уяснения задачи командир батальона определяет мероприятия, необходимые для быстрейшей подготовки подразделений к выполнению полученной задачи, дает указание начальнику штаба по доведению их до исполнителей, производит или утверждает расчет времени, отдает указание начальнику штаба об ориентировании заместителей командира, начальников служб, командиров подразделений о предстоящих действиях и подготовке данных, необходимых для принятия решения, а затем оценивает обстановку.

При оценке обстановки командир батальона особенно детально изучает возможное воздействие противника на подразделения в районах их действий, наличие, состояние и степень готовности личного состава и автомобильной техники подразделений, их грузоподъемность, транспортные возможности, наличие, состояние и возможности сил и средств материального, медицинского и технического обеспечения, состояние и особенности маршрутов движения (скрытность, наличие крутых затяжных подъемов и спусков, серпантинов, перевалов, теснин, бродов, мостов и переправ через реки), радиационную, химическую, биологическую (бактериологическую) обстановку, состояние погоды, время года и суток.

В целях предоставления подчиненным большего времени на подготовку к предстоящим действиям командир батальона в ходе оценки обстановки отдает предварительные распоряжения. В зависимости от конкретной обстановки в них могут ставиться задачи:

- штабу – по подготовке необходимых расчетов и документов;

- заместителям и начальникам служб – по воспитательной работе, боевому, материально-техническому и медицинскому обеспечению;

- командирам подразделений – по подготовке подразделений к выполнению поставленных задач.

К оценке обстановки привлекаются начальник штаба, заместители командира и начальники служб, которые должны быть в готовности доложить дополнительные сведения о противнике и районах предстоящих действий подразделений, конкретные предложения по их применению и всестороннему обеспечению, по радиационной, химической, биологической (бактериологической) обстановке, а также необходимые расчеты для принятия обоснованного решения на организацию перевозок, боевого, материального, технического и медицинского обеспечения, а также управления.

Выводы из оценки обстановки являются основой для принятия решения на организацию действий.

На основе уяснения задачи, оценки обстановки и подготовленных штабом и службами расчетов командир лично принимает решение.

В решении командир батальона определяет:

- замысел действий (на выполнении каких задач необходимо сосредоточить основные усилия батальона);

- последовательность и способ выполнения поставленной задачи;

- необходимые для этого силы и средства, состав резерва;

- задачи подразделениям;

- основные вопросы взаимодействия;

- организацию и порядок материального, медицинского и технического обеспечения действий подразделений;

- основные мероприятия по защите, охране, обороне и маскировке;

- организацию управления.

Принятое решение оформляется на карте с приложением пояснительной записки (необходимых расчетов).

На карте обычно отображаются:

- данные о противнике (при необходимости);

- районы размещения командного пункта части и тыловых пунктов управления объединений, пунктов управления баз (складов) соединений, частей материального обеспечения;

- задачи подразделениям;

- военно-автомобильные дороги, их состояние, организация дорожной службы, радиационная, химическая, биологическая обстановка на них;

- районы привалов и отдыха;

- выгрузочные станции (порты, пристани) и аэродромы материального обеспечения;

- размещение пунктов заправки, питания, обогрева, технической и медицинской помощи на маршрутах перевозки.

Пояснительная записка выполняется в виде таблиц и схем и содержит сведения и расчеты по наличию, состоянию и грузоподъемности автомобильных подразделений, задачам подразделениям, материальному, техническому и медицинскому обеспечению при выполнении перевозок, защите, охране и обороне автомобильных подразделений, организации управления.

На основании решения командира и его указаний штаб совместно с заместителями и начальниками служб планирует действия батальона.

Планирование действий батальона заключается в разработке и оформлении боевых и других документов и соответствующих расчетов. Эта работа проводится под непосредственным руководством начальника штаба. Порядок планирования перевозок в автомобильном батальоне показан на рисунке 6.1.

Исходными данными (документами) для планирования перевозок в автомобильном батальоне являются:

- приказ (распоряжение) вышестоящего командования на выполнение

перевозок;

- выписка из плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную задачу);

- сведения о состоянии и грузоподъемности транспорта автомобильных рот, накапливаемые в штабе батальона по докладам командиров рот и формируемые ежесуточно в документ «Сведения о состоянии и грузоподъемности автомобильных рот батальона» (приложение М).

Задачи подчиненным командир батальона ставит в приказах (распоряжениях) лично, через штаб, а также через своих заместителей и начальников служб.

В приказе обычно указываются:

- сведения о противнике (при необходимости), положение своих войск, которым доставляются грузы;

- общая задача по перевозкам – откуда, куда и в какие сроки доставляются грузы;

- задачи подразделениям (колоннам);

- состав и номера автомобильных колонн, из каких подразделений выделяется автомобильный транспорт, районы формирования и сроки подачи в них автотранспорта;

- наименование и количество грузов, подлежащих перевозке колонной, откуда, куда, кому и сроки доставки;

- маршруты и порядок движения, время прохождения исходного пункта, диспетчерских пунктов, районы привалов и отдыха;

- организация регулирования движения на маршруте перевозок;

- пункты встречи начальников автомобильных колонн с представителями складов (баз);

- порядок использования порожнего транспорта;

- пункты и сроки возвращения автомобильных колонн после выполнения задания на перевозку;

- организация материального, медицинского и технического обеспечения;

- организация защиты, охранения и обороны автомобильных колонн;

- время готовности к выполнению задач;

- организация управления.

Задачи подразделениям ставятся в порядке их важности и сроков выполнения.

В распоряжении обычно указываются:

- задача батальона;

- конкретные задачи подразделениям и службам;

- время готовности к действиям.

После отдачи приказа (распоряжения) командир батальона дает указания по организации взаимодействия и всестороннего обеспечения, управления, воспитательной работы, контроля за подготовкой подразделений к выполнению поставленных задач.

Контроль за выполнением поставленных задач осуществляют командир и его заместители, а также офицеры штаба и служб, командиры подразделений при подготовке и в ходе выполнения поставленных задач.

Контроль за выполнением приказов (распоряжений) должен сочетаться с практической помощью подразделениям.

Взаимодействие при подготовке и в ходе выполнения поставленных задач осуществляется командиром и штабом батальона с дорожно-комендантскими соединениями (частями), обслуживающими маршруты перевозок, а также с медицинскими и ремонтными частями и учреждениями.

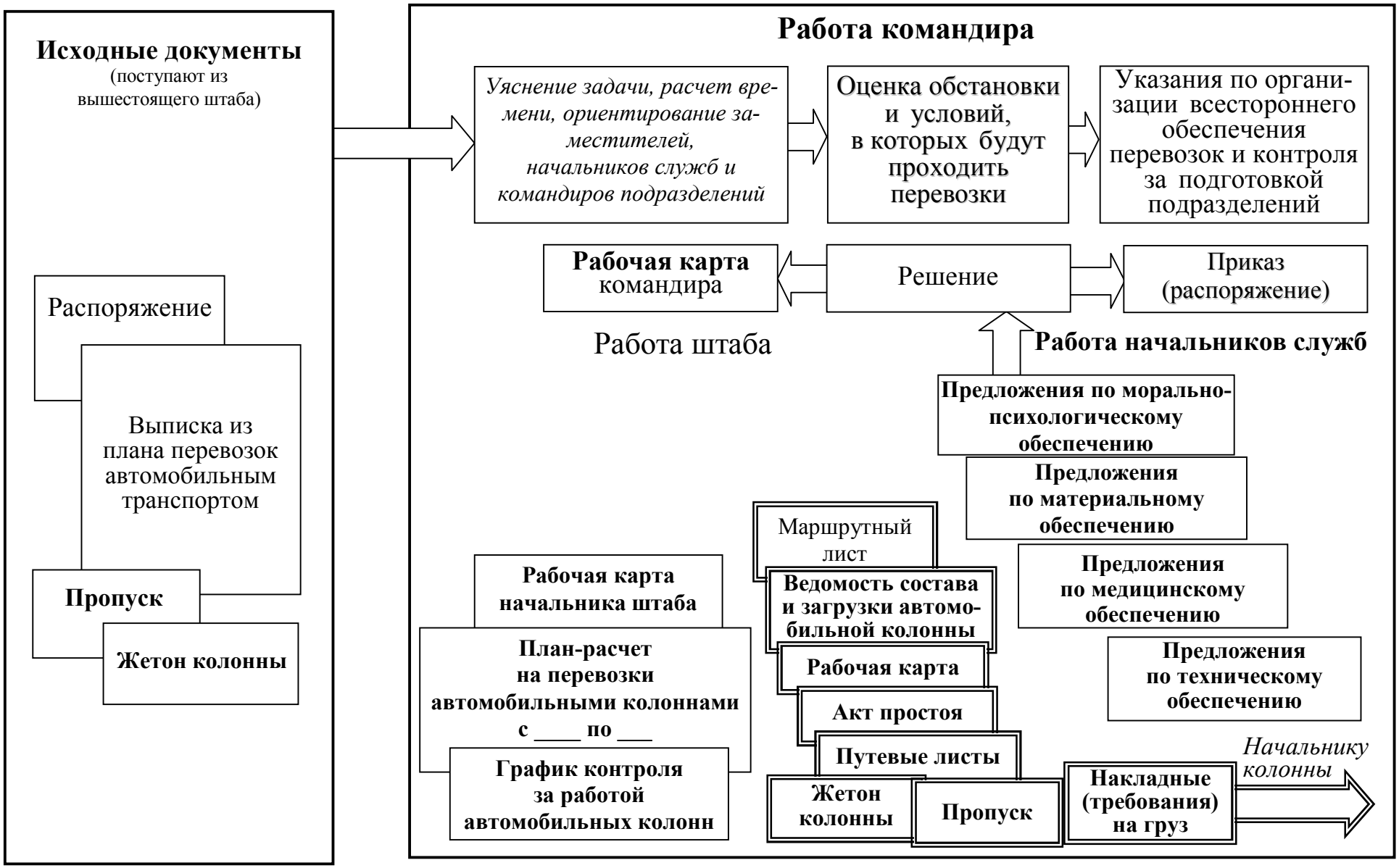



Рисунок 6.1 – Планирование перевозок в автомобильном батальоне

### 6.3 Документы, разрабатываемые в штабе автомобильной части при планировании и подготовке перевозок

При планировании действий батальона штаб разрабатывает план-расчет на перевозки автомобильными колоннами, график контроля за работой автомобильных колонн, оформляет на каждую автомобильную колонну маршрутный лист.

**План-расчет на перевозки автомобильными колоннами** (приложение Н) разрабатывается штабом отдельного автомобильного батальона и является основным документом, определяющим состав колонны, порядок выполнения поставленной задачи на перевозки и распределение ее между автомобильными ротами.

*План-расчет на перевозки автомобильными колоннами на сутки или конкретную перевозку подписывается начальником штаба и утверждается командиром батальона.*

Номер колонны несет в себе следующую информацию: первые две цифры обозначают принадлежность к службе и устанавливаются начальником дорожной службы; три последние цифры обозначают номер колонны в службе. Эти номера распределяются начальником автотранспортной службы между автомобильными частями и соединениями.

Графы «Дата и время» заполняются восьмизначными числами. Например, 03.07 08.00 (где 03 – число, 07 – месяц, 08.00 – время).

До автомобильных подразделений план-расчет на перевозки автомобильными колоннами доводится боевым приказом (распоряжением).

**График контроля за работой автомобильных колонн** (приложение П) разрабатывается штабом *оавтб*, как правило, параллельно с разработкой план-расчета на перевозки автомобильными колоннами и ведется начальником диспетчерского пункта.

На графике пунктирными линиями наносится плановое (расчетное) задание, а сплошными линиями – фактическое выполнение. Движение обозначается горизонтальной линией, погрузка (выгрузка), запланированные остановки, отдых и вынужденные остановки – прямоугольником, под которым указываются наименование, вес и вид груза и причины вынужденной остановки. Над прямоугольником – отправитель и получатель груза, наименования населенных пунктов; над горизонтальной линией – расстояние в километрах.

Штабом части начальникам автомобильных колонн вручаются следующие документы: маршрутный лист (приложение И), ведомость состава и загрузки автомобильной колонны (приложение З), накладные (требования) на получение (сдачу) груза (приложение Е), бланки актов простоя (прогона) ав-

томобилей (приложение К), путевые листы на каждый автомобиль и при необходимости – топографическую карту (для отработки рабочей карты начальником колонны), жетон автомобильной колонны (приложение Р) и пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам (приложение С).

**Маршрутный лист** является основным документом начальника колонны и предназначен для постановки задач автомобильной колонне на перевозки и контроля за их выполнением.

Маршрутный лист оформляется в штабе батальона на основании боевого приказа и план-расчета на перевозки, подписывается командиром батальона, заверяется гербовой печатью и вручается начальнику колонны под роспись в корешке маршрутного листа.

В маршрутном листе указывается состав колонны (раздел I), задание на перевозки и планируемое время его выполнения (раздел II).

В ходе перевозки начальник колонны в разделе II отмечает время фактического выполнения задания.

Отметка о сдаче груза производится в разделе III и заверяется подписями и гербовой печатью грузополучателей.

По прибытию в часть начальник колонны в разделе IV оформляет отчет о выполненной работе, в котором указывает: время, затраченное на выполнение задания, наименование и количество груза (личного состава), количество пройденных километров с грузом и без груза, а также причины несвоевременного выполнения задания.

**Ведомость состава и загрузки автомобильной колонны** оформляется начальником штаба батальона после определения состава и порядка построения колонны и выдается начальнику колонны в том случае, если материальные средства уже загружены в транспорт батальона.

При приеме грузов от складов ведомость оформляется начальником колонны. В этом случае штабом батальона ему выдается бланк ведомости.

При перевозке однотипных материальных средств в один адрес ведомость может не заполняться.

**Жетон автомобильной колонны** предназначен для учета и контроля движения автомобильных колонн при выполнении перевозок.

Жетоны выдают органы управления автотранспортной службой автомобильным соединениям и частям и хранят как документы строгой отчетности. Начальникам колонн жетоны выдают в штабе батальона под расписку. На колонны, контроль за работой которых осуществляет орган управления автотранспортной службой, выдают жетоны с красной полосой.

Начальник колонны предъявляет жетон на всех диспетчерских пунктах.

**Накладная (требование)** является распоряжением довольствующего органа грузоотправителя на отпуск (отгрузку, отправку, передачу), а грузо-

получателю – на прием материальных средств.

Накладная (требование) на полученные материальные средства начальнику автомобильной колонны (сопровождающему) выдается грузоотправителем в двух экземплярах. При доставке материальных средств один экземпляр накладной (требования) начальник автомобильной колонны вручает грузополучателю, а другой с отметкой грузополучателя о приеме материальных средств оставляет у себя.

**Пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам** выписывается в дорожной службе фронта (оперативно-стратегического, оперативного командования).

Пропуска хранят как документы строгой отчетности. Начальникам колонн пропуска выдают в штабе части под расписку. Пропуск представляется начальником колонны органам дорожно-комендантской службы на участках военно-автомобильных дорог.

**Акт простоя (прогона) автомобилей** оформляет начальник колонны (старший машины, водитель автомобиля) в случаях задержки колонны (автомобиля) в пунктах погрузки (разгрузки) сверх установленных норм.

Акт заполняют полностью по форме бланка и подписывают: начальник колонны (старший машины, водитель автомобиля), сопровождающий (если он имеется) и начальник склада. При отказе начальника склада подписать акт его подписывает начальник колонны (старший машины, водитель автомобиля) в одностороннем порядке с указанием причины отказа. Особое мнение сторон записывают на обороте бланка акта.

### 6.4 Принципы формирования автомобильных колонн

**Автомобильная колонна** – автомобильное подразделение (часть) или группа автомобилей (два и более), следующая по одному 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.

При формировании и построении автомобильной колонны должны соблюдаться следующие принципы:

- обеспечение соответствия количества и марок машин роду и объему перевозимого груза;

- обеспечение соответствия состава средств боевого, материального, технического и медицинского обеспечения составу колонны, важности перевозимого груза, условиям боевой обстановки, природно-климатическим ус-

ловиям, времени года и суток, продолжительности выполнения ВАП;

- сохранение организационно-штатной целостности автомобильных подразделений, привлекаемых к выполнению ВАП;

- максимально возможное сокращение количества типов и марок машин, включаемых в состав колонны;

- обеспечение максимальной автономности автомобильной колонны в боевом, материальном, техническом и медицинском отношении и возможности делимости колонны в ходе выполнения ВАП с сохранением управляемости ею;

- обеспечение совместимости воинских грузов, перевозимых на автотранспорте с учетом их физических свойств;

- обеспечение возможности сохранения постоянного места в колонне каждому автомобилю в течение всего марша при выполнении ВАП.

Формирование автомобильных колонн должно осуществляться при максимальном сохранении целостности автомобильных подразделений. Для таких автомобильных колонн характерны организованность, воинский порядок и дисциплина, высокая автономность в материальном, техническом и медицинском отношении, надежность защиты, обороны и охраны, а также устойчивость управления, что способствует безопасности движения и исключению аварийных ситуаций.

Автомобильным колоннам присваиваются пятизначные номера. Первые две цифры обозначают принадлежность данной колонны к службе, роду войск. Три последние цифры определяют принадлежность к соединению, части.

### 6.5 Нормативы и методика основных расчетов при планировании перевозок

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 10–12 часов в сутки. Кроме того, в суточный баланс входит затрата времени на привалы – 3–4 часа и ежесуточный отдых 6–8 часов.

**Суточный пробег** – путь, пройденный автомобилем за сутки, км. В различных звеньях подвоза нормы суточного пробега в зависимости от состояния дорог, времени простоя под грузовыми операциями, плеча подвоза и других причин различны и в среднем принимаются:

в войсковом звене подвоза……..150 км

армейском……..200 км

фронтовом……250 км
для автотранспорта центра……300 км и более

**Плечо подвоза** – расстояние (в километрах) от пункта погрузки до пункта выгрузки. Плечо подвоза автотранспортом соответствующего звена, как правило, не должно превышать половины величины суточного пробега.

**Среднетехническая скорость движения** – отношение пройденного пути (участка, маршрута или за сутки) к времени движения (на том же участке, маршруте или за сутки), $V_{тср}$ (км/ч).

$$V_{т.ср} = \frac{L}{tg}, \qquad (6.1)$$

где $L$ – протяженность определенного участка, км;
$tg$ – время движения (без учета времени простоев), ч.

При планировании автомобильных перевозок величину среднетехнической скорости берут в пределах 30 км/ч.

**Средняя маршевая (эксплуатационная) скорость**

$$V_{м.ср} = \frac{L}{tн}, \qquad (6.2)$$

где $L$ – расстояние, пройденное автомобилем за рабочий день, км;
$tн$ – время нахождения автомобиля в наряде, ч.

**Время простоя автотранспорта под грузовыми операциями** – время, необходимое для погрузки или разгрузки отдельного автомобиля, (автомобильного подразделения).

Нормы времени на загрузку автомобилей и автомобильных колонн со средствами механизации приведены в таблице 6.1.

Т а б л и ц а 6.1 – Время загрузки автомобилей и автомобильных колонн

| Наименование | Продолжительность погрузки, мин | |
|---|---|---|
| | днем | ночью |
| **Автомобиль грузоподъемностью от 4 до 7 т** | 15 | 20 |
| Автомобиль грузоподъемностью выше 7 т | 20 | 25 |
| Автомобильный взвод в составе автомобилей грузоподъемностью от 4 до 7 т | 45 | 60 |
| То же, при грузоподъемности автомобилей свыше 7 т | 60 | 80 |
| Автомобильная рота в составе автомобилей грузоподъемностью от 4 до 7 т | 120 | 180 |

При ручном способе выполнения погрузочно-разгрузочных работ нормы

времени увеличиваются в 1,5 раза.

Нормы времени на налив и слив горючего колонн автомобильных частей и подразделений приведены в таблице 6.2.

Т а б л и ц а 6.2 – Нормы на налив и слив горючего автомобильных колонн

| Состав колонны | Продолжительность, мин | |
|---|---|---|
| | налива* | слива** |
| Автомобильный взвод с топливоцистернами на 4000 л | 20–30 | 20–30<br>20–30 |
| То же, с топливоцистернами на 8000 л | 30–40 | 30–40<br>30–40 |
| Автомобильная рота с топливоцистернами на 4000 л | 60–90 | 20–30<br>60–90 |
| То же с топливоцистернами на 8000 л | 90–120 | 30–40<br>90–120 |
| Автомобильный батальон с топливоцистернами на 4000 л | 180–270 | 60–90<br>180–270 |
| То же с топливоцистернами на 8000 л | 270–360 | 90–120<br>270–360 |

* При наличии на полевом складе механизированной заправки на 20–25 топливоцистерн одновременно.

**В числителе приведены нормы времени при наличии механических насосов на топливоцистернах, в знаменателе – при наливе (сливе) горючего с помощью мотопомп.

**Коэффициент использования грузоподъемности (*КИГ*)** – показатель, характеризующий степень использования грузоподъемности транспортного средства.

$$КИГ = \frac{Q}{q_н}, \qquad (6.3)$$

где $Q$ – количество перевозимого груза, т;

$q_н$ – номинальная грузоподъемность автомобиля, т.

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

при погрузке боеприпасов……..0,8–1,0
стрелкового оружия…… ….0,5–0,8
автомобильного имущества…… ……0,8–0,9
продовольствия……0,6–0,8
вещевого имущества…… …0,4–0,5

Средние коэффициенты использования грузоподъемности (*КиГ*) автомобилей и автопоездов при загрузке их материальными средствами приведе-

ны в приложении Т.

**Коэффициент использования пробега (*КИПр*)** – показатель того, в какой степени использован пробег автомобиля для полезной работы.

$$КИПр = \frac{Lг}{L}, \tag{6.4}$$

где *Lг* – пробег автомобиля с грузом, км;

*L* – общий пробег автомобиля, км.

*КИПр* принимается не менее 0,5 (колеблется от 0,5 до 1,0).

**Коэффициент технической готовности (*КТГ*)** – показатель, характеризующий техническое состояние автомобильного транспорта части (подразделения).

$$КТГ = \frac{Ми}{Мс}, \tag{6.5}$$

где *Ми* – количество исправных машин, ед.;

*Мс* – количество машин по списку, ед.

Грузоподъемность является одним из важнейших показателей, характеризующих производственные возможности автомобильного транспорта.

Различают следующие виды грузоподъемности автомобиля:

- номинальную ($q_н$);
- фактическую ($q_ф$).

Номинальная грузоподъемность устанавливается заводом-изготовителем в зависимости от основных конструктивных параметров и условий использования.

Фактическая грузоподъемности автомобиля – масса груза, фактически загруженного в кузов автомобиля (автопоезда).

Однако, при планировании ВАП необходимо знать грузоподъемности автомобильной части (подразделения).

Различают следующие виды грузоподъемности автомобильной части (подразделения):

- номинальную;
- штатную;
- списочную;
- фактическую.

Номинальная (штатная, списочная) грузоподъемность автомобильного соединения, части и подразделения определяется как сумма номинальных (штатных, списочных) грузоподъемностей штатных или списочных автомобилей (автопоездов) при $КТГ = 1{,}0$ и $КИГ = 1{,}0$.

$$Gн(шт.сп) = \sum_{i=1}^{m} Ашт(сп)i \cdot q_{нi} \cdot КТГ \cdot КИГ, \qquad (6.6)$$

где *Ашт(сп)i* – штатное (списочное) количество автомобилей *i*-й марки, предназначенных для перевозки воинских грузов;

*m* – количество марок автомобилей, предназначенных для перевозки соответствующих грузов.

При определении штатной грузоподъемности автомобильных соединений, частей и подразделений, не имеющих целевого предназначения по перевозке запасов определенных видов материальных средств, принимаются *КИГ* = 0,9 и *КТГ* = 0,9.

Для соединений, частей и подразделений материального обеспечения *КИГ* принимается по тому виду материальных средств, для перевозки которых они предназначены. Для наливных частей и подразделении *КИГ* принимается равным 0,8.

Фактическая грузоподъемность автомобильного соединения части, подразделения ($G_ф$) определяется как сумма номинальных грузоподъемностей списочных автомобилей при фактических значениях *КТГ* и *КиГ* по виду материальных средств в соответствии с полученной задачей.

$$G_ф = \sum_{i+1}^{m} Acn_i \cdot q_{нi} \cdot КТГ \cdot КИГ. \qquad (6.7)$$

Для частей и подразделений наливных (переоборудованных под налив) машин грузоподъемность определяется:

$$G_{нал} = \sum_{i+1}^{m} A_i \cdot V_i \cdot \gamma_{ср} \cdot КТГ, \qquad (6.8)$$

где $V_i$ – объем цистерн (резервуаров), установленных на автомобиль, м$^3$;

$\gamma_{ср}$ – средняя плотность наливных грузов, т/м$^3$.

При перевозке горючего принимается $\gamma_{бенз} = 0{,}75$ т/м$^3$; $\gamma_{ДТ} = 0{,}85$ т/м$^3$.

При планировании перевозок также учитываются:

- нормы посадки личного состава, погрузки раненых и больных на автомобили и автопоезда (приложение У);

- нормы затрат времени на дооборудование автомобилей для перевозки горючего в резервуарах (таблица 6.3);

- нормы погрузки резервуаров и тары с горючим на бортовые автотранспортные средства (приложение У);

- нормы погрузки материальных средств на грузовые автомобили и автопоезда (справочники по видам материальных средств).

Т а б л и ц а 6.3 – Нормы затрат времени на дооборудование автомобилей для перевозки горючего в резервуарах

| Подразделение | Время, ч | | | Привлекаемые средства |
|---|---|---|---|---|
| | на нарубку и установку цепей заземления | на установку скоб, погрузку и крепление резервуаров | итого | |
| Автомобильный взвод | 1/0 | 8/6 | 9/6 | МТО-АТ |
| Автомобильная рота | 3/0 | 20/12 | 23/12 | МТО-АТ |

Примечание – В числителе показаны затраты времени при использовании автомобилей впервые, в знаменателе – затраты времени при повторном использовании.

Определив состав автомобильных колонн, штаб батальона приступает к расчету последовательности выполнения транспортного процесса перевозок автомобильными колоннами:

- определяется время прибытия автомобильных колонн в пункты погрузки материальных средств:

$$T_{пкп} = T_{нп} + T_{дв1} + t_n , \quad (6.9)$$

где $T_{пкп}$ – время начала движения в пункт погрузки, ч;

$T_{дв1}$ – время на движение автомобильной колонны от пункта формирования до пункта погрузки, ч;

$t_n$ – время на привалы, дневной (ночной) отдых, ч.

Время движения автомобильной колонны от пункта формирования до пункта погрузки определяется по формуле:

$$T_{дв1} = \frac{l_1}{V_{ср}}, \quad (6.10)$$

где $l_1$ – расстояние от пункта формирования до пункта погрузки, км;

$V_{ср}$ – *среднетехническая скорость движения, км/ч.*

Время окончания погрузки материальных средств $T_{кп}$ определяется по формуле:

$$T_{кп} = T_{пкп} + T_{пр}, \quad (6.11)$$

где $T_{пр}$ – время простоя колонны под загрузкой, ч.

Время прибытия колонн в пункт выгрузки материальных средств $T_{пкв}$ определяется по формуле:

$$T_{пкв} = T_{кп} + T_{дв2} + t_n , \quad (6.12)$$

где $T_{дв2}$ – время на движение колонн от пункта погрузки до пункта выгрузки, ч;

$t_n$ – время на привалы, дневной (ночной) отдых, ч.

$$T_{дв2} = \frac{l_2}{V_{ср2}}, \quad (6.13)$$

где $l_2$ – расстояние от пункта погрузки до пункта выгрузки, км;

$V_{ср}$ – среднетехническая скорость движения на участке маршрута, км/ч.

*Время начала (конца) выгрузки материальных средств* $Т_{кв}$ *определяется по формуле:*

$$T_{кв} = T_{пкв} + T_{пр}, \quad (6.14)$$

где $T_{пр}$ – время простоя колонн под разгрузкой, ч.

Время прибытия автомобильных колонн в пункт сосредоточения после выгрузки материальных средств $T_{пс}$ определяется по формуле:

$$T_{пс} = T_{кв} + T_{дв3} + t_п, \quad (6.15)$$

где $T_{дв3}$ – время движения колонн от пункта погрузки до пункта сосредоточения, ч.

$$T_{дв3} = \frac{l_3}{V_{ср3}}, \quad (6.16)$$

где $l_3$ – расстояние от пункта выгрузки до пункта сосредоточения, км;

$V_{ср3}$ – среднетехническая скорость движения на участке маршрута от пункта выгрузки до пункта сосредоточения, км/ч.

Методика расчета эвакоперевозок аналогична вышеизложенной. Полученные результаты расчетов заносятся в форму план-расчета.

## Контрольные вопросы

1 Кто планирует воинские автомобильные перевозки?

2 Что включает планирование воинских автомобильных перевозок?

3 Исходные данные для планирования воинских автомобильных перевозок.

4 Порядок работы командира автомобильного батальона с получением приказа (распоряжения) на выполнение перевозок.

5 Что определяет командир автомобильного батальона в решении на выполнение перевозок?

6 Документы, разрабатываемые в штабе автомобильной части при планировании и подготовке перевозок.

7 Принципы формирования автомобильных колонн.

8 Что называется суточным пробегом?

9 Виды грузоподъемности автомобиля.

10 Виды грузоподъемности автомобильной части.

# 7 ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ (КОЛОНН) К ВЫПОЛНЕНИЮ ВОИНСКИХ АВТОМОБИЛНЫХ ПЕРЕВОЗОК

## 7.1 Последовательность и содержание работы командира автомобильного подразделения (начальника автомобильной колонны) при подготовке к перевозкам

Командир автомобильного подразделения (начальник автомобильной колонны) при организации ВАП отвечает за сохранность и доставку личного состава и грузов по назначению и в установленные сроки, обеспечение личного состава материальными средствами, защиту, охранение и оборону колонны, организацию воспитательной работы с личным составом колонны.

Командир автомобильного подразделения (начальник автомобильной колонны) при организации ВАП обязан:

- знать задание на перевозку, порядок и сроки его выполнения, основные и запасные маршруты движения колонны;
- ставить задачу личному составу колонны на предстоящую перевозку, инструктировать его о порядке и особенностях выполнения перевозок, организовать защиту, охранение и оборону колонны;
- непосредственно руководить перед выходом колонны на выполнение задания подготовкой личного состава и техники к перевозкам, проверять состояние вооружения, средств связи, медицинского и технического обеспечения, обеспеченность материальными средствами;
- управлять колонной табельными средствами, а также с помощью средств, выделенных в его распоряжение;
- руководить действиями приданных подразделений охраны;
- получать на диспетчерских пунктах дорожно-комендантской службы распоряжения прямых начальников, а также передавать необходимые донесения;
- выполнять требования органов дорожно-комендантской службы, соблюдение правил движения колонны через обслуживаемые дорожные участки или об изменении маршрута движения (объезда);
- на пунктах погрузки и выгрузки грузов представлять маршрутный лист для отметки времени прибытия (убытия), согласовать с грузоотправителями и грузополучателями вопросы выполнения погрузочно-разгрузочных работ, защиты, охранения и обороны, вносить в маршрутный лист все предусмотренные графиком движения вынужденные стоянки и задержки колонн;
- по возвращению в часть докладывать командиру или начальнику штаба о выполнении задания на перевозки, представлять им маршрутный

лист и другие документы колонны, а также докладывать рапортом по команде об имевших место происшествиях с автомобильной колонной.

Приказ на перевозки командирам подразделений отдается командиром автомобильного батальона устно.

Командир автомобильного подразделения, получив приказ (распоряжение) на перевозку, организует свою работу в следующей последовательности:

- уясняет полученную задачу, порядок и сроки ее выполнения, основные и запасные маршруты движения;

- дает указания начальникам колонн о подготовке автомобилей и привлекаемых к перевозке средств материального, технического и медицинского обеспечения;

- производит боевой расчет личного состава, устанавливает порядок оповещения о нападении противника и сигналы управления колоннами;

- указывает начальникам колонн место и сроки построения колонн;

- проверяет у личного состава наличие и состояние оружия, боеприпасов, положенных средств оказания медицинской помощи и индивидуальной противохимической защиты, а также обеспеченность всеми видами довольствия;

- инструктирует личный состав колонн о порядке и особенностях выполнения перевозок;

- проверяет наличие и состояние транспортных средств, средств связи, замыкания и сопровождения колонн, обеспеченность их положенным инструментом, запасными частями, материалами и приспособлениями для повышения проходимости;

- проверяет у водителей наличие военных билетов, водительских удостоверений и путевых листов;

- докладывает командиру батальона (начальнику штаба) о готовности подразделения к выполнению перевозок и получает в штабе необходимые документы (маршрутные листы, жетоны колонн, бланки актов простоя (прогона) автомобилей, а при необходимости и пропуска на право движения по военно-автомобильным дорогам);

- отдает начальникам колонн приказ на выполнение воинских автомобильных перевозок;

- вручает начальникам колонн маршрутные документы.

При уяснении полученной задачи командир автомобильного подразделения должен тщательно изучить маршрутные документы (маршрутный лист, жетон автомобильной колонны, пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам), которые он получает в штабе батальона после доведения ему приказа на перевозки.

Уясняя полученную задачу, командир автомобильного подразделения должен понять:

- задачу предстоящих перевозок;
- род и количество перевозимого груза;
- кто является грузоотправителем и грузополучателем;
- места формирования колонн, погрузки и выгрузки грузов;
- маршруты движения, их состояние и протяженность;
- время готовности автомобильного подразделения к выполнению задачи, формирования колонны, начала погрузки, доставки грузов грузополучателю и возвращения в часть;
- состав средств обеспечения и сопровождения.

В результате уяснения полученной задачи командир автомобильного подразделения определяет мероприятия, которые необходимо выполнить в первую очередь и ориентирует начальников колонн на их выполнение.

Такими мероприятиями могут быть:

- определение наиболее сложных вопросов в подготовке автомобильной техники и личного состава и, в соответствии с этим, намечаемые мероприятия по их решению;
- установление сроков подготовки личного состава и техники;
- доведение распоряжений до личного состава на подготовку к ВАП.

Наряду с подготовкой личного состава и техники к перевозке, командир подразделения готовит рабочую карту, на которую наносит:

- сведения о противнике (при необходимости);
- район размещения батальона;
- район размещения своего подразделения;
- места размещения командного пункта батальона и пунктов управления подразделений батальона;
- пункты погрузки и разгрузки материальных средств;
- исходный пункт и время его прохождения;
- пункты регулирования и время их прохождения;
- маршруты движения с элементами дорожного обеспечения;
- радиационную и химическую обстановку;
- районы привала и отдыха;
- пункты технической помощи и СППМ;
- пункты питания, обогрева и медицинской помощи;
- сигналы оповещения.

Боевой расчет личного состава производится для определения действий по отражению нападения на колонну противника (диверсионных групп) и при применении им оружия массового поражения. Он должен предусматривать действия личного состава в районе погрузки (выгрузки) грузов, на при-

вале и во время движения. При этом организация обороны должна быть круговой, с сохранением целостности подразделений и наличием резерва. Разрабатывая боевой расчет, командир автомобильного подразделения (начальник автомобильной колонны) особое внимание личного состава обращает на необходимость выполнения главной задачи автомобильной колонны – доставки грузов. От боя необходимо уклоняться и быстро выходить из-под огня противника.

Порядок оповещения о нападении противника должен предусматривать предупреждение подразделения о непосредственной угрозе и начале применения противником оружия массового поражения, о нападении наземного и воздушного противника.

Оповещение подразделений о непосредственной угрозе в начале применения ОМП осуществляется немедленно по всем средствам связи едиными и постоянно действующими сигналами: о радиоактивном заражении – «Радиоактивная опасность», о химическом и бактериологическом (биологическом) заражении – «Химическая тревога».

Для оповещения о нападении воздушного, наземного противника и применении ОМП устанавливаются сигналы, подаваемые звуковыми и светотехническими средствами автомобиля, ударами в колокол и др.

Команды, подаваемые голосом, должны быть уставными. Например: «Ложись», «К бою», «Противник с фронта», «Газы» и т.д.

На каждые сутки для опознания своих военнослужащих устанавливаются пропуск и отзыв.

Пропуском служат наименование вооружения или боевой техники, например «Затвор», а отзывом – название населенного пункта, начинающегося с той же буквы, что и пропуск, например «Запорожье».

Пропуск сообщается устно всему составу охранения, разведке и лицам, посылаемым за пределы подразделения, а ночью – и в пределах расположения своего подразделения. Отзыв сообщается командирам этих подразделений, а также лицам, посылаемым для передачи устных приказаний.

Пропуск спрашивается у всех лиц, проходящих через рубеж охранения и следующих по расположению подразделения ночью, отзыв – у лиц, передающих приказания командира и у командиров подразделений, ведущих разведку.

Сигналы оповещения и порядок действия по ним доводится до личного состава колонны в боевом расчете.

Сигналы управления колонной на марше доводятся до личного состава на занятиях или инструктажах, а при необходимости могут указываться в приказе начальника колонны.

Следует отметить, что от знания сигналов управления и оповещения

личным составом автомобильных подразделений, умения грамотно действовать по ним, зависит успешное выполнение ВАП.

Задачи до начальников автомобильных колонн доводятся приказом, в котором указываются:

- сведения о противнике (при необходимости);
- положение своих войск, которым доставляются грузы;
- задача перевозки, откуда, куда и в какие сроки доставляются грузы;
- задачи автомобильным колоннам,
- наименование и количество грузов, подлежащих перевозке;
- состав автомобильных колонн;
- районы привалов и отдыха (при необходимости);
- порядок использования порожних автомобилей;
- организация регулирования движения на маршрутах перевозок;
- время и место сосредоточения колонн после выполнения задачи;
- организация материального, медицинского и технического обеспечения;
- организация защиты, обороны, охраны и маскировки;
- время готовности автомобильных колонн к выполнению перевозок;
- организация управления.

Приказ доводится до начальников автомобильных колонн командиром подразделения устно, под запись в рабочих тетрадях.

Начальники автомобильных колонн, получив задачи, планируют действия и организуют выполнение поставленных задач.

После доклада командиру батальона о готовности к ВАП, командир подразделения в соответствии с указаниями командира части может внести необходимые корректировки на рабочую карту и в приказе.

В каждом конкретном случае последовательность в работе командира автомобильного подразделения будет зависеть от сложившихся условий обстановки, наличия времени на подготовку к ВАП, готовности техники и личного состава к ВАП, объема и важности перевозок, знания командиром автомобильного подразделения истинного положения дел в подразделении, степени профессиональной подготовленности командира подразделения и его личного состава и др.

### 7.2 Подготовка личного состава

При подготовке личного состава к выполнению поставленной задачи с водителями и личным составом подразделений автотехнического обеспечения проводятся занятия, а при недостатке времени – инструктаж.

Подготовка личного состава в зависимости от конкретных условий выпол-

нения перевозок может включать изучение и отработку различных вопросов.

В общем виде подготовка личного состава включает:

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

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

- изучение правил подготовки техники к перевозке 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.

Для проведения занятий подразделение рекомендуется разбивать на группы, число которых равняется количеству проводимых там занятий. Схема и время замены учебных точек устанавливается командиром подразделения перед проведением занятия.

При недостатке времени на проведение занятий с личным составом проводится инструктаж по этим же вопросам. При этом инструктаж проводится, как правило, командиром подразделения в несколько этапов. На первом этапе даются лишь общие сведения о предстоящей задаче и подробные указания о содержании мероприятий по подготовке личного состава и техники. На втором этапе, непосредственно перед маршем, личный состав подробно инструктируется о порядке выполнения задачи.

При подготовке личного состава возможны варианты сочетания в проведении занятий и инструктажей. При этом инструктаж командир подразделения проводит с руководителями занятий, а занятия – руководителями со всем личным составом колонны.

При подготовке личного состава командир подразделения обязан представлять водителям достаточное время для отдыха, особенно перед ночным маршем.

При проверке у личного состава оружия, боеприпасов и других положенных материальных средств необходимо руководствоваться нормами содержания запасов, определенных приказами министра обороны по каждому виду материальных средств.

На каждого военнослужащего положено иметь:

а) по боеприпасам:

- патроны 5,45-мм к автомату АК-74 – 180 шт. или патроны 7,62-мм к

автомату АКМ – 120 шт. (из них «НЗ» – 45 и 30 шт. соответственно);

- ручные противопехотные гранаты (РГН или Ф-1) – 2 шт.;

- патроны 7,62-мм к ручному пулемету РПК – 300 шт. (из них «НЗ» – 100 шт.);

- противотанковые выстрелы ПГ-78 к гранатомёту РПГ-7 – 5 шт. (из них «НЗ» – 3 шт.);

б) по вещевому имуществу:

- шлем стальной;

- сумка гранатная;

- общевойсковой комплексный защитный костюм – ОКЗК);

- другие виды вещевого имущества – по сезону;

в) по медицинскому имуществу:

- аптечка индивидуальная;

- индивидуальный противохимический пакет ИПП-8;

- индивидуальный перевязочный пакет;

г) по продовольствию:

- сухой паек в качестве «НЗ» – 1 (галеты – 600 г, консервы мясорастительные – 500 г, консервы мясные – 250 г, сахар – 135 г, чай – 2 г);

- котловой паек – на двое суток (в транспорте подразделения);

д) по имуществу РХБЗ:

- противогаз;

- общевойсковой защитный комплект (ОЗК).

### 7.3 Подготовка техники

Подготовка автомобилей к перевозке предусматривает выполнение различных работ, объем которых зависит от технического состояния автомобилей, пробега после предыдущего технического обслуживания, продолжительности и напряженности предстоящего марша, вида перевозимого груза.

При подготовке к перевозке, прежде всего, проводится контрольный осмотр автомобилей, в ходе которого уточняется их техническое состояние и укомплектованность, планируется работа по техническому обслуживанию и ремонту и определяется потребность в доукомплектовании необходимым имуществом. Подготовка автомобилей заключается в проверке их систем, механизмов и узлов, а также в подготовке кузовов для перевозки грузов определенного вида. Она проводится в целях обеспечения выполнения перевозок в установленные сроки при наиболее эффективном использовании автомобилей, сохранения грузов и поддержания высокого уровня технического состояния автотранспорта.

Контрольный осмотр проводят водители и командиры отделений под

непосредственным руководством техников и старших командиров.

Автомобили, выделяемые для перевозки различных грузов, должны быть технически исправны, укомплектованы средствами пожаротушения, индивидуальными комплектами запасных частей, инструмента и принадлежностей (ЗИП), противооткатными упорами (колодками), соответствующими диаметру колеса, фонарями автономного питания, знаками аварийной остановки, медицинскими аптечками, средствами для буксирования и повышения проходимости, светомаскировочным и светотехническим оборудованием, средствами утепления двигателей.

У автомобилей-фургонов кузов должен быть полностью закрытым, прочным, без щелей и оборудован соответствующей системой вентиляции в зависимости от свойств перевозимого груза. Для внутренней обивки используются материалы, не вызывающие искрения, деревянные материалы должны иметь огнестойкую пропитку. Двери должны оборудоваться замками. Конструкция дверей не должна снижать жесткость кузова.

Брезент для укрытия грузов должен быть изготовлен из трудновоспламеняющейся и непромокаемой ткани, прикрывать борта на 200 мм
ниже их верхнего уровня и прикрепляться металлическими рейками или цепями с запорными приспособлениями.

При подготовке к перевозке после контрольного осмотра проводится очередное техническое обслуживание № 1 или № 2 в зависимости от пробега.

Если в период подготовки к перевозке не представляется возможным провести техническое обслуживание № 1 или № 2 в полном объеме, то в первую очередь выполняются работы, обеспечивающие безопасность движения и надежность агрегатов, механизмов и приборов, которые будут работать наиболее напряженно в условиях предстоящего марша. Техническое обслуживание автомобилей проводят водители под непосредственным руководством командиров отделений. Для выполнения наиболее сложных регулировочных работ и работ по обслуживанию аккумуляторных батарей привлекаются младшие специалисты по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей.

Восстановление неисправных автомобилей проводится водителями и ремонтниками подвижных мастерских. При недостатке времени к работам могут привлекаться водители исправных и готовых к маршу автомобилей. Автомобили, которые не могут быть отремонтированы к началу марша, передаются в ремонтные органы.

При подготовке к перевозке опасных и специальных грузов автомобили могут дооборудоваться соответствующим образом в зависимости от вида перевозимого груза и его упаковки.

Дооборудование и подготовка автомобилей заключаются в наращива-

нии бортов, установке дуг и тентов, изготовлении подкладочных клиньев, подстилочных досок, матов, подстилок из сена, соломы, камыша, хвороста и т.п. Подготовка автомобилей для перевозки личного состава в основном заключается в оборудовании кузовов грузовых автомобилей скамейками.

Подготовка средств технического обслуживания и ремонта заключается в проверке укомплектованности мастерских инструментом, приспособлениями и оборудованием, работоспособности на различных режимах эксплуатации, в укомплектовании необходимым автомобильным имуществом.

### 7.4 Построение походного порядка

Выбор состава автомобильных колонн при перевозках материальных средств является одной из наиболее трудоемких и ответственных задач.

Состав автомобильных колонн в звеньях тыла зависит от объемов и расстояний перевозок, фронта погрузки (выгрузки), об учености личного состава, занятости дорог и степени воздействия противника.

Сравнительный анализ возможного состава автомобильных колонн в оперативно-стратегическом и оперативном тылу свидетельствует о недостаточной автономности колонн в составе автомобильного отделения или взвода. В тоже время колонна в составе автомобильного батальона чрезвычайно громоздкая.

Примерный состав колонн автомобильных подразделений представлен в таблице 7.1.

Т а б л и ц а 7.1 – Примерный состав автомобильных колонн

| Подразделения | Количество личного состава, чел. | Количество автомобилей, ед. | КП-130, ед. | АЦ (АТМЗ), ед. | Резервный автомобиль, ед. | Мастерские | Санитарный автомобиль, ед. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *авто* | 10–12 | 10–12 | - | - | - | - | - |
| *автв* | 25–30 | 24–25 | - | - | - | - | - |
| *автр* | 80–100 | 70–80 | 1 | 1–2 | 1–2 | МТО-АТ | - |
| *автб* | 350–400 | 250–270 | 3 | 5–7 | 3–5 | ПАРМ-1М | 1 |

В войсковом тылу перевозки преимущественно осуществляются автомобильными колоннами в составе отделения или взвода. В армейском и фронтовом тылу наиболее рациональной является ротная автомобильная ко-

лонна.

Опыт работы автомобильного транспорта по обеспечению ограниченного контингента советских войск в Республике Афганистан и объединенной группировки войск в ходе проведения антитеррористической операции в Чеченской Республике свидетельствует о высокой эффективности перевозок ротными автомобильными колоннами. При этом создаются лучшие условия материального, технического и медицинского обеспечения, организации защиты, обороны и охраны, а также управления колоннами в условиях активного воздействия наземного противника. Причем, значительные преимущества ротная автомобильная колонна приобретает в случае выделения ей дополнительных сил и средств усиления. Ротная колонна обладает самостоятельностью в организационном, материальном и техническом обеспечении.

Построение походного порядка колонны осуществляется с учетом поставленной задачи и замысла предстоящих действий, количества выделенных маршрутов, скорости движения, возможного воздействия противника, создания необходимых условий для всестороннего обеспечения марша и управления подразделениями (частями). Походный порядок автомобильной колонны в условиях активного воздействия наземного противника обычно включает (приложение Т):

- походное охранение;
- группу (отряд) обеспечения движения (при необходимости);
- машины управления;

колонны подразделений (частей);

- замыкание (подразделения технического и тылового обеспечения).

## Контрольные вопросы

1 За что отвечает командир автомобильного подразделения (начальник автомобильной колонны) при организации воинских автомобильных перевозок?

2 Что должен понять командир автомобильного подразделения, уясняя полученную задачу на выполнение воинских автомобильных перевозок?

3 Порядок работы командира автомобильного подразделения после получения приказа (распоряжения) на перевозку.

4 Что наносит командир подразделения на рабочую карту при организации воинских автомобильных перевозок?

5 Какие документы проверяет командир подразделения у водителей при подготовке к выполнению воинских автомобильных перевозок?

6 Что устанавливается на каждые сутки воинских автомобильных перевозок для опознания своих военнослужащих?

7 Что включает подготовка личного состава к выполнению воинских автомобильных перевозок?

8 Что включает подготовка автомобильной техники к выполнению воинских автомобильных перевозок?

9 Что включает походный порядок автомобильной колонны в условиях активного воздействия наземного противника?

10 Что включает замыкание колонны?

# 8 ВЫПОЛНЕНИЕ ВОИНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

## 8.1 Общие положения по организации марша автомобильной колонны в район (пункт) погрузки (разгрузки)

**Марш** – организованное передвижение войск в колоннах по дорогам и колонным путям в целях выхода в назначенный район или указанный рубеж в установленное время в полном составе в готовности к немедленному выполнению боевой задачи. Во всех случаях марш совершается скрытно. Время марша автомобильных соединений, частей и подразделений складывается из времени их загрузки материальными средствами, времени движения по маршруту и времени разгрузки.

Движение колонны по маршруту осуществляется в соответствии с маршрутным листом. 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.

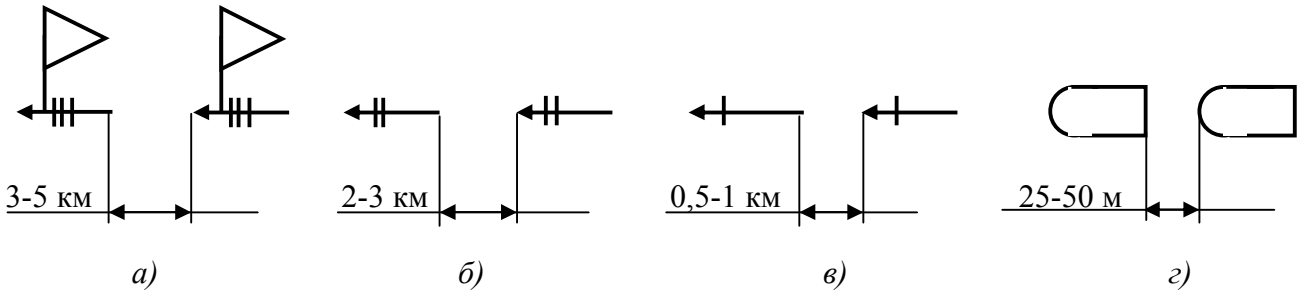
Для своевременного начала марша и регулирования скорости движения колонн назначаются исходный пункт и пункты регулирования с указанием времени их прохождения головой колонны. Удаление исходного пункта должно обеспечивать возможность вытягивания колонны из района расположения соединения (части). Пункты регулирования обычно назначаются через 3–4 ч движения.

Регулирование движения на путях вытягивания колонн к исходному пункту, в районах отдыха и сосредоточения организуется силами и средствами автомобильного соединения (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 должно быть завершено до подхода головной машины к исходному пункту. После прохождения головой 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 (рисунок 8.1).




*а)* между батальонами; *б)* между ротами; *в)* между взводами; *г)* между автомобилями

Рисунок 8.1 – Дистанция на марше

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 дистанции», «Уменьшить дистанции». Увеличенные дистанции между подразделениями и автомобилями применяются при налетах авиации противника, при 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, в условиях ограниченной видимости (в пургу, туман, дождь), при 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, сплоченности подразделений, технических возможностей автомобилей, характера перевозимого груза и режима светомаскировки.

Средняя скорость движения автомобильной колонны может составлять 25–30 км/ч, а величина суточного перехода – до 300 км.

В горах, пустынях, северных районах, лесисто-болотистой местности и в других неблагоприятных условиях средняя скорость движения в зависимости от характера местности и состояния дорог может уменьшаться до 15–20 км/ч, а величина суточного перехода – до 200 км**.**

Скорость движения автомобильной колонны на различных участках дорог может ограничиваться по дорожным условиям или установившимся режимом 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 авто-

мобиля или быть меньше этой скорости на 20 км/ч и более.

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, 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 расстояние перевозки не превышает половины суточного перехода автомобильной колонны, отдых личного состава, прием горячей пищи и техническое обслуживание автомобилей организуются, как правило, в районах погрузки (выгрузки).

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

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.

Стоянка – это преднамеренное прекращение движения колонны или одиночного автомобиля на срок более 30 мин для организации привала или дневного (ночного) отдыха. Автомобильные колонны сходят с дороги и размещаются в назначенных районах рассредоточено, в порядке, обеспечивающем маскировку, защиту, охрану и оборону, а также постоянную готовность к вытягиванию колонн в максимально короткий срок.

Остановка – это преднамеренное прекращение движение колонны или одиночного автомобиля на военно-автомобильной дороге на срок до 30 мин или на больший период времени, если это необходимо непосредственно для погрузки (загрузки) или разгрузки (выгрузки) личного состава, раненых и больных, а также материальных средств. Автомобильная колонна останавливается только по команде начальника колонны. На остановках дистанции

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

Вынужденная остановка отдельных автомобилей не должна задерживать движение колонны. При повреждении автомобилей с грузом и невозможности их быстрого восстановления и буксирования груз с этих автомобилей по распоряжению начальника колонны (замыкания) перегружается на резервные автомобили. Об этом делается соответствующая запись в путевых и сопроводительных листах.

Поврежденным автомобилям оказывается техническая помощь средствами замыкания. Если неисправность нельзя устранить за время, отведенное для работы технического замыкания на месте, то неисправные автомобили буксируются в район привала (отдыха).

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.

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

При совершении марша начальник колонны обязан:

- управлять колонной с использованием табельных и выделенных средств связи;

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

- организовать оборону, охрану и маскировку колонны;

- определять место в колонне приданным подразделениям 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, организовать оказание доврачебной медицинской помощи раненым, проведение контрольного осмотра машин и осмотр грузов, устранение неисправностей и повреждений;

- выполнять требования органов дорожной службы по порядку движения колонны через данный дорожный участок;

- представлять донесения о ходе выполнения перевозок согласно полученным указаниям;

- контролировать соблюдение личным составом колонны мер защиты

при преодолении зараженных участков маршрута, а также организовывать в случае необходимости специальную обработку личного состава и техники, не допуская превышения установленного времени на перевозку;

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

- осуществлять взаимодействие с местными органами ГИБДД и ВАИ;

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

- при движении по дорогам, не проверенным на минирование, снижать скорость движения колонны, увеличивать дистанции между автомобилями до 50–150 м;

- 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 продолжить движение по маршруту доложить командиру части, найти обход и продолжать 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, дистанции между автомобилями и подразделениями.

Перед началом автомобильных перевозок командир автомобильной части организует взаимодействие с автодорожной службой, обслуживающей военные автомобильные дороги, по которым будут совершаться перевозки с учетом задач и времени их выполнения. При организации взаимодействия командир автомобильной части основное внимание сосредоточивает на согласовании маршрутов движения колонн, определении порядка преодоления зон заграждения, водных препятствий и других узких мест, а также способов и порядка представления донесений о движении колонн.

В ходе выполнения автомобильных перевозок начальник колонны докладывает через диспетчерские пункты или узлы связи частей (соединений) на маршруте движения о времени прохождения диспетчерских и контрольно-пропускных пунктов на военных автомобильных дорогах, об окончании по-

грузки, о доставке грузов в пункт назначения и возможных происшествиях в колонне. При подходе к диспетчерскому пункту за 3–5 км начальник колонны принимает меры к ее подтягиванию, а непосредственно у пункта останавливает свою машину на оборудованной площадке для регистрации колонны и получения указаний. При этом колонна продолжает движение, а при необходимости останавливается на удалении 2–3 км от диспетчерского пункта и ожидает начальника колонны.

Дежурный диспетчер принимает от начальника колонны установленный жетон, отмечает в маршрутном листе время прохождения колонной диспетчерского пункта, одновременно вручает ему поступившие на его имя распоряжения, информирует его о разрушениях и заражениях на дорогах и уточняет маршрут следования. При изменении маршрута следования колонны делается соответствующая отметка в маршрутном листе со ссылкой на основание или выписывается маршрутный лист с указанием измененного маршрута и основания изменения. Вся работа на диспетчерском пункте проводится в кратчайшее время с тем, чтобы задержка начальника колонны была минимальной.

Распоряжения на переадресовку колонн в пути передаются автотранспортной службой тыла начальникам колонн через диспетчерские и контрольно-пропускные пункты дорожно-комендантских соединений (частей), управления баз, складов, выгрузочные станции и аэродромы материального обеспечения. Для организации контроля распоряжение на переадресовку колонн в пути передается и в штаб автомобильной части, выполняющей перевозки.

Автомобильные части совместно с дорожными частями организуют взаимодействие по тушению пожаров при движении по лесным массивам, осуществляют взаимную информацию по радиационной обстановке на маршрутах движения колонн части, а также о состоянии автомобильных дорог между диспетчерскими пунктами.

В отдельных случаях из состава диспетчерских пунктов может выделяться проводник-регулировщик для сопровождения колонны ночью или в густом тумане, а также на участках дорог, где движение затруднено (особенно в горах) или где легко потерять направление (например, в пустынно-степной местности).

При подходе к районам привалов начальник колонны должен осуществить подтягивание колонны путем заблаговременного постепенного снижения скорости движения ведущего транспортного средства. Подтягивание колонны должно начинаться на удалении, примерно равном половине глубины колонны, а при высокой слаженности подразделений – равном примерно одной трети глубины колонны.

Водители автомобилей для остановки постепенно снижают скорость

движения, подают сигнал правого поворота и принимают вправо на обочину дороги или съезжают 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.

### 8.2 Работа начальника автомобильной колонны в районе погрузки (выгрузки) воинских грузов

По прибытию колонны в район погрузки (выгрузки) начальник колонны размещает рассредоточенно автомобили в районе (пункте) ожидания перед погрузкой (выгрузкой) или в походном порядке на установленных дистанциях с соблюдением маскировки, докладывает начальнику базы (склада) (грузоотправителю, грузополучателю) о прибытии колонны под погрузку (выгрузку), предъявляет ему маршрутный лист для отметки времени прибытия, согласовывает с ним вопросы о порядке движения и подачи автомобилей под погрузку (выгрузку) грузов, подъездах и выездах, местонахождении укрытий для личного состава, организации связи,
а также вопросы охраны и обороны.

После этого начальник колонны ставит задачу личному составу колонны на погрузку (выгрузку) грузов, доводит до него сигналы оповещения, указывает места укрытия личного состава и техники в случае нападения авиации противника или применения им оружия массового поражения. Кроме того, он организует подготовку автомобилей (автопоездов) для перевозки соответствующих видов материальных средств, проводит инструктаж личного состава автомобильной колонны о порядке работы и требованиях безопасности при погрузочно-выгрузочных работах.

Подача автомобилей из района (пункта) ожидания на погрузочные площадки производится по команде начальника колонны. Для подачи команд используются имеющиеся на базе (складе) средства связи и управления. Пользоваться радиосредствами в районе погрузки (выгрузки) запрещается.

Для удобства управления при проведении погрузочно-выгрузочных работ автомобильная колонна в районе (пункте) погрузки (выгрузки) разбивается на группы в соответствии с фронтом погрузки (выгрузки) или налива (слива). Этими группами управляет начальник колонны или командир подразделения голосом и флажками.

По команде начальника колонны (командира подразделения) «К местам погрузки (выгрузки) – марш» очередная группа автомобилей с установленной скоростью выдвигается к местам погрузки (выгрузки). Водители устанавливают автомобили в отведенные места, подготавливают их (открывают тент, борта, заливную горловину) и докладывают: «Машина к погрузке (выгрузке) готова».

Погрузка (выгрузка) начинается по команде представителя склада. К началу погрузки (выгрузки) водитель должен находиться в месте, удобном для наблюдения за ходом работ (в кузове, у заливной горловины цистерн, у крана).

Под погрузку (выгрузку) автомобили (автопоезда) расставляются одним из следующих способов: боковым, торцевым, косоугольным или комбинированным.

Применение каждого способа расстановки автотранспортных средств под погрузку (выгрузку) груза зависит от размеров погрузочно-выгрузочных площадок, их оборудования, расположения и особенностей груза, типа автомобиля (автопоезда) и конструкции его кузова, а также применяемых средств механизации и принятой технологической схемы погрузочно-разгрузочных работ.

При использовании для перевозок воинских грузов автомобилей с прицепами погрузочно-разгрузочные работы организуются преимущественно боковым способом расстановки автопоездов. Расстановка автомобилей (автопоездов) должна обеспечить наиболее быстрый их выход и рассредоточение, а также подачу и выход каждого автомобиля (автопоезда) в отдельности независимо от стоящих рядом под погрузкой (выгрузкой).

При узком фронте погрузки или при недостатке погрузочных приспособлений (например, мостков) возможно использование грузовых платформ автомобилей в качестве дополнительного мостка.

При планировании погрузки (выгрузки) грузов ночью учитываются необходимость соблюдения светомаскировки, трудность в маневрировании автомобильного транспорта, сложность управления работами. В связи с этим

требуется более тщательное проведение всех мероприятий и работ, обеспечивающих производство погрузки (выгрузки) грузов в установленное время с соблюдением мер предосторожности.

Материальные средства, предназначенные к перевозке, должны быть заблаговременно приведены в транспортабельное состояние (упакованы в стандартную тару, сформированы в пакеты, уложены в контейнеры, снабжены транспортной и специальной маркировкой, а также документацией).

Погрузка (выгрузка) грузов производится силами и средствами грузоотправителей (грузополучателей) в сроки, установленные приказом или распоряжением. Грузоотправители обязаны предоставить необходимые для погрузки и перевозки приспособления и вспомогательный материал (стойки, прокладки, проволоку, веревки, брезент и др.).

Непосредственное руководство работами на погрузочно-выгрузочной площадке или у группы автомобилей осуществляет специально выделенный из состава колонны офицер или сержант, который следит за тем, чтобы погрузка (выгрузка) автомобилей (автопоездов) велась в соответствии с правилами, а также, чтобы погрузка (выгрузка), перемещение и укладка грузов соответствовали требованиям безопасности.

При погрузочно-выгрузочных работах личный состав автомобильной колонны участвует:

- в подготовке автотранспортных средств под погрузку (выгрузку);

- своевременной подаче автомобилей (автопоездов) на погрузочно-выгрузочные площадки и установке их в положение, удобное для выполнения погрузочно-разгрузочных работ;

- приеме (сдаче) груза;

- контроле за правильной укладкой и креплением грузов в кузовах;

- принятии мер по обеспечению наиболее полного использования грузоподъемности и грузовместимости автомобилей (автопоездов);

- выводе автомобилей (автопоездов) с погрузочно-выгрузочных площадок.

Запрещается использовать водителей в качестве грузчиков.

Отпуск материальных средств со склада производится по нарядам или накладным.

Для контроля за количеством груза, погруженного на каждый автомобиль (автопоезд), а также обеспечения его сохранности и установления ответственности водителей за перевозимые материальные средства складом (грузоотправителем) выписывается и вручается каждому водителю сопроводительный лист.

Сопроводительный лист выписывается в двух экземплярах. Первый экземпляр вручается водителю под расписку во втором экземпляре, второй ос-

тается у грузоотправителя.

Материальные средства, погруженные в автомобили (автопоезда) колонны, по данным сопроводительных листов принимаются сопровождающим, а при его отсутствии – начальником колонны. В этом случае начальнику колонны вручаются два экземпляра наряда (накладной).

При доставке груза к месту назначения первый экземпляр с отметкой грузополучателя о приеме материальных средств возвращается начальнику колонны, второй остается у грузополучателя.

Приемщик груза при соответствии фактического количества и качества груза данным сопроводительных листов и наряда делает в них отметку «Груз принят». Роспись приемщика заверяется гербовой мастичной печатью. В случаях несоответствия количества и качества груза составляется акт.

При перевозке груза одним автомобилем выписывается только наряд, сопроводительный лист не выписывается.

Водитель обязан принять груз по счету или массе. При приеме груза он проверяет исправность тары и средств пакетирования, целость пломб, наличие ярлыков и транспортной маркировки, нет ли подтеканий. Материальные средства в мешках, тюках и ящиках, на которых имеются ярлыки или трафареты с указанием количества и массы, без следов вскрытия упаковки и нарушения пломб водитель принимает согласно данным, указанным на них.

При приеме контейнеров водитель проверяет целость пломб, пломбировочной проволоки, соответствие номеров контейнеров и отправительных контрольных знаков на оттисках пломб номерам контейнеров и контрольным знакам, указанным в товарно-транспортном документе.

В процессе погрузки материальных средств водитель контролирует правильность укладки грузов в кузов автомобиля, прицепа, закрепление и увязку грузов, а начальник колонны на основании сопроводительных листов, представляемых водителями, отмечает в путевом листе водителя род и массу перевозимого груза.

Грузоотправители должны по требованию водителей устранять обнаруженные недостатки. Водитель автомобиля не имеет права на выезд с погрузочного места, если лично не проконтролировал погрузку материальных средств в автомобиль, а грузоотправитель не устранил по его требованию обнаруженные недостатки в укладке и креплении груза.

При погрузке материальных средств должно быть обеспечено максимальное использование грузоподъемности и грузовместимости автотранспортного средства, при этом необходимо руководствоваться установленными нормами погрузки и схемами рациональной укладки грузов. В случае отсутствия таких схем должна быть определена наиболее рациональная схема укладки грузов. Целесообразно в первую очередь максимально использовать

ширину кузова, затем его длину. При остатке свободного объема кузова применяется комбинированная схема размещения грузов.

Сливают горючее обычно средствами перекачки. В отдельных случаях горючее сливают из стальных горизонтальных резервуаров самотеком. После слива резервуары зачищают от остатков горючего с помощью мотонасосных установок или ручных насосов силами и средствами грузополучателя.

Погрузка (выгрузка) заполненных бочек производится кранами с помощью специальных грузозахватных приспособлений, автопогрузчиками или другими средствами механизации, а также вручную.

При погрузке вручную применяют накаты из брусьев или металлических балок. Бочки с горючим размещают, как правило, в один ярус по бокам пробками вверх (крайние ряды – пробками внутрь кузова). Канистры с горючим устанавливают рядами в один или два яруса в зависимости от грузоподъемности транспортных средств и высоты их бортов. Между ярусами укладывают деревянные прокладки. Канистры верхнего яруса от смещения закрепляют веревками.

По окончании погрузки (выгрузки) материальных средств группа погруженных (выгруженных) автомобилей направляется в район (пункт) сосредоточения автомобильных колонн после погрузки (выгрузки).

Движение автомобилей в пункте погрузки (выгрузки) организуется так, чтобы автомобили с погрузочно-выгрузочных площадок выезжали свободно, без маневрирования.

Движение автомобильного транспорта на погрузочно-выгрузочном пункте регулируется правилами и установленными знаками, скорость движения автомобиля на подъездных путях допускается не более 10 км/ч, а у мест проведения погрузочно-выгрузочных работ – не более 5 км/ч.

Начальник колонны предъявляет начальнику склада (грузоотправителю, грузополучателю) маршрутный лист для отметки времени окончания погрузки (выгрузки).

За задержку автомобильной колонны на погрузке (выгрузке) свыше установленного времени грузоотправители (грузополучатели) несут ответственность в соответствии с действующим законодательством. Начальник колонны в этом случае обязан составить акт простоя (прогона) автомобильной колонны.

Перед началом движения начальник колонны проверяет правильность укладки и закрепления груза, проводит инструктаж, отдает приказ на марш и подает команду на движение колонны в район назначения.

В условиях боевых действий передача материальных средств может осуществляться из транспорта одной колонны в транспорт другой.

### 8.3 Работа начальника автомобильной колонны после выполнения воинских автомобильных перевозок и возвращения в район размещения автомобильной части

По прибытии в часть начальник колонны докладывает командиру части (подразделения) или начальнику штаба части о выполнении задания на перевозку, оформляет раздел IV маршрутного листа «Отчет о выполненной работе», сдает документы (маршрутный лист, ведомость состава и загрузки автомобильной колонны, рабочую карту, накладные (требования) на груз, жетон автомобильной колонны, пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам, акты простоя (прогона) автомобиля (автомобильной колонны) и докладывает рапортом по команде о выполнении задания на перевозки и всех происшествиях в колонне в ходе его выполнения.

Командиры подразделений организуют подготовку автомобилей и прицепов, вернувшихся в часть, к очередному рейсу.

Водители, вернувшиеся из рейса в часть, должны полностью заправить горючим баки автомобилей, а также дополнительные емкости, предназначенные для увеличения запаса хода, привести машины и прицепы в порядок и поставить их в укрытие. Все автомобили, требующие ремонта, направляются в ремонтные мастерские подразделений.

Командир подразделения привлекает весь личный состав к приведению в порядок автомобилей и прицепов и их ремонту, с тем, чтобы подразделение как можно быстрее было в полной готовности к выполнению нового задания на перевозки.

### 8.4 Управление автомобильными подразделениями (колоннами) при выполнении перевозок

Оперативное управление воинскими автомобильными перевозками организуется и осуществляется в целях своевременного доведения распоряжений на перевозки до исполнителей, обеспечения органов управления тылом информацией о ходе выполнения перевозок, выработки новых решений при отклонении от планов.

Основными задачами оперативного управления воинскими автомобильными перевозками являются:

- учет местонахождения и состояния автомобильных колонн;
- доведение распоряжений на перевозки до командиров автомобильных частей (подразделений);
- контроль за ходом выполнения перевозок;
- поддержание устойчивого взаимодействия со всеми участниками

транспортного процесса;

- учет выполненных перевозок и отчетность по ним.

Диспетчерский контроль за ходом перевозок ведется постоянно через систему командно-диспетчерских и диспетчерских пунктов. Кроме того, контроль перевозок осуществляют оперативные группы, направляемые в пункты отправки (получения) грузов, на маршруты, в состав которых выделяются офицеры органа управления автотранспортной службой, автомобильных соединений и частей.

Командиры автомобильных частей представляют по команде донесения о выполнении каждого задания на перевозки и всех отклонениях от плана перевозок, о времени выхода автомобильных колонн на выполнение задания и их возвращения, об изменении районов размещения, состоянии личного состава и техники.

Диспетчерские пункты дорожно-комендантских соединений, частей (подразделений) ведут учет автомобильных колонн, следующих по военно-автомобильным дорогам.

Диспетчерские пункты грузоотправителей и грузополучателей ведут учет прибытия всех автомобильных колонн на погрузку (выгрузку) и убытия их после погрузки (выгрузки). О времени прибытия и убытия автомобильных колонн грузоотправители и грузополучатели обязаны сообщать на командно-диспетчерский пункт органа управления автотранспортной службой. Кроме того, грузоотправители и грузополучатели обязаны предоставить начальникам колонн средства связи для доклада по команде о состоянии автомобильных колонн.

Распоряжения об изменении заданий автомобильным колоннам передаются с командно-диспетчерского пункта органа управления автотранспортной службой объединения, автомобильного соединения (части), соединения (части) материального обеспечения на командно-диспетчерские пункты дорожно-комендантских соединений и частей, диспетчерские пункты грузоотправителей и грузополучателей. Одновременно эти распоряжения доводятся до командиров соответствующих автомобильных соединений (частей), если распоряжения их колоннам передаются не по команде.

На диспетчерском пункте распоряжение начальнику автомобильной колонны об изменении задания на перевозки доводится в письменном виде за подписью начальника диспетчерского пункта. Начальник диспетчерского пункта вносит изменения в маршрутный лист, заверяет их подписью и ставит штамп диспетчерского пункта.

При подготовке и в ходе действий автомобильного батальона командир лично или через штаб осуществляет управление подразделениями и автомобильными колоннами. Об отданных им распоряжениях он информирует на-

чальника штаба. Штаб автомобильного батальона свою работу организует на основе решений и указаний командира. При изменении обстановки командир обязан внести корректировку в свое решение, отдать соответствующие распоряжения подразделениям и добиться выполнения поставленных задач с наименьшими потерями в личном составе и технике.

Штаб в ходе действий автомобильных подразделений должен знать обстановку и ход выполнения подразделениями поставленных задач. С этой целью он обязан настойчиво добывать и обобщать данные об оперативно-тыловой обстановке и другие сведения, непрерывно изучать поступающие от командиров подразделений, начальников автомобильных колонн и диспетчерских пунктов данные о положении, состоянии, обеспеченности и боеспособности своих подразделений (колонн).

Элементом командного пункта автомобильного батальона является командно-диспетчерский пункт. Он обеспечивается радио-, проводными и подвижными средствами связи с командно-диспетчерскими пунктами старшего командира (начальника); с диспетчерскими пунктами дорожно-комендантских соединений (частей), участвующих в выполнении перевозок.

Связь командно-диспетчерского пункта батальона с автомобильными колоннами, выполняющими перевозки, осуществляется по радио, а также через диспетчерские пункты дорожно-комендантских соединений (частей) на ВАД.

Дежурный диспетчер батальона получает от начальников автомобильных колонн, диспетчерских пунктов дорожно-комендантских соединений (частей) и грузоотправителей (грузополучателей) сведения о местонахождении колонн, их состоянии и выполняемой работе, на основании которых ведется журнал диспетчера и график контроля за работой автомобильных колонн (указывается фактическое положение колонн).

Для управления автомобильной колонной в ходе марша начальник колонны использует радио– и сигнальные средства связи. Наибольший эффект в управлении колонной достигается при использовании радиосредств.

Наличие в каждой автомобильной колонне радиостанций Р-159 (Р-105, Р-107) позволяет управлять колоннами во всех случаях деятельности. Радиостанции устанавливают на автомобилях начальника колонны и в замыкании, а в больших колоннах и при наличии достаточного количества радиостанций – и у командиров подразделений в колонне.

Автомобильным колоннам в зависимости от решаемых задач, условий местности и рода перевозимого груза могут придавать радиостанции для связи начальника колонны с замыканием (командирами взводов) и боевым сопровождением. В этих случаях для управления автомобильной колонной автомобильной роте придают командно-штабные машины Р-142М, имеющие аппаратуру ЗАС и радиостанции Р-809 для связи с вертолетами. Автомо-

бильным взводам придают радиостанции Р-123. Такая организация связи позволяет обеспечить надежное управление движением всей ротной колонной в любых условиях местности, а также организовать эффективное управление огнем приданных подразделений (рисунок 8.2).

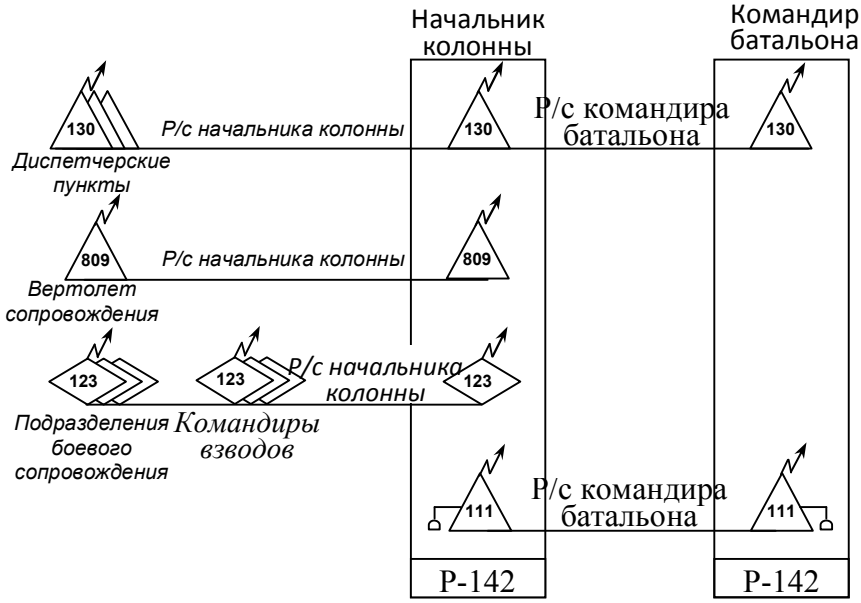



Рисунок 8.2 – Схема организации связи в автомобильной колонне на марше с приданными радиосредствами (вариант)

К сигнальным средствам относятся флажковая, ручная и звуковая сигнализация, а также светосигнальные средства.

Светосигнальные устройства предназначаются для управления автомобильной колонной в ночное время.

Для сигнализации применяется трехцветный фонарь или сигнальное устройство, передающий элемент (светофор) которого устанавливают на заднем борту автомобиля.

Флажковая сигнализация при управлении колонной применяется в светлое время суток, а в ночное время используется трехцветный фонарь или светофор. Сигналы для управления автомобильной колонной, подаваемые руками, флажками и фонарем, приведены в приложении У.

Сигналы передаются начальником колонны, принимаются и дублируются командирами подразделений или непосредственно водителями.

При отсутствии специальных средств управления или невозможности их применения управление автомобильной колонной может осуществляться методом приема и повторения действий головного автомобиля по принципу «делай как я». Для действий по указанному принципу перед началом марша устанавливается специальный сигнал. Все командиры подразделений и водители автомобилей, приняв установленный сигнал, обязаны полностью повторять и выполнять действия головного автомобиля.

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 сигнальными жезлами, флажками или фонарями.

Эффективным средством управления автомобильной колонной в движении является подача зрительных сигналов ракетами разного цвета, особенно при угрозе нападения воздушного или наземного противника, угрозе ядерного нападения и в другой обстановке, требующей от личного состава немедленных действий.

Начальник автомобильной колонны следует в колонне там, где это целесообразно в данной обстановке, обычно впереди колонны, особенно при подходе к диспетчерским пунктам и к пунктам регулирования, к районам погрузки (разгрузки), к районам привалов, дневного (ночного) отдыха, а также в предвидении нападения наземного или воздушного противника.

Все переговоры с использованием радиосредств внутри колонны должны вестись с учетом сохранения секретности цели и маршрута перевозки.

Надежность и непрерывность управления обеспечиваются в том случае, если все средства управления находятся в постоянной готовности и могут быть использованы в зависимости от складывающейся обстановки.

## Контрольные вопросы

1 Что называется маршем?

2 В соответствии с каким документом осуществляется движение колонны по маршруту?

3 Для чего и где назначаются исходный пункт и пункты регулирования движения?

4 Где осуществляется построение колонны в походный порядок?

5 Документы начальника колонны.

6 Кем оказывается техническая помощь поврежденным автомобилям?

7 С кем организует взаимодействие командир автомобильной части перед началом автомобильных перевозок?

8 Какие документы предъявляет начальник колонны на диспетчерском пункте?

9 Способы расстановки автомобилей (автопоездов) под погрузку (выгрузку) грузов?

10 В выполнении каких мероприятий участвует личный состав автомобильной колонны при погрузочно-выгрузочных работах?

# 9 ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ (ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ) ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ИМИ ПЕРЕВОЗОК

## 9.1 Общие положения о всестороннем обеспечении автомобильных частей (подразделений)

Опыт организации автомобильных перевозок в годы Великой Отечественной войны, в ходе оперативно-тыловых учений послевоенного периода, а также ведения боевых действий в Афганистане и Чечне свидетельствует о том, что успешные действия автомобильных соединений, частей и подразделений возможны только при условии их всестороннего обеспечения.

В общем понятии «всестороннее обеспечение действий автомобильных соединений, частей и подразделений» объединяются организационные 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 соединений, частей и подразделений включает:

- боевое обеспечение;
- морально-психологическое обеспечение;
- тыловое обеспечение;
- техническое обеспечение.

Боевое обеспечение заключается в организации и осуществлении мероприятий, направленных на исключение внезапности нападения противника, снижение эффективности его ударов по нашим войскам, создание частям (подразделениям) благоприятных условий для организованного и своевременного вступления в бой и успешного его ведения.

В отношении автомобильных частей и подразделений боевое обеспечение организуется с целью организованного и своевременного выполнения задач по выполнению перевозок.

Основными видами боевого обеспечения автомобильных частей и подразделений являются:

- связь;
- охранение (сторожевое, походное, непосредственное);
- радиационная, химическая и биологическая защита;
- тактическая маскировка;
- инженерное обеспечение.

Боевое обеспечение организуется начальником штаба автомобильного соединения (части) и соответствующими начальниками родов войск и служб

на основе решения командира соединения (части), его указаний и распоряжений вышестоящего штаба по видам боевого обеспечения.

Морально-психологическое обеспечение организуется заместителем командира по воспитательной работе автомобильного соединения (части, подразделения) на основе решения командира соединения (части), его указаний и распоряжений вышестоящего штаба.

Основными видами тылового обеспечения действий автомобильных частей и подразделений являются материальное и медицинское обеспечение.

Материальное обеспечение включает в себя комплекс мероприятий по своевременному и полному удовлетворению потребностей автомобильных частей и подразделений в материальных средствах.

В автомобильных частях материальное обеспечение организуется помощниками командира по материально-техническому обеспечению, начальниками служб.

Материальное обеспечение направлено на достижение наиболее благоприятных условий труда водителей и наилучших результатов в использовании автомобильной техники при выполнении транспортных задач.

К комплексу мероприятий по материальному обеспечению действий автомобильных частей и подразделений относятся:

- полное и своевременное обеспечение боеприпасами, горючим, продовольствием, вещевым, медицинским и другим имуществом, а также водой;

- организация питания личного состава;

- организация обогрева и отдыха личного состава применительно ко времени года и климатическим условиям;

- организация заправки автомобилей горючим и смазочными материалами, охлаждающей, амортизаторной и тормозной жидкостями, а также другими эксплуатационными материалами.

Медицинское обеспечение организуется и осуществляется в целях:

- сохранения работоспособности и укрепления здоровья личного состава автомобильных войск;

- своевременного оказания медицинской помощи раненым и больным, их эвакуации, лечения и быстрейшего возвращения в строй, предупреждения возникновения и распространения заболеваний.

Медицинское обеспечение организуется начальником медицинской службы части.

Под техническим обеспечением действий автомобильных соединений и частей понимается комплекс организационных и технических мероприятий, направленных на обеспечение автомобильных соединений, частей и подразделений автомобильной и другой техникой; вооружением; боеприпасами; военно-техническим имуществом, поддержание их в постоянной готовности к

использованию по предназначению, высокой эффективности применения техники, быстрого ее восстановления и возвращения в строй.

Основным видом технического обеспечения действий автомобильных соединений и частей является автотехническое обеспечение.

Автотехническое обеспечение включает следующие мероприятия:

- своевременное обеспечение частей и подразделений автомобильной техникой и автомобильным имуществом по установленным нормам;
- организацию технически правильной эксплуатации автомобильной техники и поддержание ее в постоянной боевой готовности;
- своевременное проведение технического обслуживания, ремонта и эвакуации неисправных и поврежденных автомобилей;
- руководство технической подготовкой водителей;
- управление подразделениями АТО.

Автотехническое обеспечение организуется начальником автомобильной службы части.

## 9.2 Защита, охрана и оборона автомобильных подразделений (колонн)

Защита, охрана и оборона автомобильных подразделений (колонн) организуются и осуществляются с целью не допустить внезапного нападения или максимально ослабить воздействие противника ядерным, химическим, биологическим (бактериологическим), высокоточным и обычным оружием на подразделение (колонну), сохранить его боеспособность и обеспечить успешное выполнение поставленных задач. Это достигается постоянным выполнением мероприятий по защите от оружия массового поражения, высокоточного и обычного оружия, охраной, противовоздушной и наземной обороной, противопожарной защитой и проведением спасательных работ в районах расположения автомобильных подразделений (колонн).

Защита от оружия массового поражения организуется в полном объеме при подготовке и в ходе перевозок (при расположении на месте, на марше, в районах погрузки, разгрузки) и включает:

- рассредоточение автомобильной колонны и периодическую смену районов расположения;
- инженерное оборудование занимаемых районов;
- использование защитных и маскирующих свойств местности;
- предупреждение личного состава о непосредственной угрозе и начале применения противником оружия массового поражения, оповещение о радиоактивном, химическом и биологическом (бактериологическом) заражении;

- проведение профилактических медицинских мероприятий;

- выявление и ликвидацию последствий применения противником оружия массового поражения;

- обеспечение безопасности и защиты личного состава при действиях в зонах заражения, районах разрушений, пожаров и затоплений.

Защиту автомобильной колонны организует начальник колонны на основе решения и указаний старшего командира (начальника).

Рассредоточение автомобильной колонны осуществляется с учетом выполняемых задач, защитных и маскирующих свойств местности. Оно должно максимально снижать потери личного состава и техники колонны, не затруднять управление и построение походного порядка.

Смена районов расположения колонны производится, как правило, по указанию или с разрешения старшего командира (начальника) скрытно и в короткие сроки.

Инженерное оборудование занимаемых районов заключается в устройстве фортификационных сооружений (открытых и перекрытых щелей, блиндажей и убежищ для личного состава, окопов и укрытий для автомобильной техники). Оно производится в целях защиты личного состава и автомобильной техники от всех средств поражения противника и осуществляется, как правило, силами колонны с максимальным использованием приданных инженерных средств, применением местных материалов, конструкций и сооружений промышленного изготовления, а также с учетом защитных и маскирующих свойств местности. Объем работ по инженерному оборудованию районов зависит от наличия сил и средств, времени и условий обстановки.

В первую очередь отрывают окопы и щели для личного состава, оборудуют убежище на пункте управления, а при наличии средств механизации отрывают укрытия для автомобильной техники. Во вторую очередь устраивают перекрытые щели и блиндажи, дооборудуют убежище на пункте управления, оборудуют укрытия для автомобильной техники.

Использование защитных и маскирующих свойств местности ослабляет воздействие поражающих факторов оружия массового поражения противника на личный состав и автомобильную технику. Подразделения колонны на марше и при расположении на месте должны умело использовать лесные массивы, овраги, лощины, балки, обратные скаты высот и другие естественные укрытия.

Умелое использование защитных свойств местности может существенно уменьшить потери личного состава, автомобильной техники и перевозимых материальных средств, а в некоторых случаях позволит сократить размеры района расположения колонны. Наиболее безопасно располагать ко-

лонну в узких извилистых лощинах, оврагах, ущельях, а также на участках местности, покрытых лесом и кустарником.

При угрозе применения противником ядерного оружия целесообразно размещать колонну на обратных по отношению к вероятным местам взрывов скатах высот и холмов. В этих местах ослабляются давление и скоростной напор ударной волны, могут создаваться зоны тени, в которых значительно уменьшается риск поражения людей световым излучением и существенно снижается воздействие проникающей радиации.

Защитными свойствами обладают также канавы, воронки, пни, мелкие выемки и т.п. Своевременное использование этих укрытий позволяет значительно уменьшить потери личного состава и тем самым сохранить способность колонны к выполнению поставленной задачи.

Лес в 2–3 раза снижает степень радиоактивного заражения, в 1,5 раза – действие проникающей радиации. Редкий лиственный лес ослабляет световой импульс в 2 раза, а густой хвойный лес – в 10–15 раз. Для размещения автомобильной колонны в лесном массиве используются большие поляны, прогалины и вырубки, покрытые кустарником и молодым лесом, находящиеся на удалении 150–200 м от опушки и 30–50 м от магистральных дорог.

Предупреждение колонны о непосредственной угрозе и начале применения противником оружия массового поражения осуществляется старшим командиром (начальником). Своевременность предупреждения зависит от точности установления начала возможного применения оружия массового поражения. Предупреждение может поступить к начальнику колонны в форме распоряжения, в котором содержатся указания о подготовке к непосредственной защите от оружия массового поражения, или специального сигнала, переданного по средствам связи, а также через диспетчерские пункты и посты регулирования на маршруте движения. С получением предупреждения подразделения колонны продолжают выполнять поставленную задачу и принимают меры, обеспечивающие их защиту и переход к действиям в условиях применения оружия массового поражения.

В случае применения противником оружия массового поражения осуществляется оповещение колонны о радиоактивном, химическом и биологическом (бактериологическом) заражении.

Оповещение подразделений колонны осуществляется немедленно по всем средствам связи едиными и постоянно действующими сигналами: о радиоактивном заражении – «Радиационная опасность», о химическом и биологическом (бактериологическом) заражении – «Химическая тревога». Сигналы оповещения подаются по указанию начальника колонны. При обнаружении химического заражения химические наблюдательные посты (наблюдатели) подают сигнал оповещения самостоятельно.

По сигналам оповещения о радиоактивном, химическом и биологическом (бактериологическом) заражении личный состав при действиях в пешем порядке или при следовании на открытых автомобилях надевает средства индивидуальной защиты. Водители по этим сигналам должны поднять стекла кабин, закрыть жалюзи радиаторов и надеть респираторы (противогазы).

При вспышке ядерного взрыва колонна немедленно прекращает движение. Водители, остановив машины, должны укрыться. Личный состав, находящийся в кузове, должен пригнуться и, если возможно, лечь лицом вниз на пол кузова.

Проведение профилактических медицинских мероприятий включает: применение личным составом противорадиационных препаратов для повышения сопротивляемости организма и ослабления первичной реакции на радиоактивное облучение; использование антидотов (профилактических и лечебных), увеличивающих устойчивость к воздействию нервно-паралитических отравляющих веществ; применение средств специфической и неспецифической профилактики в целях повышения устойчивости личного состава к воздействию бактериальных средств.

Выявление последствий применения противником оружия массового поражения включает определение потерь личного состава, вооружения, автомобильной техники, а также масштабов и характера заражения, разрушений, пожаров и затоплений. Оно осуществляется личным наблюдением начальника колонны, по докладам командиров подразделений и данным дозиметрического и химического контроля. На основе полученных данных принимается решение на вывод колонны из опасного района, восстановление ее боеспособности, ликвидацию последствий применения противником оружия массового поражения и дальнейшее выполнение задачи.

При ликвидации последствий применения противником оружия массового поражения организация работ в очаге поражения по спасению личного состава, его эвакуации, а также эвакуация уцелевшей автомобильной техники возлагаются на командира отряда (команды) по ликвидации последствий применения противником оружия массового поражения, создаваемого решением старшего командира (начальника). При отсутствии такого отряда (команды) последствия в очаге поражения ликвидируются силами сохранившегося личного состава автомобильной колонны или соседних подразделений (частей). В этом случае начальник колонны организует разведку очага поражения, спасательные работы, оказание первой помощи пораженным, вывоз (вынос) их из зоны заражения и эвакуацию в медицинские пункты, проведение экстренной профилактики, дозиметрический и химический контроль, специальную обработку, расчистку завалов и тушение пожаров.

Обеспечение безопасности и защиты личного состава при действиях в зонах заражения, районах разрушений, пожаров и затоплений достигается: знанием начальником колонны радиационной, химической и биологической обстановки в районе действий, изменений на местности, происшедших в результате ядерных ударов, и степени облучения личного состава; своевременным и умелым использованием средств индивидуальной и коллективной защиты, фортификационных сооружений, защитных свойств автомобильной техники и местности; выбором наиболее целесообразных способов преодоления зон заражения и строгим соблюдением правил поведения личного состава в них.

В целях создания подразделениям колонны необходимых условий для выполнения поставленных перед ними задач в обстановке радиоактивного, химического и биологического заражения в колонне организуется химическое обеспечение.

Химическое обеспечение колонны включает: радиационную, химическую и биологическую (бактериологическую) разведку; своевременное и умелое использование средств индивидуальной защиты; дозиметрический и химический контроль; специальную обработку личного состава, вооружения и автомобильной техники.

Радиационная, химическая, биологическая (бактериологическая) разведка организуется для своевременного обеспечения начальника колонны данными о радиационной и химической обстановке, а также о случаях применения противником биологического (бактериологического) оружия.

Средства индивидуальной и коллективной защиты защищают личный состав от попадания внутрь организма, на кожные покровы и обмундирование отравляющих, радиоактивных веществ и биологических средств, а также уменьшают степень поражения световым излучением ядерного взрыва.

Для своевременного использования личным составом средств индивидуальной защиты противогазы и респираторы должны быть постоянно в походном положении (при себе), защитные плащи, чулки и перчатки при выполнении перевозок (на марше) – в автомобилях, в других случаях – при себе.

Умелое использование средств индивидуальной и коллективной защиты достигается постоянными тренировками личного состава, правильным определением времени применения средств индивидуальной защиты, определением режима и условий эксплуатации сооружений, оборудованных средствами коллективной защиты.

При действиях в зонах радиоактивного заражения в сухую погоду вне кабин автомобилей и на открытых машинах личный состав надевает респираторы, защитные плащи, чулки и перчатки, в зонах химического и биологического (бактериологического) заражения – противогазы, защитные плащи,

чулки и перчатки. Личный состав, находящийся в кабинах автомобилей, закрывает двери кабин, жалюзи радиаторов, поднимает стекла кабин и надевает респираторы (противогазы).

Средства индивидуальной защиты снимаются по распоряжению начальника колонны на основании показаний приборов радиационной и химической разведки. Для сохранения боеспособности личного состава непрерывное пребывание его в противогазах по возможности не должно превышать 6–8 ч в сутки, а в защитных плащах (в виде комбинезона) в летних условиях – 2–3 ч.

Зоны с высокими уровнями радиации, химического и биологического заражения, районы разрушений, пожаров и затоплений, как правило, обходят. При невозможности обхода зоны с высокими уровнями радиации преодолевают с максимальной скоростью по направлениям, обеспечивающим наименьшее поражение и заражение личного состава и автомобильной техники.

Дозиметрический, химический и биологический контроль осуществляется в целях получения данных для оценки боеспособности колонны и определения объема и полноты специальной обработки, обеззараживания воды и продовольствия, установления возможности действий личного состава без средств индивидуальной защиты. Он проводится специально подготовленными военнослужащими (наблюдателями) и представителем медицинской службы. Наблюдатели обычно располагаются вблизи пункта управления колонны, а в движении – в машине начальника колонны. Они оснащаются приборами радиационной, химической и биологической разведки.

Дозиметрический контроль проводится в целях определения доз облучения личного состава (контроль облучения) и выявления степени заражения людей, вооружения, автомобильной техники, воды, продовольствия и других материальных средств радиоактивными веществами (контроль радиоактивного заражения).

Определение доз облучения личного состава проводится групповым и индивидуальным методами. Групповой метод применяется для контроля облучения рядового и сержантского состава путем измерения дозы одним-двумя дозиметрами, выданными на отделение. Доза, полученная всем личным составом, учитывается как индивидуальная. Индивидуальный метод применяется при определении доз облучения офицеров (прапорщиков), а также рядовых и сержантов, выполняющих задачи в отрыве от своих подразделений. В этом случае дозиметр выдается каждому военнослужащему.

Снятие показаний дозиметров проводится непосредственным командиром (начальником) не реже одного раза в сутки. Командир отделения представляет командиру взвода данные о дозах облучения, полученных личным составом отделения, командир взвода – начальнику колонны данные о дозах

облучения за каждое отделение и дозе облучения командира взвода. Начальник колонны донесения об облучении личного состава представляет старшему начальнику ежесуточно, а о применении противником оружия массового поражения и об однократном облучении свыше 100 рад – немедленно.

Начальник колонны должен постоянно учитывать данные о дозах радиоактивного облучения личного состава при оценке боеспособности колонны. Дозы облучения, не приводящие к снижению боеспособности личного состава, в зависимости от продолжительности облучения составляют: 4 суток – 50 рад, 30 суток – 100 рад, 3 месяца – 200 рад, 1 год – 300 рад.

Учет доз облучения ведется в журнале учета радиоактивного облучения личного состава.

Контроль радиоактивного заражения осуществляется, как правило, после выхода колонны из зон радиоактивного заражения по указанию начальника колонны для оценки степени заражения личного состава и автомобильной техники и определения необходимого объема специальной обработки. Он проводится путем измерения заражения 2–3 автомобилей и одного отделения личного состава из взвода.

Химический контроль проводится в целях определения наличия, вида (типа) отравляющих и ядовитых веществ, а также степени опасности заражения личного состава. Его основными задачами являются: определение необходимости дегазации вооружения, автомобильной техники, материальных средств и местности; контроль зараженности воды и продовольствия; установление возможности действий личного состава без средств защиты; обнаружение факта применения противником неизвестных отравляющих веществ.

Специальная обработка подразделений колонны заключается в проведении дегазации, дезактивации и дезинфекции вооружения, автомобильной техники, обмундирования, обуви, средств защиты, боеприпасов и других материальных средств, а при необходимости и санитарной обработки личного состава. Она может быть частичной или полной.

Частичная специальная обработка организуется по указанию начальника колонны и проводится личным составом в ходе выполнения задачи под руководством командиров подразделений. При заражении отравляющими веществами она проводится немедленно всем личным составом. При частичной специальной обработке дегазируются, дезактивируются и дезинфицируются те места на автомобильной технике, к которым прикасается личный состав. Личное оружие во всех случаях обрабатывается полностью.

Полная специальная обработка колонны проводится по команде старшего командира (начальника), как правило, после выполнения задачи в занимаемых подразделениями или вновь назначенных районах. Она включает

проведение в полном объеме дегазации, дезактивации и дезинфекции вооружения, автомобильной техники, обмундирования, обуви, средств защиты, боеприпасов и других материальных средств, а также санитарную обработку личного состава.

Охрана автомобильной колонны организуется в целях своевременного обнаружения противника (разведывательных, диверсионных групп, воздушных десантов и др.), предупреждения его внезапного нападения на колонну во время движения и в районах расположения, а также обеспечения выгодных условий вступления в бой для отражения (уничтожения) противника.

Автомобильная колонна охраняется: на марше – походным, при расположении на месте – сторожевым охранением. Кроме того, организуется непосредственное охранение (караулы, посты наблюдения, внутренний наряд).

При организации охраны начальник колонны определяет направления, на которых следует сосредоточить особое внимание; какое и где иметь охранение и его состав; время высылки (выставления) охранения и его задачи, а также сообщает пароль. При необходимости он также определяет состав и задачи непосредственного охранения и порядок организации наблюдения в штатных и приданных подразделениях колонны.

В условиях активных действий наземного противника охрана автомобильных колонн при выполнении перевозок осуществляется постоянно действующими сторожевыми заставами на маршрутах, сопровождением колонн боевыми подразделениями и прикрытием их с воздуха боевыми вертолетами.

Охрана маршрутов постоянно действующими сторожевыми заставами организуется на основных маршрутах, по которым осуществляются автомобильные перевозки. Сторожевые заставы выставляются на наиболее сложных участках маршрута (в ущельях, на перевалах, серпантинах, в лесистой местности и т.п.), создающих благоприятные условия для совершения диверсий и нападения противника на колонны. На каждой заставе назначаются дежурные силы и средства, которые находятся в постоянной готовности к выдвижению к месту нападения или диверсии.

На маршрутах движения несут службу подвижные патрули на боевой технике (БТР, БМП и др.). Во время патрулирования они ведут разведку дорог и прилегающей местности. Привалы колонн организуются, как правило, под прикрытием сторожевых застав. При выполнении перевозок на неохраняемых маршрутах охрана автомобильных колонн осуществляется сопровождением их боевыми подразделениями, а также сторожевыми заставами, выставляемыми на опасных участках маршрута на период прохождения колонны.

Силы и средства боевых подразделений распределяются по колонне, как правило, из расчета одна единица боевой техники на 10 автомобилей. На

опасные участки маршрутов, а также в районы привалов для организации охраны может заранее высылаться часть сил и средств боевых подразделений.

В состав автомобильных колонн могут включаться огневые средства, бронетранспортеры, боевые машины пехоты, радиостанции для связи со сторожевыми заставами, с диспетчерскими пунктами, боевыми вертолетами, а также для связи по колонне. При необходимости в состав автомобильной колонны включаются саперы, авиационный наводчик и артиллерийский корректировщик.

В случае нападения противника на колонну из засады водители, как правило, не останавливая машин, выводят их из зоны поражения. Выезжать на обочины дороги не рекомендуется, так как они могут быть заминированы. Личный состав боевого сопровождения и водители из всех видов вооружения открывают огонь по противнику. Одновременно на ближайшие сторожевые заставы по радио сообщается о нападении и при необходимости вызываются вертолеты и огонь артиллерии.

При невозможности продолжения движения водители занимают оборону и действуют в соответствии с боевым расчетом. Мелкие группы противника уничтожаются.

При отсутствии активных действий наземного противника автомобильные колонны осуществляют охранение своими силами и средствами.

Сторожевое охранение автомобильной колонны при расположении на месте осуществляют сторожевые посты, выставляемые при необходимости на угрожаемых направлениях на удалении до 1500 м, секреты в составе 2–3 человек, выставляемые на скрытых подступах на удалении до 400 м от района расположения колонны. В границах района расположения организуется непосредственное охранение парными патрулями и постоянным дежурством наблюдателей. Кроме того, назначается дежурное подразделение.

В каждом автомобильном взводе организуется непосредственное охранение, осуществляемое патрульными, которые несут службу путем обхода расположения взвода, и постоянным дежурством наблюдателей. Кроме того, для охраны личного состава, автомобильной техники и перевозимых материальных средств назначается суточный наряд.

Личный состав, назначенный в охранение, должен находиться в постоянной боевой готовности, соблюдать установленный порядок боевого дежурства, очередность и порядок отдыха и маскировку, проявлять высокую бдительность, решительность и стойкость.

Оборона автомобильной колонны организуется в ходе совершения марша и при расположении на месте в целях отражения нападения противника и его уничтожения. Оборона осуществляется, как правило, своими силами и средствами, а в отдельных случаях для организации обороны решением

старшего командира (начальника) могут выделяться боевые подразделения. Район расположения, занимаемый колонной, разбивается на секторы обороны, которые определяются с учетом организации круговой обороны.

При организации обороны начальник колонны определяет задачи подразделениям (личному составу) по отражению нападения противника и его уничтожению, оказанию помощи соседним подразделениям, а также резерв сил и средств.

Для организованного занятия обороны начальник колонны производит боевой расчет, в котором определяет, кто, какими средствами и какой сектор обороняет, силы и средства, выделяемые для уничтожения мелких групп противника и воздушных низколетящих целей; доводит до личного состава сигналы оповещения и устанавливает порядок действий по ним; определяет место сбора и порядок действий личного состава по боевой тревоге.

В каждом секторе обороны определяются и оборудуются оборонительные позиции, которые не следует выносить далеко за пределы расположения колонны, так как в этом случае потребуется много сил и средств для оборудования позиций и значительное время для их занятия по боевой тревоге. Для ведения огня целесообразно использовать укрытия, подготовленные для личного состава и транспорта.

На всех направлениях обороны организуются система огня и взаимодействие. Подразделениям согласно боевому расчету назначаются основные полосы огня и дополнительные секторы обстрела. Система огня должна обеспечивать поддержку охранения, отражение и уничтожение противника.

Места расположения подразделений колонны тщательно маскируются. Маскировка достигается использованием маскирующих свойств местности, применением табельных и подручных средств маскировки, окраской техники в зависимости от времени года под фон окружающей местности, проведением мероприятий световой маскировки и др.

При нападении противника на район расположения колонн личный состав в соответствии с сигналами оповещения и боевым расчетом занимает подготовленные к обороне позиции. О нападении немедленно докладывается старшему командиру (начальнику), а также информируются подразделения о создавшейся обстановке.

Мелкие группы противника, пытающиеся проникнуть в район расположения колонны, уничтожаются, как правило, сторожевыми постами, патрулями, силами суточного наряда и дежурного подразделения.

Противовоздушная оборона осуществляется в общей системе ПВО. В колонне организуется наблюдение за воздухом, оповещение и, при необходимости, ведение огня из штатного оружия по самолетам и вертолетам про-

тивника. Для защиты от нападения противника с воздуха в состав автомобильных колонн могут включаться зенитные средства.

При нападении на автомобильную колонну воздушного противника в зависимости от условий местности колонна съезжает с дороги и рассредоточивается, а личный состав укрывается до окончания налета и ведет стрельбу из оружия по снижающимся воздушным целям. Исходя из обстановки колонна может также рассредоточиться по фронту и глубине и продолжать движение вне маршрута.

При невозможности съезда с дороги колонна продолжает движение на увеличенных скоростях и дистанциях.

В условиях, когда авиация противника проявляет большую активность, необходимо применять расчлененное движение колонны. Оно совершается мелкими группами (по 3–5 автомобилей), а в некоторых случаях отдельными автомобилями. Сбор колонны после преодоления опасного участка производится в специально назначенном районе.

В приложении Ф приведен вариант условных сигналов, применяемых для оповещения личного состава автомобильной колонны при организации защиты, охраны и обороны в ходе марша и при расположении на месте в районах привалов, дневного (ночного) отдыха.

### 9.3 Материальное обеспечение

Потребность в материальных средствах для обеспечения действий воинских частей определяется с учетом их наличия, расхода и потерь в ходе выполнения задач и создания необходимых запасов к установленному сроку.

Исчисление потребности в материальных средствах и их учет осуществляются в расчетно-снабженческих единицах: боевых комплектах, заправках, суточных дачах, комплектах, а также в других единицах измерений (массы, объема и т.д.).

Расчетно-снабженческими единицами являются: по боеприпасам – боевой комплект, по горючему и жидкому ракетному топливу – заправка, по продовольствию – суточная дача, по химическому имуществу – комплект и зарядка, по другим материальным средствам – комплект.

Боевым комплектом называется количество боеприпасов, установленное на единицу вооружения или на боевую машину.

Заправкой горючего называется количество горючего, вмещающееся в топливную систему машины (агрегата) или обеспечивающее установленный для нее запас хода (время работы). Заправка определяется: для гусеничных машин, колесной военно-инженерной техники – вместимостью основных баков и дополнительных емкостей, конструктивно входящих в их топливные

системы; для колесных машин (кроме военно-инженерных) – количеством горючего, обеспечивающим запас хода на 500 км, а для агрегатов – количеством горючего на установленное время их работы.

Суточная дача – количество продовольствия, положенное по установленным нормам для питания одного человека в сутки.

Комплект – набор принадлежностей (инструментов, запасных частей, предметов вещевого, медицинского и другого имущества), составленный по определенному перечню и в установленных количествах.

Зарядка – количество специальных веществ (твердых, жидких, растворов и т.п.), которое вмещается в основные емкости специальных машин и приборов.

Важным условием бесперебойного материального обеспечения является создание в установленных размерах необходимых запасов материальных средств, которые содержат в транспорте или на складе части, в машинах и непосредственно у личного состава.

Запасы материальных средств подразделяются на расходную часть и неприкосновенный (по горючему – неснижаемый) запас. Расходная часть запасов используется по мере необходимости для обеспечения выполняемых задач и удовлетворения текущих потребностей частей. Неприкосновенный (неснижаемый) запас обычно составляют: суточная дача продовольствия в виде сухого пайка, выдаваемого каждому военнослужащему; 0,1 боекомплекта боеприпасов, находящихся у солдат и сержантов; 0,2 заправки горючего в топливных баках автомобилей. Неприкосновенный запас расходуется только с разрешения командира части, а в особых случаях, не терпящих отлагательства, – с разрешения командира подразделения (начальника автомобильной колонны) с последующим докладом командиру части.

Боеприпасами, средствами защиты, вещевым, медицинским и другим имуществом личный состав автомобильной колонны обеспечивается согласно установленным нормам по заявкам командиров подразделений.

В зависимости от потребности, масштаба перевозок и условий их выполнения начальник автомобильной колонны производит необходимые расчеты и намечает мероприятия по обеспечению личного состава всеми необходимыми материальными средствами.

Расчет потребности автомобильной колонны в продовольствии осуществляется путем умножения массы суточной дачи на количество суток, необходимых для выполнения поставленных задач. Кроме того, при расчете потребности в продовольствии предусматривается выдача каждому военнослужащему одной суточной дачи продовольствия в виде сухого пайка в качестве неприкосновенного запаса. Разрабатывается расчет обеспечения личного со-

става горячей пищей (режим питания, пункты приема пищи и обеспечения водой).

При подготовке к маршу производится расконсервация полевых кухонь и подготовка их к работе, подготовка транспортных средств, осуществляющих буксирование прицепных кухонь, получение продовольствия на складе и укладка его на автомобили. При наличии времени с поварами могут проводиться занятия по развертыванию продовольственного пункта и приготовлению горячей пищи с использованием полевых кухонь. Питание личного состава при подготовке к маршу организуется, как правило, три раза в сутки.

Немаловажное значение при подготовке автомобильных колонн к маршу имеет обеспечение личного состава водой, а при необходимости и топливом для обогрева и приготовления пищи.

Перед началом марша обеспечение автомобильных колонн горючим и смазочными материалами организуется, как правило, путем дозаправки автомобилей, выдачи дополнительных запасов горючего на каждый автомобиль колонны или включения в состав замыкания транспорта с необходимыми запасами.

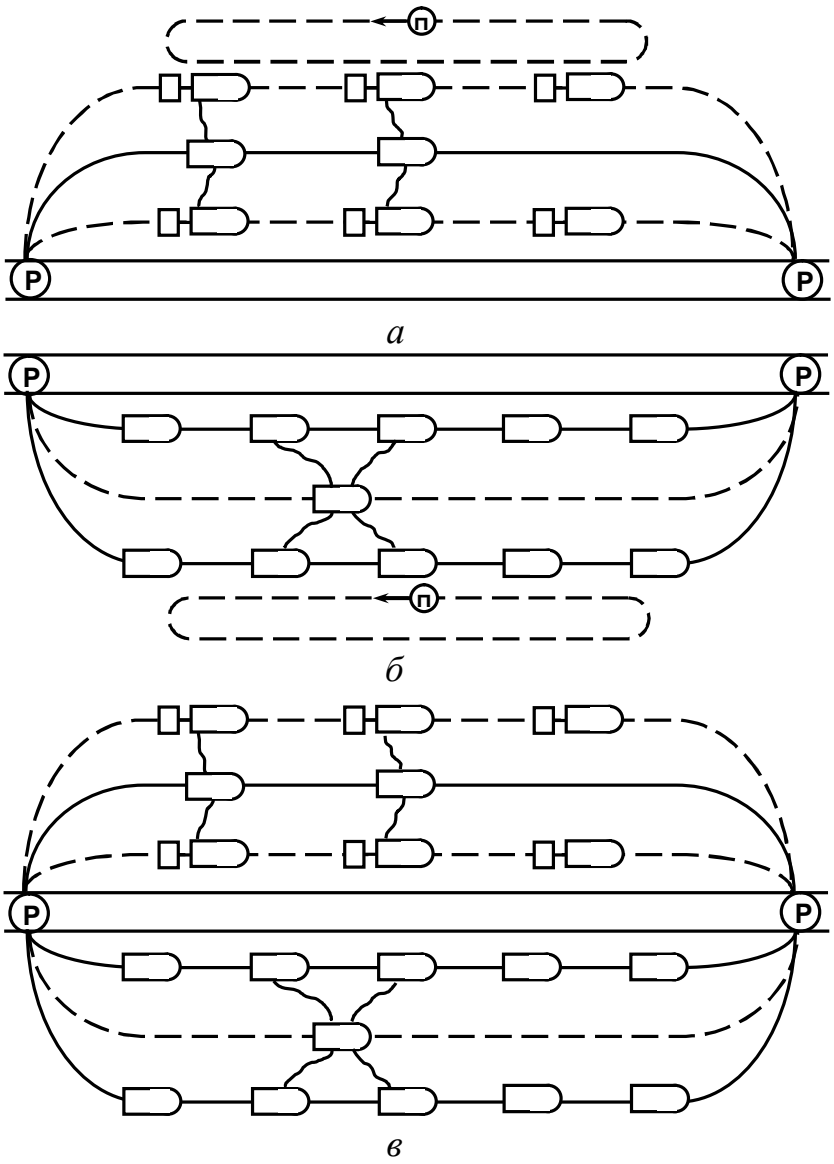
При выполнении перевозок небольшими колоннами или одиночными автомобилями личный состав обеспечивается материальными средствами, а автомобили – горючим в количествах, необходимых для прибытия к месту назначения и обратно.

Материальное обеспечение автомобильных колонн в ходе марша заключается в дозаправке автомобильной техники горючим и организации питания личного состава.

Заправка автомобилей горючим в ходе марша может быть организована индивидуальным или групповым методом. Индивидуальный метод заправки применяется при осуществлении перевозок одиночными машинами или небольшими колоннами. При этом каждому водителю перед маршем выдается запас горючего в канистрах. Запас горючего в канистрах может также размещаться в специально выделенных автомобилях, следующих в замыкании. В этом случае на привалах горючее в канистрах выделяется водителям в обмен на пустую тару или с последующим возвращением порожней тары.

Групповой метод заправки применяется при осуществлении марша автомобильными колоннами в составе рот и батальонов и следовании средств заправки в замыкании колонны. В районах привалов, в пунктах ожидания погрузки (разгрузки) или в других заранее выбранных районах заправка производится тремя способами (рисунок 9.1): первый способ – заправляемые автомобили подходят к средствам транспортирования и заправки горючего; второй – средства транспортирования и заправки горючего подходят к заправляемым автомобилям; третий способ – смешанный.

Заправка автомобилей горючим должна выполняться своевременно, быстро, с соблюдением требований безопасности и без потерь горючего.




а – заправляемые автомобили подходят к средствам заправки горючего;
*б* – средства заправки горючего подходят к заправляемым автомобилям;
*в* – смешанный

Рисунок 9.1 – Способы заправки автомобилей в полевых условиях

Потери горючего, вытекающего из-за неплотности соединений трубопроводов со скоростью одной капли в секунду, могут составить за 1 минуту – 2,5 г, за 1 час – 150 г, за 1 сутки – 3,6 кг, за 1 месяц – 108 кг. Для уменьшения потерь горючего не допускаются заправка автомобиля при неисправной системе питания и наличии подтеканий горючего, а также пролив горючего при наполнении баков автомобилей, бочек, канистр и других емкостей.

Заправка горючим осуществляется только закрытой струей, а уровень горючего в баке автомобиля не должен доходить до горловины бака на 3–5 см. Заправка должна исключать возможность попадания в баки автомобилей механических примесей и воды. Не допускаются вспенивание и перелив горючего.

При заправке автомобилей запрещается:

- ремонтировать автомобиль, регулировать систему зажигания и подавать звуковые сигналы;

- определять уровень горючего в баках автомобилей, пользуясь открытым огнем (зажигалкой, спичкой);

- курить, разводить огонь и проводить сварочные работы в радиусе 50 м от места заправки;

- заправлять автомобиль при нахождении в кузове личного состава.

Выдача горючего при заправке автомобилей оформляется по расходной ведомости, в которой водитель заправляемого автомобиля расписывается в получении горючего. Водитель автотопливозаправщика или грузового автомобиля, перевозящего горючее, делает запись в путевом листе каждой машины о количестве выданного горючего. При заправке автомобилей в ограниченное время за выданное горючее в расходной ведомости может расписываться командир подразделения или начальник автомобильной колонны.

Питание личного состава автомобильной колонны в зависимости от условий и обстановки совершения марша может осуществляться несколькими способами:

- приготовлением горячей пищи в полевых кухнях (КП-125, КП-130 – на 125–130 человек), следующих в составе колонны или заблаговременно направленных в район привала, дневного (ночного) отдыха, погрузки (разгрузки) материальных средств, в газовых кухнях (КГ-30 – на 25–30 человек), установленных на автомобилях, или в переносных кухнях (МК-10, МК-30 – на 10–30 человек);

- выдачей продуктов для индивидуального приготовления пищи или выдачей на руки сухого пайка;

- обеспечением горячей пищей на продовольственных пунктах дорожно-комендантских или других воинских частей.

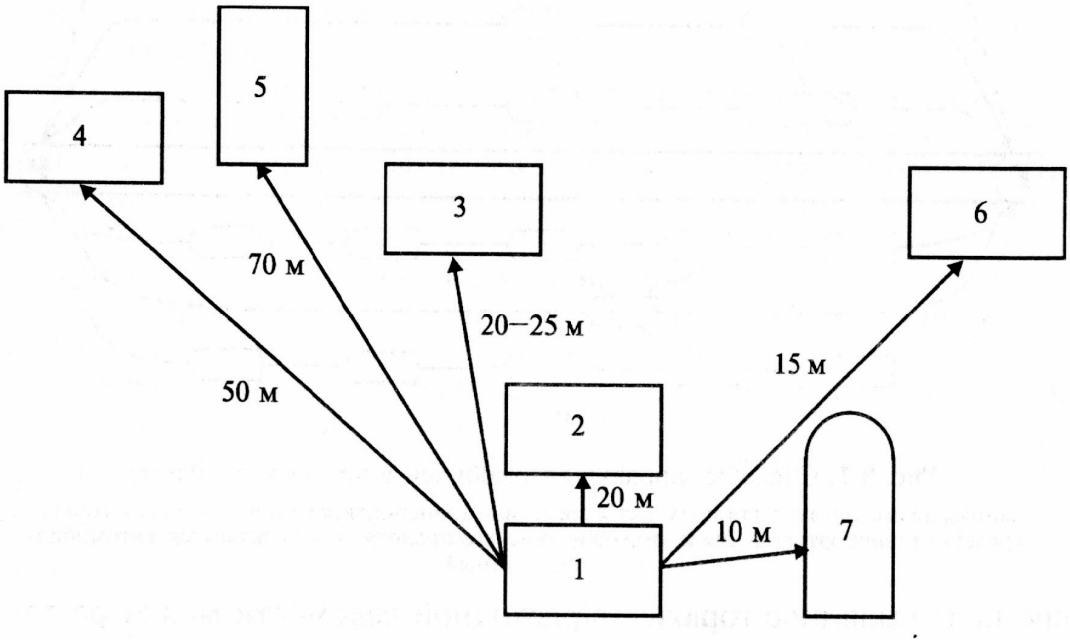
Для получения горячей пищи из полевых (газовых, переносных) кухонь на местности развертывается продовольственный пункт (рисунок 9.2). При выборе места для его развертывания необходимо учитывать:

- защитные свойства местности и наличие достаточной маскировки;

- благоприятное санитарное состояние участка местности; наличие источника воды или возможность подвоза ее от пункта водоснабжения;

- удобные скрытые подходы и подъезды;

- возможное скрытое размещение автомобильной колонны.




1 – кухня КП-130 (КП-125); 2 – место приема пищи; 3 – место для мытья рук, котелков, ложек и кружек; 4 – яма для отходов; 5 – туалет; 6 – место для очистки картофеля и овощей; 7 – буксирующий автомобиль

Рисунок 9.2 – Схема расположения продовольственного пункта автомобильной роты на местности (вариант)

Нельзя развертывать продовольственные пункты вблизи объектов вероятного воздушного нападения противника (заводы, дорожные станции, населенные пункты и др.).

Режим и организацию питания личного состава в каждом конкретном случае определяет начальник автомобильной колонны. При этом горячую пищу личный состав должен получать не менее двух раз в сутки. В случаях, когда время на выполнение перевозок не превышает 5–6 ч, питание личного состава организуется по месту расположения части. Если время перевозок превышает 5–6 ч, то питание личного состава организуется из полевых кухонь (на продовольственных пунктах дорожно-комендантских или других воинских частей), а также с использованием сухого пайка или путем индивидуального приготовления пищи из выданных продуктов. При этом в случае выполнения перевозок материальных средств в дневное время первый прием горячей пищи производится, как правило, перед выходом на маршрут движения. Обед организуется в районе ночного отдыха.

При выполнении перевозок в ночное время личному составу автомобильной колонны горячая пища выдается перед выходом на маршрут.

Приготовление, выдача и прием пищи организуются, как правило, вне зон заражения. В случае вынужденной организации питания в зонах радиоактивного заражения приготовление, выдача и прием пищи осуществляются: на открытой местности – при уровне радиации до 1 рад/ч, в палатках – до 5 рад/ч, в дезактивированных закрытых помещениях и сооружениях – 5 рад/ч и более.

При выполнении перевозок одиночными автомобилями или колоннами из нескольких автомобилей на значительные расстояния личный состав обеспечивается продовольственными аттестатами для получения горячей пищи на продовольственных пунктах дорожно-комендантских частей или сухим пайком.

Для ускорения приготовления пищи с использованием полевых кухонь КП-125 (КП-130) воду кипятят во время движения. На коротких остановках в котлы с кипящей водой закладываются продукты, а приготовление пищи осуществляется также во время движения. Пищу личный состав получает в котелки. Личному составу замыкания и постов регулирования на маршруте движения горячая пища доставляется в термосах с использованием транспортных средств.

При индивидуальном приготовлении пищи из мясорастительных консервов банки вскрывают, содержимое выкладывают в котелки, заливают водой (на одну порцию первого блюда – полторы солдатских кружки, второго блюда – одна), доводят до кипения и варят, помешивая, 15 мин. После приема пищи котелки, фляги, кружки и ложки моют и ошпаривают кипятком.

Котлы освобождают от остатков пищи, до половины заполняют горячей водой (70–80 °С) и очищают мочалкой. Затем 2–3 раза промывают кипятком. Кухонный инвентарь моют и ошпаривают кипятком. Котлы моют только повара.

Для питья употребляется только кипяченая вода, которой заполняют фляги на кухне.

### 9.4 Медицинское обеспечение

При подготовке к действиям автомобильных частей проводятся: сбор сведений о санитарно-эпидемическом состоянии района действий; мероприятия по предупреждению заболеваний личного состава; 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.

Все медицинские пункты, отдельные медицинские батальоны (отдельные медицинские отряды) должны принимать раненых и больных и оказывать им медицинскую помощь независимо от того, какой части они принадлежат.

Основу лечебно-эвакуационных мероприятий составляет система этапного лечения раненых и больных с эвакуацией их по назначению.

Санитарно-гигиенические мероприятия проводятся в целях строгого соблюдения установленных гигиенических норм и правил при организации размещения, питания, водоснабжения, банно-прачечного обслуживания, обеспечения безопасных условий труда военнослужащих и захоронения павших в бою (умерших) воинов, а также соблюдения правил личной и общественной гигиены.

Противоэпидемические мероприятия организуются и проводятся в целях предупреждения возникновения инфекционных заболеваний среди личного состава, а в случае их появления – локализации и ликвидации эпидемических очагов.

Мероприятия медицинской службы по защите личного состава от оружия массового поражения являются составной частью защиты войск и проводятся в целях предупреждения или максимального ослабления воздействия ядерного, химического, биологического оружия противника на личный состав части, сохранения и восстановления его боеспособности.

Медицинская служба при подготовке к маршу проводит следующие мероприятия: выявляет среди личного состава больных, не способных по состоянию здоровья совершать марш; планирует и организует медицинское обеспечение марша; организует медицинскую разведку; освобождает от больных медицинские пункты и готовит их к передвижению; выделяет необходимые силы и средства в замыкание; распределяет силы и средства медицинской службы по походным колоннам; пополняет запасы медицинского имущества.

Особое внимание уделяется проверке наличия и укомплектованности войсковых аптечек и санитарных сумок, обеспечению личного состава средствами индивидуальной медицинской защиты, проверке качества выдаваемых продуктов и санитарного состояния бортовых платформ (кузовов) автомобилей, выделяемых для их перевозок.

Аптечка войсковая служит для оказания само- и взаимопомощи водительскому составу при ранениях и ожогах. В состав аптечки входят футляр, косынка для повязок, стерильные бинты и повязки медицинские малые, жгут кровоостанавливающий резиновый ленточный, булавки безопасные, пантоцид в таблетках для обеззараживания воды, 5 % раствор йода, 10 % раствор

аммиака в ампулах. Она рассчитана на оказание медицинской помощи 3–4 человекам.

Для оказания первой помощи личному составу и организации профилактических мероприятий в состав автомобильной колонны назначается фельдшер, а при его отсутствии – санитарный инструктор из числа водителей. Принадлежностью фельдшера и санитарного инструктора является сумка медицинская войсковая (СМВ).

Сумка медицинская войсковая предназначена для оказания первой помощи раненым, обожженным и пораженным проникающей радиацией, отравляющими веществами и бактериальными средствами в очагах массового поражения. Она содержит медицинские средства, которые позволяют осуществить:

- наложение повязок и исправление наложенных повязок (для этих целей используются бинты, индивидуальные перевязочные пакеты, косынки медицинские и др.);

- временную остановку артериального кровотечения с использованием кровоостанавливающих резиновых ленточных жгутов;

- первичную иммобилизацию (ограничение подвижности) с использованием медицинских пневматических шин при обширных повреждениях мягких тканей и переломах костей;

- профилактику раневой инфекции и поражений бактериальными средствами с использованием противобактериальных средств;

- профилактику травматического шока путем введения противоболевого средства с помощью шприц-тюбика;

- профилактику лучевой болезни с использованием таблеток радиозащитного средства в пеналах;

- оказание помощи при отравлениях фосфорорганическими веществами введением противоядия из шприц-тюбика или из шприца автоматического многократного применения (ШАМ);

- искусственную вентиляцию легких (искусственное дыхание) методом «изо рта в рот» с использованием трубки дыхательной (ТД-1).

С помощью соответствующих медицинских средств СМВ можно освободить верхние дыхательные пути от слизи и инородных тел, промыть глаза, прополоскать полость рта, обработать кожу вокруг раны, выполнить другие медицинские мероприятия.

При подготовке к маршу весь личный состав автомобильной колонны обеспечивается пакетами перевязочными индивидуальными (ППИ), аптечками индивидуальными (АИ) и индивидуальными противохимическими пакетами (ИПП). Кроме этого в различных климатических и географических ус-

ловиях в качестве индивидуальных средств различного назначения личный состав дополнительно обеспечивается:

- зимой в пустынях, горных и северных районах – светозащитными очками для защиты глаз от солнечных лучей;

- в таежных и заболоченных районах – средствами для отпугивания и защиты лица и головы от кровососущих насекомых (жидкости, кремы, аэрозоли, сетки).

Пакет перевязочный индивидуальный предназначен для обработки ран и ожоговых поверхностей при оказании само- и взаимопомощи. Наложенная повязка обеспечивает защиту раны от вторичного заражения микробами и способствует остановке кровотечения.

Пакет состоит из бинта длиной 7 м, шириной 10 см и двух стерильных ватно-марлевых подушечек размером 17,5х32 см. Одна из них закреплена на расстоянии 12–17 см от конца бинта, а другая – подвижная вдоль бинта, что позволяет при сквозных ранениях с помощью одного пакета закрыть оба пулевых (осколочных) отверстия (входное и выходное). Цветными нитками помечены поверхности подушечек, за которые можно браться руками при наложении повязки. Для ее закрепления в пакете имеется булавка. Содержимое пакета упаковано в бумажную, а затем в герметическую оболочку из прорезиненной ткани.

Аптечка индивидуальная предназначена для профилактики и лечения последствий воздействия оружия массового поражения, а также для ослабления первичной реакции при облучении в целях сохранения безопасности здоровья.

Все лекарственные средства аптечки готовы к применению: одни в виде растворов для инъекций находятся в шприц-тюбиках, другие – в таблетках и пеналах. Колпачки шприц-тюбиков и пеналы имеют разный цвет, что позволяет легко отличать препараты. Различная форма пеналов для таблетированных лекарственных средств дает возможность находить нужное лекарство на ощупь. Для каждого препарата в футляре аптечки имеется специальное место.

Индивидуальный противохимический пакет предназначен для дегазации открытых участков кожи человека при поражении всеми видами отравляющих веществ. Для удаления отравляющих веществ, попавших на кожу или одежду военнослужащих, в порядке оказания первой помощи производится частичная санитарная обработка с применением ИПП. Салфеткой, смоченной дегазирующей жидкостью ИПП, протирают зараженные участки кожи и прилегающие к телу участки обмундирования, промокают и протирают зараженные участки одежды несколько раз (до полного расходования дегазирующей жидкости).

Медицинское обеспечение автомобильных колонн заключается в своевременном оказании первой помощи при ранениях и поражениях личного состава в ходе марша, а также на остановках и привалах санинструкторами и военнослужащими в порядке оказания само- и взаимопомощи для спасения жизни раненому или пораженному, предупреждения тяжелых последствий поражения и возникновения осложнений.

Объем первой помощи, оказываемой пострадавшим от обычного оружия, включает:

- тушение горящего обмундирования на теле пострадавшего;
- временную остановку наружного кровотечения;
- наложение стерильной повязки на рану или ожоговую поверхность;
- предупреждение или устранение закупорки дыхательных путей;
- проведение искусственного дыхания и закрытого массажа сердца при отсутствии дыхания и кровообращения;
- иммобилизацию (ограничение подвижности) поврежденной области;
- введение обезболивающих средств и необходимых препаратов.

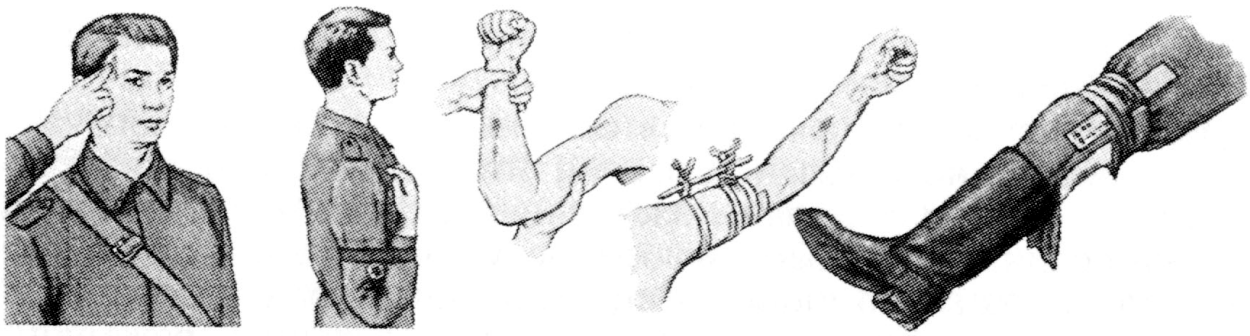
В очаге ядерного взрыва первая помощь в порядке само- и взаимопомощи включает те же мероприятия, что и при поражениях от обычного оружия. Кроме того, в нее входит: надевание на пораженных противогазов и защитной одежды; введение средств от поражающих факторов ядерного, химического и биологического (бактериологического) оружия, быстрейший вынос пострадавших за пределы зараженного участка, проведение частичной санитарной обработки.

От воздействия зажигательных веществ (напалм, термит, пирогели), светового излучения или от других источников на личном составе может воспламеняться обмундирование. Для его тушения пострадавшему необходимо самому или при помощи товарища сбросить одежду или прекратить доступ кислорода в область горения. Горящие участки плотно накрывают плащ-палаткой, общевойсковым защитным плащом или другими предметами обмундирования, забрасывают влажной глиной, землей или снегом. Не следует стряхивать напалм, снимать его руками или заливать водой. Это, как правило, приводит к усилению горения смеси и увеличению площади и глубины поражения.

После тушения обмундирование и белье в области ожога осторожно разрезают и частично (за исключением обуглившихся и прилипших к коже участков) удаляют. Обожженные места закрывают повязкой. Нельзя стаскивать одежду через поверхность ожога и вскрывать пузыри.

Кровотечение может стать причиной не только тяжелых осложнений, но и гибели пострадавшего. Наружное кровотечение можно останавливать

пальцевым прижатием крупных артерий, наложением жгута или давящей повязки (рисунок 9.3).



*а)* *б)* *в)* *г)*

*а*, *в* – с помощью пальцевого прижатия артерий;
*б*, *г*, *д* – наложения давящей повязки или жгута

Рисунок 9.3 – Способы временной остановки кровотечения

Пальцевое прижатие проводится на короткий срок перед наложением жгута или повязки и применяется в тех случаях, когда артерии расположены поверхностно и легко могут быть прижаты к кости выше места ранения.

Основной способ временной остановки артериального кровотечения – наложение жгута. В качестве жгута могут использоваться косынка, платок, брючный ремень, тесьма, полоска ткани и т.п. Жгут накладывается выше места ранения, поверх одежды. Он не должен мешать закрытию раны повязкой или прихватывать ее. Время наложения жгута должно быть указано на листке бумаги, который прикалывается к обмундированию раненого на видном месте, или написано на повязке, расположенной ниже места перетягивания.

Жгут накладывается не более чем на 2 ч летом и не более чем на 1 ч зимой. По истечении указанного времени его необходимо постепенно ослабить на 3–5 мин для восстановления кровообращения в конечности, прижав при этом артерию пальцем выше места ранения, а затем снова затянуть жгут несколько выше или ниже прежнего места.

При наложении стерильной повязки на рану или ожоговую поверхность необходимо соблюдать определенные правила. Нельзя прикасаться к ране руками и удалять из нее обрывки одежды, осколки и другие инородные тела. Запрещается вправлять выпавшие из живота внутренние органы во избежание заноса инфекции.

Перед тем как наложить повязку, необходимо обнажить раненую часть тела путем разрезания обмундирования или закатывания (скатывания) куртки (брюк). При ранениях стопы или голени разрезают по шву голенище сапога (расшнуровывают ботинок), затем осторожно освобождают пятку и стягивают сапог (ботинок).

Повязка может накладываться с помощью стерильных бинтов или индивидуального перевязочного пакета.

Для вскрытия индивидуального перевязочного пакета необходимо разорвать оболочку по имеющемуся на ней надрезу, освободить бинт и подушечки от бумажной оболочки. Взяв одной рукой конец бинта, где неподвижно прикреплена одна из подушечек, а другой – скатку бинта, вытащить бинт и расправить подушечки. Для предотвращения нарушения стерильности подушечек их следует брать только за стороны, прошитые цветными нитками. В случае наложения повязки на сквозное ранение подушечки раздвигают на расстояние, позволяющее одной подушечкой закрыть входное отверстие, а другой – выходное.

Небольшая рана закрывается одной подушечкой, а вторая накладывается сверху. При обширной ране подушечки прикладываются одна возле другой. Наложенные на рану подушечки укрепляют бинтом, конец которого закрепляют безопасной булавкой.

Тяжелая травма или отравление могут вызвать внезапную остановку дыхания. Для его восстановления необходимо срочно провести искусственное дыхание, которое может быть эффективным только в случае хорошей проходимости дыхательных путей.

Наиболее частой причиной закупорки дыхательных путей является западание языка. У раненого, находящегося в бессознательном состоянии, оно может быть устранено только с посторонней помощью. Для этого необходимо запрокинуть голову пострадавшего, подложив под шею руку или под плечи пострадавшего свернутую валиком одежду (вещевой мешок), а другой рукой надавить на лоб. Обычно при этом рот пострадавшего непроизвольно открывается. Если челюсти крепко сжаты, то необходимо большими пальцами надавить на подбородок и опустить челюсть вниз, а с помощью остальных пальцев выдвинуть челюсть вперед.

Другой причиной закупорки дыхательных путей может быть скопление в них крови, слизи или рвотных масс. Для удаления содержимого из полости рта голову и плечи пострадавшего, лежащего на спине, поворачивают в сторону, открывают рот и двумя пальцами, обернутыми куском бинта, удаляют инородные тела.

После восстановления проходимости дыхательных путей пострадавшему проводится искусственное дыхание. Оно осуществляется способом «изо рта в рот» или «изо рта в нос» и позволяет провести активное вдувание в легкие 600–1000 мл воздуха, что достаточно для их вентиляции.

При проведении искусственного дыхания способом «изо рта в рот» пострадавшего укладывают на спину, его рот по возможности прикрывают марлей, платком или другой тканью, свободно пропускающей воздух. Затем

оказывающий помощь встает на колени или ложится на живот рядом с пострадавшим. Одну руку подкладывает под затылок пострадавшего так, чтобы его шея максимально разогнулась, а рот широко раскрылся. Другой рукой зажимает ноздри пострадавшего. Сделав глубокий вдох, оказывающий помощь прикладывает свой рот ко рту пострадавшего и делает полный выдох. Легкие пострадавшего вследствие проникновения в них воздуха раздуваются, и происходит вдох. Выдох у пострадавшего осуществляется за счет спадения легких и удаления из них воздуха. Оказывающий помощь в это время отстраняется и производит очередной вдох. В одну минуту производится 12–15 вдуваний.

При размозжении лица и ранении гортани способ «изо рта в рот» или «изо рта в нос» противопоказан. В этих случаях искусственное дыхание проводится путем ритмичного сдавливания грудной клетки. При этом способе пострадавшего укладывают на спину, оказывающий помощь становится сбоку от него (обычно на колени), кладет ладонь одной руки на грудную клетку, а ладонь другой руки – на тыльную сторону первой. Пальцы обеих рук при этом должны быть приподняты. Основанием ладони с использованием тяжести тела толчками надавливает на грудину с частотой 60–80 раз в минуту до появления дыхания. Надавливание должно быть энергичным.

Способ ритмичного сдавливания грудной клетки противопоказан при переломах ребер и верхних конечностей, тяжелых травмах и ранениях органов брюшной полости, значительной непроходимости верхних дыхательных путей.

Искусственное дыхание и закрытый массаж сердца могут проводиться одновременно (рисунок 9.4).

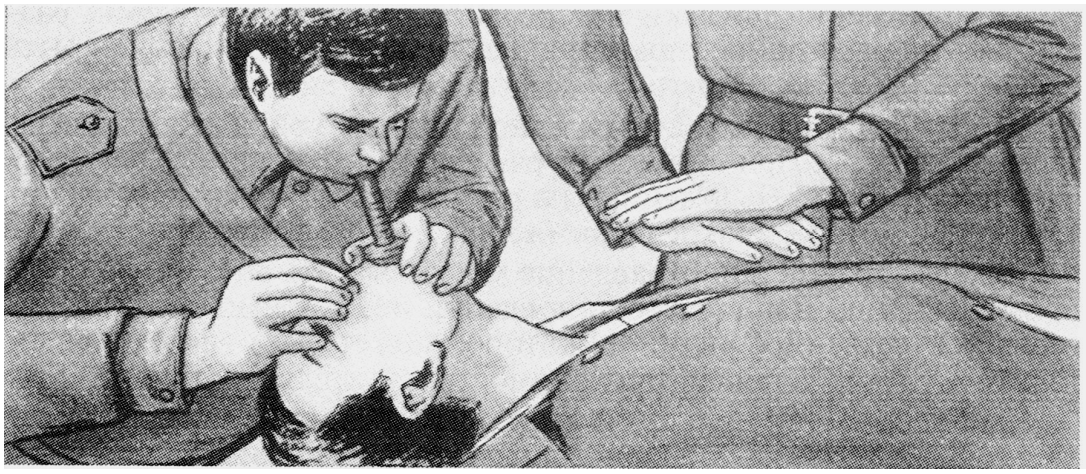


Рисунок 9.4 – Проведение искусственного дыхания с использованием дыхательной трубки ДТ-1 и закрытого массажа сердца

Важнейшей мерой предупреждения нежелательных последствий при переломах костей, как правило, сопровождающихся разрывами окружающих их мышц, сосудов и нервов, является ограничение подвижности или создание полной неподвижности костей и тканей. Для этого используют всевозможные шины или подручные материалы (доски, фанеру, палки, оружие, лопатку и т.д.).

Перед наложением шины пострадавшему с помощью шприц-тюбика вводится обезболивающее средство, а при открытом переломе останавливается кровотечение и на рану накладывается стерильная повязка. Шина по длине должна быть такой, чтобы захватывалось не менее двух смежных суставов, а при переломе бедра и плеча – трех суставов. Шина накладывается, как правило, поверх обмундирования и обуви. Для предупреждения возникновения болей и омертвения тканей в местах костных выступов под шину подкладывается мягкий материал (вата, сено, солома, мох, ветошь и т.д.). Нельзя накладывать шину на место, где наружу выступает кость.

К конечности шину прикрепляют бинтом, косынкой, ремнем, платком и другими материалами. Чрезмерно туго шину крепить нельзя, так как это может привести к сдавливанию кровеносных сосудов и нарушению кровоснабжения в раненой конечности.

Большое значение в ходе марша имеет своевременное оказание первой помощи для предупреждения или ослабления результатов воздействия оружия массового поражения.

Современные отравляющие вещества (ОВ) являются быстродействующими и высокотоксичными. Первая помощь в этом случае оказывается в зависимости от вида ОВ, которое вызвало поражение. В целях предотвращения отравления проводится частичная санитарная обработка зараженного обмундирования, снаряжения и открытых участков кожи личного состава с использованием содержимого индивидуального противохимического пакета.

При появлении первых симптомов поражения (затрудненное дыхание, обильное слюнотечение, нарушение зрения) немедленно вводится внутримышечно содержимое шприц-тюбика с красным колпачком из аптечки индивидуальной. Для этого необходимо ребристый ободок колпачка повернуть по ходу часовой стрелки и, надавливая, подать иглу в сторону тюбика до упора, чтобы она своим концом проколола мембрану, закрывающую горловину тюбика. Затем снять колпачок, расслабить ногу, при небольшом усилии быстро ввести иглу в мягкие ткани верхней трети бедра или ягодицы, выдавить содержимое тюбика и, не разжимая пальцев, вынуть иглу. Препарат можно вводить в мышцу и через одежду.

Для профилактики лучевого поражения за 30 мин до начала преодоления очагов радиоактивного заражения или угрозы внешнего облучения по

команде начальника автомобильной колонны принимают одновременно 6 таблеток из пенала гладкой цилиндрической формы малинового цвета. При продолжающемся облучении, например, при движении по местности, зараженной радиоактивными веществами, через 4–5 ч принимают повторно еще 6 таблеток (содержимое второго пенала).

При угрозе бактериального заражения по команде принимают внутрь одновременно 8 таблеток противобактериального средства. Через 6–8 ч прием таблеток повторяют.

При угрозе поражения проникающей радиацией или сразу после него, а также при появлении тошноты и рвоты следует принимать внутрь по 1–2 таблетки противорвотного средства.

Своевременность оказания первой помощи – залог быстрейшего восстановления здоровья раненых и больных.

Тяжелораненые и тяжелобольные доставляются (эвакуируются) в лечебные учреждения, расположенные вблизи маршрута движения автомобильной колонны.

Кроме ранений и поражений от ядерного, химического и биологического (бактериологического) оружия личный состав автомобильных колонн может получить различные отравления при нарушении правил обращения с ядовитыми веществами. К таким веществам относятся охлаждающая жидкость с низкой температурой замерзания (антифриз, тосол), этилированный бензин, дихлорэтан, метиловый спирт или жидкость ИПП, а также кислоты и щелочи.

Охлаждающая жидкость голубоватого цвета (антифриз – желтоватого цвета) применяется в системе охлаждения двигателя.

Отравление возникает при попадании ее в организм даже в небольшом количестве. Признаки отравления сходны с признаками отравления алкоголем – головная боль, головокружение, икота, тошнота, мучительная рвота, понос, психическое возбуждение, расстройство памяти, частый пульс, редкое дыхание, затем тяжелый сон с бредом и стоном. Кроме того, изо рта и носа может выделяться пена. Сильное отравление может повлечь за собой смерть через 5–6 ч.

Первая помощь заключается в освобождении желудка пострадавшего от ядовитого вещества, для чего вызывается рвота путем введения в рот двух пальцев и раздражения слизистой оболочки глотки. Предварительно пострадавшему следует дать выпить 4–5 стаканов воды, а затем повторить процедуру 2–3 раза.

Отравление этилированным бензином может наступить при попадании его внутрь организма, при вдыхании воздуха, содержащего пары бензина,

или при попадании его на кожу. Отравление этилированным бензином может быть острым и хроническим.

Острое отравление вначале напоминает алкогольное опьянение, а затем через несколько часов и даже дней могут появиться слабость, головная боль, бессонница, кошмарные сновидения, слюновыделение во время сна, потливость, желудочно-кишечные расстройства, ощущение присутствия во рту проволоки или волоса, снижение температуры тела до 35 °С и замедление пульса до 40–50 ударов в минуту. Тяжелое отравление возможно при систематическом попадании в кровь небольших количеств этилированного бензина. При этом наблюдается бледность кожи и слизистых оболочек, появляются головные боли и бессонница.

При попадании этилированного бензина внутрь его необходимо удалить из желудка путем вызова рвоты и срочно доставить пострадавшего в медицинский пункт (учреждение). При попадании этилированного бензина на кожу пораженный участок необходимо протереть ветошью, смоченной керосином, и промыть это место водой с мылом.

Отравление также может наступить при переливании и транспортировании лаков и других веществ, содержащих дихлорэтан. Дихлорэтан представляет собой бесцветную или слегка зеленоватую жидкость с острым запахом и применяется как растворитель масел и смол. Признаки отравления – головные боли и головокружение, общая слабость и жжение в горле, кашель, стеснение в груди, боли в сердце, тошнота и рвота, кожный зуд, синюшное окрашивание слизистых оболочек, затемнение сознания. При тяжелом отравлении или несвоевременном оказании помощи может наступить смерть. Первая помощь заключается в выносе пострадавшего из зараженной атмосферы, удалении дихлорэтана из желудка путем вызова рвоты у пострадавшего.

Метиловый (древесный) спирт и жидкость, содержащиеся в индивидуальном противохимическом пакете, очень ядовиты. Признаки отравления – опьянение продолжительностью 12–16 ч, головная боль, тошнота, рвота, боли в животе, расстройство дыхания и нарушение сердечной деятельности. Пострадавший часто полностью теряет зрение. При сильном отравлении может наступить смерть. Первая помощь заключается в удалении из желудка метилового спирта или жидкости ИПП путем вызова рвоты и проведении искусственного дыхания.

При отравлении кислотами и щелочами во рту, в пищеводе и желудочно-кишечном тракте возникают ожоги. Первая помощь заключается в промывании желудка водой, для чего необходимо напоить пострадавшего, а затем вызвать рвоту. Процедуру необходимо провести несколько раз.

При отравлении кислотами в воду добавляют 2–3 столовые ложки соды, а при отравлении щелочами на 1 л воды добавляют 1–2 столовые ложки

разведенного уксуса.

Для оказания медицинской помощи пострадавших необходимо доставить в медицинский пункт части или в медицинское учреждение, расположенное вблизи маршрута движения автомобильной колонны.

### 9.5 Техническое обеспечение

Техническое обеспечение организуется и осуществляется в целях поддержания вооружения, боевой и другой техники, ракет, боеприпасов и военно-технического имущества в исправном состоянии и в постоянной готовности к боевому применению, своевременного восполнения их расхода и потерь, технически правильной эксплуатации и быстрого восстановления вышедших из строя вооружения, боевой и другой техники.

Техническое обеспечение в автомобильных частях организуется помощником командира по материально-техническому обеспечению и включает в себя автотехническое, артиллерийско-техническое, инженерно-техническое, химико-техническое, техническое обеспечение связи, техническое обеспечение по службам тыла.

Автотехническое обеспечение является основным видом технического обеспечения в автомобильных частях. Оно включает: укомплектование частей автомобильной техникой и автомобильным имуществом; организацию правильной эксплуатации автомобильной техники; своевременное проведение технического обслуживания, эвакуации и ремонта неисправных и поврежденных автомобилей; своевременное освоение автомобильной техники личным составом; управление подразделениями ремонта автомобильной техники.

Основные мероприятия по автотехническому обеспечению автомобильных колонн при подготовке к маршу включают:

- получение на доукомплектование автомобильной техники;
- передачу автомобилей, которые не могут быть отремонтированы к началу марша своими силами, в ремонтные подразделения и части;
- подготовку водительского состава и ремонтников;
- подготовку автомобильной техники, ремонтных и эвакуационных средств к маршу;
- доукомплектование подвижных мастерских (МТО, ПАРМ) необходимыми запасными частями, а эвакуационных тягачей – средствами буксирования.

Подготовка ремонтных и эвакуационных сил и средств заключается: в проведении контрольных осмотров оборудования подвижных мастерских, колесных шасси, на которых они смонтированы, и эвакуационных тягачей; устранении выявленных неисправностей; пополнении запасных частей и ма-

териалов до установленных норм; создании ремонтных групп для ремонта автомобилей на месте повреждения; остановке задач личному составу по ремонту и эвакуации автомобильной техники, по защите, охране и обороне в ходе марша, а также в проведении боевого расчета личного состава на случай отражения нападения наземного или воздушного противника.

Особое внимание при проведении контрольного осмотра ремонтных средств обращается на проверку состояния и крепления кузова мастерской к раме автомобиля, на исправность инструмента и приспособлений, грузоподъемного оборудования, электросиловой установки и других элементов электрооборудования.

При подготовке подвижной мастерской к маршу в зимних условиях, кроме того, проверяется надежность работы отопительной установки кузова, исправность окон, дверей, лифтов и при необходимости производится их ремонт.

При подготовке ремонтников основное внимание уделяется их тренировке по оказанию помощи водителям в обнаружении и устранении неисправностей в ходе марша, по проведению специальной обработки автомобилей, оборудования мастерских и автомобильного имущества после выхода из зоны радиоактивного заражения, по укрытию и маскировке ремонтно-эвакуационных средств, отрабатываются их действия по сигналам оповещения. Совершенствуются навыки личного состава в быстром развертывании и свертывании мастерских в ходе марша, а также в вытаскивании застрявшей техники и приведении в транспортное состояние неисправных автомобилей. Перед началом марша ремонтникам ставится задача по оказанию помощи водителям вышедших из строя машин на марше.

В ходе подготовки к маршу начальник автомобильной колонны, исходя из состава и наличия штатных ремонтных средств и задач, возложенных на замыкание, определяет состав замыкания.

В состав замыкания колонн, как правило, включаются: автомобильного взвода – резервный автомобиль с запасами горючего; автомобильной роты – 1–2 резервных автомобиля, мастерская технического обслуживания или машина технической помощи, 1–2 автомобиля с горючим, автомобиль с запасами продовольствия и прицепной кухней; автомобильного батальона – 3–5 резервных автомобилей, ремонтная мастерская ПАРМ-1М, 2–3 автомобиля с горючим, медицинский персонал на санитарном автомобиле.

Одной из основных задач технического (автотехнического) обеспечения автомобильных колонн являются организация замыкания для оказания водителям технической помощи в восстановлении вышедших из строя автомобилей, организация и проведение ремонта поврежденных или неисправных автомобилей и обеспечение автомобильным имуществом.

В ходе марша возможен выход автомобилей из строя как от эксплуатационных неисправностей (износа), так и от боевых повреждений. Неисправная или поврежденная автомобильная техника в зависимости от трудоемкости восстановления делится на три группы. К первой группе относится техника, которая может быть восстановлена на месте выхода ее из строя; ко второй группе – техника, которая может быть восстановлена в районе привала и требует специализированной помощи с небольшим объемом работ; к третьей группе – техника, которая не может быть восстановлена в районе отдыха и требует большого объема работ.

Как правило, вышедшие из строя автомобили, относящиеся ко второй группе, эвакуируются замыканием или любыми тягачами в районы привалов, пунктов погрузки (разгрузки), а автомобили, относящиеся к третьей группе, – в район расположения части или на сборный пункт поврежденных машин (СППМ).

Продолжительность работы замыкания на месте остановки поврежденных или неисправных автомобилей определяется временем подхода головы следом идущей колонны или возможностью догнать колонну на ближайшей остановке. При несоблюдении этих условий средства замыкания могут либо задержать движение следом идущей колонны, либо отстать от своей, в результате чего колонна на длительное время останется без технической помощи.

В пределах возможного времени работы на одном месте замыкание автомобильной колонны оказывает помощь водителям вышедших из строя автомобилей в устранении мелких неисправностей (замена полуоси, колеса, катушки зажигания, конденсатора, ремня вентилятора и т.д.),

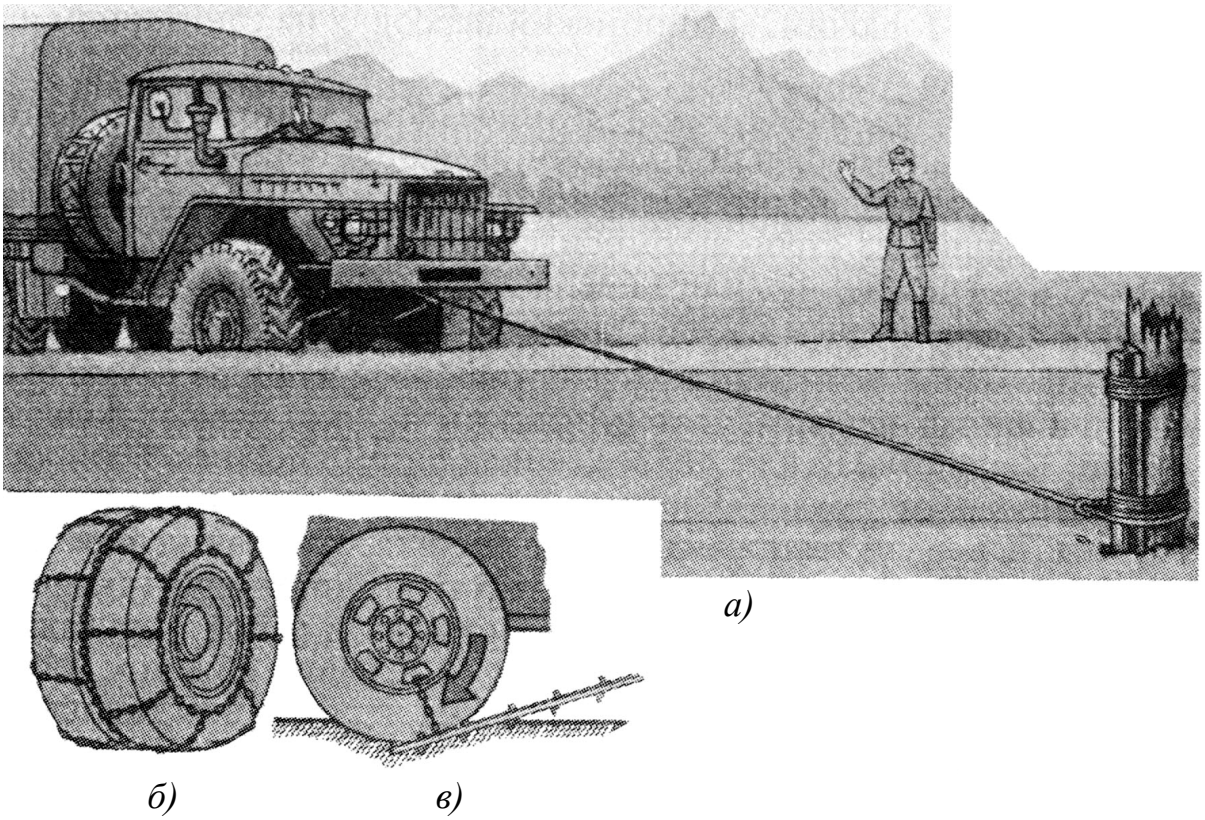
Если вышедший из строя автомобиль транспортабелен и возможно его восстановление на месте, то его буксируют средствами колонны или замыкания до места очередного привала, района отдыха или сосредоточения. Нетранспортабельные автомобили по указанию начальника колонны водители готовят к эвакуации средствами старшего начальника.

Эвакуация заключается в вытаскивании застрявших, затонувших и опрокинутых автомобилей, в подготовке их к транспортированию и доставке к местам ремонта. Материальные средства перегружаются на резервный автомобиль.

Вытаскивание застрявших автомобилей может осуществляться двумя способами:

- самовытаскиванием с помощью лебедок, а также с использованием цепей противоскольжения, противобуксатора или якоря самовытаскивания (рисунок 9.5);

- с помощью эвакуирующих средств (рисунок 9.6).



*а)*

*б)* *в)*

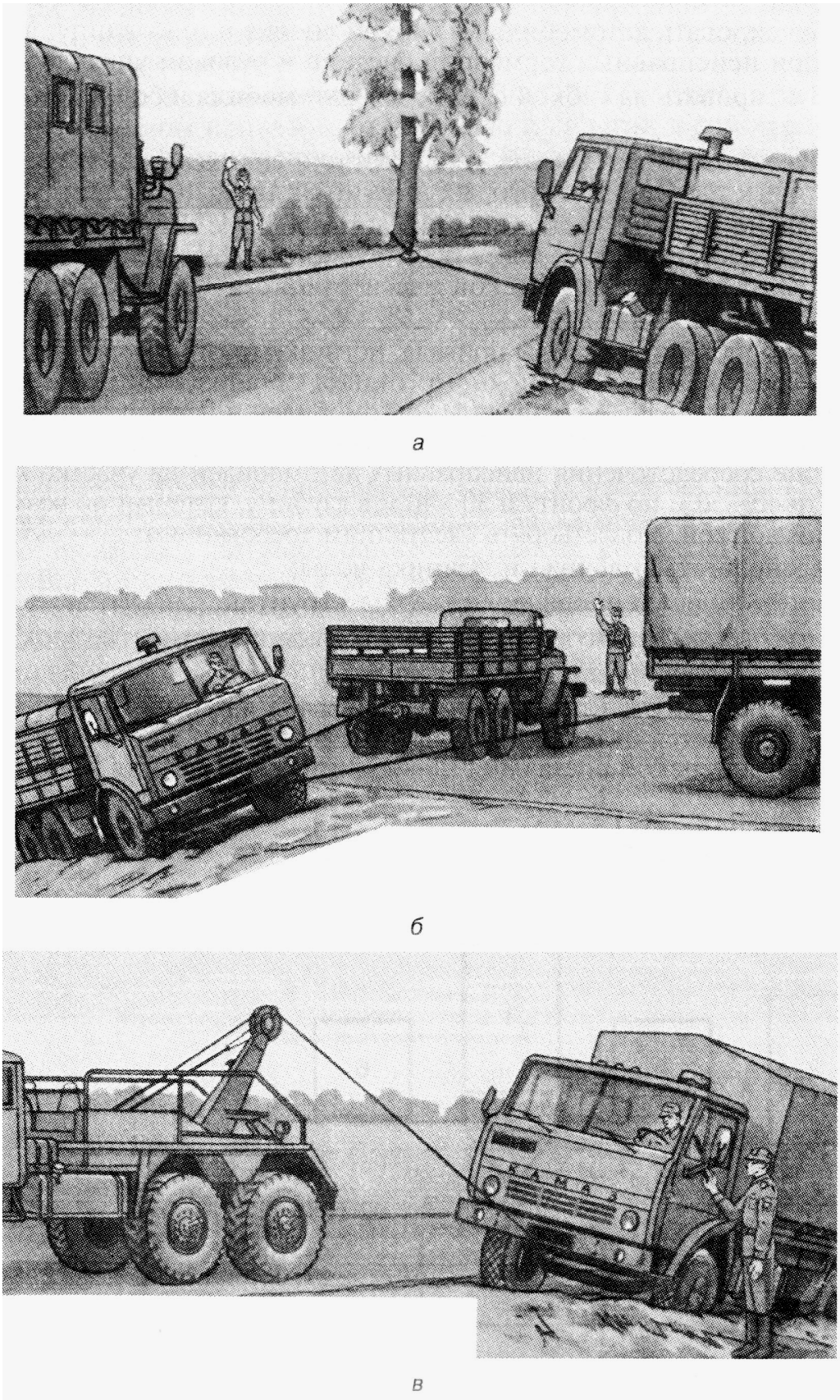
*а* – собственных лебедок, *б* – цепей противоскольжения,
*в* – противобуксатора

Рисунок 9.5 – Самовытаскивание с помощью эвакуирующих средств

*Транспортирование поврежденных или неисправных автомобилей может осуществляться несколькими способами:*

- на гибкой сцепке при повреждении ходовой части, не затрудняющем буксирование;

- на жесткой сцепке при неисправности тормозной системы и повреждении ходовой части, не затрудняющем буксирование; - с частичной погрузкой при неисправности рулевого управления и повреждении переднего моста.




*а* – с использованием дополнительных блоков;
*б* – со страховкой от опрокидывания; *в* – с помощью эвакотягача ТК-5В

Рисунок 9.6 – Вытаскивание с помощью эвакосредств

Эвакуации подлежат автомобили, время восстановления которых превышает предельно допустимое время работы замыкания на одном месте, а также автомобили с большим объемом работ по восстановлению.

В первую очередь эвакуируются автомобили с наименьшими повреждениями и допустимыми степенями заражения.

Автомобили эвакуируются до района очередного привала, дневного (ночного) отдыха, в ремонтные подразделения, части или на СППМ.

Средствами эвакуации могут быть грузовые автомобили повышенной проходимости, МТО-АМ.1, МТП-А2.1, а также специальные эвакотягачи.

При эвакуации запрещается:

- вытаскивать автомобиль с помощью собственной лебедки, используя при этом опоры электропередачи и связи;

- резко начинать движение без предварительного натяжения троса;

- буксировать автомобиль на гибкой сцепке в гололедицу, а также при неисправных тормозной системе и рулевом управлении;

- буксировать на гибкой сцепке два автомобиля и более одновременно;

- буксировать на гибкой или жесткой сцепке автомобили, на бортовых платформах которых находится личный состав;

- буксировать на жесткой сцепке автомобили с неисправной тормозной системой, если масса буксируемого автомобиля превышает половину общей фактической массы буксирующего транспортного средства.

По прибытии в районы привала, погрузки (выгрузки) материальных средств, дневного (ночного) отдыха организуется техническая помощь водителям неисправных автомобилей в первую очередь силами и средствами МТО-АМ.1. Мастерская МТО-АМ.1 размещается в районе сосредоточения неисправных автомобилей на участке местности 40–50 м по фронту и 30–40 м в глубину, который по возможности должен удовлетворять следующим требованиям:

- располагаться вблизи источника воды;

- иметь ровную площадку с твердым грунтом;

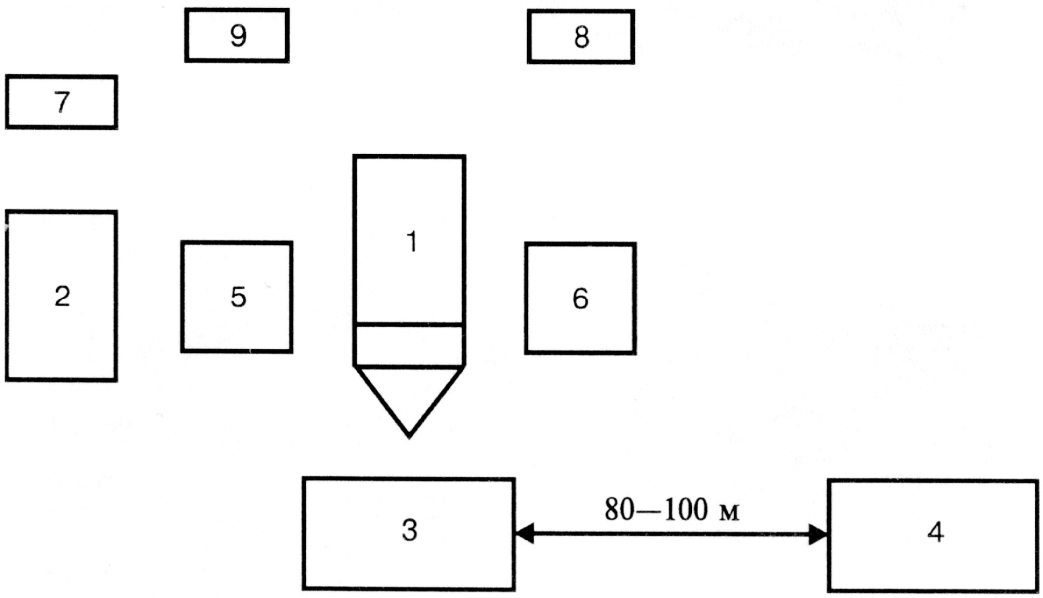
- иметь естественную маскировку (складки местности, лес);

- иметь хорошие подъездные пути.

Схема развертывании МТО-АМ.1 показана на рисунке 9.7.

Пост мойки размещается отдельно на удалении 80–100 м. Время развертывания мастерской составляет 20–25 мин, свертывания – 20 мин.

При наличии большого количества неисправной техники в первую очередь восстанавливаются автомобили, требующие небольшого объема работ.




1 – мастерская; 2 – площадка для технического обслуживания; 3 – площадка для текущего ремонта; 4 – пост мойки; 5 – пост автомеханика; 6 – комплект электрифицированного инструмента; 7 – смазочно-заправочное оборудование; 8 – пост сварочных работ; 9 – электровулканизационный аппарат

Рисунок 9.7 – Развертывание мастерской МТО-АМ.1 на местности (вариант)

Техническое обслуживание автомобилей в ходе марша выполняется в районах привалов, отдыха и по прибытии в район сосредоточения. В районах привалов проводится только контрольный осмотр автомобилей и устранение обнаруженных неисправностей. Особенно тщательно следует проводить контрольный осмотр на первом привале, так как к этому времени выявляется большинство недостатков. Обслуживание и устранение неисправностей выполняются водительским составом с привлечением сил и средств замыкания.

*В районах отдыха проводится ежедневное техническое обслуживание автомобилей, а при необходимости выполняются отдельные операции ТО № 1.*

Для восстановления неисправных или поврежденных в ходе марша автомобилей используются запасные части из индивидуальных комплектов ЗИП, имеющихся на каждом автомобиле, а также из запасов автомобильного имущества, содержащихся в замыкании автомобильной колонны.

После окончания марша и прибытия в район сосредоточения основными мероприятиями по материальному, медицинскому и техническому обеспечению автомобильных колонн являются:

- передача раненых и больных в медицинский пункт;

- восстановление поврежденных автомобилей и сбор отставшей техники на марше;

- пополнение израсходованных запасов материальных средств.

### 9.6 Особенности всестороннего обеспечения автомобильных подразделений (колонн) при выполнении ими перевозок в условиях локальных войн и вооруженных конфликтов

Опыт действий ограниченного контингента советских войск в Республике Афганистан, а также российских войск в двух чеченских компаниях еще раз подтверждает, что успех тылового обеспечения во многом зависит от заблаговременного создания необходимых запасов материальных средств, бесперебойного восполнения их расходов и потерь.

Ввиду слабо развитой системы железнодорожных, водных и воздушных коммуникаций основной объем подвоза был возложен на автомобильный транспорт.

Автомобильные колонны являются одним из главных объектов нападения бандитов. Они весьма уязвимы от огня стрелкового оружия, а также от мин, устанавливаемых на дорогах.

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.

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 автомобильных колонн, привлекаемые силы и средства боевиков, как правило, эшелонируются (рисунок 9.8). В состав засадной группы, как правило, входят:

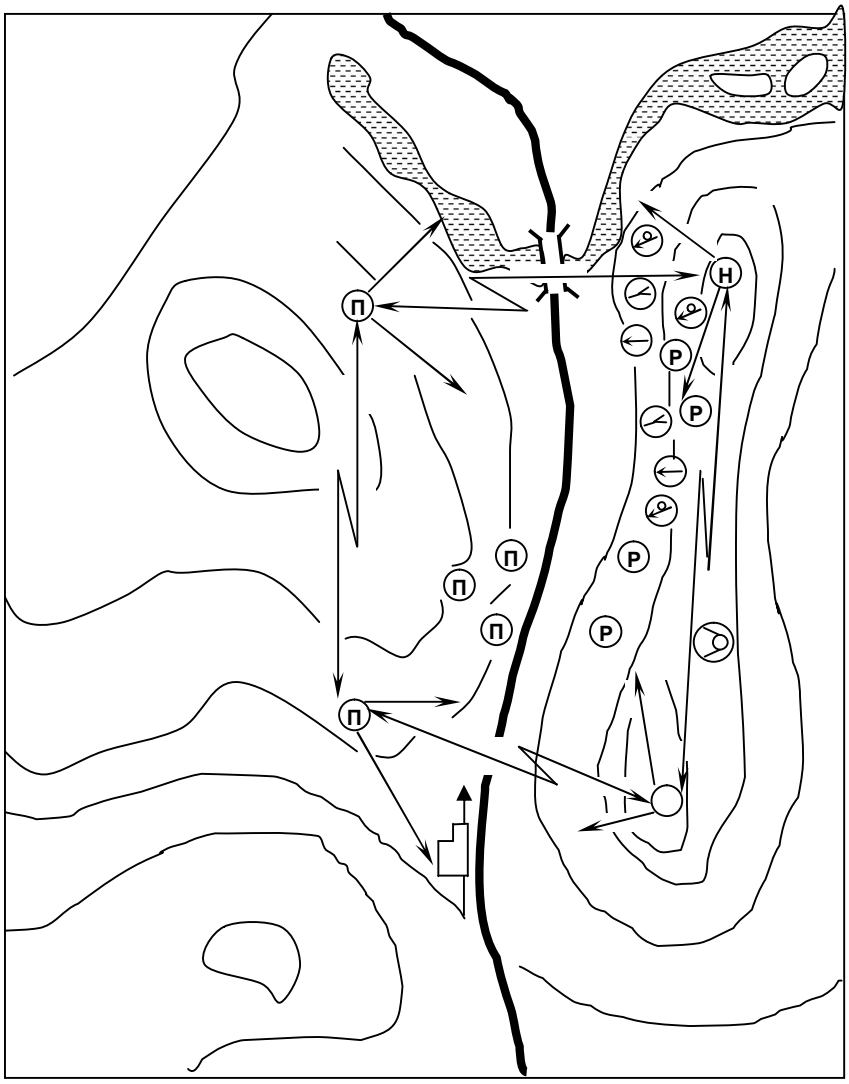
- наблюдатели (три–четыре человека);

- 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 засад боевики осуществляют тщательную разведку.




Условные обозначения:

Н – Наблюдатели

Гранатометчик

Пулеметчик

Снайпер

П – Подгруппа предупрежд.

Р – Резервная группа

Действия федеральных сил

Рисунок 9.8 – Схема организации засады бандгрупп
на автомобильную колонну

Огневая подгруппа, включающая в себя основные силы банды (два–три гранатомета, несколько снайперов, в отдельных случаях минометы), располагаются на удалении, позволяющем вести эффективный огонь. Боевики этой подгруппы размещаются вдоль дороги 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 колонны, создать панику и предпосылки для ее уничтожения и захвата. Следует отметить, что проведение засад шаблона не имеет.

Иногда боевики применяют специально 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, 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 избежать 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 (изучаются системы охраны, сигнализация, ограждения, пути отхода, возможность усиления и т.д.). При налете боевики могут действовать большими группами и отрядами численностью 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 (4–5 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 задержка движения. Нередко минирование является составной частью общих комплексных действий и предшествует обстрелам и нападениям на колонны. Для временного прекращения движения транспорта по дорогам, бандгруппами могут устраиваться 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, на придорожных столбах, деревьях. Для увеличения силы взрыва закладываются фугасы из неразорвавшихся авиационных бомб или артиллерийских снарядов. При этом поражение личному составу может наноситься в радиусе до 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.

При выполнении перевозок в условиях локальных войн и вооруженных конфликтов походный порядок колонны включает (рисунок 9.9): дозорное отделение, головной дозор, отряд обеспечения движения, группу поддержки, боковые походные заставы, машину командира, машину для связи со старшим начальником, непосредственное охранение (мотострелковые отделения на БТР или БМП, распределенные по колонне через 8–10 машин), замыкание колонны, тыльную походную заставу.

Походный порядок необходимо строить с учетом обеспечения безопасности движения, надежности охраны и быстроты вступления в бой охранения.

Для перевозки грузов на головных дорогах в состав автомобильных колонн включают: штатные автомобильные подразделения, огневые средства (2–3 ед. ЗУ-23-2 на автомобиле); радиосредства для связи с центральным диспетчерским пунктом, ЦБУ соединений и КП частей, ДП, 2–3 радиостанции для связи по колонне, а также со сторожевыми заставами и диспетчерскими постами, радиостанцию для связи с вертолетами. Зенитные средства располагаются так, чтобы обеспечивалась возможность ведения огня по наземным целям.

При движении по дорогам, не охраняемым сторожевым заставам, автомобильные колонны должны сопровождаться штатными мотострелковыми или разведывательными подразделениями (взвод, рота), силы и средства которых нужно распределять по колонне из расчета не менее одного БТР (БМП) на каждые десять автомобилей. При подходе к узким горным дефиле (ущельям) подразделения охранения должны выдвигаться вперед и, прикрывая колонну со стороны угрожаемого направления, пропускать ее через опасный участок, после чего занимать свое место в походном порядке.

Во всех случаях в состав колонн целесообразно выделять инженерные силы и средства разведки и разминирования (танк, БТС-4Д или БМР-1 с тралами, миноискатели ИМП, «Ортопед», Р-299, передатчик помех «Зонд»), которые следуют в голове колонны, передовой авиационный наводчик и артиллерийский корректировщик со средствами связи и таблицами огня. Кроме того, колонны постоянно надо сопровождать боевыми вертолетами со сменой пар в воздухе, а при преодолении опасных участков – штурмовой авиацией.

Связь на марше организуется:

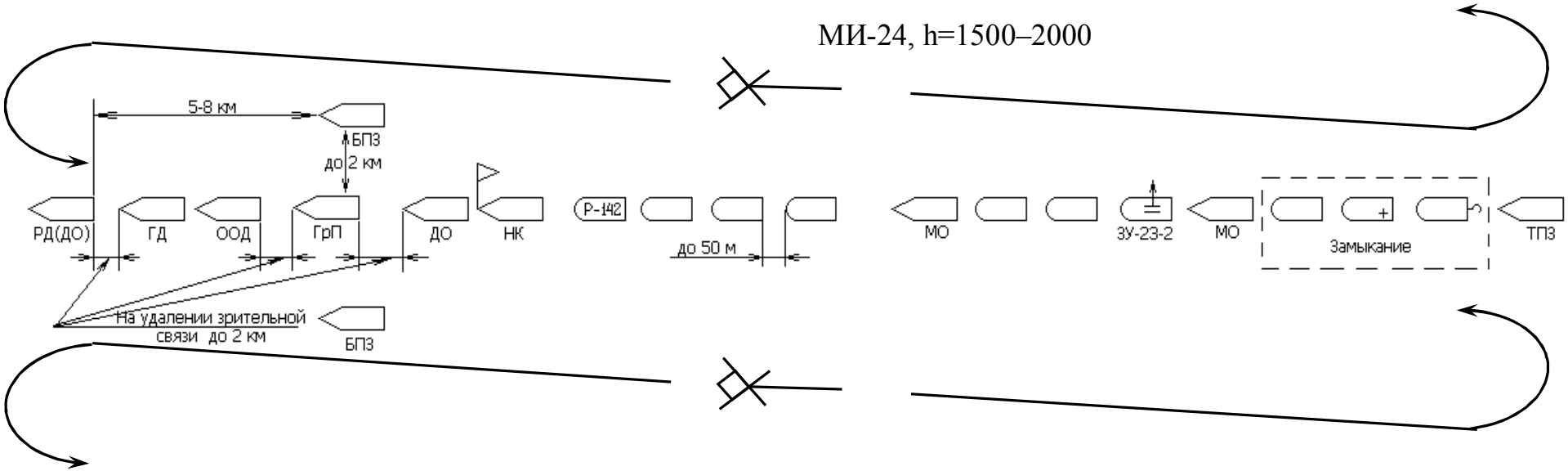
- с вышестоящим органом управления, старшим командиром (начальником) и центральным диспетчерским пунктом;

- взаимодействующими частями и подразделениями;

- элементами походного построения колонны (дозорным отделением, головным дозором, отрядом обеспечения движения, группой поддержки, боковыми походными заставами, машинами охранения, непосредственным охранением, замыканием колонны, походной заставой);

- сторожевыми заставами, контрольными постами милиции, постами ГИБДД на маршруте движения;

- приданными вертолетами прикрытия (для передачи им целеуказания).




Условные обозначения:

РД (ДО) – разведывательный дозор (дозорное отделение) (ро или мсо); ГД – головной дозор (мсв); ООД – отряд обеспечения движения (исо); ГрП – группа поддержки (расчет миномета, отделение АГС, расчет ЗУ-23-2); НК – начальник колонны; мо – машина охранения (мсо); БПЗ – боковая походная застава (мсо); ТПЗ – тыльная походная застава (мсо)

Рисунок 9.9 – Схема построения автомобильной колонны с приданными силами и средствами

Для организации управления на марше могут создаваться следующие радиосети:

- радиосвязь старшего командира (начальника) со старшим колонны на УКВ, КВ радиостанциях с использованием аппаратуры засекречивания;

- радиосвязь старшего колонны с элементами походного построения колонны, блокпостами, 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 2–3 запасных частоты, а также закрытые направления дублируются в открытом режиме стационарными радиостанциями. Порядок перехода на другие частоты устанавливается старшим колонны.

Управление колонны осуществляется путем передачи сигналов, команд и распоряжений по радиосети диспетчерской службы на соседние диспетчерские посты, сторожевые заставы и посты. Непосредственно начальником колонны должны передаваться на соседние диспетчерские пункты и сторожевые заставы 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 боевого управления соединений и командные пункты частей должна передаваться сразу же после прохождения колонн. Информация о происшествиях и оповещение, об обстрелах и нападении противника обязана осуществляться немедленно по всем каналам связи.

Управление в ходе совершения марша осуществляется начальником колонны с КП на КШМ, выдвигающейся в голове колонны.

Командирская машина 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.

Управление в ходе марша осуществляется подачей коротких и ясных команд с использованием переговорной таблицы.

При подготовке личный состав должен вооружаться 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 экипироваться бронежилетами, стальными шлемами, индивидуальными перевязочными пакетами и жгутами.

Обеспечение автомобильных колонн горючим и смазочными материалами может быть организовано путем выдачи дополнительного запаса горючего на каждый автомобиль колонны или включением в состав замыкания колонны транспорта с необходимым запасом горючего.

Автомобильная колонна должна иметь дополнительные запасы горючего – 0,2 заправки по автобензину, 0,4 заправки по дизельному топливу.

Дозаправка автомобилей на марше обычно производится на привалах.

В состав замыкания колонны автомобильного взвода может быть включен автомобиль с горючим в бочках, автомобильной роты 1–2 топливозаправщика, автомобильного батальона 2–3 топливозаправщика с горючим.

Горячую пищу личный состав должен получать не менее двух раз в сутки. Выдают горячую пишу по указанию начальника колонны, как правило, в пунктах ожидания погрузки (выгрузки), на длительных остановках.

Питание осуществляется, как правило, за счет штатных сил и табельных средств автомобильных подразделений.

Личный состав колонны обеспечивают сухим пайком в количестве одной сутодачи, который содержат в качестве неприкосновенного запаса (НЗ).

Автомобильная колонна должна содержать дополнительные запасы продовольствия на 3–5 суток.

Запасы воды должны создаваться из расчета 10 л на человека.

Условия действия автомобильных подразделений, как правило, в отрыве от базовых районов требуют повышенной гарантии обеспечения боеприпасами за счет дополнительных запасов. Эти запасы создаются в основном при солдате и в подразделении. Их величина может составлять от 0,5 до 1,5 б/к.

Каждый военнослужащий должен иметь аптечку индивидуальную, индивидуальный противохимический пакет ИПП-8, индивидуальный перевязочный пакет ИПП.

В состав замыкания колонн включается санитарный автомобиль с фельдшером или санитарным инструктором.

В ходе выполнения перевозок первая медицинская помощь оказывается непосредственно при ранениях и поражениях, а также во время остановок и привалов.

Тяжелораненых и больных доставляют в медицинский пункт части, где им оказывают первую врачебную помощь, а затем эвакуируют в лечебные учреждения, расположенные на маршруте.

При подготовке к перемещению автоколонн проводятся следующие мероприятия:

- специальные занятия или инструктаж личного состава по особенностям маршрута движения, правил вождения машин, организации ремонта и эвакуации штатной техники;

- очередное номерное техническое обслуживание всех автомобилей независимо от пробега;

- проверка и приведение в рабочее состояние СМУ, приборов ночного видения, сигнализации и освещения;

- создание в подразделениях технического обеспечения, запасов б/к, ГСМ, воды и других материальных средств;

- укомплектование всех машин средствами повышения проходимости и безопасности движения в горной местности (горные упоры, башмаки, клинья, цепи и др.);

- надежное крепление узлов, агрегатов, съемного оборудования, правильная укладка боеприпасов;

- определение порядка ремонта и эвакуации поврежденных машин.

Одной из основных задач технического обеспечения автомобильных колонн является организация замыкания.

Замыкание автомобильных колонн организуется для оказания водителям технической помощи в восстановлении вышедших из строя автомобилей; подготовки неисправных автомобилей и буксировки их в район привала; обеспечение водителей автомобильным имуществом.

В состав замыкания включают мастерскую МТО-АТ или машину технической помощи (МТП) и тягач с приспособлениями для буксировки.

Вышедший из строя автомобиль тягачом буксируется до ближайшего привала, где силами экипажа мастерской или машины технической помощи проводится ремонт (трудоемкостью до 3-х чел.-ч.). В случае невозможности устранения неисправности автомобиль буксируется в район предназначения. Неисправную технику с материальными средствами запрещается оставлять на маршруте. При невозможности буксировки машина оставляется на месте, а материальные средства перегружаются на другие машины.

Для технического обеспечения автоколонн 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 ТР автомобилей;

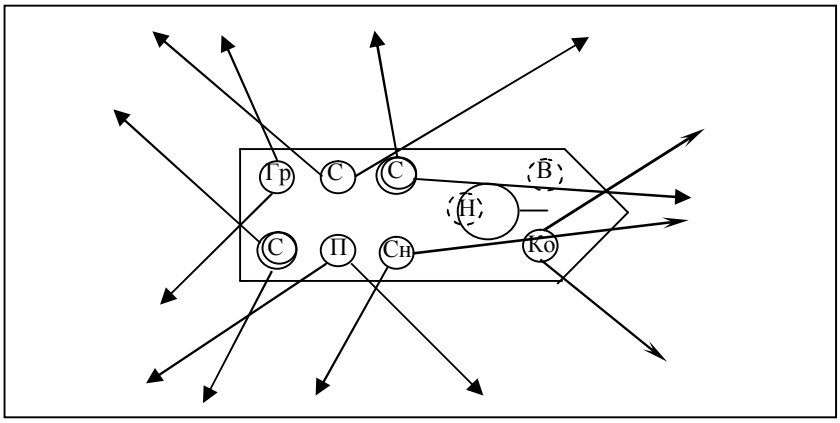
- разбраковка (разборка) не подлежащих восстановлению машин (в особых случаях);

- подготовка к эвакуации и эвакуация поврежденной на маршруте техники и ее временное хранение.

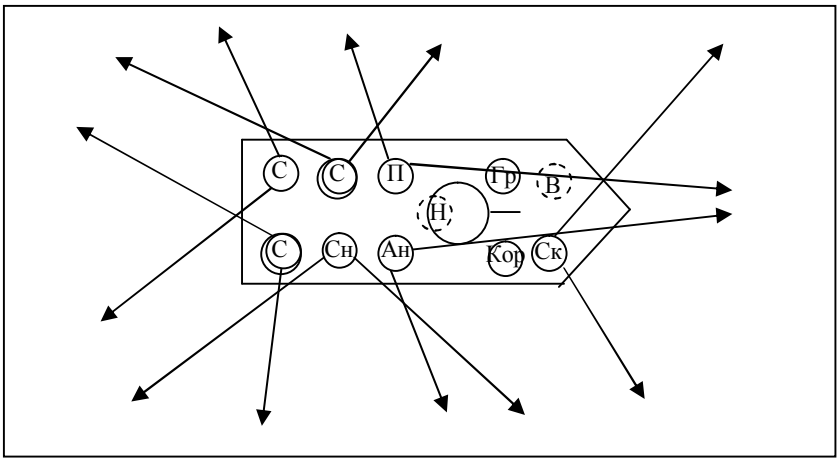
В зонах ответственности ПТП создаются на базе отдельных ремонтно-восстановительных батальонов дивизий и ремонтных рот полков, которые обеспечиваются необходимым запасом деталей, узлов и агрегатов.

При совершении марша весь личный состав ведет непрерывное круговое наблюдение в указанных секторах (рисунок 9.10) в готовности к спешиванию, занятию огневой позиции и отражению нападения. Автоматы на предохранителе, магазины присоединены, патроны в патронник не досылаются. Пушки и пулеметы боевых машин установлены «елочкой», стрелковое оружие – заряжено, вставлено в бойницы. Личный состав готов открыть огонь на поражение бандитов немедленно. Всем огневым средствам определены сектора для ведения огня. Огневые средства распределены 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.

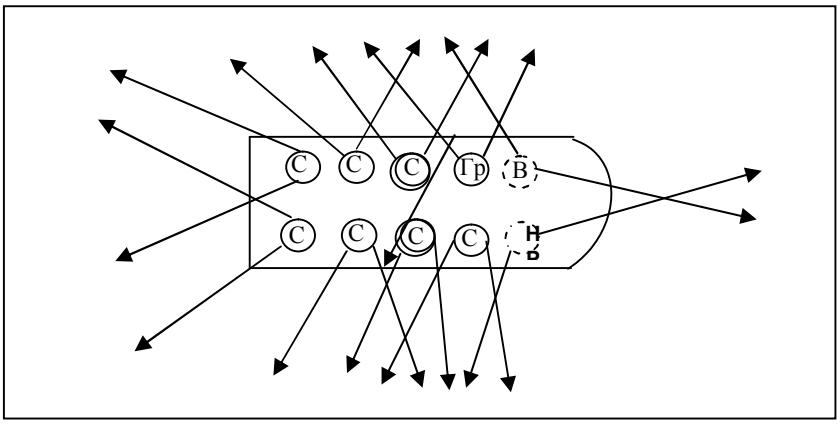
Дозорное отделение выделяется от головного дозора в составе разведывательного или мотострелкового отделения с саперами. В отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольными гранатометами.




а)




б)




*в)*

– стрелок вооруженный ГП-25;
– размещение снаружи машины;
– размещение внутри машины;
– сектор непрерывного наблюдения и немедленного открытия огня.

*а* – отделение (на БТР) подразделения охранения;
*б* – на БТР старшего колонны; *в* – в грузовых автомобилях

Рисунок 9.10 – Размещение личного состава и организация наблюдения

Задача дозорного отделения – наблюдение за дорогой, прилегающей местностью с целью предотвращения внезапного нападения на охраняемую колонну, своевременного выявления засад бандгрупп, определения их состава, вооружения и возможного характера действий, а также выявления заминированных участков дорог и местности, поиска путей их обхода. При выполнении задачи поддерживает непрерывную связь со старшим командиром (начальником).

Дозорное отделение выдвигается впереди головного дозора на удалении, обеспечивающем наблюдение за ним и 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 (2–3 человека). Дозорные приближаются к объекту 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 обнаружении засады пешие дозорные занимают огневую позицию и завязывают с бандгруппой бой. Командир дозорного отделения докладывает командиру головного дозора или старшему колонны, указывает водителю (механику-водителю) укрытое место для остановки машины,

цели наводчику (наводчику-оператору), падает 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 сковать действия бандгруппы, не дать ей уйти, обеспечить развертывание и вступление в бой головного дозора и создает 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 составе мотострелкового взвода, усиленного разведывательным отделением на штатной технике.

В каждом отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольными гранатометами.

Задача – выдвигаться впереди охраняемой колонны на удаление зрительной связи (до 2-х километров), вести разведку маршрута движения, исключить внезапное нападение бандгрупп и обеспечить беспрепятственное продвижение 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, опросом местных жителей. В отделениях назначаются наблюдатели за дорогой и сигналами от дозорного отделения. При обнаружении мест расположения бандгрупп или засад командир головного дозора немедленно докладывает начальнику колонны. С получением доклада о встрече с бандгруппой начальник 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 удара 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 – 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 направляются солдат со специально обученной собакой и сапер со средствами инженерной разведки. В случае обнаружения мины или фугаса

производится их обезвреживание или уничтожение (путем подрыва или расстрела).

При обнаружении заминированного участка дороги или завала он обходится, а при невозможности обхода отряд обеспечения движения проделывает проход.

Группа поддержки – предназначена для огневой поддержки действий головного дозора. Назначается в составе: один расчет миномета, отделение АГС-17, расчет ЗУ-23-2 на автомобиле (или другое тяжелое вооружение).

Задача – выдвинуться впереди охраняемой колонны на удалении зрительной связи (до 2-х километров) в готовности развернуться на огневых позициях и поддержать огнем действия головного дозора. Артиллерийский корректировщик и все должностные лица (до командира отделения) должны знать плановые артиллерийские огни 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. 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 назначается 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 подствольным гранатометом.

Боковая походная застава при встрече с бандгруппой (засадой) спешивается, занимает огневую позицию, огнем сковывает действия бандитов. 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.

Командирская машина – командно-штабная машина, на которой размещается старший колонны, арткорректировщик и авианаводчик.

Предназначена для размещения группы управления, обеспечения связи в колонне, с вышестоящим органом управления и взаимодействующими (обеспечивающими) силами и средствами.

Отделение непосредственного охранения (мотострелковое отделение на БТР, БМП или специально оборудованном автомобиле). В отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольными гранатометами.

Задача – при обстреле из стрелкового оружия и гранатометов автомобилей, следующих в колонне, подавить выявленные огневые точки и обеспечить беспрепятственное продвижение колонны.

Тыльная походная застава при необходимости назначается в составе мотострелкового отделения на штатной технике. Тыльная походная застава следует за охраняемой колонной на удалении, обеспечивающем зрительную связь и поддержку огнем.

В отделении два стрелка вооружены автоматами с подствольным гранатометом.

Задача – 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).

Населенные пункты в ходе движения колонной обходятся. При невозможности обхода населенного пункта производится его разведка на наличие засад. Осмотр начинается с его окраин. 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 на окраинах населенного пункта 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 огневые позиции и обеспечивает обход колонной населенного пункта.

Группа поддержки занимает огневые позиции в готовности поддержать огнем действия головного дозора.

При блокировании местными жителями колонны охранение сковывает 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 2–3 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 опушка леса, поляны, входы в овраги, лощины и выходы из них, развилки дорог, густые заросли, мосты, гати и другие места, где возможно скрытное расположение бандгрупп и внезапное нападение их из засад.

На противоположной опушке леса (выход 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 (2–3 чел). 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 (секреты), дозорное отделение, получив сигнал «Путь свободен», усиливает наблюдение и продолжает движение.

При нападении бандгруппы или обнаружении засады дозорное отделение занимает выгодную позицию, сковывает огнем её 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.

Дозорное отделение разведку дорог, хребтов и долин на маршруте выдвижения ведет путем последовательного осмотра командных высот и наблюдения с них.

Для осмотра дорог, троп, ущелий и других мест возможного скрытого расположения бандгрупп в стороне от направления движения от головного дозора высылается боковая походная застава (дозорное отделение или пешие дозорные). При обнаружении засады боковая походная застава (дозорное от-

деление или пешие дозорные) сковывает ее действия и обеспечивает прохождение колонны.

При нападении бандгруппы или обнаружении засады дозорное отделение занимает позицию, используя защитные свойства местности, сковывает огнем её действия, обеспечивает развертывание и вступление в бой головного дозора.

Головной дозор, используя действия дозорного 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 фланга и тыла. Используя результаты огневого поражения, охранение решительными действиями с разных направлений завершает ее уничтожение.

Группа поддержки занимает выгодную 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.

При нападении начальник 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 не выделялась, а также непосредственному охранению, замыканию колонны, тыльной походной заставе и управляет их действиями.

В ходе отражения нападения команды подаются открытым текстом. О нападении немедленно сообщается старшему начальнику.

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 мелких бандгрупп (до 10 человек) на колонну из засады водители, не останавливая машин, выводят их из зоны поражения. 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 сообщается на ЦДП, ближайшие сторожевые заставы, КП ближайших частей, на блокпосты, вы-

зываются вертолеты для ведения разведки местности с целью недопущения приближения к колонне других бандформирований.

Если силы противника значительно превосходят состав непосредственного охранения, и он пытается окружить и уничтожить колонну, весь личный состав переходит к круговой обороне и, продолжая прочно удерживать занимаемые позиции, наносит противнику поражение.

Вызывается авиация и огонь артиллерии. Действиями поддерживающей артиллерии старший колонны управляет через артиллерийского корректировщика, а вызов вертолетов и подачу им целеуказаний осуществляет через авианаводчика. 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.

Колонна, выйдя из-под обстрела, останавливается. Начальник 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.

## Контрольные вопросы

1 Что включает всестороннее обеспечение действий автомобильных соединений, частей и подразделений?

2 Какие мероприятия включает автотехническое обеспечение автомобильных соединений, частей и подразделений при подготовке и в ходе марша?

3 Где ведется учет доз радиоактивного облучения личного состава колонны?

4 Чем охраняется автомобильная колонна на марше и при расположении на месте?

5 Способы заправки автомобилей в полевых условиях.

6 Состав замыкания колонны.

7 Способы транспортирования неисправных автомобилей.

# 10 ОСОБЕННОСТИ ВОИНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СЛОЖНЫХ ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

## 10.1 Особенности перевозок в горных районах

Сложные физико-географические условия горной местности значительно усложняют подготовку и ведение боевых действий.

Горы являются сложным и распространенным типом рельефа и занимают значительные районы. При этом горные районы подразделяются на районы с низкими горами (500–1000 м), средневысокими (1000–2000 м) и высокими (свыше 2000 м над уровнем моря).

Районы с низкими горами имеют мягкие формы рельефа и достаточно хорошо развитую сеть автомобильных дорог. Боевые действия войск на такой территории незначительно отличаются от боевых действий на равнинной местности, поэтому организация воинских автомобильных перевозок и применение автомобильных соединений, частей и подразделений аналогичны их организации и применению при ведении боевых действий в обычных условиях. Исключение составляет лишь более тщательная подготовка личного состава и техники к перевозкам.

Средневысокие и высокие горы являются сложными естественными преградами, имеющими оперативное и даже стратегическое значение. Средневысокие горы имеют крутые, покрытые лесом склоны и практически вне дорог непроходимы для колесной техники. Из-за значительного количества скалистых участков, глубоких долин, а также горных речек со скалистыми берегами маневр автомобильными подразделениями и частями затруднен. Более сложные условия создаются в высокогорных районах, где характерны камнепады, обвалы и снежные лавины, при возникновении которых создаются непреодолимые завалы. Климат высокогорных районов суров, воздух сильно разрежен, количество дорог ограничено, а имеющиеся – узки, извилисты, с большим количеством серпантинов, крутых подъемов, спусков и поворотов.

В таких условиях боевые действия ведутся по разобщенным направлениям. На каждое направление действий войск выделяется своя группировка тыла, включающая такое количество сил и средств, которое необходимо для автономного выполнения задач тылового обеспечения войск на всю глубину боевых действий. Части и соединения материального обеспечения размещаются на меньшем, чем в обычных условиях удалении от линии фронта, вблизи железных и автомобильных дорог, в местах, имеющих естественную защиту от воздействия ядерного оружия, не затопляемых водой, безопасных от

горных и снежных обвалов и исключающих внезапное нападение противника. Так, роты материального обеспечения полков находятся на удалении до 12 км, отдельный батальон материального обеспечения – до 20–25 км от линии переднего края.

При подъеме на каждые 1000 м мощность карбюраторных двигателей снижается в среднем на 10–12 %, а дизельных – на 7–8 %, в результате чего снижаются грузоподъемность транспортных средств и скорости их движения. В районах средневысоких гор максимальная средняя скорость движения автомобильных колонн – до 20 км/ч, в высокогорных районах – 10–15 км/ч. Учитывая это, на доставку материальных средств от фронтовой тыловой базы до бригады материального обеспечения армии автомобильной колонне ротного состава потребуется до четырех суток и более.

При ведении войсками наступательных боевых действий в целях сокращения встречного движения автомобильные подразделения нижестоящего звена тыла выбирают и оборудуют район для приема материальных средств из транспорта вышестоящего звена тыла и после перегрузки следуют за наступающими войсками, передавая их по мере необходимости, а освободившиеся автомобильные подразделения вновь сосредоточиваются в выбранных районах и ожидают подхода новых колонн вышестоящего звена тыла с материальными средствами.

Боевые действия в горах изменяют количество и структуру грузопотока материальных средств. Так, в ходе контрнаступательной операции значительно возрастает расход боеприпасов, объем которых в общей структуре грузопотока может составлять 20–25 % и более. Значительно возрастает расход горючего, который в 1,5–2 раза, а в неблагоприятную погоду в 3–4 раза выше, чем при ведении боевых действий на Западном стратегическом направлении. При перевозках других материальных средств преобладают грузы с малой удельной плотностью (вещевое имущество, твердое топливо и др.)

Необходимо учитывать, что горы оказывают влияние не только на оперативные показатели, но и на состояние и деятельность личного состава и работоспособность техники.

Перепады атмосферного давления и температуры окружающего воздуха с плюс 25–30 ºС днем до минус 5–15 ºС ночью снижают работоспособность личного состава на 20–30 %. Кроме того, на высоте 3000 м и более из-за гипоксии (кислородного голодания) работоспособность снижается еще на 30 %. Значительно увеличивается износ автомобильной техники, особенно двигателей и агрегатов трансмиссии. С большой нагрузкой работает тормозная система (торможение составляет 30–40 % от общего времени движения). В таких условиях периодичность технического обслуживания сокращается, а объемы работ на их проведение увеличиваются, выход техники в ремонт от

эксплуатации по сравнению с Западным стратегическим направлением увеличивается в 1,5–2 раза. Все это в значительной степени увеличивает время на подготовку транспортных средств к перевозкам.

При перевозках материальных средств в горах особое внимание должно уделяться подготовке личного состава, техники и начальников колонн с учетом особенностей действий на данном маршруте перевозок.

Подготовка личного состава заключается:

- в привитии водителям твердых навыков по проверке механизмов управления автомобилем и быстрому устранению выявленных неисправностей;

- умении правильно останавливать автомобиль в случае задержки движения колонны или при вынужденной остановке;

- умении совершить объезд препятствий и преодолевать скользкие участки дорог.

Кроме того, водитель должен знать правила загрузки и крепления различных грузов в кузове автомобиля и прицепа, а также сигналы управления колонной и действия по ним. Эти знания, навыки и умения вырабатываются у водителей в результате постоянных занятий и тренировок в перерывах между перевозками.

Подготовка техники заключается:

- в строгом выполнении периодичности и объема работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей и прицепов;

- самой тщательной проверке и регулировке рулевого управления и тормозов;

- проверке и, при необходимости, доукомплектовании автомобилей средствами, повышающими их эксплуатационную надежность (комплектом запчастей, водительским и шанцевым инструментом, цепями противоскольжения, дополнительными емкостями с горючим и специальными жидкостями);

- оборудовании противотуманными фарами;

- оборудовании средствами, предотвращающими самопроизвольное скатывание автомобилей на уклонах (рисунок 10.1).

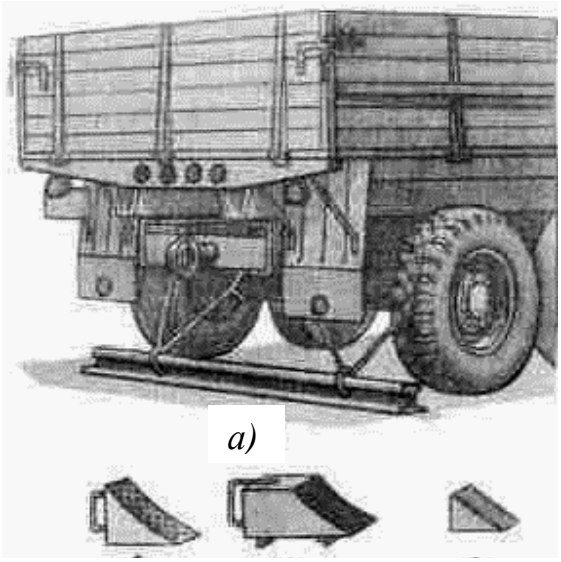
В замыкание колонны должны включаться мастерские технического обслуживания или машины технической помощи.

Для поддержания надежной и устойчивой связи с командованием части (соединения), диспетчерской службой, боевым сопровождением и замыканием автомобильные колонны обеспечиваются ультракоротковолновыми радиостанциями.

В горах возрастает возможность внезапного нападения мелких групп противника, что вызывает необходимость сопровождения автомобильных

колонн боевыми подразделениями на БТР или БМП и боевыми вертолетами.

Особое место отводится подготовке начальников колонн, от действий которых зависит выполнение задач по перевозкам.




а – горный упор; б – башмак; в – колодка; г – клин

Рисунок 10.1 – Средства, предотвращающие скатывание автомобиля

Начальники колонн должны четко знать:

- стоящую перед ними задачу;
- состав колонны, количество и виды перевозимых материальных средств;
- особенности маршрута перевозок;
- порядок управления колонной и поддержания связи с командованием части (соединения), диспетчерской службой на дороге и боевым сопровождением.

Начальник колонны должен уметь:

- построить колонну, четко и ясно отдать приказ на перевозки;
- проинструктировать личный состав о порядке действий при задержке движения, вынужденной остановке, нападении наземного и воздушного противника, возникновении пожара в колонне или аварии.

Движение автомобильных колонн в горах организуется в строгом соответствии с графиком движения и контролируется диспетчерскими пунктами дорожно-комендантских частей (соединений), обслуживающих эту дорогу.

При организации движения автомобильных колонн должны соблюдаться следующие правила:

- на узких горных дорогах, перевалах и в тоннелях движение организу-

ется только в одном направлении и по возможности в светлое время суток;

- в опасных местах и на участках дорог с крутыми поворотами выставляются посты регулирования со средствами связи и сигнализации, а при движении ночью устанавливаются ограждения и хорошо видимые указатели;

- дистанция между автомобилями на подъемах и спусках должна быть не менее 100 м;

- движение автомобилей на крутых спусках с неработающим двигателем и при выключенном сцеплении не допускается;

- перед преодолением перевала производятся остановки для проверки технического состояния автомобилей и проверки крепления груза;

- вышедшие из строя автомобили должны буксироваться до ближайшего района привала или отдыха, где им может быть оказана помощь;

- в случаях невозможности буксировки вышедших из строя автомобилей принимаются все меры для расчистки пути и возобновления движения;

- после преодоления труднопроходимых участков маршрута личному составу предоставляется отдых;

- продолжительность привалов уменьшается, а их периодичность увеличивается;

- остановка колонны (автомобиля) осуществляется только на хорошо просматриваемых участках дороги с обзором в обе стороны не менее 100 м;

- дистанции между группами автомобилей (по 5–10 автомобилей в группе) должны обеспечивать разъезд движущихся во встречных направлениях транспортных средств.

### 10.2 Особенности перевозок в пустынно-песчаной местности

Особенностью пустынных районов являются тяжелые климатические условия. Летом температура воздуха может достигать плюс 50–60 ºС, а зимой понижается до минус 25–30 ºС. Довольно частыми в пустынях являются песчаные бури, которые снижают видимость, изменяют рельеф местности, засыпают и без того редкие источники воды и дороги.

В период песчаных бурь движение одиночных автомобилей практически невозможно, а движение колонн весьма затруднено. Движение вне дорог возможно лишь на автомобилях высокой проходимости.

Рельеф пустынь разнообразен. Основную его часть занимают равнины с небольшими нагорьями, несколько меньшую часть составляют районы с островными горами и мелкосопочником, древние речные долины и озерные впадины. Большинство участков пустынь – труднопроходимые барханные пески, лессовые грунты, мокрые солончаки и каменистые участки. Отсутствие в достаточном количестве воды, топлива, строительных материалов, сла-

бая сеть автомобильных и железных дорог, неблагоприятные эпидемические условия и природно-климатические факторы затрудняют условия тылового обеспечения боевых действий войск, в том числе применение автомобильных подразделений и частей.

Боевые действия в пустынях войска будут вести на широком фронте, на большую глубину и, как правило, по изолированным направлениям. При ведении наступления на выбор направлений ударов кроме общих условий существенное влияние оказывают возможность маневра войсками и тылом и обеспечение войск водой.

В обороне подразделения, части, учреждения и соединения тыла размещаются по направлениям действий войск на значительно большем удалении от переднего края обороны, чем в обычных условиях.

Как в наступлении, так и в обороне размещение подразделений, частей, учреждений и соединений тыла осуществляется в районах, имеющих источники воды. В наступлении роты материального обеспечения перемещаются вслед за вторыми эшелонами (резервами) своих полков, отдельный батальон материального обеспечения – за вторым эшелоном (резервом) дивизии. При этом следует учитывать, что в зависимости от темпа продвижения войск тыл полков и дивизий часть своих сил и средств может размещать за первыми эшелонами обеспечиваемых войск, а необходимость ведения боевых действий по отдельным направлениям вынуждает, кроме того, выделять транспорт с материальными средствами на каждое такое направление.

Особенности ведения боевых действий в пустынях изменяют структуру грузопотока материальных средств. Значительно возрастает потребность войск в воде, твердом топливе и горючем. Запасы воды создаются из расчета не менее 10 л на человека в сутки. Для этого в войсковом тылу используются штатные цистерны, в кузова бортовых автомобилей устанавливаются 200-литровые бочки и резинотканевые резервуары, на каждый автомобиль выдается 20-литровая канистра с водой. В штаты бригад материального обеспечения армий и фронта, действующих в пустынных районах, включаются роты подвоза воды грузоподъемностью 144 т.

Из-за сложных дорожных условий в пустынных районах значительно снижаются средние скорости движения автомобильных колонн. В зависимости от характера грунта они могут составлять от 5 до 20 км/ч. Низкие скорости движения и высокая температура окружающего воздуха увеличивают расход топлива у автомобилей с карбюраторными двигателями на 30–70 %, с дизельными – на 20–30 %. С увеличением температуры окружающего воздуха происходит не только увеличение расхода топлива, но и снижение мощности двигателей за счет уменьшения плотности воздуха, что вызывает, в свою очередь, снижение номинальной грузоподъемности транспортных средств на

20–25 %.

Наличие в воздухе большого количества пыли приводит к быстрому износу двигателей и агрегатов силовой передачи, увеличивает трудоемкость технического обслуживания системы питания. Изнуряющая жара отрицательно сказывается на работоспособности личного состава. Кроме того, несоблюдение санитарно-гигиенических требований может вызвать тяжелые инфекционные заболевания. Все эти обстоятельства накладывают определенный отпечаток на организацию автомобильных перевозок, особенно подготовку личного состава и техники.

Перед каждым рейсом проводится инструктаж водителей по особенностям маршрута перевозок с детальным разъяснением мест, где будет изменяться направление движения. На практических занятиях по вождению автомобилей отрабатываются навыки по движению вне дорог и вытаскиванию застрявших автомобилей, по правилам применения средств повышения проходимости техники.

Особое внимание уделяется экипировке личного состава. Каждый водитель обеспечивается солнцезащитными очками и одеждой, предохраняющей от солнечных и тепловых ударов, медицинской аптечкой и продуктами питания, не вызывающими излишней жажды, не портящимися от жары и не требующими большого количества воды на их предварительную обработку.

При подготовке техники особое внимание уделяется проверке герметичности системы охлаждения двигателя, уровня смазок в агрегатах силовой передачи и функционирования сапунов. На каждом автомобиле должна быть емкость с водой и горючим, а также средства повышения проходимости.

При организации движения автомобильных колонн необходимо:

- выделять проводников, хорошо знающих данную местность, а в случае невозможности этого – проводить инструктаж начальников колонн на макете местности с детальной характеристикой ориентиров;

- осуществлять движение преимущественно в ночное время;

- в каждой колонне иметь дополнительные запасы воды, горючего и масел;

- вне дорог движение осуществлять по накатанной колее, не допуская при этом крутых поворотов и резкого трогания с места;

- для охлаждения двигателей предусматривать короткие остановки;

- при перевозке продовольствия принимать необходимые меры по его сохранности;

- неисправную технику эвакуировать в районы отдыха, до ближайшего диспетчерского пункта или ремонтного органа, сборного пункта поврежденных машин.

## 10.3 Особенности перевозок в лесисто-болотистой местности

В лесисто-болотистой местности на действия автомобильных соединений, частей и подразделений влияют: закрытый характер местности; ограниченное количество и низкое качество дорог; трудность передвижения вне дорог; высокий уровень грунтовых вод; возможное возникновение и быстрое распространение пожаров; образование завалов; сложность ориентирования и регулирования движения; наличие топких и заболоченных участков, а также другие специфические для лесисто-болотистой местности условия.

В ходе подготовки к действиям автомобильных соединений, частей и подразделений с личным составом проводятся практические занятия, на которых изучается порядок пользования приспособлениями для вытаскивания и самовытаскивания застрявших автомобилей (лебедки, лебедки-самовытаскиватели, блочные устройства) и принимаются меры по предупреждению инфекционных заболеваний, передающихся клещами и насекомыми.

При подготовке автомобильной техники:

- проводятся дополнительные работы по предохранению агрегатов и механизмов ходовой части и специального оборудования от повреждений;
- предусматривается обеспечение шанцевым инструментом и приспособлениями для расчистки завалов, а также противопожарным инвентарем, средствами повышения проходимости и буксировки;
- создаются повышенные запасы автомобильного имущества (особенно по агрегатам и узлам управления и подвески).

Размещение и перемещение автомобильных соединений, частей и подразделений в лесу, особенно в болотистых районах, осуществляются по направлениям действий своих боевых частей и подразделений, вдоль дорог и просек. Размещаются они, как правило, недалеко от опушек леса на твердом грунте на меньших, чем в обычных условиях, удалениях от линии фронта (переднего края обороны).

Движение по сухим проселочным, полевым и лесным дорогам особых затруднений не вызывает. Характерным для этих дорог, особенно на пересеченной местности, является извилистость, большое количество закрытых поворотов, ограничивающих видимость, узкое дорожное полотно с выбоинами и колеями.

Наиболее сложными для движения автомобильных колонн являются заболоченные и другие труднопроходимые участки. Для их преодоления могут выделяться подразделения инженерных войск и эвакуационные средства. Преодоление этих участков требует слаженных и умелых действий всего личного состава.

Заболоченные участки предварительно разведывают. Для движения ко-

лонн выбирают наиболее выгодные маршруты, на которых устанавливают вехи, ограждения, хорошо видимые указатели, устраивают настилы (колейные покрытия) из подручных материалов или возимых дорожек, мостов, колейных мостиков, а также в начале и в конце участка организуют посты регулирования с эвакотягачами.

Перед преодолением труднопроходимых участков местности по команде командира подразделения (начальника колонны) выполняют мероприятия по повышению проходимости автомобилей (на автомобилях повышенной проходимости снижают давление воздуха в шинах, включают пониженную передачу в раздаточной коробке и передний мост, на автомобиле обычной проходимости устанавливают цепи противоскольжения, противобуксаторы и т.д.).

Заболоченные и труднопроходимые участки преодолеваются автомобилями поочередно с разгона на заранее выбранной передаче, избегая резких поворотов и остановок. В случае вынужденной остановки по команде командира подразделения (начальника колонны) автомобиль эвакуируют дежурным тягачом с помощью лебедки.

При движении по кустарнику необходимо: снижать скорость и тщательно наблюдать за местностью и растительностью впереди, так как в кустарнике могут быть пни, ямы, промоины и т.п.; предусматривать личный состав и технику для подготовки временных проходов и объездов, ремонта дорог и расчистки препятствий на дорогах; в голове и замыкании колонны иметь автомобили повышенной проходимости со средствами буксировки.

В целях усиления защиты, охраны и обороны автомобильных соединений, частей и подразделений в лесисто-болотистой местности кроме проведения обычных мероприятий организуется патрулирование, принимаются меры к недопущению пожаров в районах размещения, а в случае их возникновения – к немедленной локализации и тушению.

При организации противопожарной защиты особое внимание уделяется очистке районов размещения от валежника и сухостоя, устройству противопожарных полос, выставлению необходимого количества пожарных постов.

### 10.4 Особенности перевозок зимой и в северных районах

Физико-географические условия северных районов оказывают существенное влияние не только на ведение боевых действий, но и на их тыловое обеспечение.

Труднопроходимая местность, суровая и продолжительная зима (до 8 месяцев), неустойчивая погода, сильные ветры, длительные периоды полярной ночи и дня, глубокие снежные покровы зимой и обширные районы озер и

болот летом, слаборазвитая в большинстве районов сеть автомобильных и железных дорог вынуждают вести боевые действия на широком фронте, на доступных направлениях, при глубоком построении боевого порядка войск, что затрудняет маневр силами и средствами тыла.

Зимнее время характеризуется продолжительными метелями, преимущественно в период с января по март. В этот период дороги, и без того обладающие низкой пропускной способностью, становятся непроезжими. Движение автомобильных колонн может прерываться от нескольких часов до нескольких суток. Образование сплошных заносов затрудняет маневр транспортных средств.

В летнее время и осенью преобладает дождливая погода, движение возможно только по дорогам с твердым покрытием, а утренние и вечерние туманы ограничивают видимость настолько, что движение автомобильных колонн практически невозможно. Для этого периода характерно появление большого количества гнуса, изнуряющего личный состав. Однако наиболее сложным периодом для действий войск является период полярной ночи. Ограниченная видимость, низкие температуры воздуха, бураны и метели в значительной степени снижают скорости движения автомобильных колонн, техническое обслуживание техники вне укрытий практически невозможно, затрудняется пуск двигателей, для работоспособности всех агрегатов автомобилей нужны специальные сорта горючего и масел, расход которых значительно возрастает. Для отдыха личного состава необходимо устанавливать утепленные палатки и заранее готовить в достаточном количестве твердое топливо.

При подготовке автомобильной техники особое внимание обращают на исправность пусковых подогревателей, отопителей кабин, систем питания и смазки двигателя, состояние аккумуляторных батарей, системы регулирования давления воздуха в шинах, состояние пневматического привода тормозов и других пневмосистем.

Автомобильные соединения, части и подразделения в районах Крайнего Севера выполняют поставленные задачи по направлениям действий обеспечиваемых войск на расстояниях, как правило, меньших, чем в обычных условиях ввиду уменьшения глубины боевых задач войск. Они размещаются по возможности вблизи от ВАД (железных дорог) с учетом наличия топлива и обеспечения быстрого маневра подразделений по направлениям действий войск.

Автомобильные соединения, части и подразделения действуют, как правило, колоннами в составе автомобильной роты. Они обеспечиваются средствами повышения проходимости автомобилей, средствами утепления и облегчения пуска двигателей, низкозамерзающими охлаждающими жидко-

стями и соответствующими сортами масел.

Замыкание колонны усиливается увеличением числа резервных автомобилей, включением водомаслогреек, выделением резервных аккумуляторных батарей, а также твердого топлива, и палаток для обогрева личного состава.

При подготовке личного состава особое внимание уделяется экипировке. Личному составу выдают теплое обмундирование, обувь, а в случае необходимости – светозащитные очки, средства против обморожения, витаминные препараты и другие специфические для данных районов материальные средства.

Перевозки материальных средств автомобильными колоннами в районах Крайнего Севера осуществляются по временным ледовым и тундровым дорогам (маршрутам), подготовленным дорожно-комендантскими частями и подразделениями. В отдельных случаях (пурга, метель, заносы на дорогах) обеспечение движения в ходе выполнения перевозок может осуществляться силами автомобильной колонны.

На маршруте движения больше, чем в обычных условиях, устанавливают дорожных знаков, развертывают дополнительные посты регулирования и пункты обогрева, организуют дежурство тягачей перед труднопроходимыми участками дорог.

Для сопровождения автомобильных колонн более часто, чем в обычных условиях, применяют отряды обеспечения движения. Наиболее сложным для движения автомобильных колонн является движение по ледовым трассам (зимникам), по льду замерзших озер и рек, а также по ледовым переправам через них. Ледовые трассы оборудуют отдельно для каждого направления движения, при большой протяженности на них оборудуют пункты обогрева и питания личного состава, пункты ремонта техники.

Перед съездом на ледовую трассу и перед преодолением водной преграды по льду автомобильная колонна останавливается. Уточняется или определяется толщина льда, его грузоподъемность, возможность и порядок движения колонны по льду.

Движение по льду осуществляется на дистанциях между автомобилями не менее 20 м, строго по намеченному и обозначенному месту, без остановок, а при переправах обязательно с открытыми дверями кабин. Вход колонны на ледовую трассу или переправу и движение по ней осуществляется только по разрешению и команде службы регулирования.

При преодолении переправы шириной до 50 м очередному автомобилю съезжать на лед разрешается после выхода на противоположный берег впереди идущего автомобиля.

При вынужденной остановке автомобиля на ледовой трассе принима-

ются меры по его удалению с трассы, при этом движение колонны не прекращается. В случае невозможности движения автомобили останавливают на дистанциях не менее 50 м.

При вынужденной остановке автомобиля на льду переправы движение через переправу прекращают до удаления неисправного автомобиля.

При движении по снежной целине необходимо вначале разведать местность и наметить вехами путь движения. В голове колонны следует поставить автомобили повышенной проходимости или обычные, снабженные цепями противоскольжения, остальным двигаться по колее впереди идущих автомобилей без остановок и переключения передач.

Особую сложность и опасность для движения автомобильных колонн представляют гололед, заснеженные или заметенные снегом участки пути. Движение в этих условиях должно осуществляться с соблюдением установленных правил.

При организации защиты, охраны и обороны предусматривают: проведение в более широких, чем обычно, масштабах работ по маскировке автомобильных соединений, частей и подразделений с использованием табельных средств; применение в условиях низких температур безжидкостных способов специальной обработки личного состава и техники, а также использование незамерзающих растворов; усиление охраны и обороны частей.

При выполнении автомобильных перевозок в северных районах необходимо:

- при подготовке к перевозкам тщательно изучить маршрут по карте и по возможности провести его рекогносцировку;

- тщательно инструктировать личный состав автомобильных колонн по особенностям маршрута перевозок; действиям в случаях выхода автомобиля из строя (застревания), мерам предосторожности против отравления выхлопными газами при движении в снежных коридорах, на привалах и вынужденных стоянках, мерам по оказанию первой помощи при обморожении;

- выпускать в рейс автомобили с хорошо заряженными аккумуляторными батареями, с системой охлаждения, заправленной низкозамерзающей жидкостью, с агрегатами, заправленными специальными смазками и средствами, облегчающими пуск двигателя при низких температурах;

- замыкание колонн усиливать резервными автомобилями, обеспечивать водомаслогрейками, резервными аккумуляторным батареями, палатками для обогрева личного состава, запасом твердого топлива горючего и низкозамерзающей жидкостью;

- обеспечивать начальника колонны световыми сигнальными средствами, в том числе и ракетами;

- проверять наличие у личного состава теплой одежды и обуви, сухого

пайка и сигнальных ракет, при необходимости производить доукомплектование.

Управление автомобильными частями и подразделениями организуется с учетом особенностей их действий и должно обеспечивать постоянный контроль за движением колонн, их состоянием и ходом выполнения поставленных задач по перевозкам, при этом чаще, чем в обычных условиях, применяются оперативные группы по направлениям действий, широко используются подвижные средства связи.

### 10.5 Особенности движения в условиях ограниченной видимости

В условиях недостаточной и ограниченной видимости (в ночное время, при густом тумане, дожде, снегопаде и т.п.) воинские автомобильные перевозки осуществляются только в случае крайней необходимости.

Движение ночью может совершаться с полным светом, со светомаскировкой, без света фар и с использованием приборов ночного видения и комплектов сигнальных огней.

При движении колонны ночью и в других условиях ограниченной видимости следует учитывать:

- необходимость снижения скорости движения;
- уменьшение дистанции для обеспечения безопасности и необходимой видимости впереди идущего автомобиля;
- сложность организации охраны, обороны и защиты колонны;
- повышенную потребность в горючем и смазочных материалах; более быструю утомляемость личного состава;
- необходимость оборудования автомобилей светомаскировочными устройствами или средствами ночного видения;
- необходимость выставления усиленного наблюдения на привалах;
- сложность организации и поддержания непрерывного управления.

Перед движением колонны ночью необходимо:

- днем личному составу колонны предоставить время для отдыха и приема пищи;
- проинструктировать личный состав колонны об особенностях маршрута и ночного движения;
- проверить оборудование автомобилей светомаскировочными приспособлениями;
- обозначить голову и хвост колонны световыми сигналами.

При движении колонны ночью необходимо соблюдать следующие требования:

- внимательно следить за движением и маневром впереди идущей машины и соблюдать установленную дистанцию;

- строго выдерживать установленный режим светомаскировки;

- при наличии на машине только одной действующей фары (в случае повреждения второй фары в пути) она должна находиться с левой стороны;

- при вынужденном движении без света скорость снижать до 10 км/ч.

Движение в тумане или густом облаке пыли характерно резким ухудшением дальности и степени видимости, что обязывает двигаться с самой малой скоростью, подъемы и спуски преодолевать на пониженной передаче.

Не следует пользоваться во время тумана ярким светом фар (как дальним, так и близким). Такой свет, отражаясь в частицах тумана, создает впереди белое пятно, ухудшающее видимость дороги и препятствий на ней. Видимость пути может быть значительно улучшена применением противотуманных фар со специальным оптическим элементом.

В условиях активного воздействия авиации противника по тыловым объектам наших войск вождение автомобильных колонн будет осуществляться в основном в темное время суток. В этих условиях важное значение приобретает оборудование автомобилей светомаскировочными устройствами и приборами ночного видения, затрудняющими обнаружение противником движущейся колонны и позволяющими облегчить управление ею, а также обеспечить выполнение задачи в более короткие сроки.

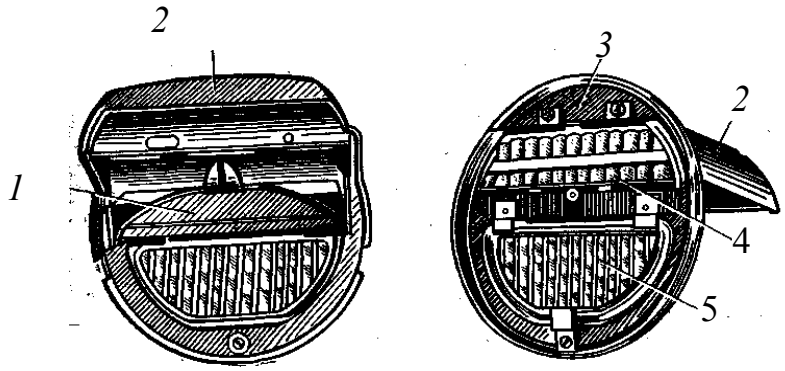
Светомаскировочное устройство представляет собою комплект специальных насадок на фары и другие световые и светосигнальные приборы автомобиля.

Светомаскировочное устройство фар состоит из светомаскировочных насадок, переключателя режимов светомаскировки, дополнительных проводов и деталей крепления. Светомаскировочная насадка на фару (рисунок 10.2) представляет собой окрашенный черной краской металлический диск *3* с двойным козырьком в верхней половине и окном в нижней половине. С наружной стороны диска смонтированы козырек *2* и заслонка *1*, с внутренней стороны против прорезей и окна установлены рассеивающие линзы *4* и *5*. Заслонка 1 может быть закреплена в двух положениях: нижнем и верхнем.

Насадка устанавливается в оптический элемент фары вместо обычного рассеивателя.

Установка на машины светомаскировочных насадок на фары и переключателя режимов светомаскировки позволяет получить три режима светомаскировки:

- незатемненный режим (НЗ) при поднятой заслонке насадки и выключенных добавочных сопротивлениях в переключателе;




*1* – заслонка; *2* – козырек; *3* – диск; *4, 5* – рассеивающие линзы

Рисунок 10.2 – Светомаскировочная насадка на фару

- режим частичного затемнения (ЧЗ) при опущенной заслонке насадки и выключенных добавочных сопротивлениях в переключателе;

- режим полного затемнения (ПЗ) при опущенной заслонке насадки и включенных в цепь ламп добавочных сопротивлений переключателя (лампы горят с неполным накалом).

Светомаскировочное устройство к заднему фонарю состоит из ободка *8* с крышкой, бесцветного защитного стекла и светомаскировочной вставки *3* (рисунок 10.3).

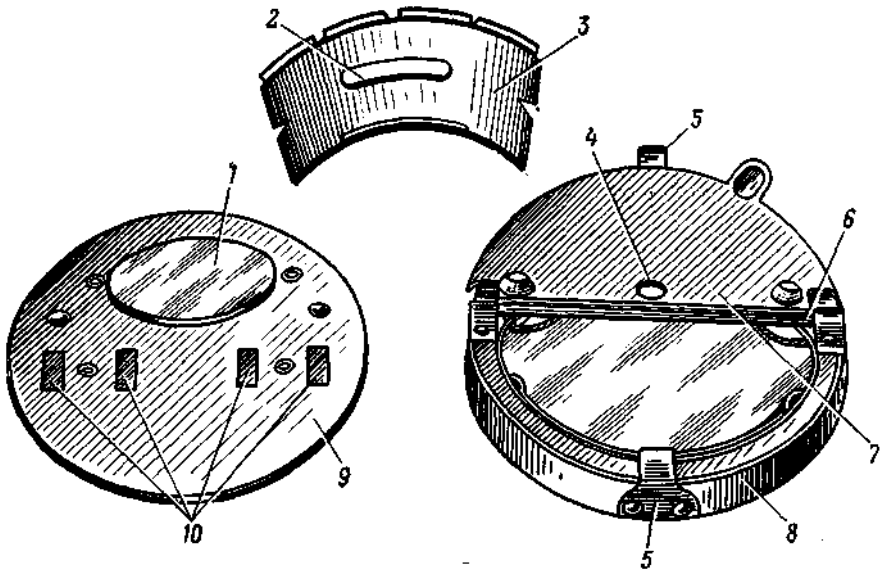
В дневное время крышка *7* ободка должна быть опущена. В этом случае отверстия *10* индикатора расстояний закрыты и овальное отверстие с синим светофильтром *1* полностью открыто, что обеспечивает достаточную видимость стоп-сигнала при дневном освещении.

В ночное время для освещения стоп-сигнала крышка ободка должна быть поднята. При таком положении крышки отверстие для стоп-сигнала уменьшается до размера отверстия *4* в крышке и открываются отверстия *10* индикатора расстояний.

При освещении отверстий индикатора расстояний водитель сзади идущей машины может определить дистанцию до впереди идущей машины по числу раздельно видимых световых пятен индикатора.

С расстояния более 50 м водитель видит одно световое красное пятно, с расстояния 25–50 м – два разделенных световых пятна, а с расстояния 25 м и ближе – четыре световых пятна.

Номерной знак освещается через номерную прорезь *2* светомаскировочной вставки *3*, при этом свет падает только на номерной знак.




*1* – светофильтр; *2* – щелевая прорезь; *3* – светомаскировочная вставка к линзе освещения номерного знака; *4* – отверстие стоп-сигнала; *5* – пружинная защелка; *6* – ось; *7* – крышка; 8 – ободок; *9* – вставка; *10* – отверстия индикатора

Рисунок 10.3 – Светомаскировочное устройство к заднему фонарю

Светомаскировочные вставки к плафонам и подфарникам внутреннего освещения представляют собой металлические диски с отверстиями. Вставки устанавливаются под стекла плафонов и подфарников.

Включает светомаскировочное устройство в сеть электрооборудования машины водитель. Приборы ночного видения обеспечивают скрытое вождение машины при освещении дороги инфракрасным светом, невидимым невооруженным глазом.

В настоящее время для ночного вождения машин применяются приборы ПНВ-57 (ПНВ-57А).

В комплект прибора ПНВ-57 входят: танковый шлем с закрепленными на нем смотровым устройством и высоковольтным блоком питания, оптические элементы фар с инфракрасными фильтрами-рассеивателями, переходной кабель, запасные части и инструмент.

Прибор ПНВ-57 работает по принципу использования отраженных инфракрасных лучей.

Фары автомобиля с инфракрасными фильтрами-расееивателями создают пучок инфракрасных лучей, направленных на дорогу.

Часть этих лучей отражается от дороги и находящихся на ней предметов. Объектив смотрового устройства прибора собирает падающие на него отраженные инфракрасные лучи и создает на фотокатоде электронно-оптического преобразователя перевернутое изображение дороги и предметов на ней в ин-

фракрасных лучах.

Наблюдатель рассматривает изображение объекта на экране электронно-оптического преобразователя через специальное оптическое устройство, называемое окуляром.

В смотровом устройстве ПНВ-57 имеются две электронно-оптические системы, по одной на каждый глаз. Такие смотровые устройства называются бинокулярными.

Для подготовки прибора ПНВ-57 к работе необходимо:

- заменить в фарах машин полуразборные герметизированные оптические элементы оптическими элементами с инфракрасными фильтрами-рассеивателями;

- отвинтить колпачок и установить переключатель напряжения блока питания в положение, соответствующее напряжению бортовой сети машины (12 или 24 вольт*);*

- поднять на шлеме смотровое устройство в нерабочее положение, надеть шлем и застегнуть его;

- включить переходной кабель в розетку переносной лампы;

- опустить смотровое устройство в рабочее положение и установить его по высоте приближенно в удобное для наблюдателя положение;

- включить фары машины;

- включить включатель блока питания (при правильном включении прибора в окулярах должно быть видно зеленоватое свечение, а в блоке питания слышны периодические щелчки, указывающие на работу блока питания);

- отрегулировать фары с инфракрасными фильтрами-рассеивателями.

В случае если на машине требуется установить два прибора ПНВ-57 (для водителя и командира), второй прибор включить в двухместную розетку переходного кабеля.

### 10.6 Преодоление водных рубежей

При переправе на паромах:

- не допускается скопление автомобильного транспорта у причалов;

- организуется регулирование движения при погрузке (выгрузке) автомобильного транспорта на паромы;

- погрузка (выгрузка) автомобильного транспорта начинается только после надежного крепления парома к пристани;

- автомобили на пароме распределяются равномерно;

- не допускается перегрузка парома;

- после погрузки автомобилей на паром двигатели останавливают и включают низшую передачу, водители покидают кабины;

- погруженные автомобили ставят на тормоз, а под их колеса укладывают клинья.

При движении колонны по мосту строго соблюдаются установленные дистанции между автомобилями и скорости движения. На мостах любой грузоподъемности запрещаются остановки, резкое торможение и повороты.

При преодолении водных преград вброд и отсутствии на них подготовленных переправ предварительно производятся разведка и оборудование переправы.

Оборудование переправы вброд включает:

- выбор направления; оно, как правило, намечается под углом по течению воды с тем, чтобы уменьшить прилив воды перед радиатором;

- приведение дна водной преграды на направлении брода в проходимое для машин состояние и провешивание ширины брода;

- оборудование съездов с берега и выездов из воды.

При преодолении колонной брода необходимо:

- усиливать воздушное наблюдение;

- движение автомобилей производить в границах брода, обозначенного вехами;

- не допускать скопления автомобилей на берегах водной преграды;

- принимать меры для предотвращения перебоев в работе двигателей в момент преодоления брода;

- брод преодолевать на низшей передаче, избегая переключения передач, поворотов и остановок;

- ремни вентиляторов во избежание поломок лопастей и забрызгивания свечей зажигания ослабить или снять;

- жалюзи радиатора закрыть;

- при однорядном преодолении узкого брода сзади идущему автомобилю начинать переправу только после выхода впереди идущего автомобиля на противоположный берег;

- при широком броде организовать многорядное преодоление его;

- предусматривать резервные тягачи для буксирования застрявших в воде автомобилей.

После преодоления водной преграды тормозные колодки просушить легким притормаживанием. При первой возможности произвести контрольный осмотр автомобиля.

Для преодоления водной преграды *по льду* предварительно определяются его толщина (рисунок 10.4), места спуска с берега на лед и выхода со льда на противоположный берег.

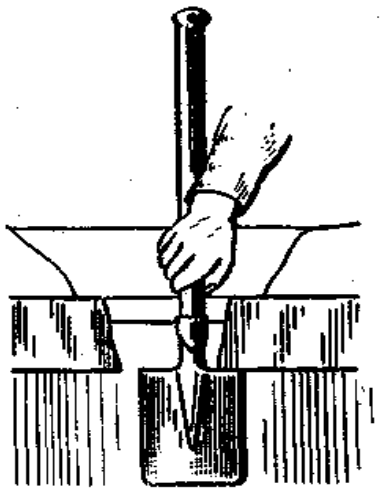


Рисунок 10.4 – Измерение толщины льда подручными средствами

Если прочность льда недостаточна для пропуска машин (автопоездов) данной массы, необходимо усилить переправу. Движение по льду осуществлять плавно, на пониженной передаче, избегая остановок, поворотов и обязательно с открытыми дверями кабины.

Дистанции между машинами устанавливаются не меньше 50 м. При сильных прогибах льда необходимо плавно увеличивать скорость движения.

Для движения автомобиля с прицепом при недостаточной толщине льда прицеп необходимо буксировать на длинном тросе. При ширине переправы менее 50 м следующей машине разрешается входить на лед только тогда, когда передняя машина вышла на противоположный берег.

Перед въездом машины, перевозящей людей, на лед, толщина которого близка к предельной (для машин данной грузоподъемности), личный состав спешивается и следует за машинами на дистанции не менее 50 м.

Данные по наименьшей расчетной толщине льда для переправы автомобильного транспорта приведены в таблице 10.1.

Т а б л и ц а 10.1 – Наименьшая расчетная толщина льда при переправе автомобильного транспорта

| Полная масса автомобиля (автопоезда) с грузом, т | Необходимая наименьшая толщина льда при средней температуре воздуха за 3 суток, см | | | Дистанция между автомобилями, м |
|---|---|---|---|---|
| | -10 °С и ниже | от -10 °С до 0 °С | от 0 °С и выше (кратковременная оттепель) | |
| 2 | 16 | 18 | 20 | 15 |
| 3,5 | 21 | 23 | 26 | 18 |
| 6 | 27 | 30 | 34 | 20 |
| 8 | 31 | 34 | 39 | 22 |
| 10 | 35 | 39 | 44 | 25 |
| 15 | 47 | 48 | 54 | 30 |

## Контрольные вопросы

1 Мероприятия по подготовки автомобильной техники при организации перевозок в горных районах.

2 Средства, предотвращающие скатывание автомобиля.

3 Какая дистанция должна быть между автомобилями на подъемах и спусках?

4 Мероприятия по подготовки автомобильной техники при организации перевозок в пустынно-песчаной местности.

5 Какие запасы воды создаются на человека в сутки при организации перевозок в пустынно-песчаной местности?

6 Мероприятия по подготовки автомобильной техники при организации перевозок в лесисто-болотистой местности.

7 Мероприятия по подготовки автомобильной техники при организации перевозок зимой и в северных районах.

8 Мероприятия по подготовки автомобильной техники при организации перевозок в условиях ограниченной видимости.

9 Мероприятия по подготовки автомобильной техники при преодолении водных рубежей.

# 11 ПЕРЕВОЗКА АВТОМОБИЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ (ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

## 11.1 Общие положения по организации перевозки автомобильных частей (подразделений) железнодорожным транспортом

Войска могут совершать передвижения своим ходом (маршем), перевозиться железнодорожным, морским (речным) и воздушным транспортом или передвигаться комбинированным способом.

Во всех случаях войска должны передвигаться высокими темпами, организованно, чтобы прибыть в назначенный район своевременно, в полном составе и в готовности к немедленному выполнению боевой задачи.

Опыт Великой Отечественной войны, мирных учений, проводимых с реальными перевозками войск и техники, свидетельствует о том, что установленные нормы времени на погрузку и выгрузку эшелонов вполне обоснованы, но выполнить их можно лишь при высокой готовности войск к перевозкам, обученности командиров автомобильных частей (подразделений). Незнание правил погрузки и выгрузки военной автомобильной техники могут привести к ее повреждению, а в ряде случаев и крушению поездов.

В ходе перевозок войск и техники от командиров частей (подразделений), в том числе автомобильных, от всех должностных лиц воинских эшелонов требуется высокая организованность, знание и четкое выполнение своих обязанностей, умелое руководство действиями подчиненных, распорядительность, инициатива, а от личного состава перевозимых подразделений – слаженность действий, взаимная помощь и дисциплинированность. Поэтому перевозка войск и техники железнодорожным транспортом является делом сложным, требующим заблаговременного, тщательного обучения всего личного состава, тщательной подготовки автомобильной техники к транспортированию, соблюдение всех требований погрузки и крепления военной автомобильной техники и мер безопасности.

Перевозка автомобильных частей (подразделений) железнодорожным транспортом применяется обычно при перегруппировке войск на большие расстояния.

В полном составе автомобильные части (подразделения) обычно перевозятся по железной дороге на расстояния свыше 1000 км. Однако при слабом развитии сети шоссейных и грунтовых дорог, в период распутицы и зимой при снежных заносах, а также при ограниченном ресурсе техники перевозка по железной дороге может осуществляться и на меньшие расстояния.

При перевозке железнодорожным транспортом обеспечивается большая скорость передвижения – 800 км в сутки и более. При этом сохраняются

силы личного состава, экономятся моторесурсы и горючее перевозимых частей. Но вместе с тем большая уязвимость железных дорог от современных средств поражения противника ограничивает возможности их использования. Кроме того, при перевозке железнодорожным транспортом снижается боевая готовность воинских частей. Эшелоны растягиваются на сотни километров, вследствие чего усложняется управление частями и подразделениями, затрудняется организация одновременного выполнения ими боевой задачи.

Воинские части, а также команды большой численности для перевозки железнодорожным транспортом организуются в воинские эшелоны.

Воинским эшелоном называется организованная для перевозки в одном поезде, на одном судне (на одном буксируемом или толкаемом составе) воинская часть, одно или несколько подразделений, воинская команда большой численности (ВКБЧ).

Воинская команда большой численности – команда, для перевозки которой требуется предоставление одного или более пассажирских и людских вагонов. Вооружение и военная техника, следующие под охраной караулов, в отдельных случаях могут перевозиться воинскими эшелонами. Воинский эшелон должен находиться в постоянной готовности к выполнению боевой задачи.

Воинским транспортом называется единовременная отправка воинских грузов в количестве одного и более вагонов одним отправителем и в адрес одного получателя.

Каждому воинскому эшелону, воинской команде и воинскому транспорту органом военных сообщений, планирующим перевозку, присваивается номер, который не изменяется от пункта формирования до пункта назначения, в т.ч. 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. В случае перегрузки воинского эшелона в несколько поездов за его подразделениями сохраняется тот же номер эшелона с добавлением соответствующего литера.

В каждом воинском эшелоне приказом командира воинской части назначаются:

- начальник воинского эшелона;
- заместитель начальника воинского эшелона по воспитательной работе;
- помощник начальника воинского эшелона по боевому обеспе-чению;
- помощник начальника воинского эшелона по снабжению;
- начальник связи воинского эшелона;
- врач (фельдшер) воинского эшелона.

При небольшой численности личного состава и в некоторых других

случаях количество должностных лиц эшелона может быть изменено решением командира части (начальника учреждения).

В воинской команде назначается начальник команды.

Воинский эшелон, как временная военная организация, создаваемая на период перевозки, начинает свою деятельность с момента издания приказа по части на воинскую перевозку и о назначении начальника воинского эшелона.

Для несения внутренней и караульной службы в воинском эшелоне назначаются:

- дежурный по воинскому эшелону и его помощник;
- дежурные по ротам (соответствующим подразделениям);
- дежурный и дневальные по вагонам;
- караул;
- дежурное подразделение;
- дежурный сигналист.

Начальник воинского эшелона, дежурный по воинскому эшелону, его помощник и дежурные по ротам должны иметь на левом рукаве красную повязку шириной 10 см с соответствующими надписями или установленные знаки. Повязки (знаки) заблаговременно изготавливаются перевозимой частью.

Основным способом управления автомобильными подразделениями в эшелоне является личное общение начальника эшелона с командирами перевозимых подразделений. Кроме того, в эшелоне силами и средствами автомобильной части (подразделения) организуется проводная телефонная связь начальника воинского эшелона с машинистом локомотива. На остановках эшелонов передача команд и сигналов осуществляется также через посыльных, выделенных от каждого подразделения. Имеющиеся в эшелоне радиосредства в целях маскировки работают, как правило, только на прием.

Важнейшей обязанностью личного состава автомобильного подразделения является высокая бдительность и сохранение тайны перевозок. Личный состав воинского эшелона обязан знать его номер, воинское звание и фамилию начальника эшелона. Пункт назначения и маршрут следования личному составу не сообщается.

Командир перевозимого подразделения (роты, взвода), следуя в составе эшелона (команды), подчиняется своим прямым начальникам и начальнику воинского эшелона (команды). Кроме выполнения своих прямых обязанностей, изложенных в Уставе внутренней службы ВС РФ, командир подразделения обязан:

- подготовить личный состав, вооружение, боевую технику и иные материальные средства роты к перевозкам и в соответствии с указаниями начальника эшелона (команды), планом погрузки распределить их по подвиж-

ному составу;

- инструктировать личный состав подразделения о правилах погрузки (выгрузки), перевозки и мерах безопасности в пути следования, объявить номер воинского эшелона (команды), воинское звание и фамилию начальника эшелона (команды) и его заместителей;

- назначить старших по вагонам, а в зимнее время и истопников; выделить личный состав в суточный наряд и в специальные команды по указанию начальника эшелона (команды);

- по указанию начальника эшелона получить, подготовить и распределить приспособления и материалы для крепления вооружения и военной техники на железнодорожном подвижном составе;

- лично руководить погрузкой, перегрузкой и выгрузкой, обеспечивать быстрое и правильное размещение, крепление и маскировку боевой и другой техники и иных материальных средств, контролировать их состояние в пути следования;

- следить за соблюдением личным составом воинской дисциплины и установленных правил перевозки, а также за сохранностью транспортных средств и их оборудования;

- периодически находиться в вагонах, занятых личным составом подразделения, организовывать и проводить с ними в пути следования занятия и воспитательную работу;

- на станциях лично и через дежурного по роте проверять состояние крепления и маскировку вооружения и военной техники на подвижном составе.

Для перевозки войск железная дорога предоставляет:

- пассажирские и крытые вагоны, оборудованные для перевозки личного состава (людские вагоны), а также вагоны-изоляторы для перевозки раненых и больных;

- крытые вагоны под действующие в пути кухни полевые (вагоны-кухни) и для перевозки материальных средств, которые не могут быть размещены в кузовах автомобилей и другой военной техники, перевозимой эшелоном;

- изотермические вагоны для перевозки продовольствия, других материальных средств, требующих соблюдения определенного температурного режима во время перевозки;

- платформы и полувагоны для перевозки вооружения и военной техники.

Людские вагоны, вагоны-изоляторы, вагоны-кухни и крытые вагоны для перевозки продовольствия (вагоны-продсклады) должны быть подготовлены в санитарном отношении и обеспечены съемным воинским оборудова-

нием по нормам, указанным в приложении Ц.

Перед погрузкой воинской части назначаются: исходный район, район ожидания, а после выгрузки – район сбора, сосредоточения, а также основной и запасной районы погрузки (выгрузки). Если район расположения части находится в непосредственной близости от района погрузки, исходный район может не назначаться. Удаление района ожидания (района сбора) от погрузочно-выгрузочного места определяется условиями обстановки и характером местности и может составлять 10–15км.

При необходимости в районах ожидания и сбора оборудуются укрытия для личного состава и техники и проводятся маскирующие мероприятия.

Для перевозки военной автомобильной техники железная дорога предоставляет платформы. При недостатке платформ по согласованию с органами военных сообщений могут предоставляться и полувагоны. Платформы, подаваемые под погрузку техники должны иметь настил пола из плотно подогнанных досок, укрепленных по всему периметру стальным уголком. В зимнее время пол вагонов в местах опирания техники должен быть посыпан слоем сухого песка (1–2 мм).

Для погрузки воинских эшелонов на железнодорожный подвижной состав и выгрузки их используются все имеющиеся или временно устраиваемые погрузочно-выгрузочные места как воинские, так и предназначенные для общего пользования.

Под воинским погрузочно-выгрузочным местом понимается совокупность устройств, предназначенных для погрузки и выгрузки техники и имущества войск.

Воинское погрузочно-выгрузочное место включает следующие основные элементы:

- железнодорожный путь или несколько путей;

- погрузочно-выгрузочную постоянную (стационарную) воинскую платформу или воинскую площадку с установленными на ней сборно-разборными платформами или аппарелями;

- подъезды к погрузочно-выгрузочной платформе или площадке;

- специальные устройства, погрузочно-выгрузочные приспособления, материалы и инструменты.

К платформам относятся постоянные (стационарные) и сборно-разборные погрузочно-выгрузочные устройства, имеющие горизонтальные площадки на высоте 110–120 см от уровня верха головки рельса и по одному или несколько съездов.

К аппарелям относятся сборно-разборные погрузочно-выгрузочные устройства без горизонтальных площадок. Каждое воинское погрузочно-выгрузочное место должно быть обеспечено железной дорогой материалами,

инструментами и погрузочно-выгрузочными приспособлениями по установленным нормам.

Погрузка техники должна осуществляться в установленном порядке и в указанное время на широком фронте с использованием всех имеющихся погрузочно-выгрузочных устройств, приспособлений и механизмов, скрытно, с соблюдением мер безопасности и предотвращением поломок.

Для более организованной погрузки назначаются погрузочно-выгрузочные команды, которые должны обеспечивать своевременную укладку, переноску и уборку переходных мостиков, открывание и закрывание бортов платформ и дверей полувагонов.

При погрузке колесных машин с нагрузкой на ось до 10 т допускается заезд и движение их по металлическим торцовым бортам без укладки на них переходных мостков, а так же по боковым металлическим бортам.

При погрузке автомобильной техники на железнодорожный подвижной состав применяются следующие основные способы уплотненной погрузки:

- погрузка машин на сцепы платформ (рисунок 11.1);
- наклонная погрузка порожних грузовых автомобилей некоторых марок (рисунок 11.2);
- погрузка в два яруса;
- размещение техники с рациональным расположением выступающих деталей и узлов (навстречу друг другу стрелами и др.).

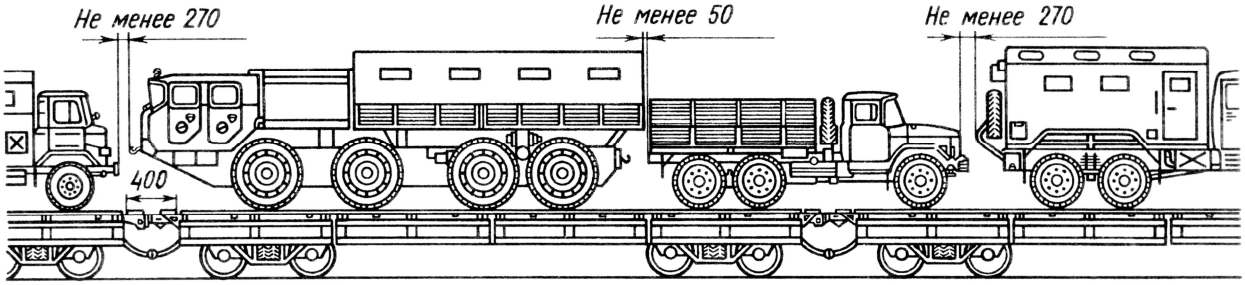



Рисунок 11.1 – Размещение автомобилей на сцепе платформ

Рисунок 11.2 – Погрузка порожних автомобилей в наклонном положении

Выход отдельных элементов техники за пределы лобового бруса вагона не должен превышать 400 мм. В противном случае она должна перевозиться на сцепах с опорой на один или два вагона.

При этом возможны два варианта размещения машин:

- колесная машина устанавливается над сцепом вагонов так, чтобы колеса заднего (заднего и среднего) моста находились в пределах одного вагона, а колеса переднего и среднего (переднего) мостов – соседнего вагона;

- гусеничная или колесная машина устанавливается на одном вагоне, а часть ее (стрела крана и т.п.) выступает за пределы лобового бруса более чем на 400 мм с обязательным прикрытием другим вагоном.

При установке техники на сцеп на боковых бортах платформ (полувагонов) с обеих сторон необходимо сделать надписи «Сцеп не разъединять», рукоятки расцепных рычагов автосцепки закрепить в гнездах кронштейнов проволокой в положении, исключающем расцепку.

Над сцепом платформ не разрешается устанавливать:

- гусеничные машины;

- машины с разрядными грузами, автоцистерны и другую технику с резервуарами, залитыми легковоспламеняющимися жидкостями или сжиженными газами;

- колесные краны и экскаваторы;

- колесные машины с числом осей более трех.

После размещения на подвижном составе проводят следующие мероприятия:

- технику и имущество надежно закрепляют во избежание продольных и поперечных смещений;

- автомобили ставят на тормоз и включают низшую передачу;

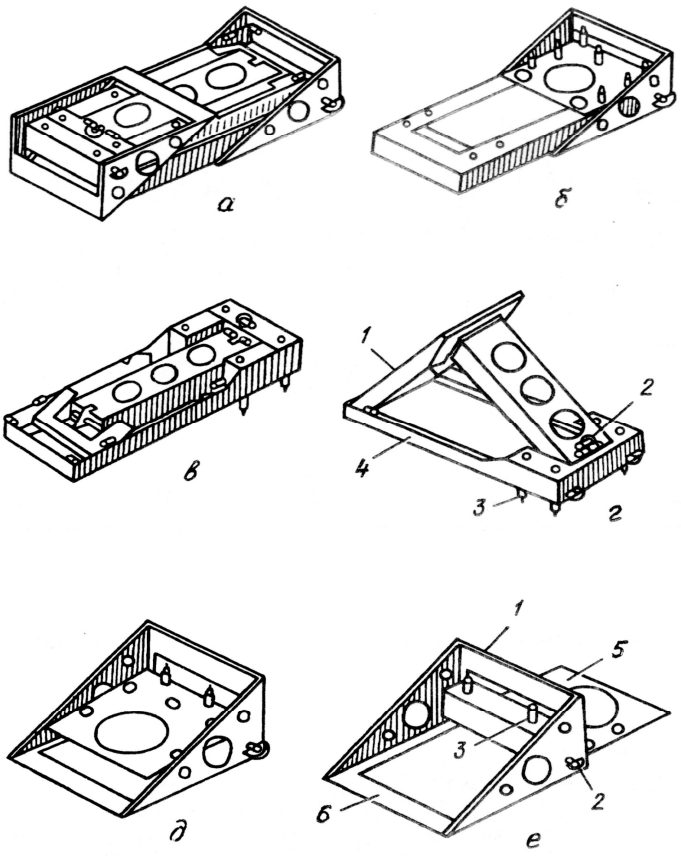
- в холодное время года сливают воду из системы охлаждения двигателей;

- проверяют, чтобы топливные баки автомобилей, перевозимых наклонно, были залиты не более чем наполовину.

Автоцистерны, автотопливозаправщики и другие машины с емкостями перевозят либо порожними, либо залитыми полностью (если это разрешается действующими правилами).

Для крепления техники и имущества применяют универсальные многооборотные крепления (УМК) (рисунок 11.3), крепежные материалы и приспособления.

В качестве крепежных материалов используются: мягкая (отожженная) стальная проволока диаметром 3–8 мм, деревянные упорные и боковые бруски (клинья, обрезки шпал и т.д.), деревянные вкладыши, распорки, стойки, гвозди диаметром 5–7 мм и длиной 150–200 мм, стальные строительные скобы 250–300 мм с диаметром стержня 10–15 мм и т.д.




1 – упор; 2 – фиксатор; 3 – штыри; 4 – основание;
5 – опорная плита; 6 – рамка
а – пакет УМК – два продольных упора, 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

Рисунок 11.3 – Универсальные многооборотные крепления УМК-1
для закрепления колесных машин

При размещении на одной платформе или сцепе из платформ нескольких гусеничных машин, закрепленных при помощи УМК, шпор или упорных башмаков, зазоры между ними должны оставаться не менее
200 мм. Если гусеничные машины закреплены с помощью упорных брусков и растяжек или струбцин (струбцин растяжек), то зазор между машинами должен быть не менее 100 мм. При размещении на одной платформе (в полувагоне) или сцепе из них колесных машин зазор между ними должен быть не менее 50 мм.

Зазор между колесной машиной, погруженной над сцеплением вагонов и незакрепленной на платформе (полувагоне) от продольного перемещения и колесной машиной, погруженной на этой же платформе должен быть не ме-

нее 270 мм.

Порожние грузовые автомобили могут размещаться на платформе (в полувагоне или на сцепе из них) в наклонном положении. В полувагонах – только автомобили массой до 3,5 т с исправными тормозами.

Погрузка автомобилей в наклонном положении производится своим ходом с использованием въездных трапов, автомобильными и железнодорожными кранами или автопогрузчиками. При подготовке автомобилей дуги каркаса, тент и боковые сиденья снимаются и перевозятся отдельно. Задние борта всех автомобилей, за исключением установленных последними, должны быть открыты и закреплены, в кузовах не должно быть никаких предметов. Минимальный зазор между автомобилями – 50 мм, а со стороны автомобиля, установленного 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 впередистоящего автомобиля должен быть зазор не менее 50 мм. Для удобства выгрузки последний автомобиль на сцепе может быть установлен горизонтально.

Техника на платформах должна размещаться в пределах установленного габарита погрузки. Перевозка негабаритных машин производится в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах.

Закрепление на платформах колесных машин (автомобилей, прицепов, полуприцепов, автопоездов) может производиться одним из трех способов:

- универсальными многооборотными креплениями;

- деревянными упорными брусками (рисунок 11.4) и табельными (проволочными) растяжками (рисунок 11.6);

- типовыми деревянными упорными и боковыми брусками (рисунок 11.5).

Первый и второй способ применяют при перевозке колесных машин массой отдельных единиц до 40 т при наличии надежно действующей тормозной системы и исправной ходовой части.

Второй способ, кроме того, применяют для закрепления машин без тормозов массой отдельных единиц до 10 т.

Третий способ применяют при перевозке на платформах с закрытыми бортами колесных машин массой отдельных единиц до 12 т при наличии надежно действующей у них тормозной системы и исправной ходовой части и только в составе воинских эшелонов.

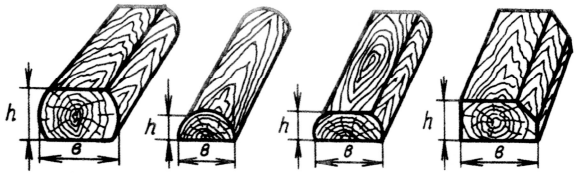



Рисунок 11.4 – Деревянные упорные бруски

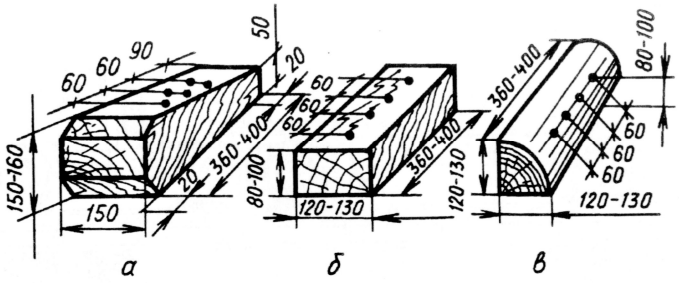
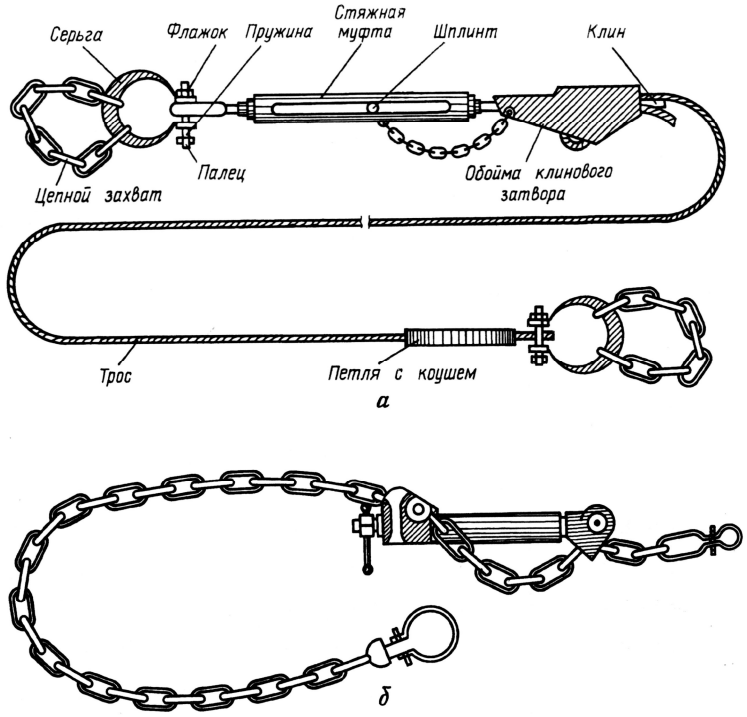



Рисунок 11.5 – Типовые бруски: *а* – упорный, *б, в* – боковые




а – тросовая; б – цепная

Рисунок 11.6 – Табельные растяжки

Запрещается по третьему способу закреплять прицепы, полуприцепы, автопоезда, автокраны, автомобили с четырьмя и более осями, а также автомобилями с резервуарами, залитыми легковоспламеняющимися жидкостями или сжиженными газами, а также с разрядными грузами.

Все три способа могут применяться для колесных машин, имеющих высоту центра массы над полом платформы не более 1,7 м.

Посадка личного состава эшелона в вагон производится по окончании погрузки техники и имущества и должна быть закончена не позже чем за 10 мин до отправления поезда.

Перевозку железнодорожным транспортом организует командир автомобильной части (подразделения) совместно с органами военных сообщений. На случай прекращения перевозки они обязаны предусмотреть мероприятия,

обеспечивающие быстрый переход части (подразделения) от перевозки к совершению марша.

Для сокращения времени на организацию перевозки штаб воинской части должен постоянно иметь установленные варианты расчетов на перевозку железнодорожным транспортом, а также на комбинированное передвижение, которые уточняются по мере изменения боевого и численного состава подразделений, технических условий размещения и применения техники.

Расчет на перевозку автомобильной части (подразделения) заключается:

- в определении необходимого количества железнодорожного подвижного состава, а также материалов и приспособлений для крепления техники;

- распределении подразделений по поездам при максимальном использовании грузоподъемности и грузовместимости.

Исходными данными для расчета на перевозку являются:

- численность личного состава, количество, масса и габариты техники подразделения;

- нормы размещения личного состава воинского эшелона в вагонах;

- масса и длина поезда с воинским эшелоном;

- основные характеристики транспортных средств, используемых для перевозки;

- наличие сил и средств для всех видов обеспечения в пути следования;

- расстояния, условия и особенности перевозки.

Длина поезда исчисляется в условных вагонах. Длина условного вагона равна 14 м. Унифицированная норма массы и длины поезда на направлении перевозки устанавливается графиком движения. Масса и длина поезда принимаются следующие: 1500 т – 40 условных вагонов, 3000 м – 57 условных вагонов. Масса и длина поезда с воинским эшелоном не должны превышать норм, установленных графиком движения поездов по лимитирующему участку маршрута перевозки. Масса поезда слагается из суммы масс личного состава, вооружения, техники, запасов материальных средств и массы тары вагонов (без локомотивов).

При расчете автомобильной части на эшелоны необходимо учитывать:

- сохранение по возможности организационной целостности подразделений и готовность их к самостоятельному выполнению задач;

- правильное распределение сил и средств всех видов обеспечения по подразделениям и эшелонам;

- очередность отправления подразделений;

- возможность уплотненного размещения техники на подвижном составе;

- максимально возможное размещение запасов материальных средств в кузовах перевозимых автомобилей и прицепов.

## 11.2 Работа командира при перевозке автомобильного подразделения железнодорожным транспортом

Алгоритм работы командира автомобильного подразделения (начальника эшелона) при подготовке и в ходе перевозки подразделения железнодорожным транспортом приведен в приложении Ш.

При подготовке к перевозке командир автомобильного подразделения, когда он является начальником эшелона, обязан:

- изучить приказ на перевозку, получить маршрутный лист воинского эшелона, необходимое количество требований (форма № 2), постовых ведомостей, табель постам и инструкцию начальника караула;
- уяснить обстановку в районе погрузки и дать предварительные указания командирам подразделений и другим должностным лицам эшелона о подготовке к перевозке;
- лично или через командиров подразделений проверить знание личным составом правил погрузки (выгрузки) военной техники, порядок движения через железнодорожные переезды, правил поведения и мер безопасности личного состава, готовность к погрузке техники, крепежных материалов и приспособлений, а также знание сигналов и специальных указателей, применяемых на транспорте, при необходимости провести дополнительный инструктаж;
- за сутки до погрузки прибыть к военному коменданту станции погрузки, имея при себе выписку из приказа на перевозки и маршрутный лист, провести рекогносцировку погрузочно-выгрузочного места и подходов к нему, составить план погрузки (грузовой план размещения) воинского эшелона;
- по указанию военного коменданта на путях сообщения направить на станцию погрузки необходимое количество военнослужащих для заблаговременной установки сборно-разборных, погрузочно-выгрузочных устройств.

После рассмотрения командиром части плана погрузки (грузового плана размещения) начальник эшелона сообщает командирам подразделений и другим должностным лицам эшелона:

- сведения о противнике (если он имеется);
- номер воинского эшелона;
- должностных лиц воинского эшелона;
- распределение по вагонам личного состава, техники;
- основные и запасные станции погрузки, район ожидания, маршрут движения, места пересечения железнодорожных путей, время выхода подразделений из района ожидания;
- время выхода и последовательность погрузки подразделений, время начала (окончания) погрузки и отправления поезда с эшелоном;

- какие приспособления, материалы и инструменты необходимы для крепления и маскировки военной техники и порядок установки ограждения для часовых и наблюдателей на платформах;

- состав команд эшелона, и от каких подразделений они выделяются;

- суточный наряд эшелона и наблюдателей на первые сутки;

- организацию связи, сигналы и порядок действий по ним;

- задачи по прикрытию эшелона и порядок боевого обеспечения;

- мероприятия по организации воспитательной работы во время перевозки.

До погрузки техника подразделений располагается, как правило, в районе ожидания и вызывается из него на погрузочно-выгрузочное место с таким расчетом, чтобы сразу же по прибытии приступить к погрузке.

До начала выдвижения на погрузку командир подразделения проверяет знания личным составом мер безопасности, правил погрузки, размещения и крепления техники на железнодорожном подвижном составе, правил ее выгрузки, а также готовность техники к погрузке.

В день погрузки вместе с командами, выделенными для обеспечения перевозок, должностными лицами и суточным нарядом начальник эшелона обязан:

- прибывает на станцию за 2–3 часа до начала погрузки с должностными лицами эшелона, караулом, первой сменой дневальных, погрузочно-выгрузочными командами, а в зимнее время с истопниками;

- устанавливает связь с военным комендантом, с командирами подразделений в районе ожидания, а также с командиром части;

- производит в журнале осмотра путей запись о необходимости снятия напряжения и заземления контактного провода над участком погрузки с указанием сроков погрузки (выгрузки) и получает от начальника станции письменное разрешение на производство погрузочно-выгрузочных работ;

- уточняет расположение вагонов в составе поезда и проводит корректировку плана погрузки (при необходимости);

- дает указания командирам подразделений и личному составу погрузочно-выгрузочных команд о порядке погрузки и крепления техники и соблюдения при этом мер безопасности;

- принимает съемное воинское оборудование, проверяет его исправность и расписывается в описи;

- организовывает подготовку подвижного состава, средств погрузки и крепления для погрузки;

- докладывает военному коменданту о готовности эшелона к погрузке и с его разрешения подает команду о начале погрузки;

- контролирует правильность погрузки, соблюдение мер безопасности

и оформляет маршрутный лист, накладную и другие транспортные документы на эшелон.

Погрузка эшелона начинается по команде начальника эшелона и проводится, как правило, на широком фронте, с использованием всех имеющихся погрузочно-выгрузочных устройств, приспособлений и механизмов, скрытно, быстро и организованно.

За погрузку подразделения отвечает командир, он лично руководит погрузкой, обеспечивает быстрое и правильное размещение, крепление и маскировку техники и иных материальных средств.

Заездом каждой машины на подвижной состав руководит командир взвода или соответствующее должностное лицо. Дальнейшим движением техники руководит командир отделения.

При погрузке и размещении техники на железнодорожном подвижном составе командир подразделения обязан проконтролировать:

- правильность закрепления техники от продольных и поперечных смещений;

- включение стояночного тормоза и низшей передачи;

- выключение переднего моста у автомобилей, установленных над сцеплением вагонов;

- соответствие положения техники габариту погрузки или требованиям к перевозке негабаритных грузов; закрепление и пломбирование люков, дверей кабин, поднятие на них стекол;

- в холодное время слив воды из систем охлаждения; закрытие и закрепление бортов платформ.

Крепление техники производится водителем под руководством командиров подразделений.

В пути следования начальник эшелона (командир подразделения) обязан:

- поддерживать связь со старшим начальником и решать вопросы боевого обеспечения;

- следить за соблюдением личным составом воинской дисциплины и установленных правил перевозки, а также за сохранностью транспортных средств и их оборудования;

- периодически находиться в вагонах, занятых личным составом подразделения, организовывать и проводить с ними занятия и воспитательную работу;

- организовывать во время стоянки поезда проверку крепления техники и состояние маскировки, а также обеспечивать порядок при выходе личного состава из вагонов;

- контролировать несение службы, проведение противопожарных ме-

роприятий и соблюдение требований безопасности;

- представлять военным комендантам заявки на материальное и медицинское обеспечение (по необходимости);

- сообщать военному коменданту об отставших военнослужащих, состоянии эшелона и предъявлять им маршрутный лист;

- при подходе к району выгрузки уточнить обстановку в этом районе и условия выгрузки;

- помещать больных в вагон-изолятор воинского эшелона, а тех, кто не может следовать дальше, сдавать в ближайшее военное или гражданское лечебное учреждение; в случае смерти кого-либо из состава воинского эшелона передавать тело умершего вместе с его вещами, документами, письмами и деньгами в ближайший военный госпиталь или гражданскую больницу.

На станции выгрузки начальник эшелона (командир автомобильного подразделения) обязан:

- установить связь с военным комендантом, а при необходимости и со старшим начальником;

- получить от военного коменданта необходимые указания, обеспечить своевременную и организованную выгрузку эшелона;

- организовать защиту, охрану и оборону подразделений на станции выгрузки, на маршруте следования, в районе сбора и сосредоточения;

- оформить документы на выгрузку, сдать съемное воинское оборудование, организовать уборку освобождаемых вагонов и погрузочно-выгрузочного места.

Выполнение обязанностей начальника эшелона заканчивается после доклада командиру воинской части об окончании перевозки и сдачи в штаб воинской части маршрутного листа и других документов на перевозку.

### 11.3 Материальное, медицинское и техническое обеспечение автомобильных подразделений при перевозке их железнодорожным транспортом

При перевозке автомобильных подразделений по железной дороге все автомобили до их погрузки на железнодорожные платформы полностью заправляют горючим. В состав эшелона на случай вынужденного перерыва в перевозке по железной дороге и при необходимости совершения марша своим ходом включают средства заправки и транспортирования. Начальник эшелона должен знать районы и склады, где можно пополнить запасы горючего.

При комбинированном способе передвижения (по железной дороге и своим ходом) в эшелоне перевозят средства заправки с горючим в количест-

ве, которое необходимо для пополнения израсходованного при движении своим ходом от места выгрузки до района сосредоточения. Все остальные средства заправки и транспортирования горючего идут своим ходом с запасами, обеспечивающими потребность автомобилей горючим на марше. Заявки на все виды материального обеспечения начальник эшелона подает через военных комендантов в письменной форме не менее, чем за 6 часов до прибытия эшелона в пункт обеспечения.

Горячей пищей в пути следования личный состав воинских эшелонов обеспечивают из действующих кухонь эшелона, а в тех случаях, когда их в эшелоне нет – на военно-продовольственных пунктах. Горячую пищу личному составу выдают не менее двух раз в сутки. Остальное положенное по норме довольствие личному составу выдают сухим пайком. Горячую пищу из кухонь эшелона и сухой паек личному составу эшелона выдают во время стоянки поезда по расписанию. В первую очередь обеспечивают личный состав, находящийся в суточном наряде и в наиболее отдаленных от вагона-кухни людских вагонах.

Перед погрузкой воинский эшелон обеспечивают продовольствием по действующим нормам на весь путь следования и выгрузочным запасом на трое суток. Некоторыми продуктами (хлеб, мясо, рыба) эшелон обеспечивают в пути на военно-продовольственных пунктах (складах) по заявкам начальника эшелона. Снабжают эшелон холодной водой и кипятком на станциях, где предусмотрена стоянка поезда не менее 15 минут и имеются водоразборные устройства и кипятильники. Запрещается набирать воду для питья из открытых водоемов.

В вагонах, занятых людьми, должен быть всегда запас воды для питья в банках, флягах или оцинкованных ведрах. Пожарные ведра в вагонах должны использоваться только по своему прямому назначению.

Топливо для отопления людских вагонов (уголь или дрова) и приготовления пищи в кухнях эшелона, а также свечи для освещения вагонов отпускаются железной дорогой по письменным требованиям военных комендантов на основании заявок начальников эшелонов и доставляются к месту стоянки поезда с эшелоном работниками станции, разносятся по вагонам истопниками или выделенными для этого лицами по указанию дежурного по эшелону.

Для крепления автомобильной техники и имущества применяются материалы, которые предоставляются:

- железной дорогой – деревянные упорные, боковые и направляющие бруски, прокладки, распределительные прокладки, гвозди и строительные скобы;

- воинской частью – табельные средства крепления или увязочная проволока, стойки и деревянные вкладыши, а также веревки для закрепления

тентов и маскировочных средств. Общая потребность в материалах и приспособлениях для крепления техники и имущества эшелона определяется военным комендантом совместно с начальником эшелона при составлении плана погрузки эшелона.

Медицинское обеспечение воинского эшелона заключается в оказании необходимой помощи раненым и больным, в осуществлении контроля за санитарным состоянием эшелона и питанием личного состава, а также в проведении профилактических и противоэпидемических мероприятий.

При необходимости по заявке начальника эшелона комендант вызывает к эшелону врачей из местных военных или гражданских лечебно-санитарных учреждений.

Перед перевозкой в части производится помывка личного состава в бане со сменой белья и медицинский осмотр. При необходимости делаются предохранительные прививки, а также проводятся другие противоэпидемические мероприятия.

О санитарном состоянии личного состава эшелона и проведенных перед перевозкой санитарных и противоэпидемических мероприятиях врач части делает соответствующие записи в маршрутном листе эшелона.

Через 7–8 суток нахождения в пути личный состав эшелона подвергается санитарной обработке (мытье в бане со сменой белья). Для этого используются станционные бани и банно-дезинфекционные пункты. О необходимости санитарной обработки личного состава начальник эшелона подает письменную заявку через военного коменданта.

Больные, которые по заключению врача (фельдшера) не могут следовать дальше, с разрешения начальника эшелона направляются с сопровождающим в ближайшее военное или гражданское лечебное учреждение. Сопровождающий сдает больного, его личные вещи и документы (направление в лечебное учреждение, вещевой, денежный и продовольственный аттестаты). О снятии больного с эшелона военный комендант делает отметку в маршрутном листе эшелона.

Проверка технического состояния автомобилей проводится до выхода подразделений на станцию погрузки.

Техническое обслуживание и ремонт автомобилей проводится в зависимости от наличия времени ожидания погрузки.

Непосредственно перед погрузкой автомобили приводят в транспортное положение в соответствии с требованиями руководств по эксплуатации автомобилей (убирают штыри наружных антенн, снимают красные флажки и др.).

Автомобили, погруженные на железнодорожный транспорт, надежно затормаживают, закрепляют от продольных и поперечных смещений, вклю-

чают низшую передачу, стекла кабин поднимают, все люки и дверцы закрывают.

В условиях возможного понижения температуры воздуха ниже 0˚ С воду из системы охлаждения сливают.

На одной из ближайших остановок перед станцией выгрузки по указанию начальника эшелона водители готовят свои автомобили к выгрузке: производят заправку водой, подогрев в зимнее время и опробование двигателей, соблюдая при этом правила пожарной безопасности.

## 11.4 Требования безопасности при перевозке железнодорожным транспортом

Погрузочно-выгрузочное место должно быть освещено (с учетом светомаскировки) и свободно от предметов, мешающих погрузке (выгрузке). Перед погрузкой пол платформы очищается от грязи, снега и льда, а зимой при необходимости посыпается песком.

Открывая борт платформы, военнослужащий должен стоять так, чтобы борт, падая, не задел его.

При заезде (съезде) самоходной машины на подвижной состав запрещается кому-либо, кроме водителя, находиться в машине. При погрузке краном подъем груза и движение крана должны осуществляться только после подачи соответствующих сигналов. При перемещениях на станциях следует остерегаться движущихся по путям локомотивов и вагонов.

Переходить пути следует по пешеходным мостам и тоннелям, а там, где их нет – поперек железнодорожных путей, минуя стрелочные переводы или по тормозным площадкам вагонов. Обходить стоящий поезд с локомотивом или группу вагонов следует на расстоянии не менее 3 м. Нельзя проходить между расцепленными вагонами, если расстояние между ними менее 5 м.

Водитель (механик-водитель) обязан:

- убедиться в отсутствии грязи, снега и обледенений на гусеницах и колесах машин;

- заводить двигатель, начинать движение и выходить из кабины машины только по сигналу руководителя погрузки;

- до начала заезда на погрузочно-выгрузочное устройство включить низшую передачу; у автомобилей с двумя ведущими мостами включить передний мост и демультипликатор;

- выбрать правильное направление движения (при погрузке с бокового погрузочно-выгрузочного устройства, заезд на подвижной состав производится под углом около 30 градусов 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 (на сборно-разборных платформах и повороты гусеничных машин не допускаются);

- в момент перехода колес или гусениц машин с погрузочно-выгрузочного устройства на железнодорожную платформу уменьшить подачу топлива, стремясь сохранить плавность хода;

- поворот гусеничной машины на железнодорожной платформе начинать только после того, как первый опорный каток внутренней гусеницы окажется на полу железнодорожной платформы, не допуская при этом выхода оси первого катка забегающей гусеницы за пределы пола железнодорожной платформы;

- для выравнивания гусеничной машины относительно продольной оси железнодорожной платформы использовать движение вдоль по составу или добиваться этого несколькими последовательными поворотами на небольшие углы при движении (вперед и назад) в пределах одной железнодорожной платформы.

Постоянный контроль со стороны командиров подразделений за соблюдением требований безопасности подчиненными позволит выполнить все задачи по перевозке автомобильных частей (подразделений) железнодорожным транспортом без потерь в живой силе и технике.

Личному составу воинского эшелона запрещается:

- укладывать переходные мостки под движущимся вооружением и военной техникой и находиться между размещенной на платформе машиной и другой, приближающейся к ней, не ближе 5 м;

- находиться на расстоянии менее 3 м от железнодорожной платформы с противоположной стороны бокового погрузочно-выгрузочного устройства, с которого заезжает машина, а при погрузке с торца и при движении машин вдоль по подвижному составу – рядом с погрузочно-выгрузочным устройством и железнодорожными платформами, по которым движутся машины;

- находиться под грузом и стрелами работающих кранов;

- закреплять (раскреплять) вооружение и военную технику на подвижном составе во время движения поезда и при маневрах;

- сливать воду из системы охлаждения машин зимой на пол;

- перебегать пути перед движущимися локомотивами и вагонами;

- подлезать под вагоны и перелезать через автосцепку вагонов;

- сидеть на рельсах и на краю погрузочно-выгрузочных и пассажирских платформ.

На электрифицированных участках железных дорог запрещается:

- становиться на крыши кабин и будок специальных автомобилей, по-

груженных на платформы, и на крыши вагонов;

- раскручивать мотки проволоки вблизи закрепляемых на подвижном составе машин и выдвигать антенные устройства, если концы их при этом могут приблизиться к контактному проводу ближе, чем на 2 м;

- прикасаться к металлическим опорам, заземляющим устройствам, к оборванным проводам контактной сети и приближаться к ним ближе, чем на 2 м.

Руководитель погрузки (командир подразделения, старший машины) должен находиться на таком месте, откуда он мог бы видеть положение колес или гусениц машины во время движения, а его сигналы были хорошо видны водителю. Ночью в помощь руководителю погрузки назначается наблюдатель, который должен следить за положением колес или гусениц при разворотах машин в ходе погрузки и при необходимости сигнализировать руководителю погрузки об остановке машин. Руководитель погрузки обязан следить, чтобы стрелы кранов и другие выступающие части техники при разворотах на железнодорожном подвижном составе не нарушали безопасности движения по смежным путям.

## Контрольные вопросы

1 Должностные лица, назначаемые в воинском эшелоне приказом командира воинской части назначаются.

2 Какие районы назначаются воинской части перед погрузкой?

3 Что понимается под воинским погрузочно-выгрузочным местом?

4 Основные элементы воинского погрузочно-выгрузочного места.

5 Основные способы уплотненной погрузки автомобильной техники на железнодорожный подвижной состав.

6 Вариант размещения автомобильной техники на железнодорожном подвижном составе.

7 Мероприятия, проводимые после размещения автомобильной техники на подвижном составе.

8 В чем заключается расчет на перевозку автомобильной части (подразделения)?

9 Алгоритм работы командира автомобильного подразделения (начальника эшелона) при подготовке перевозки подразделения железнодорожным транспортом.

10 Алгоритм работы командира автомобильного подразделения (начальника эшелона) в ходе перевозки подразделения железнодорожным транспортом.

## Список литературы

1 Инструкция по управлению воинскими автомобильными перевозками [Текст]. – М.: Воениздат, 1985. – 57 с.

2 Общевоинские уставы Вооруженных Сил РФ [Текст]. – М.: Воениздат, 2008. – 591 с.

3 Наставление по автотранспортному обеспечению ВС РФ [Текст]. – М.: МО, 2006. – 317 с.

5 Наставление по автотехническому обеспечению ВС РФ [Текст]. – М.: МО, 2006. – 386 с.

6 Наставление по службе штабов соединений и частей Сухопутных войск [Текст]. – М.: Воениздат, 1992. – 200 с.

7 Автомобильная техника. Автомобильные войска. Автомобильная служба [Текст]: учебник – М.: Воениздат, 1982. – 348 с.

8 Воинские автомобильные перевозки [Текст]: учебник. – М.: Воениздат, 2002. – 192 с.

9 Методические рекомендации по организации передвижения автомобильных колонн с материальными средствами в районах ведения боевых действий [Текст]. – Рязань.: РВАИ, 2000. – 186 с.

10 Методические рекомендации по организации и выполнению мероприятий повседневной деятельности в воинской части. Книга 1. Организация боевой подготовки [Текст]. – М.: Воениздат, 2003. – 256 с.

11 Перевозка личного состава, раненых и больных автомобильным транспортом [Текст]: инструкция. – М.: Воениздат, 2002. – 31 с.

12 Планирование воинских автомобильных перевозок [Текст]: учебно-методическое пособие. – М.: Воениздат, 1987. – 152 с.

13 Рабочая карта командира [Текст]: учебно-методическое пособие. – Рязань.: РВАИ, 1998. – 93 с.

15 Справочник офицеров автомобильной службы и автомобильных войск [Текст]. – Рязань.: РВАИ, 2008. – 576 с.

16 Термины и определения по военной специальности. Применение автомобильных подразделений и эксплуатация автомобильной техники [Текст]: справочное пособие. – Рязань.: РВАИ, 2001. – 85 с.