

**Особенности организации воинских автомобильных перевозок
в Афганистане**

Дымарь Ю. Л., Федоров А. Ф.
УО «Военная академия Республики Беларусь»

Аннотация. Показаны особенности организации воинских автомобильных перевозок в условиях боевых действий.

Подвиги, совершенные военными автомобилистами на многострадальной афганской земле, стоят в одном ряду с подвигами героев Великой Отечественной войны. Предстоит большая работа по оценке вклада военных автомобилистов в общее дело по борьбе с международным терроризмом.

Война в Афганистане преподала столько уроков, что для их осмысления потребуется жизнь не одного поколения.

Афганская война имела специфику. СССР не только воевал, но и занимался обустройством этой страны. В Афганистане не было железнодорожного транспорта. Поставка военных и гражданских грузов и сообщение осуществлялось автомобильным транспортом. Это было очень важным делом и ложилось на плечи военных автомобилистов.

Боевые соединения 40-й армии обеспечивали 46 автомобильных батальонов. Ежедневно на дорогах Афганистана находилось 25-30 колонн общей численностью от 1000 до 1500 автомобилей. [1]

Военные автомобилисты, в том числе и направленные из Краснознаменного Белорусского военного округа, проявляя мужество и героизм, за период с 1980 по 1989 г. перевезли более 10 млн. тонн различных грузов, в том числе горючее, продовольствие, боеприпасы, медикаменты, стройматериалы. От своевременности и полноты доставки грузов во многом зависела жизнь тысяч людей. [1]

В состав группировки сил подвоза материальных средств входили:

59 армейская бригада материального обеспечения (далее – 59 абрмо), 58 отдельная автомобильная бригада (далее – 58 оавтбр), автомобильные батальоны окружного подчинения и два отдельных автомобильных батальона тыла ВВС общей грузоподъемностью 17,5 тыс. тонн, в том числе 10 тыс. тонн по наливу. [2]

Планирование подвоза материальных средств тесно увязывалось с характером боевых действий войск. Подвоз материальных средств осуществлялся в условиях постоянного воздействия противника по транспортным коммуникациям и автомобильным колоннам.

Подача материальных средств в небольшие гарнизоны, расположенные в горах, в отрыве от основных сил, планировалась и осуществлялась, как правило, при проведении в этих районах боевых действий. В плановом порядке завоз грузов производился не чаще 1–2 раза в год.

Подготовка автомобильных колонн к маршруту осуществлялась по специально разработанной программе, предусматривающей проведение занятий по боевому слаживанию, техническому обслуживанию автомобилей и погрузке материальных средств. Обычно такая подготовка занимала до трех суток.

Доставка материальных средств, как правило, осуществлялась ротными колоннами. Каждая имела наименование (номер колонны), состояла из 40–60 линейных и обеспечивающих автомобилей.

Колонны формировали по следующей схеме: штатное автомобильное подразделение; средства огневой поддержки: ЗСУ-23-2 на штатных автомобилях (как правило – полноприводных) или приданные БТР (БРДМ); средства связи; полевая кухня с запасом продовольствия (КП-130 или ПАК-200), автоцистерна с запасом воды и техническое замыкание. При этом – радиостанция Р-142, кухня полевая КП-130 или ПАК-200, автоцистерна для воды снимались с карбюраторных автомобилей ГАЗ-66 и ЗИЛ-131 и крепились в кузовах дизельных автомобилей УРАЛ или КамАЗ.

На колонну выдавалась медицинская «укладка» с запасом обезболивающих средств («промедол» в шприц-тюбиках) и индивидуальные аптечки на каждого.

Каждый военнослужащий имел при себе бронежилет, стальной шлем, штатное стрелковое оружие и две гранаты, а на автомобиль выдавали по две дымовых шашки и три дымовые гранаты.

В колоннах, которые преодолевали перевал Саланг, все не полноприводные автомобили укомплектовывали цепями противоскольжения, каждый военнослужащий имел противогоаз.

Движение автомобильных колонн осуществлялось только в светлое время суток. Независимо от характера боевых действий распределение времени использования автомобильного транспорта за месяц составляло: в районе дислокации – до 3–5 суток, в движении – до 10–12 суток, на погрузочно-разгрузочных работах – до 5–7 суток. Наиболее слабое звено при подвозе материальных средств – их погрузка и выгрузка. На этих операциях преобладал ручной труд.

В сутки колонны преодолевали по 200–250 км. Во время движения начальник колонны находился в головной машине и управлял колонной средствами радиосвязи (когда позволяли условия местности). Командиры взводов находились во главе своих взводов, как правило, на автомобилях с зенитными установками ЗУ-23-2.

Связь с командными и диспетчерскими пунктами своих частей обеспечивала радиостанция Р-142 (на машине начальника колонны); радиостанция «Ромашка» обеспечивала связь с авиацией воздушного прикрытия; три-четыре радиостанций Р-123 устанавливали в головной машине и машинах с зенитными установками – для радиосвязи в колонне и с диспетчерскими пунктами, сторожевыми постами, заставами на маршруте движения. В машинах, на которых устанавливали средства связи, имелись «таблицы связи» с позывными и частотами.

Заправка автомобильных колонн горючим проводилась централизованно на пунктах массовой заправки, развернутых в местах ночного отдыха и погрузки (разгрузки). Топливо на колонну получали по общей накладной на основании «чека-требования», командир (старший техник) записывал топливо в путевые листы автомобилей.

В колонне было организовано трехразовое питание. Завтрак и ужин проходил в местах ночного отдыха, обед – на больших привалах. Пища готовилась в ходе движения колонны, выдавалась личному составу в индивидуальные котелки. На кухне постоянно была горячая вода для помывки котелков. Запасы продовольствия пополняли в местах погрузки (выгрузки) грузов.

Помывка личного состава осуществлялась в местах ночного отдыха, в местах загрузки (выгрузки) грузов за счет запасов воды в автоцистерне. При возвращении в пункт постоянной дислокации старшина роты обеспечивал помывку личного состава в бане с прожаркой обмундирования, бушлатов и спальных мешков в машине ДДА.

Отдых личного состава в рейсе (в том числе офицеров и прапорщиков) был организован в кабинах автомобилей, в холодное время – с использованием спальных мешков. Каждый водитель заботился о создании примитивного уюта в своем «жилье».

Большое значение имела организация защиты, охраны и обороны автомобильной колонны не только в движении, но и на привалах, в местах ночного отдыха, погрузки (выгрузки). Особенно важно было обеспечить сохранность автомобилей и груза от соседей в «котстойниках», где сосредотачивались несколько колонн из разных частей. Если не обеспечить надежную охрану – к утру можно не досчитаться несколько колес на автомобилях или прицепах подразделения. Что было, то было...

Специфические особенности имело восстановление неисправных автомобилей из состава колонн подвоза материальных средств. Опыт показал практическую невозможность ремонта автомобилей непосредственно на маршрутах. Поэтому в основу работы средств технического обеспечения транспортных колонн была положена эвакуация автомобильной тех-

ники до ближайшего гарнизона, пункта технической помощи (далее – ПТП) или опорного пункта.

В колонне формировалось техническое замыкание, в которое входили: автомобиль с зенитной установкой, автотягачи (один на 20–30 машин) с жесткими буксирами, запасом имущества, ГСМ и охлаждающей жидкости. Мастерские технического обслуживания со специалистами в состав автотранспортных колонн не включались. Техническое замыкание возглавлял старший техник роты или наиболее опытный командир взвода.

Средства технического замыкания эвакуировали неисправную технику, а при их нехватке для буксировки использовали другие машины из состава колонны. Ремонт проводился на ПТП, в местах погрузки (выгрузки) и пунктах дислокации. Командиры подразделений и водители проявляли смекалку и сообразительность, приводя автомобили в «работоспособное» состояние, нередко можно было увидеть Урал или КамАЗ у которого средний или задний мост подвешены на цепях противоскольжения, а сам автомобиль движется на двух мостах.

Автомобили которые не подлежали восстановлению или их эвакуация была невозможной – уничтожались из зенитных пулеметов или поджигались, предварительно с них (если позволяла обстановка) перегружался груз, по возможности снимались агрегаты, узлы и детали.

Военные автомобилисты мужественно выдержали испытания горных перевалов и палящего солнца пустынных дорог. В Республике Беларусь однозначно признана высочайшая социальная роль подвига воинов-интернационалистов. Всего дорогами Афганистана прошли более 30 тысяч наших соотечественников, 771 из них не вернулся домой с той войны. [1]

Литература

1. Кузнецов, А. И. Автомобильные войска России. Этапы векового пути / А. И. Кузнецов. – Челябинск, 2010.
2. Мейтин А. И., Турков А. Г. Тыловое обеспечение войск Советской Армии в Афганистане (1979–1989 гг.), интернет-ресурс «Обозник. ru»

УДК 62-235

Анализ конструкции карданной передачи автомобиля

Есмантович Е. А.

Белорусский национальный технический университет

Аннотация. Выполнен анализ конструкции карданной передачи грузовых автомобилей. Показано, что причиной, стимулирующей совершенствование конструкции карданных передач, является повышения надежности