

УДК 623

Опыт боевого применения эвакуационных средств

Есмантович Е. А.

Белорусский национальный технический университет

Своевременная и оперативная эвакуация неисправной техники оказывает существенное влияние на обеспечение ремонтным фондом ремонтных органов, что будет способствовать более быстрому возвращению неисправных машин в строй.

Опыт Великой Отечественной войны показывает, что несвоевременная эвакуация приводила к неоправданным потерям производственных возможностей ремонтных частей и подразделений. Так, например, личный состав ремонтных бригад 132 орвб Западного фронта в декабре 1943 г. и в январе 1944 г. простоял по этим причинам 55 % рабочего времени.

Анализ военных конфликтов и локальных войн свидетельствует о том, что успешное выполнение задачи по эвакуации вышедших из строя ВВСТ возможно при наличии для этого достаточного количества сил и средств. В условиях ведения боевых действий возрастают требования к первоочередному предназначению эвакуации – обеспечению ремонтным фондом ремонтных подразделений и частей.

Так в ходе боевых действий в Афганистане повреждённая техника эвакуировалась к средствам ремонта. Это во многих случаях приводило к неоправданному увеличению времени восстановления техники. Приходилось порой на десятки километров буксировать колесные и гусеничные машины с небольшими боевыми повреждениями, которые можно было бы отремонтировать на месте выхода их из строя.

Из-за специфики боевых действий плечо эвакуации обычно превышало нормативные показатели. Следуя рекомендациям наставлений и руководств, ремонтники оказывались на значительном удалении от боевых подразделений. СППМ не всегда обеспечивали маневренность, живучесть, а порой и нормативные производственные возможности ремонтных подразделений.

Размещённые на СППМ силы часто оказывались недогруженными, так как имеющиеся в их распоряжении штатные эвакуационные средства не обеспечивали своевременной доставки поврежденных объектов. Иногда складывалась парадоксальная ситуация: на 4-5 часов боя коэффициент загрузки ремонтных органов не превышал 0,4 – 0,5 при достаточно большом выходе из строя боевых машин подразделений, участвующих в операции.

Для компенсации нехватки тягачей пытались приблизить СППМ к боевым порядкам, шире использовать для буксировки БТР, БМП, автомобили УРАЛ, КАМАЗ и КРАЗ, но из-за специфики местности результаты не оправдали ожиданий.

В конечном итоге стали создавать большое количество ремонтных и ремонтно-эвакуационных групп из состава подразделений ремонтных рот и РВБ. Их применение расширило сферу деятельности и возможности ремонтных органов на поле боя. Основу групп составляли ремонтные отделения. Иногда в их состав включали военнослужащих медицинской службы, а также ремонтников редких специальностей с необходимым оборудованием. Это позволяло не только выполнять комплексный ремонт на месте выхода из строя или в укрытии, но и оказать своевременную медицинскую помощь экипажам.

В ходе подготовки к выдвигению частей в районы боевых действий в Чечне выявилась серьезная проблема в организации эвакуации ВВСТ.

Невнимание к насыщению войск средствами эвакуации явилось причиной того, что в начальный период операции на 200 единиц ВВСТ приходился всего один тягач. В результате принятых мер это соотношение изменилось: один тягач на 50 единиц ВВСТ, однако потребность войск в эвакуации поврежденной техники превышала установленные нормативы более чем в 3 раза.

Опыт проведения боевых действий в Чечне показал, что для безостановочного продвижения военной техники на маршрутах выдвижения войск и усиления штатных сил и средств технических замыканий следует заранее назначать дополнительные эвакуосредства из числа боевой техники с расчёта одно на три – четыре однотипных образца ВВСТ. Ремонт техники в ходе совершения марша проводился только на пунктах технической помощи, развёрнутых на маршрутах. Неисправная техника эвакуировалась на близлежащие блокпосты и далее – на СППМ.

Подготовительные работы по эвакуации ВВСТ включали разминирование объектов и подходов к ним, сборку такелажных устройств, эвакуацию погибших, подготовку безвозвратных потерь техники к эвакуации, устройство съездов с отрывистых берегов рек для вытаскивания застрявших машин. Наибольшую эффективность в эвакуации показали БРЭМ-1, МАЗ-537, КЭТ-Т.

Одним из наиболее существенных недостатков при выполнении мероприятий по эвакуации ВВСТ в Афганистане и Чечне была незащищенность тягачей динамической защитой, что приводило к поражению объектов и гибели экипажей.

Моделирование функционирования системы восстановления АТ АК на ЭВМ и опыт ведения боевых действий показывают, что из-за недостаточно эффективной эвакуации неисправной АТ, ремонтные

подразделения и части остаются незагруженными, их производственные возможности используются только на 30-60 %.

Выполненные расчёты в диссертационной работе показывают, что в ОК в течение суток могут потребовать эвакуации: автомобилей общевойскового назначения – 280-290 ед., автомобильных базовых шасси ВВСТ – 270-280 ед., гусеничных машин – около 40 ед., т.е. всего около 600 ед. автомобильной техники. В целом объём ремонтно-эвакуационного фонда в ОК за сутки ведения боевых действий может составить, при принятых среднесуточных потерях, около 1322 ед.

В тоже время анализ состава и структуры ремонтно-эвакуационного фонда ОК, а также выполненные расчёты показывают, что в бригаде на 40-50 колёсных машин должен быть один колёсный тягач и на 10-40 гусеничных машин – гусеничный тягач. На данный момент времени в ОК количество колёсных эвакуационных тягачей составляет – один тягач на 140-150 автомобилей и 10-15 гусеничных машин.

Поэтому учитывая, что введение в штат ОК порядка 100 ед. эвакуационных тягачей не представляется возможным в силу экономических причин и ограничений, то штатные средства в состоянии эвакуировать только 35-40 % автомобилей и 10-15 % гусеничных машин в звене ОК, а в звене бригада только 25-30 %, требующих эвакуации.

Таким образом, опыт ведения боевых действий в Афганистане и Чечне, а также КШУ, проводимые в Вооруженных Силах Республики Беларусь подтвердили, что существующие эвакуационные средства не отвечают требованиям современных операций, т.к. они не в состоянии выполнить поставленные задачи по эвакуации поврежденных машин во время ведения боевых действий. Одним из основных направлений повышения эффективности эвакуации неисправных машин может быть

замена существующих штатных эвакуационных средств новыми перспективными образцами.

Литература

1. Вартанов, О. М. Эвакуация автомобильной техники / О. М. Вартанов [и др.]. – М. : Воениздат, 1985. – 240 с.

2. Банников, В. Ю. Совершенствование системы автотехнического обеспечения оперативной группировки войск в оборонительной операции : дис. ... канд. воен. наук / В. Ю. Банников. – Минск : ВА РБ, 2002. – 194 с.

3. Цыганков, В. Н. Повышение функционирования системы восстановления автомобильной техники армейского корпуса в оборонительной операции : дис. ... канд. воен. наук. – Минск : ВА РБ, 2000. – 185 с.

4. Тарасенко, П. Н. Войсковой ремонт автомобильной техники : учебное пособие / П.Н. Тарасенко. – Минск : БНТУ, 2006. – 300 с.

5. Информационный сборник. Из опыта боевых действий войск в Афганистане. – Вып. 2. – М. : МО СССР, 1985. – 130 с.

6. Опыт технического обеспечения в Чечне // Армейский сборник. – 1995. – № 10.

7. Девятов В.А. Разработка тактико-технических требований к колесным эвакуационным тягачам легкого, среднего и тяжелого классов на шасси автомобилей МАЗ И МЗКТ. Отчёт по НИР. Минск: «ВА РБ», 2004. – 22 с.

8. Степашин, М. П. Особенности технического обеспечения российских войск в локальных войнах и вооруженных конфликтах / М. П. Степашин // Военная мысль. – 2008. – № 11. – С. 28–34. (<http://www.ebiblioteka.ru>).

9. Герасимов, А. Б. Метод выбора и разработка критериев оценки эффективности эвакуации поврежденных машин / А. Б. Герасимов // Сборник рефератов депонированных рукописей. – Серия Б. – Вып. № 38. – М.: ЦВНИ МО РФ, 1997.