

**Беняцевич Максим Владимирович,**

курсант 2 курса

**Халин Андрей Алексеевич,**

курсант 2 курса

Научный руководитель Логашин О. А., старший преподаватель

*Белорусский национальный технический университет,*

*г. Минск, Республика Беларусь*

**РЕШЕНИЯ КОМАНДИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ  
ПО ОРГАНИЗАЦИИ ВЫПОЛНЕНИЯ БОЕВЫХ ЗАДАЧ  
В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ.  
РЕМОНТ И ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ**

**Аннотация.** В представленном докладе рассматривается специфика действий командиров автомобильных подразделений при организации выполнения боевых задач, а также ремонта и эвакуации техники в особых условиях современных вооруженных конфликтов. Актуальность исследования обусловлена кардинальным изменением характера боевых действий: высокой интенсивностью применения беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА), высокоточного оружия и средств радиоэлектронной борьбы (далее – РЭБ), что делает традиционные логистические цепочки крайне уязвимыми. На основе анализа опыта локальных конфликтов последнего десятилетия, включая операции в Сирии, Нагорном Карабахе и Специальную военную операцию (далее – СВО), в работе выявляются ключевые угрозы для транспортных колонн и пунктов ремонта. Формулируются новые подходы к обеспечению живучести автомобильных подразделений, среди которых: децентрализация управления, применение тактики «москитной логистики», внедрение мобильных ремонтных бригад, а также обязательное использование средств РЭБ и локального бронирования на транспортных средствах. Практическая значимость работы заключается в разработке конкретных рекомендаций и алгоритмов для командного состава, направленных на повышение эффективности автотехнического обеспечения войск и минимизацию потерь в условиях высокотехнологичного поля боя.

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

Характер современных вооруженных конфликтов повлек ряд кардинальных изменений в ведении боя. Возросла динамика боевых действий, расширился территориальный размах операций, что многократно увеличило роль бесперебойной логистики и технического обеспечения войск. Автомобильные подразделения сегодня являются важнейшей системой армии, обеспечивающей подвоз боеприпасов, горюче-смазочных материалов, продовольствия, а также эвакуацию раненых и поврежденной техники. Однако современные

условия диктуют новые вызовы: развитие систем спутниковой и воздушной разведки, массовое применение высокоточного оружия и ударных беспилотных летательных аппаратов делают традиционные линии снабжения крайне уязвимыми. В этих особых условиях успех выполнения боевых задач напрямую зависит от действий командиров автомобильных подразделений, а также от эффективно выстроенной системы восстановления и ремонта техники непосредственно в районах боевого предназначения.

Успешное выполнение задач по подвозу материальных средств сегодня протекает в так называемых «особых условиях», которые характеризуются тремя ключевыми факторами: отсутствие сплошной линии фронта, «прозрачностью» поля боя связанное с массовым применением беспилотных летательных аппаратов, как разведывательных, так и ударных, средств радиотехнической и спутниковой разведки, так и высокая интенсивность огневого воздействия [1].

В условиях высокой угрозы поражения, на командира ложится ответственность за обеспечение живучести подразделения при выполнении боевых задач. На этапе планирования командир обязан провести детальную оценку маршрутов. Например, отказаться от движения по магистральным путям в пользу лесных просек и скрытых маршрутов, оценив их проходимость и возможности маскировки. Организовать рассредоточение: планировать движение не классическими крупными колоннами, а мелкими тактическими группами по 2–4 машины с увеличенными дистанциями, чтобы минимизировать потери в случае удара. Спланировать взаимодействие, согласовать действия с подразделениями РЭБ, для подавления каналов управления БПЛА противника, ПВО и охранения. Определить порядок маскировки: распределить средства снижения тепловой и визуальной заметности, например антидроновые накидки, козырьки.

На этапе совершения марша командир обеспечивает строгое соблюдение радиомолчания и использование альтернативных, защищенных средств связи для предотвращения пеленгации. Непрерывное визуальное и воздушное наблюдение, выставление наблюдателей за воздушной обстановкой, выявление БПЛА, в каждой машине. Маневрирование скоростью и дистанцией, предотвращение скопления техники на узких участках, такие как мосты, перекрестки, пункты выгрузки. Организацию отражения нападения, четкое руководство действиями личного состава при попадании в засаду, огневом налете или атаке ударных дронов, выход из-под удара, эвакуация раненых [2].

Рассмотрим ряд преимуществ для автомобильных подразделений на фоне новой боевой обстановки. Внедрение автоматизированных систем управления тылом позволяет командирам в режиме реального времени отслеживать местоположение каждой машины, уровень запасов в подразделениях и оперативно перенаправлять потоки снабжения. Это снижает время простоя, исключает доставку «вслепую» и позволяет динамически менять маршруты при получении разведывательных данных об угрозах. Но кроме преимуществ появились угрозы и вызовы. Обратной стороной интеграции в цифровое поле

является зависимость от каналов связи. Излучение терминалов спутниковой связи или радиостанций оперативно фиксируется средствами РЭБ противника, что неминуемо влечет за собой артиллерийский или ракетный удар. Поэтому командиру необходимо умело балансировать между необходимостью получения оперативной информации из сети и жесткими требованиями скрытности управления.

Классическая советская и постсоветская доктрина предполагала создание крупных Сборных пунктов поврежденных машин в ближнем тылу. В современных реалиях этот подход признан критически уязвимым. Уязвимостью следует считать любое скопление 5–10 единиц техники, так как оно быстро обнаруживается средствами воздушной разведки противника и становится приоритетной мишенью для артиллерии, РСЗО и дронов-камикадзе. Выходом из ситуации является переход к мобильным бригадам. Основой восстановления становятся высокомобильные выездные ремонтные бригады. Они оснащаются легкими мобильными мастерскими (типа МТО) на шасси автомобилей повышенной проходимости. Ремонтные мощности разбиваются на малые группы, по 2–3 специалиста с машиной обеспечения. Ремонт осуществляется в естественных укрытиях: ангарах, лесополосах, под мостами или в промышленной застройке с обязательным соблюдением строгой маскировки, включая защиту от тепловизионного обнаружения. Ремонтные бригады постоянно меняют место дислокации, не задерживаясь на одной точке дольше времени, необходимого для проведения минимально требуемых восстановительных работ [3].

Эвакуация поврежденной техники превратилась в одну из самых сложных и опасных тактических задач, требующей тщательного планирования и взаимодействия с другими родами войск. Первым этапом является оценка состояния поврежденной машины, целесообразность эвакуации, характер повреждений, возможность подъезда, все чаще проводится дистанционно с использованием малых разведывательных БПЛА. Это снижает риск для личного состава ремонтных подразделений. Применение БРЭМ. Эвакуация обычными тягачами такими как Урал и КамАЗ в зоне огневого поражения часто невозможна из-за отсутствия бронезащиты кабины. Ключевую роль играют бронированные ремонтно-эвакуационные машины, они же БРЭМ, и защищенные тягачи. Эвакуация осуществляется по следующей тактике: работы проводятся преимущественно в темное время суток с использованием приборов ночного видения без включения демаскирующих источников света. Применяются средства РЭБ для подавления каналов управления FPV-дронами противника в районе проведения эвакуации.

Нарушение логистических цепочек и уничтожение тыловых складов противником приводят к постоянному дефициту запасных частей на линии боевого соприкосновения. Для поддержания техники в строю командиры вынуждены применять нестандартные и максимально оперативные методы. Одним из таких является агрегатный метод ремонта. В полевых условиях исключается сложный ремонт, например, переборка двигателя или коробки передач. Применяется исключительно агрегатный метод – быстрая замена вышедшего

из строя узла целиком на исправный. Снятый неисправный агрегат отправляется в глубокий тыл для восстановления на заводских мощностях. На ряду с агрегатным методом существует и активно применяется «Каннибализация» (донорство) техники. В условиях острой нехватки запчастей узаконивается и организуется процесс разборки техники, признанной невосстановимой, или эвакуация которой невозможна, для получения исправных узлов. Решение о переводе техники в категорию доноров принимается командиром подразделения на основе актов технического состояния. Практикуется снятие дефицитных деталей с подбитой техники противника на поле боя, если агрегаты унифицированы или поддаются адаптации. Организация рокадной логистики. Создаются скрытые, небольшие «схроны» с критически важными запчастями, такими как: фильтры, ремни, элементы ходовой части, технические жидкости, вблизи позиций мобильных ремонтных групп, чтобы исключить необходимость длинных рейсов на центральные склады [4].

Таким образом, современные вызовы диктуют необходимость пересмотра традиционных подходов к организации деятельности автомобильных подразделений. Командир в новых условиях должен быть способен принимать нестандартные решения, действовать автономно и быстро адаптироваться к изменяющейся обстановке на ТВД. Дальнейшее развитие системы восстановления автомобильной техники видится в интеграции беспилотных систем в процессы технической разведки и эвакуации, а также в совершенствовании мобильных мастерских с учетом требований маскировки и защищенности.

#### **Список использованных источников**

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. Меньшиков, С. В. Действия командиров автомобильных подразделений по ремонту и восстановлению автомобильной техники / С. В. Меньшиков ; науч. рук. В. Кривчиков // Работа командиров общевойсковых, технических и инженерных подразделений по организации и выполнению боевых задач в современных условиях [Электронный ресурс] : материалы 80-й Республиканской научно-технической конференции курсантов и студентов военно-технического факультета в Белорусском национальном техническом университете (в рамках Международного научного форума «Креатив и инновации' 2024»), 24 апреля 2024 года / Белорусский национальный технический университет ; редкол.: А. А. Почебыт (пред.) [и др.] ; сост. И. Б. Шеденкова. – Минск : БНТУ, 2024. – С. 305-309.

3. Эксплуатация автомобильной техники в ходе боевых действий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://poznayka.org/s105033t1.html>. – Дата доступа: 13.04.2026.

4. Тарасенко, П. Н. Ремонт военной автомобильной техники : учебное пособие / П. Н. Тарасенко. – Минск : БНТУ, 2018. – 258 с.