

Секция V
ОХРАНА И ОБОРОНА
ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ
И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

УДК 623.438

**РАЗРАБОТКА ОСНОВНЫХ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ
К БРОНИРОВАННОЙ МЕДИЦИНСКОЙ МАШИНЕ**

В. Е. ЛАЗАРЕНКО, В. И. КОЗЛОВ
Военная академия Республики Беларусь, г. Минск

Охрана и оборона искусственных сооружений и транспортных коммуникаций сопряжены с высоким риском для персонала и неминуемыми людскими потерями.

Важнейшее условие сохранения жизни и здоровья раненых – это проведение своевременных санитарно-эвакуационных мероприятий. Вопрос оказания им первой помощи на месте получения ранения (травмы) и оперативной доставки пострадавших в медицинское учреждение имеет первостепенное значение [1].

Розыск раненых на поле боя, оказание им первой помощи, сбор и эвакуация в тыл на медицинские пункты зачастую проводится в сложной обстановке и сопровождается большой опасностью для жизни. Огневое воздействие противника и сильно пересеченная местность не позволяют широко использовать для эвакуации раненых обычные средства. В связи с этим во многих странах разработаны специальные медицинские бронированные средства – бронированные медицинские машины (далее – БММ).

Бронированные медицинские машины, как правило, создаются на базе боевых бронированных машин и военных многоцелевых автомобилей высокой проходимости.

На основании анализа известных БММ можно сделать следующие выводы:

1 Основными характеристиками БММ являются эвакуовместимость (количество транспортируемых раненых), уровень бронезащиты, компоновка машины, геометрические размеры пассажирского или грузового отсеков.

2 Современные БММ базируются на шасси линейных боевых бронированных машин (БМП, БТР) с соответствующим уровнем бронезащиты.

3 В подавляющем большинстве БММ компоновка передне- или среднемоторная, что дает дополнительную бронезащиту экипажа и раненых во фронтальной проекции машины.

4 Погрузка раненых осуществляется с кормы БММ через люки, двери и аппарели.

5 Эвакуместимость БММ в зависимости от назначения и состава оборудования составляет: 2–6 раненых на носилках и 3–8 раненых сидя.

6 Типовой состав экипажа БММ 3 человека: водитель (механик-водитель), врач, санитар. В отдельных БММ в состав экипажа могут входить бригады врачей до 5 человек.

7 Типовым решением в устройстве грузового (медицинского) отсека БММ является увеличение его объема путем внесения изменений в конструкцию бронекорпуса (увеличения высоты) при сохранении его общей защищенности.

8 БММ для розыска и эвакуации раненых с поля боя зачастую имеют минимальный набор медицинского и санитарного оборудования, а также трансформируемый грузовой (пассажирский) отсек для быстрого изменения варианта перевозки раненых (сидя/лежа).

С целью создания БММ в Республике Беларусь учреждением образования «Военная академия Республики Беларусь» совместно с 288 базой резерва автомобилей проведены научно-исследовательская (далее – НИР) и опытно-конструкторская работы. В рамках НИР на основе анализа мировых тенденций развития БММ, оценки основных показателей эффективности бронемашин, природных условий Республики Беларусь и опыта разработки медицинского модуля на базе гусеничного транспортера МТ-ЛБ «Спасатель», были сформулированы основные тактико-технических требования к БММ для эвакуации раненых с поля боя, а также разработан проект рабочей конструкторской документации на модификацию медицинского модуля для нового базового шасси.

Для выбора базового шасси БММ были оценены такие показатели эффективности, как подвижность и защищенность.

Защищенность БММ оценивалась на основе анализа косвенной и прямой защиты средств подвижности, а также их массо-габаритных характеристик.

Подвижность БММ определялась в основном выбором типа двигателя для базового шасси в зависимости от характеристик проходимости, а также от дорожно-грунтовых условий Республики Беларусь [2].

Исходя из предполагаемой массы БММ и заданной опорно-сцепной проходимости предъявленным требованиям наиболее полно отвечали средства подвижности с гусеничным двигателем.

Из всех бронированных машин, стоящих на вооружении в Вооруженных Силах Республики Беларусь, наиболее полно соответствует требованиям по подвижности, защищенности и функциональности (компоновка машины,

геометрические размеры грузового отсека и удобство доступа в него) многоцелевой транспортер легкий бронированный универсальный (МТ-ЛБу), что определило его выбор в качестве базового шасси для БММ.

Результаты проделанной работы позволили в кратчайшие сроки разработать конструкторскую и эксплуатационную документацию, изготовить опытный образец и провести испытания медицинской машины на базе гусеничного транспортера МТ-ЛБу «Спасатель-2». Машина принята на вооружение, производится на 288 базе резерва автомобилей и поставляется в войска.

Список литературы

1 Технические средства медицинской службы Вооруженных сил СССР. Справочник. – М. : Военное издательство, 1986.

2 Тарасик, В. И. Теория движения автомобиля : учеб. для вузов / В. И. Тарасик. – СПб. : БХВ-Петербург, 2006. – 478 с.

УДК 355.58:624

ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЫ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

В. В. ЦЫБУЛЬКО, Р. С. ОНИЩУК

Военная академия Республики Беларусь, г. Минск

Рассматривая ПВО транспортных коммуникаций и искусственных сооружений, как важных объектов инфраструктуры государства, имеет смысл опереться на опыт прошедших войн и опыт отдельных государств в ее организации.

Следует остановиться на опыте, который был получен в организации ПВО транспортных коммуникаций в годы Великой Отечественной войны. Великая Отечественная война внесла много нового в разработку вопросов организации и ведения боевых действий воинских частей войск ПВО страны при обороне железнодорожных коммуникаций. Несмотря на внезапность нападения Германии на СССР, войска ПВО сумели выдержать мощный удар вражеских ВВС и обеспечили сохранность многих железнодорожных объектов, в том числе и мостов через Днепр, Днестр, имевших важное значение. В течение первых месяцев войны фашисты не смогли разрушить ни одного крупного железнодорожного моста [1, с. 187]. Останавливаясь на опыте организации ПВО в годы Великой Отечественной войны, следует обозначить наиболее значимые способы применения подразделений ПВО, которые актуальны и в настоящее время при построении ПВО транспортных коммуникаций и искусственных сооружений и используются в различных государствах.