

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 39900 бел. руб., 990 тенге



№58

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



УАЗ-469

КОМЕНДАНТСКАЯ СЛУЖБА

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 58, 2013
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066,
г. Москва, ул. Александра
Лукиянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному
адресу не принимаются.

Генеральный директор:
Николаос Скилакис

Главный редактор:
Анастасия Жаркова

Финансовый директор:
Наталия Василенко

Коммерческий директор:
Александр Якутов

Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук

Младший менеджер по продукту:
Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомен-
дуем приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва,
а/я 13, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте
в письмах свои контактные
данные для обратной связи
(телефон или e-mail).
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен
Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Украина, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул.Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:
+375 17 279-87-87
(пн—пт, 9.00—21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь,
220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн.,
39900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.

Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность
номеров и их содержание.

Неотъемлемой частью
каждого выпуска является
приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43.

Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Дениса Дементьева,
текст Артема Рубана

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест
Маркетинг», 08500, Украина,
Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 80 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2013

Дата выхода в России: 02.11.2013

Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3: © Р.Нуритдинов/Фотохроника ТАСС/ИТАР ТАСС;
4 (верх), 6 (верх), 14 (низ), 15: © РИА Новости;
4 (низ), 5 (все), 6 (низ), 7, 10–13, 14 (верх):
частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1985

Подразделение танковых войск на марше



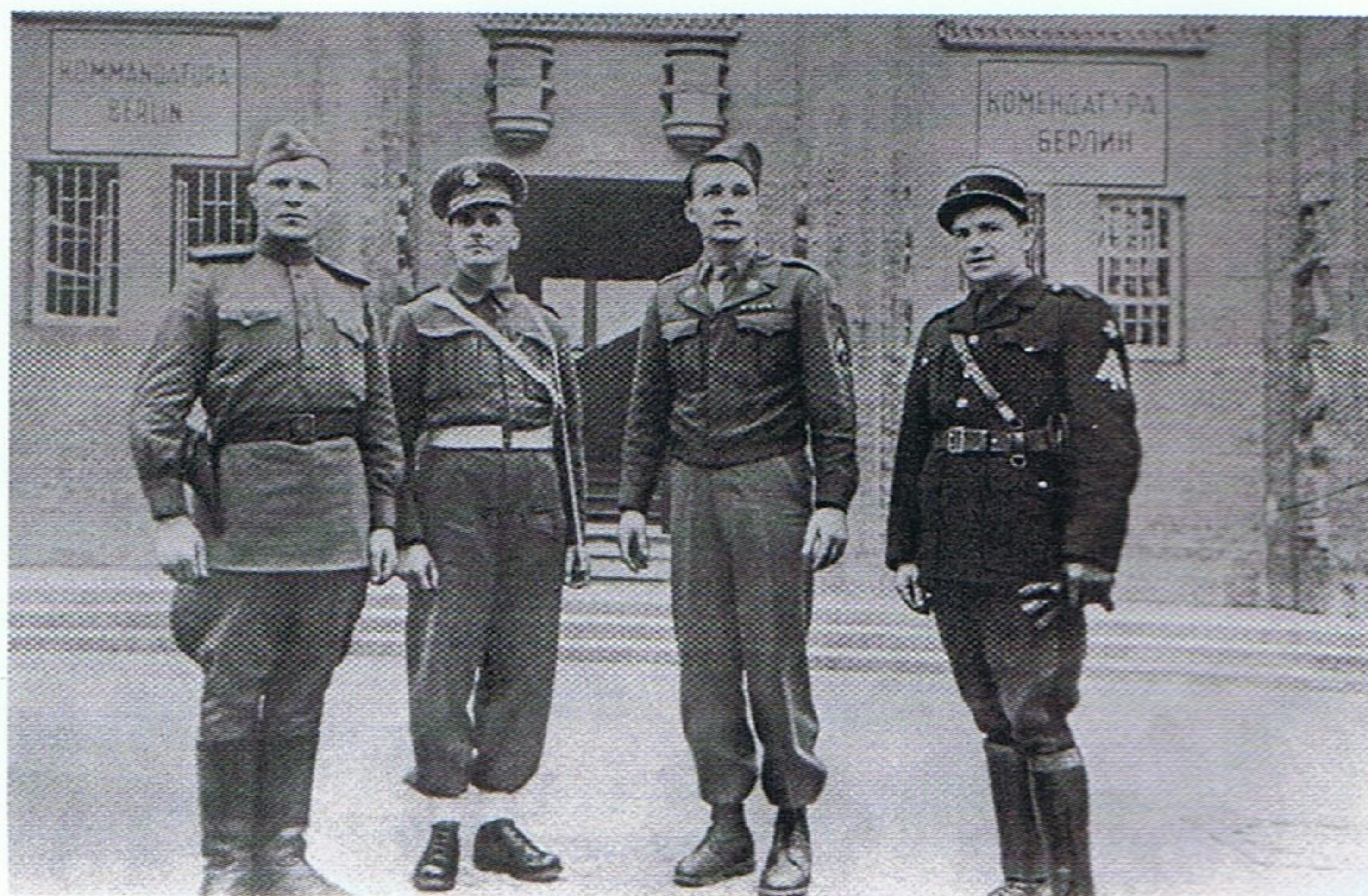
Осуществить перемещение многотысячной массы войск, обеспечив своевременное передвижение и выход на указанные рубежи в сжатые сроки, невозможно без хорошо налаженной комендантской службы.



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

На маршрутах передвижения войск организуются комендантские участки



Военнослужащие совместного патруля союзных войск в Берлине, 1945 г.

На протяжении всей человеческой истории способы ведения войны постоянно усложнялись. Современная война носит маневренный характер. Боевые действия ведутся на широком фронте и в высоком темпе. В них вовлекаются мощные группировки войск численностью до нескольких сотен тысяч человек и десятков тысяч танков, орудий и бронемашин. Конечно, успех любой операции зависит от многих моментов, в том числе от того, насколько хорошо проработан план действий. Но мало составить хороший план — очень важно реализовать его. Войска всегда должны в назначенный срок прийти в нужное место и при этом оставаться незаметными для врага. Говоря словами Суворова, «всяк знай свой маневр!» Осуществить перемещение многотысячной армии помогает комендантская служба.



Важность работы комендантской службы военные понимали всегда. Например, в Полевом уставе РККА 1939 г. записано: «...Внезапность для противника — важнейшее условие успешности наступления. Поэтому вся подготовка наступления должна быть чрезвычайно скрытной... Важное значение приобретает комендантская служба, организуемая штабом соединения или части, с назначением: а) поддержания общего порядка в районе развертывания войск и в их тылу; б) соблюдения мер маскировки и скрытности; в) регулирования движения; г) контроля за размещением войск в отведенных им районах».

Все это остается актуальным и в наши дни. Для решения задач комендантской службы на маршрутах передвижения войск организуют комендантские участки, а в местах расположения войск — комендантские районы. Кроме того, отдельные комендатуры должны быть на переправах, в тоннелях и в других важных пунктах.

Для несения комендантской службы в составе частей и соединений существуют штатные подразделения — комендантские взводы и роты. Однако военные знают, что людей на этой службе никогда не бывает слишком много, поэтому часто им в помощь выделяют военнослужащих из других подразделений.

Отдельно нужно сказать о дорожно-комендантской службе (ДКС). Отличие от «просто комендантской» состоит в том, что ее формируют на специальных военно-автомобильных дорогах, которые строят и обслуживают дорожные войска. Воинские перевозки по таким дорогам осуществляют по плану штабов объединений

1970

БТР-152В1 одного из комендантских подразделений Группы советских войск в Германии



Военный регулировщик на учениях войск Белорусского военного округа, 1968 г.

или Верховного Главнокомандования, в зависимости от того, кому подчинено управление той или иной дороги.

Основными задачами ДКС являются организация и управление движением на военных автодорогах, содержание и ремонт дорог, борьба с диверсантами.

Дорожно-комендантскую службу на военных автодорогах несут отдельные дорожно-комендантские бригады дорожных войск. Каждой такой бригаде назначают полосу, отдельному батальону из ее состава — район, а роте и взводу — участок, на котором устраивают диспетчерские и контрольно-пропускные пункты, а также подвижные и неподвижные посты регулирования движения.

Примером организации дорожно-комендантской службы может служить Афганистан. В 1981 г. в интересах 40-й армии были созданы две военно-автомобильные дороги. Одна из них, протяженностью 680 километров, связывала самую южную точку Советского Союза — Кушку — с афганскими городами Герат и Кандагар. Вторая дорога длиной 460 километров связывала таджикский Термез с Кабулом через пограничный город Хайратон и провинциальный центр Пули-Хумри. Позже эту дорогу продлили до Пули-Чархи, что неподалеку от Кабула, и общая протяженность маршрута достигла 516 километров. На этой дороге было 103 моста, 22 противолавинные галереи общей протяженностью 6619 метров и четыре перевала, самым сложным из которых являлся высокогорный Саланг. На этом перевале был построен тоннель длиной 2686 метров, имевший исключительное стратегическое значение.

1985

БТР-70 278-й отдельной дорожно-комендантской бригады в Афганистане



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

1990

Подразделение 7-й гвардейской воздушно-десантной дивизии возвращается с занятий на полигоне



С тоннелем Саланг были связаны два чрезвычайных происшествия, которые показали, какое значение имеет дорожно-комендантская служба, и что случается, если эта служба ослабевает. Первое случилось 23 февраля 1980 г. во время вывода из Афганистана зенитно-ракетной бригады 40-й армии. Один

из водителей в тоннеле не справился с управлением. Врезавшись в стену, машина перегородила дорогу. Возникла паника, военнослужащие открыли беспорядочную стрельбу. В результате 4 человека получили огнестрельные ранения, 16 человек отравились угарным газом.



2000

Автомобиль дорожно-комендантской службы ГАЗ-3307

Дорожно-комендантская служба осуществляет управление движением и диспетчерский контроль

Еще более масштабная трагедия случилась 3 ноября 1982 г., когда в тоннеле встретились две колонны — советская и афганская, двигавшиеся навстречу друг другу. Головные машины столкнулись, а водители остальных машин не решились заглушить моторы. В итоге от удушья погибли 64 советских военнослужащих и 112 афганцев.

Уже после первого ЧП, произошедшего в тоннеле Саланг, было очевидно, что без подразделений специальных дорожных войск навести порядок на важнейшей транспортной артерии, от которой зависело снабжение не только частей 40-й армии, но и населения многих афганских провинций, не удастся. Поэтому в июне 1982 г. в Афганистан был направлен специально сформированный 692-й отдельный дорожный батальон, взявший под свой контроль магистраль Хайратон — Кабул — Пули-Чархи. Вскоре стало ясно, что и этих сил недостаточно, поэтому в мае 1983 г. для обеспечения бесперебойных перевозок по главной афганской магистрали в составе 40-й армии сформировали 278-ю отдельную дорожно-комендантскую бригаду, состоявшую из трех батальонов. Бригада развернула 3 дорожно-комендантских участка, 17 диспетчерских пунктов и 49 постоянных постов регулирования движения. Из-за угрозы нападения со стороны моджахедов все они представляли собой небольшие укрепленные гарнизоны. Кроме того, бригада

располагала четырнадцатью подвижными постами регулирования на бронетранспортерах.

Помня трагедии, произошедшие в ущелье Саланг, советское командование ввело очень жесткие правила передвижения в тоннелях. Транспортные колонны могли проходить через тоннель только в светлое время суток, с 07.00 до 17.00, партиями не более 30 машин с дистанцией между машинами 40–50 метров. Очередной партии машин разрешалось движение только после выхода из тоннеля предыдущей. Каждая колонна пропусклась только с машинами сопровождения, следовавшими в ее голове и хвосте. Скорость движения в тоннеле установили равной 15–20 км/час. Встречное движение и обгон в тоннеле были строго запрещены. Благодаря принятым мерам в дальнейшем трагедий удалось избежать. Воины-дорожники, обслуживавшие перевал Саланг, несли службу в высокогорных условиях. Людям приходилось бороться с последствиями схода снежных лавин и селевых потоков, и все это — в условиях недостатка кислорода.

Противник, естественно, всеми силами старался помешать перевозкам через перевал. Прикрывая выход колонн из зон обстрелов, бойцы и командиры дорожно-комендантской бригады проявляли огромное мужество и стойкость. За пять лет, с 1983-го по 1988 г., в 278-й бригаде при исполнении воинского долга погибли 76 воинов-интернационалистов.

2010

ЗиЛ-131 военной комендатуры Санкт-Петербурга



АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ





YA3-469

УАЗ-469

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Возрастающий объем задач, решаемых комендантской службой, требовал увеличения численности как личного состава, так и транспорта

Развертывание комендантской службы, равно как и свертывание, должно осуществляться в сжатые сроки, поэтому она не может обойтись без собственного транспорта. На оснащение комендантских подразделений традиционно поступали стандартные армейские мотоциклы, автомобили и бронетранспортеры.

В годы Великой Отечественной войны это были тяжелые мотоциклы ТИЗ АМ-600, ИМЗ М-72, *Harley-Davidson WLA42*, джипы *Willys MB* и *Ford GPW*, полуторки ГАЗ-ММ, трехтонки УралЗиС-5В и, конечно же, вездесущие «эмки».

В послевоенный период в комендантские подразделения пришли мотоциклы повышенной проходимости МВ-750, полноприводные машины ГАЗ-69 и ГАЗ-63, колесные бронетранспортеры БТР-40 и БТР-152, а также гусеничные БТР-50. В 1960-е к ним добавились ставшие легендарными грузовики ГАЗ-66 и бронетранспортеры БТР-60.

В последующие двадцать лет самым распространенным комендантским автомобилем стал УАЗ-469. Часто использовали в комендантских ротах и взводах и полноприводные КамАЗы-4310. Новые бронетранспортеры БТР-70, а затем и БТР-80, также составляли значительную часть парка комендантской техники. В Афганистане их использовали бойцы подвижных постов



Автомобиль комендантской службы УАЗ-469

регулирования движения, и бронетранспортеры проявили себя с самой лучшей стороны, а многие экипажи стали настоящими героями.

В сегодняшней российской армии комендантские подразделения используют как проверенные «уазики» и «шишиги», так и новую технику, которую российский автопром, несмотря на все трудности, поставял и продолжает поставлять войскам. Это и ГАЗ-3308



1998

Автомобиль комендантской службы ГАЗ-66-11



2008



Автомобиль дорожно-комендантской службы ГАЗ-66-11

«Садко», и ГАЗ-39371 «Водник», и камазовские «Мустанги». Нет сомнения в том, что скоро привычная буква «К» появится и на бортах новейших военных автомобилей, которые еще только проходят испытания на полигонах. Машины, приписанные к комендантским подразделениям, отличались от стандартных армейских «собратьев» прежде всего специальной окраской. Кроме того, они оборудовались

радиостанцией Р-123, громкоговорящей установкой, укомплектовывались рентгенометрами, приборами химической разведки, шанцевым инструментом, а также сигнальными флажками, жезлами, нагрудными и наспинными отражателями регулировщика, электромегафонами и дорожными указателями. До семидесятых годов прошлого века комендантские машины утвержденной схемы спецокраски не имели. Обязательным

1999

Подвижный комендантский пост, оборудованный на автомобиле Урал-4320



УАЗ-469

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Автомобиль УАЗ-469 широко применялся в комендантской службе



Автомобиль УАЗ-3151 военной комендатуры г. Москвы. В 1997–2005 гг. окраска машин комендантской службы и гарнизонных комендатур была одинаковой

элементом был лишь отличительный знак — красная пятиконечная звезда, внутри которой помещался черный круг с белым ободком и белой буквой «Р» посередине. А вот дополнительные полосы и надписи ничем не регламентировались.

Что же касается спецсигналов, то согласно Наставлению по комендантской службе, которое было утверждено начальником Генерального Штаба маршалом Матвеем Захаровым 6 февраля 1967 г., автомобили, мотоциклы и бронетранспортеры комендантского наряда должны были оснащаться специальным сигналом и сиреной.



Автомобиль УАЗ-3151 военной комендатуры г. Москвы, окрашенный по стандарту 2005 г.



1999

Автомобиль комендантской службы ГАЗ-39371 «Водник»



13 августа 1969 г. Министр обороны СССР маршал Гречко издал приказ № 200, в котором потребовал представить ему на утверждение предложения по новому внешнему оформлению и оборудованию комендантского транспорта. Такие предложения были подготовлены и официально утверждены приказом Министра обороны № 305 от 5 декабря 1975 г. В соответствии с ним на автомобили и мотоциклы комендантских и дорожно-комендантских подразделений стали наносить опознавательный знак в виде буквы «К» на фоне белого круга и черно-белые отличительные полосы с красной окантовкой. Этим же приказом было определено, что, в отличие от машин ВАИ, оборудованных синим проблесковым маячком, сиреной и громкоговорителем, автомашины комендантских и дорожно-комендантских подразделений можно оснащать только громкоговорящим устройством. Этот приказ действовал более 20 лет.

23 июня 1997 г. Министерство обороны РФ выпустило приказ № 246, который привел военные регистрационные номера, а также надписи и обозначения на военных машинах в соответствие с новыми российскими ГОСТами. Этим приказом были введены новые схемы окраски комендантского транспорта: вместо черно-белой ввели голубую полосу с белой каймой, а белый круг с буквой «К» дополнили красной каймой.

Такая схема продержалась до 3 августа 2005 г., когда МО РФ приказом № 300 ввело новые цветографические схемы оперативных служб Вооруженных Сил. Машинам комендантских подразделений войск и бригадам ДКС решили вернуть прежнюю окраску с черно-белыми полосами.



2007

Автомобиль УАЗ-3962 военной комендатуры
Санкт-Петербурга

АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



Бойцы 278-й отдельной дорожно-комендантской бригады. Афганистан, 1988 г.

■ В 1969 г. на комендантские подразделения возложили не только обязанности по регулированию движения и контроль над соблюдением маскировки, но и ответственность за поддержание порядка в воинских подразделениях. В большинстве стран мира все эти задачи решает военная полиция. В СССР до создания похожей структуры дело не дошло (хотя,

например, в Народном Войске Польском военная полиция была). Теперь в России все-таки занялись созданием своей военной полиции, но на нее предполагается возложить только те задачи, которые решают ВАИ и гарнизонные патрули. То есть комендантскую службу вне гарнизонов по-прежнему будут нести комендантские подразделения войск.



Дороги Афганистана

■ 8 июля 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР был введен нагрудный знак «Отличный дорожник», которым награждались воины дорожно-строительных, дорожно-эксплуатационных, мостостроительных войск и дорожных органов Красной Армии, в том числе за отличное несение службы регулирования и дорожно-комендантской службы.

Нагрудный знак являет собой фигурный щит, наложенный на позолоченный дубовый венок, ветви которого, перевитые лентой, выступают по бокам щита.

Поверхность щита покрыта рубиново-красной эмалью, а края изображаются оксидированной полоской с симметрично расположенными на ней точками. В верхней части щита полоска переходит в витое украшение. В верхней части знака на щит наложена покрытая рубиново-красной эмалью круглая пластинка, в середине которой расположилось позолоченное изображение серпа и молота. По краю пластинки — белый эмалевый пояс с надписью, сделанной золотыми буквами, — «Отличный дорожник». Белый эмалевый пояс по краям имеет позолоченные ободки, а в нижней части — пятиконечную звездочку.

В нижней части щита — позолоченное изображение фермы моста с выходящим из-под нее оксидированным полотном дороги, а на фоне дороги — скрещенные топор и лопата.

Знак металлический; размер знака по вертикали 46 мм, по ширине 37 мм.

На обратной стороне — нарезной штифт с гайкой для прикрепления знака к одежде.

■ Комендантскую службу организуют не только на суше, но и на воде. При проведении морских десантных операций комендантским подразделениям предписано регулировать движение плавающих машин и других плавсредств на акваториях в районе высадки десанта.



ТРАНСПОРТ-РОДНОЙ БРАТ КРАСНОЙ АРМИИ

Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

**УАЗ-3163
PATRIOT
ЛЕСНАЯ ОХРАНА**

