



Казимерский Александр Станиславович,
начальник лаборатории
НИИЦ АТ З ЦНИИ Минобороны России,
к. т. н., майор

Становление и развитие автомобильной службы в Вооружённых силах Российской Федерации на различных этапах её функционирования

Самые первые упоминания о автомобильной службе русской армии относятся к 1915 году, когда приказом Верховного главнокомандующего № 306 от 23 февраля было образовано во фронте Управление заведующего автомобильной частью. Хотя зарождение ее произошло задолго до этого, начиная еще с 1902 года, когда впервые в истории русской армии были использованы первые автомобили.

В первой половине 1913 года разрабатывается Положение о самодвижущихся повозках в армии.

В 1914 году разрабатываются Строевой устав для автомобильных подразделений (Часть I) и Наставление для автомобильной службы (Часть II).

С 1911 года для шоферов автомобильных команд и подразделений были введены особая зимняя и летняя форма одежды, а также знаки различия на погонах личного состава и эмблема автомобильных войск, которая существует и по настоящее время. Для вы-

пускников автомобильной школы устанавливался нагрудный знак.

С первых же месяцев существования Красной Армии большое внимание уделяется ее мобильности и подвижности за счет использования всех видов транспорта. При этом вопросами автомобильной службы занимались два главных управления Народного Комиссариата по военным делам:

- Центральное управление военных сообщений (ЦУВСОС);
- Главное военно-инженерное управление (ГВНУ).

В октябре 1918 г. в Центральном управлении военных сообщений был создан Отдел по службе полевых железных дорог и автомобильных колонн, который наряду с другими ведал вопросами организации эксплуатации и обеспечения кадрами автомобильных формирований.

Семнадцатого декабря 1918 г. был издан приказ Революционного Военного Совета

Республики (РВС) № 387, который уточнял организацию автомобильной службы в Рабоче-Крестьянской Красной Армии и распределение функций по руководству ею между управлениями.

На основании этого приказа все вопросы организационного характера, штатного устройства и положения по службе автомобильных и мотоциклетных частей армии, другие вопросы организации автомобильной службы в армии сосредоточивались исключительно в ЦУП ВСОС при РВС Республики.

Опыт работы автотранспорта в армии потребовал внести дальнейшие уточнения в руководство автомобильной службой Рабоче-Крестьянской Красной Армии. В апреле 1919 г. приказом РВС Республики была объявлена Инструкция по довольствию

войск автомобильным имуществом и правилам его эксплуатации.

В начале 1919 г. во фронтах на базе автомобильных отделов были созданы автомобильные управления, подчинявшиеся соответствующим начальникам управлений военных сообщений. Автомобильное управление в своем подчинении имело автомастерские, склады, повторную школу шоферов, резерв специалистов.

В армиях были созданы соответствующие автомобильные управления армий с аналогичными функциями, подчинявшиеся по специальной службе автомобильному управлению фронта, а в части использования автотранспорта — армейскому командованию.

Автомобильная служба была представлена и в стрелковых дивизиях. В штат штаба дивизии в 1919 г. был введен агент-специалист по автомобильным вопросам, который являлся связующим звеном между автотранспортом армии и частями дивизии и выполнял функции инспектора по всем вопросам автомобильной службы.

Таким образом, уже в ходе гражданской войны была фактически создана автомобильная служба, в подчинении которой находились автомобильные части и подразделения, ремонтные мастерские и склады.

В довоенный период (1921–1939 гг.) созданной автомобильной службе РККА вместе с другими пришлось пройти несколько этапов своего развития, реконструкций и реформирования. Были созданы новые учебные части и подразделения, управление механизации и моторизации РККА (впоследствии реорганизованное в Автобронетанковое управление, а затем преобразо-



ванное в Главное автобронетанковое управление Красной Армии), осуществлен переход на оснащение армии отечественными образцами техники, образованы Академия механизации и моторизации РККА, научно-испытательный полигон для проведения научно-исследовательских работ, созданы первые ремонтно-восстановительные батальоны, механизированные корпуса и автомобильные бригады.

Однако начало Великой Отечественной войны не позволило полностью выполнить программу перевооружения Красной Армии.

К концу 1942 года в действующей армии была создана система восстановления техники, выработаны способы использования ремонтных и эвакуационных средств и операции. Тогда же Постановлением ГКО № 2589 создаются Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии и Центральное автотракторное управление, впоследствии переименованное в Главное автомобильное управление, а с 1946 года — в Автомобильное управление.

Опыт Великой Отечественной войны потребовал рассмотрения вопроса об объединении руководства автомобильным транспортом и автомобильной службой в целом.

Согласно Постановлению ГКО от 24 ноября 1942 г. № 2337с, объявленному в приказе НКО от 15 января 1943 г. № 038, было сформировано Главное автомобильное управление (ГАВТУ) Красной Армии в составе штаба, управления снабжения и резерва машин, ремонтного управления и отделов — технического, кадров и финансового.

Во фронтах (военных округах) были сформированы автомобильные управления, а в армиях — автомобильные отделы, которые подчинялись Военным советам фронтов (военных округов) и армий.

Автомобильные части в этот период оставались пока в подчинении в центре — Главного Управления автотранспортной и дорожной служб, во фронтах и армиях — управлений и отделов автотранспортной и дорож-

ной служб. Но уже в июне 1943 г. на основании Постановлений ГКО от 9 июня 1943 г. № 3543 и № 3544 и приказа НКО от 17 июня 1943 г. № 0380 Главному автомобильному управлению и автомобильным управлениям фронтов были переданы (переподчинены):

- личный состав автотранспортного управления в центре и отделов (отделений) по планированию автомобильных перевозок войск и грузов во фронтах и армиях;
- автотранспортные части фронтов, армий, военных округов и резерва ВГК;
- автотранспортные средства и автомобильное имущество, бывшие в ведении автотранспортного управления.

Вместе с тем, на основании Постановления ГКО от 9 июня 1943 г. № 35443с и приказа НКО от 12 июня 1943 г. № 0379 Главное автомобильное управление в центре и автомобильное управление во фронтах (военных округах) были подчинены начальнику тыла Красной Армии.

Внедрение различной автомобильной техники в части и соединения потребовало организации автомобильной службы в родах войск.

Выделение и организация самостоятельной автомобильной службы в войсках произошли в период с марта по май 1944 г. Помимо создания аппарата автомобильной службы в управлениях воинских частей и соединений шел процесс создания автомобильной службы в подразделениях Красной Армии.

Вопросы о введении в штаты должностей начальников автомобильной службы полков и аппаратов при начальниках автомобильной службы корпусов, дивизий, бригад, а также должностей складских и учетных работников, во время войны не были решены. Начальники автомобильной службы в полках и соединениях были введены после Великой Отечественной войны.

В танковых и механизированных частях (частично в стрелковых дивизиях) автомобильная служба состояла из начальника автомобильной службы, инженера по эксплуатации, инженера по ремонту и снабжению, старшего пи-саря по учету и отчетности.

Опыт работы автомобильной службы в тот период выявил необходимость иметь в части и соединении (в полку, бригаде, дивизии, корпусе) автомобильную службу численностью три-четыре человека и ремонтные автомобильные мастерские.

После окончания Великой Отечественной войны автомобильная служба провела огромную работу по восстановлению отечественных и трофейных поврежденных машин, передаче народному хозяйству техники, технологического оборудования и значительного количества ремонтных предприятий.

В дальнейшем автомобильная служба Вооружённых Сил Российской Федерации прошла свой славный путь становления и развития и на сегодняшний день представляет собой структурно выстроенную, четко слаженную систему, которая в любой обстановке способна обеспечить эффективное функционирование сил и средств автотехнического обеспечения при выполнении войсками (силами) задач по предназначению.