

ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ВИДИ ВІЙСЬКОВИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

¹ Вінницький національний технічний університет

Анотація

В роботі розглянуто види військових перевезень, їхні переваги та недоліки.

Ключові слова: перевезення, автомобільний транспорт.

Abstract

The paper considers the types of military transportations, their advantages and disadvantages.

Keywords: transportation, road transport.

Вступ

Однією з найважливіших умов, що забезпечують безперервність перевезень у сучасній війні, є комплексне використання всіх видів транспорту, під яким слід розуміти узгоджену їх роботу, що здійснюється на основі загального плану під єдиним керівництвом з метою безперебійного забезпечення перевезень військ та різноманітних матеріальних засобів.

При виконанні військових перевезень роль окремих видів транспорту не є однаковою і визначається специфічними особливостями кожного з них. В залежності від виду транспорту, який використовується, військові перевезення можуть бути залізничними, водними (морськими та річковими), повітряними, автомобільними і комбінованими.

Результати дослідження

Економічна роль транспорту проявляється, перш за все, в тому, що він є органічною ланкою будь-якого виробництва, виконує безперервну і масову поставку всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживача, а також здійснює розподіл праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливо раціонально розмістити виробництво, освоїти нові території і природні багатства. Транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

Соціально-політичні функції транспорту виявляються в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між регіонами, містами, територіями, що сприяє їх об'єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові і туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю. Різноманітне і важливе культурне значення транспорту, перш за все, полягає в тому, що він забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами й людьми та сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалась завжди. У всі часи він розглядався, як один із важливих факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перекидання військ і озброєнь, забезпечення об'єктів тилу і військового виробництва. Він є також важливою частиною багатьох видів військової зброї[1].

У Збройних Силах України автомобільний транспорт призначений: у мирний час – для виконання військових автомобільних перевезень із забезпечення життя й діяльності військ; у воєнний час – для підвезення різних видів матеріальних засобів, необхідних для ведення бойових дій, утримання рухомих запасів, евакуації поранених, хворих і непотрібного військам озброєння, техніки й майна, перевезення матеріальних засобів усередині баз і тимчасових перевантажувальних районів при порушенні роботи залізничного транспорту. Ефективність роботи автомобільних підрозділів багато в чому залежить від продуманого й правильно спланованого їхнього використання.

Основні принципи, що виявляють вплив на ефективність використання автомобільних підрозділів в операціях, зводяться до таких двох категорій: організаційного та технічного планування.

До першої категорії належать: централізоване використання і єдине керівництво автотранспортом у кожній ланці підвезення; раціональний розподіл автотранспорту по напрямках, ділянках підвезення й маршрутах руху; використання автомобільних підрозділів на одних закріплених напрямках; планування перевезень із мінімальною кількістю перевантажень матеріальних засобів; вибір найбільш раціонального состава автомобільних колон.

До другої – відповідність завдань перевезення реальним можливостям автотранспорту в даній конкретній обстановці; підготовка особового складу й автотранспорту; наявність постійного резерву автотранспорту, необхідного для вирішення раптово виниклих завдань з перевезення матеріальних засобів[2].

Автомобільний транспорт має значні переваги перед іншими видами транспорту, а саме: він може невідривно йти за військами, при проведенні бойових дій забезпечувати транспортування більшої кількості матеріальних засобів безпосередньо у війська й виконувати евакуаційні перевезення.

Підвезення матеріальних засобів військам організовується за принципом “зверху вниз” (“від себе”), а евакуація – “знизу вверх” (“на себе”). Це означає, що старші начальники несуть відповідальність за організацію постачання та доставки матеріальних засобів, необхідних військам, а також за евакуацію поранених, хворих і майна.

Перевезення матеріальних засобів автомобільним транспортом зазвичай здійснюється: від баз оперативного командування (ОК) до корпусних складів – оперативним командуванням, від корпусних складів до бригадних складів – корпусним, від бригадних складів до батальйонів і вогневих позицій бригадної артилерії – бригадним автотранспортом, від батальйонів до підрозділів – транспортом взводів забезпечення батальйонів.

Відповідно до цього визначені і ланки підвезення:

в оперативному тилу: від баз ОК до корпусних складів; від корпусних складів до бригадних складів;

у військовому тилу: від бригадних складів до батальйонів; від батальйонів до підрозділів.

Отже, при класичній системі організації перевезень кожний вид автотранспорту за належністю працює в своїй ланці підвозу.

Однак при необхідності, за рішенням старшого начальника, автотранспорт нижчих ланок може залучатися для виконання перевезень з баз (складів) вищих інстанцій, а автомобільний транспорт вищих ланок подавати матеріальні засоби безпосередньо в з’єднання (частини, підрозділи), минаючи проміжні ланки підвезення.

Обсяг і черговість перевезень матеріальних засобів автомобільним транспортом визначаються виходячи з обстановки, бойових завдань військ та їх матеріальної забезпеченості. Матеріальні засоби загальновійськовим резервам і частинам спеціальних військ доставляються, як правило, їх автотранспортом.

Евакуація, як правило, виконується попутним чи автомобільним транспортом, що повертається в тил, і в першу чергу використовується для евакуації поранених і хворих. Підвезення та евакуація плануються й організуються за вказівкою заступника командира з тилу. Він встановлює порядок і терміни підвезення, організує маневр транспортними засобами відповідно до обстановки, що змінюється.

Під організацією військових автомобільних перевезень (ВАП) варто розуміти комплекс організаційно-технічних заходів, що включають планування, забезпечення, виконання та управління ними.

При організації ВАП необхідно враховувати конкретні умови, в яких вони будуть здійснюватися: місцевість, клімат, пору року, тривалість, умови навантаження і вивантаження, довжину і стан маршрутів руху, дорожнє забезпечення та інші фактори, що впливають на своєчасне та якісне виконання перевезень.

В залежності від характеру і призначення ВАП поділяються на наступні види: оперативні – перевезення військових частин (підрозділів), установ і бойової техніки; людські – перевезення призовників, тих, хто звільняється, а також інших військових команд; постачальницькі – перевезення матеріальних засобів та інших військових вантажів; евакуаційні – перевезення з фронту в тил поранених, хворих, не потрібних військам і потребуючих ремонту техніки, озброєння та майна.

Оперативні перевезення плануються загальновійськовим штабом, а людські, постачальницькі та евакуаційні – органами тилу.

В залежності від ланки підвезення ВАП поділяються на перевезення Центру, ОК, корпусні і військові.

Автомобільні перевезення Центру організуються автотранспортною службою тилу і виконуються автомобільними частинами Центру від місць виробництва матеріальних засобів, центральних баз і складів до складів (баз) ОК, портів та аеродромів матеріального забезпечення.

Корпусні автомобільні перевезення організуються автотранспортною службою АК і виконуються згідно з планами силами і засобами АК.

ВАП організуються заступником командира частини з тилу і виконуються автотранспортом частини.

В залежності від ланки підвезення, в якій виконуються перевезення, кількості напрямків підвезення, тривалості роботи, наявності сил і засобів, умов навантаження та вивантаження, дорожніх умов і дорожнього забезпечення, характеру можливого впливу противника та інших факторів перевезення можуть бути організовані наскрізним чи дільничним способом, одиночними машинами чи в складі колони.

Наскрізний спосіб означає доставку матеріальних засобів від пункту навантаження до пункту вивантаження без зміни транспортних засобів при одному чи двох водіях на машині. Наскрізний спосіб є основним способом при організації ВАП у ЗС України.

Середньодобовий пробіг транспорту при наскрізному способі підвезення з одним водієм складає до 300 км і більше, а при двох водіях – до 550-600 км.

Орієнтовний розподіл часу при виконанні перевезень наскрізним способом наведений в табл. 1.

Таблиця 1 Орієнтовний розподіл часу при виконанні перевезень наскрізним способом

Показники	При одному водії, год.	При двох водіях, год.
Рух, навантаження і вивантаження вантажів	12-14	17-18
Привали	3-4	3-4
Відпочинок особового складу	6-8	3 (крім того, вільна зміна відпочиває в дорозі)

Повний час обороту (рейсу) t_z автотранспорту при наскрізному способі перевезення складає:

$$t_z = t_1 + t_2 + t_3; \quad (1)$$

де t_1 – час, потрібний для руху, год.;

t_2 – час простою під навантаженням і вивантаженням, год.;

t_3 – час для відпочинку водіїв і проведення технічного обслуговування автомобілів, год.

У свою чергу t_1 визначається за наступною залежністю:

$$t_1 = (2 \cdot l) / v; \quad (2)$$

де l – відстань підвезення, км;

v – середньотехнічна швидкість руху, км/год.

Наскрізний спосіб руху при одному водії доцільно застосовувати в тих випадках, коли автомобіль може зробити оборот за робочий день, тобто тоді, коли не потрібно відпочинку водіїв у процесі перевезення. Середньодобовий пробіг автотранспорту 250-300 км відповідає відстані 120-150 км.

При відстанях перевезення, що перевищують 150 км, можливе застосування так званої турної системи їзди, при якій в автомобілі їдуть два водії (один за кермом, а інший відпочиває; у дорозі вони підмінюють один одного). Застосування такої системи їзди дає можливість скоротити непродуктивні простої автотранспорту і збільшити середньодобовий пробіг автомобілів до 600 км.

Дільничний спосіб означає доставку матеріальних засобів від пункту навантаження до пункту вивантаження при безупинному русі по ділянках маршруту, що обслуговується закріпленими за ними водіями чи автотягачами з водіями. Швидкість просування вантажів при цьому досягає 700 км на добу і більше.

При дільничному способі підвезення маршрут перевезень розбивається на ділянки по 150-250 км, на межах яких здійснюється передача вантажів.

Передача вантажів з ділянки на ділянку можлива шляхом перевантаження вантажів, передачі кон-

тейнерів, автомобілів (автопоїздів), перечеплення причепів і напівпричепів. Найбільш раціональним способом передачі вантажів з однієї ділянки на іншу варто вважати перечеплення напівпричепів, тобто такий спосіб, при якому тягач працює на визначеній ділянці, а напівпричепа з вантажем передаються з ділянки на ділянку.

Дільничним способом, як правило, здійснюються автомобільні перевезення на великі відстані з тривалим періодом роботи транспорту на одному напрямку при наявності відповідних транспортних засобів. Для організації дільничного способу перевезень автомобільні частини (підрозділи) повинні мати, як правило, дві зміни водіїв, а при зміні напівпричепів, крім того, автопоїзди в складі тягачів і напівпричепів однакових чи взаємозамінних марок.

В усіх випадках успішне виконання автомобільних перевезень досягається:

- 1) забезпеченням високої готовності автомобільних частин до роботи в складних дорожніх умовах і бойовій обстановці;
- 2) правильним використанням транспорту підвезення і своєчасним маневруванням ним;
- 3) своєчасним збором даних про стан маршрутів руху і взаємодією з дорожніми та інженерними військами;
- 4) забезпеченням своєчасного навантаження (вивантаження) матеріальних засобів в автомобільний транспорт;
- 5) правильною організацією руху колон автомобільних частин і підрозділів;
- 6) дотриманням скритності перевезень;
- 7) виконанням заходів щодо збереження вантажів при перевезеннях, навантаженні (вивантаженні);
- 8) організацією надійного захисту, охорони та оборони автомобільних частин і підрозділів;
- 9) організацією безперервної і цілеспрямованої виховної роботи з особовим складом;
- 10) організацією матеріального, технічного і медичного забезпечення автомобільних частин у районах розміщення і колон у районах навантаження (вивантаження), а також на шляху проходження;
- 11) правильним розміщенням автомобільних частин у залежності від поставленого завдання і конкретних умов обстановки;
- 12) чітким плануванням автомобільних перевезень і безперервним управлінням ними.

Висновки

Досвід локальних війн і збройних конфліктів останніх десятиріч переконливо свідчить про те, що наявність штучних і природніх перешкод і загороджень на шляхах руху військ та цілий ряд інших факторів значно впливають на результат виконання завдання автомобільним підрозділом (частиною), що полягає в підвезенні матеріальних засобів у визначений район або прибутті на вказаний рубіж у визначений час.

У цьому випадку важливу роль відіграє ступінь навченості особового складу та технічні можливості зразків автомобільної техніки, що експлуатуються. Визначальну роль при використанні зазначених зразків відіграє професійна майстерність водіїв.

У майбутньому автомобільному транспорту, який володітиме такими позитивними якостями, як висока маневреність, гнучкість та живучість, буде відводитись головна роль у забезпеченні безперервності перевезень та надійного взаємозв'язку між усіма видами транспорту, що приймає участь у їх виконанні. Більше того, при веденні сучасних операцій автомобільний транспорт являтиметься основним видом транспорту не тільки у військовому, а й в оперативному тилу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Географія транспорту: Курс лекцій / Л. О. Маковецька. – Луцьк: Східноєвроп. націон. ун-т ім. Лесі Українки, 2016. – 118 с.
2. Поляков А. П. Особливості прогнозування подальшого розвитку автомобільної техніки Збройних Сил України / А. П. Поляков, В. Й. Нагачевський, Д. Л. Королук // Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Сер. : Військові та технічні науки. - 2013. - № 2. - С. 347-354. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnarpv_vtn_2013_2_40.

Кучерук Олександр Олександрович – студент групи 01-19, Кафедри військової підготовки, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: fkca.mit15.kuoo1@gmail.com

Поляков Андрій Павлович – викладач кафедри військової підготовки, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: poliakov@vntu.edu.ua

Alexander Kucheruk A. – student of group 01-19, Departments of military training, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: fkca.mit15.kuoo1@gmail.com

Polyakov Andrey P. – Lecturer at the Department of Military Training, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsya, e-mail: poliakov@vntu.edu.ua