



## ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԸ ՎԱՐԵԼԻՍ ԵՐԹՈՒՂՈՒ ՊԼԱՆԱՎՈՐՈՒՄԸ ԵՎ ՊԱՅԹՅՈՒՆԱՎՏԱՆԳ ԱՆԱԿՆԿԱԼՆԵՐԻ ՀԱՆԴԻՊՈՒՄԸ FPV ԴՐՈՆՆԵՐԻ ԿԻՐԱՌՄԱՆ ՍՊԱՌՆԱԼԻՔԻ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ

Մարտական գործողությունների գոտում տրանսպորտի երթևեկության երթուղու կառուցումն ինքնին բավականին կարևոր խնդիր է: Մակայն, որքան այս երթուղին ավելի մոտ է մարտական շփման գծին, այնքան ավելի մեծ նշանակություն է ձեռք բերում դրա պլանավորումը, որի ընթացքում անհրաժեշտ է մեկնարկել հիմնական վտանգներից մեկի՝ FPV դրոնների սպառնալիք հաշվառումից:

Երթուղու ընտրությունից հետո առաջին քայլը դրա վերաբերյալ նախնական տեղեկատվության հավաքումն ու վերլուծությունն է: Երթուղու մանրակրկիտ ուսումնասիրությունը թույլ է տալիս նախապես որոշել պոտենցիալ վտանգավոր տարածքները, հնարավոր ապաստարանները և պլանավորել գործողությունների կարգը ճանապարհի որոշակի հատվածներում սպառնալիքների և արտակարգ իրավիճակների դեպքում:

Այսպես, անհրաժեշտ է ուսումնասիրել այն տարածքի փաստացի քարտեզները, որոնց երկայնքով անցնում է երթուղին: Քարտեզներ ուսումնասիրելու գործընթացում անհրաժեշտ է ուշադրություն դարձնել.

- տարածքում առկա ճանապարհային ցանցին;
- երթևեկությունը սահմանափակող «նեղ» տեղամասերին (կամուրջներ, ամբարտակներ, գետեր, կաճաններ, արահետներ և այլն);

- տեղանքի բնական և տեխնաձին առանձնահատկություններին (տեղանքի ռելիեֆն իր լանջերով, բարձունքներով, բուսականությամբ, այլ խոչընդոտներ, թաքստոցներ և կողմնորոշիչներ):

Հատկապես կարևոր է տեղեկատվություն ստանալ տվյալ տարածքում արդեն շարժվող մարտիկներից՝

- հակառակորդի դրոնների ինտենսիվ աշխատանքի մասին;
- ՌԷՊ ծածկույթում գտնվող տարածքների մասին;
- ինժեներական արգելապատնեշների և շինությունների տեղադրման վայրերի մասին;
- այն վայրերի մասին, որտեղ նախկինում FPV դրոններից խոցվել է տեխնիկան կամ վնասվել են ականներից;
- հակառակորդի դիրքերից ուղիղ տեսանելիությամբ տեղամասերի մասին;
- երթուղու բաց և բարձունքներում գտնվող հատվածների մասին (բլուրներ, բարձունքներ, լայն դաշտեր):

Երթուղու առանձնահատկությունների վերաբերյալ ստացված տեղեկատվությունը պետք է հասցվի անձնակազմի բոլոր անդամներին, ինչը թույլ կտա նախապատրաստվել ուղևորության ընթացքում իրադարձությունների զարգացման սցենարների մեծամասնությանը:

Կարևոր է երթուղին գծել այնպես, որ նվազագույնի հասցվի երթևեկությունը բաց տարածքում՝ նախապատվությունը տալով տեղանքի համեմատաբար պատսպարող հատկություններին:

- անտառաշերտերի, տնկարկների, բլուրների, ձորերի երկայնքով;
- երկու կողմերում խիտ տնկարկներով ճանապարհներին;
- շենքերի, շինությունների, երկաթուղային լիքերի, կամուրջների մոտ գտնվող ճանապարհներին:

Պահեստային տարբերակները մշակելիս անհրաժեշտ է պլանավորել վտանգավոր տարածքների շրջանցումներ՝ օգտագործելով լավ ծածկույթով/վիճակով դաշտային (գյուղական) ճանապարհներ, որոնք կբացառեն տրանսպորտի խցանումը, ինչպես նաև կապահովեն մանևրելու և շարժման բարձր արագության պահպանման հնարավորությունը:

Երթուղին պլանավորելիս պետք է հաշվի առնել երկու կարևոր գործոն՝ ժամանակը և եղանակային պայմանները, որոնք ուղղակիորեն ազդում են հակառակորդի դրոնների արդյունավետության վրա: Կարևոր է ուշադիր ուսումնասիրել առաջիկա օրվա կամ մի քանի օրվա եղանակի կանխատեսումը և երթուղու երկայնքով երթևեկությունը կազմակերպել հակառակորդի դրոնների

աշխատանքի համար ամենաքիչ բարենպաստ պայմաններում (քամի ավելի քան 30 կմ/ժամ, տեղումներ, մթնշաղ, ամպամածություն):

Պլանավորման ընթացքում հատուկ նշանակություն ունի նաև երթուղում կողմնորոշիչների որոշումը: Դրա համար անհրաժեշտ է երթուղին բաժանել մի քանի տեղամասերի՝ անձնակազմի համար նշելով երթուղու յուրաքանչյուր այդպիսի հատվածի սկիզբն ու ավարտը, տեսանելի օբյեկտները (խաչմերուկներ, էլեկտրահաղորդման գծեր, առանձին շենքեր, նախկինում ոչնչացված/վնասված տեխնիկա): Կարևոր կետերի համար (շրջադարձեր, էլքեր) պետք է սահմանվեն տեսողական կողմնորոշիչներ՝ մոլորվելուց խուսափելու համար: Կողմնորոշվելու համար կարող էք օգտագործել հեռավորությունը. ասենք՝ «Խաչենի ավտոբուսի կանգառից դեպի աջ ցանկալի շրջադարձ՝ 300 մ»: Արդյունավետ է աշխատում կողմնորոշիչների համադրությունը, Օրինակ՝ «Բարախանի ավտոբուսի կանգառից հետո մայրուղուց ձախ թեքվեք դեպի դաշտային ճանապարհ՝ ավերված աղյուսե շենքի մոտ»: Պետք է ընտրել կողմնորոշիչներ, որոնք առանձնանում են տեղանքում և որոնք դժվար է ոչնչացնել (օրինակ, թուփը, առանձին ծառը, սյունը, ճանապարհային նշանը – հարմար չեն որպես կողմնորոշիչներ):

## **ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԸ ՎԱՐԵԼԻՍ ՊԱՅԹՅՈՒՆԱՎՏԱՆԳ ԱՆԱԿՆԿԱԼՆԵՐԻՆ ՀԱՆԴԻՊԵԼԸ**

Տրանսպորտով երթնեկելիս, բացի «ЖДУН» (դարանում սպասող) FPV դրոններից, կարելի է հանդիպել մեկ այլ վտանգի՝ ականների: Ականային վտանգը պերմանենտ է և մշտապես առկա է. այնտեղ, որտեղ մի քանի ժամ առաջ առանց որևէ խնդրի անցել էր մեքենան, այժմ հակառակորդի կողմից կասետային զինամթերքի կամ, ինչը ներկայիս պայմաններում ամենատարածված տարբերակն է, ԱԹՄ-ների միջոցով հեռակառավարվող ականապատում է իրականացվում: Այսօր ճանապարհների հեռավորական ականապատման համար, օրինակ, ուկաինական ուժերը առավել հաճախակի կիրառում են ПФМ-1, «Лепесток», «Колокольчик», «Пряник» տիպի փոքր հակահետևակային ականների խումբ:

Եթե ճանապարհով երթնեկելիս տրանսպորտային միջոցը բախվում է հակահետևակային ականի, խստիվ արգելվում է կանգ առնել պայթյունի պահին կամ պայթյունից անմիջապես հետո լքել տրանսպորտային միջոցը: Շատ դեպքերում, նույնիսկ եթե հակահետևակային ականը վնասում է անիվները, տրանսպորտային միջոցը կարող է շարունակել շարժվել: Եվ շարունակական շարժումը (առնվազն 200-250 մետր) կարևոր է, քանի որ կասետային զինամթերքով կամ ԱԹՄ-ով հեռավորական ականապատումը ենթադրում է ականների որոշակի խմբի տեղադրում տարբեր տարածքներում և հեռավորությունների վրա (կախված տեղակայման եղանակից):

Լրացուցիչ վտանգն այն է, որ աշնանային/գարանային ճամփախափանքի պայմաններում ականները ի վերջո «ներծծվում» են ցեխի մեջ՝ դառնալով կամ դժվար տեսանելի, կամ լիովին անտեսանելի: Սա կարող է հանգեցնել ողբերգական հետևանքների. ականը կհայտնվի միայն այն ժամանակ, երբ մեքենայից դուրս եկող զինվորը ոտքով կկանգնի դրա վրա:

Կարևոր է նաև հիշել, որ FPV դրոններով ճանապարհների հեռավորական ականապատումը հակառակորդը կարող է կիրառել դարանակալման կազմակերպման նպատակով: Ականապայթյունից անշարժացած կամ պայթյունի պատճառով ընթացքը դանդաղեցրած տրանսպորտը, կարճ ժամանակից հետո դրոնային հարձակման է ենթարկվելու:

Աղբյուրը՝ ([https://t.me/unfair\\_advantage](https://t.me/unfair_advantage))