

оптимізувати логістику в реальному часі в умовах активного конфлікту може стати критичним фактором переваги.

Водночас аналіз показує: технологія без відповідної правової бази, кваліфікованих кадрів і надійної інфраструктури не лише не вирішує проблем, але й може їх поглибити. Тому кадровий і регуляторний виміри є не менш важливими, ніж суто технічний.

“ШІ для оборони. Логістика для перемоги”

Сахневич Борис Валерійович

заступник начальника кафедри бойового та логістичного забезпечення, кандидат економічних наук, майор

Київський інститут Національної гвардії України

НОВІ МЕТОДИКИ ПІДГОТОВКИ ДО ВОДІННЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТЕХНІКИ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ УМОВАХ

Дорога на фронті — це не асфальтова траса з дорожніми знаками. Це розбите бездоріжжя під артилерійським вогнем, переправа через розмиту річку вночі, евакуація пораненого у задимленому кварталі. Саме в таких умовах щодня працюють водії підрозділів Національної гвардії України — і саме до таких умов сьогодні мусить готувати навчальний заклад.

Бойовий досвід 2022–2026 років поставив перед системою військової освіти жорсткий діагноз: класична програма підготовки водіїв, що базується на радянській моделі «вивчи підручник — проїдь полігон», не формує навичок, необхідних для виживання в реальному конфлікті. Більше третини небойових втрат автомобільної техніки у зоні бойових дій пов'язані з помилками водіїв у критичних ситуаціях — не через брак технічних знань, а через відсутність психологічної та фізіологічної готовності до дій у стресі.

Мета цієї доповіді — довести необхідність реформування системи підготовки водіїв автомобільної техніки для курсантів НГУ та представити конкретні методики, що вже довели свою ефективність у практиці армій НАТО і в умовах вітчизняного збройного конфлікту.

Стандартний курс водія у військовому навчальному закладі будується за логікою мирного часу: теорія → вправи на закритому майданчику → маршрутна їзда. Цей підхід має принципові обмеження, які в умовах бою перетворюються на смертельну небезпеку.

— Ефект «теплиці»: навчання у передбачуваних, безпечних умовах не готує психіку до раптових загроз. У реальній ситуації курсант стикається з фізіологічним шоком — перший бій для нервової системи схожий на аварію, якої ніхто не очікував.

- Ізоляція від тактичної обстановки: водій навчається «сам по собі», без взаємодії з екіпажем, командиром, підрозділом. На полі бою такої розкоші немає — рішення треба приймати у межах 3–5 секунд, узгоджуючи дії з іншими.
- Ігнорування нічних і погодних умов: за статистикою, понад половина логістичних рейсів НГУ здійснюється в темний час доби або в умовах обмеженої видимості, тоді як нічна підготовка займає менше 8% навчального часу.
- Відсутність фізіологічного навантаження: водіння з пульсом 60 уд/хв і водіння з пульсом 150 уд/хв після вибуху поруч — принципово різні когнітивні завдання. Перше не готує до другого.

Аналітичні звіти підрозділів НГУ та ЗСУ, що пройшли ротацію у 2022–2025 роках, фіксують стійкий повторюваний епізод: водій із формально достатнім рівнем підготовки у критичній ситуації втрачає контроль над ситуацією не через незнання техніки, а через «заморожування» — стан, при якому мозок під впливом гострого стресу «вимикає» доступ до нещодавно засвоєних навичок. Ефект добре відомий у психології як «cortical inhibition under threat».

Стрес-інтегроване навчання (Stress Inoculation Training)

Методологія SIT, розроблена американськими військовими психологами та активно застосована у Корпусі морської піхоти США і Армії Ізраїлю, будується на простому, але революційному принципі: вчи людину у стані стресу — і вона навчиться діяти в стресі.

На практиці це виглядає так: базові водійські прийоми (різкий розворот, гальмування з заносом, об'їзд перешкоди) відпрацьовуються після фізичного навантаження — 400-метрового спринту або серії силових вправ. Пульс курсанта штучно доведено до 140–160 уд/хв, що фізіологічно відповідає стану гострого стресу. У такому стані мозок вчиться «пробиватися» до потрібної навички попри адреналін — і формує стійкий нейронний зв'язок, який не руйнується в реальній екстремальній ситуації.

Дослідження ізраїльської армії показали: після 3-тижневого курсу SIT кількість критичних помилок водіїв у ситуаціях раптової небезпеки знижується на 38–44% порівняно з традиційною підготовкою.

На відміну від стандартного навчального майданчика, тактична смуга моделює реальне поле бою: вирви від вибухів (імітовані ямами та насипами), засмічені дороги, обвалені секції мосту, вузькі проїзди між укриттями, ділянки без дорожнього покриття. Курсант не знає маршруту наперед — він отримує завдання «у русі», реагуючи на обстановку.

Ключовий педагогічний ефект: розвиток «тактичного мислення водія» — здатності одночасно утримувати контроль над машиною, аналізувати оперативну обстановку і виконувати команди. Саме цей трикутник компетенцій відрізняє бойового водія від цивільного.

Структурований курс нічного водіння — не просто «те ж саме, але в темряві». Це окрема дисципліна, що передбачає: адаптацію просторового сприйняття при роботі з монокуляром нічного бачення ПН-14К або цифровими аналогами;

відпрацювання водіння без фар у режимі радіомовчання; дії при раптовому засліпленні (освітлювальна ракета, ближній вогонь); зимове водіння на ожеледі та в умовах снігових заметів.

Досвід підрозділів, що впровадили повноцінний нічний курс, фіксує дворазове скорочення небойових пошкоджень техніки в темний час доби вже після першої ротації.

Сучасні програмно-апаратні симулятори дозволяють відтворити будь-який сценарій: від форсування річки до евакуації під вогнем — без ризику для людей і техніки. Окремий напрям — шоломи віртуальної реальності для когнітивного тренування: орієнтування на місцевості, читання тактичних карт, розпізнавання загроз у русі.

Головна перевага стимуляційного навчання — нескінченна повторюваність критичних сценаріїв. Водій може «пережити» одну і ту саму небезпечну ситуацію двадцять разів поспіль, щоразу відпрацьовуючи оптимальне рішення — те, чого неможливо досягти в реальних умовах через витрати ресурсів і ризику для безпеки.

Чому саме НГУ потребує цих змін найбільше!

Національна гвардія — унікальна силова структура, водії якої мають бути готовими до діаметрально різних сценаріїв: охорона ядерних об'єктів і перехват диверсійної групи, супровід гуманітарного конвою і штурм укріпленого об'єкту. Такий спектр завдань вимагає водія з якісно ширшим набором компетенцій, ніж у вузькоспеціалізованих родах військ.

Сьогоднішній курсант НГУ після випуску з вірогідністю понад 80% опиниться у зоні бойових дій або в умовах контртерористичної операції протягом перших двох років служби. Проміжку на «звикання» або «доучування» у реальних умовах немає. Навчальний заклад зобов'язаний випускати готового фахівця — не людину, що ще «проходить становлення».

Солодун Євген Михайлович

доцент кафедри бойового та логістичного забезпечення

кандидат технічних наук, молодший лейтенант

Київський інститут Національної гвардії України

Маринич Олег Юрійович

начальник циклової комісії з підготовки водіїв автотранспортних засобів

старший лейтенант

Навчальний центр підготовки підрозділів Національної гвардії України

СПЕЦІАЛІЗОВАНА БАГАЖНА СИСТЕМА ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ УМОВАХ

В умовах високої інтенсивності бойових дій, складної логістичної ситуації та швидкої зміни бойової обстановки забезпечення мобільними технічними засобами логістичних маршрутів забезпечення є вкрай важливим елементом підтримання

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ СЛУЖБОВО-БОЙОВОЇ
ДІЯЛЬНОСТІ СКЛАДОВИХ СЕКТОРУ БЕЗПЕКИ ТА ОБОРОНИ В СУЧАСНИХ
УМОВАХ**