


Організація планування та здійснення переміщення вузлів зв'язку на рухомих засобах повітряних сил збройних сил України

Методичні рекомендації розроблено робочою групою офіцерів Центру оперативних стандартів і методики підготовки Збройних Сил України під загальним керівництвом начальника Головного управління підготовки Збройних Сил України.

Методичні рекомендації погоджено з родами військ Повітряних Сил Збройних Сил України та всіма зацікавленими структурними підрозділами Командування Повітряних Сил Збройних Сил України.

Ці методичні рекомендації визначають порядок організації планування та здійснення переміщення вузлів зв'язку на рухомих засобах Повітряних Сил Збройних Сил України, а також визначають вимоги до системи роботи командирів військових частин (підрозділів) та органів військового управління (штабів) з питань забезпечення, планування, підготовки та здійснення переміщення вузлів зв'язку на рухомих засобах.ькової частини (підрозділу), яка є офіцером або працівником Збройних Сил України.



**ОРГАНІЗАЦІЯ
ПЛАНУВАННЯ
ТА ЗДІЙСНЕННЯ
ПЕРЕМІЩЕННЯ
ВУЗЛІВ ЗВ'ЯЗКУ
НА РУХОМИХ ЗАСОБАХ
ПОВІТРЯНИХ СИЛ
ЗБРОЙНИХ СИЛ
УКРАЇНИ**

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

Видавництво
«Центр учбової літератури»
Київ — 2025

УДК 623.61(477)

О-64

Організація планування та здійснення переміщення вузлів зв'язку О-64 на рухомих засобах повітряних сил збройних сил України: методичні рекомендації. — Київ: «Центр учбової літератури», 2025. — 122 с.

ISBN 978-611-01-3470-5

Методичні рекомендації розроблено робочою групою офіцерів Центру оперативних стандартів і методики підготовки Збройних Сил України під загальним керівництвом начальника Головного управління підготовки Збройних Сил України.

Розробники: Я.В. Білецький (керівник розробки), С.Б. Болахівський, О.В.Гладкий

Методичні рекомендації погоджено з родами військ Повітряних Сил Збройних Сил України та всіма зацікавленими структурними підрозділами Командування Повітряних Сил Збройних Сил України.

Ці методичні рекомендації визначають порядок організації планування та здійснення переміщення вузлів зв'язку на рухомих засобах Повітряних Сил Збройних Сил України, а також визначають вимоги до системи роботи командирів військових частин (підрозділів) та органів військового управління (штабів) з питань забезпечення, планування, підготовки та здійснення переміщення вузлів зв'язку на рухомих засобах.ькової частини (підрозділу), яка є офіцером або працівником Збройних Сил України.

ISBN 978-611-01-3470-5

ЗМІСТ

	ПЕРЕДМОВА	4
	ВСТУП	5
	ОСНОВНІ ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ	5
	ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ ТА УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	7
1	ПЕРЕМІЩЕННЯ СВОЇМ ХОДОМ	7
1.1	Загальні положення	7
1.1.1	Загальні положення переміщення військ (сил)	7
1.1.2	Загальні положення переміщення своїм ходом	8
1.1.3	Загальні положення щодо варіантів переміщення своїм ходом	8
1.2	Підготовка до переміщення своїм ходом (маршу)	9
1.2.1	Планування переміщення своїм ходом (маршу)	9
1.2.2	Підготовка особового складу до переміщення своїм ходом (маршу)	22
1.2.3	Підготовка автомобільної та спеціальної техніки до переміщення своїм ходом (маршу)	23
1.2.4	Підготовка до маршу в умовах загрози зіткнення з противником (за досвідом проведення АТО)	25
1.3	Порядок здійснення маршу	26
1.3.1	Організація руху окремих апаратних (станцій)	26
1.3.2	Організація руху колони	27
1.3.3	Організація психологічної підтримки особового складу	32
1.3.4	Організація привалів	33
1.3.5	Організація управління на марші	34
1.3.6	Організація охорони та оборони на марші	35
1.3.7	Організація руху колони в умовах загрози зіткнення з противником (за досвідом проведення АТО)	40
1.4	Порядок оцінки виконання завдання по переміщенню своїм ходом (маршу)	42
2	ПЕРЕМІЩЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ	43
2.1	Загальні положення	43
2.2.	Організація переміщення залізничним транспортом	44
2.3	Підготовка до переміщення залізничним транспортом	45
2.3.1	Планування переміщення залізничним транспортом	45

2.3.2	Підготовка особового складу, озброєння та військової техніки до переміщення залізничним транспортом	48
2.4	Порядок здійснення переміщення залізничним транспортом	49
2.4.1	Організація навантаження	49
2.4.2	Організація перевезення по шляху руху	51
2.4.3	Організація розвантаження.	51
3	ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ (МОРСЬКИМ, РІЧКОВИМ) ТА ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ	52
3.1	Особливості перевезень водним (морським, річковим) транспортом.	52
3.2	Особливості перевезень повітряним транспортом	53
3.3	Особливості організації перевезень водним (морським, річковим) та повітряним транспортом	54
Додатки:		
1	Форми та варіанти оформлення документів на марш	56
2	Засоби сигнального зв'язку	63
3	Порядок виконання завдань підрозділами охорони та оборони на марші	66
4	Порядок дій особового складу при виявленні вибухових пристроїв	78
5	Порядок дій особового складу при виявленні противника та нападі на колону	87
6	Планувальні та довідкові документи на переміщення залізничним транспортом	94
7	Планувальні документи на перевезення водним (морським, річковим) транспортом	109
8	Планувальні документи на перевезення повітряним транспортом	117
	СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ (ДЖЕРЕЛ)	121

ВСТУП

Ці методичні рекомендації визначають порядок організації планування та здійснення переміщення вузлів зв'язку на рухомих засобах Повітряних Сил Збройних Сил України, а також визначають вимоги до системи роботи командирів військових частин (підрозділів) та органів військового управління (штабів) з питань забезпечення, планування, підготовки та здійснення переміщення вузлів зв'язку на рухомих засобах.

ОСНОВНІ ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

МАРШ – організований рух військ в колонах по дорогам з метою виходу в призначений район або на вказаний рубіж.

КОЛОНА – техніка, яка рухається за одним маршрутом під єдиним командуванням та виконує загальне завдання.

ВИХІДНИЙ ПУНКТ – добре помітне місце на маршруті та на карті з якого колона розпочинає свій рух (наприклад перехрестя дороги). З цього пункту розпочинається побудова колони.

ПУНКТ ПРИБУТТЯ – добре помітне місце на маршруті та на карті в якому колона завершує свій рух, а підрозділи які входили до складу колони переходять знову в підпорядкування своїх прямих командирів.

КОНТРОЛЬНИЙ ПУНКТ – обраний пункт (місце) вздовж маршруту руху добре помітне на реальній місцевості та на карті, яке слугує орієнтиром для здійснення доповідей командиром (начальником колони) черговому який відслідковує рух колони про обстановку та стан справ під час руху.

ІНТЕРВАЛИ, ДИСТАНЦІЇ – відстань між транспортними засобами колони або елементами колони.

РУБІЖ (ПУНКТ) РЕГУЛЮВАННЯ – добре помітне місце на маршруті та на карті яке призначають для своєчасного і організованого здійснення маршу.

ПОХІДНИЙ ПОРЯДОК – побудова підрозділів, частин з їх засобами підсилення для здійснення маршу.

ПОХІДНА КОЛОНА – побудова частин (підрозділів) для пересування маршем по одному маршруту.

ВІДКРИТА ДОРОГА – дорога контроль дорожнього руху вздовж якої мінімальний, дозволу для здійснення руху по ній не вимагається;

КОНТРОЛЬОВАНА ДОРОГА – дорога, контроль дорожнього руху вздовж якої обмежений, колони до складу яких входить 10 і більше транспортних засобів, або колони, які перевозять великогабаритне обладнання (вантаж) потребують отримання дозволу для здійснення руху по ній.

ПОСИЛЕНО КОНТРОЛЬОВАНА ДОРОГА – дорога, контроль дорожнього руху вздовж якої здійснюється в повному обсязі, будь який транспортний засіб або група транспортних засобів потребують отримання дозволу для здійснення руху по ній. Для даного типу доріг встановлюється пріоритетність руху.

РЕЗЕРВНА ДОРОГА – дорога, яка резервується для руху конкретних транспортних засобів, підрозділу, командир даного підрозділу встановлює контроль руху по ній.

ЗАБОРОНЕНА ДОРОГА – дорога, рух будь яких транспортних засобів по якій заборонений.

ВАНТАЖНО-РОЗВАНТАЖУВАЛЬНЕ МІСЦЕ – сукупність споруд і пристроїв (у тому числі спеціальних), призначених для навантаження (розвантаження) військових ешелонів (військових транспортів).

ВІДПРАВНИК – зазначена в перевізному документі військова частина, яка відправляє військові ешелони, військові команди або військові транспорти.

ВІЙСЬКОВА КОМАНДА – група військовослужбовців Збройних Сил у складі двох і більше осіб, яка прямує до місця призначення з військовим майном (у тому числі зі зброєю та боєприпасами) або без такого майна, група громадян України, призваних на військову службу, а також особи, звільнені в запас, що прямують та організовані для перевезення, на чолі з начальником команди.

ВІЙСЬКОВА КОМАНДА ВЕЛИКОЇ ЧИСЕЛЬНОСТІ – команда, для перевезення якої необхідно надання одного чи більше пасажирських або людських вагонів (судна або окремого суднового приміщення).

ВІЙСЬКОВИЙ ВАНТАЖ – озброєння, військова техніка, ракети, боєприпаси, продовольство, паливо та інші матеріально-технічні засоби, що належать військовим частинам, які є відправниками та одержувачами.

ВІЙСЬКОВИЙ ЕШЕЛОН – організована для перевезення в одному поїзді (на одному судні) військова частина, підрозділ, а також окремі людські команди і партії бойової (спеціальної) техніки.

ВІЙСЬКОВИЙ ТРАНСПОРТ – прийнятий для перевезення залізничним (морським або річковим) транспортом від одного відправника за місцезнаходженням одного або кількох одержувачів військовий вантаж, для перевезення якого потрібно не менше одного контейнера, залізничного вагона, частини судна або окремого суднового приміщення.

ВІЙСЬКОВІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ – перевезення залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом загального користування військовослужбовців Збройних Сил та військових вантажів, а також перевезення внутрішніми водними шляхами кораблів, суден та плавзасобів Збройних Сил.

ЛЮДСЬКИЙ ВАГОН – критий вагон, спеціально підготовлений та забезпечений військовим обладнанням для перевезення особового складу.

ОДЕРЖУВАЧ – зазначена в перевізному документі військова частина, яка одержує військові ешелони, військові транспорти або військові команди;

ОРГАНІЗАЦІЯ ВІЙСЬКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ – комплекс заходів з підготовки особового складу військових частин, військових вантажів та засобів транспорту для здійснення військових перевезень (планування, управління, всебічного матеріально-технічного забезпечення, забезпечення безпеки цих перевезень, здійснення взаєморозрахунків за надані послуги).

ОСНОВНИЙ ГАБАРИТ НАВАНТАЖЕННЯ – граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, у якому, не виходячи назовні, має розміщуватися вантаж (з урахуванням упаковки та кріплення) на відкритому рухомому складі за умови його перебування на прямій горизонтальній дільниці колії.

ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ – залізничний рухомий склад, морські, річкові, повітряні судна, контейнери, ліхтери тощо, які використовуються для військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом.

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ ТА УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

У цьому Військовому посібнику умовні позначки та скорочення наведені у тексті.

1. ПЕРЕМІЩЕННЯ СВОЇМ ХОДОМ

1.1. Загальні положення

1.1.1. У сучасних умовах, коли діям військ притаманні виняткова маневреність, динамічність, просторовий розмах, значення переміщення ще більше зросло. Якщо у минулому пересування застосовувалося поза полем бою, нині воно стало невід’ємною частиною бою. Зараз різні способи пересування широко застосовуються при висування військ (сил) у район бойових дій, при перегруповуваннях і маневрі, з метою забезпечення розгортання військових частин (підрозділів) у визначених районах (позиціях), розосередження технічних засобів, відновлення автомобільної та спеціальної техніки, забезпеченні необхідними матеріально-технічними засобами тощо.

Розвиток засобів і способів збройної боротьби, зміна умов і характеру бою, вдосконалення бойової техніки і транспортних засобів завжди призводили до вдосконалення традиційних способів та виникнення нових способів переміщення, зумовлювали їхній постійний розвиток, підвищували значення переміщення в бойовій діяльності військ.

Переміщення військ (сил) може здійснюватися в період підготовки або в ході бойових дій, що вимагає від військових частин (підрозділів) завжди бути готовими до переміщення на велику відстань при постійній загрозі застосування противником зброї масового ураження, дій його авіації, повітряних десантів та диверсійно-розвідувальних груп, радіоактивного, хімічного та бактеріологічного зараження. Це вимагає старанної підготовки озброєння, військової та іншої техніки, особового складу до маршу та перевезення, умілої їхньої організації, всебічного забезпечення та особисто маршового вміння підрозділів.

Переміщення включає заходи щодо підготовки до переміщення, згортання, маршу і розгортання в новому місці дислокації військових частин (підрозділів) будь-яким способом.

Переміщення військових частин (підрозділів) може здійснюватися наступними способами:

- а)** своїм ходом;
- б)** залізничним транспортом;
- в)** водним (морським, річковим) транспортом;
- г)** повітряним транспортом;
- д)** комбінованим способом;
- е)** на важких автопоїздах.

Для вузлів зв'язку на рухомих засобах Повітряних Сил Збройних Сил України найбільш притаманні наступні способи переміщення:

- а)** своїм ходом (маршем);
- б)** залізничним транспортом;
- в)** комбінованим способом.

1.1.2. Основним способом переміщення військових частин (підрозділів) зв'язку є пересування своїм ходом - марш.

Марш (рисунок 1) – організоване пересування військ у колонах дорогами і колонними шляхами з метою виходу в призначений район або на визначений рубіж у встановлений час у повному складі та в готовності до виконання бойового завдання.

Переміщення своїм ходом (марш) забезпечує можливість швидкого розгортання військових частин (підрозділів), швидкої зміни напрямку руху і обходу зон ураження та районів руйнувань (затоплення, лісових пожеж). Однак такий спосіб (при переміщенні на значні відстані) призводить до виснаження особового складу, значної витрати моторесурсу та збільшення вірогідності виходу з ладу транспортних засобів.



Рисунок 1 – марш.

1.1.3. Залежно від поставлених завдань і умов обстановки марш відбувається до фронту, вздовж фронту чи з фронту в тил.

Марш з тилу до фронту відбувається під час створення угруповань військ для наступу, нарощування зусиль для розвитку успіху підрозділів 1-го ешелону або заради початку оборони на напрямі прориву противника.

Уздвож фронту марш може здійснюватись під час перенесення зусиль угруповань на новий напрямок або виконання завдань перепідпорядкування.

Від фронту в тил марш зазвичай відбувається при перегрупованнях військ та при відході.

Марш може здійснюватись в передбаченні вступу в бій або поза загрозу зіткнення з противником. У всіх випадках марш здійснюється приховано, вночі або за інших умов обмеженої видимості, а в бойовій обстановці і в глибокому тилу своїх військ – і вдень.

Вузли зв'язку, як правило, здійснюють марш поза загрозу зіткнення з противником у тилу своїх військ.

1.2. Підготовка до переміщення своїм ходом (маршу)

Переміщення військових частин (підрозділів), є складним та трудомістким процесом, від правильного планування і організації якого буде залежати повнота та своєчасність виконання бойового завдання. Виходячи з цього своєчасність та якість підготовки до переміщення (маршу) є одним з основних завдань управліннь та підрозділів військових частин.

1.2.1. Планування переміщення своїм ходом (маршу)

Для постановки завдань військовим частина зв'язку і АУВ вищестоящими штабами розробляються розпорядження зі зв'язку і АУВ - підпорядкованим штабам та бойові накази (бойові розпорядження) - безпосередньо підпорядкованим військовим частинам.

З отриманням завдання командир військової частини зв'язку і АУВ:

- а)** усвідомлює завдання;
- б)** проводить розрахунок часу;
- в)** орієнтує своїх заступників і командирів підрозділів щодо одержаного завдання;
- г)** віддає начальнику штабу вказівки щодо підготовки необхідних для формулювання замислу даних і розрахунків, підготовки підпорядкованих підрозділів до виконання завдання;
- д)** уточнює питання організації управління, взаємодії та всебічного забезпечення;
- е)** оцінює обстановку;
- ж)** визначає замисел та віддає розпорядження підлеглим.

Штаб військової частини на основі вказівок командира організує підготовку необхідних для формулювання замислу даних і розрахунків, визначає порядок підготовки підпорядкованих підрозділів до виконання завдання, готує пропозиції щодо організації управління та всебічного забезпечення маршу.

Начальник вузла зв'язку (командири підрозділів) при здійсненні планування, як правило, залучається до:

а) відпрацювання Плану рекогносцировки та організації рекогносцировки маршрутів руху;

б) підготовки даних і розрахунків для формулювання замислу (даних (розрахунків) щодо маршрутів і тривалості майбутнього маршру, визначення місць та тривалості привалів, розрахунків часу готовності до висування, порядку побудова похідного порядку);

в) підготовки пропозицій з організації управління на марші;

г) проведення розрахунків матеріально-технічного забезпечення маршру.

1.2.1.1. Відпрацювання Плану рекогносцировки та організації рекогносцировки маршрутів руху

План рекогносцировки розробляється штабом військової частини на карті. На плані відображається завдання, час рекогносцировки, склад рекогносцировочних груп, маршрути їх руху, робочі точки, питання що вирішуються, тривалість роботи на кожній точці, місця і час зустрічі груп, забезпечення груп засобами зв'язку і іншими засобами, організація охорони і забезпечення скритності робіт.

Рекогносцировка маршрутів руху здійснюється на підставі Плану рекогносцировки з метою визначення стану шляхів, мостів і переправ, уточнення напрямів прокладання колонних шляхів, виявлення зон (районів, ділянок) зараження, руйнувань, завалів, пожеж та затоплень і пошук шляхів для їх обходу (об'їзду).

Рекогносцировка маршрутів руху вузла зв'язку здійснюється позаштатними рекогносцировочними групами. До складу рекогносцировочної групи, як правило входять: начальник колони (заступник начальника колони), представник інженерної служби військової частини, командир похідної охорони, представник підрозділу забезпечення руху та інші необхідні посадові особи за рішенням командира військової частини.

Результатом роботи рекогносцировочної групи є акт рекогносцировки в якому відображається:

а) стан шляхів, мостів і переправ на маршрутах переміщення вузла зв'язку;

б) наявність зон (районів, ділянок) зараження, руйнувань, завалів, пожеж та затоплень і пропозиції щодо шляхів для їх обходу (об'їзду);

в) пропозиції по розташуванню постів регулювання, місць привалів та денного (нічного) відпочинку;

г) пропозиції та розрахунки щодо інженерного обладнання місць привалів та денного (нічного) відпочинку, важкопрохідних ділянок маршрутів руху, необладнаних місць подолання залізничних переїздів та водних перешкод, тощо.

Акт рекогносцировки розробляється на схемі масштабу 1:5000 чи більше, залежно від маршрутів руху. Схема підписується командиром

рекогносцировочної групи, узгоджується з представником інженерної служби військової частини та затверджується командиром військової частини.

Коротка пояснювальна записка оформляється на оборотній стороні цієї схеми, в ній обґрунтовуються пропозиції щодо:

а) маршрутів руху, розташування постів регулювання, місць привалів та денного (нічного) відпочинку;

б) порядку подолання (шляхів об'їзду) зон (районів, ділянок) зараження, руйнувань, завалів, пожеж та затоплень;

в) характеру інженерного обладнання місць привалів та денного (нічного) відпочинку, важкопрохідних ділянок маршрутів руху, необладнаних місць подолання залізничних переїздів та водних перешкод і черговість їх обладнання (у горах особлива увага приділяється підготовці та обладнанню маршрутів з крутими поворотами, підйомами та спусками, виявленню ділянок можливих обвалів, обсипань, лавин);

г) порядку побудови колони та способів її руху на різних ділянках маршруту;

д) визначення місць можливих засідок та мінувань противником та місць блокування колони вороже налаштованим місцевим населенням.

1.2.1.2. Підготовки даних і розрахунків для формулювання замислу

При підготовці даних та розрахунків маршу враховують наступне:

1) Маршрути руху вибираються по дорогах, що пролягають переважно по лісових масивах або лісопосадках, а також, ті, що проходять вздовж невеличких населених пунктів і по інших закритій місцевості.

2) Маршрути руху, по можливості, не повинні проходити через крупні населені пункти, вузли доріг, тіснини, поблизу залізничних станцій (портів, аеропортів), підприємств атомної енергетики і хімічної промисловості.

3) Зони із високим рівнем радіації, райони руйнувань, пожеж і затоплень, зазвичай, обходяться, при неможливості обходу ці зони долаються з максимальною швидкістю.

4) У всіх випадках призначаються основні, запасні маршрути і рокадні маршрути, що готуються разом із основними і використовуються за вказівкою командира військової частини.

5) Для збереження сил особового складу, перевірки стану транспортних засобів, їхнього технічного обслуговування і усунення несправностей призначаються малі привали (тривалістю до 1 год.) - через кожні 2 – 3 години руху), великі (тривалістю до 2 год.) – на початку другої половини добового переходу. В кінці кожного добового переходу призначається денний (нічний) відпочинок, а під час маршу на велику відстань, за потреби, може призначатися добовий відпочинок через кожних три-п'ять добових переходів. При пересуванні вночі і взимку у сильні морози великі привали не призначаються. Місця для привалів обираються з врахуванням властивостей місцевості (наявність ярів, лісосмуг, населених пунктів тощо). Місця для привалів призначаються за межами населених пунктів, на з'їздах з головних доріг, де є

місця для безпечного розташування техніки без порушення порядку шиккування колони та необхідні умови для забезпечення її охорони і маскування.

б) Для своєчасного і організованого початку та здійснення маршруту призначаються вихідний рубіж (пункт) та рубежі (пункти) регулювання.

Вихідний рубіж (пункт) - початкова точка маршруту, що зазвичай призначається на деякому віддаленні від району розташування (зосередження) убік майбутнього руху. Від неї вимірюється довжина маршруту і відраховується час маршруту. Початком скоєння маршруту є час проходження вихідного пункту головою колони.

Рубежі (пункти) регулювання служать для контролю за організованим скоєнням маршруту і своєчасністю прибуття колони у призначений район.

Вихідним пунктом і пунктом регулювання можуть бути місцеві предмети (окремі будівлі, хутора, опушки лісу тощо), наявні на карті і легко розрізняємі на місцевості. Вихідним пунктом і пунктами регулювання не призначають мости, переправи, тіснини, привали, населені пункти, тобто місця, які колона має проходити на максимально можливій швидкості.

Віддалення вихідного рубежу (пункту) повинно забезпечити можливість витягування колон підрозділів з районів їх розташування. Зазвичай, вихідний пункт призначається від переднього кордону району розташування (зосередження) вузла зв'язку (підрозділів) на відстані приблизно рівній довжині колони. Це віддалення для вузла зв'язку може становити 3-5 км.

Рубежі (пункти) регулювання, як правило, призначаються через 3-4 години руху.

7) Похідний порядок для маршруту повинен забезпечити рух без перешкод і своєчасне прибуття вузла зв'язку в район виконання завдань.

Похідний порядок (побудова колони) визначається з урахуванням умов:

- а)** підтримання високого темпу маршруту;
- б)** ефективного відбиття нападу наземного противника;
- в)** зменшення уразливості від ударів високоточної зброї і засобів повітряного нападу противника;
- г)** забезпечення зменшення довжини колони;
- д)** зручності розгортання в призначеному районі, наявність шляхів під'їзду і особливості розміщення в позиційному районі.

В основному колони складаються з трьох елементів: передова група, основна частина, та замикаюча група.

Передова група, як правило включає:

- розвідувальний дозор (розвідувальні дозори);
- похідну охорону (у складі головної похідної застави, бокової похідної застави (бокових похідних застав), тилової похідної застави, окремих дозорних відділень (машин);
- загін забезпечення руху.

Основна частина, як правило включає:

- а)** більшість транспортних засобів вузла зв'язку;

- б)** підрозділи охорони (розподілені по колоні для здійснення безпосередньої охорони і оборони її елементів);
- в)** зенітний ракетний підрозділ (*за наявності*);
- г)** командно-спостережний пункт командира підрозділу (начальника колони) з необхідними засобами управління;
- д)** інші штатні і придані підрозділи.

Розміщення підрозділів в основній частині може бути різним, але основними вимогами для них при цьому є:

- а)** начальник вузла зв'язку (начальник колони), зазвичай знаходиться в середині основної частини;
- б)** транспортні засоби, які перевозять паливо мастильні матеріали та боеприпаси розподіляються в основній частині між іншими транспортними засобами (не знаходиться поруч);
- в)** найбільш важкі та повільні транспортні засоби повинні бути зосереджені на початку основної частини, що надасть змогу ефективно регулювати швидкість всієї колони;
- г)** зенітний підрозділ розподіляється по колоні, зосереджуючи при цьому основні зусилля на прикритті від ударів засобів повітряного нападу найважливіших елементів (об'єктів);
- д)** частину сил і засобів технічного та медичного забезпечення (евакуації) слід розмістити рівномірно вздовж колони для надання їм можливості надавати допомогу підрозділам та здійснювати евакуацію поранених, а також звільняти маршрут руху від підбитої (несправної техніки), решту сил і засобів розмістити в хвості колони;
- е)** підрозділи тилового забезпечення слід розмістити в хвості колони.

Для надання допомоги екіпажам (водіям) у ремонті машин, їх евакуації і дозаправленню паливом, а також для надання медичної допомоги особовому складу організовується замикання колони, у склад якого виділяються ремонтні і евакуаційні засоби, медичний транспорт (склад), машини з військово-технічним майном і паливом.

Місця апаратних (станцій) в колонні по можливості, не повинні змінюватися, що забезпечить більш швидку її побудову.

Замикаюча група, як правило включає:

- а)** групи надання медичної допомоги та перенесення поранених;
 - б)** група ремонту та евакуації пошкодженої техніки,
 - в)** резерв сил і засобів охорони (для здійснення деблокуючих дій при нападі на колону із засади, обходу (охвату) і контратаки позицій засади).
- Для організації швидкого і чіткого переміщення кожній машині присвоюється порядковий номер в колоні.

Склад елементів похідного порядку може бути іншим залежно від обстановки, що склалася і рішення відповідного командира.

Вихідними даними для розрахунку маршу є:

- а)** координати району зосередження до початку здійснення маршу та району прибуття в призначений район;
- б)** величина добового переходу (протяжність маршруту на ділянках руху);

- в) середня швидкість руху колон вузла зв'язку (підрозділів);
- г) час прибуття в призначений район (загальний час маршруту);
- д) порядок шикування колони, глибина колони.

Величина добового переходу розраховується наступним порядком:

а) вимірюється загальна протяжність маршруту (обмірювана відстань при розрахунку маршруту на карті масштабу: 1:50000 доповнюється 5% (за картою 1:100 000 - на 10%, 1:200 000 - на 15%);

б) маршрут ділиться на ділянки по 5-10 км ($l_1, l_2, l_3... l_n$) та помножується на коефіцієнт поправки на нерівність рельєфу (відповідно до позначки листів карти);

в) протяжність ділянок складається і отримується величина добового переходу (S).

$$S = l_1 + l_2 + l_3 + \dots + l_n$$

Загальний час руху без привалів розраховується наступним порядком:

Розрахунок часу початку переміщення t_n

$$t_n = T_{np} - \frac{D_{ep} \cdot 60}{V_y}$$

де: T_{np} – час проходження призначеного рубежу головою колони (г,хв);

D_{ep} – віддалення вихідного рубежу від розташованих підрозділів (км);

60 – коефіцієнт переводу годин в хвилини;

V_y – швидкість руху колони при втягуванні.

Розрахунок часу проходження вихідного пункту (рубежу) t_{en}

$$t_{en} = t_{z.l.c} \pm \frac{\Gamma_k + D}{V} \cdot 60$$

де: $t_{z.l.c}$ – час проходження вихідного пункту головними силами (г,хв);

Γ_k – глибина колони (м): $\Gamma_k = N \cdot D_m$ (де: N – кількість машин, D_m – дистанція між машинами (м));

D – дистанція між колонами підрозділів (км);

V – швидкість руху (км/год).

Примітка: знак “-” для підрозділів, які проходять вихідний пункт раніше колони головних сил. Знак “+” для колони, яка здійснює марш за командними пунктами.

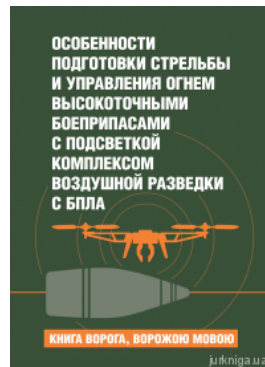
Розрахунок на витягування колони із вихідного району t_e

$$t_e = t_{en} - \frac{l}{V}$$

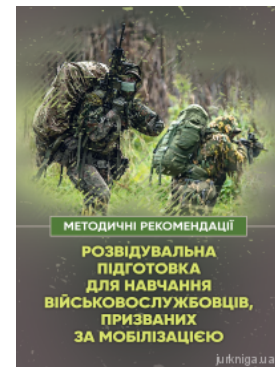
Книги, які можуть вас зацікавити



Боротьба з ударними БПЛА іранського та російського виробництва «Shahed-136» («Герань-2») та «Ланцет-2». Методичні рекомендації загальновійськовим...



Особенности подготовки стрельбы и управления огнем высокоточными боеприпасами с подсветкой комплексом воздушной разведки с БПЛА. Книга врага...



Розвідувальна підготовка для навчання військовослужбовців, призваних за мобілізацією



Радиостанция портативная Р-187-П1 "АЗАРТ" по 2.2А (режим открытой связи). Памятка оператору. Книга врага ворожою мовою



Дії взводу управління в наступі



Підготовка тактичних груп (відділення, взвод). Альбом схем та методичних матеріалів

Перейти до галузі права
Військове право



[Перейти на сайт](#) →