

из различных «горячих точек» и изготовление взрывных устройств различными криминальными элементами. Поэтому не исключена возможность появления на территории железнодорожных объектов боеприпасов времен войны, а также современных боеприпасов и различных взрывных устройств. Исходя из этого в современных условиях для исключения несчастных случаев, связанных с взрывоопасными предметами, стали актуальными следующие вопросы:

- классификация боеприпасов и их калибры;
- инженерные мины и самодельные взрывные устройства;
- содержание взрывчатых веществ в различных боеприпасах;
- определение степени опасности обнаруженных боеприпасов и взрывных устройств;
- расчет радиусов опасных зон при возможном взрыве различных боеприпасов и взрывных устройств по разлету осколков, сейсмическому действию и действию ударной воздушной волны;
- возможная дальность разлета осколков при взрывах артиллерийских снарядов и авиационных бомб в зависимости от их калибра;
- действия работников и должностных лиц при обнаружении боеприпасов и взрывных устройств.

УДК 656. 224/ 225

ОБУЧЕНИЕ ВОЙСК ПЕРЕВОЗКАМ – СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ВЫСОКОЙ БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗИМЫХ СОЕДИНЕНИЙ, ЧАСТЕЙ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

Е. И. СТЕФАНОВИЧ, А. Г. ГОРДЮК

Белорусский государственный университет транспорта

Анализ ведения боевых действий в конфликтах последнего времени (Кувейт, Чечня, Югославия и Афганистан) показывает, что с развитием современных видов вооружения, технического оснащения войск, с повышением роли различных видов транспорта в обеспечении их маневренности и подвижности постоянная готовность воинских соединений, частей и подразделений к перевозкам всеми видами транспорта становится всё более важным элементом их боевой готовности. Важная задача командиров всех степеней, органов военных сообщений, органов транспорта состоит в том, чтобы обеспечить организованное и безопасное передвижение, своевременное прибытие воинских эшелонов в назначенные районы, сохранение боеспособности перевозимых подразделений на всех этапах перевозки. Опыт последних учений «Нёман-2001» и «Березина-2002», проводимых с реальными перевозками войск свидетельствует о том, что успешное выполнение поставленных перед войсками задач достигается лишь при высокой готовности к перевозкам. Незнание и нарушение правил погрузки и выгрузки боевых машин и вооружений, неправильное их размещение и крепление на подвижном составе могут привести к повреждению боевой техники и транспортного имущества, а в ряде случаев – к более тяжёлым последствиям с травмированием и гибелью перевозимого личного состава.

Перевозка войск различными видами транспорта в современных условиях является сложным процессом, требующим заблаговременного тщательного обучения всего личного состава. Оно организуется и проводится в соответствии с программой боевой подготовки на основе уставов, наставлений и инструкций, действующих в Вооружённых Силах Республики Беларусь. Основными целями обучения войск перевозкам являются:

- изучение со всем личным составом частей и подразделений организации перевозок в составе воинского эшелона, особенностей внутренней и караульной служб в эшелоне и правил поведения военнослужащих на станциях, аэродромах, в портах и в пути следования;
- обучение всего личного состава частей и подразделений организованной в любых погодных условиях и в любое время суток погрузке (выгрузке) боевой и транспортной техники, состоящей на вооружении, с использованием постоянных и временных погрузочно-выгрузочных мест, умелому креплению техники, приведению её в транспортное положение, маскировке;
- обучение всего личного состава частей и подразделений правильным действиям при погрузке, выгрузке и в пути следования.

Эффективность обучения войск перевозкам во многом зависит от состояния материальной базы: оборудования в соединениях и частях учебных классов, полей, учебных мест, выделения для учебных целей транспортных средств на железнодорожных станциях, в речных портах, аэродромах.

Готовность войск к перевозкам наиболее наглядно выявляется при выполнении реальных перевозок соединений и частей всех видов Вооруженных Сил, поэтому необходимо всесторонне использовать реальные перевозки для отработки на них учебных задач.

Готовность войск к перевозкам является неременным условием повышения их подвижности и маневренности, т. е. тех качеств, которые имеют первостепенное значение в современных условиях, обеспечивает безопасность выполнения воинских перевозок, способствует высокой боевой готовности воинских соединений, частей и подразделений.

УДК 656.225.073

ОБЩИЕ И ЧАСТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

И. О. ТЕСЛЕНКО, В. И. МЕДВЕДЕВ, В. В. НАПЕРОВ, М. В. ЗАРОДЫШЕВА

Сибирский государственный университет путей сообщения

Перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом в Российской Федерации регламентируется значительным массивом правовых (законодательных) и нормативно-технических документов.

За период 1993 – 2001 гг. создана комплексная система правил и других документов отраслевого уровня, обеспечивающая безопасные условия перевозки опасных грузов во внутреннем и международном сообщениях. Министерством путей сообщения, научно-исследовательскими организациями велась целенаправленная работа по унификации условий и требований внутреннего и международного сообщений. Одним из препятствий к этому является противоречие требований ГОСТ [1] международным нормам.

СГУПС разработаны предложения по корректировке структуры и содержания унифицированных Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам и других важных документов.

В результате проведенного анализа была разработана структура единого Алфавитного указателя опасных грузов. В него включены грузы, допущенные к перевозке по территории Российской Федерации на основе действующих нормативно-технических документов [2 – 5] и указаний МПС России. Создание единого перечня опасных грузов позволило выявить и устранить значительные неточности и противоречия, обусловленные, главным образом, отсутствием единых научных подходов при формировании всех документов, регламентирующих условия перевозки грузов.

Концепция и структура указателя основываются на возможности включения всех необходимых условий и требований безопасности, разработанных для международного сообщения ввиду того, что правила [3] их не содержат: аварийные карточки [6], нормы прикрытия вагонов и условия роспуска [7]. Предложена и согласована с МПС России система представления данных, отражаемых в графах 1 – 8 указателя.

В графе 1 указывается номер ООН груза в соответствии с Типовыми правилами ООН [8]. Ряду грузов, для которых в действующей нормативно-технической документации номер ООН не определен, присвоены номера грузов обобщенных наименований (грузы, не указанные конкретно), с соблюдением условия соответствия вида и степени опасности.

В графе 2 приведены наименования грузов и их синонимические варианты, встречающиеся в [2 – 5].

Графа 3 содержит номер аварийной карточки в соответствии с [6, 9], изменениями и дополнениями к "Правилам безопасности и порядку ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам", подготовленными специалистами СГУПС и Департамента грузовой и коммерческой работы МПС России к изданию.

Графа 4 содержит откорректированные или разработанные впервые классификационные шифры грузов. В соответствии с [1] регламентирующие перевозки по территории России и стран СНГ, Лат-