

Таблица 2 – Перевод диапазона времени в оценку

Диапазон времени, мин	Переводная шкала оценки
До 15	5
От 15 до 17,5	4
« 17,5 « 20	3
« 20 « 25	2
Св. 25	1

В ходе военно-научного сопровождения испытаний данные расчетные соотношения показали возможность непредвзятого и более точного установления наилучших характеристик УМК.

УДК 624.21.004.92

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ МАСКИРОВКИ МОСТОВЫХ ПЕРЕХОДОВ НА ВАД

Н. И. ЮРАСЮК, А. А. СВЕТОЧНЫЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Как показал опыт Великой Отечественной войны и послевоенных вооруженных конфликтов, противоборствующие стороны придают важное значение нарушению работы транспортных коммуникаций, обеспечивающих выдвижение войск, подвоз материальных средств и эвакуацию. Воздействие противника носит объектный характер, то есть в первую очередь выводятся из строя те объекты, разрушение которых вызывает наиболее длительные перерывы движения и требует больших финансовых, материальных и людских затрат на их восстановление. К таким объектам в первую очередь относятся мостовые переходы. Это подтверждается опытом Сталинградской, Белорусской, Висло-Одерской и ряда других операций Великой Отечественной войны.

Проблема сохранения объектов на автомобильных дорогах еще более обострилась во вьетнамской войне и, особенно, во время событий в Персидском заливе. Около 70 % всех средств поражения армии США и ее союзников было израсходовано на поражение мостов. В военной науке сформировалось твердое убеждение, что без надежной защиты, обороны, охраны и маскировки важнейших транспортных объектов невозможен успех современных операций. Это в полной мере относится и к мостовым переходам, которые в современных операциях являются важнейшими элементами военно-автомобильных дорог.

Учитывая изложенное, в военно-мостовой науке продолжается исследование проблемы обеспечения живучести мостовых переходов на сети ВАД в

полосе оперативного объединения. Благодаря работам профессоров И. А. Золотаря, В. И. Телова, Ю. А. Мальцева и других ученых, были созданы научные основы технического прикрытия ВАД, которые рассматриваются как важнейшее направление обеспечения живучести транспортных объектов и особенно мостов.

В настоящее время в качестве эффективного пути повышения живучести рассматриваются мероприятия боевого обеспечения: защита, охрана, оборона и маскировка. Было доказано, что сокращение времени перерыва движения может быть обеспечено либо мерами быстрого восстановления моста (т. е. за счет мероприятий технического прикрытия), либо за счет противодействия средствам поражения противника (т. е. средствами ПВО, противодействия наземным ДРГ и т. д.). Среди мероприятий боевого обеспечения все более эффективным направлением признается маскировка. Возрастающее значение маскировки связано с появлением современных средств разведки транспортных объектов (включая современные аэрокосмические средства), а также систем ВТО и автоматизированных систем управления этим оружием.

Таким образом, в системе обеспечения живучести мостовых переходов сформировались несколько конкурентоспособных направлений, важнейшими из которых признаются мероприятия технического прикрытия и боевого обеспечения. Если ранее первым отдавалось явное предпочтение, то в последние годы эффективность каждой из этих двух составляющих обосновывается расчетами.

Имеющийся опыт организации маскировки мостов в различных войнах и вооруженных конфликтах, а также анализ возможностей вероятного противника по разведке и поражению объектов целевых ударов на ВАД позволяет сформулировать ряд проблемных вопросов при организации маскировки мостовых переходов.

В полосе действий оперативных объединений может оказаться до 40 мостов, требующих маскировки. Дорожные войска своими силами могут обеспечить скрытие от воздушного противника не более 20–30 % от их общего количества. Отсюда вытекает проблема рационального распределения ограниченных сил и средств в зависимости от важности моста с позиции маскировки в системе транспортных коммуникаций (на сети ВАД). Больше количество сил и средств должно выделяться на наиболее важные мостовые переходы (объекты высших приоритетов).

Таким образом, возникает необходимость оценки приоритетов мостов с позиции их маскировки. Методика решения этой задачи на сегодня существует, но она требует уточнения к особенностям проведения современных операций.

Опыт проведения различных операций показал необходимость четкого разделения мероприятий оперативной и тактической маскировки. Основной

объем мероприятий тактической маскировки объектов на ВАД возлагается на дорожные войска. Мероприятия оперативной маскировки осуществляются объединенными усилиями боевых частей и подразделений, инженерных, химических и других специальных войск. При этом дорожные войска привлекаются к выполнению задач на основных маршрутах и объектах, а действия по имитации возлагаются на боевые и специальные войска.

Можно сформулировать следующую проблему при организации маскировки мостов на ВАД – необходимость четкого разделения сфер ответственности за маскировку мостов на ВАД между командованием объединения и оперативными штабами, органами автомобильно-дорожной службы, штабами соединений и частей дорожных войск.

Эта проблема обуславливает необходимость сочетания планирования и организации маскировки мостов на ВАД с предоставлением самостоятельности выбора вариантов маскировки начальникам ВАД, комендантам переправ с учетом условий работы объектов.

Значимость объектов маскировки в ходе операции будет постоянно изменяться. Следовательно, в решении на организацию маскировки должны учитываться изменения важности объектов по периодам и суткам операции с учетом динамики оперативно-тыловой обстановки, степени воздействия противника, изменения удаления мостовых переходов от противника, наличия сил и средств технического прикрытия и других факторов.

Однако для принятия таких решений штабы должны постоянно прогнозировать обстановку с учетом ближайшей и дальней перспектив. На сегодня аппарат такого прогнозирования для мостовых переходов на ВАД отсутствует.

Как уже было сказано, противник осуществляет распознавание объекта по ряду признаков (визуально, по инфракрасному и ультрафиолетовому излучению). Следовательно, существует проблема комплексности проведения мероприятий маскировки с учетом скрытия на основном мостовом переходе и показа на ложном всего комплекса демаскирующих признаков моста. При этом качество маскировки должно постоянно контролироваться инстанцией, отвечающей за выполнение этих мероприятий, или средствами старшего начальника. Таким образом, возникает необходимость осуществления постоянного контроля за выполнением мероприятий маскировки мостов на ВАД с использованием наземных и воздушных средств контроля.

Для решения указанных задач штабы и другие органы управления, осуществляющие маскировку и контролирующие ее качество, должны располагать методами количественной оценки степени сходства маскируемого и ложного мостов с эталонами этих объектов.

Теоретические основы для разработки таких методов созданы, но они требуют дальнейшего развития и реализации. Это направление исследования является в настоящее время одним из приоритетных.

Анализ показывает, что мероприятия маскировки, особенно оперативной, требуют привлечения значительного количества дорогостоящих средств (это в первую очередь относится к изготовлению макетов, установке аэрозольных завес, строительству ложных мостов и т. д.). Проблема оснащения соединений и частей дорожных войск современными средствами маскировки на сегодня стоит особенно остро. Имеющиеся средства значительно устарели и уровень оснащенности ими не соответствует объемам решаемых задач по маскировке мостов.

Перечень приведенных здесь проблемных вопросов не является исчерпывающим. В каждом конкретном случае при организации маскировки мостовых переходов будут возникать и другие проблемы, которые потребуют от органов управления, командиров соединений и частей инициативы и творчества при их решении.