

ловых портретов не только в диагностике радиоэлектронных средств на производстве, а и в ремонтных мастерских связи для проведения ремонта и технического обслуживания радиосредств.

ЛИТЕРАТУРА

1. <http://www.mkuznecov.ru/metodi.html>.
2. Клюев, В.В. Неразрушающий контроль. В 7 т. Т.5 Тепловой контроль / под ред. В.В. Клюева. -М: Машиностроение, 2004. –326 с.

УДК 355.69-049.5

С.В. Кирик (БелГУТ, г. Гомель)

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВОИНСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Боевая деятельность Вооруженных 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 уметь 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.

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 железнодорожный подвижной состав.

Время, затрачиваемое на погрузку и выгрузку 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.

3. В пути следования может произойти ослабевания проволочных растяжек, что приведет к необходимости остановки состава в пути следования, а, следовательно, к увеличению сроков доставки воинских эшелонов и транспортов к месту назначения. Кроме того, в пути следования может произойти обрыв проволочных растяжек, что приведет к падению груза или его части на железнодорожный путь, смещению, развороту и выходу груза за установленный габарит погрузки.

Таким образом, на данный момент актуальной является проблема совершенствования средств крепления ВВСТ на железнодорожном подвижном составе, что позволит ускорить сроки перевозок.

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

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

Металлические шпоры, используемые для перевозки гусеничной техники, также имеют ряд недостатков. Например, при креплении ВВСТ данным способом, шпора препятствует перемещению закрепленной машины только в поперечном направлении. Для предотвращения перемещения гусеничной машины в продольном направлении необходимо, что у перевозимого образца ВВСТ была с исправными тормозными устройствами. В состав современных комплектов металлических шпор помимо самих металлических шпор, предназначенных для крепления образца ВВСТ на железнодорожной платформе, входят скобы стопорения гусениц, которые препятствуют перемещению образца ВВСТ вдоль платформы.

Применение многооборотных средств крепления для крепления ВВСТ на подвижном составе позволит сократить время на погрузку (выгрузку) и закрепление ВВСТ на железнодорожном подвижном составе, а, следовательно, уменьшить сроки перевозки.

Другим немаловажным фактором, влияющим на сроки выполнения воинских перевозок, является обученность личного состава перевозимых войск, а также наличие уточненных расчетов на перевозку сил и средств воинской части на перевозку железнодорожным транс-

портом. Например, при организации воинских перевозок в Грузино-Южноосетинском конфликте в августе 2008 года, слабая обученность личного состава воинских частей правилам погрузки, размещения и крепления техники, слабая подготовка водителей, неподготовленность военной техники и грузов стали причиной превышения временных норм погрузки воинских эшелонов. Отдельные эшелоны грузились более суток [2]. Отсутствие уточненных расчетов на перевозку железнодорожным транспортом в соединениях и воинских частях может вызывать дополнительные затраты времени на определение в потребности подвижного состава, что может оказать существенное влияние на сроки подачи заявок на погрузку.

Тенденции изменения содержания вооруженной борьбы на современном этапе требуют от транспорта высоких темпов переброски войск, обеспечение маневра силами и средствами в сжатые сроки, оперативного подвоза материальных средств войскам, гибкого реагирования на изменение обстановки. Обучение личного состава перевозимых войск правилам погрузки, размещения и крепления техники на железнодорожном подвижном составе, применение многооборотных средств крепления для закрепления ВВСТ на железнодорожном подвижном составе, своевременное уточнение расчетов на перевозку железнодорожным транспортом позволит повысить эффективность воинских перевозок и выполнить их в установленные сроки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Инструкция о порядке размещения и закрепления вооружения и военной техники на железнодорожном подвижном составе для перевозки в составе воинских эшелонов и транспортов: утв. приказом М-ва обороны Респ. Беларусь 14.06.2004 № 20. – Минск, 2004.

2. Кириченко А.В., История военных сообщений русской, советской и российской армии: [монография]. / А.В. Кириченко, И.В. Мартыненко. – Москва, 2017. – 710 с.

3. Кирик, С.В. Повышение безопасности и эффективности воинских перевозок / С.В.Кирик, С.В.Максименко // Проблемы безопасности на транспорте: материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. Ч. 1. Гомель, 28-29 ноября 2019 г., – Гомель: БелГУТ, 2019. – С. 43–44.