

БРОНИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЖИВУЧЕСТИ

Стегайло А. Ф.

*Белорусский национальный технический университет
г. Минск, Республика Беларусь*

Аннотация. В данной статье представлены основные причины необходимости бронирования автомобильной техники во время ведения боевых действий, способы бронирования, а также ряд недостатков такой модернизации автомобилей.

Ключевые слова: автомобильная техника, бронирование, защита, специальная военная операция.

Annotation. This article presents the main reasons for the need to book vehicles during the conduct of hostilities, methods of booking, as well as a number of disadvantages of such vehicle modernization.

Keywords: automotive equipment, armoring, protection, special military operation.

В данной статье речь пойдет о применении автомобильной техники в вооруженном конфликте в Украине. Как долго «живут» автомобили на фронте и, что делали военные, чтобы повысить живучесть как автомобиля, так и экипажа.

Когда в Украине начались боевые действия то стало понятно, что бронетехника в стране находится просто в отвратительном состоянии. Ситуацию пришлось как-то исправлять уже на местах, создавая бронев автомобили из всего, что было под рукой. Такие машины получили общее название «шушпанцеры».

Что касается того, как долго автомобили «живут» в ходе боевых действий, военные говорят, что это лотерея, здесь нет четкого алгоритма. Если машина уцелела от обстрелов, то, как правило, первым из строя выходит двигатель и ходовая часть, требуют замены тормозные механизмы и автомобильные шины. Как правило, ремонтируют такие автомобили в ближайших ремонтных подразделениях и организациях.

Самые востребованные машины в ходе ведения специальной военной операции – это пикапы или джипы. Это связано не только с тем, что машина высокая, но и с тем, что у нее большой багажный отсек и туда можно погрузить рюкзаки, запасные колеса, боекомплект, продукты питания и другие необходимые на войне вещи.

Большое преимущество – если машина бронированная, полноприводная и рамная. Также важно, чтобы автомобиль был с дизельным двигателем, тогда его можно централизованно заправлять вместе с другой военной техникой.

Так как военных бронированных автомобилей был дефицит, то применялись различные изощренные способы для доработки гражданских автомобилей под военные нужды.

У украинской стороны автомобили пестрят своим разнообразием, в то время как у противоположной стороны были относительно шаблонные решения по противопульной и противоосколочной защите.

Рассмотрим некоторые примеры доработок автомобилей.

На автомобиле УАЗ-469 был изготовлен совершенно новый кузов с v-образным днищем, видимо это некоторые зачатки защиты от подрыва на mine. Ветровое стекло сделано из двух боковых бронированных стекол от другого автомобиля, боковые двери представляли собой глухие створки с откидывающимися вверх небольшими бойницами.

Под модернизацию попали, конечно же, и грузовые автомобили. Так, например, бортовой КамАЗ-5320 получил внешней стальной каркас на который навешивались стальные листы. А вот защита ветрового стекла была сделана из стальных прутьев. Эффективность такой защиты вызывает сомнения. И видимо, поэтому в последствии уже на другом автомобиле КамАЗ кабина получила мощный внешний каркас, на который крепились стальные листы, двери закрывались глухими ставнями, которые в транспортном положении зафиксированы в открытом состоянии вдоль бортов автомобиля. Защита ветрового стекла выполнена из двух массивных половинок с не большими прорезями, которые в транспортном положении открываются вниз, закрывая фары и решетку радиатора.

Грузовые автомобили капотной компоновки гораздо безопаснее в ходе применения их в ходе боевых действий, так как при наезде передними колесами на мину у экипажа остается возможность на спасение, но на практике оказалось, что бронировать такие автомобили не удобно. Получилось так, что на автомобили Урал, ЗиЛ и КраЗ крепили бесполезную защиту виде сетки перед автомобилем, которая, по замыслу, должна была вызывать преждевременный разрыв снаряда и снизить ущерб для автомобиля.

В последствии появились более надежные варианты. Моторный отсек сбоку и спереди закрыли толстыми стальными листами, а на кабину установили защитные откидные элементы, кузов был модернизирован в бронекапсулу без крыши, с несколькими бойницами по каждому борту.

Бронированию подвергались множество различных марок и моделей автомобилей. В том числе ЗиЛ-131, автомобили семейства КраЗ, автосамосвалы МАЗ и КамАЗ, тяжелые эвакуационные тягачи МАЗ-537.

Самостоятельное бронирование автомобиля зависит от имеющихся в наличии материалов для выполнения работ и от возможностей того, кто выполняет работы. Зачастую бронирование делалось по принципу «это лучше, чем ничего», поэтому иногда в работах по бронированию как легковых автомобилей, так и грузовых участвовали различные авторемонтные предприятия.

Но у всех этих доработок есть ряд недостатков. Так, увеличивалась масса автомобиля, в некоторых случаях, превышающая его грузоподъемность, что влияло на маневренность и проходимость автомобиля. Так же уменьшалась обзорность с места водителя, что тоже влияло на маневренность.

Таким образом, вопросы бронирования автомобильной техники имеют место к дальнейшему исследованию, так как разнообразие вариантов бронирования практически сопоставимо с количеством единиц автомобилей, которые можно модернизировать.