

**ДЕЙСТВИЯ КОМАНДИРОВ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО РЕМОНТУ  
И ВОССТАНОВЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ**

**Меньшиков С. В.**

Научный руководитель Кривчиков В. М.

*Гродненский государственный университет имени Янки Купалы,  
г. Гродно, Республика Беларусь*

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы действия командиров автомобильных подразделений по организации выполнения боевых задач в особых условиях. Показана организация ремонта и восстановления автомобильной техники в целях повышения военного мастерства командиров автомобильных подразделений, для успешного выполнения возложенных на них задач.

**Ключевые слова:** автомобильные подразделения, ремонт и восстановление автомобильной техники.

Задачи, которые выполняют автомобильные подразделения в военное и мирное время сложно переоценить и по всей справедливости можно назвать подвигом.

Каждый командир прилагает все усилия, чтобы его подразделения оставались всегда самыми боеспособными и обеспеченными. Во все годы автомеханики, водители и инженеры автомобильных подразделений не становились исключением. С первых дней их образования, не жалея себя, осуществляли подвоз материальных средств на поля боя, спасали бойцов, вывозили их и мирных жителей, забывая об отдыхе – все это ради достижения одной цели – Победы [1, с. 21].

Автомобильные подразделения играют очень важную роль в ведении боевых действий. На эти подразделения возлагаются такие мероприятия, как перевозка личного состава, подвоз воды и продовольствия, обеспечение воинских частей оружием и боеприпасами, эвакуация техники и раненых с поля боя. В связи с этим, на командиров этих подразделений возлагается большая ответственность, что требует от них выдержки и своевременного, верного принятия решения в боевой обстановке. Поэтому большое внимание отводится подготовке командиров автомобильных подразделений не только в плане своих профессиональных знаний, но и воспитания у них таких качеств, как уверенность в своих решениях, смекалке и выдержке, подготовке знаний в области не только своей профессии, но и области ремонта и обслуживания автомобильной техники, а также тактического ее применения совместно с другими подразделениями и родами войск. В сложившейся ситуации технологического прогресса и опыта ведения специальной операции были сделаны выводы, что одно применение только полученных знаний за время службы в мирное время недостаточно. Для эффективного выполнения боевой задачи командирам данных подразделений приходится применять нестандартные решения для достижения поставленных задач и целей.

Так, к примеру, для защиты автомобилей и перевозимого ими груза от поражающего применения дронов было принято решение устанавливать поверх кузова и кабины автомобилей защитные решетки, что способствует защите автомобиля от попадания снарядов, сбрасываемых БПЛА. Наматывание цепей, веревок и других средств на колеса автомобилей необходимо для улучшения сцепляющих свойств с дорожным покрытием, для улучшения проходимости в период распутицы. Еще одним старым методом, придуманным еще во времена СССР, для извлечения застрявшего транспортного средства является подкладка бревен, досок под колеса техники для создания твердой поверхности и толчкового эффекта, что способствует успешному извлечению техники из застрявшего состояния.

Все эти действия возникают на не пустой почве. Порой командование попросту не успевает адаптироваться к обстановке в связи с ее быстрыми изменениями. Поэтому командиры подразделений вынуждены применять все свои навыки и военное мастерство. Так, в отсутствии штатных средств борьбы с теми или иными поломками, в применение идут все возможные средства и инструмент. Как показал опыт, умелый командир способен отремонтировать техническое средство даже комплектуемыми с других механических средств.

Действия командира автомобильных подразделений в особых условиях заключаются в детальном анализе сложившейся обстановки. Командир сначала анализирует все возможные маршруты, состояние их покрытия и проходимость для колесной техники. После выбора самого выгодного с точки зрения затрат времени и топлива оценивает все возможные факторы, которые могут повлиять на движения техники, такие как завалы, подтопленные и разбитые участки дороги, способы их преодоления в штатном режиме или же с дополнительным оборудованием. Командир оценивает маскировочные свойства местности, ее возможность заражения и вероятные места встречи с противником, регулирует вопросы обеспечения охраны своего подразделения, способы крепежа груза для уменьшения вероятности его утраты или повреждения, уточняет установленные временные рамки подвоза материальных средств. При этом также учитывается возможность задержки при выходе автомобилей из строя при поломке, задержки колонны в случае затрудненного движения в связи с погодными условиями.

После всех этих мероприятий командир производит смотр готовности своего подразделения к выполнению поставленной задачи, техническое состояние автомобилей, заряженность аккумуляторных батарей и наличие необходимого количества топлива для выполнения поставленной задачи. Проверяется укомплектованность ЗИП транспортных средств. Затем производит-

ся техническое обслуживание автомобильной техники для уменьшения вероятности выхода ее из строя во время движения.

Во время выполнения задачи по подвозу материальных средств категорически запрещена остановка всей колонны в случае поломки одной из машин. Данная машина откатывается на край дороги, чтобы основная колонна могла продолжать движение. В случае незначительной поломки и малых затрат времени на ее устранение водитель производит ремонт самостоятельно. А при невозможности ремонта своими силами дожидается ремонтное подразделение. При отсутствии такового командир имеет право отдать приказ о буксировке неисправного автомобиля при помощи жесткой или гибкой сцепки исправным автомобилем.

В случае невозможности прохода по заранее заданному маршруту командир немедленно проводит корректировку данного маршрута, организует поиск наиболее быстрого и выгодного обхода поврежденного или непроходимого участка с учетом отведенного времени на совершения марша. Если же обход затребует большего времени, отведенного подразделению, командир обязан немедленно доложить своему начальнику о задержке колонны с указанием времени, необходимого для выполнения задачи. При возникновении других ситуаций, влияющих на объем поставки или же затрат времени, доклад начальнику также производится своевременно.

Ремонт техники автомобильных подразделений производится за счет непосредственного ремонта неисправных деталей или узла в целом. А в случаях невозможности его починки производится его замена. Как показывает практика проведения СВО, не всегда возможен своевременный подвоз необходимых комплектующих запчастей. В данном случае водители имеют право на замену неисправных запчастей трофейными аналогами с учетом их влияния на ТТХ автомобиля. История знает немало случаев, когда заводские недостатки техники устранялись за счет самостоятельной их доработки [2, с. 36].

Так же немаловажным остается вопрос о методах и способах эвакуации неисправной техники с поля боя, и ее дальнейшая отправка на ремонт в тыл. Для решения данного вопроса были разработаны специальные бронированные эвакуаторы и буксировщики, способные обеспечить эвакуацию неисправной техники с поля боя. После эвакуации производится осмотр и определение тяжести повреждения. В случае незначительных повреждений ремонт производится силами подразделения. А при невозможности ремонта своими силами техника передается в подразделения ремонта и обслуживания.

### **Литература**

1. Автомобильный транспорт в Великой Отечественной войне, перспективы его развития и использования в современной войне / Н. П. Паньков, [и др.] // Военная академия тыла и транспорта имени генерала армии А. В. Хрулева. – Ленинград, 1960. – 98 с.
2. Тарасенко, П. Н. Ремонт военной автомобильной техники : учебное пособие / П. Н. Тарасенко. – Минск : БНТУ, 2018. – 258 с.