

Дымарь Юрий Леонтьевич,
старший преподаватель
Федоров Александр Федорович,
старший преподаватель
Учреждение образования «Военная академия Республики Беларусь»
г. Минск, Республика Беларусь
старший преподаватель

ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВА ПРИМЕНЕНИЯ ТРАНСПОРТЕРОВ ПЕРЕДНЕГО КРАЯ В ЗОНЕ ПРОВЕДЕНИЯ СВО

Аннотация: В настоящей работе рассмотрены изменения тактики ведения боевых действий в ходе специальной военной операции, показана необходимость разработки на предприятиях отечественной промышленности транспортеров переднего края для обеспечения задач технического и тылового обеспечения современного боя.

Ключевые слова: Специальная военная операция, транспортер переднего края, техническое и тыловое обеспечение.

The summary: In the present work changes of tactics of conducting operations are considered during special military operation, necessity of working out at the enterprises of the domestic industry of conveyors of a first line for maintenance of problems of the rear is shown and technical maintenance of modern fight.

Keywords: Special military operation, the first line conveyor, technical and rear maintenance.

Одним из основных направлений организации технического и тылового обеспечения войск является бесперебойное обеспечение воинских частей вооружением, военной и специальной техникой (далее – ВВСТ), создание запасов военно-технического имущества (далее – ВТИ) и доставка материальных средств в подразделения. Содержание ВВСТ и средств доставки в постоянной готовности к использованию является одним из главных условий боевой готовности войск и заключается в разработке перспективных образцов с набором характеристик, определяющих эффективность машины в различных эксплуатационных условиях [1].

Новые методы ведения боевых действий требуют адекватного ответа и новых решений. Анализируя опыт специальной военной операции (далее – СВО), можно сделать вывод, что изменилась тактика ведения боя, наступательные действия ведутся малочисленными штурмовыми и разведывательными группами с широким применением всех видов средств поражения с большой дальностью и высокой эффективностью поражения.

На первое место выходят такие принципы ведения боя, как скрытность передвижения войск, маскировка, мобильность, малозаметность на поле боя.

Широкое применение средств разведки, в частности, беспилотных летательных аппаратов и дальней артиллерии значительно снижают эффективность применения современных образцов ВВСТ не только на переднем крае обороны, но и в тылу [2].

Одна из задач всестороннего обеспечения войск – это доставка боекомплекта и необходимых материальных средств к месту боя и эвакуация раненых людей в тыл. Опыт СВО показал, что привычные средства доставки (автомобили КраЗ, КамАЗ, УРАЛ) не могут близко подойти к линии боевого соприкосновения по причине своих больших габаритов. Кроме того, перепаханный артиллерией мягкий, пропитанный дождями грунт, обычные колесные машины по нему просто не пройдут. А точка погрузки-выгрузки должна находиться буквально в нескольких сотнях метров позади занимаемой позиции, ведущих бой солдат.

Очень важно сохранить жизнь бойцам, а эвакуация раненых с поля боя также является приоритетной задачей. Тактическая медицина доказала, что критически важным для медпомощи является оперативный час после получения ранения, если раненый попал своевременно к врачу имея жизненный резерв сил организма, то шанс сохранить жизнь намного выше, чем через два часа [2].

В таких условиях крайне остро возникает потребность в малогабаритных и малозаметных транспортных средствах, которые могут выполнять подобные задачи. Эти машины называются транспортерами переднего края (далее – ТПК). В зоне проведения СВО потребность в таких машинах крайне остро стоит у всех противоборствующих сторон. В настоящее время на вооружении силовых структур Республики Беларусь таких машин так же нет.

Следует вспомнить, что в Советской Армии в середине 1950-х годов по заказу Центрального военно-медицинского управления и Воздушно-десантных войск, было разработано техническое задание на ТПК. Опытный образец ТПК на базе «Москвича-401» появился в кратчайший срок (рис. 1). На транспортере можно было перевозить двух раненых на носилках. Водитель мог управлять машиной, передвигаясь ползком или на четвереньках рядом с ней [3].



Рисунок 1 – «Москвич-401»

Следующей машиной стала разработка модели НАМИ-032М (рис. 2). Водоизмещающий низкобортный кузов, в котором водитель размещался по центру. Теперь не нужно было ползать рядом с машиной, необходимо только рулевое колесо и спинку сиденья опустить вниз и лежа (между двух носилок) управлять машиной [3].

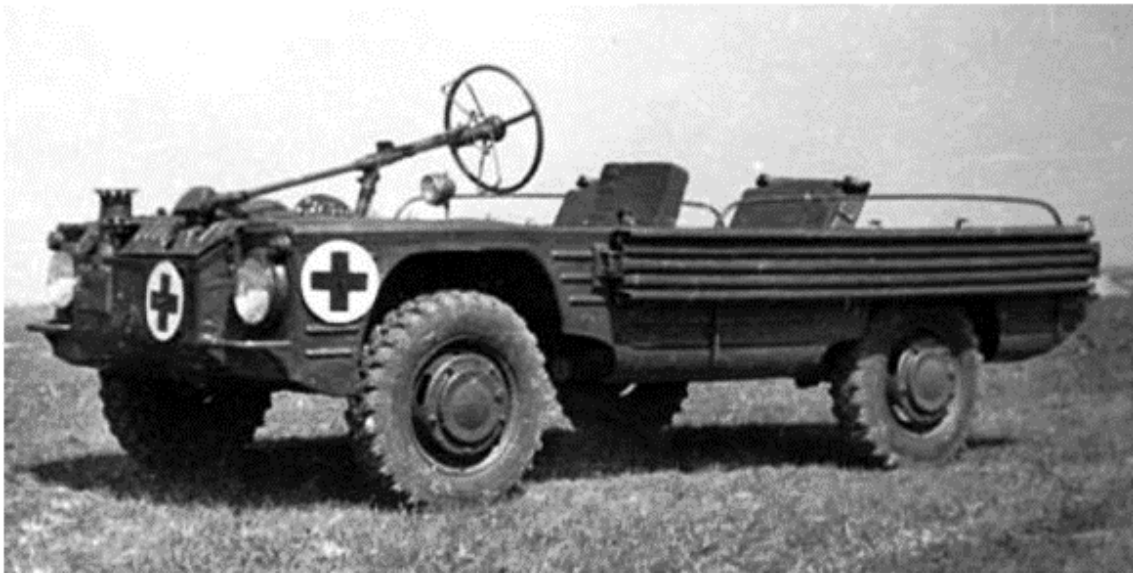


Рисунок 2 – НАМИ-032М

Первый серийный прототип ТПК был выпущен в 1965 году Запорожским автомобильным заводом, который стал прообразом ТПК ЛуАЗ-967 (рис. 3).



Рисунок 3 – ТПК ЛуАЗ-967

Машина имела двигатель воздушного охлаждения, лебедку и водоизмещающий низкобортный кузов с трюмной помпой. Водитель размещался по центру между двух носилок и мог управлять машиной лежа. Двигатель МеМЗ-968 постоянно приводит во вращение ведущие колеса.

На задние колеса крутящий момент передается напрямую от коробки переключения передач. В ней, кроме четырех передач по типу ЗАЗа, присутствует дополнительно понижение, имеется блокировка межколесного дифференциала заднего моста. На плаву машина двигалась за счет вращения колес.

В 1969 г. на Луцком автомобильном заводе конструкторы применили интересное решение – в днище герметичного кузова вварили раму. Началось серийное производство вездехода, машина была принята на вооружение под маркой ЛуАЗ-967М (рис. 4) [3].



Рисунок 4 – ТПК ЛуАЗ-967М

Машина состояла в штате медицинских пунктов десантных, мотострелковых и танковых воинских частей. Кроме задач эвакуации раненых с поля боя на ТПК возлагались и разведывательные функции, на машину могли устанавливать станковый пулемет или гранатомет.

К сожалению, в начале 90-х годов ТПК ЛуАЗ-967М был снят с вооружения в Советской Армии. Основная причина – эти машины не могли передвигаться по бездорожью в составе смешанных колонн по танковой колее...

В настоящее время многие армии мира активно работают над созданием современных ТПК, экспериментируют с роботизированным беспилотным транспортом, управление которым осуществляется как водителем, так и дистанционно (с выносного пульта). Эти платформы имеют колесные или гусеничные движители.

На основании анализа опыта СВО, предлагается изучить возможность разработки и создания ТПК для Вооруженных Сил Республики Беларусь, опираясь на возможности отечественных предприятий военно-промышленного комплекса.

Исходя из опыта эксплуатации ТПК в Советской армии и анализа существующих платформ, разработанных за рубежом, предполагаются определить следующие направления проектирования и создания ТПК для Вооруженных Сил Республики Беларусь:

- первое – колесная машина на основе трех или четырехосной полноприводной платформы с гибридно-электрической установкой (для обеспечения бесшумного передвижения);
- второе – гусеничные малые вездеходы.

ТПК должны обладать следующими техническими и тактическими свойствами:

- способность подвоза боеприпасов и других необходимых грузов к месту ведения боя;
- возможности по эвакуации раненых с поля боя в тыл;
- работа в любых погодных условиях и повышенная проходимость;
- возможность непосредственного и дистанционного управления машиной;
- пулезацищенность (живучесть);
- ремонтпригодность и унификация;
- малые временные затраты и возможность в полевых условиях менять назначение ТПК (например, на санитарный вариант платформы устанавливаем боевой модуль);
- возможность перемещения ТПК на штатной автомобильной технике (транспортабельность);
- оптимальные размеры;
- способность преодоления водных преград (по требованию);
- относительно невысокие материальные затраты на производство и содержание.

Необходимость разработки и принятия на вооружение ТПК обусловлена изменением тактики ведения боевых действий. В условиях современной реальности, ТПК позволят успешно выполнить поставленные задачи и самое важное они помогут сберечь жизни наших военнослужащих.

Список использованных источников

1. Автотехническое обеспечение и воинские автомобильные перевозки : учебное пособие. – Минск : БНТУ, 2022.
2. РБК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/politics/27/06/2023/649ababb9a79471-bac9deba5>. – Дата доступа: 7.04.2025.
3. Кочнев, Д. К. Секретные автомобили Советской Армии / Д. К. Кочнев. – М., 2011.