

Гусеничные трактора, стоящие на вооружении Вооруженных Сил Республики Беларусь: Т-150, Т-74, ДТ-75, ДТ-75Н, ДТ-175С, Т-4А, Т-170, Т-10, Т-130М, Т-100М, Т-180.

Участок будет представлен в виде «тупикового» поста в связи с большим количеством поступающей гусеничной техники в ремонт. Оборудование участка обеспечит как агрегатный метод ремонта, так и методы восстановления ремонтных размеров, замены отдельной детали или узла, разборно-сборочных работ.

Вывод: Исходя из анализа хранения техники, генерального плана пункта технического обслуживания и ремонта и возможностей ремонтных органов, считаю необходимым оборудовать участками ремонта агрегатов трансмиссии гусеничных машин отдельные производственные здания воинских частей, что повысит степень механизации при ремонте, и понизит трудовые и материальные затраты для его проведения.

Литература

1. Об утверждении Инструкции о порядке организации автотехнического обеспечения Вооруженных Сил : приказ Министра обороны Республики Беларусь, 04 дек. 2011 г., № 1085.

2. Об утверждении Инструкции о порядке технического обслуживания и ремонта вооружения и военной техники в Вооруженных Силах Республики Беларусь в мирное время : приказ Министра обороны Республики Беларусь, 25 окт. 2004 г., № 41.

3. Проектирование предприятий автомобильного транспорта: учебник для студентов специальности «Техн. эксплуатация автомобилей» / М. М. Болбас [и др.]. – Минск: Адукацыя і выхаванне, 2004. – 528 с.: ил.

4. Учебное пособие по курсу «Технологическое проектирование автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания». – Минск : БГПА, 1995. – 83 с.

УДК 628.18

Модернизация подвижной автомобильной ремонтной мастерской ПАРМ-1М1

Домасевич И. А.

Научный руководитель Кузнецов Д. И.

Необходимость восстановления ВАТ при ведении боевых действий

В ходе боевых действий значительная часть ВАТ будет выходить из строя от воздействия различных видов оружия, а также по техническим (эксплуатационным) причинам.

Опыт ведения боевых действий в Югославии и Ираке свидетельствует о том, что в современной войне в первую очередь будут выведены из строя важные промышленные объекты, в том числе заводы – производители ВАТ и ремонтные стационарные предприятия. Поэтому сохранить подвижность и маневренность войск на протяжении всего боя (операции) обязана система восстановления техники с помощью подвижных ремонтно-эвакуационных подразделений и частей.

Так, например, во время Великой Отечественной войны (только за три года 1942–1944 г.) подвижными ремонтными батальонами, базами и заводами Вооруженных Сил СССР были восстановлены путем проведения СР и КР более 1,5 млн. автомобилей, что почти в 3 раза больше, чем поступило в армию за эти годы новой автомобильной техники .

В современных условиях боевых действий без массового использования ВАТ невозможно осуществить быстрое и скрытое сосредоточение войск, поддерживать высокий темп их наступления, совершить значительный маневр, обеспечить подвоз материальных средств и эвакуацию вышедшей из строя техники. Вместе с тем приходится учитывать, что увеличение плотности техники в боевых порядках войск, с одной стороны, и рост огневых возможностей частей противника, с другой стороны, неизбежно приведут к увеличению ее потерь. Ограниченные возможности по восполнению потерь за счёт поставок новой техники обуславливают необходимость восстановления основного объёма вышедших из строя машин подвижными ремонтными органами.

Это обстоятельство резко повышает роль ремонтно-эвакуационных подразделений и частей. Наличие хорошо оснащенных технологическим оборудованием и укомплектованных личным составом ремонтных и эвакуационных подразделений и частей является одним из решающих факторов, обеспечивающих высокий уровень боевой готовности.

Опыт ведения современных тактических действий показывает, что недостаточность времени, сил и средств восстановления особенно проявляется тогда, когда выход техники из строя происходит хаотично по всему полю боя в единичном порядке (в результате применения противником точечных ударов). В такой ситуации довольно трудно определить район сосредоточения поврежденных машин, а мероприятия по отысканию и эвакуации техники отнимают значительную часть времени. Поэтому наиболее рационально проводить ТР неисправной техники на месте выхода ее из строя, либо, при невозможности оказать техническую помощь, – эвакуировать в ближайшее укрытие или к местам ремонта.

Опыт боевого применения подвижных средств восстановления военной техники

Опыт Великой Отечественной войны показывает, что несвоевременная эвакуация поврежденной техники 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 локальных войн и военных конфликтов свидетельствует о том, что успешное выполнение задачи по эвакуации неисправной техники 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 повреждениями от огня противника, которые можно было бы отремонтировать на месте выхода их из строя.

Из-за специфики боевых действий плечи эвакуации обычно превышали 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 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 *орвб*. Их применение расширило сферу деятельности и возможности

ремонтных органов на поле боя. Основу групп составляли ремонтные отделения.

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 выдвигения 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.

Моделирование функционирования системы восстановления АТ армейского корпуса 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 %.

Таким образом:

Система восстановления ВАТ соединений не в полной мере обеспечивает решение возложенных на неё задач, несмотря на то, что для обеспечения восстановления и возвращения в строй вышедшей из строя техники в бригаде имеются штатные ремонтно-эвакуационные подразделения. Однако проведенный анализ в работах состояния ПСВ, созданных в 70–80 годы прошлого столетия и находящихся более 30 лет на хранении, свидетельствует об их существенном моральном и техническом износе и необходимости их модернизации или создания новых подвижных ремонтных мастерских для Вооруженных Сил Республики Беларусь.

Литература

1. Вооруженные Силы Республики Беларусь. История и современность / Л. С. Мальцев. – Минск : Военная академия, 2003. – 256 с.
2. Концепция военно-технической политики Республики Беларусь на 2005–2015 годы : Указ Президента Респ. Беларусь, 27 дек. 2004 г., № 619.
3. Информационный сборник. Из опыта боевых действий войск в Афганистане. Вып. 2. – М. : МО СССР, 1985. – 130 с.

4. Опыт технического обеспечения в Чечне. Армейский сборник № 4 – М. : 1995. – с. 10–14.

5. Операция «Свобода Ирака» (20.03 – 14.04.2003 г.). Информационный обзор / под ред. И. А. Мисурагина. – Минск: УО «ВА РБ», 2003. – 106 с.

6. Локальные войны и вооруженные конфликты конца XX – начала XXI века. Информационно-аналитический обзор / под ред. И. А. Мисурагина. – Минск : УО «ВА РБ», 2007. – 143 с.

УДК 004.946

Виртуальное обслуживание техники

Дубовец Д. Н.

Научный руководитель Мануйлов М. Н.

Учреждение образования

«Белорусская государственная академия авиации»

Вооружение и техника составляют материальную основу боевой мощи Вооруженных Сил Республики Беларусь. На укомплектование частей и соединений поступает современная, надежная, но более сложная в конструктивном отношении автомобильная техника, которая используется не только как транспортное средство общего назначения, но и как автомобильные базовые шасси для монтажа вооружения и техники.

От состояния автомобильной техники, наиболее массовой в Вооруженных Силах, в значительной степени зависит боевая готовность подразделений и частей.

Успешное решение задач, стоящих перед частями в мирное время и тем более в условиях боевых действий, во многом зависит от полноты и своевременности решения вопросов их тылового обеспечения. Это касается в первую очередь подготовки частей к обеспечению боевых действий, обеспечению высокой живучести аэродромов, объектов тыла, транспортных коммуникаций, проведения мероприятий по защите, охране и обороне аэродрома.

Военная доктрина Республики Беларусь, носит сугубо оборонительный характер, и исходит оттого, что ни одно из государств в настоящее время не является для неё потенциальным противником и свою военную безопасность она рассматривает как состояние защищенности национальных интересов в условиях возможной трансформации военной опасности в военные угрозы государству. Поэтому заблаговременная подготовка Вооруженных сил, других войск и воинских формирований к отражению напа-