

Таблица 1 – Показатели затраченного времени и темпа технической разведки в зависимости от способа ее проведения

Вид технической разведки	t_p , ч	v_p , км/ч
Наземная	9,8	20
Воздушная	2,7	74

Анализируя полученные показатели, можно сделать вывод, что темп проведения ТР с использованием БЛА выше в 3,5 раза по сравнению с классической подробной наземной разведкой ВАД.

Список литературы

1 **Тихонов, П. В.** Опыт применения БЛА различного назначения в современных военных конфликтах и локальных войнах / П. В. Тихонов // Вестник ГШ ВС РФ. – 2020. – № 2 (14). – С. 38–47.

2 Белорусская военная газета. Во славу Родины. – 26 мая 2020. – С. 6.

3 **Макаренко, С. И.** Сетевая война – принципы, технологии, примеры и перспективы : [монография] / С. И. Макаренко, М. С. Иванов. – СПб. : Научное издательство «Лань», 2018. – 898 с.

4 **Рунов, Е. А.** Применение БПЛА в войнах и вооружённых конфликтах. Краткий исторический обзор / Е. А. Рунов, О. В. Бобешко, С. В. Аверченко // Молодой учёный. – 2019. – № 44. – С. 276–278.

УДК 624.86.004.2

СОВРЕМЕННЫЕ ВЗГЛЯДЫ И ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТАМ ПЕРЕПРАВ

Р. А. БРЕУС

Военная академия материально-технического обеспечения им. генерала армии А. В. Хрулёва, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

В современных операциях военно-автомобильные дороги (далее – ВАД) занимают одно из важнейших мест среди транспортных коммуникаций на стратегических направлениях, так как именно по ним осуществляется более 60 % всего объема подвоза материальных средств воюющим войскам, который можно прервать на длительный срок, разрушая в первую очередь мостовые переходы.

Важным фактором, определяющим условия работы ВАД на рубеже крупной водной преграды, является воинское движение. Его интенсивность и состав окажут значительное влияние на потребность в силах и средствах транспортных войск, скажутся на мероприятиях его организации и дорожно-комендантской службы (далее – ДКС).

Проведенные исследования и опыт КШУ показали, что наиболее эффективной мерой обеспечения бесперебойного движения на рубеже крупной водной преграды будет район переправ (далее – РП). Состав показан на рисунке 1.

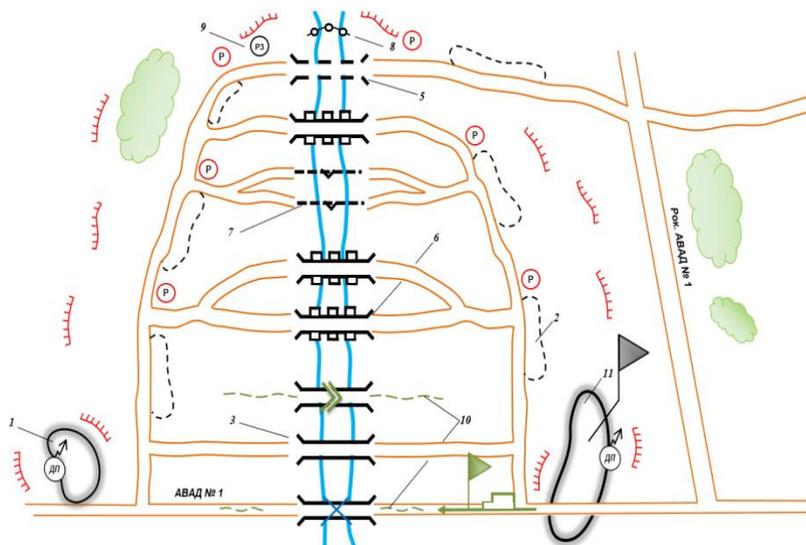


Рисунок 1 – Типовой состав и размещение основных элементов района переправ на ВАД: 1 – дорожно-комендантский гарнизон; 2 – район ожидания автомобильных колонн; 3 – деревянный низководный мост; 4 – ложный мост; 5 – строящийся деревянный мост; 6 – створы наплавного моста; 7 – створы паромных переправ; 8 – боновое заграждение; 9 – речная застава; 10 – имитация движения на подходах к ложному мосту; 11 – пункт управления коменданта дорожно-комендантского участка

Основные районы ожидания подготавливаются в 3–5 км от водной преграды. Это удаление исключает сопутствующее поражение автомобилей при нанесении по переправе ядерного удара. На таком удалении от существующего моста готовится дублирующая переправа. Расстояния между створами действующих переправ находятся в пределах 300–400 м. Это исключает сопутствующее поражение материальной части мостов и переправляемых колонн на смежном створе боеприпасами в обычном снаряжении.

Глубина РП может составить 40–50 км, а ширина 15–20 км. Резерв табельных, ремонтных средств и конструкций сосредотачивается на удалении 1–3 км от реки. Дорожные и мостовые части располагаются в 3–5 км от водной преграды. Там же организуются пункты заготовки мостовых конструкций.

Система защиты, охраны и обороны включает сторожевое и непосредственное охранение, укрытия для личного состава и техники, огневые позиции, полосы инженерных заграждений. Верховые и низовые участки реки оборудуются боновыми, сетевыми ограждениями и прикрываются речными заставами.

При планировании района переправы следует учитывать, что в условиях внезапного нападения противника, в первые 3–5 суток войны транспортные войска могут иметь не более 30 % установленного комплекта. В этот же период ожидается наиболее интенсивное воздействие противника. Кроме того, до 30 % сил и средств потребуются для организации охраны и обороны, выполнения мероприятий маскировки. Из них 70–80 % составят трудовые затраты на заготовку местных материалов.

Сжатые сроки боевого слаживания отмобилизованных воинских частей скажутся на обученности личного состава. В течение первых пяти-шести суток возможности мостовых и дорожных подразделений будут возрастать от 30–35 % до 80–90 % от нормативных значений. Если учесть к тому же санитарные потери, которые могут составить от 1,2 до 4,0 %, становится очевидной особая важность взаимодействия с местными дорожными организациями, управлением ГАИ МВД и подразделениями РТУП «Белорусское речное пароходство».

Исследования показали, что в результате такого взаимодействия возможности по эксплуатации и техническому прикрытию ВАД, а также восстановлению мостов, возрастают на 30–40 %.

В связи с ограниченными возможностями транспортных войск и активным воздействием противника, подготовка и обеспечение работы переправ организуются по стадиям.

На первой стадии используется сохранившийся капитальный мост при необходимости.

Вторая стадия предусматривает наводку мостовой переправы (комбинированного моста) из табельных средств и использование судов речного флота, строительство мостов на жестких опорах из табельного имущества, а также краткосрочное восстановление разрушенного капитального моста.

На третьей стадии готовятся комбинированные мосты с использованием местных плавсредств, применяются паромные переправы, строятся подводные мосты на жестких опорах.

На работу мостовых переходов также влияют мероприятия дорожно-комендантских подразделений, организация районов переправ, подготовка районов ожидания автомобильных колонн.

Тесная взаимосвязь в действиях восстановительных и дорожно-комендантских подразделений требует организации централизованного управления в районе переправ. Так, мостовые переходы через крупные водные преграды рассматриваются как дорожно-комендантские участки, общее

руководство которыми возлагается на соответствующего коменданта участка – командира *одкб*. Эти обязанности могут возлагаться и на специально назначенного начальника района переправ, подчиненного начальнику ВАД.

Проведенный анализ опыта и современных взглядов на обеспечение пропуска воинского движения через крупные водные преграды позволяет сформулировать основные требования к районам переправ:

1 Район переправ должен соответствовать требованиям живучести, которая достигается проведением комплекса мероприятий:

– содержания основной и дублирующей переправ с периодической сменной створов;

– защиты, охраны, обороны и маскировки;

– технического прикрытия действующих переправ;

– своевременной подготовки и восстановления сети дорог и переправ;

– организации системы районов ожидания автомобильных колонн.

2 Район переправ должен обеспечить бесперебойный пропуск движения с требуемой пропускной способностью. Это достигается: мероприятиями организации и регулирования движения в РП и на смежных участках ВАД; четкой согласованностью в действиях мостовых и дорожно-комендантских частей; обеспечением постоянного резерва пропускной способности переправ; поддержанием сети дорог в техническом состоянии, позволяющем движение колонн с требуемой скоростью.

3 В целях обеспечения четкого управления движения в РП и на подходах к нему необходимо создание системы управления с широкими полномочиями в решении всего комплекса задач, включающих управление движением, распределение функций и ответственности между частями и подразделениями, а также организацию взаимодействия.

4 Для организации РП требуется привлечение значительных сил и средств.

Обеспечение всех указанных требований в общем направлено на повышение эффективности района переправ: живучесть и бесперебойность движения, пропускная способность района есть показатели оперативной эффективности; затраты на организацию района переправ – показатель экономической эффективности.

Список литературы

1 Военные мосты [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://news.rambler.ru/conflicts/48583789-vs-u-sekonomili-vs-rf-neskolko-soten-kalibrov-vzorvav-na-ukraine-300-mostov/>. – Дата доступа : 25.05.2024.

2 **Стучинский, В. И.** Пути противодействия реализации концепции США и НАТО «многодоменная битва» / В. И. Стучинский, М. В. Корольков // Военная мысль. – 2021. – № 7. – С. 157–165.