

**Особенности организации технического обслуживания автомобилей
в условиях боевых действий в Афганистане**

Дымарь Ю. Л., Ковалев В. П.
УО «Военная академия Республики Беларусь»

Аннотация. Показаны особенности организации технического обслуживания автомобильной техники в боевых условиях.

За время войны в Афганистан наши войска потеряли 11 369 единиц автомобильной техники [2]. Только от боевых повреждений войска, входящие в состав 40 общевойсковой армии, потеряли 5 775 автомобилей и средств подвижности вооружения [1]. Сколько автомобилистов сложили головы на горно-пустынных дорогах, официальные данные умалчивают. Можно только предположить, что речь идет о тысячах жизней.

Для военных автомобилистов опыт ведения боевых действий в Афганистане оказал неоценимую помощь в совершенствовании различных направлений автотехнического обеспечения (далее – АТО) войск в условиях боевых действий.

Опыт боевых действий в Афганистане подтвердил основные принципы организации АТО. Однако их конкретная реализация имела ряд особенностей.

Принципиальное влияние на АТО оказывали большая рассредоточенность войск на обширных пространствах по многочисленным гарнизонам и автономность действий созданных группировок войск на территории, как правило, контролируемой противником.

За годы боевых действий стало очевидным, что техника требует специализации в соответствии с тактическим уровнем и решаемыми задачами:

в подразделениях материального обеспечения частей непосредственно участвующих в боевых действиях предпочтение отдавалось автомобилям капотной схемы – Урал-4320, Урал-43202;

для подвоза материальных средств в тактическом звене «бригада-полк-батальон» использовались полноприводные автомобили капотной схемы Урал-4320, Урал-43202 и бескапотные КамАЗ-4310;

для подвоза материальных средств в оперативном звене «армия-дивизия-бригада» использовались полноприводные автомобили КамАЗ-4310, не полноприводные КамАЗ-5320 и КамАЗ-5410.

Также, из-за широкомасштабной «минной войны», из войск были изъяты артиллерийские тягачи МТ-ЛБ, медицинские транспортеры-тягачи ГТ-СМ и ГТ-МУ. Артиллерийские гусеничные тягачи были заменены

на автотягачи УРАЛ-4320, санитарные гусеничные машины заменены на медицинские автомобили АС-66.

Эксплуатация автомобилей осуществлялась в сложных климатических условиях и по дорогам с горным рельефом. Основная особенность эксплуатации автомобильной техники – разнохарактерность их использования, «рваный» ритм эксплуатации.

В частях и соединениях были отменены годовые и месячные планы эксплуатации. Вместо них разрабатывали «Сводные годовые учеты эксплуатации», в которых только констатировались расход ресурса и изменение величины пробега до очередного ремонта. Отсутствовало и деление автомобильной техники на группы эксплуатации, установленное в мирное время.

Нормы расхода ресурса для СПВ стали носить условный характер и использовались для ориентировочного планирования выхода ее в ремонт. Автомобили норм эксплуатации вообще не имели.

Фактический расход ресурса автомобильной техники колебался в значительных пределах и существенно отличался в различных частях и соединениях по времени года, масштабу операций.

Не менее напряженно работал транспорт подвоза армейских и дивизионных тыловых частей и боевой техники сопровождения. Расстояние подвоза составляло от 100 до 700 км.

Условия эксплуатации автомобильной техники оказали существенное влияние на периодичность и объем обслуживания. При высоких температурах и большой запыленности воздуха время на проведение обслуживания по сравнению с обычными условиями увеличивалось в 1,5 раза.

Все это привело к необходимости существенного изменения системы технического обслуживания техники. Формально сохранялась планово-предупредительная система, но она получила новое содержание. Сложилась система, которую условно можно было назвать принудительной – обязательное обслуживание с использованием перерывов в эксплуатации независимо от расхода ресурса.

Такая система обусловлена не поддававшимся планированию ритмом использования техники и вынуждало использовать любые возможности для поддержания надежной работы машин.

Изменение периодичности и порядка обслуживания повлекло изменение содержания перечня работ. Фактически проводилось «смешанное» обслуживание, представлявшее совокупность работ из различных нормативных видов (ТО-1, ТО-2). Конкретно работы определялись условиями эксплуатации и имевшимися возможностями.

Основу системы составляли работы на автомобильной технике при подготовке к боевым действиям и после возвращения с операции. Для

войск, постоянно участвовавших в боевых действиях, была установлена семидневная программа подготовки к операциям, три дня из которой отводилось на подготовку вооружения и техники.

На машинах пополнялся индивидуальный комплект ЗИП, устанавливались дополнительные емкости для технической воды и масла. В подразделениях создавались групповые запасы ЗИП, эксплуатационных материалов и дистиллированной воды.

Проблемой было обслуживание техники, рассредоточенной по опорным пунктам на охране коммуникаций и военных объектов. Для оказания помощи в обслуживании техники опорных пунктов в частях создавали комплексные группы технического обеспечения во главе с офицерами технических служб. В их состав входили специалисты подразделений ремонта и обслуживания с подвижными ремонтно-зарядными станциями ПРСЗ-70 или ЭЗСБ-4ВЗ и другими подвижными средствами технического обслуживания и ремонта (МТО-АТ, МТО-80, ТРМ-А). Комплексная группа высылалась по маршруту и поочередно работала в опорных пунктах. Перемещения группа совершала в составе охраняемых транспортных колонн.

Большое внимание уделялось обслуживанию техники колонн подвоза материальных средств, особенно, на большие расстояния. В Афганистане была реализована принудительная система обслуживания – на перевалочных базах, складах, в районах отдыха на маршруте, на диспетчерских пунктах.

На наиболее ответственных маршрутах были развернуты пункты технической помощи (далее – ПТП), состоящие из специалистов-ремонтников и мастерской ПАРМ-1. Обслуживание проводилось во время погрузки и выгрузки материальных средств, местах ночного отдыха в «отстойниках», во время плановых остановок на ПТП.

Организация технического обслуживания в Афганистане имела ряд особенностей, из которых и сегодня следует извлекать уроки.

Литература

1. Королев, В. С. Путь домой / В. С. Королев // БВГ. – 2008. – 16 мая.
2. Кузнецов, А. И. Автомобильные войска России. Этапы векового пути / А. И. Кузнецов. – Челябинск, 2010.