

Список литературы

- 1 Правонарушения в Республике Беларусь. Статистический сборник. – Минск, 2015. – С. 134.
- 2 Дорожно-транспортные травмы // Информационный бюллетень № 358 Всемирной организации здравоохранения (октябрь 2015) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://portalramn.ru/> – Дата доступа : 09.12.2015.
- 3 Статистика ДТП на статистическом портале [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://statistica.RU>. – Дата доступа : 09.12.2015.

УДК: 625.8

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИКРЫТИЕ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

П. А. КАЦУБО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современной войне автомобильные дороги занимают особое место в системе транспортного обеспечения боевых действий войск. Сеть автомобильных дорог развита лучше, чем других коммуникаций и обладают более высокой живучестью. В то же время заметна тенденция возрастания воздействия противника по автомобильным дорогам в связи с совершенствованием и развитием средств поражения на всю глубину оперативного построения войск и тыла. Выполненные исследования позволяют утверждать, что в ходе боевых действий подвергнутся ударам важные экономические объекты, значительная часть транспортных коммуникаций. Для обеспечения живучести автомобильных дорог создается система технического прикрытия. Элементами системы технического прикрытия ВАД являются: прикрываемые объекты, выделяемые силы и средства, а также система управления ими при техническом прикрытии. Организация технического прикрытия ВАД – это совокупность (система) мероприятий по планированию технического прикрытия, поддержанию постоянной готовности сил и средств к выполнению задач технического прикрытия, по оперативному управлению развертыванием технического прикрытия, подготовкой к восстановлению объектов, ведением восстановительных работ и всесторонним их обеспечением [1].

Автомобильные дороги всегда рассматривались как важнейший вид транспортных коммуникаций «двойного предназначения». В мирное время они призваны способствовать нормальному функционированию экономики и жизнедеятельности населения. В военное время, наряду с решением указанных задач, они используются для развертывания военно-автомобильных дорог и автомобильных дорог оборонного значения, предназначенных для обеспечения выдвижения войск, подвоза материальных средств и эвакуации всех видов автомобильным транспортом.

Современный уровень экономического развития страны характеризуется значительным ростом автомобильного парка и автомобильных перевозок. Увеличение объемов подвоза автомобильным транспортом объективно повышает роль автомобильных дорог как важнейших транспортных коммуникаций мирного и военного времени.

Особая значимость автомобильных дорог для экономики и обороны государства делают эти транспортные коммуникации объектами наиболее вероятного воздействия противника в военное время.

В результате массированных ударов, наносимых противником на большую глубину, уже в начале войны возможно нарушение работы экономического комплекса страны, срыв выдвижения войск и их изоляция от баз снабжения. Достижение этой цели предполагается проводить на основе комплексного воздействия разнородными силами и средствами по объектам транспортной системы. Как показывает опыт локальных войн, подобное воздействие будет носить многократно-повторный характер, что значительно повышает вероятность не только первичных, но и повторных разрушений противником объектов на сети автомобильных дорог. При этом разрушению могут подвергнуться не только особо важные объекты (большие мосты, тоннели, крупные транспортные узлы и др.), но и отдельные участки дорог, многочисленные средние мосты, путепроводы, а также энергетические объекты, химические и другие предприятия, расположенные вблизи дорог [2].

Решение проблемы обеспечения устойчивого функционирования автомобильных дорог невозможно без выполнения комплекса специальных мероприятий, проводимых с целью быстрого восстановления движения на сети дорог после ударов противника и называемых техническим прикрытием.

Список литературы

- 1 Цивилев, А. А. Эксплуатация военно-автомобильных дорог : учеб. пособие / А.А. Цивилев, Э. П. Кучинский. – Гомель, 2014.
- 2 Учебник сержанта транспортных войск. Часть III. Тактико-специальная, специальная и техническая подготовка дорожно-мостовых подразделений. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 818 с.

УДК 355.69-049.5

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ВОИНСКИХ ПЕРЕВОЗОК

С. В. КИРИК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Боевая деятельность Вооружённых Сил непрерывно связана с передвижением войск, совершаемым, в том числе, и с использованием железнодорожного транспорта. Поэтому интересы обеспечения постоянной боевой готовности войск требуют от них умения осуществлять перевозки по железной дороге. Независимо от условий, в которых выполняются перевозки, войска должны быстро грузиться на железнодорожный подвижной состав и выгружаться на подготовленных и неподготовленных местах, совершать марш в обход разрушенных и зараженных участков и своевременно прибывать в назначенные командование районы в готовности выполнить поставленную задачу.

В современных условиях железнодорожный транспорт остается самым мощным видом сухопутного транспорта, используемым для обеспечения воинских перевозок.

Одним из основных требований, предъявляемых к организации воинских перевозок, является их выполнение в установленные сроки и с максимальной скоростью.

Важным этапом, требующим значительных затрат времени при выполнении воинских перевозок, является погрузка и выгрузка вооружения, военной и специальной техники (далее – ВВСТ) на открытый подвижной состав.

Продолжительность погрузки и выгрузки воинских эшелонов и транспортов значительно зависит от способов закрепления ВВСТ на железнодорожном подвижном составе. В большинстве случаев перевозимые войска не оснащены табельными цепными и тросовыми растяжками, универсальными многооборотными средствами крепления, продолжают крепиться по старинке: при погрузке колесной техники применяется второй способ крепления, при погрузке гусеничной техники – третий: деревянными упорными брусками и проволочными (табельными) растяжками [1]. У этих способов крепления есть ряд недостатков:

1 Проволоку, гвозди, а в некоторых случаях и деревянные бруски, для крепления ВВСТ на железнодорожном подвижном составе можно использовать только один раз.

2 Закрепление проволочными растяжками и деревянными брусками требует определённых навыков у личного состава и значительного запаса времени на их установку.

3 Есть вероятность ослабления проволочных растяжек в пути следования, что приводит к необходимости их периодического подкручивания.

Необходимость подкручивания проволочных растяжек в пути следования увеличивает время стоянки поездов с воинскими эшелонами и транспортами на станциях, что приводит к увеличению сроков доставки воинских эшелонов и транспортов к месту назначения. Кроме того, в пути следования может произойти обрыв проволочных растяжек, что может привести к падению груза или его части на железнодорожный путь, смещению, развороту и выходу груза за установленный габарит погрузки или подвижного состава.

Таким образом, на данный момент актуальной является проблема совершенствования средств крепления ВВСТ на железнодорожном подвижном составе, что повысит безопасность и эффективность воинских перевозок.

Одним из способов решения данной проблемы является использование для закрепления ВВСТ на железнодорожном подвижном составе многооборотных средств крепления, таких как универсальные многооборотные крепления (далее – УМК), металлические шпоры.

В состав современных комплектов УМК входят металлические продольные и поперечные упоры, пружинные мягкие или твердые растяжки.