

до 243

9759

ПРОЕКТ
(для проработки
в частях)



НАСТАВЛЕНИЕ

МЕХАНИЗИРОВАННЫХ И МОТОРИЗОВАННЫХ
ВОЙСК РККА

СЛУЖБА РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ

„УТВЕРЖДАЮ“

Начальник Управления меха-
низации и моторизации РККА

9759

ПРОЕКТ

(для проработки
в частях)

11 октября 1933 г.



НАСТАВЛЕНИЕ

МЕХАНИЗИРОВАННЫХ И МОТОРИЗОВАН-
НЫХ ВОЙСК РККА

СЛУЖБА РЕГУЛИРОВАНИЯ
ДВИЖЕНИЯ

1699

Заказ № 755а.

Центр. тип. НКВМ им. Клима Ворошилова. Москва, ул. Маркса
и Энгельса, 17.

О Г Л А В Л Е Н И Е.

	<i>Стр.</i>
Глава I. Основные положения службы регулирования . .	5
Глава II. Разведка маршрутов	
Способы изучения маршрутов	10
Состав и задачи раз'ездов пути	12
Порядок разведки маршрута	13
Глава III. Назначение и обязанности органов регулиро- вания	
Органы службы регулирования	14
Коменданты	15
Неподвижные посты регулирования	18
Подвижные посты регулирования	22
Проводники и колонновожатые	23
Указки, надписи и знаки	25
Глава IV. Служба регулирования марша	
Организация службы регулирования при наличии вре- мени и под прикрытием войск фронта	26
Организация службы регулирования при недостатке времени и под прикрытием войск фронта	31
При совершении марша без прикрытия войск фронта	31
Подчинение органов регулирования	32
Служба регулирования при изменении направления марша	33
Глава V. Организация вытягивания колонн	
Различные способы организации вытягивания колонн	34
Организация службы регулирования при вытягивании походной колонны роты	34
Организация службы регулирования при вытягивании походной колонны батальона	35
Организация службы регулирования при вытягивании колонн соединения	36

	<i>Стр.</i>
Глава VI. Служба замыкания	38
Глава VII. Сбор постов	40
Глава VIII. Организация службы регулирования в выжи- дательных районах (позициях)	
Централизованная организация службы регулирования	41
Децентрализованная организация службы регулирова- ния	43
Организация службы регулирования после занятия выжидательного района	43
Глава IX. Служба регулирования при развертывании для боя	
Задачи службы регулирования	44
Работа ответственных комендантов	45
Работа службы регулирования при встречном бое . . .	46
Работа колонновожатых	47
Глава X. Служба регулирования на поле боя	
Основные задачи	47
Работа комендантов	49
Регулирование движения вторых эшелонов и артил- лерии	50
Глава XI. Организация службы регулирования на пунк- тах и в районах сбора после атаки	
Обязанности службы регулирования	50
Работа штабов по организации службы регулирования	52
Глава XII. Организация службы регулирования при рас- положении на месте	
Обязанности службы регулирования	53
Работа командира роты регулирования	54
Организация службы регулирования у штабов	55
В гаражах и парках	55
У железнодорожных станций	56
При воздушной тревоге	56
При боевой тревоге	56
Глава XIII. Организация службы регулирования в осо- бых условиях	
Служба регулирования ночью	57
Служба регулирования зимой	59
Служба регулирования при действиях в глубине и в тылу у противника	60
Глава XIV. Приемы обучения несению и выполнению службы регулирования	62
П р и л о ж е н и я	

ГЛАВА I

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СЛУЖБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

1. Своевременное, быстрое (обеспечивающее выполнение задач) движение и маневрирование механизированных соединений, подразделений и отдельных машин, целесообразное использование дорог и подступов, соблюдение дисциплины, безопасности, скорости движения и маскировки — обеспечиваются службой регулирования.

2. Службу регулирования несут: а) в механизированных соединениях — роты регулирования; б) в отдельных механизированных и моторизованных частях — взводы регулирования.

Как правило, части регулирования усиливаются подразделениями: саперными, химическими, противовоздушными и связи, а также обеспечиваются тракторами-тягачами, ремонтными летучками, и запасом горюче-смазочных материалов.

Лица, организующие регулирование, привлекают местное население в качестве проводников, для инженерных работ и т. д.

3. Организация и руководство службой регулирования и ответственность за нее лежат на соответствующих штабах.

4. Органы службы регулирования подчиняются:

а) в механизированных соединениях — начальнику 1-го отдела (НО-1) штаба соединения;

б) в отдельных мехчастях — 1-му помощнику начальника штаба (П-1).

5. Служба регулирования ~~мехоты~~ ~~мехоты~~ ~~мехоты~~ непрерывно в бою, на походе и при расположении на месте и слагается из:

- а) разведки путей (маршрутов);
- б) провешивания их;
- в) сопровождения колонн;
- г) регулирования вытягивания колонн;
- д) службы замыкания колонн;
- е) регулирования развертывания и выхода частей на рубеж для развертывания;
- ж) регулирования движения на поле боя и в районах (пунктах) сбора;
- з) поддержания дисциплины движения и маскировки во всех случаях;
- и) всемерного содействия инженерному обеспечению продвижения мехчастей и соединений;
- к) организации или содействия противовоздушной обороне маршрутов движения или районов расположения;
- л) размещения частей, подразделений и машин при остановках, особенно в исходном районе.

6. Способы и степень организации службы регулирования зависят от обстановки (противник, местность, время, средства).

7. Все органы регулирования в деле организации и восстановления порядка движения обладают неограниченными правами. Их требования подлежат безоговорочному исполнению. О всяком нарушении их требований доносится командованию мехсоединения, и каждый подобный случай должен быть предметом срочного расследования и строжайшего воздействия (ст. 106 Проекта временного наставления мехвойск РККА. Вождение и бой самостоятельных мехсоединений).

Весь личный состав мехвойск обязан знать работу службы регулирования и быть в состоянии выполнять обязанности постов

регулирования, а средний начсостав и выше — работу комендантов и колонновожатых.

8. Для быстрого распознавания регулировщиков последние имеют на левом рукаве красную повязку с особым знаком. Машины тоже имеют знак регулировщиков (приложение 8) и отличный от других машин сигнал (сирену). Вне исполнения службы по регулированию регулировщики значки свои снимают.

Машинам регулировщиков все другие машины, во всех случаях, уступают дорогу и оказывают всякое содействие их продвижению.

Правом обгона колонн и раз'езда пользуются: машины командования соединения, частей этого соединения, их начальников штабов, машины связи, ПВО и машины регулировщиков.

Обгон остальными машинами допускается только в случае отсутствия ожидающих обгона или раз'езда перечисленных выше машин, или по записке начальника штаба соединения или частей.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РАБОТЫ ШТАБА ПО ОРГАНИЗАЦИИ СЛУЖБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

9. Штаб организует службу регулирования и работу органов регулирования. Органы регулирования являются исполнителями указаний штаба.

10. Лицом, непосредственно ведающим организацией службы регулирования, является: начальник 1-го отдела (НО-1) штаба соединения; 1-й помощник (П-1) начальника штаба части; командир части (подразделения), не имеющей штаба.

11. Начальником штаба соединения (части) даются общие указания об организации службы регулирования:

а) где, для кого и к какому времени организовать службу регулирования;

б) порядок подчинения службы регулирования колонн: централизованный (штабу соединения) или децентрализованный (начальникам колонн);

в) на какие участки, пути и районы (пункты) местности обратить особое внимание;

г) порядок организации службы регулирования тылов;

д) к какому времени или месту накопить резерв регулирования;

е) порядок взаимоотношения со службой регулирования других соединений (частей), если таковые будут на пути движения;

ж) какими средствами (саперными, химическими, связи, ПВО и т. д.) усиливаются части регулирования.

12. Начальник 1-го отдела (НО-1) на основании решения командира части и указаний начальника штаба, а при недостатке времени — по собственной инициативе, организует службу регулирования. Для этого он:

а) распределяет силы и средства регулирования по маршрутам и в резерв;

б) назначает комендантов маршрутов (КМ) и ставит им задачи;

в) производит расчет времени окончания провешивания всего маршрута или его участков и устанавливает порядок снятия постов регулирования;

г) совместно с начальником тыла (НТ) организует службу замыкания колонн;

д) определяет порядок движения органов регулирования при провешивании маршрута; в частности устанавливает, под чьим прикрытием ему работать (войска фронта, разведки, охранения и т. д.);

е) составляет график движения (приложение 5) и таблицу вытягивания (приложение 6);

ж) в особо ответственных случаях лично выполняет обязанности коменданта (КО) или колонновожато (КВ).

13. При крайнем недостатке времени выполняет работу только по пунктам «а», «б», «в» и «г». Все остальные указания даются начальниками колонн. Кроме того начальники колонн имеют права согласно ст. 108.

14. Обязанности командира роты (отдельного взвода) регулирования:

а) отвечает за боевую подготовку, политико-моральное состояние и сохранность материальной части своего подразделения;

б) организует и отвечает за снабжение роты боепитанием, продовольствием и условными знаками регулирования;

в) по указанию НО-1, выделяет личный состав и машины для несения службы регулирования и разведки маршрутов и следит за своевременностью убытия в наряд и возвращения из наряда;

г) участвует в разработке организации службы регулирования и в рекогносцировках маршрутов;

д) как правило, несет обязанности коменданта маршрута следования главных сил;

е) при расположении соединения (части) на месте или в районе (пункте) сбора после атаки несет обязанности коменданта службы регулирования в районе (пункте) расположения соединения (части).

15. Подчинение органов регулирования: органы регулирования, как правило, имеют централизованное подчинение. Однако, в зависимости от обстановки, они могут быть полностью или частично подчинены начальникам колонн (на походе) или командирам частей (в бою) в случаях:

а) совершения отдельной колонной глубокого обходного марша;

б) неожиданного изменения направления движения на марше и в бою, если штаб не имеет достаточно времени и средств, чтобы сразу централизованно организовать службу регулирования на новые направления движения всех колонн.

Во всех случаях, когда боевая обстановка требует немедленного изменения организации и работы службы регулирования, начальник колонны (командир части) имеет право подчинить себе регулировщиков, обслуживающих марш (маневр) соединения (части), сообщив об этом в вышестоящий штаб. Последний при первой возможности снова централизует службу регулирования.

16. Порядок регулирования движения колонн, не имеющих общей организации службы регулирования.

При движении нескольких колонн (частей), не имеющих общего непосредственного подчинения, по одной дороге или при их перекрещивании — высший штаб обязан указать порядок подчинения регулирующих органов колонн или выслать своего ответственного представителя службы регулирования для объединения под его руководством органов регулирования колонн на время их встречи.

17. Если этого сделано не было, то объединенное руководство службой регулирования на время встречи осуществляется:

- 1) штабом более крупной колонны;
- 2) штабом части боевого назначения (при встрече с транспортной или тыловой частью).

ГЛАВА II

РАЗВЕДКА МАРШРУТОВ

Способы изучения маршрутов

18. Штабы механизированных соединений и частей всегда должны быть осведомлены о состоянии путей для предстоящего движения, что осуществляется главным образом разведкой маршрутов частями службы регулирования.

19. Осведомление о состоянии путей движения осуществляется путем:

- а) изучения карт;
- б) изучения военно-географического описания;
- в) получения сведений от вышестоящих штабов, подчиненных частей и соседей;
- г) опроса местных жителей (не расшифровывая этим предполагаемого направления движения);
- д) разведки маршрутов;
- е) получения сведений от авиации.

Основным и наиболее полным способом осведомления штаба о состоянии путей является их разведка.

20. Разведка маршрута заключается в:

- а) определении пригодности дорог, мостов и переправ для движения мехвойск;**
- б) определении объектов, затрудняющих движение колонн, и установлении мероприятий по их устранению (дорожные, мостовые, переправочные и дегазационные работы);**
- в) определении мест, наиболее опасных от воздушного нападения (дефиле-гати, длинные мосты, узкие лесные дороги и т. д.);**
- г) отыскании обходных путей в случае невозможности или нецелесообразности устранения препятствия (большая затрата времени, средств и сил);**
- д) определении мест, в которых необходимо установление постов регулирования, указок, надписей и т. п.**

21. Во всех случаях, когда это позволяет обстановка, разведка маршрутов вероятного направления движения производится заблаговременно, еще до получения задачи на марш, и обеспечивает принятие командованием правильного решения по получению задачи. Особо тщательно производится разведка колонных путей.

22. Глубина разведки маршрутов определяется длиной предполагаемого маршрута и возможностью проникновения разездов пути в сторону противника.

23. При расположении на месте штабы частей, входящих в состав механизированных соединений, производят разведку путей в районе своего расположения радиусом 5—10 км и результаты разведки представляют в штаб соединения. При облученном расположении частей районы этой разведки уточняются штабом мехсоединения, и указания даются до остановки частей на отдых.

24. В штабе механизированного соединения (части) разведка маршрутов организуется НО-1 (П-1) по указанию начальника штаба с учетом: боевой обстановки (глубина разведки в сторону противника), необходимости ее боевого обеспечения и времени (к какому сроку, с каких участков надо иметь сведения).

Состав и задачи раз'ездов пути

25. Разведка маршрутов выполняется раз'ездами пути.

26. С и л а раз'ездов пути определяется:

- а) важностью маршрута;
- б) степенью его проходимости;
- в) возможностью встречи с противником;
- г) протяжением маршрута

и колеблется от одной машины с младшим командиром до взвода машин с придачей боевых машин, саперов, химиков и средств связи.

От какой части дается наряд и тип машин (колесная, гусеничная) зависит от проходимости маршрута.

В зависимости от силы раз'езда, начальником раз'езда назначаются лица комсостава, от командира машины до командира регулировочной роты включительно.

В о с о б о в а ж н ы х случаях начальниками раз'ездов назначаются командиры штаба.

27. Раз'езды пути, как правило, выделяются из роты (взвода) регулирования. В случае недостатка или расхода людей и машин в роте (взводе) регулирования — к разведке привлекаются личный состав и машины разведывательных частей и подразделений. В последнем случае целесообразно направлять эти раз'езды на те маршруты, по которым предполагается движение этих частей. Кроме того, все разведывательные органы в своих донесениях обязаны давать точные сведения о состоянии маршрутов в направлении их движения.

28. Задачи на разведку маршрутов ставятся лично НО-1 (П-1) начальникам раз'ездов пути. При постановке задач указываются:

- 1) сведения о противнике;
- 2) маршрут движения;
- 3) для прохождения каких частей (машин) произвести разведку;

- 4) какие ответвления и переходы на другие маршруты разведать и что делать, если маршрут окажется совершенно непроходимым;
- 5) последовательные рубежи для разведки;
- 6) срок окончания разведки;
- 7) каким путем и куда вернуться;
- 8) срочные донесения (если нужно).

Порядок разведки маршрута

29. Перед отправлением на разведку начальник раз'езда пути:

- 1) наносит маршрут на карту;
- 2) при наличии времени составляет (или получает в готовом виде из штаба) скелет схемы маршрута крупного масштаба;
- 3) объясняет задачу личному составу раз'езда;
- 4) проверяет состояние машины и оружия, наличие огнестрельного, горючего, шанцевого инструмента, веревок или тросов;

5) проверяет наличие регулировочного имущества: указки, знаки, надписи, фонари и т. п.

30. Двигаясь по разведываемому маршруту, начальник раз'езда пути, используя карту и спидометр, отмечает на схеме условными знаками (приложения 1 и 2) состояние маршрута, записывая подробности (описание, легенду) на полях схемы или на отдельном бланке. Правильность работы спидометров периодически проверяется по карте во время движения машин.

31. По выполнении разведки начальник раз'езда лично докладывает результаты и представляет схему маршрута.

32. При недостатке времени или в условиях одновременного движения соединения и раз'езда пути начальник раз'езда, согласно полученным указаниям, высылает в штаб схемы и легенды участков маршрута по мере его разведки.

33. По мере получения НО-1 (П-1) сведений от раз'ездов, производящих разведку маршрутов, результаты разведки немедленно докладываются начальнику штаба и наносятся на рабо-

чую или специальную карту. Схемы размножаются и рассылаются по частям соединения, соседям (если нужно) и в вышестоящий штаб. При отсутствии времени в штаб могут быть вызваны представители штабов частей, которые наносят на свои карты необходимые им сведения о состоянии маршрутов.

34. Кроме наземных средств, для разведки маршрутов особо удаленных, находящихся на территории противника, а также при недостатке времени, используется авиация.

35. Воздушная разведка маршрута может дать следующие сведения:

- а) каково полотно дороги: шоссе, песок, чернозем, глина;
- б) углы поворотов дороги;
- в) ширина дороги;
- г) наличие на дороге грязи, воды и больших выбоин;
- д) имеются ли вдоль дороги канавы, препятствующие съезду машин, их ширина и наличие в них воды;
- е) имеются ли переправы: наличие мостов и настила на них, материал мостов (каменный, деревянный или металлический), наличие паромов и их величина, наличие бродов (без определения даже приблизительной глубины их);
- ж) имеются ли крупные естественные маски в районе маршрутов.

ГЛАВА III

НАЗНАЧЕНИЕ И ОБЯЗАННОСТИ ОРГАНОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Органы службы регулирования

36. Служба регулирования осуществляется следующими органами:

- а) комендантами участков и маршрутов;
- б) постами регулирования (подвижными и неподвижными);
- в) проводниками и колонновожатыми.

Для провешивания маршрута применяются условные знаки: указки, надписи, знаки и т. п. (приложение 3).

37. Неподвижные посты регулирования (НПР) выставляются для:

- а) указания направления и скорости движения, дистанций, остановок, неисправностей полотна путей, мостов, исходного пункта, регулирующего рубежа и т. д.;
- б) регулирования движения на перекрестках, в местах скопления машин;
- в) дачи справок или периодических донесений (лицам, знающим пропуск) о том, какие части, куда и когда прошли, или где расположены, для чего они ведут отчетную карточку (приложение 10).

Кроме того, все посты должны следить за соблюдением дисциплины движения и маскировки.

38. Нумерация постов, участков и маршрутов. Посты и участки получают порядковые номера на протяжении всего маршрута по направлению движения. За постами на каждом маршруте закрепляется определенное количество номеров; например: маршрут № 1 — от 1 до 19, маршрут № 2 — от 20 до 39 и т. д. Маршруты нумеруются справа налево. Ответвления и разветвления маршрутов получают номер маршрута с прибавлением буквы, например: маршрут № 4а или № 2в.

Рокадные пути получают литеровку в направлении движения: «А», «Б», «В» и т. д., начиная от рокады, ближайшей к исходному пункту (рубежу, району).

Коменданты

39. Для организации и руководства работой органов регулирования на маршрутах, их участках, в пунктах и районах — назначаются коменданты маршрутов и участков маршрута.

40. Коменданты участков маршрута (КУ) назначаются из числа среднего комсостава роты (взвода) регулирования, а в особых случаях — из состава командиров штаба. Они подчиняются коменданту маршрута и отве-

чают за организацию и работу постов регулирования на своем участке.

Им подчиняется весь личный состав органов регулирования, обслуживающий участок.

41. Комендант участка обязан знать:

- а) обстановку;
- б) какие части, когда и каким порядком пройдут или пересекут участок, и порядок регулирования их движения;
- в) состояние пути участка;
- г) число, состав, местоположение и назначение регулировочных постов;
- д) где находится комендант маршрута;
- е) когда и каким порядком оканчивать работу, снимать посты, где и к кому присоединяться;
- ж) порядок эвакуации аварийных машин.

Он отвечает за:

- а) организацию и работу службы регулирования на участке;
- б) целесообразное использование личного состава, машин и знаков регулирования;
- в) соблюдение дисциплины движения проходящими машинами и частями;
- г) своевременную смену постов, выдачу им пищи, заправку и сбережение машин;
- д) своевременное свертывание постов согласно полученным указаниям и присоединение их в назначенных местах и в установленные сроки.

42. Комендант маршрута (КМ) организует и руководит службой регулирования на протяжении всего маршрута. Свою работу он ведет на основании указаний, полученных от штаба соединения (части), и дополнительных указаний, получаемых от начальника колонны, идущей по данному маршруту.

43. Коменданты маршрутов назначаются из числа командиров рот и взводов регулирования или, в особых случаях, из состава командиров штаба.

Кроме обязанностей, перечисленных в ст. 41, выполняемых в отношении всего маршрута, комендант маршрута:

а) назначает и ставит задачи комендантам участков;

б) указывает, где и какими средствами будет организовано ПВО дефиле;

в) где и каким способом использовать местное население для работ по приведению в порядок маршрутов движения;

г) сохраняет в своих руках резерв регулировщиков и отвечает за наличие его к моменту развертывания и вступления колонны в бой;

д) согласно полученным указаниям и обстановке, увеличивает, уменьшает или вообще снимает регулировочные посты на отдельных участках или на всем маршруте;

е) организует разведку маршрута, если она не была организована раньше.

44. В своей работе по провешиванию маршрутов и организации службы регулирования руководствуется указаниями ниже следующих глав настоящего наставления.

45. Ответственные коменданты (КО) являются представителями штаба или командования и регулируют движение в особо важных пунктах или районах (исходные пункты, пересечение путей крупных колонн, переправы и т. п.).

46. Они назначаются штабом из числа ответственных командиров штаба или командиров-специалистов (например, на важной переправе — из командиров-сапер) и подчиняются командованию или начальнику штаба.

47. В соответствии с полученными указаниями ответственный комендант организует и устанавливает порядок движения частей и службу регулирования данного пункта или района.

48. Кроме службы регулирования, на ответственного коменданта может быть возложена организация и руководство ПВО и ПХО района или пункта движения частей, регулированием которых он руководит.

49. В случае неожиданного изменения обстановки и при недостатке времени для получения указаний от командования или штаба ответственный комендант по собственной инициативе принимает меры, обеспечивающие надлежащее движение колонн, немедленно донося об этом в штаб соединения.

Неподвижные посты регулирования (НПР)

50. Состав неподвижного поста регулирования определяется объемом его работы и необходимостью сменяемости (например, зимой — для обогрева, ночью и при работе свыше 10 часов — для отдыха) и колеблется от одного красноармейца до отделения. Типовым нужно считать парный пост через каждые 2 км маршрута. Начальниками постов из нескольких человек назначаются лица младшего комсостава, а особо важных постов (перекрещивание крупных колонн, исходный пункт соединения и т. п.) — лица среднего и старшего комсостава.

В случае надобности, постам придаются средства связи.

51. Личный состав и машины поста располагаются укрыто, маскируясь как с земли, так и с воздуха, имея непрерывное наблюдение за дорогой и выходя на нее (на свое место) только для выполнения своих обязанностей по регулированию (при наличии движения по дороге).

Во всех случаях пост должен быть готов к самообороне и иметь возможность донести о нападении на него противника, имея в виду те последствия, которые могут произойти в связи с гибелью поста.

В этом последнем случае документы по регулированию движения не должны ни в коем случае попасть в руки противника.

Свои указания регулировщики передают, в зависимости от времени суток и обстановки, руками, флажками и фонарями (приложение 4). Все команды подаются из положения по команде «Смирно» четко и ясно.

Особые обязанности различных неподвижных постов регулирования

52. Пост на перекрестке дорог обязан:

- а) знать, по какой дороге какую часть направлять;
- б) находиться на середине перекрестка;
- в) регулировать движение, направляя части и одиночно следующие машины по назначенным им маршрутам;
- г) по указанию коменданта участка закрывать на определенный промежуток времени или на время прохождения колонны одно или несколько направлений.

53. Пост в месте скопления машин (у штаба, командного пункта, пункта сбора после атаки, мойки парка (гаража) и т. п.):

а) следит, чтобы ни одна машина не закрывала выхода для других и чтобы не произошло столкновения и наезда, оставляя проезд для подходящих машин;

б) указывает каждому подразделению (или каждой машине) ее место и следит за правильным занятием его и маскировкой;

в) по особому указанию и при появлении самолета противника не допускает входа и выхода указанных или всех машин.

54. Пост при остановке колонны:

а) останавливает головную машину и докладывает старшему из остановленных командиров причину остановки или передает приказание об остановке;

б) следит, чтобы все машины, останавливаясь, сохраняли порядок, который был в движении, и стояли бы на правой стороне дороги, а личный состав — исключительно по правой стороне машины;

в) на перекрестках и ответвлениях дорог разрывает колонну так, чтобы остановившиеся машины не закрывали проезда;

г) следит, чтобы прибывающие (догоняющие) машины не загромождали свободной части проезда и немедленно становились на свое место;

д) если колонна при остановке маскируется, то указывает укрытие и следит, чтобы машины немедленно маскировались, особенно прибывающие во время остановок;

е) в своей работе взаимодействует с подвижными постами регулирования колонны, которые на время остановки колонны могут быть ему подчинены.

55. Пост у исходного пункта и на регулирующем рубеже колонны (эшелона, колонны, части, подразделения):

а) останавливает колонну, если она подошла раньше времени, и докладывает об этом начальнику колонны;

б) докладывает начальнику колонны о том, что она опаздывает и на сколько;

в) пропускает колонну в указанный срок;

г) докладывает (доносит) коменданту участка или коменданту маршрута о времени прохода хвоста колонны;

д) в остальном руководствуется указаниями ст. 53 для поста при остановке колонны.

56. Пост на рубеже развертывания части (подразделения):

а) пропускает часть (подразделение) через рубеж и указывает подразделениям пути для развертывания;

б) пропускает подразделения через рубеж развертывания согласно указанным ему последовательности, времени или сигналам;

в) согласно полученным указаниям пропускает или задерживает на рубеже развертывания небоевые машины и подразделения;

г) докладывает (доносит) коменданту участка о времени прохода через рубеж боевой части или ее опоздании и о времени прохода боевого тыла.

57. Пост на выжидательной позиции и в выжидательном районе:

а) указывает подразделениям (машинам) их места;

б) наблюдает, чтобы через район расположения был свободный проезд;

в) следит за соблюдением маскировки, в частности чтобы не были заметны следы гусениц или следы уничтожались путем волока дерева с ветками за танком, а также другими способами;

г) в остальном действует применительно к указаниям ст. 49; для поста в месте скопления машин — ст. 53.

58. Пост на исходной позиции:

а) после установки машин не допускает никакого движения без разрешения командира не ниже командира роты. Прибывающим, получившим на то разрешение машинам, указывает укрытый подход, место остановки и следит за их маскировкой;

б) в остальном с особой тщательностью выполняет указания ст. 53.

59. Пост на пункте сбора после атаки руководствуется указаниями ст. 53.

60. Пост у теснины (мост, брод, трудно проходимый участок дороги, проход в заграждениях):

а) при подходе колонны докладывает ее начальнику о характере препятствия, протяжении, условиях преодоления, установленном порядке прохождения и наличии вспомогательных средств и о том, как организована служба ПВО;

б) согласно полученным указаниям пропускает подразделения (машины) колонны, следя за соблюдением очередности, быстроты хода, дистанций, наличия надетых противогазов (если нужно);

в) в нужных случаях выделяет проводников;

г) в помощь имеет подвижные посты регулирования проходящей части, которые подчиняются ему на время прохождения части.

61. Пост у выхода из укрытия (когда в целях маскировки движение совершается от укрытия к укрытию или через обстреливаемые районы):

а) при подходе колонны докладывает начальнику ее порядок прохождения через открытый участок и точно указывает следующее укрытие;

б) согласно полученным указаниям выпускает подразделения (машины) колонны, следя за соблюдением очередности, быстроты хода и дистанций;

в) наблюдает за соблюдением маскировки ожидающих очереди подразделений (машин) и предупреждает очередное подразделение (машины) для изготовления к движению;

г) в помощь имеет подвижные посты регулирования, которые подчиняются ему на время прохождения части.

Подвижные посты регулирования (ППР)

62. Подвижные посты регулирования несут службу сопровождения колонны.

63. Они назначаются распоряжением соответствующих штабов в каждой части, до батальона (дивизиона) включительно.

Подвижные посты должны точно знать схему неподвижных постов регулирования и места нахождения комендантов участков.

В подразделениях ниже батальона подвижные посты регулирования назначаются их командирами только при движении отдельной колонной.

64. Количество подвижных постов регулирования определяется количеством машин в колонне, ее длиной и сложностью пути: нормально один пост назначается на 30—50 машин.

Обязанности подвижных постов регулирования в разных случаях

65. При вытягивании (построении) колонн для марша:

а) указывают места подразделений и машин;

б) следят за тем, чтобы левая сторона дороги была всегда свободной;

в) докладывают старшему из присутствующих командиров или старшему регулировщику об окончании вытягивания (построения колонны).

66. На марше:

а) непрерывно следят за соблюдением дисциплины марша;

б) периодически докладывают начальнику колонны (части) о состоянии и недостатках движения сопровождаемой части колонны.

В случае разрыва и сильного отставания части колонны немедленно докладывают об этом начальнику колонны (части) и ближайшему коменданту участка;

в) во всех случаях содействуют работе неподвижных постов регулирования; в случаях, указанных в ст. 54, 60 и 61, подчиняются им, а при их отсутствии — заменяют их;

г) принимают, передают и следят за выполнением сигналов начальника колонны (командира части), касающихся движения: увеличение или уменьшение скорости хода и дистанций, остановки или начала движения.

Проводники и колонновожатые

67. Проводники и колонновожатые применяются в случаях:

а) когда нет времени или регулировщиков для провешивания пути;

б) сложности пути (движения без дорог по закрытой местности, ночью, при отсутствии ориентиров; песчаные пустыни, большие степи и т. п.);

в) при разворачивании или при выходе на рубеж для разворачивания;

г) при сложной боевой обстановке — для вывода вторых эшелонов и тылов;

д) для проведения по маршруту небольшой части (не более батальона) взамен провешивания этого маршрута.

68. Обеспечивая точное проведение головной части обслуживаемой колонны, проводники не в состоянии обеспечить правильного движения самой колонны.

69. Проводники (ПР) назначаются из красноармейского или младшего и среднего командного состава и подчиняются непосредственно начальнику колонны. Они предварительно лично проводятся по пути, которым будут вести колонну.

70. В некоторых случаях, при ведении боевых действий на советской территории, в качестве проводников могут быть использованы лица из местных партийных, комсомольских или общественных организаций (Осоавиахим, Автодор). Использование местного населения на территории противника в качестве проводников применять, как крайнее исключение, выбирая последних из состава классово нам близкого населения.

71. Проводник обязан отлично знать путь движения, лично разведав его, и точно вести колонну по заданному пути или к заданному пункту, выполняя данные ему указания о выборе пути (скрытность, наиболее прямой или наиболее удобный путь).

72. Кроме проведения колонны, проводники используются при разведке, провешивании маршрутов и об'ездах.

73. Колонновожатый (КВ) является в части или подразделении представителем высшего начальника и подчиняется только ему, а не начальнику колонны.

74. Как правило, он назначается из числа командиров штаба, преимущественно из лиц старшего, а иногда и высшего комсостава, имеющих хорошую тактическую подготовку, и обязан быть в курсе боевой обстановки и намерений старшего начальника.

75. В соответствии с полученными им указаниями, предстоящей задачей колонны и обстановкой, колонновожатый сам избирает путь движения (если он не был ему указан), порядок движения и отвечает за своевременное прибытие колонны в назначенный пункт или район в соответствии с решением старшего начальника и обстановкой.

76. Вопросы боевого обеспечения марша колонны, действий при встрече с противником и порядка движения внутри колонны разрешаются начальником колонны.

77. По прибытии в колонну колонновожатый обязан сообщить начальнику колонны цель своего прибытия, полученные указания и план их проведения. В исключительных случаях, когда время и наличие интенсивного обстрела противником не позволяют ему это сделать, — он ведет за собой колонну по сигналу «Делай что я», — предварительно сообщив начальнику колонны свое назначение.

78. При изменившейся боевой обстановке колонновожатый, в соответствии с намерениями старшего начальника и сложившейся новой обстановкой, имеет право, по собственной инициативе, изменить путь движения и пункт назначения колонны, немедленно донося об этом старшему начальнику и сообщив начальнику колонны и соседям.

79. При выполнении своей задачи колонновожатый использует службу регулирования (проводники, подвижные и неподвижные посты регулирования), органы которой подчиняются ему.

Указы, надписи и знаки

80. Для сбережения сил и средств органов, регулирования во всех случаях, когда необходимо указание только направления и скорости движения, дистанций, грузоподъемности мостов, глубины бродов и т. п., но не требуется поддержания дисциплины движения, используются указы, надписи и знаки, запас которых находится на каждой машине органа регулирования (приложение 3)

81. Указы, надписи и условные знаки выставляются по указанию коменданта маршрута или участка. Лица, указывающие текст надписи и выставляющие их, ответственны за содержание надписей в целях сохранения военной тайны.

82. Одновременно с приказанием о выставлении указок (надписей, знаков) даются указания о порядке их снятия, си-

стематической проверке их наличия, правильности мест их выставления и текста надписей (на случай возможной перестановки и изменения надписей агентами противника).

83. Подача сигналов постами регулирования должна обеспечивать своевременный прием их и производится до подхода к посту: 1) отдельной машины не ближе 50 м; 2) колонны — 100 м.

ГЛАВА IV

СЛУЖБА РЕГУЛИРОВАНИЯ МАРША

Организация службы регулирования при наличии времени и под прикрытием войск фронта

84. Организация службы регулирования должна соответствовать задаче и обстановке, в которой совершается марш.

Она состоит из:

- а) провешивания маршрута и сопровождения колонн;
- б) организации вытягивания колонн;
- в) службы замыкания.

85. При наличии времени на организацию марша и совершение его под прикрытием войск фронта штабом, на основании решения командования, составляются следующие документы: схема маршрутов (приложение 2), график движения (приложение 5), таблица вытягивания колонн (приложение 6) и расчет сил и средств службы регулирования (приложение 11).

86. Протяжение участков маршрута зависит от сложности пути, интенсивности движения по данному маршруту и продолжительности работы органов регулирования и колеблется от 30 до 50 км. При этом наиболее удобно, чтобы:

- а) границы участков совпадали с рубежами регулирования или привалами. При этом рубежи регулиро-

вания или привалы должны заканчивать участки, а не начинать их;

б) переправы и дефиле не служили границами участков и полностью обеспечивались службой регулирования одного участка;

в) участок, обслуживаемый одним подразделением роты регулирования (в зависимости от необходимости сменяемости в постах и постов), имел от 5 до 10 постов регулирования.

87. В распоряжении штаба оставляется резерв средств регулирования.

88. По составлении документов и расчета НО-1 лично отдает приказание об организации службы регулирования комендантам маршрутов и ответственным комендантам отдельных пунктов и районов, в котором указывает:

- а) сведения о противнике;
- б) сведения о своих войсках;
- в) задачи соединения (части) и маршруты движения;
- г) комендантов маршрутов и выделяемые в их распоряжение силы и средства;
- д) кому, где и к какому сроку организовать службу регулирования;
- е) какие, когда и каким порядком части соединения пойдут по маршрутам;
- ж) какие и когда пойдут части, не входящие в состав соединения, и порядок регулирования их движения;
- з) на какие участки обратить особое внимание; где организовать или будет организована ПВО;
- и) что делать с аварийными машинами, и ось боевого питания, восстановления и связи;
- к) порядок окончания работы и присоединения;
- л) место штаба (куда присылать донесения).

Кроме того, комендантам маршрутов вручают или ознакомляют их с документами, составленными штабом для регулировки маршрута.

89. По получении указаний коменданты маршрутов, в соответствии с полученными указаниями и имеющимися силами и средствами, производят по карте предварительный расчет постов, после чего назначают комендантов участков маршрута и отдают им приказания применительно к вышеуказанной статье, касающиеся данного участка.

90. Время начала работ по провешиванию маршрута определяется комендантом маршрута и должно обеспечивать указанные сроки.

91. Скорость провешивания маршрута зависит от состояния пути и числа выставляемых постов, указок, знаков и надписей и колеблется от 10 до 30 км в час.

92. При наличии времени, достаточных сил и средств коменданты участков в указанное им время выезжают на свои участки и провешивают их. Комендант маршрута наблюдает за провешиванием первого участка, а затем, двигаясь по маршруту дальше, проверяет организацию службы регулирования на последующих участках, давая, в случае необходимости, указания об исправлении замеченных недостатков. Проверив маршрут до конца, комендант маршрута возвращается навстречу (двигающемуся) соединению, докладывает НО-1 или начальнику колонны о проделанной работе и сопровождает его.

По окончании провешивания участка комендант участка возвращается к началу своего участка и, при подходе соединения, сопровождает коменданта маршрута. Если последний еще не вернулся, то докладывает НО-1 или начальнику колонны о состоянии участка и организации на нем службы регулирования.

93. Для полного освобождения пути движения колонны от проезда посторонних машин и повозок на всех выходах боковых дорог на этот путь ставятся надписи: «Проезд закрыт». Кроме того, по указанию лица, ставящего задачу о закрытии движения по маршруту колонны, боковые ответвления могут быть закрыты путем забаррикадирования их камнями, бревнами или прорывкой рвов. В необходимых случаях в сторону от дороги высылаются посты, которые заблаговременно прекращают движе-

ние с тем, чтобы к подходу колонны путь был совершенно свободен.

Кроме того, высшие общевойсковые штабы для освобождения пути, чтобы обеспечить беспрепятственное движение мотомехчастей, отдают приказы о прекращении движения на соответственном участке пути на определенное время. В этом случае указывается, какими путями взамен пользуются другие части и тылы.

Эта мера при условии своевременного доведения ее до заинтересованных исполнителей значительно повышает скорость и безопасность движения мотомехчастей.

94. При недостатке сил и средств для провешивания всего маршрута работа регулировщиков организуется так, чтобы провешивание было закончено на отрезке маршрута к подходу части. По мере прохождения колонны силы и средства службы регулирования обгоняют колонну для провешивания следующего участка маршрута и обеспечения непрерывного движения колонны.

95. В этом случае комендант маршрута имеет небольшой резерв, двигаясь с которым впереди колонны на расстоянии 5—10 км, исправляет из средств своего резерва замеченные недочеты. Коменданты участков, встречая на своих участках коменданта маршрута, докладывают о состоянии участка и проделанной ими работе, после чего пропускают колонну и по ее проходе последовательно снимают посты. Затем, обгоняя колонну, выдвигаются на следующий свой участок.

Впереди колонны высылаются 2—3 машины с регулировщиками, которые получают участки протяжением по 2—3 км и, курсируя по ним, наблюдают, чтобы нигде по дороге не было а выезжающих — заворачивают обратно.

С подходом головы колонны регулировщик на большой скорости выезжает на следующий свой участок, продолжая на нем свою работу.

Во время движения самой колонны эта работа выполняется органами подвижного регулирования.

96. Для провешивания участков коменданты участков, в соответствии с полученными указаниями и наличием

сил и средств, выставляют в нужных местах посты регулирования, указки, надписи и знаки.

При выставлении поста регулирования старшему поста отдается приказание, в котором указывается:

- а) состав, номер и местоположение поста;
- б) назначение и особые обязанности;
- в) где находятся соседние посты и комендант участка;
- г) что делать при появлении противника, и меры маскировки;
- д) как организуется ПВО;
- е) ось боевого питания, восстановления и связи;
- ж) что делать с аварийными машинами;
- з) взаимоотношение (подчинение) с постами регулирования других соединений (частей) (если они выставлены или могут быть выставлены в районе поста);
- и) можно ли привлекать и для каких работ местное население;
- к) куда, кому, о чем и каким способом доносить;
- л) порядок окончания работы и присоединения;
- м) пропуск и отзыв.

Сведения о противнике и задача службы регулирования участка объясняются всему личному составу перед проведением маршрута.

97. Если при выставлении постов личный состав, следующий на одной машине, распределяется на несколько постов, то комендант участка при выставлении последнего поста, из личного состава, следующего на этой машине, дает указания, при каком посту машины не находиться. Место нахождения машины определяется необходимостью использования ее для связи с постом, догона частей и машин, проходящих через пост, для сбора постов. В последнем случае машина, по выставлении всех постов из личного состава машины, возвращается на первый из выставленных постов с тем, чтобы, по окончании работы, последовательно собрать их.

98. Выставленные посты регулирования несут свои обязанности в соответствии с указаниями гл. III.

Организация службы регулирования при недостатке времени и под прикрытием войск фронта

99. При недостатке времени на организацию службы регулирования марша, совершаемого под прикрытием войск фронта, НО-1 ставит задачи комендантам маршрутов порядком, изложенным выше. Документы могут быть не составлены, и необходимые сведения, входящие в эти документы, даются устно. Расчет сил и средств регулирования делается приблизительный.

100. Коменданты маршрутов, немедленно по получении приказа на провешивание, начинают таковое методом, указанным на случай недостатка сил и средств регулирования (ст. 94).

101. Указанные методы провешивания применяются при совершении марша во всех случаях, когда совершение его прикрыто войсками фронта.

При совершении марша без прикрытия войск фронта.

102. При совершении марша без прикрытия войсками фронта недостаток времени и близость противника исключают возможность предварительной рекогносцировки и провешивания маршрута; в данном случае рекогносцировка маршрута совмещается с его провешиванием.

103. Для выставления дополнительных постов регулирования, замены и подкрепления несущих службу в резерве штаба должно находиться не менее $\frac{1}{4}$ сил и средств регулирования.

104. Время и порядок снятия и присоединения постов должны обеспечить накопление резерва до половины всех сил и средств регулирования ко времени и месту столкновения с противником.

Для этого должны быть использованы все остановки колонн, особенно для заправки машин и в выжидательном районе

(позиции), во время которых освобождающиеся после прохода колонн посты присоединяются к резерву.

105. Нормально рекогносцировка и провешивание маршрута ведутся под прикрытием органов тактической разведки. Однако, если противник имеет подвижные (конница, мотомехчасти) и активные разведку и охранение, то провешивание маршрута производится под прикрытием специально выделяемого охранения.

106. Для ускорения связи между НО-1 (П-1) и комендантом маршрута последнему обязательно придается радиостанция. Это особенно важно для своевременного предупреждения коменданта, производящего провешивание маршрута, о переброске на новое направление.

107. При встрече с противником органы регулирования уклоняются от него и в бой не ввязываются. Если маршрут прегражден противником, то орган регулирования ожидает, пока он не будет сбит РГ, после чего продолжает свою работу. При встрече с обороняющимся противником, превосходящим РГ, орган регулирования под прикрытием РГ или своих боевых машин организует разведку подступов, могущих послужить путями выхода на рубеж развертывания охраняющих частей или главных сил колонны, и ожидает подхода охранения, продолжая работу под его прикрытием. При встрече с превосходящими силами противника, действующими активно, — отходит вместе с РГ, а если РГ, обтекая фланги противника, уклоняется от маршрута, то самостоятельно отходит к охраняющим частям, донося об этом и продолжая свою работу уже под их прикрытием.

Оставление провешиваемого маршрута и переход на другой маршрут производится только по указанию штаба соединения.

Подчинение органов регулирования

108. Органы регулирования, как правило, управляются централизованно; однако, в зависимости от обста-

новки, они могут быть полностью или частично подчинены начальникам колонн:

а) при совершении одной из колонн движения самостоятельным маршрутом;

б) при неожиданном изменении движения.

Во всех случаях, когда обстановка требует немедленного изменения организации и работы службы регулирования, начальник колонны имеет право подчинить себе средства регулирования, обслуживающие колонну, с немедленным допением об этом штабу соединения.

Начальник колонны, подчиняя себе службу регулирования, принимает ответственность за организацию и работу ее.

Служба регулирования при изменении направления марша

109. При изменении направления маршрута штаб, используя резерв регулировщиков, немедленно организует провешивание нового маршрута. Регулировщики, провешивающие первоначальное направление, в зависимости от обстановки (наличие и возможность встречи с противником на новом направлении), перебрасываются непосредственно на новый маршрут для продолжения его провешивания или оттягиваются в резерв. Если комендант маршрута находится на значительном удалении впереди колонны, то штаб своим распоряжением извещает комендантов участков, уже выставивших посты, о новом порядке снятия и месте присоединения (в особе спешных случаях указания даются непосредственно постам). Одновременно назначается новый комендант маршрута.

110. Часто будут случаи, когда провешивание одной части маршрута будет вестись под прикрытием войск фронта, при достаточном времени на организацию службы регулирования, а другой части маршрута (до проходе линии передовых частей фронта) — под прикрытием органов тактической разведки, в условиях недостатка или полного отсутствия времени на предварительную организацию службы регулирования. Штаб соединения должен дать указания о времени и месте перехода от одного метода провешивания маршрута — к другому.

ГЛАВА V

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫТЯГИВАНИЯ КОЛОНН

Различные способы организации вытягивания колонн

111. План вытягивания колонн механизированного соединения составляется в виде таблицы вытягивания (приложение 6).

112. Вытягивание колонн осуществляется двумя способами:

1) Для всех частей, составляющих отдельную колонну, назначается единый исходный пункт и соответственно разное время его прохождения подразделениями колонны. Командир (штаб) каждого подразделения сам рассчитывает время и путь выхода к общему исходному пункту. В этом случае организация регулирования движения, особенно при возможных скрещиваниях частей или параллельном движении их по одной дороге, затруднена.

2) Второй способ заключается в назначении каждой части, составляющей колонну, отдельного исходного пункта, при условии одновременного прохождения их всеми частями. Одновременно каждой части может быть указан путь и время выступления из ее расположения к ее исходному пункту. При применении этого способа штаб соединения наиболее целесообразно распределяет пути частей к их исходным пунктам, время и порядок их движения и дает четкую организацию службы регулирования при вытягивании. Вся колонна вытягивается одновременно.

Для организации регулирования в районе вытягивания колонн, как правило, используется личный состав самих вытягиваемых колонн, дабы обеспечить своевременность выброски частей регулирования по маршруту движения.

Организация службы регулирования при вытягивании походной колонны роты

113. Для организации службы регулирования при вытягивании (построении) походной ко-

лонны роты командир роты назначает старшего регулировщика из числа лиц младшего или среднего комсостава (обычно старшина роты) и отдает распоряжение командирам взводов роты и приданных подразделений о выделении по одному регулировщику в распоряжение старшего регулировщика. В приказании старшему регулировщику командир роты указывает:

- а) место вытягивания колонны роты;
- б) последовательность распределения подразделений в колонне;
- в) дистанции между подразделениями и машинами;
- г) время окончания вытягивания.

114. Старший регулировщик с регулировщиками от подразделений прибывает на место вытягивания роты за 10—15 минут до его начала и, в соответствии с указаниями командира роты, расставляет регулировщиков подразделений в местах, предназначенных для головных машин их подразделений, и указывает места хвостовых машин. Одновременно им указываются дистанции между машинами подразделения. По приближении своего подразделения регулировщик указывает место головной и последующим машинам, следя за соблюдением дисциплины движения и помогая водителям машин знаками в правильной постановке машин. По окончании вытягивания и расстановки всех машин регулировщик докладывает (подает сигнал) об этом командиру подразделения и старшему регулировщику.

Старший регулировщик следит за работой регулировщиков подразделений и за дисциплиной движения. По окончании вытягивания докладывает об этом командиру роты.

Организация службы регулирования при вытягивании походной колонны батальона

115. Для организации службы регулирования при вытягивании колонны батальона начальник штаба батальона, по принятии командиром батальона решения

па марш. назначает коменданта вытягивания колонны батальона из числа своих помощников и, в соответствии с таблицей вытягивания, полученной из штаба соединения, отдает коменданту приказание, в котором указывает:

- а) место вытягивания колонны батальона;
- б) последовательность расстановки в колонне подразделений;
- в) дистанции между машинами и подразделениями;
- г) путь движения к исходному пункту и исходный пункт;
- д) придаваемые в помощь регулировщики;
- е) к какому времени закончить организацию службы регулирования, вытягивания колонны и пути движения к исходному пункту.

116. Если в батальоне нет своего органа регулирования и не приданы регулировщики из роты регулирования соединения, то в помощь коменданту вытягивания назначаются регулировщики из числа личного состава подразделений батальона из расчета — по одному на подразделение и на пост регулирования для провешивания пути к исходному пункту (если последнее нужно).

117. Комендант вытягивания рекогносцирует путь батальона к его исходному пункту, после чего осматривает место вытягивания колонны батальона.

118. Провешивание пути батальона к исходному пункту производится с расчетом окончить таковое за 10—15 минут до начала вытягивания колонны. После этого комендант расставляет регулировщиков в местах, предназначенных для головных машин подразделений. В дальнейшем комендант вытягивания колонны батальона и регулировщики действуют в соответствии с указаниями для регулирования вытягивания роты.

Организация службы регулирования при вытягивании колонны соединения

119. Для организации службы регулирования при вытягивании колонны соединения, в

соответствии с таблицей вытягивания (приложение 6) и указаниями начальника штаба, Ю-1 вручает ответственным комендантам вытягивания колонн соединения (из числа начальников отделов штаба соединения или их помощников) таблицу вытягивания. В дополнение к ней указывает:

а) к какому времени организовать службу регулирования (ко времени выхода разведки, авангарда или главных сил);

б) на какие участки обратить особое внимание (места перекрещивания частей и подразделений, идущих на свои маршруты, места их выхода на маршруты и т. п.);

в) придаваемые силы и средства регулирования и связи;

г) порядок снятия и присоединения постов регулирования;

д) организацию ПВО, ПХО и ПТО участка вытягивания.

120. Комендант выставляет посты регулирования в места:

а) исходных пунктов частей колонны;

б) перекрещивания частей и присоединения к ним придаваемых им на марш частей и подразделений;

в) выходов на участок маршрута, на котором производится вытягивание колонны.

121. Как правило, посты регулирования, по выполнении своей задачи (прохождения хвоста соответствующей части мимо поста, окончания перекрещивания, присоединения приданной части и т. п.) оканчивают работу и докладывают об этом коменданту, присоединяясь к резерву указанным им порядком.

122. Ответственный комендант в период вытягивания, следя за точным выполнением таблицы вытягивания, по собственной инициативе принимает меры к предотвращению образования пробок и дает опаздывающим частям указания о порядке их движения. Периодически доносит о ходе и окончании вытягивания и принятых им мерах начальнику колонны и начальнику штаба соединения.

ГЛАВА VI

СЛУЖБА ЗАМЫКАНИЯ

123. Служба замыкания организуется с целью: обеспечения нормального движения колонны; сбора отставших машин и помощи аварийным, поддержания порядка в хвосте колонны, оповещения командиров частей и начальников колонн об отставших машинах и о мероприятиях, принятых по оказанию технической помощи.

124. Служба замыкания организуется в каждой отдельной части от батальона (дивизиона) и выше во всех случаях, в роте (эскадроне). РГ, ГПЗ и т. п. — при движении отдельной колонной.

125. На обязанности службы замыкания лежит:

- а) поддержание дисциплины марша в хвосте колонны;
- б) отвод остановившихся машин с дороги, а если этого сделать нельзя, то на правый обрез дороги;
- в) дача указаний догоняющим колонну машинам о пути следования (можно ли обогнать колонну, когда и где);
- г) периодически доносить командиру части: сколько машин отстало, какие именно (их типы), какого подразделения или части, где и причины отставания (приложение 7);
- д) оказание технической помощи аварийным машинам, если на нее требуется не более 10—15 минут; если требуется большее время, то командиру машины указывается, когда, кем и каким порядком эта помощь будет оказана;
- е) снабжение отдельных машин горячим;
- ж) при движении в тылу противника, по особому указанию командования, захватывание с собою личного состава аварийных машин, не могущих быть отремонтированными в установленный срок, а также разоружение машины или приведение ее в полную негодность.

126. Служба замыкания организуется по указанию штаба части (в подразделениях — командира подразделения). Состав ее зависит от состава замыкаемой части, обстановки, качества пути, типа машин и времени суток. Чем больше часть и сложнее типы машин — тем более должны быть усилены ремонтные средства. Необходимость уничтожения машин обязывает выделение в службу замыкания машин для принятия личного состава и агрегатов, снимаемых с аварийных машин, и подрывников для уничтожения их. Сложность и трудность пути и движение ночью или в туман требуют увеличения числа регулировщиков.

Примерный состав службы замыкания в танковом батальоне может быть следующим: 2 ремонтных летучки с тракторами-тягачами, машина с горючим и запчастями, машина для службы регулирования и связи с командиром части. Начальником службы замыкания в батальоне назначается лицо среднего комсостава. В подразделениях меньше батальона, идущих отдельной колонной, служба замыкания, при отсутствии технических машин, может быть возложена на тыльный дозор или хвостовую машину. В этом случае ею выполняются только указания, перечисленные в пунктах «а», «б», «в», «г» и «ж» ст. 125.

127. Органы службы регулирования двигаются в хвосте боевого эшелона мотопарка батальона.

128. При движении нескольких батальонов одной колонной в хвосте колонны организуется распоряжением штаба мехсоединения служба замыкания всей колонны.

В этом случае, особенно при движении по узким дорогам, затрудняющим обгон, служба замыкания, как правило, образует из остановившихся машин (не могущих догнать свою часть без обгона других частей) особый тыльный эшелон отставших машин. Последние присоединяются к своим частям либо на большом привале, либо по прибытии в место назначения. Служба замыкания мехсоединения двигается за колонной непосредственно или совместно с колонной головных эшелонов мотопарков батальонов.

129. Служба замыкания обслуживает все машины, независимо от их принадлежности к той или иной части.

ГЛАВА VII

СБОР ПОСТОВ

130. Своевременное снятие постов регулирования, их плановый сбор и присоединение приобретают особое значение при ограниченности средств и сил службы регулирования, а также при действиях в глубине цепрядельского расположения.

131. Снятие постов регулирования производится одним из следующих трех способов:

а) по прохождению через пост определенных частей или подразделений;

б) по времени;

в) по особому приказанию.

132. Наиболее часто применяется снятие постов по прохождении указанных посту частей или подразделений. В этом случае каждый пост самостоятельно заканчивает свою работу по прохождении указанной части.

133. При разбросанном расположении постов по целому району (например, при расположении на месте) применяется способ снятия постов регулирования по времени (окончание своей работы в указанное время).

134. Когда заранее неизвестны количество, порядок и время прохождения частей (например, когда посты выставлены до принятия решения о составе колонн или когда обслуживаются части, не принадлежащие к составу мехсоединения, и т. д.), посты регулирования заканчивают свою работу по особому приказанию коменданта участка или маршрута.

135. По окончании своей работы посты присоединяются к своей части. Присоединение происходит самостоятельно по отделениям (по-машинно), или, целыми участками. Наиболее выгодно присоединение по-машинно, так как отдельные машины имеют большую скорость и им легче обогнать колонну. Так как часть постов будет стоять без машин, то, как правило, в каждом отделении транспортер отделения по расстановке постов возвращается к тыловому

посту и по окончании работы, двигаясь вперед, постепенно захватывает личный состав отделения. Одновременно снимаются указки, надписи и т. п. и уничтожаются сделанные на земле или окружающих предметах условные знаки. В некоторых случаях, например в рейде, часть надписей и указок может быть оставлена, но изменены направления с целью дезориентирования противника. С этой же целью может быть применено ложное провешивание маршрутов одними указками и надписями.

136. Снятие постов на отдельных участках маршрута и порядков присоединения должны быть рассчитаны так, чтобы к выходу мхсоединения в район возможного столкновения с противником иметь в резерве достаточно сил и средств для организации службы регулирования при развертывании и в бою.

ГЛАВА VIII

ОРГАНИЗАЦИЯ СЛУЖБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ В ВЫЖИДАТЕЛЬНЫХ РАЙОНАХ (позициях)

137. Близость противника и нахождение в сфере его дальнего артиллерийского огня требуют особой четкости и плановости работы органов регулирования как при подходе к выжидательному району (позиции), так и при занятии его.

Меры по маскировке разрабатываются по указанию начальника инженерной службы соединения (части).

138. В зависимости от наличия времени организация службы регулирования может быть централизованной или децентрализованной.

Централизованная организация службы регулирования

139. При централизованной организации службы регулирования штаб мхсоединения организует разведку и провешивание путей выхода батальонов на их места в выжидательном районе (позиции), а также и самого выжидательного района.

140. Для этого немедленно по принятии решения командования на занятие выжидательного района штаб соединения:

1) Намечает пути движения батальонов и места их выхода из общих колонн (ответвления основного маршрута).

2) Намечает места расположения батальонов и тылов в выжидательном районе.

3) Дает указания об организации ПВО.

4) Высылает посты регулирования на места выхода батальонов из общей колонны.

5) Назначает начальников ответвлений маршрутов и придает им необходимые силы и средства.

6) В приказании начальникам ответвлений маршрутов указывает:

а) новые данные обстановки;

б) путь движения батальона в выжидательный район и место его расположения;

в) к какому сроку закончить провешивание ответвления маршрута;

г) особые указания об организации службы регулирования в районе сосредоточения;

д) кто назначается комендантом службы регулирования всего выжидательного района;

е) куда, кому и о чем присылать донесения.

141. Комендантами ответвлений маршрутов, как правило, назначаются командиры из состава штабов батальонов.

142. По получении приказания коменданты ответвлений выезжают на место расположения соответствующих батальонов, уточняют маршруты и подступы на местности (в соответствии с полями видимости и невидимости со стороны противника) и затем провешивают маршрут, двигаясь навстречу батальонам.

143. По провешивании пути движения и вывода на него батальона комендант ответвления маршрута вместе с представителем батальона, а если нужно — и подразделений батальона, возвращается в место, предназначенное для расположения, после чего по указанию представителя батальона организует службу регулирования при занятии подразделениями указанных им мест.

Последнее особенно важно при занятии выжидательного района (позиции) ночью.

Децентрализованная организация службы регулирования

144. При недостатке времени, сил и средств организация службы регулирования децентрализуется — передается командирам батальонов. Одновременно им передаются и могущие быть выделенными средства регулирования.

145. В этих случаях служба регулирования организуется тем же порядком штабами батальонов самостоятельно, причем к ней могут быть привлечены машины разведывательной роты и отделения автосвязи взвода связи батальона.

146. В выжидательном районе в помощь органам регулирования в каждой роте выделяется парный пеший пост регулирования, на обязанности которого лежит несение службы регулирования в пункте расположения роты, руководствуясь ст. 50—61.

Организация службы регулирования после занятия выжидательного района

147. После занятия выжидательного района органы регулирования:

а) указывают путь движения и место расположения подходящим машинам;

б) наблюдают, чтобы машины не мешали одна другой при разворотах на месте и не закрывали друг другу прямой выход;

в) регулируют движение на подходящих к месту расположения путях;

г) указывают пути движения машин с горючим, подходящих для заправки боевых машин;

д) следят за соблюдением мер маскировки;

е) по сигналу воздушной тревоги прекращают всякое движение, указывая двигающимся машинам ближайшее укрытие, или, в зависимости от полученных указаний, не разрешают им оставаться вблизи замаскированных машин; после отбоя воз-

душной тревоги разрешают продолжать движение остановленным машинам;

ж) в случае боевой тревоги указывают путь на пункт сбора;

з) разведывают путь на рубеж для развертывания (исходные позиции).

148. Снятие постов регулирования производится по особому указанию или по выходе всех подразделений из выжидательного района.

149. В пунктах выхода батальонов из общей колонны и в местах расположения батальонов оставляется по одному посту регулирования в качестве маяков. Обязанности последних — указать пути подходящим отставшим машинам, подразделениям и тылам. Эти посты регулирования (маяки) оставляются на определенный (необходимый) промежуток времени или до подхода определенной части.

ГЛАВА IX

СЛУЖБА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИ РАЗВЕРТЫВАНИИ ДЛЯ БОЯ

(на исходных позициях)

Задачи службы регулирования

150. Организация службы регулирования при развертывании для боя зависит от вида боя (встречный бой, атака противника, перешедшего к обороне и т. д.), от способа развертывания (с хода или из выжидательного района, т. е. остановкой) плана боя и вытекающего из последнего боевого порядка, а также системы обслуживания этого боевого порядка и вытекающего из этого наличия времени и возможности заблаговременной организации службы регулирования.

151. Наиболее плавное развитие служба регулирования получит после остановки в выжидательном районе при переходе на исходные позиции для атаки перешедшего к обороне противника.

152. В этом случае служба регулирования организуется централизованно.

Основными задачами ее будут:

- а) скрытно и быстро вывести атакующие батальоны на исходные позиции; как правило, выдвижение на исходные позиции производится ночью колонными путями — один путь на батальон; для обозначения колонных путей могут быть применены густо расставленные лампочки, прикрытые сверху колпаками;
- б) обеспечить четкий подход частей, указывая путь каждому подразделению, а если нужно — и машине;
- в) проследить, чтобы раньше установленного для атаки времени ни одна машина не обнаруживала себя выходом за последнюю маску; обеспечить одновременный переход атакующими частями рубежа развертывания;
- г) провести и указать исходные места частям и подразделениям, обеспечивающим бой (саперы, химики, связь, тылы и т. д.);
- д) обеспечить пропуск через свою артиллерию и пехоту при нахождении их на месте и особенно при нахождении пехоты (конницы), артиллерии в движении;
- е) подготовить выходы для каждого эшелона с его исходных позиций;
- ж) обеспечить строжайшую маскировочную дисциплину;
- з) указать пути и места сбора стягиваемых с фронта органов тактической разведки;
- и) обеспечить регулирование движения и предупредить скопление машин в районе штаба соединения.

Работа ответственных комендантов

153. Штабом соединения назначаются ответственные коменданты батальонных участков исходных позиций из числа командиров штаба соединения или соответствующих батальонов.

154. Им даются следующие указания:

- а) новые сведения о противнике;
- б) решение командира соединения (части);
- в) маршрут движения обслуживаемого батальона на рубеж развертывания (исходные позиции);

г) какие еще части пойдут в этом направлении, когда и каким порядком они проходят через рубеж развертывания;

д) куда направлять машины с донесениями и стягивающиеся с фронта органы тактической разведки;

е) как организуется ПВО;

ж) в какое время или по какому сигналу пропустить через рубеж развертывания атакующие части;

з) придаваемые силы и средства регулирования;

и) когда и каким порядком снимать посты и присоединяться.

Кроме того, ответственные коменданты получают указания от соответствующих командиров батальонов об:

а) оси боевого питания, восстановления и связи;

б) путях движения подразделений батальона через рубеж развертывания после его расчленения;

в) порядке движения служб и тылов.

155. Ответственные коменданты, в отношении регулирования движения батальона, в целом подчиняются штабу мехсоединения; а в отношении регулирования движения внутри батальона, его подразделений — штабу батальона.

156. Служба регулирования артиллерии, не приданной батальонам, организуется начальником артиллерии совместно со штабом соединения. Для выполнения ее используются взводы разведки батарей и дивизионов.

Работа службы регулирования при встречном бое

157. При атаке противника с хода (встречный бой) крайняя ограниченность времени, близость противника и необходимость двигаться колонными путями, ставят органы регулирования в особо трудные условия работы.

158. Штаб мехсоединения организацией всей службы регулирования обеспечивает накопление максимального резерва средств регулирования ко времени возможного столкновения с противником.

159. Немедленно по постановке задачи на атаку командирам батальонов в распоряжение командиров, высылаемых для вывода батальонов на рубеж развертывания (колонновожатых батальонов), выделяются силы и средства регулирования и даются указания, перечисленные в ст. 154.

Работа колонновожатых

160. По получении приказа и средств регулирования колонновожатый батальона организует из одной части регулировщиков разведку и провешивание пути подхода батальона на рубеж развертывания: провешивание пути идет от рубежа навстречу батальону. С остальными регулировщиками колонновожатый батальона двигается кратчайшим путем на пункт выхода батальона из общей колонны. Выставив здесь пост регулирования, он продолжает движение навстречу батальону, ведет батальон к указанному для него пункту выхода из общей колонны, а затем выводит его на рубеж развертывания.

161. При крайнем недостатке времени средства регулирования могут быть выделены прямо в распоряжение командира батальона, который тогда сам через свой штаб организует службу регулирования батальона.

162. При внезапном, вынужденном развертывании колонны служба регулирования организуется по батальонно, штабам батальонов. Для организации ее могут быть использованы кроме подразделений (частей) регулирования, машины отделения автосвязи взвода связи и разведоты батальона.

ГЛАВА X

СЛУЖБА РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ПОЛЕ БОЯ

Основные задачи

163. Особые условия танкового боя (скоротечность его, быстрота маневрирования, глубина атаки, наличие у противника более или менее широких сплошных или прерывистых окопов и пассивных противотанковых препятствий), плановое продвиже-

ние вторых эшелонов и органов боепитания и восстановления (при частом изменении обстановки) — требуют особой гибкости в организации и работе службы регулирования.

164. Служба регулирования на поле боя неразрывно связана с работой органов регулирования в период развертывания и является ее продолжением.

При атаке обороняющегося противника служба регулирования организуется до переднего края обороны противника.

Основными задачами ее будут:

а) проवेशивание укрытых подступов и проходов через все естественные и искусственные препятствия и проведение последовательно по ним всех эшелонов атакующих танков, служб и боевых тылов;

б) пропуск танков через свою пехоту, кавалерию, занимающие исходные позиции для атаки;

в) проवेशивание оси боевого питания, восстановления и связи;

г) указание пути раненым, ремонтным летучкам, машинам связи, партиям пленным и т. д.;

д) служба регулирования в районе движения штаба соединения (применительно к ст. 190);

е) содействие всем подразделениям и машинам во всех отношениях принятию ими участия в бою, а также фиксирование причин неучастия в бою.

165. Служба регулирования тылов и служб батальонов первого и второго эшелонов после их развертывания и ввода в бой, организуется штабами батальонов, используя приданные средства регулирования. Движение вторых эшелонов, до ввода их в бой, регулируется централизованно, распоряжением штаба соединения.

Успех службы регулирования на поле боя зависит от немедленного выдвижения вперед органов регулирования, при первой к тому возможности, и от налаженности пополнения потерь в органах регулирования в процессе самого боя.

Кроме того, успех службы в значительной мере зависит от обеспечения каждой боевой машины всеми положенными документами согласно «Временного руководства по управлению и службе шта-

бов мотомехвойск РККА», ч. 3. Боевая документация, как то: перспективные схемы маршрутов, боевых курсов и их профиля.

Работа комендантов

166. Комендантом службы регулирования в период атаки назначается старший из регулировщиков, приданных батальону. Ему заблаговременно, еще до начала движения батальона в атаку, даются следующие указания:

а) боевой курс или полоса наступления батальона; его эшелонирование;

б) порядок и путь передвижения служб и боевого тыла батальона, а также сигналы для вызова различных средств и служб;

в) ось боевого питания, восстановления и связи;

г) ось движения штаба батальона;

д) куда направлять раненых, газоотравленных и пленных;

е) где пункт сбора батальона;

ж) порядок снятия постов;

з) от кого получать указания во время движения штаба в атаку, и куда и каким порядком посылать донесения;

и) какие средства придаются для исполнения задачи.

167. С началом движения пехоты (кавалерии) в атаку комендант службы регулирования батальона с регулировщиками начинает предвигаться вперед, проведя ось боепитания, восстановления и связи с учетом скрытности продвижения как от воздушного, так и от наземного противника.

168. После розыска и установления проходов через минные поля, районы, зараженные СОВ, окопы и пассивные противотанковые препятствия комендант службы регулирования движения батальона обязан точно отметить их у себя на карте и сделать кроки прохода. Последние при первой возможности представляются в штаб батальона и заинтересованным подразделениям и оттуда штаб батальона представляет эти сведения в штаб мехсоединения на случай использования этих проходов соответствующими частями.

Регулирование движения вторых эшелонов и артиллерии

169. Регулирование движения вторых эшелонов организуется штабом соединения. Оно заключается в разведке и провешивании пути движения батальонов второго эшелона в соответствии с поставленной им задачей и с целью своевременного подвода вторых эшелонов к рубежу их развертывания с наибольшей скрытностью и наименьшими потерями.

Если задача второго эшелона изменяется, то штаб соединения организует провешивание нового направления из своего резерва средств регулирования.

170. При недостатке времени (встречный бой) широко используются колонновожатые, которые, получив в помощь несколько регулировщиков, ведут батальоны второго эшелона до начала их развертывания.

171. Служба регулирования артиллерии, не приданной батальонам, организуется начальником артиллерии соединения согласованно со штабом соединения и выполняется взводами разведки батарей и артдивизионов.

• ГЛАВА XI

ОРГАНИЗАЦИЯ СЛУЖБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ПУНКТАХ И В РАЙОНАХ СБОРА ПОСЛЕ АТАКИ

Обязанности службы регулирования

172. Быстрый и полный сбор всех боеспособных машин, подразделений и частей мехсоединения на пунктах и в районе сбора; ликвидация и предупреждение пробок и скопления машин на дорогах и подступах, идущих к району (пункту) сбора; указание пути потерявшим ориентировку машинам и быстрый подвоз средств боепитания и восстановления — в значительной степени зависят от организации и четкости работы службы регулирования.

173. Служба регулирования в районе (пункте) сбора состоит из:

а) провешивания путей внутри района (пункта) сбора и поддержания дисциплины движения;

б) направления отдельных машин и подразделений, оторвавшихся от своих частей или потерявших ориентировку;

в) направления подходящих машин с горючим, огнеприпасами и ремонтных летучек, а в случае надобности и их вызов;

г) поддержания порядка и маскировочной дисциплины в районе (пункте) сбора;

д) содействия противовоздушной обороне района сбора;

е) регулирования движения в районе штаба соединения;

ж) рекогносцировки путей дальнейшего движения соединения.

174. По мере выхода батальонов в свои пункты сбора после атаки штабы батальонов немедленно организуют службу регулирования на пунктах сбора с целью:

а) быстрого расположения в указанных районах подразделений батальона;

б) регулирования движения машин в пункте сбора, в особенности в период заправки и пополнения горючим;

в) подвода тылов и непосредственно не участвовавших в атаке подразделений, если они нужны, на пункты сбора или остановки их в нужном месте до определенного срока или приказа;

г) соблюдения маскировочной дисциплины.

Для выполнения этих задач весь личный состав службы регулирования должен быть отлично ознакомлен с техникой обслуживания машин всеми вспомогательными средствами и своевременно оповещать начальников последних о характере местных условий работы по обслуживанию в местах сбора.

Одновременно штаб мехсоединения снимает все посты, еще остававшиеся в выжидательном районе (если таковые были), на исходных позициях (рубеже развертывания) и т. д., если в них нет надобности. Все свободные регулировщики немедленно отправляются для присоединения к своему резерву при штабе соединения.

175. Ввиду особой важности работы службы регулирования на пункте сбора — на период сбора батальона и подхода боевых тылов комендантом службы регулирования пункта сбора назначается ответственное лицо из лиц среднего состава батальона, чаще всего из состава командиров штаба. После организации службы регулирования и сбора батальона комендантом может быть оставлен старший из регулировщиков.

Работа штабов по организации службы регулирования

176. С выходом батальонов в пункты сбора штаб соединения организует службу регулирования в районе сбора, для чего органы регулирования:

а) провешивают ось боепитания, восстановления и связи единою для всего соединения (взамен батальонных);

б) выводят в район сбора части, не входящие в состав батальонов и не принимавшие непосредственного участия в атаке;

в) организуют службу регулирования в районе сбора соединения;

г) для лучшей организации и четкости работы органов регулирования штабом соединения высылаются в наиболее ответственные места командиры штаба (из числа помощников начальников отделов штаба), которые по окончании организации службы регулирования и сбора частей возвращаются в штаб.

177. Колонновожатые и проводники широко применяются для привода частей и подразделений в район сбора, при подходе служб и боевых тылов и особенно — во время движения по районам местности, обстреливаемым артиллерией противника, зараженным ОВ, минированным или сильно изрытым окопами, воронками от снарядов тяжелой артиллерии и т. д.

178. В зависимости от обстановки, немедленно с приходом в район сбора и высылкой органов тактической разведки штаб соединения организует разведку и провешивание маршрутов дальнейшего движения соединения.

ГЛАВА XII

ОРГАНИЗАЦИЯ СЛУЖБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИ РАСПОЛОЖЕНИИ НА МЕСТЕ

Обязанности службы регулирования

179. Служба регулирования при расположении на месте служит в руках командования для быстрого развода частей и подразделений по пунктам расквартирования и для поддержания дисциплины движения и маскировки в районе расквартирования.

180. На обязанности службы регулирования лежит:

а) вывод частей соединения из общей колонны на пути, ведущие к их пунктам расположения;

б) организация службы регулирования в пунктах расположения частей;

в) провешивание основных путей движения в районе расположения и к станции снабжения;

г) организация регулирования движения в пунктах скопления машин: у нарков (гаражей), у ж.-д. станций, в местах стыков эшелонов мотопарков, на мойках, на пунктах сбора по боевой тревоге;

д) поддержание маскировочной дисциплины;

е) реконгносцировка и провешивание путей в направлениях возможного появления противника и к своим охраняющим частям;

ж) содействие ПВО района.

181. При принятии решения о расположении соединения на месте штаб соединения составляет предварительный план службы регулирования, состоящий из определения:

а) путей, подлежащих провешиванию;

б) пунктов, в которых должно быть организовано регулирование движения;

в) расчета сил и средств регулирования.

Работа командира роты регулирования

182. На основании составленных предварительно плана и расчетов командиру роты регулирования штабом соединения даются следующие указания:

- а) пункты расположения частей и пути подхода к ним;
- б) какие пути провесить и для какого движения;
- в) в каких населенных пунктах и местах скопления машин организовать регулирование движения силами роты регулирования и в каких — силами частей;
- г) где и для чего организовать службу регулирования (организация службы регулирования в случае боевой тревоги — сигналы боевой, воздушной и химической тревоги);
- д) где сокращать, вовсе снимать или усиливать службу регулирования ночью;
- е) продолжительность стоянки (для расчета смены личного состава).

183. Получив эти указания, командир роты регулирования заблаговременно, не позже чем с квартирьерами отправляется в район расквартирования, одновременно проведя маршрут следования к нему и ответвления маршрута в пункты расквартирования частей.

184. По прибытии в район расквартирования командир роты регулирования, предварительно согласовав этот момент с квартирьерами, организует регулирование движения в районе расположения штаба, гаражей, парков, моек и соединения и в других, указанных ему пунктах.

185. По прибытии штаба соединения и отдаче приказа командир роты регулирования докладывает о сделанной им работе и получает указания о службе регулирования во время боевой тревоги и какие маршруты к какому сроку разведать.

186. По получении всех распоряжений командир роты составляет расчет сил и средств и схему постов и представляет их на утверждение НО-1 (в части — НПП).

187. Для организации службы регулирования при расположении на месте расходуется не более 30—40% сил и средств роты регулирования.

188. Штабы частей соединения, без особого на то приказа, по прибытии в пункт расквартирования немедленно организуют службу регулирования движения в этом пункте в соответствии с пунктами «г» и «д» ст. 180, для боевой тревоги и на пунктах сбора по тревоге используя для этого личный состав подразделений.

189. Регулировщики частей в отношении регулирования внутреннего движения подчиняются штабам частей, в отношении общего регулирования движения в районе расположения соединения — командиру роты регулирования.

190. Организация службы регулирования у штабов.

В целях предупреждения демаскирования штабов скоплением и усиленным движением машин:

а) Остановка машин у штаба воспрещается.

б) Вблизи штаба (не далее 1—1,5 км) выбирается укрытие, в которое безостановочно идут машины, прибывающие в штаб.

в) Лица, прибывающие в этих машинах, идут из закрытия в штаб пешком. По возвращении из штаба сообщают посту регулирования у штаба номер своей машины или фамилию водителя и идут пешком в направлении своего дальнейшего движения, а их машины, по вызову поста регулирования, догоняют их.

г) Посты регулирования выставляются: 1) у своротов с дорог, идущих в штаб и к укрытию; 2) в укрытии (в месте стоянки машин) и 3) у штаба.

Пути к укрытию, в случае надобности, провешиваются. Посты регулирования у штаба и в месте стоянки машин (в укрытии) связываются телефоном, а при небольших расстояниях — голосом.

Организация и наблюдение за службой регулирования у штаба лежит на коменданте штаба, а где такового нет — на лице по назначению начальника штаба.

191. Организация службы регулирования в гаражах и в парках:

а) обеспечивает дисциплину движения на территории гаража (парка);

б) следит за тем, чтобы не проделывалось новых следов;
в) устанавливает машины на их места;
г) во время воздушной тревоги прекращает всякое движение;

д) при боевой тревоге регулирует движение выходящих на пункт сбора машин.

В небольших гаражах (парках) служба регулирования может быть возложена на дежурного по гаражу (парку).

192. У ж.-д. станций служба регулирования обеспечивает дисциплину движения в районе станции. Наблюдает, чтобы на территории станции находились исключительно только грузовые машины, производящие нагрузку или разгрузку. В отношении машин, прибывающих с людьми, поступает применительно ст. 190.

При погрузке и разгрузке ж.-д. эшелонов органы регулирования провешивают пути движения от укрытий к местам погрузки (разгрузки), следят за скорейшим очищением территории станции от машин. При погрузке, согласно полученным указаниям, выпускают из укрытия машины (подразделения) к месту погрузки.

193. По воздушной тревоге:

а) прекращают всякое движение, указывая идущим и стоящим незамаскированным машинам ближайшие укрытия;

б) машины, подходящие к гаражам, паркам и т. п., пропускают дальше, не разрешая останавливаться около гаражей (парков) и заходить в них;

в) маскируются сами;

г) после отбоя разрешают продолжать движение.

194. По боевой тревоге:

а) оповещают о тревоге прибывающие машины;

б) провешивают пути от мест расположения машин к пунктам сбора;

в) организуют службу регулирования на пункте сбора, указывая прибывающим машинам их место;

г) регулировщики, предназначенные для выставления особых постов по боевой тревоге, наряжаются и получают указания одно-

временно со сменой наряда части, и находятся неотлучно в районе расположения роты регулирования, составляя дежурную регулировочную часть. Свои места занимают без особых на то указаний, по сигналу боевой тревоги.

ГЛАВА XIII

ОРГАНИЗАЦИЯ СЛУЖБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

Служба регулирования ночью

195. Трудность ориентирования и учета состояния пути движущимися машинами, плохая видимость или даже полное отсутствие ее, затрудняющие применение обычных регулировочных сигналов и знаков и опознавание машин, большая утомляемость личного состава регулировщиков и необходимость замены большинства условных знаков постами регулирования — создают особые трудности службы регулирования ночью.

196. При малейшей к тому возможности разведка и провешивание маршрутов должны быть произведены засветло.

197. Расход регулировщиков, особенно при движении колонными путями, настолько увеличивается, что их может не хватить; поэтому ночью должны быть широко использованы проводники, количество которых увеличивается по сравнению с дневным, так как, кроме проводников в голове части, необходимо наличие их в головах ротных колонн на случай разрыва колонны.

198. Кроме обычных указаний, посты регулирования должны быть хорошо ориентированы для дачи справок о приходе и местонахождении своих частей, близлежащих населенных пунктах и направлениях дорог, отходящих от маршрута в районе поста.

Примечание. Справки даются только лицам, правильно сообщившим пропуск.

199. Широкое применение получают различные условные знаки белыми или светящимися материалами (мел, известь, мелко изорванная бумага, светящиеся краски и соединения фосфора) (приложение 9). При наличии подвижных электросиловых станций в санчастях мехсоединений могут быть применены слабо мерцающие лампочки, прикрытые сверху колпаками (особенно для обозначения колонных путей). Все эти знаки располагаются исключительно вне проезжей части дороги. По миновании надобности все эти знаки уничтожаются. Все располагаемые на земле знаки, видимые днем с самолетов, с рассветом уничтожаются или маскируются и заменяются дневными знаками. Оставление таких знаков на день производится только с разрешения штаба. Это обстоятельство, а также разрешение пользоваться светом в каждом случае должно быть оговорено штабом при отдаче распоряжений на организацию службы регулирования ночью.

200. В обязанности регулировщиков по поддержанию дисциплины марша входит также наблюдение за поддержанием дисциплины света в отношении освещения машин и курения в соответствии с указаниями об этом, данными штабом.

201. В случае разрешения пользования светом трудные места пути освещаются фарами. Для этой цели могут быть использованы машины стоящего здесь поста регулирования или регулировщиков, сопровождающих колонну. В последнем случае регулировщики с проходом последней машины сопровождаемой ими части присоединяются к колонне (приложение 9).

Во избежание разрядки аккумуляторов мотор машины, дающей свет, должен работать на средних оборотах, а свет даваться только на время движения колонны, а при медленном движении и больших интервалах — для каждой машины в отдельности. При необходимости продолжительного освещения должна быть организована смена машин, дающих свет, во избежание перегрева их моторов.

202. Ввиду более быстрой утомляемости при продолжительной работе ночью, все посты регулирования должны быть сменными.

203. Желательно снабжение постов регулирования, кроме сигнальных, еще ручными электрофонарями.

Служба регулирования зимой

204. Несоответствие зимних дорог с картой (вследствие прокладывания новых и неиспользования ряда старых), значительное ухудшение условий движения, трудность, а иногда и невозможность раз'езда и обгона и наличие мороза—пред'являют организации и работе органов регулирования особые требования.

205. Особую важность приобретает предварительная разведка маршрутов, часто прямо по целине.

206. В распоряжениях по организации службы регулирования зимой штабом должны быть предусмотрены указания:

а) о местах, в которых должны быть устроены обгоны и раз'езды;

б) о порядке смены постов регулирования, особенно располагаемых на продолжительное время вдали от населенных пунктов;

в) об усилении регулировщиков, провешивающих маршрут, средствами расчистки дорог от снега;

г) об усилении регулировщиков снегоходными машинами (авто- и аэросанями) и лыжами для индивидуальной ходьбы;

д) о разрешении разжигания костров для обогрева регулировщиков;

е) о наличии мерок для определения глубины снежного покрова.

207. Порядок провешивания маршрута зимой остается тот же, что и в теплое время, но иногда будет выгодней частично провешивать маршрут целиной по возвышенным местам, с которых снег сдувается ветром, чем по дороге, идущей ложинами и оврагами.

208. Участки для обгонов и раз'ездов должны быть 1,5—2 км длины. Они обеспечиваются подысканием: двух параллельных дорог, соединяющихся между собой не менее, чем в двух местах, на расстоянии 1,5—2 км. широкого участка дороги, позволяющего двухстороннее движение (часто встречается в больших населенных пунктах), или района местности (обычно возвышенного), допускающего свободное движение по цельному снегу.

Посты регулирования устанавливаются на обоих концах участка обгона и раз'езда. Между постами устанавливается сиг-

нализация флажками (при отсутствии зрительной связи должен быть установлен промежуточный передаточный пост).

209. Особенно важно наличие таких обгонных участков при движении в предвидении встречного боя перед рубежами, на которых возможно столкновение с противником.

210. Обгон зимой совершается согласно ст. 8.

211. При выставлении постов регулирования далеко от населенных пунктов и на продолжительное время начальнику поста должны быть даны указания о порядке смены и обогрева личного состава поста и сбережении имеющихся на посту машин.

212. Поддержание дисциплины марша и порядка в колоннах осуществляется неподвижными постами и иногда регулировщиками, сопровождающими колонну. В последнем случае необходимо обеспечить их авто- или аэросанями.

213. Особенно трудно отыскание и провешивание колонных путей и подступов к рубежам для развертывания и к исходным позициям, так как обыкновенно наиболее укрытые подступы (леса, кустарники, лощины и т. п.) особо сильно бывают засыпаны снегом. Время на их отыскание значительно увеличивается, и при расчете времени командование и штабы должны иметь это в виду.

Для отыскания колонных путей регулировщики должны быть снабжены лыжами. Одна из лыжных палок служит щупом для определения глубины снега: для этого ее верхний конец заостряется и на палке делаются зарубки через 5 см.

Служба регулирования при действиях в глубине и в тылу неприятельского расположения

214. Служба регулирования в рейде характерна:

- а) частым изменением направления движения;
- б) затруднением заблаговременной рекогносцировки и провешивания маршрута;
- в) возможным наличием искусственных препятствий и зараженных ОВ районов;

г) обязательным снятием постов регулирования с проходом тыльного охранения;

д) напряженной работой службы замыкания;

е) широким использованием авиации для предварительной разведки.

215. Во избежание уничтожения постов регулирования противником проवेशивание маршрута, как правило, ведется под прикрытием головных органов охранения (ПШЗ). Это важно для быстрого возвращения постов, особенно при перемене направления движения.

Число постов желательно сокращать до минимума и сами посты по возможности иметь на машинах; меры самообороны доводить до максимальной готовности в соответствии с ст. 51.

216. Основными способами изучения маршрута будут:

а) изучение маршрута по карте крупного масштаба;

б) изучение маршрута по военно-географическому описанию;

в) разведка маршрута самолетом;

г) опрос местного классово-близкого населения (однако не раскрывая этим направления предполагаемого движения).

217. Невозможность продолжительного ремонта и эвакуации аварийных машин обязывает значительно усилить службу замыкания для оказания ею мощной технической помощи аварийным машинам, а при невозможности быстрого ремонта — разоружения машин, приведения их в негодность и снятия с них личного состава.

При движении вперед и недостаточной активности противника допустим сбор аварийных машин в определенных точках и организация из них неподвижных опорных пунктов, впредь до эвакуации.

218. Посты регулирования автоматически снимаются по проходе органов тыльного охранения, предварительно сняв или тщательно уничтожив все следы проवेशивания маршрута: указки, надписи, условные знаки и т. п.

219. Служба регулирования может быть использована для дезориентирования противника. Для этого организуется проवेशивание

вание ложного маршрута указками, надписями, условными знаками и т. п. и распространение среди местных жителей слухов о предстоящем проходе по этому маршруту крупных сил мехвойск.

ГЛАВА XIV

ПРИЕМЫ ОБУЧЕНИЯ НЕСЕНИЮ И ВЫПОЛНЕНИЮ СЛУЖБЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

220. Первоначальное обучение несению и выполнению службы регулирования производится пешком и имеет целью практически научить личный состав мехвойск и особенно регулировщиков работе постов регулирования в различных случаях, а также приему и выполнению сигналов и указаний, даваемых постами регулирования или обозначенных указками, надписями, знаками.

221. Прежде чем приступить к практическому обучению пешком, личный состав должен быть ознакомлен с общей организацией службы регулирования, работой, правами и обязанностями постов и хорошо знать сигналы и знаки регулирования и опознавательные знаки машин, чтение карт и разведку объектов и маршрутов.

222. Обучение службе регулирования пешком начинается с практического изучения правил движения: движение по правой стороне дороги, раз'езды и обгоны, повороты, остановки, прохождение перекрестков и т. д. Место для обучения избирается, исходя из наличия на нем ряда дорог (проезды и проходы между зданиями расположения части, танкодром и т. п.). Обучаемые направляются по обозначенным дорогам и идут, соблюдая все правила движения.

223. После усвоения правил движения обучающий изображает регулировщика и сигналами управляет движением обучаемых. По мере успеха подготовки обучающий ставит регулировщиками обучаемых, которые, по указанию проводящего занятия, управляют движением остальных обучаемых.

Постепенно, по мере подготовки, все обучающиеся делятся на две половины, из которых одна обозначает движение отдельных

машин и колонн, а другая — регулировщиков. При этом, для изучения опознавательных знаков машин, обучающиеся, обозначающие машины и колонны, привешивают себе на грудь дощечки с опознавательными знаками различных машин частей и подразделений. Обучающиеся, работающие как регулировщики, должны не только поддерживать дисциплину движения, но и сознательно направлять различные машины и части по их опознавательным знакам в соответствии с полученными указаниями.

224. Когда правила движения и дисциплина марша усвоены, — переходят к изучению работы постов в различных случаях.

При этом часть обучаемых ставится на посты, а остальные изображают отдельные машины и колонны.

Обучение обязанностям постов, изложенным в ст. 51—66, 113 и 114, производится обязательно на местности, близкой к работе данного поста. Например, для обучения обязанностям постов у теснины (ст. 60) выбирается дорога с мостом, на которой при подходе к мосту (мост может быть условным) имеется укрытие для ожидающих очереди частей, а за мостом — для преодолевших теснину.

Часть обучаемых ставится на посты, регулирующие подход и проход теснины, места ожидающих и преодолевающих теснину частей, подразделений и машин; другая часть изображает отдельные машины и подразделения и движется согласно указаниям постов регулирования.

По мере усвоения работы обучающий усложняет ее, давая вводные данные (об образовании пробок, налетах авиации, изменения направления части подразделений и т. п.).

225. Вся работа пешком производится на сближенных дистанциях: однако укорочение дистанций не должно идти в ущерб наглядности обучения.

Одновременно идет тренировка в составлении, ведении и использовании документов (приложения 5, 6, 7 и 8).

226. С начсоставом частей регулирования и штабов должны проводиться специальные военные игры (на картах и на местности) по организации службы регулирования в разных случаях боевой обстановки.

227. Специальная подготовка по службе регулирования должна заканчиваться специальным выходом в поле всех органов регулирования, обозначая передвигающиеся части головными машинами.

228. Кроме чисто учебных занятий, используются все случаи передвижения машин в части (на занятия и с занятий, при обучении вождению, при заправке, на мойке и т. д.), во время которых старший из присутствующих начальников обязан организовать службу регулирования, если она не была организована ранее.

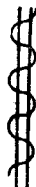
229. Для практики, по согласованию с местными отделами регулирования движения или органами милиции, разрешается использовать регулировщиков для регулирования движения на дорогах в районе расположения части. При этом никогда не должна забываться разница между войсковой службой регулирования и городской (ст. 223).



1. Трудно проходимый участок дороги.



2. Непроходимый участок дороги.



3. Выбоины на дороге.



5. Об'езд.



6. Ограничение скорости хода.



7. Грузоподъемность мостов:
А — артиллерия,
К — колесные машины, Г — гусеничные машины.



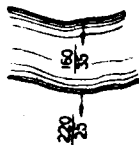
8. Мост, требующий исправления.



9. Уничтоженный мост.



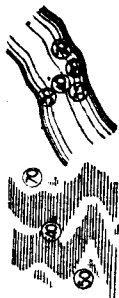
10. Крутизна спуска, подема на дороге: числитель — длина, знаменатель — крутизна в 0.



11. Крутизна ската (обозначения, как в рис. 10).



12. Проход через минное поле, окопы, препятствия, колонный путь.



13. Глубина болота, реки, снега (в см).

5



14. Указка, надпись, знак.

15. Место неподвижного поста регулирования. В середине № поста.

16. Место коменданта участка. маршрут ответств. коменданта.

Указки, надписи и знаки регулирования движения.

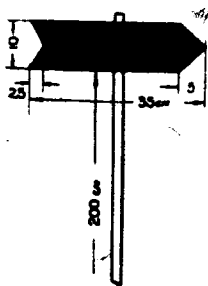
1. Они изготавливаются из тонких досок или дикта. Размеры указаны в чертежах. Шест окрашивается в заметный (белый, красный или желтый) цвет. Дощечка в черный (черт. 1).

2. Непосредственно перед выставлением указки, надписи или знака на нем мелом пишется нужный текст (черт. 2, 3, 4 и 5).

3. При снятии текст стирается или смывается.

4. При выставлении указок, надписей и знаков на продолжительный срок или после дождя—надписи подновляются.

Указки



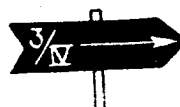
1. Стандартная указка.



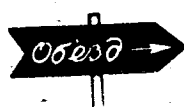
2. Дорога в Раково. Расстояние в 15 км.



3. Направление движения 2-го батальона.

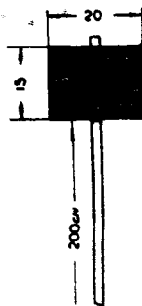


4. Направление движения 3 роты IV батальона.

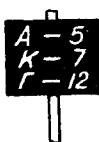


5 Направление для объезда.

Надписи:



1. Стандартная надпись.



2. Грузоподъемность мостов.
А—для артиллерии.
К—для колесных машин.
Г—для гусеничных машин.

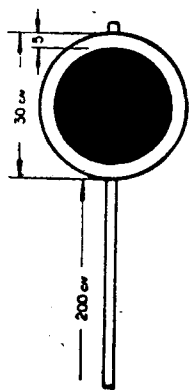


3. Место мойки машин.

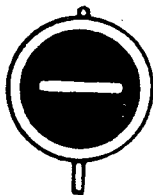


4. Название населенного пункта.

Знаки:



1. Стандартный знак.



2. Путь проходим только для гусеничных машин.



3. Проезда нет (путь непроходим).



4. Ограничение скорости хода (в км/час).



5. Указание дистанций (в метрах)



6. Глубина бреда (в см).



7. Остановка машин запрещена.



8. Место стоянки машин.

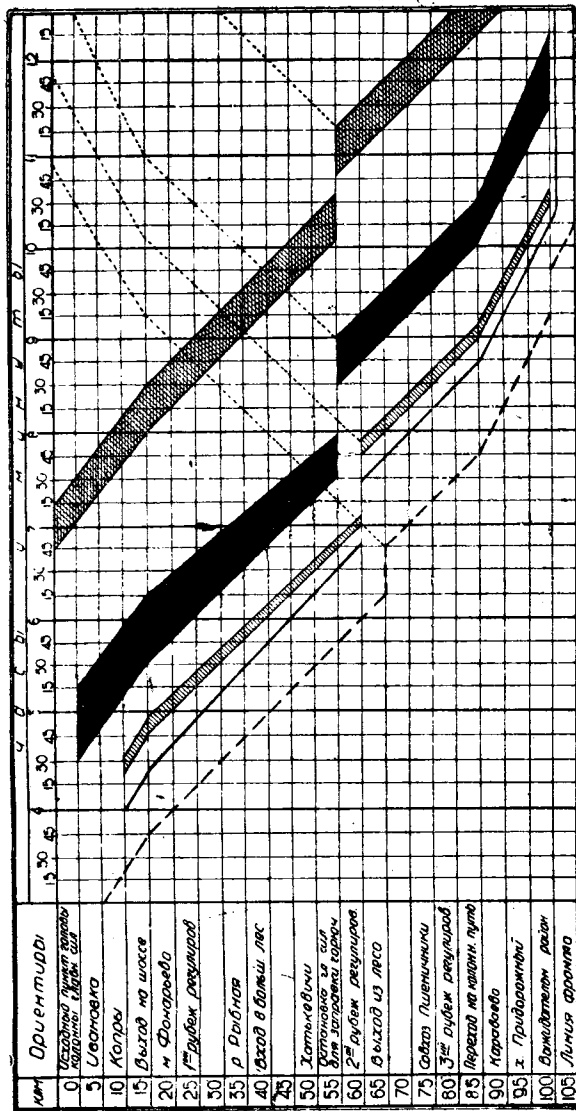
Приложение 4 в конце книги.

„УТВЕРЖДАЮ“
Начальник Штаба
22.15.4.10.32

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ

Приложение 5

левой колонны 17 М. Бр. по маршруту № 2—5.10.32



- Разведка (ДТ)
- Газовая патентовая заплата
- ===== Осажденный
- Колонна в боевом состоянии
- Мотоцикл
- Машина из под горячего

Начальник I Отдела

Пом. н-ка отдела

Приложение 6

Т А Б Л И Ц А

вытягивания колонн „ . . . “ механизиров. бригады на марш

 (число, месяц, год)

Наименова- ние части	Месторас- положение и время выступле- ния	Маршрут движения к исходному пункту	Исходный пункт и время его прохожде- ния	Особые указания (за кем следо- вать)
1	2	3	4	5

Начальник штаба

Начальник 1 отдела

Приложение 7

Д О Н Е С Е Н И Е
 об отставшей машине

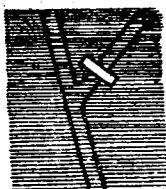
Кому: Командиру IV/М. Бр.
 8.25.15.6.32. № 27

1. Чья машина и ее №	2/IV Форд ЗА Г-12-44 Г Т.Б. 6-М-Б шофер Петров
2. Место отставания: (координатами или по местным предме- там):	38.24.12
3. Причина:	Смена свечей
4. Оказывается ли тех- ническая помощь:	Даны запасные свечи

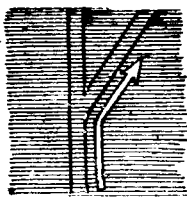
Начальник службы замыкания (подпись)

Приложение 8 в конце книги.

Знаки из белого или светящегося материала



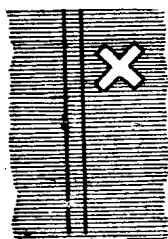
1. Закрывание не-
нужного ответвле-
ния дороги.



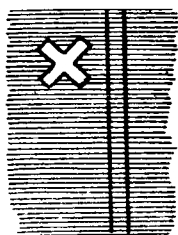
2. Указание напри-
вления движения по
дороге.



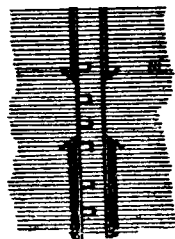
3. Указание напри-
вления движения по
местности.



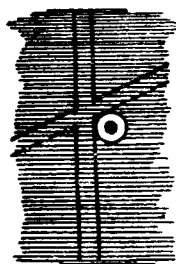
4. Начало трудного
участка: „Двигайся
осторожно, внима-
тельно следи за
состоянием пути“.
(Знак справа)



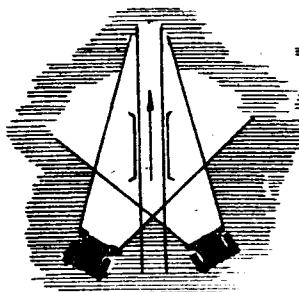
5. Конец трудного
участка пути.
(Знак слева)



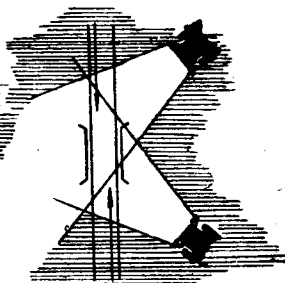
6. Движение только
по одной стороне
дороги (например:
на неисправных мо-
стах, гатях и т. п.).



7. Месторасположе-
ние поста регулиро-
вания.



8. Освещение фарами ма-
шин трудного для движения
места при одностороннем
движении.



9. Освещение фарами ма-
шин трудного для движения
места при двухстороннем
движении.

ОТЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

Неподвижного поста регулирования №

К-р поста место расположения

Время заступления „ . . . “ час. . . . “ мин. Время смены

„ . . . “ час. (снятия).

по пор.

Наименование частей,
штабов или начальни-
ков колонн и количе-
ство машин

Время про-
хождения

начало (го-
лова колон-
ны)

конец (ко-
лонны)

Направле-
ние движе-
ния

Примечание

” “ 193 г.

Начальник поста №

ТАБЛИЦА

расчета сил и средств службы регулирования на марш N мехсоединения 26.7.33

№ участка	Маршрут (по участкам)	№ постов	Месторасположение постов или командантов и резерва перуинцев	Назначение поста	Команданты маршрута, участков и начальники постов	Среднего н/с. младшего н/с. красноармейц. всего машин	Состав Личный состав	Состав при- даваемых частей и средств	санер химиков средств связи ПВО тапачей рем. летучек	Сколько, откуда и для каких работ разрешено привлечь местного на- селения.	Порядок снятия поста	Примечание
-----------	-----------------------	----------	--	------------------	---	---	-------------------------	---	---	---	----------------------	------------

Начальник 1-го отдела

Пом. Начальника 1-го отдела

..... 193 г.

Приложение 8

Отличительные знаки регулировщиков:



Нарукавный знак
регулировщика.



Обозначение машин
регулировщиков.

Подача знаков машинам руками, флагами и фонарями

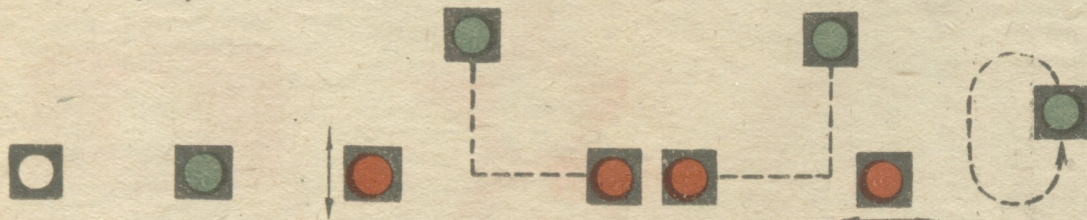
1. Передача указаний регулировщиков командирам, машин производится руками. Для лучшей видимости в руки могут быть взяты флаги, как это указано на чертежах. Положение рук в обоих случаях одинаково.

2. В ночное время флаги заменяются фонарями.

3. Все сигналы подаются четкими и резкими движениями.

4. Фонари должны быть дающими свет только в одну сторону и легко закрываемыми (лучше всего аккумуляторные).

Сигналы фонарями:



1. Место поста регулировщика освещением.

2. Внимание.

3. Стой.

4. Поворот налево.

5. Поворот направо.

6. Меньше ход.

7. Больше ход (вперед) (вращение в плоскости движения).

Знаки или указки:



1. Внимание.

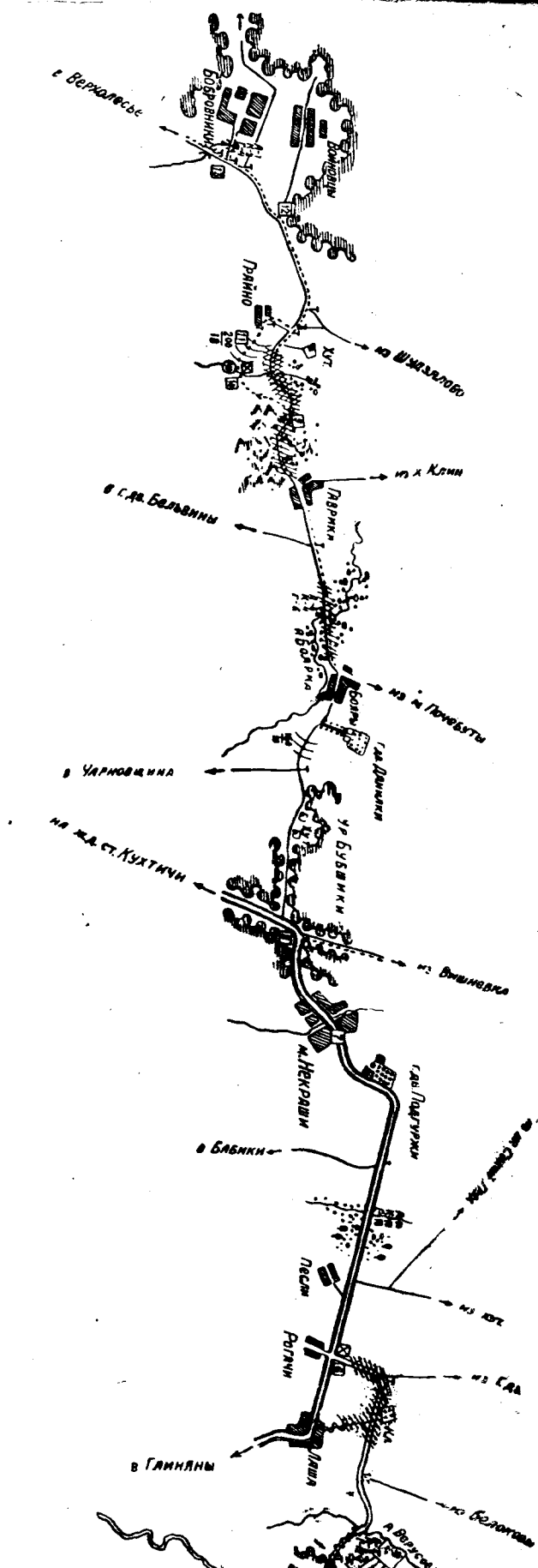
2. Стой.

3. Поворот налево.

4. Поворот направо.

5. Меньше ход.

6. Полный ход вперед (вращение в плоскости движения).



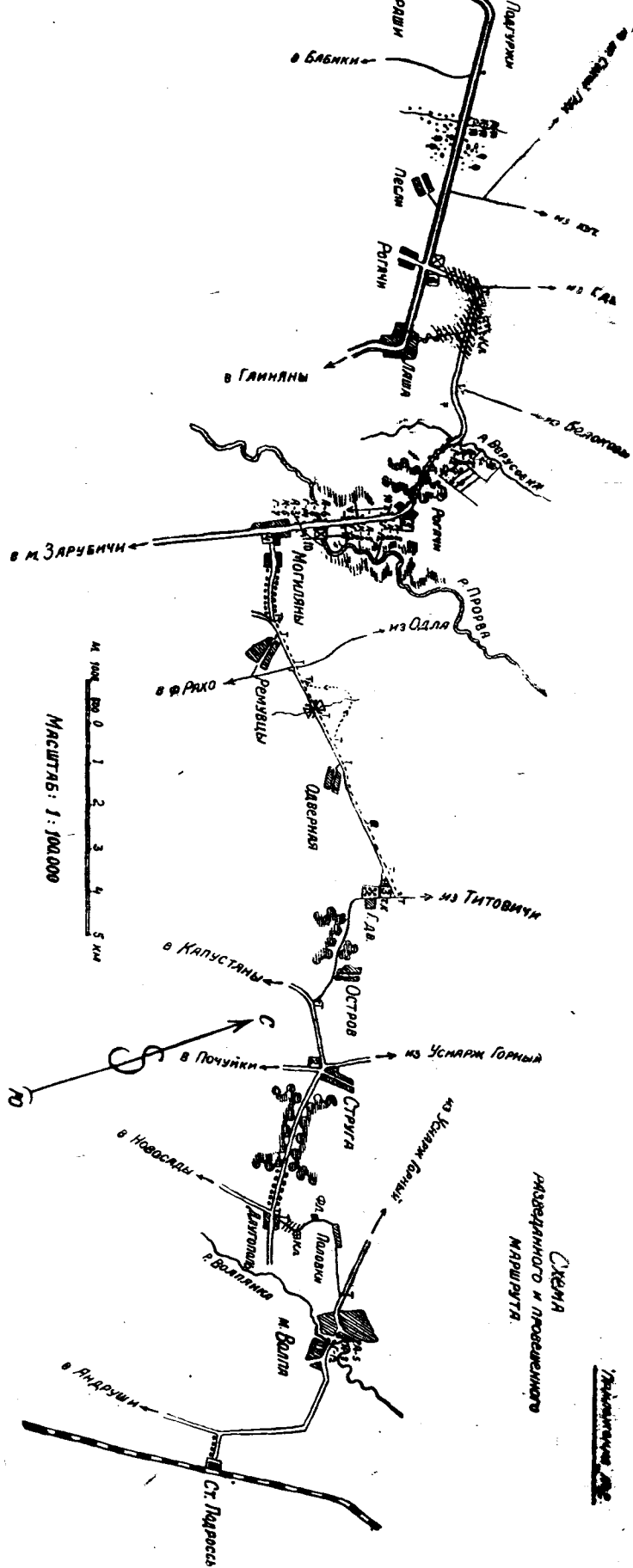


СХЕМА
 разведанного и проследованного
 маршрута

1941 г.