

Тактика войск ПВО Сухопутных войск



Тактика войск ПВО Сухопутных войск

Тема 5. Передвижение подразделений войск ПВО СВ.

Занятие 2. Перевозка войск железнодорожным транспортом.



УЧЕБНЫЕ ВОПРОСЫ

Вопрос № 1.

**Организация перевозки железнодорожным транспортом.
Особенности перевозки войск водным и воздушным транспортом.**

Вопрос № 2.

**Организация службы войск и зенитного прикрытия станции погрузки
(выгрузки) района ожидания (сбора) и воинского эшелона в пути
следования.**

Вопрос № 3.

Работа командира взвода по организации марша. Управления маршем.



**Вопрос №1. Организация перевозки железнодорожным транспортом.
Особенности перевозки войск водным и воздушным транспортом.**

Подразделения, вооруженные переносными зенитными ракетными комплексами перевозятся на большие расстояния железнодорожным, морским (речным) и воздушным транспортом, как правило, в одном воинском эшелоне. До погрузки (посадки) подразделение находится в районе ожидания, а после выгрузки выходит в район сбора. Удаление района ожидания от места погрузки (посадки) и района сбора от места выгрузки (высадки) определяется условиями местности и должно составлять 3–5 км. В районе ожидания (сбора) подразделение может развертываться на стартовой позиции в готовности к отражению налетов воздушного противника.

Погрузка (выгрузка) подразделения проводится в полном составе. При этом расчеты должны быть готовы к погрузке (выгрузке) на необорудованной аппарели станции (участке) железной дороги.

Личный состав подразделения должен знать станцию погрузки, номера эшелонов для перевозки подразделения, время выступления подразделения из района ожидания и время прибытия их на станцию погрузки, начала погрузки, ее окончания и время отправления эшелона.

При следовании воинских эшелонов по электрифицированным железным дорогам запрещается приближение личного состава к контактной сети на расстояние ближе двух метров. Нельзя также производить пуски ракет ПЗРК с БМП (БТР), кузовов автомобилей, так как удаление стрелков-зенитчиков от контактного провода при этом будет меньше допустимого. Стрелков-зенитчиков в данном случае целесообразно располагать непосредственно на платформах, где для них оборудуются укрытия из мешков с песком или землей. Вариант такого укрытия показан на рис. 1.

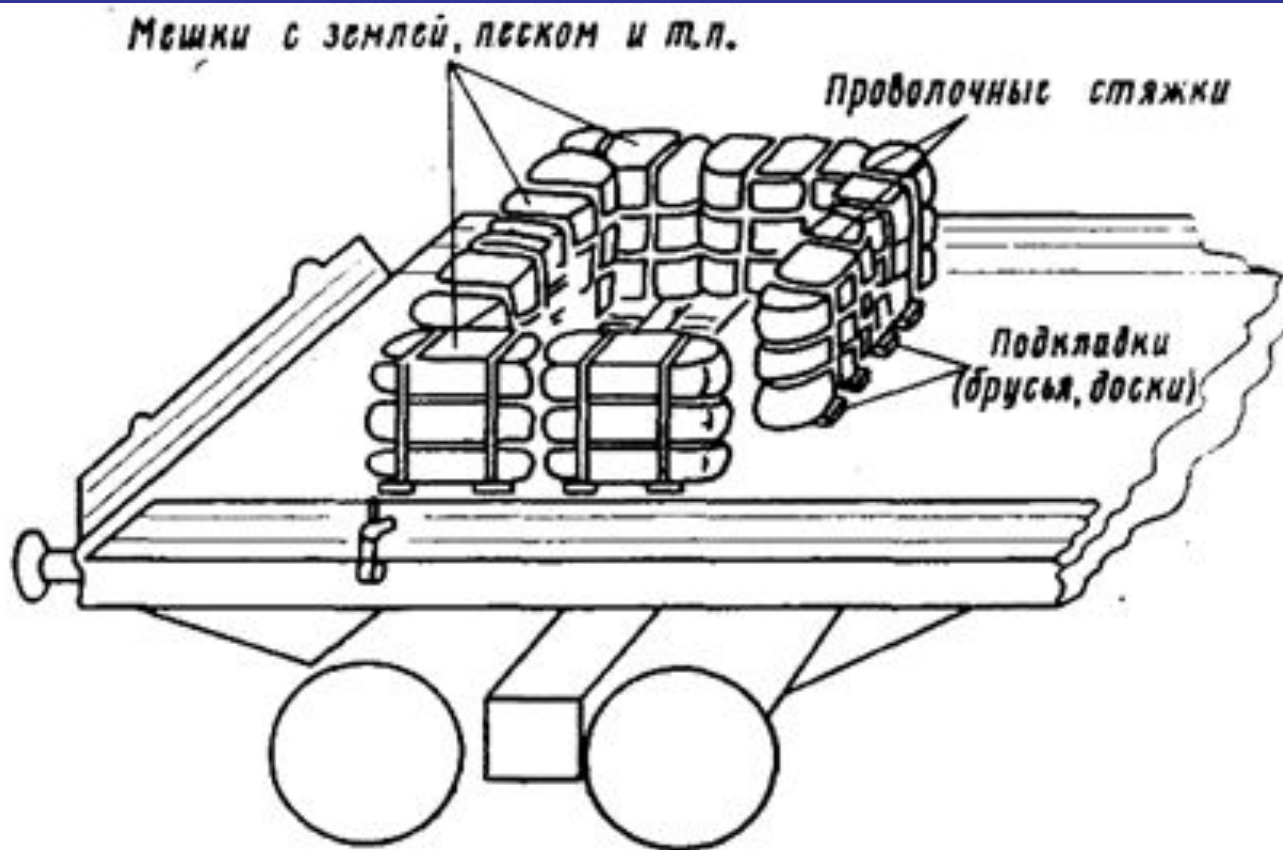


Рис. 1.
Укрытие для
стрелка-
зенитчика на
железнодорож-
ной платформе

При следовании эшелона по не электрифицированному участку железной дороги зенитные отделения, кроме того, могут размещаться в голове и хвосте поезда на БМП (БТР) или в кузовах автомобилей.

На длительных стоянках подразделения, вооруженные ПЗРК, могут занимать стартовые позиции вблизи поезда (на насыпях, возвышенностях), а часть зенитных отделений может выдвигаться на вероятные направления налетов воздушного противника на удаление до 300 м от воинского эшелона.

Для обеспечения безопасности пуска ракет определяются запретные секторы стрельбы в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Запретный сектор стрельбы по углу места показан на **рис.2**. Аналогично определяется запретный сектор стрельбы в горизонтальной плоскости.

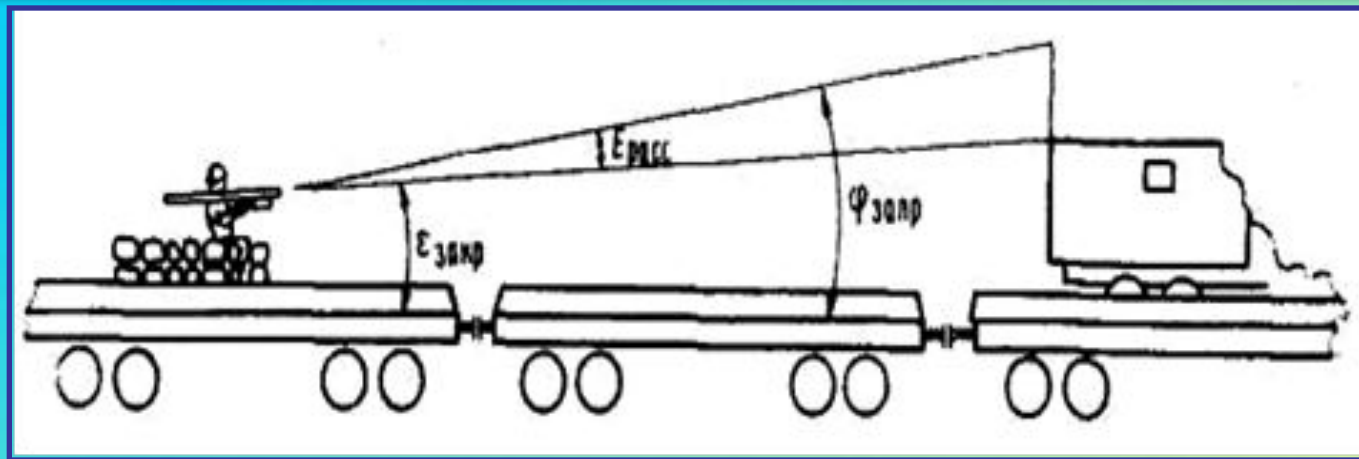


Рис. 2. Запретный сектор стрельбы по углу места в направлении имеющих в поезде препятствий:
езакр - угол закрытия; **Е расс** - поправка на ошибки наводки;
фзапр - угол границы запретного сектора

Разведка воздушного противника в воинских эшелонах (на судах) ведется визуальным наблюдением.

Визуальная разведка в пути следования ведется постами воздушного наблюдения, а также дежурными стрелками-зенитчиками. Посты воздушного наблюдения обычно выставляются в голове и хвосте поезда (на верхней палубе в носовой и кормовой ее частях) в местах, обеспечивающих наилучший обзор воздушного пространства (заданного сектора). Секторы наблюдения постам назначаются с таким расчетом, чтобы обеспечивалось их взаимное перекрытие в пределах $20\text{-}30^\circ$ (рис.3). Смену наблюдателей целесообразно производить через 30-60 минут, а наблюдателя на локомотиве – на остановках поезда.

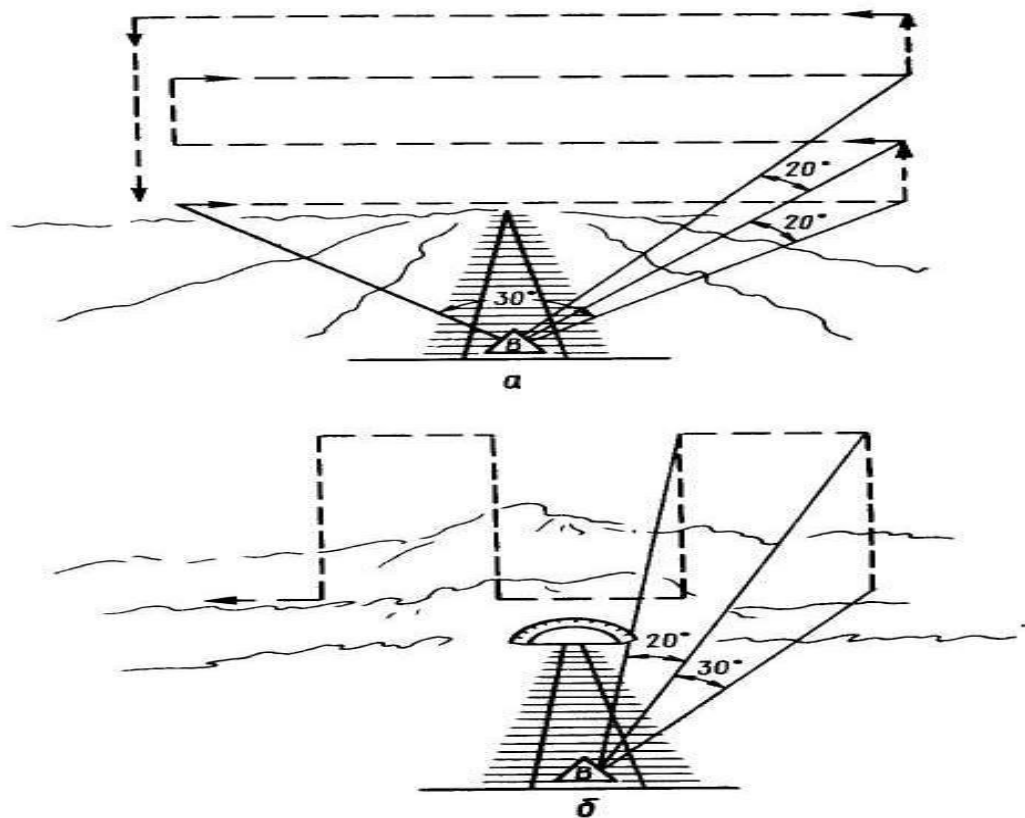


Рис. 3. Порядок обзора воздушного пространства при ведении визуальной разведки:
а – на равнинной местности;
б – на холмистой местности

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:

- вмешиваться в работу должностных лиц органов военных сообщений и транспорта;
- задерживать поезд;
- производить посадку и высадку до подачи установленного сигнала, выскакивать на ходу из поезда, останавливать поезд стоп-краном;
- открывать двери, верхние люки вагонов в движении;
- указывать в письмах, телеграммах номер воинских частей, путь следования;
- оставлять на местах погрузки (выгрузки) письма, газеты и т.д.
- находиться на крышах вагонов и в тамбурах вагонов, на платформах, тормозных площадках, в кабинах БМ и т.д.;
- высовываться из дверей и люков вагонов, опираться на закладные доски в дверных проёмах;
- 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:

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

Перевозка войск морским (речным) транспортом осуществляется для доставки подразделений и частей на острова и изолированные участки побережья, совершения маневра на приморских направлениях или вдоль судоходных рек, а также для эвакуации войск.

Трудности перевозки войск морским (речным) транспортом обуславливаются сложностью организации надежной обороны и проводки судов. Использование судоходных рек ограничивается сезонностью навигации.

Перевозка водным (морским, речным) транспортом в годы Великой Отечественной войны применялась в тех случаях, когда на пути войск находилось море, крупное озеро или с направлением их движения совпадало направление течения судоходных рек; водный транспорт использовался также при действиях на приморских направлениях.

И сейчас перевозка войск водным транспортом найдет применение.

Она позволяет сохранять силы личного состава, технику от износа, экономить моторесурсы и перемещать войска со скоростью не менее - 25–30 км/ч, давая тем больший эффект, чем значительнее расстояние, на которое осуществляется перевозка.

Этот способ передвижения может использоваться для доставки войск на острова, изолированные участки побережья и эвакуации с них раненых, пораженных и больных, поврежденного вооружения и техники, а также при совершении маневра на приморских направлениях и вдоль судоходных рек.

Однако перевозка водным транспортом осуществляется реже, чем марш или перевозка железнодорожным транспортом. Местоположение портов и пристаней легко обнаруживается противником, а это повышает их уязвимость от ударов авиации, ядерного, химического, высокоточного оружия и зажигательных средств. Для обеспечения перевозки водным транспортом требуются оборудованные причалы, мощные краны; погрузка на водный транспорт и выгрузка более продолжительны; иногда необходима дополнительная перегрузка личного состава и техники на рейде; должна быть организована надежная оборона (противолодочная, противоминная) и проводка судов в порт выгрузки. Чрезвычайно сложна погрузка и выгрузка тяжелой техники на необорудованных участках побережья. Использование судоходных рек ограничивается направлением их течения и сезонностью навигации.

Перевозка войск воздушным транспортом применяется для срочной переброски соединений и частей из глубины страны на театр военных действий. Ограниченные воздушные перевозки могут осуществляться в тех случаях, когда другими видами транспорта эта задача не может быть выполнена своевременно.

Главным преимуществом воздушного транспорта является выигрыш во времени, особенно при перевозке на расстояние больше 1000 км. Этот способ перевозки войск не зависит от дорожной сети, сохраняет ресурсы и дает возможность использовать элемент внезапности.

К недостаткам следует отнести:

- трудность обеспечения аэродромами;
- зависимость от метеоусловий;
- большое количество транспортных средств и большой наряд истребительной авиации для прикрытия.

Передвижение комбинированным способом – это одновременное или последовательное сочетание различных способов передвижения.

При таком способе передвижения максимально используются положительные стороны каждого вида транспорта. Основным недостатком его является нарушение организационной целостности части (подразделения), что усложняет поддержание постоянной боевой готовности подразделений и управление ими.

Вопрос № 2. Организация службы войск и зенитного прикрытия станции погрузки (выгрузки) района ожидания (сбора) и воинского эшелона в пути следования.

ДЛЯ НЕСЕНИЯ ВНУТРЕННЕЙ И КАРАУЛЬНОЙ СЛУЖБ В ВОИНСКОМ ЭШЕЛОНЕ НАЗНАЧАЮТСЯ:

- дежурный по воинскому эшелону и его помощник;
- дежурные по ротам (соответствующим им подразделениям);
- дневальные по вагонам;
- караул;
- дежурное подразделение;
- дежурный сигналист.

Связь с войсками, совершающими марш в пункты погрузки (выгрузки) или перевозимыми различными видами транспорта, осуществляется средствами командования, а также через систему связи органов транспорта.

Погрузка (выгрузка) вооружения и военной техники, посадка (высадка) личного состава должны производиться в установленные сроки, скрытно, с соблюдением мер безопасности, не допускается при этом порча транспортных средств.

Охранение и комендантская служба в районе погрузки осуществляются личным составом подразделений, убывающих с последним эшелонем, в пути следования — суточным нарядом, а в местах выгрузки — личным составом подразделений, прибывающих с первым эшелонем

А. Работа КМВ по организации марша в колонне батарей.

Получив задачу на совершение марша КВ должен:

1. Уяснить задачу и оценить обстановку (кроме обычных вопросов изучаются по карте маршрут движения, его протяженность и проходимость, условия совершения марша, рубежи и время вероятной встречи с противником или к каким действиям быть готовым, места и время привалов, а также места, время и порядок дозаправки техники, приема пищи личным составом и пополнения запасов материальных средств, расходуемых в ходе марша).
2. Принимает решение.
3. Отдает боевой приказ, организует взаимодействие, боевое обеспечение, управление.
4. Проверяет подготовку взвода и в установленное время докладывает о готовности к маршу.

Боевой приказ КМВ отдает всему личному составу взвода и в нем указывает:

- сведения о противнике;
- задачу взвода, маршрут движения, район сосредоточения или рубеж и время выхода на него, построение походного порядка, дистанцию между машинами, скорость движения, а при угрозе встречи с противником, порядок действий при вступлении в бой.
- какие подразделения следуют впереди и за взводом, порядок поддержания взаимодействия и связи с ними;
- время готовности;
- свое место и заместителя.

В указаниях по взаимодействию должны найти отражение следующие вопросы:

- порядок вытягивания **взвода** в колонну и прохождения исходного пункта;
- порядок движения и соблюдения дисциплины марша, преодоления заграждений и разрушений на маршруте;
- порядок действий при налете авиации противника, применении им ДРГ, воздушных десантов и аэромобильных подразделений;
- сигналы оповещения, управления и взаимодействия, сигналы опознавания своих самолетов и вертолетов, а также способы обозначения своего положения в ходе марша и при ведении боя.

Б. Порядок работы КМВ, назначенного в походное охранение.

Получив задачу, КВ обязан:

- уяснить задачу (понять задачу охраняемой колонны; **понять свою задачу:** *средства усиления, маршрут движения, задачу, исходный пункт, пункты регулирования и время их прохождения*; задачи соседних органов охранения или впереди действующих органов разведки и порядок взаимодействия с ними; время готовности к выполнению задачи);
- оценить обстановку (изучить по карте маршрут движения, характер местности и условия, в которых совершается марш; определить протяженность маршрута, проходимость дорог, скорости движения на различных участках; оценить возможность движения вне дорог, а также места возможных разрушений, завалов, заграждений; определить наличие мостов, оценить их грузоподъемность, наличие бродов и условия подхода к ним; определить возможность маскировки при движении, оценить влияние погодных условий на состояние маршрута и определить меры повышения проходимости техники; оценить время года и суток; изучить противника).



НАЗАРЛАРЫҢЫЗҒА РАХМЕТ !!!

