

Цыганков Виктор Николаевич,
кандидат военных наук, доцент, доцент кафедры
Банников Владимир Юрьевич,
кандидат военных наук, доцент, доцент кафедры
Учреждение образования «Военная академия Республики Беларусь»
г. Минск, Республика Беларусь

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ВОЙСКОВОГО ЗВЕНА ПО ОПЫТУ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Аннотация. В работе представлены предложения по совершенствованию восстановления вышедшей из строя автомобильной техники в ходе боевых действий. Предложения разработаны на основе опыта боевых действий, в частности специальной военной операции, проводимой Вооруженными силами Российской Федерации на территории Украины. Разработка предложений по совершенствованию восстановления неисправной автомобильной техники осуществлялась на основе повышения эффективности каждой составляющей процесса восстановления: технической разведки, эвакуации и ремонта. С высокой долей вероятности можно утверждать, что использование предложений позволит сократить количество не обнаруженной неисправной автомобильной техники, практически полностью обеспечить потребности в эвакуации и повысить количество отремонтированных машин. Это позволит максимально приблизить объем восстановления к объему выхода автомобильной техники из строя.

Ключевые слова: восстановление, техническая разведка, эвакуация, ремонт, автомобильная техника.

The summary. In work offers on perfection of restoration of the failed automobile technics are presented during operations. Offers are developed on the basis of experience of the operations, in particular the special military operation spent by Armed forces of the Russian Federation in territory of Ukraine. Working out of offers on perfection of restoration of faulty automobile technics was carried out on the basis of increase of efficiency of each component of this process of restoration: technical investigation, evacuation and repair. With a high share of probability it is possible to assert that use of offers will allow to reduce quantity of not found out faulty automobile technics, almost completely to provide requirements for evacuation and to raise quantity of the repaired cars. It will allow to approach as much as possible restoration volume to volume of an exit of automobile technics out of operation.

Keywords: restoration, technical investigation, evacuation, repair, the automobile technics.

Ведущую роль в обеспечении подвижности войск уже давно играет автомобильная техника (АТ). Подвижность воинских частей должна быть обеспечена как на начало боя, так и в ходе его ведения. Поэтому восстановление вышедшей из строя АТ осуществляется не только при подготовке к бою, но также и в ходе боя. Причем, для обеспечения подвижности войск, восстановление и возвращение в строй неисправной и поврежденной АТ в ходе боя, должно вестись в объеме и темпе максимально приближенном к объему и темпу выхода ее из строя.

Процесс восстановления неисправной АТ включает в себя: техническую разведку, эвакуацию, ремонт и возвращение АТ в строй [1].

Восстановление осуществляется ремонтно-эвакуационными подразделениями, имеющими личный состав и необходимую материально-техническую базу. Ремонтно-эвакуационные подразделения включены в штаты воинских частей и соединений.

Анализ специальной военной операции (СВО), проводимой Вооруженными силами Российской Федерации (ВС РФ) на территории Украины, позволил выявить недостатки в осуществлении восстановления вышедшей из строя АТ в ходе боевых действий и выработать предложения по совершенствованию процесса восстановления.

Анализ показывает, что в ходе СВО принципы восстановления вышедшей из строя АТ в ходе боя остались неизменными. Однако, интенсивный характер боевых действий, возможность поражения войск и объектов на всю глубину построения боевых порядков, массовое применение высокоточного оружия, беспилотных летательных аппаратов значительно влияют на увеличение объема выхода АТ из строя, на снижение интенсивности и своевременности восстановления. Помимо этого, стало практически невозможно осуществлять ремонт неисправной АТ в местах выхода из строя или в ближайших укрытиях, пришлось значительно удалить ремонтно-эвакуационные подразделения от боевых порядков войск, что в свою очередь в два и более раз увеличило плечи эвакуации.

Таким образом, возникла острая необходимость повышения эффективности восстановления путем совершенствования технической разведки, эвакуации и ремонта вышедшей из строя АТ.

Техническая разведка

Техническая разведка организуется заместителем командира по вооружению (ЗКВ), осуществляется комплексно, в интересах всех технических служб и ведется пунктами технического наблюдения (ПТН), группами технической разведки (ГТР), ремонтными группами (Рем.Гр), ремонтно-эвакуационными группами (РЭГ), замыканиями походных колонн (ЗПК), спасательно-эвакуационными группами (СЭГ) и эвакуационными командами (ЭК) [1].

Необходимо отметить, что ПТН и ГТР – это временные внештатные структуры, для создания которых приходится привлекать специалистов ремонтников, что снижает возможности ремонтных подразделений.

Как правило, добывание и сбор данных о неисправной АТ ведется всеми возможными способами. То есть информация поступает не только из вышеперечисленных органов, но также из докладов командиров и начальников всех степеней по подчиненности о неисправной АТ при подготовке к боевым действиям, в ходе их ведения, и после окончания боевых действий.

Ранее выполненные исследования показывают, что информация о неисправной АТ будет поступать примерно в следующих объемах: 80 % из докладов командиров и начальников; 60 % от ПТН и ГТР; 30 % от Рем.Гр, РЭГ, ЗПК, СЭГ, ЭК. Причем примерно 50 % информации о неисправной АТ будет получено из двух источников, примерно 15 % из трех источников, примерно 10 % неисправных машин могут быть своевременно не обнаружены.

Анализ доступной информации по ведению СВО показывает, что автомобильная техника в ходе боя используется не в составе колонн, а одиночными или небольшими группами по 2–5 автомобилей. Это позволяет предположить, что объем своевременно необнаруженной неисправной АТ может достигать примерно до 25 %.

Таким образом, с целью повышения эффективности технической разведки целесообразно использовать нижеперечисленные предложения.

В воинских частях информацию о неисправной АТ получать из докладов командиров и начальников всех степеней по подчиненности, а также отыскание мест нахождения вышедшей из строя АТ осуществлять силами ПТН. ЗКВ воинской части принимает решение на восстановление АТ своими силами и средствами. Об АТ, которая не может быть восстановлена своими силами, ЗКВ докладывает старшему начальнику, ЗКВ соединения.

В соединении информацию о неисправной АТ получать из докладов командиров и начальников всех степеней по подчиненности, в том числе от ЗКВ воинских частей. ЗКВ соединения принимает решение на восстановление АТ силами и средствами соединения. В том числе ставит задачи начальникам Рем.Г, РЭГ на проведение «доразведки» вышедшей из строя АТ по информации, полученной из докладов и ее восстановление в дальнейшем.

Значительно снижает количество необнаруженной неисправной АТ применение беспилотных летательных аппаратов во всех уровнях войскового звена, то есть наземную техническую разведку необходимо вести в комплексе с воздушной разведкой с использованием всех имеющихся сил и средств.

Такая структура ведения технической разведки позволяет привлекать меньшее количество личного состава для ее ведения без снижения эффективности и уменьшить количество не обнаруженной неисправной АТ.

Эвакуация вышедшей из строя АТ

Эвакуации заключается в быстром выводе подлежащей ремонту АТ из под огня противника..., своевременная доставка вышедших из строя машин на сборный пункт поврежденных машин (СППМ) или к другим местам ремонта... [1].

Из-за огневого поражения войск на всю глубину не только боевых порядков, но и тыловых районов, стало практически невозможно осуществлять

ремонт неисправной АТ в местах выхода ее из строя или в ближайших укрытиях, а также пришлось значительно удалить от боевых порядков войск места развертывания СППМ, что повлияло на увеличение плеча эвакуации в два и более раз и соответственно увеличило время эвакуации. С другой стороны, эвакуируемая АТ периодически подвергается огневому воздействию («двойное поражение»), что увеличивает ее безвозвратные потери, а также приводит к потерям эвакуационных тягачей.

Повышение эффективности эвакуации предлагается рассмотреть по двум направлениям.

Первое направление. С целью уменьшения потерь эвакуационных тягачей и уменьшения «двойного поражения» АТ необходимо назначать от двух до четырех путей эвакуации. Эвакуация должна осуществляться одновременно по всем путям эвакуации. Одновременно с этим, предлагается эвакуацию осуществлять «челночным» способом. Суть «челночного» способа заключается в назначении «узловых» точек на путях эвакуации, а эвакуационный тягач «работает» до ближайшей узловой точки. Желательно, чтобы в «узловых» точках пересекались все назначенные пути эвакуации. Один эвакуационный тягач осуществляет эвакуацию до ближайшей «узловой» точки, далее до следующей «узловой» точки эвакуацию осуществляет другой тягач. Если эвакуация осуществляется транспортированием, тогда нецелесообразно тратить время на перегрузку АТ. Если эвакуация осуществляется полупогрузкой и работы по расцепке – сцепке требуют больших трудозатрат целесообразно эвакуацию проводить одним эвакуационным тягачем. «Челночный» способ позволяет повысить живучесть эвакуационных тягачей, на последнем участке эвакуации использовать грузовые автомобили из состава ремонтных подразделений, размещать в «узловых» точках Рем.Гр.

Второе направление. В качестве эвакуационного тягача в воинских частях используется легкий колесный эвакуационный тягач (КЭТ-Л) базовым шасси которого является Урал-4320. КЭТ-Л предназначен для первичной и последующей эвакуации колесной автомобильной техники, вооружения и военной техники на ее базе массой до 10 тонн. В ВС РФ успешно выполняют задачи по восстановлению АТ машины технической помощи (МТП) и ремонтно-эвакуационные машины (РЭМ) на базе автомобиля Урал-4320. Эти машины предназначены не только для эвакуации вышедшей из строя АТ, а также для выполнения текущего ремонта небольшой трудоемкости.

Анализ показывает, что возможности по эвакуации РЭМ примерно на 10 % выше, чем МТП и примерно на 20 % выше, чем КЭТ-Л. Помимо этого, возможности по ремонту неисправной АТ с использованием РЭМ составляют примерно 50 % возможностей МТО-АТ и на 30 % выше возможностей по ремонту с использованием МТП.

Таким образом, заменив имеющиеся в воинской части (батальон, дивизион и им равные) КЭТ-Л, предназначенный для выполнения задач по эвакуации, и подвижную ремонтную мастерскую МТО-АТ, предназначенную для выполнения задач по ремонту, на две единицы РЭМ, будем иметь увеличение

возможностей по эвакуации без снижения возможностей по ремонту. Можно предположить, что это позволит обеспечить потребности в эвакуации неисправной АТ воинских частей.

Ремонт вышедшей из строя АТ

В воинских частях ремонт вышедшей из строя АТ осуществлять силами имеющихся РЭМ, после (или в ходе) выполнения задач по эвакуации, в «узловых» точках, находящихся ближе к воинской части. Это позволит исключить непроизводительные потери времени на перемещения РЭМ, а также оперативно принимать решения на первоочередность эвакуации или ремонт вышедшей из строя АТ в зависимости от ее важности для обеспечения боя.

В соединении ремонт осуществлять ремонтными подразделениями соединения в районе размещения СППМ.

В Республике Беларусь относительно широко развита сеть различных станций, пунктов по ремонту автомобилей и сельскохозяйственной техники (трактора, комбайны и т. д.). Причем все это находится не только в районных центрах, но также в сельской местности. Как правило, машино-тракторные станции, ремонтные мастерские имеют просторные стационарные корпуса (цеха), обеспеченные различным технологическим оборудованием для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту сельскохозяйственной техники.

Таким образом, целесообразно размещать ремонтные подразделения соединения в корпусах (цехах) машино-тракторных станций, ремонтных мастерских, то есть на объектах местной промышленной базы. Это позволит: исключить снижение производственных возможностей из-за погодных условий; в какой-то степени сократить время ремонта в связи с использованием стационарного оборудования; исключить снижение производственных возможностей по ремонту в случае выделения подвижных ремонтных мастерских в Рем.Гр.

Для повышения оперативности ремонта выделять Рем.Гр из состава ремонтных подразделений соединения. Рем.Гр целесообразно использовать в «узловых» точках. Это позволит увеличить время работы ремонтных подразделений на одном месте. Оперативно принимать решения, какую АТ отремонтировать в «узловых» точках, а какую эвакуировать на СППМ в зависимости от важности автомобиля для обеспечения боя, в зависимости от трудоемкости и сложности ремонта.

Вывод.

Разработка предложений по совершенствованию восстановления неисправной автомобильной техники выполнена на основе повышения эффективности каждой составляющей процесса восстановления: технической разведки, эвакуации и ремонта.

Техническая разведка: комплексное использование всех имеющихся наземных и воздушных средств разведки.

Эвакуация: осуществлять «челночным» способом с назначением нескольких путей эвакуации и «узловых» точек на них; замена эвакуационных тягачей более производительными.

Ремонт: осуществлять на СППМ и в «узловых» точках имеющимися силами и средствами. Ремонтные подразделения соединения размещать на объектах местной промышленной базы.

С высокой долей вероятности можно утверждать, что это позволит сократить количество не обнаруженной неисправной АТ, практически полностью обеспечить потребности в эвакуации и повысить количество отремонтированных машин.

Список использованных источников

1. Автотехническое обеспечение и воинские автомобильные перевозки : учебное пособие : в 2 ч / О. В. Корзун [и др.]. – Минск: БНТУ, 2022. – Ч. 1. – 138 с.