

АНАЛИЗ И ХАРАКТЕРИСТИКА РАЗРУШЕНИЙ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ В ХОДЕ СПЕЦИАЛЬНОЙ ВОЕННОЙ ОПЕРАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА УКРАИНЕ

В. В. ПЕТРУСЕВИЧ, Д. М. ШАЛАШЕНЬ, А. А. МАТИНОВСКИЙ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Специальная военная операция накладывает свою специфику на разрушения верхнего строения железнодорожного пути (далее – ВСП). Разрушения ВСП могут осуществляться различными методами: артиллерийские обстрелы, применение авиацией различных видов бомб, использование танков или другой бронетехники.

При этом разрушения ВСП могут быть как *преднамеренные* (разрушение тех объектов, по которым наносится удар), так и *попутные* разрушения (возникают главным образом от взрывов мощных боеприпасов, применяемых по группировкам войск, промышленным и другим объектам, вблизи которых пролегают железные дороги).

ВСП в порядке проводимых заграждений разрушается подрыванием или механическим способом с подрыванием и без подрывания рельсов.

Кроме того, ВСП может быть разрушено попутно при взрывах ядерных боеприпасов, в результате авиационной бомбардировки, разрушения земляного полотна и искусственных сооружений, а также вследствие разборки путевой решетки.

При подрывании заряды взрывчатых веществ устанавливаются на рельсах или наиболее ответственных элементах стрелочных переводов (рамных рельсах, остриях, крестовинах) в определенном порядке. Рельсы длиной 12,5–15 м перебиваются на две-три части, а более длинные (25–30 м) на четыре-пять частей. Рельсовые нити бесстыкового пути перебиваются через 5–6 м. В результате подрывания между рельсовыми кусками образуются разрывы величиной 15–25 см, а рваные концы этих кусков оказываются несколько отогнутыми в сторону. Многие куски будут непригодны для дальнейшего использования.

Шпалы в местах установки зарядов повреждаются, а промежуточные крепления деформируются. При взрыве зарядов в стыках разрушаются стыковые крепления.

Разбирается путевая решетка для использования ее элементов при постройке оборонительных сооружений или восстановлении других линий. Разборка может быть полной, когда снимаются все элементы путевой решетки – рельсы, шпалы (брусья) и крепления, и частичной, когда снимаются только металлические части, а шпалы (брусья) остаются на месте.

Сооружения и устройства связи локомотивного, вагонного и станционного хозяйств и подвижной состав на станциях разрушаются комплексно с использованием всех трех способов – взрывания, сжигания и механического воздействия.

Здания производственные (депо, мастерские, насосные станции), служебнотехнические (вокзалы, служебные помещения) и жилые, в зависимости от материала, из которого они возведены, подрываются или сжигаются. Оборудование мастерских, электростанций подрывается или повреждается механическим способом, а в отдельных случаях в целях эвакуации демонтируется.

Устройства водоснабжения разрушаются подрыванием водозаборных сооружений (плотин, шахтных колодцев, буровых скважин и др.), насосных станций, водонапорных башен и подземных резервуаров, а в некоторых случаях и напорных и разводящих трубопроводов. Воздушные линии связи и устройства автоблокировки разрушаются подрыванием столбов (мачт) на уровне земли или несколько выше (1–1,2 м) с последующим перерезанием (подрыванием) проводов и порчей оставшейся оснастки и осветительных приборов.

В ходе ударов, нанесенных Вооруженными силами Российской Федерации по железной дороге Украины, целью их разрушения являлись искусственные сооружения, железнодорожный путь и станции, депо подвижных составов, элементы критической инфраструктуры, работой ДРГ были уничтожены железнодорожные составы (рисунк 1).

а)



б)



Рисунок 1 – Разрушения железнодорожного пути (*а*) и подвижного состава в Харьковской области (*б*)

Подводя итог, отметим, что разрушения ВСП на Украине в ходе специальной военной операции могут различаться в зависимости от целого ряда факторов, основные из них: используемое вооружение, тактика действий, географические условия, интенсивность боевых действий.