



ԵՐԹԻ ՆԱԽԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒՄԸ ԵՎ ԻՐԱԿԱՆԱՑՈՒՄԸ ԳԻՇԵՐԸ ԵՎ ՍԱՀՄԱՆԱՓԱԿ ՏԵՍԱՆԵԼԻՈՒԹՅԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ

ՄԱՍ V

1. Ընդհանուր դրույթներ

Երթի նպատակը մանրի թաքնված իրականացումը, վերախմբավորումը և մարտական գործողությունների հանկարծակիության հասնելն է, ուստի, որպես կանոն, այն իրականացվում է գիշերը կամ սահմանափակ տեսանելիության պայմաններում:

Գիշերային պայմաններում երթի անցկացման անհրաժեշտությունը պայմանավորված է զինված պայքարի միջոցների զարգացմամբ: Օրվա ընթացքում հակառակորդի հետախուզությունից այդ գործողությունները թաքցնելու դժվարության պատճառով երթն ու գիշերվա ընթացքում տեղաշարժն անխուսափելի են դառնում:

Մարտի կազմակերպման, ապահովման և իրականացման, ինչպես նաև զորքերի գործողությունների վրա ազդում են հետևյալ առանձնահատկությունները՝ տեղաշարժի ժամանակ չափազանց սահմանափակ տեսանելիությունը և տեղանքում կողմնորոշվելու դժվարությունը, անձնակազմի հյուծվածությունը, իրավիճակի անհասկանալիությունը և յուրային զորքերի թիկունք թշնամու ներթափանցման հնարավորությունը:

Գիշերը շարասյուններով շարժման դրական կողմն այն է, որ այն թույլ է տալիս ստորաբաժանումներին և մեքենաներին տեղաշարժվել ավելի փոքր հեռավորություններով, քան օրվա ընթացքում, ինչը հեշտացնում է դրանց կառավարումը և նպաստում է ավելի կազմակերպված շարժմանը, արագ տեղակայմանը և հակառակորդին հանդիպելիս մարտի մեջ մտնելը, ինչպես նաև նվազեցնում է օդային հարվածների և հրթիռների արդյունավետությունը շարժվող շարասյունների ուղղությամբ:

Ստորաբաժանումների գիշերային երթակարգի կառուցումը՝ հանդիպակած մարտի կանխատեսմամբ, ինչպես նաև ցերեկը, ենթադրում է հաշվի առնելով շարժման առավելա-

գույն արագությունը, կարճ ժամանակահատվածում երթակարգից մարտականի ծավալման անցնելը և հակառակորդին հանդիպելիս նրան հզոր ու անակնկալ հարված հասցնելը, ինչպես նաև անձնակազմի և տեխնիկայի առավելագույն խնայողության ապահովումը:

Հանդիպակած մարտի կանխատեսմամբ գիշերային երթակարգի կառուցումը կազմակերպելիս առաջնային նկատառումը պետք է լինի մարտական պատրաստականության բարձր մակարդակը: Այդ նպատակով խորհուրդ է տրվում շարասյան գլխամասում տեղակայել տանկեր, ինժեներական ստորաբաժանումներ՝ ճանապարհների, կամուրջների վնասված հատվածների վերանորոգման և խոչընդոտների վերացման սարքավորումներով, ինչպես նաև հրետանի: Սա հնարավորություն կտա թշնամու հետ անսպասելի հանդիպման դեպքում ստորաբաժանումներն արագորեն ծավալել մարտական կարգով:

Մեքենայացված (տանկային) ստորաբաժանումների կազմից շարասյան գլխամասում նշանակվում է գիշերային գործողությունների համար առավել պատրաստված ստորաբաժանում: Այս դեպքում հաշվի են առնվում նաև այդ ստորաբաժանման հրամանատարի որակները, որը պետք է մթության մեջ լավ կողմնորոշվի տեղանքում, գործի համարձակ ու վճռական: Գլխամասային մեքենաներում նշանակվում են փորձառու վարորդներ, իսկ հնարավորության դեպքում շարասյունը շարափակվում է փորձառու ստորաբաժանումներով ու անձնակազմերով, քանի որ գիշերը շարասյան պոչամասային տեղաշարժը պակաս բարդ չէ, քան գլխամասայինը:

Ստորաբաժանումների երթային կարգի կառուցման վրա ազդում են շարժման արագությունը և գիշերային տեսանելիությունը: Մինչդեռ գումարտակի շարասյան մեքենաների միջև հեռավորությունը ցերեկը սովորաբար 25-50 մետր է, գիշերը այդ հեռավորությունը կրճատվում է: Սա պայմանավորված է երկու գործոնով՝ նախ՝ գիշերը շարժման ավելի դանդաղ արագությամբ, և երկրորդ՝ շարասյունը երթի ընթացքում կառավարելու դժվարությամբ: Միայն աննշան հեռավորությունների վրա վարորդները կարող են դիտարկել նախորդող մեքենայի թույլ լուսավորվող հետին եզրաչափքի լուսարձակները:

Ձմռան գիշերներին, սառցակալած ճանապարհներով կամ այլ դժվարանցանելի տեղանքով երթնեկելիս, կամ ավելի մեծ արագությամբ երթնեկելիս, մեքենաների միջև հեռավորությունը կարող է մեծանալ:

Հանդիպակած մարտի կանխատեսմամբ գիշերային երթը պահանջում է ստորաբաժանումների համար հատկապես զգույշ և համապարփակ աջակցություն, քանի որ գիշերը զգալիորեն մեծանում է հակառակորդի անսպասելի գործողությունների, օբյեկտների պայթեցման և ստորաբաժանումների առաջխաղացման համար օգտագործվող ճանապարհների ոչնչացման ռիսկը: Հատկապես բարձր է փոքր շարասյունների և առանձին մեքենաների վրա հարձակման հավանականությունը, ինչը պահանջում է գիշերը ուժեղացնել հետախուզությունը, երթային և անմիջական պաշտպանությունը, ինչպես նաև շարասյան 360 աստիճանային հսկողությունն ու լրացուցիչ ուժերի հատկացումը՝ դիվերսիոն և հետախուզական խմբերի, ինչպես նաև դարանակալումների դեմ պայքարելու համար:

Գումարտակի (վաշտի) երթային պահպանության ստորաբաժանումը պետք է ապահովի հիմնական ուժերի անարգել տեղաշարժը, կանխի թշնամու ցամաքային ուժերի անակնկալ հարձակումները, ապահովի մարտական գործողությունների համար բարենպաստ պայմաններ և կանխի թշնամու ցամաքային հետախուզության ներթափանցումը հիմնական ուժեր: Երթի պահպանության ստորաբաժանումների խնդիրն է կազմակերպել և անցկացնել հետախուզություն:

Գիշերը, հատկապես շարժման ժամանակ, տեղանքում կողմնորոշվելու դժվարությունը բարդացնում է ստորաբաժանումների կառավարումը և մարտական մեքենայի (ավտոմեքե-

նայի) մեխանիկ-վարորդների գործողությունները: Հետևաբար, երթը սկսվելուց առաջ երթուղին պետք է մանրակրկիտ ուսումնասիրվի քարտեզի վրա, իսկ երթի ընթացքում տեղանքը պետք է անընդհատ վերահսկվի՝ ապահովելով մեխանիկ-վարորդների և մեքենաների ավագների մշտական զգոնությունը:

Երթուղին ուսումնասիրելու համար սովորաբար կիրառվում է հետևյալ մեթոդը. որոշվում է երթուղու ընդհանուր երկարությունը, այնուհետև բաժանվում է 5-10 կիլոմետրանոց հատվածների, որտեղ նշվում են բնագծեր կամ կետեր, որոնք մեկնարկային շրջանից որոշակի հեռավորության վրա հստակ տեսանելի են մթության մեջ: Սա թույլ է տալիս օգտագործելով մեքենայի արագաչափը՝ անցած հեռավորությունը որոշել և քարտեզի վրա գտնել շարասյունը: Այնուամենայնիվ, կարևոր է հիշել, որ գիշերը երթուղուց նույնիսկ աննշան շեղումը, նույնիսկ անձանոթ ճանապարհին մեկ սխալ շրջադարձը կարող է երկարատև կողմնորոշման պատճառ դառնալ, ինչը կհանգեցնի ժամանակի կորստի և, հնարավոր է, մարտական առաջադրանքի չկատարելուն:

Ճանապարհից դուրս կամ անձանոթ տեղանքում, հատկապես անտառներում կամ լեռներում մանևրելիս հաճախ անհրաժեշտ են ուղեկցորդներ: Շարասյունով շարժվելիս երթուղու երկայնքով կողմնորոշվելը հեշտացնելու համար տրանսպորտային միջոցների վրա և, եթե հնարավոր է, ճանապարհին տեղադրվում են հստակ տեսանելի ճանաչման և ազդանշանային նշաններ:

Գիշերային երթևեկության վրա ազդում է նաև ճանապարհների վիճակը, որոնցով տեղի է ունենում երթը: Ճանապարհի ցանկացած անհարթություն զգալիորեն խոչընդոտում է տրանսպորտային միջոցների շարժը գիշերը, քան ցերեկը:

Գիշերը երթուղիների երկայնքով փլուզումները վերականգնելը չափազանց դժվար է, և շատ ավելի դժվար է գտնել հարմար երթուղիներ վնասված տարածքները շուրջանցելու համար: Գիշերային երթերի ինժեներական աջակցության միջոցառումները ոչ պակաս կարևոր են ինչպես երթի նախապատրաստման, այնպես էլ դրա իրականացման ընթացքում:

Ինժեներական աջակցությունը կազմակերպվում և իրականացվում է ավագ հրամանատարների որոշմամբ և շարասյուններով շարժվող ստորաբաժանումների կողմից: Հետևաբար, խորհուրդ է տրվում գլխամասային երթային ուղեկալում (այսուհետ՝ «ԳԵՈՒ») ներառել սակրավորային ստորաբաժանումներ՝ անհրաժեշտ ճանապարհային սարքավորումներով: Սա նրանց հնարավորություն կտա արագորեն հետախուզել և, անհրաժեշտության դեպքում, վերացնել երթուղու երկայնքով առաջացած խոչընդոտները կամ վնասները, ինչպես նաև գիշերը շրջանցիկ երթուղիները նշել հստակ տեսանելի նշաններով:

Շարասյունների արագությունը որոշող գործոններից մեկը մեխանիկ-վարորդների (վարորդների) գիշերային վարման պատրաստվածության մակարդակն է: Լավ պատրաստված և փորձառու մեխանիկ-վարորդները (վարորդները) նույն պայմաններում կարող են ավելի արագ և ավելի վստահ վարել, քան այն վարորդները, որոնք բավարար գիշերային վարման փորձ չունեն:

Հաշվի առնելով գիշերային երթերի հոգնեցուցիչ ազդեցությունը տրանսպորտային միջոցների վարորդների վրա, կարևոր է ժամանակին կազմակերպել նրանց հանգիստը երթից առաջ և, եթե հնարավոր է, փոխարինել վարորդներին երթի ընթացքում: Սա կապահովի ստորաբաժանումների բարձր մարտական պատրաստականությունը և կապահովի երթի կայուն արագությունը ամբողջ գիշեր:

Այս առումով, երթադադարների ճիշտ նշանակումը և օգտագործումը կարևոր են անձնակազմի ուժերը պահպանելու և գիշերային երթի ընթացքում տրանսպորտային միջոցների ու մարտական տեխնիկայի պատշաճ շահագործումն ապահովելու համար: Գիշերային երթը, ինչպես ցերեկայինը, չի կարող անընդհատ լինել: Ի տարբերություն

ցերեկային երթի, երկար երթադադարներ սովորաբար չեն նախատեսվում գիշերը: Գիշերը պետք է օգտագործվի հնարավորինս մեծ չափով՝ գաղտնի տեղաշարժն ապահովելու համար: Այնուամենայնիվ, կարճ երթադադարների տևողությունը մեծանում է:

Խորհուրդ չի տրվում հանգստի կամ գիշերակացի համար կանգ առնել խոշոր բնակավայրերի, երկաթուղային կայարանների, կամուրջների և այլ օբյեկտների մոտ, որոնք գրավում են հակառակորդի ուշադրությունը և կարող են ենթարկվել օդային հարվածների: Բացի այդ, խուսափեք բաց տարածքներում, կիրճերում, խորշերում, բարձրադիր վայրերում և այլն նմանատիպ վայրերում երթադադարներ կազմակերպելուց:

Հակառակորդի կողմից բարձր ճշգտության զենքի հնարավոր կիրառման դեպքում նշանակվում է պահեստային հանգստի գոտի, որը ընտրվում է հիմնական գրավված տարածքից 3-5 կմ հեռավորության վրա: Գիշերային երթադադարների դեպքում հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել լուսային և ձայնային քողարկմանը:

Գիշերային երթ կազմակերպելիս ելման բնագիծը (կամ կետը) պետք է լինի տեղակայման վայրից 5-10 կմ հեռավորության վրա և պետք է տեղակայման վայրից շարասյունների ձգվածության պահպանությունն ապահովեն ուժեղացված մեքենայացված գումարտակով: Կարգավորման կետերը (կամ բնագծերը) նշանակվում են 3-4 ժամվա երթից հետո: Հակառակորդի հետ հանդիպման դեպքում ծավալման բնագծերը պլանավորվում են հստակ տեսանելի կողմնորոշիչներ ունեցող վայրերում: Լուսային նշանները (ցուցիչները) կարող են տեղադրվել ելման բնագծերում (կետում):

Այսպիսով, մթության պայմաններում տեղաշարժվելու և գործողություններ իրականացնելու համար գիշերային երթի վերը նշված պայմանները բարդության պատճառով, հրամանատարներից, ողջ անձնակազմից, մասնավորապես մեխանիկ-վարորդներից (վարորդներից) պահանջում են ՄՌՏ-ի մանրակրկիտ և համապարփակ պատրաստման միջոցառումներ:

2. Գիշերային երթի նախապատրաստման առանձնահատկությունները

Գիշերային երթի նախապատրաստման ընթացքում, ընդհանուր միջոցառումների հետ միասին, ստորաբաժանման հրամանատարը նախատեսում է միջոցառումներ՝ ուղղված կազմակերպված և անարգել շարժման ապահովմանը, տեղանքում հստակ կողմնորոշմանը, հակառակորդի հետ հանդիպելիս ստորաբաժանումների արագ ծավալմանը և մարտի մեջ մտնելուն: Դրանք արտացոլվում են հրամանատարի կողմից գործողությունների հաստատված տարբերակում, ստորաբաժանումներին խնդիրներ առաջադրելիս և գիշերային երթն ապահովող ցուցումներում:

Մարտի նախապատրաստման սահմանափակ ժամանակը, մասնավորապես՝ ցերեկային ժամերը, պահանջում են, որ հրամանատարը հստակորեն բաշխի այն և որոշի ստորաբաժանումների գիշերային մարտին նախապատրաստելու անհետաձգելի միջոցառումները: Խորհուրդ է տրվում ենթականերին վաղօրոք տեղեկացնել գիշերային մարտի անհրաժեշտ նախապատրաստական աշխատանքների մասին, որպեսզի ստորաբաժանումների հրամանատարները կարողանան ամենակարևորները կատարել ցերեկային ժամերին: Հրամանատարը պետք է տեղեկություններ հաղորդի հակառակորդի և երթուղու բնույթի, հետախուզության և անվտանգության համար նշանակված ստորաբաժանումների, նրանց մեկնման ժամանակի, ենթականերին տրվող առաջադրանքների՝ մարտի նախապատրաստման համար, և թե ինչ պետք է անեն մարտական առաջադրանքը ստանալուց առաջ: Նա նաև պետք է հաշվարկի մարտի նախապատրաստման ժամանակը, որոշելով, թե ինչ պետք է արվի ցերեկային ժամերին և շարժման մեկնարկից առաջ:

Երթի նախապատրաստման ժամանակի հաշվարկը հրամանատարը մշակում է այնպես, որ անձնակազմի և տեխնիկայի պատրաստման բոլոր միջոցառումները հնարավորինս իրականացվեն լուսավոր պայմաններում: Երթի նախապատրաստման ժամանակի հաշվարկումը սկսում է մարտական առաջադրանքը ստանալու պահից մինչև հիմնական ուժերի շարսյան գլխամասը ելման բնագիծ առաջ շարժվելը: Ժամահաշվարկը մշակվում է հենց այս պայմաններից ելնելով:

Այս դեպքում հրամանատարը պետք է հաշվի առնի.

- որքան ժամանակ է հասանելի երթին նախապատրաստվելու համար, ներառյալ ցերեկային ժամերը, և որքան ժամանակ է անհրաժեշտ ծախսել գործողությունների պլանների մշակման վրա: Այնուհետև նա որոշում է, թե երբ պատրաստել անձնակազմը և տեխնիկան;

- որքան ժամանակ հատկացնել անձնակազմի հանգստի, տեխնիկան վառելիքով լիցքավորելու, ինչպես նաև անձնակազմի սննդի համար;

- երբ և ինչ հերթականությամբ ստուգել երթի նախապատրաստությունները;

- երբ զեկուցել երթի պատրաստության մասին ավագ հրամանատարին;

- գիշերային պայմանների ազդեցությունը հակառակորդի, յուրային և հարևան ստորաբաժանումների գործողությունների վրա, ինչպես նաև գնահատի տեղանքը և եղանակային պայմանները:

Գիշերային երթից առաջ հակառակորդի մասին առկա տեղեկատվությունն ուսումնասիրելիս հրամանատարը պետք է՝

- որոշի հակառակորդի հետախուզության հնարավորությունները և դրանց հնարավոր ազդեցությունը երթի ընթացքում ստորաբաժանումների վրա, ինչպես նաև հակառակորդի խոցման զենինատեսկների հեռահարության բնագծերը;

- որոշի հակառակորդի դիվերսիոն և հետախուզական խմբերի, օդադեսանտային գրոհային ուժերի և օդային շարժական խմբերի գործողությունների կիրառման հնարավոր շրջանները և դրանց գործողությունների բնույթը;

- գնահատի հաստիքային և տրված ստորաբաժանումների երթի հնարավորությունները;

- քարտեզի վրա ուսումնասիրի երթուղին, դրա երկարությունը և մանևրելու հնարավորությունը, երթի պայմանները, հավանական բախման բնագծերն ու ժամանակը, հակառակորդի ուժերի և միջոցների հավանական կազմը և խմբավորումը, ինչպես նաև գիշերը և լուսաբացին հնարավոր գործողությունները, և թե ինչ գործողություններին պետք է նախապատրաստվել, երթադադրիների վայրերն ու ժամերը, ինչպես նաև երթի ընթացքում ծախսված վառելիքով տեխնիկայի լիցքավորման, անձնակազմի կերակրման և նյութական պաշարների համալրման վայրերը, ժամկետները և ընթացակարգերը;

- որոշի շարժման արագությունը և մեքենաների միջև հեռավորությունը՝ երթուղու յուրաքանչյուր հատվածում բարձր ճշգրտության զենքերից (ԲՃՁ) պաշտպանվելու համար և հաշվարկի յուրաքանչյուր հատվածի շարժման տևողության ժամանակը;

- երթադադրիների, ցերեկային (գիշերային) հանգստի և կենտրոնացման շրջաններում գնահատի տեղանքի բնույթը, պաշտպանության և քողարկման պայմանները;

- որոշի շրջանների ինժեներական սարքապատման ծավալը և կատարի այլ անհրաժեշտ հաշվարկներ:

Հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել հակառակորդի անակնկալ հարձակում իրականացնելու կարողությունների ուսումնասիրությանը, ինչպես նաև գիշերային տեսողության սարքերի և լուսավորության սարքավորումների օգտագործմանը երթի ընթացքում և ծավալման ու հանդիպակած մարտի ժամանակ:

Հակառակորդի հավանական գործողությունների վերլուծությունը պետք է թույլ տա հրամանատարին եզրակացություններ կատարել նախապատրաստման ամենակարևոր պահանջների, առաջիկա երթի անցկացման կարգի և գիշերը հակառակորդի հետ հանդիպակաժ մարտ վարելու վերաբերյալ:

Այս եզրակացությունների հիման վրա հրամանատարը.

- սահմանում է հետախուզություն անցկացնելու կարգը և երթային պահպանության գործողությունները;

- որոշում է երթային պահպանության ձևավորման պահանջները և շարժման արագությունը;

- սահմանում է որ ժամկետին պետք է հասնել ելման բնագծին (շրջանին) ;

- որոշում է հանդիպակաժ մարտի գործողությունների բնույթը գիշերը և լուսաբացին;

- սահմանում է քողարկման միջոցառումները երթի ընթացքում և հակառակորդի հետ հավանական հանդիպման բնագծերին մոտենալիս;

- սահմանում է գիշերային տեսողության սարքերի և լուսավորության սարքավորումների օգտագործումը երթում թշնամու հետ հանդիպելիս;

- սահմանում է երթային ստորաբաժանումների մարտական պատրաստականությունը պահպանելու միջոցառումները;

- որոշում է երթի և հանդիպակաժ մարտի ժամանակ ղեկավարման կազմակերպման և իրականացման կարգը;

- սահմանում է ԲՃԶ-ից պաշտպանվելու և ՀՕՊ միջոցառումները:

Յուրային ստորաբաժանումները վերլուծելիս հատուկ ուշադրություն է դարձվում՝

- ստորաբաժանումների գիշերային երթերի և գիշերային բախման գործողությունների պատրաստվածության մակարդակին;

- տրանսպորտային միջոցները գիշերային պայմաններում վարելու համար մեխանիկների-վարորդների պատրաստվածության մակարդակին և գիշերային երթի դժվարությունները հաղթահարելու անձնակազմի պատրաստվածությանը;

- գիշերային երթի համար տխնիկայի պատրաստվածությանը;

- գիշերային տեսողության սարքերի առկայությանը (անխափանությանը) և դրանցով մարտական և տրանսպորտային միջոցների ապահովմանը, լուսավորության սարքավորումների առկայությանը:

Հարևաններին վերլուծելով հրամանատարը ճշգրտում է՝

- որ գորամասերն ու ստորաբաժանումներն են գործում տվյալ տարածքում, որտեղ յուրային ստորաբաժանումը պետք է մտնի;

- որ գորամասերն ու ստորաբաժանումներն են երթաշարժ կատարում թևերով, և որ գոտում է իրականացվում երթը:

Հարևանների հնարավոր գործողությունները վերլուծելիս հատուկ ուշադրություն է դարձվում երթում և հանդիպակաժ մարտում յուրային ստորաբաժանման գործողությունների վրա նրանց ազդեցությանը: Հարևանների գնահատման արդյունքում ստորաբաժանման հրամանատարը որոշում է միջոցներ ձեռնարկել նրանց հետ փոխգործողություն ապահովելու, կապ հաստատելու, գիշերային մանևրի և շրջանցման դեպքում փոխադարձ ճանաչման կարգի առնչությամբ:

Գիշերային պայմանները հաշվի առնելով կատարվում է տեղանքի վերլուծություն և դրա ազդեցությունը ստորաբաժանման երթի վրա: Այս դեպքում որոշվում է.

- տեղանքը (երթուղու պրոֆիլը) ;

- ճանապարհային ցանցի զարգացվածությունը,

• երթուղու երկայնքով և դրան մոտ տարածքում տեղանքի քողարկման և պաշտպանիչ հասկությունները ;

• ճանապարհի որոշակի հատվածների անցանելիությունը գիշերը և դրանցով շարժման հնարավոր արագությունները;

• երթուղու երկայնքով վնասների և խոչընդոտների առկայությունը և դրանք շրջանցելու հնարավորությունը, ինչպես նաև հանգստի կանգառների համար հարմար տարածքները:

Եթե երթուղու երկայնքով շարժման կարգավորումը չի կազմակերպվում ավագ հրամանատարի կողմից, ստորաբաժանման հրամանատարը որոշում է դրա երկայնքով այն հատվածներն ու կետերը, որտեղ պետք է տեղակայվեն երթնեկության կարգավարներ և որտեղ պետք է տեղադրվեն լուսավորված նշանները:

Երթուղու երկայնքով տեղանքն ուսումնասիրելիս հրամանատարը պլանավորում է երթադադարների և հանգստի վայրեր, որոնք պետք լինեն քողարկված և օդային դիտարկումներից պաշտպանված: Ուսումնասիրելով երթուղու պրոֆիլը և բնույթը՝ հրամանատարը որոշում է այն հատվածներն ու արագությունները, որոնցով կիրականացվի գիշերային շարժը:

Վերլուծելով տեղանքը և հաշվի առնելով եղանակային պայմանները, հրամանատարը եզրակացություններ է անում, որոնք որոշում են երթուղու բնույթը, դրա ընդհանուր երկարությունը, որոշակի տարածքներում գիշերային շարժման հնարավոր արագությունները, ուրվագծում են փլուզված և ավերված ճանապարհային հատվածները շրջանցելու երթուղիները, ինչպես նաև այն բնագիծը կամ տարածքը, որը պետք է գրավվի հակառակորդի հետ արդյունավետ հանդիպակած մարտ վարելու համար:

Միևնույն ժամանակ, նա քննարկում է, թե գրավման դեպքում որ բնագիծը հնարավորություն կտա անակնկալ հարձակում իրականացնել հակառակորդի վրա և այդ բնագծերի երկայնքով հնարավոր մանևրներ կատարելը: Ավելին, նա նշում է ելման և կարգավորման բնագծերը, երթադադարները և հանգստի կանգառները, շարժման բարձր արագությունն ապահովելու միջոցառումները, ինչպես նաև երթի ինժեներական ապահովման կարգը:

Խնդիրների վերլուծության ընդհանուր եզրակացությունում հրամանատարը որոշում է՝

• երթի մեծությունը և տևողությունը, ինչպես նաև դրա իրականացման պայմանները;

• հակառակորդի հնարավոր հանդիպման վայրը և ժամանակը, ինչպես նաև դրա պայմանները;

• թշնամու հետ անսպասելի հանդիպումը կանխելու միջոցառումները;

• ԲՃԶ-ից պաշտպանվելու միջոցառումները;

• երթուղու տարբեր հատվածներում գիշերային շարժման հնարավոր արագությունները;

• ստորաբաժանումները երթին նախապատրաստելու ժամանակի առկայությունը և ուշադրության կենտրոնում պահելը, ստորաբաժանումը գիշերային տեսողության սարքերով և լուսավորության սարքավորումներով ապահովելը;

• երթային կարգի կառուցումը և պահպանության կազմակերպումը;

• գիշերային գործողություններից ցերեկային գործողություններին անցնելու միջոցառումները:

Հակառակորդի հետ հանդիպման կանխատեսմամբ որոշվում են ստորաբաժանման գործողությունները գիշերային պայմաններում, ինչպես երթի ընթացքում, այնպես էլ հանդիպակաց մարտում: Հրամանատարը, ընդհանուր հարցերի հետ միասին, որոշում է

հիմնական միջոցները, որոնք ապահովում թշնամու հետ հանդիպման ժամանակ շարասյան կազմակերպված և անարգել շարժումը, դրա արագ ծավալումը և մարտի վարումը, ինչպես նաև գիշերային գործողություններից անցումը ցերեկային գործողություններին:

Ստորաբաժանումներին խնդիրներ առաջադրելիս հաշվի է առնվում լուսավոր ժամանակի տևողությունը: Դրանից ելնելով, առաջին հերթին առաջադրանքները դրվում են այն ստորաբաժանումներին, որոնք պետք է ավելի շուտ սկսեն շարժումը, և նրանց, ովքեր ավելի շատ ժամանակ են պահանջում նախապատրաստվելու համար:

Բավարար լուսավոր ժամանակի ակայության դեպքում, հրամանատարը կարող է հավաքել ստորաբաժանման հրամանատարներին և մարտական հրամանը տալ երթի մեկնարկից առաջ: Եթե լուսավոր ժամանակը սահմանափակ է, երթի հանձնարարականը անհատապես հաղորդվում է յուրաքանչյուր ենթակա հրամանատարին:

Մարտական հրամանում նշված խնդիրներից բացի, հրամանատարը իր ենթականերին հրահանգներ է տալիս գիշերային երթի վերաբերյալ: Այս հրահանգները արտացոլում են գիշերային երթի կոնկրետ պահանջները, իսկ երթին աջակցելու միջոցառումների շրջանակն ու բովանդակությունը որոշվում են ավագ հրամանատարի համապատասխան հրահանգների և հրամանատարի կողմից հաստատված գործողությունների ընթացքի հիման վրա:

Գիշերային երթի նախապատրաստման հրահանգներում սահմանվում են՝

- գիշերային տեսողության սարքերի և լուսավորության սարքավորումների կիրառման միջոցառումները;

- ուղղաթիռների և ինքնաթիռների վրա կրակ բացելու, ինչպես նաև հակառակորդի լուսավորության սարքավորումների ոչնչացման հերթապահ ստորաբաժանումները;

- անձնակազմի պաշտպանիչ միջոցների առկայությունը և անխափանությունը ստուգելու միջոցառումները;

- լուսաքողարկման միջոցառումների պահպանումը;

- մեքենաների լուսաքողարկման սարքավորումների և մեքենաների արտանետման խողովակների վրա գտնվող պաշտպանիչ վահանների մանրակրկիտ ստուգումը;

- ԳԵՈՒ-ի (ԵՈՒ-ի) երթուղու և շրջանցիկ ճանապարհների հետախուզումը, հատկապես գետանցման գոտիներում,

- լուսային ցուցիչներով նահանջի ճանապարհների և փլուզումներում անցումների նշումը;

- գլխավոր և հրամանատարական մեքենաների վրա գիշերային նշանոցներով զենքի առկայությունը;

- լուսավորության կետերի առկայությունը;

- հակառակորդի հետ բախման ժամանակ տարածքը լուսավորելու կարգը;

- անձնակազմի և մեխանիկ-վարորդների կերակրման և հանգստի կարգը:

Համակողմանի ապահովումը կազմակերպելիս հատուկ ուշադրություն է դարձվում մարտի ընթացքում հետախուզության կազմակերպմանը՝ առաջիկա մարտը կանխատեսելու համար, որն առաջին հերթին պետք է ժամանակին բացահայտի հակառակորդին, և երբ այն հայտնաբերվի, արագորեն որոշի նրա շարժման ուղղությունը, ուժերի և միջոցների կազմը, հարաբերակցությունը, բնույթն ու մտադրությունը:

Միևնույն ժամանակ, հետախուզությունը պետք է տվյալներ ձեռք բերի երթուղու բնույթի և ճանապարհներից, խոչընդոտներից, ջրային անցումներից, արգելապատնեշներից և ավերածություններից դուրս երթնեկելու հնարավորության, դրանք շրջանցելու ուղիների կամ դրանք հաղթահարելու եղանակների և ուղղությունների վերաբերյալ:

Գիշերը հակառակորդին ցանկացած ուղղությամբ հանդիպելու ռիսկի մեծացման պատճառով խորհուրդ է տրվում ավելացնել հետախուզական ստորաբաժանումների քանակը՝ ուժեղացված անձնակազմով: Հնարավորության դեպքում հետախուզական մարտական հետախուզական դետքերը կամ հետախուզական դետքերը ուղարկվում են ինչպես շարժման ուղղությամբ, այնպես էլ թևերով (գլխավոր երթուղուն զուգահեռ ճանապարհներով):

Եթե հնարավոր չէ թևերում մշտական հետախուզական ստորաբաժանումներ ունենալ, դրանք պետք է նախապես պատրաստվեն և երթի ընթացքում ուղարկվեն այն տարածքներ, որտեղ հակառակորդը կարող է հայտնվել: Հետախուզումից բացի, դիտարկումը մեծացվում է շարապյան երկայնքով: Այդ նպատակով նշանակվում են դիտորդներ, որոք պետք է համալրված լինեն գիշերային տեսողության սարքերով:

Հետախուզական ստորաբաժանումներին առաջադրանքներ առաջադրելիս, նրանց տեղեկացնում են փոխադարձ ճանաչման ազդանշանների, գաղտնաբառերի և հետկանչերի մասին: Այդ ստորաբաժանումները համալրվում են գիշերային տեսողության, ազդանշանային սարքերով և լուսաձայնային սարքավորումներով՝ կիրառման հրահանգներով:

Գիշերային երթի ժամանակ շարապյունների պահպանությունը բարձրացվում է, և առավելությունը տրվում է մեծ թվով փոքրքանակ դետքային խմբերին (դետքային մեքենաներին):

Պահպանության, ինչպես նաև հետախուզական ստորաբաժանումների հեռավորությունը գիշերը կրճատվում է:

Խնդիրներ առաջադրելիս պահպանության և հետախուզական ստորաբաժանումները տեղեկացվում են փոխադարձ ճանաչման ազդանշանների և ընթացակարգերի, ինչպես նաև գաղտնաբառերի և հետկանչերի մասին:

Շարապյունով շարժվելիս և ստորաբաժանումները մարտական ծավալման ժամանակ ապաքողարկող նշան կարող են հանդիսանալ ոչ միայն լույսը, այլև ռադիոէլեկտրոնային միջոցների աշխատանքը:

ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅՈՒՆ: Հետևաբար, գիշերային երթի ժամանակ խստիվ արգելվում է.

- լուսարձակների օգտագործումը, երբ շարապյունը անցնում է երթուղու բաց հատվածներով;

- ռադիոկապի օգտագործումը շարժման ժամանակ;
- լապտերների օգտագործումը կանգառների ժամանակ;
- ծխելը և կրակ վառելը երթադադարների և հանգստի ժամանակ:

Մարտավարական քողարկման միջոցառումները պլանավորելիս ստորաբաժանման հրամանատարը նախ որոշում է, թե երթուղու որ տարածքները կամ հատվածներն են բարդացնում քողարկման պայմանները: Այնուհետև որաշված միջոցների մասին հաղորդում է իր ենթականերին հրահանգների ձևով, որոնք ներառում են.

- միջոցառումների կիրառում սնունդ պատրաստելիս, ջեռուցում, լուսավորություն կամ թեթև լուսավորություն ապահովելիս;

- գիշերային տեսողության սարքերի օգտագործման կարգը;
- ռադիոկապի և ռադիոքողարկման միջոցառումների օգտագործման կարգը;
- տեղանքի քողարկող հնարավորությունների օգտագործման կարգը:

Գիշերային երթի ժամանակ ստորաբաժանումների ինժեներական ապահովումը կազմակերպվում է հակառակորդի հետ հանդիպելիս արագ տեղաշարժն ու ծավալումն ապահովելու նպատակով: Ինժեներական ապահովման գլխավոր խնդիրներն են՝ երթուղու, երթադադարների շրջանների և ծավալման բնագծերի հետախուզումը, երթուղու

երկայնքով խոչընդոտների և արգելքների վերացումը և դրանք հաղթահարելու կամ շրջանցելու ուղիների նշումը, երթուղու ծանր հատվածների հաղթահարման ապահովումը և տեխնիկայի անցանելիության բարձրացումը:

Ենթակաների ինժեներական ցուցումներում հրամանատարը նշում է, թե որտեղ և ինչ բնույթի խոչընդոտներ կարող են հանդիպել երթուղում, ինչպես պետք է դրանք հաղթահարվեն կամ շրջանցվեն, և ինչ պետք է արվի դրա համար(նշագրման կարգը) :

Գիշերային երթի նյութատեխնիկական ապահովումը կազմակերպվում է ընդհանուր հիմունքներով: Ստորաբաժանումների նյութատեխնիկական ապահովման ամենակարևոր պահանջը բոլոր միջոցառումների իրականացումն է : Մինչև երթի սկիզբը ողջ անձնակազմին պետք է տրվի հանգստանալու հնարավորություն: Նյութական միջոցների պաշարները պետք է ժամանակին ստացվեն և տեղադրվեն, նախօրոք պետք է կատարվի մեքենաների տեխնիկական զննում և սպասարկում, կերակրվի անձնակազմը: Եթե ձեզ անհրաժեշտ է գիշերը լիցքավորել մեքենաները, նախապես պետք է պատրաստեք լիցքավորման սարքերը:

Գիշերը մարտում կամ հանդիպակաձ մարտում ստորաբաժանումների ղեկավարումը բարդանում է վատ տեսանելիության, ռադիոկապի օգտագործման սահմանափակման և մթության պայմաններում կողմնորոշվելու դժվարությունների արդյունքում: Հետևաբար, գիշերային երթին նախապատրաստվելիս ղեկավարման կազմակերպման բոլոր հարցերի լուծումը պետք է ուղղված լինի օբյեկտիվորեն ստեղծված բարդությունների վերացմանը կամ նվազեցմանը:

Մարտի ընթացքում ենթակաների հետ կապը պահպանվում է վաշտերում և դասակներում՝ անհատական կապի միջոցներով, իսկ գումարտակներում՝ բացի անհատական կապի միջոցներից նաև ազդանշանային միջոցներով: Գիշերը հակառակորդի հետ հանդիպումը կարող է տեղի ունենալ անսպասելիորեն, ուստի բոլոր ռադիոկայանները պետք է մշտապես պատրաստ լինեն գործողության:

Երթի և գիշերային մարտերի ժամանակ ստորաբաժանումները ղեկավարելիս հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել տեղանքում կողմնորոշման ապահովմանը:

Գիշերը երթի կազմակերպված շարժն ապահովելու գործում մեծ նշանակություն ունի պարետային ծառայությունը, որը սովորաբար կազմակերպվում է ավագ հրամանատարի կողմից: Ստորաբաժանումների հրամանատարները պետք է իմանան դրանց կազմակերպվածքը իրենց շարժման երթուղիում, հատկապես պարետակետերի գտնվելու վայրերը, շրջուղիների, շրջանցումների նշագրումները և երթուղու բարդ հատվածները:

Այսպիսով, հակառակորդի հետ հանդիպման կանխատեսմամբ գիշերային երթի նախապատրաստումը ներառում է մի շարք միջոցառումներ, որոնք հրամանատարը պետք է որոշի՝ սահմանելով ստորաբաժանման գործողությունների կարգը շարժման ընթացքում և հակառակորդի հետ հանդիպելիս:

3. Պարետային ծառայության կազմակերպումը

Մարտական գործողությունների շարունակականությանը հասնելու և երթի առաջխաղացման տեմպերը բարձրացնելու համար, հատկապես գիշերը, կարևոր դեր է խաղում լավ կազմակերպված պարետային ծառայությունը: Պարետային ծառայության խնդիրները գիշերը շատ չեն տարբերվում սովորական պայմաններում լուծվող խնդիրներից, այսինքն՝ ցերեկայինից: Պարետային ծառայությունը կազմակերպվում է զորքերի տեղակայման և գործողությունների շրջաններում ընդհանուր կարգուկանոնը պահպանելու, ինչպես նաև

երթնեկությունը կարգավորելու և ստորաբաժանումների կողմից քողարկման միջոցների պահպանումը վերահսկելու նպատակով:

Բացի այդ, պարետային ծառայությունը միջոցառումներ է անցկացնում ռաֆ-կոծությունից, զանգվածային հրետակոծությունից հետո կարգը վերականգնելու համար, ինչպես նաև նշագրում է ականապատված կամ փլուզված հաստվածների շրջանցումները: Պարետային ծառայությունը կազմակերպող շտաբը, ելնելով հրամանատարի որոշումից, իրադրության պայմաններից և զորքերի գործողությունների բնույթից, որոշում է նրա խնդիրները, կազմակերպման համակարգը, հասկացնում դրա համար անհրաժեշտ ուժեր և միջոցներ: Միավորումներում և զորամասերում պետք է ներառված լինեն պարետային ծառայության հատուկ ստորաբաժանումներ:

Պարետային ծառայության բոլոր ցուցումները պետք է կատարվեն անվերապահորեն: Որոշ դեպքերում, փոքր շարայումներով դժվարանցանելի տեղանքով անցնելիս, երթուղին նշագրելու համար պարետային ծառայության փոխարեն նպատակահարմար է ստորաբաժանումներում ընդգրկել փորձառու ուղեկցորդների:

4. Երթի իրագործումը գիշերը և սահմանափակ տեսանելիության պայմաններում

Ստորաբաժանումների ինքնուրույն տեղաշարժի փորձը ցույց է տալիս, որ գիշերային երթը բնութագրվում է թշնամաբար տրամադրված բնակչության կողմից երթուղիներն ու շարայումները փակելու նվազ ակտիվությամբ:

Միաժամանակ, մեծանում է դիվերսիոն-հետախուզական խմբերի հարձակումների հավանականությունը: Նրանք գործում են այն տարածքներում, որտեղ հնարավոր են նահաջի ուղիները: Հետևաբար, այդպիսի տարածքները պետք է պլանավորվեն այնպես, որ լուսավորվեն և խոցվեն հրետանային ստորաբաժանումների ուժերով ու միջոցներով:

Հաշվի առնելով ստեղծված իրավիճակը, հակառակորդի գործողությունների բնույթը, ինչպես նաև ստորաբաժանումների առաջարժման կազմակերպման ընթացքում տեղանքի բնութագրերը, երթի իրականացման համար նպատակահարմար է ոչ թե դոզմատիկ սահմանել երթի ուղին, որը իրավիճակի բարդացման կամ տվյալ ուղղությամբ շարժումը շարունակելու անհնարինության դեպքում հրամանատարներին զրկելու է տարածքում մանևրելու հնարավորությունից, այլ նշել այն ուղղությունը (գոտին), որում պլանավորել և կատարել երթը՝ միաժամանակ ապահովելով պահեստային (շրջանցող) երթուղիներ: Յուրաքանչյուր գոտում (ուղղությամբ) նախատեսել երկու-երեք երթուղի, որոնցից մեկը նշել որպես հիմնական, իսկ մյուսները՝ պահեստային:

Գիշերը շարժումը վերահսկելու համար հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել GPS-ի, ավտոմեքենաների և սմարթֆոնների նավիգատորների օգտագործմանը, քանի որ տեղագրական քարտեզները միշտ չէ, որ ճշգրիտ են, տեղանքը միշտ չէ, որ ճանաչելի է հրետանային հարվածներից հետո, իսկ ճանապարհային նշանները հաճախ ոչնչացվում են ագրեսիվ տրամադրված բնակիչների կողմից, նույնը վերաբերում է նաև փողոցների անվանումներին:

Խորհուրդ է տրվում միակողմանի լուսային նշաններով նշել խցանված անցուղիներն ու կամուրջները և ժամանակավոր անցակետերն ապահովելուց հետո շարունակել երթը առավելագույն արագությամբ:

Խորհուրդ է տրվում նաև խուսափել մեծ բնակեցված տարածքներից: Եթե շրջանցիկ ճանապարհներ չկան, շարժվեք զուգահեռ փողոցներով և խուսափեք ՄՌՏ-ի կուտակումից քաղաքի սահմաններում: Հատուկ ուշադրություն դարձրեք շենքերի տանիքներին:

Երթուղիների ավերված հատվածները, հրդեհների և փլատակների տարածքները պետք է շրջանցվեն: Երբ դա անելու հնարավորություն չկա, ապա իրականացնել երթուղիների վերականգնման միջոցառումներ: Դժվարանցանելի հատվածներում առաջ շարժումը պետք է ապահովվի դրանց վրա տարհանման միջոցների նախօրոք առաջ քաշմամբ, ապահովմամբ բարձր անցունակությամբ մեքենաներով:

Խորհուրդ է տրվում երթն իրականացնել ստորաբաժանման կազմում (մինչև 30-35 միավոր), ՄՔԱՂ-ի հենքի վրա KՅՏ-Ո տիպի տարհանման տեխնիկական միջոցների պարտադիր ներառմամբ: Տեխնիկայի յուրաքանչյուր միավորի վրա պետք է նախատեսվեն սպիտակ ծխածակությո՞վ ձեռքի ծխաքողարկիչ և ազդանշանային նոնակներ, ինչպես նաև ազդանշանային ցամաքային փամփուշտներ (կարմիր, կանաչ, դեղին)՝ ավիացիայի հետ փոխգործակցության (բժշկական տարհանման կանչ) դեպքում ստորաբաժանման տեղը նշելու համար:

Փոքր շարասյան հրամանատարը պետք է գտնվի բացառապես բաց մեքենայում՝ շարասյան կենտրոնում: Ճանապարհի վտանգավոր (կրիտիկական) հատվածները, որտեղ հետիոտնացումը դժվար է, իսկ գրոհի անցման համար ծավալումը անհնար, անցնում են մեկ մեքենայով (կամ զույգ մեքենաներով)՝ ՋՓՄ-ի (տանկ, ՀՄՄ) ուղեկցությամբ և դրա կրակային ծածկույթի ներքո:

Շարասյան գլխավոր և պոչային հատվածները պետք է գտնվեն բնական ծածկույթով պաշտպանված տարածքներում: Հետիոտնացման դեպքում պետք է տեղադրվեն ծխային էկրաններ, և պատրաստ լինեն հարձակվել կասկածելի (հավանական) դարանակալման դիրքերի վրա՝ դրանք պահելով բոլոր տեսակի զենքերի նշանառության տակ: Ավելին, շարասյան հրամանատարը պետք է պատրաստ լինեն հակառակորդին լուսավորող սարքավորումներով կուրացնելու միջոցների կիրկմանը: Դրա համար նախապես անձնակազմից պետք է առանձնացվեն կատարողներ:

Փորձը ցույց է տվել, որ երթ անցկացնելիս հրամանատարը պետք է լրացուցիչ որոշի (համակարգի) հետևյալ հարցերը՝

- նախատեսել զրահատեխնիկայի քանակի (մինչև 4 միավոր) ավելացում շարասյուններում, ինչպես նաև հնարավորության դեպքում մեքենաներում ZU-23-2 հաշվարկի ներառում;

- շարասյուններում ունենալ առաջավոր օդային դիսպետչերներ (հրետանային դիտորդներ)՝ օդային ուղեկցության հետ կապը պահպանելու և ինքնաթիռները (հրետանին) թիրախներին ուղղորդելու համար;

- առաջշարժման ուղիների երկայնքով տեղանքը ուսումնասիրելու համար օգտագործել 3G շարժական ինտերնետային հավաքածուներ, GPS, ավտոմոբիլային նավիգատորներ և սմարթֆոններ;

- տարածքում դիվերսիոն, հետախուզական և ահաբեկչական խմբավորումների վաղ հայտնաբերման և տեղական բնակչության կողմից ուղիների փակման վերաբերյալ կազմակերպել հակահետախուզական մարմինների և հայրենասիրական տրամադրվածությամբ տեղի բնակիչների հետ փոխգործակցություն;

- կազմակերպել երթուղու հետախուզում ստորաբաժանման անձնակազմի կողմից քաղաքացիական մեքենաներով և քաղաքացիական հագուստով;

- ապահովել, որպեսզի երթուղին արտացոլվի ստորաբաժանման հրամանատարի քարտեզի վրա՝ երթուղու հատվածների թվային կոդավորմամբ;

- ստորաբաժանումների տեղաշարժը պլանավորել մթնշաղին և գիշերը, մի քանի շարասյուններով, տարբեր երթուղիներով, ընդմիջումներով, որոնք պետք է ապահովեն ժամանումը նշանակման վայր որոշված ժամին;

- անձնակազմին տրամադրել գործողությունների տարբերակներ շարասյունների հանկարծակի (հավանական) մեկուսացման դեպքում՝ սահմանելով դրանց իրականացման միջոցներն ու հնարքները;

- շարասյունով մեկ բաշխել նյութատեխնիկական և բժշկական ապահովման ստորաբաժանումները;

- երթի նախապատրաստման շարժման ընթացքում և հանգստի գոտիներում անձնակազմին արգելել բջջային հեռախոսներ օգտագործումը;

- շարասյունում ունենալ ռադիոկայաններ՝ սահմանափակ տեղեկատվություն փոխանցելու հնարավորությամբ:

Հակադարանային գործողությունների կազմակերպման և իրականացման ժամանակ հրամանատարը պետք է նաև որոշի (համակարգի) հետևյալ հարցերը՝

- դարանակալման ամենահավանական վայրերը բացահայտելու ուղղությամբ գնահատել տարածքում ստեղծված իրավիճակը՝ օգտագործելով քարտեզներ (օդալուսանկարներ), ինչպես նաև հետախուզության տեղեկատվությունը ;

- նվազագույնի հասցնել բոլոր տեղաշարժերը: Եթե դա հնարավոր չէ, ամեն անգամ փոխել երթուղին;

- խուսափել վտանգավոր տարածքներում ճանապարհներից և արահետներից օգտվելու հնարավորությունից (եթե դրանք կարելի է շրջանցել);

- երթից առաջ պատրաստել մարտական մեքենաները: Մարտական մեքենայում գտնվելիս անձնակազմը պետք է 360 աստիճանի տեսանելիության հնարավորություն ունենա բոլոր ուղղություններով, նմանապես պետք է հնարավորություն ունենա կրակ վարել և ձեռքի նռնակներ (ծխային նռնակներ) նետել բոլոր ուղղություններով;

- զրահապատ մեքենաները պետք է հնարավորինս ուժեղացվեն (օրինակ՝ մեքենայի կողակերպերի երկայնքով հատակին տեղադրել ավազե պարկեր, կողային ապակիները պատել երկաթե թերթերով կամ զրահաբաճկոններ ամրացնելով);

- հրամանատարը չպետք է նստի վարորդի կողքին (ենթականերին արդյունավետ ղեկավարելու նպատակով), վարորդի կողքին պետք է նստի գնդացրորդը;

- հնարավորության դեպքում ավելացնել գնդացրորդների անձնակազմի թիվը;

- մի կողմ թեքել ետին լանջափեշը և բարձրացնել կողային տենտը գլխի մակարդակին համահավասար: Մեքենայում չպետք է գտնվեն ավելի քան 15 մարդ;

- բեռնատար մեքենայում անձնակազմը պետք է տեղակայվի կենտրոնական նստարաններին՝ դեմքով դեպի մեքենայի կողեր և ետին մաս, զենքերը մարտական վիճակին բերված: Անձնակազմը պետք է պատրաստ լինի ցանկացած պահի կրակ բացել, ծխային նռնակներ նետել և հնարավորինս արագ դուրս գալ մեքենայից;

- «թեթև» բարիկադները քանդելու համար՝ ձեռքի տակ գտնվող միջոցներով, մեքենայի առջևի բամպերի վրա սարքավորել փոքրիկ հարվածային խոյ;

- մարտական մեքենաները պետք է ունենան հատուկ հավաքածու (պահեստամասեր, գործիքներ և պիտույքներ, հանդերձանք, ականորսիչներ, և այլն) խոչընդոտները վերացնելու և տեխնիկական վերանորոգելու համար;

- հակառակորդի մոլորեցման ուղղությամբ՝ շարասյունների երթուղիների և ժամանակացույցի վերաբերյալ ապատեղեկատվություն տրամադրելով (կապի ուղիներով, ցուցադրական շարասյունների անցկացմով և այլն);

- հետախուզում (ներառյալ՝ տեղական (քաղաքացիական) բնակչության դերում հանդես եկող զինվորական անձնակազմի կողմից) և գորքերի առաջխաղացման ու պարեկային երթուղիների պահպանություն;

• գոյություն ունեցող ճանապարհային ցանցի օգտագործումը միայն անխուսափելիության դեպքում;

• մեքենաների միջև հեռավորությունը պետք է մեծացվի մինչև 100 մ, ինչը կկանխի մեծ թվով մեքենաների միաժամանակյա ոչնչացման հնարավորությունը: Հեռավորության պահպանումը հնարավորություն կստեղծի հեռու մնալ փոշու ամպից և տիրապետել իրավիճակին;

• հրամանատարը պետք է լինի ոչ առաջին և ոչ էլ վերջին մեքենայում (որպես կանոն, ոչ ՋՓՄ-ում (ՀՄՄ-ում), այլ մեքենայում);

• շարայան (ուղեկցորդ պահակախմբի) երթի կարգը, եթե հնարավոր է, ձևավորել շախմատաձև կամ երկարացված «Z» տառի ձևով, կանխելով քաղաքացիական մեքենաների մուտքը շարայուն, կազմակերպել շրջանաձև դիտարկում (դիտարկման և կրակի վարման հատվածների սահմանում) ;

• երթային պահպանության կետի կազմակերպում: Հիմնական ուժերի և գլխամասային դետքի միջև հեռավորությունը պետք է կախված լինի տեղանքից և ապահովի, որ հիմնական ուժերը կրակային աջակցություն ցուցաբերեն դետքային ստորաբաժանմանը (գլխամասային դետքին): Այնուհետև գլխամասային դետքը պետք է լրացուցիչ հետախուզում անցկացնի ամենակարևոր տարածքներում (ճանապարհի խաչմերուկներում, կամուրջների վրա, երթուղու կանաչ տարածքների երկայնքով)՝ օգտագործելով հետիոտն դետքային ծառայությունները;

• պահպանել գորքերի ղեկավարման կանոնների գաղտնիությունը (կողմնորված ազդանշաններ, հրամաններ, զեկույցներ);

• հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել զինվորների հանդերձանքով և զինամթերքով բեռնվածությանը: Հոգնածությունը կաթվածահար է անում ուշադրությունը, ուստի, եթե հնարավոր է, անհրաժեշտ է բեռնաթափել որոշ ենթականների բեռնվածությունը, ովքեր պետք է դիտարկում իրականացնեն: Մյուսները կարող են ավելի ծանրաբեռնված լինել, բայց փոխարինման պայմանով;

• արգելվում է օգտագործել անձնական բջջային հեռախոսները ուժերն ու միջոցները կառավարելու համար;

• հակադիպուկահարային գործողություններ իրականացնելու համար յուրաքանչյուր խումբ (ստորաբաժանում) պետք է ունենա գիշերային տեսողության սարք:

Շարայունների տեղաշարժման ժամանակ հաղորդակցությունը կազմակերպվում է ռադիո և տրանկինգային կապի¹ միջոցների օգտագործմամբ (որքանով թույլ են տալիս տեխնիկական բնութագրերը): Կապի կազմակերպման և տեղաշարժման ժամանակ փոխգործակցության կազմակերպման համար անհրաժեշտ է հաշվի առնել հետևյալը, որ շարայունով շարժվելիս պահպանվում է ռադիոլուրություն, և ՋՓՄ-ի ետին մասում գտնվող ավագ սպան շարայան շարժման մասին զեկուցում է միայն սեղմ արտահայտություններով (բառերով):

Հաշվի առնելով մարտական փորձը, երթը պլանավորելիս և իրականացնելիս հրամանատարը պետք է հաշվի առնի հետևյալը.

¹ **Տրանկինգային կապը** օպերատիվ ռադիոկապի մասնագիտացված համակարգ է, որի ժամանակ ռադիոալիքները ամրացված չեն կոնկրետ օգտատերերին, այլ դինամիկ կերպով բաշխվում են ըստ անհրաժեշտության: Այս սկզբունքը թույլ է տալիս առավելագույնս արդյունավետ օգտագործել ռադիոհաճախականության ռեսուրսը և ապահովել կայուն, արագ և կառավարելի կապ նույնիսկ մեծ թվով բաժանորդների դեպքում:

- տեխնիկական երթին նախապատրաստելիս ստուգել գիշերային տեսողության սարքերի առկայությունն ու սարքինությունը և տեխնիկական նշել հաստուկ պայմանական նշաններով;
- ապահովել առաջշարժման երթուղիների իմացությունը միայն ավագ շարասյունների (ստորաբաժանումների հրամանատարների) կողմից;
- ունենալ քաղաքացիական մեքենա՝ երթուղու հետախուզումն իրականացնելու համար;
- ԱԹՄ-ներ օդից լրացուցիչ երթուղու հետախուզություն անցկացնելու համար;
- շարասյան անձնակազմը պետք է մշտապես ցուցաբերի զենք կիրառելու պատրաստակամություն;
- օգտագործել «ТДА» կամ «ТУЧА» համակարգը տարածքը ծխով պատելու և մանևրելու համար;
- երթ (տեղաշարժ) իրականացնելիս բոլոր ստորաբաժանումների հրամանատարները պետք է ունենան երթուղու քարտեզ (տարածքի կամ բնակավայրի մանրամասն ուրվագիծ կամ օդային լուսանկար), որտեղ պետք է նշված լինեն ուղեփակման բնագծերը և հնարավոր շրջանցիկ երթուղիները;
- տեխնիկայի հետևի մասը պետք է սարքավորված լինի բուֆերով (արտակարգ իրավիճակների դեպքում այն հրելու կամ գործի գցելու համար);
- տրանսպորտային միջոցների միջև հեռավորությունը պետք է թույլ տա նախորդող մեքենային նահանջել դեպի աջ (կամ ձախ);
- անձնակազմը պետք է ապահովված լինի ծխային և ձայնային նոնակներով, պայթուցիկ փաթեթներով :

Աղբյուրը: https://vk.com/wall-50957736_602633?ysclid=mghwkk02b1206813422