

Гойшик Т. Д.,
студент
Научный руководитель Макаревич М. В.
Учреждение образования
«Брестский государственный технический университет»
г. Брест, Республика Беларусь

**АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ КОМАНДНОГО СОСТАВА
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ РЕМОНТА И ВОССТАНОВЛЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ
В УСЛОВИЯХ ПРИМЕНЕНИЯ ПРОТИВНИКОМ
СОВРЕМЕННЫХ СРЕДСТВ ПОРАЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье представлен пошаговый алгоритм действий командиров автомобильных подразделений по ремонту и восстановлению техники в условиях применения противником современных средств поражения. Рассматривается порядок подготовки машин к выполнению боевых задач, включая установку защитных экранов от беспилотников и расчет рисков на маршрутах движения.

Ключевые слова: автомобильные подразделения, восстановление техники, эвакуация, техническая разведка, живучесть, агрегатная замена, современные средства поражения.

Реализация транспортных и логистических функций в рамках современных вооруженных конфликтов во многом определяется не столько количественным составом парка машин, сколько эффективностью выстроенной системы их восстановления. Дееспособность автомобильных подразделений сегодня выступает фундаментальным условием для сохранения маневренности и живучести всей группировки войск. Исторические прецеденты наглядно подтверждают, что успех любой масштабной операции неразрывно связан с профессиональной гибкостью инженерно-технического персонала и водителей, способных обеспечивать работоспособность сложных механизмов в предельно агрессивных средах [1, с. 21]. Для современного офицера-автомобилиста актуальные вызовы диктуют необходимость радикального отхода от догматических методов управления в пользу внедрения высокоавтомобильных алгоритмов технического сопровождения, функционирующих в условиях непрерывного огневого и радиоэлектронного воздействия.

Организационный цикл подготовки к выполнению задач в специфической оперативной среде, характеризующейся сложными ландшафтами, климатическими аномалиями или зонами масштабных инфраструктурных разрушений, базируется на глубоком предварительном расчете потенциальных рисков. Управленческая деятельность командира на данном этапе подразумевает многофакторную проверку планируемых маршрутов выдвижения, где параметры

проходимости колесных шасси сопоставляются с требованиями скрытности маневра. В условиях тотального доминирования средств воздушной разведки неприятеля выбор пути следования определяется способностью местности обеспечивать естественное прикрытие колонны. Фундаментальной базой этой деятельности является строгое нормативное планирование, в рамках которого на основе годовых графиков эксплуатации устанавливаются жесткие лимиты наработки и остаточный ресурс ключевых узлов [3, с. 12].

Особый вектор управленческих усилий в современных реалиях направлен на техническую адаптацию парка непосредственно перед выходом в зону ответственности. Это подразумевает обязательную интеграцию специализированных экранирующих конструкций, направленных на нейтрализацию энергии ударных беспилотных систем, а также заблаговременную подготовку мощных средств самовытаскивания. Командир лично курирует вопросы укомплектованности подразделения специфическим такелажным имуществом, необходимым для работы в условиях сезонной распутицы или заболоченности грунтов. При этом психологическая подготовка водительского состава фокусируется на отработке автоматизма действий при попадании в засаду, где сохранение темпа движения становится ключевым фактором выживания подразделения как единого организма.

Важнейшим элементом технической устойчивости выступает внедрение мер радиоэлектронной маскировки и защиты бортовых систем управления. Офицер обязан учитывать не только механическую исправность вверенных машин, но и их заметность в различных диапазонах обнаружения. Использование портативных диагностических комплексов для оперативного мониторинга состояния двигателей становится обязательным элементом полевого сервиса. Это требует организации таких режимов обслуживания, при которых проверка техники проводится в условиях активного противодействия средствам технической разведки противника, что позволяет максимально скрыть места фактического сосредоточения ремонтных групп и избежать их уничтожения высокоточным оружием [4, с. 119].

Непосредственно в фазе совершения маневра реализуется регламент жесткой непрерывности движения. Любой технический отказ или повреждение единицы транспорта требует мгновенного решения по ее сепарации от основного эшелона, чтобы исключить превращение колонны в статичную мишень. Вывод аварийного объекта за пределы проезжей части осуществляется под прикрытием групп технического замыкания, чьи действия координируются данными органов технической разведки. Специалисты разведки в режиме реального времени проводят экспресс-анализ повреждений, определяя целесообразность проведения восстановительных работ непосредственно в полевых условиях или необходимость срочной транспортировки машины на пункт сбора поврежденных машин [4, с. 118].

Методология восстановления парка в отрыве от стационарных баз снабжения разделяется на текущий ремонт, выполняемый силами экипажей, и средний ремонт, требующий привлечения высококомбинированных ремонтных

расчетов. В ситуациях блокировки путей подвоза или работы в условиях полной автономности командир правомочен внедрять методы агрегатного замещения, включая использование исправных компонентов от безвозвратно поврежденных единиц техники. Такой подход требует от командного состава глубоких знаний в области технической взаимозаменяемости механизмов и способности организовать работу мобильных мастерских в условиях жесткого лимита времени и ресурсов ГСМ [2, с. 306].

Отдельное внимание в системе управления техническим потенциалом уделяется интенсификации подготовки ремонтных расчетов. Командир формирует группы, способные результативно действовать в условиях высокого психоэмоционального напряжения. Методика работы таких специалистов базируется на алгоритмизации типовых операций по эвакуации и ремонту под огнем, что позволяет до минимума сокращать время нахождения техники в неподвижном и уязвимом состоянии. Системный контроль за морально-психологической устойчивостью личного состава выступает дополнительным залогом сохранения боеспособности подразделения при длительном выполнении задач в отрыве от основных сил снабжения [2, с. 306].

Эвакуационный процесс в экстремальной обстановке трансформируется в полноценную тактическую операцию с привлечением бронированных ремонтно-эвакуационных машин (БРЭМ). Командир обязан осуществлять жесткую расстановку приоритетов, в первую очередь направляя дефицитные ресурсы на спасение тех объектов, которые могут быть возвращены в эксплуатацию в течение ближайших суток. Особое внимание уделяется маскировке районов развертывания ремонтных органов, так как скопление техники в этих точках является приоритетной целью для авиации противника. После завершения активной фазы задачи проводится скрупулезный аудит технического состояния и анализ эффективности принятых решений, что позволяет корректировать графики обслуживания на будущие периоды [4, с. 119].

В условиях ограниченного снабжения критическим фактором становится экономное распределение эксплуатационных материалов. Офицер внедряет строгие режимы использования моторесурса и организует сбор горюче-смазочных материалов с поврежденных машин, не подлежащих восстановлению. Данная мера позволяет создать внутренний резерв топлива для эвакуационных тягачей и транспортных средств, выполняющих приоритетные задачи по подвозу боеприпасов. Инженерная изобретательность личного состава в таких условиях направлена на поиск способов очистки загрязненного топлива и адаптацию систем фильтрации, что требует от командиров глубоких знаний устройства систем питания современных двигателей внутреннего сгорания.

Резюмируя изложенное, следует подчеркнуть, что управление техническим состоянием автомобильных подразделений в специфических условиях — это не только механическая сумма ремонтных операций, но и искусство маневрирования имеющимися ресурсами. Синергия грамотного нормативного планирования, технической эрудиции и оперативной смекалки командного состава выступает гарантом сохранения мобильности войск. Постоянное совер-

шенствование навыков личного состава в области полевой диагностики и эвакуации матчасти является базовым условием

Список использованных источников

1. Паньков, Н. П. Автомобильный транспорт в Великой Отечественной войне / Н. П. Паньков [и др.]. – Л., 1960. – 98 с.
2. Меньшиков, С. В. Действия командиров автомобильных подразделений по ремонту и восстановлению автомобильной техники / С. В. Меньшиков // ГрГУ имени Янки Купалы. – Гродно, 2024. – С. 305–309.
3. Эксплуатация военной автомобильной техники: курсовая работа : пособие / сост. : Я. Г. Гончаренко [и др.]. – Минск : БНТУ, 2026. – 36 с.
4. Виниченко, А. В. Техническое обеспечение боевых действий, ремонт и восстановление военной автомобильной и бронетанковой техники / А. В. Виниченко // БГУ. – Минск, 2023. – С. 117–120.