

ОБЪЕКТЫ НА ВОЕННО-АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ЗАЩИТЕ, ОХРАНЕ И ОБОРОНЕ, СПОСОБЫ И СРЕДСТВА ВОЗДЕЙСТВИЯ НА НИХ ПРОТИВНИКА

Я. В. ШУТОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Опыт войн и вооруженных конфликтов последних лет, опыт крупномасштабных военных учений, проведенных в нашей стране в последние годы, и боевые действия войск вероятного противника показывают, что в целях дезорганизации работы тыла, срыва всех видов подвоза противник будет наносить удары по путям сообщения. Основным средством боевого воздействия в современной войне может быть высокоточное оружие, а также ядерное оружие, применяемое в сочетании с другими средствами массового поражения. Как показывает опыт учений, только в результате первого массированного удара в зонах заражения может оказаться 60–80 % протяженности ВАД.

Знание способов и средств нападения противника, тактики действий диверсионно-разведывательных групп (ДРГ) дает возможность командирам всех степеней принимать обоснованные решения на организацию защиты, обороны и охраны.

Выполнение всех мероприятий по организации защиты, охраны, обороны и маскировки объектов на военно-автомобильных дорогах позволит выполнить задачи по предназначению, а самое главное – сохранить жизни военнослужащих.

Защита, охрана, оборона и маскировка на ВАД организуется с целью максимально ослабить воздействие противника на личный состав и технику дорожных соединений и воинских частей, участников движения; обеспечить сохранность важнейших дорожных объектов, сохранение боеспособности дорожных воинских частей и подразделений и успешное выполнение поставленных им задач.

Защита, охрана, оборона и маскировка на ВАД организуются начальником Департамента транспортного обеспечения и заместителями командующих оперативных командований по тылу. Мероприятия по защите, охране, обороне и маскировке определяются в общей системе организации эксплуатации при планировании дорожного обеспечения и отражаются в соответствующих документах.

Командиры дорожно-мостовых соединений и дорожно-комендантских подразделений несут личную ответственность и непосредственно организуют защиту, охрану, оборону и маскировку объектов на ВАД. На занятиях в системе боевой и оперативной подготовки, на полевых выходах и учениях этому вопросу следует уделять самое пристальное внимание. Необходимо тщательно изучать опыт локальных войн и вооруженных конфликтов, тактику действий ДРГ и НВФ противника, действующих в тылу с целью дезорганизацией работы тыла и транспортных коммуникаций. Опыт войн и вооруженных конфликтов последних лет, а также опыт крупномасштабных военных учений, проведенных в нашей стране в последние годы, и боевые действия войск вероятного противника показывают, что в целях дезорганизации работы тыла, срыва всех видов подвоза противник будет наносить удары по путям сообщения. Основным средством боевого воздействия в современной войне может быть высокоточное оружие, а также ядерное оружие, применяемое в сочетании с другими средствами массового поражения. Как показывает опыт учений, только в результате первого массированного удара в зонах заражения может оказаться 60–80 % протяженности ВАД. В современных условиях противник будет стараться нарушать движение на дорогах и тем самым затруднять или прерывать передвижение войск и подвоз материальных средств. Вот почему с целью максимального ослабления воздействия противника на транспортные коммуникации необходимо организовывать и осуществлять их надежную защиту, оборону и охрану.

К объектам на ВАД, на которые может быть совершено нападение тем или иным способом, можно отнести:

- мосты и переправы через водные преграды;
- регуляционные сооружения на водотоках (дамбы, плотины);
- горные перевалы, тоннели, подпорные стенки;
- участки дорог, проходящие через болота, лесные массивы;
- войсковые и транспортные колонны, находящиеся на марше;
- места расположения штабов дорожных воинских частей, подразделений, ДП и пунктов обслуживания.

Нападение (воздействие) противника может быть: прямое, косвенное (попутное).

В первом случае какой-либо дорожный объект является непосредственной целью удара, а во втором – на дорожный объект оказывается сопутствующее воздействие в результате прямого нападения на другие тыловые объекты.

К прямым воздействиям относят:

- огневое с целью разрушения объектов на ВАД (удары авиации, ракетный обстрел);
- диверсионные действия десантов противника, специально направленных групп, остатков разгромленных войск противника, пробивающихся к линии фронта.

К косвенным (попутным) воздействиям относятся:

- разрушение населенных пунктов, являющихся одновременно узлом коммуникаций;
- заражение участков военно-автомобильных дорог в результате выпадения радиоактивных осадков;
- нарушения, вызванные воздушным нападением, ракетным обстрелом колонн, передвигающихся по ВАД.

Методы воздействия противника на сеть ВАД следует рассматривать только в комплексе. Чтобы успешно организовать оборону и охрану, необходимо знать и постоянно изучать приемы и способы действия диверсионных и других формирований вероятного противника.

Важнейшей особенностью действий десантов и диверсионно-разведывательных групп является скрытность. Они будут действовать ночью с тщательным соблюдением всех требований маскировки, выбирая для движения к объекту нападения наиболее скрытные пути.

Второй особенностью их действий в нашем тылу будут внезапность, быстрота обнаружения и уничтожения объекта диверсии. Практика показывает, что диверсионно-разведывательные формирования и воздушные десанты, действуя в тылу, могут выполнять самые разнообразные задачи:

- выявление районов расположения важных объектов тыла;
- нарушение работы трубопроводов, железных и автомобильных дорог, захват и уничтожение мостов, тоннелей, переправ с целью срыва подвоза войскам материально-технических средств;
- поражение личного состава тыловых частей, подразделений и учреждений;
- заражение воды, продовольствия химическими и бактериальными средствами.

Считается, что наибольший успех действий достигается использованием небольших по численности групп, имеющих в своем составе от 3–5 до 20 человек. Для выполнения сложных задач, связанных с нарушением работы (или уничтожением крупных, хорошо охраняемых объектов), могут создаваться диверсионные отряды до 50–70 и более человек.

Группы и отряды, засылаемые в тыл от войск специального назначения, могут вести разведку и осуществлять диверсии на глубину 100–150 км и более. Группы, засылаемые от оперативных объединений и общевойсковых соединений, будут действовать на глубину 70–80 км и более. По этим показателям видно, что действиями диверсионно-разведывательных групп будет охвачена вся глубина тыловых районов.

Уставы и наставления иностранных армий рекомендуют следующий порядок действий при совершении налёта на объекты противника. Группа разграбления бесшумно и скрытно выдвигается к объекту, проделывает проходы в заграждениях перед объектом и, как правило, без выстрелов уничтожает охранение. Штурмовая группа после уничтожения охранения при поддержке группы разграбления внезапно атакует и уничтожает его гарнизон и сооружение (технику, пусковые установки). Выполнив задачу, группа быстро выводит пленных, выносит захваченные документы, образцы вооружения и техники. Группы обеспечения в случае необходимости поддерживают штурмовую группу огнём. Часть из них, располагаясь на дорогах, ведущих к объекту, изолирует его, минирова пути, по которым могут подойти резервы противника или придут на помощь рядом расположенные подразделения в порядке осуществления взаимодействия. После выполнения задачи диверсионно-разведывательный отряд разделяется на несколько групп, которые отходят в различных направлениях. Считается, что такой приём затруднит противнику организацию и ведение преследования. Опыт боевых действий в Афганистане, Чечне свидетельствует в пользу такой тактики. Более того, боевики выходили к объекту не всем отрядом, а группами по 2–3 человека каждая, которые, умело маскируясь, выходят в назначенное время к месту сбора, не вызывая подозрений у несущих службу по охране объекта.

Вторым способом активного воздействия на работу тыла является устройство засад. Организуются они как ночью, так и днем. Предпочтение, конечно, отдается ночным засадам, поскольку

в темное время суток легко нанести внезапный удар по противнику, вызвать в его рядах замешательство и с наименьшими потерями вывести из боя свои силы.

Таким образом, в современных условиях, как никогда прежде, увеличилась возможность нападения наземного противника на дорожные объекты и воинское движение. Глубина проникновения диверсионно-разведывательных групп противника различна: от 75 до 450 км и более. Это значит, что дорожные воинские части и подразделения могут быть объектами нападения и должны быть в постоянной готовности к отражению нападения противника. Знание способов и средств нападения противника, тактики действий диверсионно-разведывательных групп (ДРГ) дает возможность командирам всех степеней принимать обоснованные решения на организацию защиты, обороны и охраны.

Список литературы

- 1 Учебник сержанта транспортных войск. Ч. III: Тактико-специальная, специальная и техническая подготовка дорожно-мостовых подразделений : учеб. – Гомель, 2014. – 818 с.
- 2 Эксплуатация военно-автомобильных дорог : учеб. пособие. – Гомель, 2014.
- 3 Тактика подразделений дорожных войск : учеб. – М. : МКУДИВ, 1993.

УДК:624.21/8

АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ НАПЛАВНЫХ МОСТОВ ИЗ ИМУЩЕСТВА НЖМ-56 НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н. И. ЮРАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Гидрографическая сеть Беларуси включает 20 800 рек и ручьёв, общей длиной 90 600 км, более 10 тыс. озер, почти 2 тыс. водохранилищ и прудов, транспортные и мелиоративные каналы. Преобладают малые реки и ручьи длиной менее 100 км, на долю которых приходится 93 % всех рек. Только девять рек по общей длине относятся к категории больших: Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Западный Буг, Горынь и Ловать.

Реки имеют извилистые русла с большим количеством плесов и перекатов, небольшие уклоны и медленное течение. Местами они разделены на рукава. Во время весеннего половодья уровень воды в таких реках поднимается незначительно.

Крупные реки обычно имеют ширину от 80 до 120 м, а на отдельных плоских низинах она может увеличиваться до 500 м. Средняя глубина большинства рек до 1 м, на плесах крупных рек она может увеличиваться до 8 м и более.

По гидрологическому режиму реки Беларуси относятся к восточно-европейскому типу, со стоком во все сезоны года и весенним половодьем, которое лучше выражено на востоке и севере Беларуси. Летом и зимой на реках Беларуси обычно отмечается самый низкий уровень воды – летняя и зимняя межень.

Равнинный характер рек обусловил малую скорость течения, которая у крупных рек не превышает 0,6–0,7 м/с, а у малых – более 1,5 м/с.

Протяженность водных путей Республики Беларусь составляет около 2,5 тыс. км, однако их использование для внутренних перевозок во многих случаях нецелесообразно. Связано это с тем, что только на самых крупных водных артериях, сосредоточенных преимущественно по периметру республики, глубины достигают 1,5 м. Водные пути Беларуси никак не связаны между собой (за исключением Днепра, Припяти и Буга). Небольшие размеры государства и довольно развитая сеть автомобильных дорог не способствуют росту объемов внутренних перевозок речным транспортом.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что использование имущества НЖМ-56 для устройства мостовых переходов возможно только на девяти больших реках в районах плесов при зеркале воды не менее 90–100 метров.

В рамках дипломных проектов курсантов-мостовиков рассматривались варианты восстановления мостовых переходов через реки Днепр, Сож и Березина при помощи инвентарных имуществ НЖМ-56. Также и проектные соображения на восстановление больших мостов через эти реки предусматривают восстановление движения поездов через эти реки при помощи НЖМ-56.