**ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ВОЙСКАХ ПВО СВ.**

1. Введение.

Превозка войск ПВО СВ осуществляется железнодорожным, морским (речным) транспортом или комбинированным способом. В отдельных случаях при перевозках частей на большое расстояние может осуществляться воздушным транспортом.

Перевозка войск железнодорожным транспортом осуществляется воинскими эшелонами. Воинским эшелоном называется организованная для перевозки в одном поезде воинская часть (подразделение), команда или партия боевой и другой техники. Каждому военскому эшелону планирующими органами военных сообщений на весь период перевозки присваевается номер, который , как правило, не изменяется до прибытия его в пункт выгрузки, в том числе и при перегрузке с одного вида транспорта на другой.

Однако в одном поезде может перевозится совместно и несколько эшелонов. В последнем случае каждый из них сохраняет свою организацию и присвоенный ему номер.

2. Организация перевозки железнодорожным транспортом.

Воинским поездом считается поезд, имеющий в своём составе 20 и более вагонов ( в двухосном исчислении), занятых воинскими подразделениями, командами или воинскими грузами. Воинский поезд формируется таким образом, чтобы крытые вагоны с людьми и действующими кухнями находились в средней части поезда, а платформы и полувагоны с боевой и другой техникой - в головной и хвостовой частях.

Для сокращения времени на организацию перевозки, части (подразделения) должны иметь постоянно готовые варианты расчётов, которые должны уточняться по мере изменения обстановки.

Исходными данными для расчётов являются :

1. Боевой и численный состав перевозимых войск, масса техники и грузов;
2. нормы размещения людей, техники и грузов на подвижном составе;
3. допустимая длина и масса поезда с воинским эшелоном

Расчёты составляются в следующей последовательности:

1. Уточнение данных о численности личного состава, количестве боевых и других машин, вооружении и объёме имущества и грузов;
2. На основе действующих норм определяется потребность вагонов (морские, крытые, платформы)

Длина поезда расчитывается в условных вагонах. За условный вагон принят четырёхосный полувагон длиной 14 метров.

Для перевода подвижного состава в условные вагоны используют следующие коэффициенты:

1. четырёхосная платформа или крытый вагон --- 1.05
2. четырёхосный пассажирский вагон --- 1.75
3. полувагон шестиосный --- 1.18

При расчёте эшелона необходимо учитывать сохранение постоянной боевой готовности и организационной целостности

перевозимых подразделений, их возможность своими силами осуществлять погрузку и выгрузку, совершать марш, а при необходимости вести боевые действия после выгрузки. Исходя из этих требований в составе эшелона назначаются подразделения в их штатной организации.

Количество эшелонов для перевозки зенитного ракетного полка зависит от его укомплектованности и установленных длины и массы поезда на данном маршруте, например, зенитный ракетный полк, вооружённый ЗРК 9К33 (ЗРС 9К331) при длине воинского эшелона в :

1. 60 условных вагонов - перевозится 5-ю эшелонами
2. 75 условных вагонов - 4-мя эшелонами
3. 90 условных вагонов - 3-мя эшелонами

До погрузки подразделение находится в районе ожидания а после

выгрузки выходит в район сбора.

Районы ожидания и сбора, исходя из условий местности назначаются в 3-5 километрах от места погрузки и выгрузки.

В районе ожидания (сбора) подразделения ПВО может развёртываться на стартовых позициях. Время прибывания в районе ожидания используется для подготовке к погрузке и последующим действиям (прервод БМ в транспортное положение, подготовка крепёжного материала, шанцевого инструмента, изучения мер безопастности и функциональных обязанностей номеров расчётов при погрузке и т.д.).

Район ожидания может не назначаться, если район, в котором находится подразделение, расплолжен ближе 10 километров от места погрузки.

Получив приказ на перевозку железнодорожным транспортом, командир подразделения : отдаёт распоряжения о подготовке личного состава и техники к перевозке; уточняет расчёт на перевозку личного состава, вооружения и техники, ракет и боеприпасов; составляет план погрузки; устанавливает очерёдность погрузки, время её начала и окончания; определяет порядок выдвижения подразделений к месту погрузки; проводит рекогносцировку района ожидания, маршрутов выдвижения и ставит задачи выдвижения.

С получением приказа на перевозку командир подразделения уточняет порядок выдвижения и погрузки.

В приказе на перевозку командир подразделения указывает :

1. Краткие сведения о противнике,

2. Задачу полка,

3. Задачу батареи, номер воинского эшелона, станции погрузки, район ожидания, маршруты выдвижения к нему, время начала и окончания погрузки.

4. Замысел на перевозку: распределение подразделений, личного состава, вооружения и техники, ракет, боеприпасов, материальных средств; очерёдность и порядок погрузки;порядок дежурства; открытие и ведения огня; количество наблюдателей и места для ведения наблюдения, состав суточного наряда и погрузочно-выгрузочной команд.

Начальник расчёта (командир батареи) обязан:

1. Подготовитьтехнику, вооружение и имущество к погрузке;
2. Проинструктировать личный состав по мерам безопастности;
3. Проверить знание личным составом правил погрузки, размещения и закрепления техники, её выгрузки, правил поведения личного состава во время перевозки

Для наблюдения за воздушным противником и прилегающей местностью в воинском эшелоне выставляется наблюдательный пост, в состав которого входит и наблюдатель за радиационной, химической и биологической обстановкой.

В пути следования данные о воздушной и РХБ обстановке начальник воинского эшелона получает от военных комендантов железнодорожных участков. Для прикрытия воинских эшелонов на платформах развёртываются стрелки-зенитчики в готовности для ведения огня.

Оповещение о воздушном противнике, РХБ заражении осуществляется сигналами, установленными начальником эшелона.

По сигналу оповещения о воздушном противнике поезд обычно продолжает движение, стрелки-зенитчики переводятся в готовность №1.

Для управления подразделениями в эшелоне организуется проводная связь. Связь устанавливается с начальником эшелона, ПВН, дежурными зенитными средствами, начальником караула и локомотивом.

В пути следования подразделение должно быть всегда готово к выгрузке в неподготовленном месте и следованию маршем к месту назначения.С прибытием на станцию подразделения быстро выгружаются и выходят в район сбора или на указанную позицию.

3.Меры безопасности при перевозках.

Общие положения:

Личный состав, следующий в составе эшелона, должен знать его номер, воинское звание фамилию начальника эшелона. Личный состав обязан соблюдать высшую воинскую дисциплину, требования воинских уставов, распоряжения командиров и начальников, знать и выполнять правила поведения и меры безопасности при перевозке.

Военнослужащий, отставший от эшелона, обязан немедленно прибыть к военному коменданту, а там, где его нет, к начальнику станции, доложить причину отставания, назвать номер эшелона и действовать в дальнейшем по его указанию.

Личному составу эшелона запрещено:

1. вмешиваться в работу должностных лиц органов военных сообщений и транспотра;
2. задерживать поезд;
3. производить посадку и высадку до подачи установленного сигнала, выскакивать на ходу из поезда, останавливать поезд стоп-краном;
4. открывать двери, верхние люки вагонов в движении;
5. указывать в письмах, телеграммах номер воинских частей, путь следования;
6. оставлять на местах погрузки (выгрузки) письма, газеты и т.д.
7. находиться на крышах вагонов и в тамбурах вагонов, на платформах, тормозных площадках, в кабинах БМ и т.д.;
8. высовываться из дверей и люков вагонов, опираться на закладные доски в дверных проёмах;
9. выбрасывать во время движения и стоянки что-либо из вагонов

Меры безопасности при погрузке на железнодорожный подвижной состав:

При заезде машины на подвижной состав запрещается находиться кому-либо, кроме водителя, в БМ.

Личному составу воинского эшелона запрещается:

1. укладывать переходные мостки перед движущейся техникой;
2. устанавливать на платформу очередную машину, пока предыдущая машина не будет установлена и закреплена;
3. закеплять технику на платформах во время движения (манёвра);
4. сливать воду из систем охлаждения на пол платформы;
5. подлезать под вагоны и перелезать через автосцепку вагонов

На электрофицированных участках железных дорог запрещается находиться на крышах кабин и вагонов, выдвигать антенные устройства;прикасаться к металлическим опорам, оборванным проводам контактной сети и приближаться к ним ближе 2-х метров.

4. Перевод БМ в транспортное положение.

Перед погрузкой производится подготовка машин. Проверяется давление в камерах шин, производятся другие мероприятия согласно инструкции по эксплуатации. Машины, которые не вписываются в габариты 0,1-Т (при перевозке по железным дорогам России) или 0,2-Т (при перевозке по железным дорогам западно-европейских государств) должны быть в транспортное положение.

Эта работа производится по заезде машин на подвижный состав или после заезда, в зависимости от характера производимых работ.

За приведение боевой машины в состояние готовности к погрузке отвечает начальник расчёты. При выполнении подготовительных работ вскрытые блоки, волноводы и другие элементы аппаратуры предохранять от попадание атмосферных осадков.

Перед погрузкой БМ9А33 необходимо:

1. разрядить БМ;
2. снять штыри антенных радиостанций;
3. перевести АПУ в походное положение ( Ен=0; Qн=30.00);
4. зафиксировать амортизаторы стабильных гетеродинов в походное положение. Для чего: открыть крышки блоков ОП63-3М и ОС61-3М1 и зафиксировать СГ гайками-барашками. Затем крышки блоков закрыть.
5. Заглушить волноводы, соединяющие блоки ОК53-2М и ОК53--3М, для чего: отвернуть гайки волноводов; вынуть штифты, фиксирующие взаимное положение фланцев и волноводов;освободить от крепежа и развернуть амортизаторы блоков ОК53-2М и ОК53-3М по Е в положение ж.д.; нажать кнопку "Расстопор" и по установить блоки ОК53-2М и ОК53-3М в положение ; нажать кнопку "Расстопор" по Е и развернуть блок ОК53-2М и ОК53-3М в положение Е=-25-00; не отпуская кнопки "Расстопор" повернуть рукоятки ручных стопоров в положение "Стоп"; заглушить фланцы волноводов (резьбовые заглушки взять из ящика №2 ЗИП-12); закрепить волноводы к корпусу электродвигателя ДАГ-100 с помощью застёжек (из ящика №2 ЗИП-1А)
6. проверить надёжность стопорения АПУ ручными стопорами и опломбировать их в положении "Стопор"
7. зачехлить БМ

Перед погрузкой БМ9А331 необходимо:

1. перевести АПУ в положение по-походному
2. снять штыри антенны радиостанции
3. перевести телевизионную оптическую головку (ТОГ) в транспортное положение, для чего: отвинтить 4 болта крепления ТОГ; повернуть ТОГ на 90 градусов и закрепить болтами
4. перевести автономный канал захвата в транспортное положение, для чего: разъединить 2 волновода; раскрепить АКЗ и повернуть на 180 градусов, после чего поставить болты на место; волноводы заглушить;
5. Зачехлить БМ

После установки БМ на платформу рычаг системы регулирования положения корпуса (СРПК) установить в положение "Мин". При этом клиренс уменьшится на 9 см относительно номинального значения.