

ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ПВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЗЕНИТНЫХ БРОНЕПОЕЗДОВ

В. В. ЦЫБУЛЬКО

Военная академия Республики Беларусь, г. Минск

Первые годы Второй мировой войны продемонстрировали беззащитность железнодорожных узлов, коммуникаций и перевозок по ним от прицельных бомбово-штурмовых ударов авиации. Приоритетной целью для авиации железнодорожная инфраструктура была потому, что в основном по ней осуществлялось снабжение воюющих армий оружием, боеприпасами, резервами, горючим и другими материальными средствами [1].

Великая Отечественная война внесла много нового в разработку вопросов организации и ведения боевых действий частей противовоздушной обороны (ПВО) при прикрытии железнодорожных коммуникаций. Существенную роль в ПВО железнодорожных объектов, особенно на начальном этапе войны, сыграли отдельные зенитные бронепоезда ПВО, формирование которых началось с конца 1941 года.

Всего в ходе войны на объекты железнодорожной инфраструктуры было совершено 19863 налета авиации противника, в которых участвовало около 60000 самолетов. Ими было сброшено свыше 243000 фугасных, осколочных и более 120000 зажигательных бомб. Всего в ходе войны на территории Советского Союза было разрушено 65000 км железнодорожного пути, 13000 мостов, 317 паровозных депо, 15800 паровозов и мотовозов, 4100 железнодорожных станций и много других сооружений. В этих условиях создание надежной ПВО железнодорожных узлов и коммуникаций от налетов немецко-фашистской авиации было задачей огромной важности, от решения которой в значительной степени зависел успех всей войны в целом.

Что же представляли собой зенитные бронепоезда ПВО. Как правило, они имели на вооружении три орудия калибра 76,2 мм, пару 37-мм автоматических пушек и три-четыре крупнокалиберных зенитных пулемета. Бронепоезда прикрывали станции, обеспечивали оборону наиболее важных эшелонов на опасных участках пути.

Как организационно-штатная единица бронепоезд являлся самостоятельной структурой. Бронепоезда находились в непосредственном подчинении командиров соединений ПВО, поддерживающих постоянную связь по радио с их командирами и органами военного сообщения фронтов (армий). Знание плана железнодорожных перевозок позволяло командирам соединений ПВО своевременно перебрасывать бронепоезда для сопровождения наиболее важных эшелонов или использовать их на участках транспортной инфраструктуры, находящихся под угрозой [2].

Организационно каждый зенитный бронепоезд включал: две бригады машинистов паровоза, взвод орудий среднего калибра взвод пункта управления зенитным огнем (ПУАЗО-3) и дальномером, два взвода орудий малого калибра и пулеметный взвод на три-четыре пулеметных установки, хозяйственное отделение, путевую службу и службу артиллерийского технического обеспечения. Бронеплощадки с зенитными орудиями располагались симметрично относительно бронепаровоза у хвоста и головы зенитного бронепоезда, ПУАЗО-3 и стереоскопический дальномер – на пункте управления в середине состава. Малокалиберная артиллерия и пулеметные установки располагались равномерно по всему составу бронепоезда. Платформы прикрытия располагались в хвосте и голове состава. На них размещались рельсы, шпалы, другие материалы и принадлежности, необходимые для обеспечения автономного движения зенитного бронепоезда. Средняя скорость бронепоезда составляла 45–60 км/ч, запас хода – 120–150 км, экипаж включал до 60 человек. Между всеми бронеплощадками устанавливалась телефонная связь, что обеспечивало устойчивую координацию и управление огнем всех зенитных огневых средств бронепоезда.

Мобильные, обладавшие высокой маневренностью и имевшие разнообразное зенитное артиллерийское вооружение, эти поезда ПВО могли прибыть к объекту, который по условиям обстановки требовалось срочно усилить зенитной артиллерией за несколько сотен километров. Их внезапное появление на том или ином участке, как правило, давало хорошие результаты.

О боевых действиях частей ПВО воинских поездов и отдельных бронепоездов говорят такие данные: за всю Великую Отечественную войну из 7313 уничтоженных самолетов врага, с их

участием сбит и поврежден 651 самолет; ими было сопровождено на фронт без потерь свыше 120000 воинских поездов, отражено около 9000 атак вражеской авиации.

Вместе с тем зенитные бронепоезда часто повреждались вследствие внезапного появления фашистских самолетов. Это являлось следствием отсутствия радиолокационного вооружения, поскольку радиолокационные станции того времени имели весьма внушительные размеры. Кроме того, следует отметить такую особенность: чем дольше оставались бронепоезда на одном и том же месте, тем менее результативными становились их действия, а сами они начинали нести всё большие потери.

Списанные в начале 1960-х годов за ненадобностью на металлолом, они, конечно же, в свое время сыграли неоценимую роль в обеспечении ПВО крупных узлов и участков железнодорожной инфраструктуры, сопровождении эшелонов с грузами особого назначения. Совершенно очевидно, что задача создания единой системы прикрытия стратегических коммуникаций и следующих по ним транспортов для сил и средств ПВО остается актуальной и не снимается поныне. А вместе с обозначенной задачей следует отметить, что актуальность использования зенитных в каком-то новом современном виде в настоящее время для прикрытия коммуникаций не потеряна.

Впервые о возвращении бронепоездов ПВО активно заговорили в Российской Федерации и приступили к поэтапной разработке и в перспективе постановке их в строй. Опыт локальных войн показывает, что специализированный поезд ПВО должен включать не только средства поражения средств воздушно-космического нападения (СВКН), но и все возможные средства электронного прикрытия, радиолокационной разведки, автоматизированного управления.

При этом специализированные поезда ПВО должны выполнять как минимум две задачи. Первая – этокрытие военных эшелонов во время их движения и стационарных железнодорожных коммуникаций, куда прибывают и где останавливаются эти эшелоны. Вторая – это эффективноекрытие особо важных объектов и районов на оперативной территории, имеющих подъездные железнодорожные пути и железнодорожную сеть [3].

Для решения указанных задач современные специализированные поезда ПВО соответственно должны быть двух типов:

1) «легкие» специализированные поезда ПВО, оснащаемые средствами ПВО малой дальности и ближнего действия, модернизированными под решение возникших специфических задач. Эти поезда должны обеспечиватькрытие воинских эшелонов и железнодорожных коммуникаций (путей сообщения), в том числе непосредственно в движении;

2) «тяжелые» специализированные поезда ПВО, оснащаемые средствами ПВО средней дальности и дальнего действия, обеспечивающиекрытие крупных железнодорожных узлов, перевалочных пунктов, железнодорожных сетей и других важнейших объектов инфраструктуры (атомных электростанций, предприятий химической промышленности, гидростанций и гидроузлов), имеющих подъездные железнодорожные пути.

На платформах и «легких», и «тяжелых» специализированных поездов ПВО кроме средств поражения СВКН должны быть размещены средства, обеспечивающие создание системы разведки СВКН ожидаемых типов, системы автоматизированного управления, цифровой связи и системы жизнеобеспечения личного состава самого высокого класса.

Таким образом, без специальных и заблаговременных мер по созданию средств и способов защиты железнодорожных коммуникаций, к которым можно отнести и специализированные поезда ПВО, в будущих вероятных военных действиях железнодорожное сообщение может быть парализовано ударами авиации и высокоточных средств поражения на достаточно протяженных участках и на много часов, а то и суток.

Список литературы

1 Противовоздушная оборона железнодорожных коммуникаций в 1941–1943 гг. // Военное обозрение [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://topwar.ru/100485-protivovozdushnaya-oborona-zheleznodorozhnyh-kommunikacij-v-1941-1943-gg.html>. – Дата доступа : 15.09.2016.

2 Демидюк, Е. В. Зенитные бронепоезда // Воздушно-космическая оборона [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.vko.ru/biblioteka/zenitnye-bronepoezda>. – Дата доступа : 19.10.2013.

3 Лузан, А. Г. Новые структуры группировок ПРО-ПВО на театрах военных действий – требование времени / А. Г. Лузан // Воздушно-космическая сфера. – 2019. – № 3. – С. 94–103.