

*Харченко Артем Андрійович
Сорока Сергій Миколайович
Слончинський Павло Миколайович*

Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЕКІПАЖАМИ ТА ПІДРОЗДІЛАМИ ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ ПІД ЧАС ВЕДЕННЯ БОЙОВИХ ДІЙ У СТАБІЛІЗАЦІЙНІЙ ОПЕРАЦІЇ ОПЕРАТИВНОГО-ТАКТИЧНОГО УГРУПОВАННЯ ВІЙСЬК (СИЛ)

У статті наведено особливості управління екіпажами та підрозділами транспортної авіації під час ведення бойових дій в стабілізаційній операції оперативно-тактичного угруповання військ (сил).

Ключові слова: *транспортна авіація, бойові дії, управління.*

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Авіаційна частина (підрозділ) являє собою сукупність різних фахівців, техніки, обладнання, які при достатній їх організації взмозі виконувати ті чи інші бойові завдання. Для організованої та цілеспрямованої діяльності окремих екіпажів, підрозділів і військових частин організовується управління ними. Кожний авіаційний підрозділ, як керована система, має свою систему управління, яка включає в себе: органи управління (командир, штаб), пункти управління (КП бр ТрА, КП авіаційної ескадрильї (ае)), об'єкти управління (загони, екіпажі), засоби зв'язку та автоматизації управління (канали прямого та зворотного зв'язку по яким поступають накази, розпорядження, команди управління і донесення підлеглих). При цьому орган управління є об'єктом управління для вищого органу управління.

Розберемось, що ж таке управління. Управління – це діяльність командирів і штабів, яка спрямована на:

- підтримання високої бойової та мобілізаційної готовності;
- підготовку екіпажів і підрозділів до бойових дій;
- керівництво підлеглими при виконанні ними бойових завдань.

Основою організації управління є рішення командира. Іншими словами, управління – це безперервний процес прийняття рішень і дій з їх реалізації. У загальному вигляді процес управління являє собою замкнутий цикл, який включає в себе три безперервно повторювані дії:

- отримання даних про стан об'єкту управління та навколишнього середовища;
- ухвалення або уточнення рішення органом управління;
- передачу об'єкту управління команд і розпоряджень (постановка завдань).

Метою управління є повна реалізація бойових можливостей авіаційних підрозділів у конкретних умовах обстановки і виконання ними поставлених завдань в задані терміни з мінімальними втратами.

Принципи управління – це основні вихідні положення теорії та практики управління військами, які повинні обов'язково виконуватися командирами та органами управління у будь-якій обстановці.

Особиста відповідальність командирів і начальників за прийняті рішення, використання підлеглих сил, а також за результати виконання бойових завдань є найважливішим з принципів управління і полягає в тому, що командир, який прийняв рішення несе персональну відповідальність за наслідки його реалізації.

Для досягнення виконання вимог до управління, а також для безумовної реалізації його принципів штабами плануються і здійснюються основні заходи з управління. До них відносяться:

підтримання високого рівня бойової готовності та високого рівня морально-психологічного стану особового складу;
організація бойової підготовки підрозділів в мирний час;
безперервний збір, накопичення та аналіз інформації про обстановку з метою виявлення намірів противника;
тренування у прийнятті рішень в стислі терміни і доведенні завдань до підлеглих;
тренування у організації підготовки екіпажів до бойового вильоту;
організація і підтримання безперервної взаємодії з частинами та підрозділами СВ ЗСУ та інших родів авіації;
організація всебічного забезпечення бойових дій;
підтримання навичок командирів і штабів в управлінні підрозділами та екіпажами у ході виконання ними бойових завдань;
відпрацювання методик контролю за діями підлеглих у ході виконання ними бойових завдань;
вивчення досвіду підготовки та ведення бойових дій.

У процесі управління авіаційними підрозділами вирішуються різні за своїм характером і змістом завдання, що спричиняє необхідність організації різних пунктів управління (ПУ) і комплексного застосування різних за призначенням і характеристикам технічних засобів управління. Все це разом взяте, а також обмежені можливості окремих технічних засобів управління (особливо по дальності дії) обумовлюють необхідність створення й використання розгалуженої мережі командних пунктів (КП) і пунктів управління у смузі дій авіаційних підрозділів.

Для забезпечення управління авіаційними підрозділами при підготовці й у ході бойових дій відповідно до організаційно-штатної структури транспортної й спеціальної авіації розгортаються: командні пункти (КП), запасні командні пункти (ЗКП), командно-диспетчерські пункти (КДП), стартово-командні пункти (СКП) бригад і ПУ підрозділів забезпечення;

Крім того, управління авіаційними підрозділами здійснюється з ПУ вищих органів військового управління (ОВУ) і районних центрів єдиної системи управління повітряним рухом (РЦ ЄС УПР). При цьому способи управління з використанням зазначених ПУ залежать від змісту й характеру завдань, що виконуються, а також від умов їх виконання.

Основним способом управління загонами й екіпажами є централізоване управління, що передбачає керівництво з боку старшого начальника усією діяльністю підлеглих, як у період підготовки, так і у ході виконання бойових завдань. При цьому способі управління командири отримують завдання від своїх безпосередніх начальників, приймають рішення, ставлять завдання підлеглим і організують їх виконання. За виконання поставленого завдання кожний командир звітує перед своїм безпосереднім начальником. Централізація управління не означає сковування ініціативи підлеглих, вона дозволяє направляти зусилля в будь-який час на виконання найбільш важливих завдань.

Децентралізоване управління передбачає керівництво з боку старших начальників підлеглими через проміжні інстанції, у тому числі й при передачі авіаційних підрозділів в оперативне підпорядкування іншому начальникові, коли завдання виконуються відповідно до рішення цього начальника. Централізоване й децентралізоване управління не виключають, а доповнюють одне одного й перебувають у взаємному зв'язку.

При будь-якому способі управління основними наземними ПУ авіаційними підрозділами при підготовці й у ході бойових дій є КП бригади.

КП виконує наступні функції управління:

прийом від вищих органів управління встановлених сигналів бойового управління й інших розпоряджень і команд пов'язаних із приведенням бригади у бойову готовність або підвищенням ступеня її готовності;

передача до вищих органів управління підтвердження про одержання розпоряджень;

доведення у мінімальний термін сигналів на приведення у бойову готовність до підлеглих, організація контролю за їх проходженням і виконанням заходів передбачених планом приведення в бойову готовність;

безперервний збір, обробка й оцінка даних про обстановку, доведення її до льотного складу, а також підготовка розрахунків і пропозицій необхідних командирів для ухвалення рішення;

постійна інформація підлеглих про наземну, повітряну, радіаційну і метеорологічну обстановку у районі базування, районі бойових дій і їх зміни;

організація (узгодження) і підтримання взаємодії між підлеглими екіпажами і загонами та взаємодіючими військами;

своєчасне доведення до екіпажів сигналів взаємного позначення й розпізнавання, а також точного розташування своїх військ для забезпечення взаємної безпеки;

постійне доведення до екіпажів отриманої розвідувальної інформації;

своєчасна постановка завдань підлеглим і доведення до них інформації, необхідної для виконання завдань;

одержання від вищого органу управління й доведення до підлеглих розпоряджень і вказівок по виконанню додаткових і щодо уточнення раніше поставлених завдань, зміни порядку їх виконання;

прийняття рішень на виконання додаткових завдань і внесення уточнень у раніше ухвалені рішення;

організація й контроль за ходом підготовки льотного складу і авіаційної техніки до виконання поставлених завдань та станом бойової готовності підлеглих;

доведення до льотного складу чергових пошуково-рятувальних сил на добу, місце знаходження, ступені готовності та їх позивні;

розробка та доведення до особового складу і контроль за дотриманням заходів щодо протидії технічним засобам розвідки противника, по захисту від розвідувально-ударних комплексів (РУК), а також порядку виходу з-під удару противника при знаходженні на основному аеродромі і аеродромах розосередження;

загальний постійний контроль за виконанням особовим складом відданих наказів і розпоряджень.

Управління екіпажами здійснюється із КП бригади, а при знаходженні на аеродромах дозаправлення й вивантаження – з ПУ старших начальників або з ПУ даних аеродромів (КДП, СКП, КП авіаційних частин, що базуються на даних аеродромах).

Із КП бригади здійснюється управління екіпажами при перельоті на аеродром завантаження або розвантаження. Інформація про хід перельоту на вищий КП (штаб), з метою забезпечення скритності, повинна передаватися тільки по проводових засобах зв'язку. На аеродромах маневру з наземних ПУ здійснюється управління посадкою літаків, їх рухом по аеродрому, завантаженням і посадкою військ, що десантуються (перевозяться), дозаправленням літаків паливом, а також контроль за своєчасним зльотом екіпажів на виконання завдання.

У ході виконання поставленого завдання з наземних ПУ здійснюється управління екіпажами при зльоті, побудові бойового порядку, а також при їх поверненні, розпуску й посадці із забезпеченням безпеки. При загрозі нанесення удару противником по аеродрому з наземних ПУ забезпечується вивід з-під удару у мінімальний термін.

Для забезпечення безперервності управління на всіх етапах виконання поставленого завдання при виході екіпажів за межі зони дії своїх засобів зв'язку, управління передається на ПУ старших начальників та ПУ взаємодіючих військ: ОКП авіації і ППО ОУВ, ОКП авіації й ППО ОТУ, ПНА, (ПУ авіації й ППО) омсбр (тбр) першого ешелону у смузі яких здійснюється проліт, а також на РЦ ЄС УПР. На наземних ПУ постійно узагальнюється інформація від екіпажів про наземну, повітряну, радіаційну обстановку й метеорологічні умови, про виявлені засоби ППО по маршруту польоту й у районі об'єктів дій (майданчиків викиду десанту, аеродромів посадки) і характеру їх дій,

надається допомога екіпажам у подоланні протидії засобів ППО противника, радіоактивних хмар і небезпечних явищ погоди з видачею рекомендацій на виконання різних маневрів по обходу небезпечних зон із забезпеченням безпеки польотів.

Наземні ПУ забезпечують здійснення тісної взаємодії між екіпажами та підрозділами й частинами інших родів авіації, частинами й з'єднаннями Сухопутних військ і військ ППО, попереджають екіпажі про проліт ними переднього краю своїх військ, забезпечують безпеку від ураження вогневидами засобами своїх військ при прольоті ЛБЗ, а також регулюють повітряний рух у своїх зонах відповідальності.

У випадку різкої зміни обстановки з наземних ПУ може уточнюватися завдання й здійснюватися перенацілювання на запасні майданчики або аеродроми. При перенацілюванні на новий майданчик приземлення або аеродром посадки вказуються їх координати й інші дані. Дані для перенацілювання передаються завчасно (до певного рубежу) для того щоб екіпажі мали у своєму розпорядженні час необхідний для установки даних на навігаційних пристроях і здійснення маневру для виходу на об'єкт у заданий час.

У процесі виконання польоту з наземних ПУ здійснюється постійний контроль за дотриманням екіпажами установлених режимів польоту, правил скритного управління військами й радіодисципліни на каналах радіозв'язку, застосуванням засобів і сигналів взаємного позначення й розпізнавання, приймаються запобіжні заходи щодо порушень, надається допомога екіпажам що терплять лихо або втратили орієнтування, а також екіпажам ушкоджених літаків у виході на свій або найближчий аеродром посадки й при необхідності здійснюється перенацілювання на запасні аеродроми посадки.

При польоті у зворотному напрямку після виконання поставленого завдання й входу в зону відповідальності КП бригади аеродрому посадки командир бере управління екіпажами на себе. Із КП бригади до командира доводиться інформація про стан аеродрому посадки, радіаційну обстановку й метеорологічні умови на ньому, дається дозвіл на підхід, розпуск бойового порядку і посадки. У процесі розпуску й посадки КП управляє екіпажами, забезпечуючи при цьому першочергову посадку ушкоджених літаків і літаків з малим залишком палива. Після виконання поставленого завдання й виконання посадки літаків на КП організується збір та узагальнення результатів бойових дій, а також контроль за відновленням ушкоджених літаків і підготовкою льотного складу та авіаційної техніки до виконання наступних завдань. На підставі доповідей командирів екіпажів складаються й передаються до вищестоящого штабу бойові донесення, а також підсумкове бойове донесення за добу, результати якого заносяться у журнал бойових дій.

Для підвищення стійкості управління у ході виконання поставленого завдання використовуються літаки-ретранслятори, які призначаються рішенням командира бригади або старшого начальника і знаходяться у районах наземних ПУ або на маршруті польоту. Так, при веденні бойових дій в Афганістані з метою підвищення надійності й безперервності управління знайшли широке застосування малі повітряні пункти управління (ПвПУ) на базі вертольота (Ми-9), аеростатні ретранслятори зв'язку "Випь-П", а також літаки-ретранслятори Ан-26РТ із апаратурою автоматичної ретрансляції, що забезпечує радіозв'язок в УКВ радіомережах як між наземними ПУ, так і між наземними ПУ й літаками (вертольотами) у повітрі.

При створенні противником радіоперешкод управління екіпажами здійснюється на запасних каналах УКВ і КВ радіостанцій, порядок переходу на які екіпажі відпрацьовують заздалегідь на землі.

Основними напрямками по забезпеченні стійкості управління в умовах радіоперешкод з боку противника є організаційні заходи, які проводяться у комплексі як завчасно, так і у період підготовки й виконання поставлених завдань. Вони включають:

забезпечення ПУ достатнім резервом радіостанцій (у мережі управління літаками), що працюють у різних діапазонах хвиль (сантиметровому, дециметровому, метровому) для здійснення маневру каналами;

створення широкої й розгалуженої мережі ПУ, пов'язаних між собою надійними каналами взаємодії і відпрацьовування чіткої методики взаємодії із сусідніми ПУ по передачі й прийому управління літаками;

використання для передачі команд на літаки приводних радіостанцій і приймачів АРК на борту літаків;

суворе дотримання заданого режиму роботи засобів управління (час, частота, потужність, сектор і ін.), правил радіообміну, радіодисципліни й заходів радіомаскування, з метою зниження ефективності радіорозвідки противника;

вибір робочих частот наземних і літакових радіостанцій, близьких до робочих частот радіостанцій противника;

передачу управління екіпажами на пункти управління, що розташовані осторонь від створюваного сектору перешкод і на повітряні пункти управління;

застосування найбільш перешкодозахисних радіо- і радіолокаційних станцій, а також організацію прихованих радіомереж (що працюють у раніше невідомих противнику діапазонах частот), які повинні використовуватися для передачі особливо важливої інформації коли основні й резервні радіомережі подавлені перешкодами противника;

забезпечення радіозв'язку одночасно у декількох радіомережах із застосуванням радіозасобів різних діапазонів хвиль (УКВ, КВ, СВ, ДВ) і передачу на борт розпоряджень і команд одночасно по декількох каналах управління;

завчасну розробку черговості зміни каналів управління при створенні противником перешкод, а також порядку використання зорових (візуальних) сигналів при управлінні із землі (на землі) і у повітрі;

використання (при наявності) автоматизованих швидкодіючих каналів управління й ЗАЗ;

ретельне планування польоту і його розіграш на землі з льотним складом і групою керівництва польотами (розрахунком КП), що дозволить до мінімуму скоротити радіообмін між ПУ й екіпажами у повітрі;

періодичну зміну роду роботи й робочих частот управління, позивних ПУ й льотного складу;

ведення хибного радіообміну при виконанні поставленого завдання на спеціально виділених частотах з наземних ПУ, екіпажами літаків РЭБ, розвідників погоди й радіаційної обстановки з метою дезінформації противника й відволікання на них засобів радіоперешкод;

виділення літаків-ретрансляторів, що перебувають у зонах або на маршруті польоту;

обмеження радіообміну у радіомережах управління екіпажами, ведення переговорів короткими кодованими сигналами.

Висновок. Управління літаками в умовах радіоперешкод представляє велику складність і вимагає від групи керівництва польотами (розрахунку КП) і від льотного складу хорошої підготовки й злагодженості у роботі, знання характеру перешкод, уміння швидко відрізнити навмисні перешкоди від ненавмисних, грамотно й вчасно застосовувати технічні засоби захисту радіостанцій від перешкод і організаційно-тактичні способи боротьби з перешкодами засобам радіозв'язку. Таким чином, своєчасне й грамотне застосування заходів боротьби з перешкодами засобам радіозв'язку з боку груп керівництва польотами (розрахунків КП) і екіпажів дозволить значно збільшити стійкість зв'язку між ними й зберегти безперервність управління.

Особливу увагу необхідно приділяти управлінню екіпажами після виконання бойового завдання, тому що після цього етапу у екіпажів, як правило, спостерігається послаблення уваги, обачності й деякий спад психологічної напруги. Тому командир повинен прийняти усі заходи щодо забезпечення організованого відходу з району десантування (доставки), збереженню загального бойового порядку, витримувати режиму й профілю польоту по всьому маршруту.

Список використаних джерел

1. Артеменко А.М. Погляди щодо подальшого розвитку форм і способів застосування Повітряних Сил ЗС України в сучасних операціях (бойових діях) /А.М. Артеменко, О.О. Астахов, В.В. Коваль, О.М. Жарик// - [Електронне джерело]. - Режим доступу: <https://www.ukrmilitary.com/2015/11/the-use-of-the-air-force.html>
2. Тактика авіації Повітряних Сил Збройних Сил України. Част. 1. Основи тактики авіації Повітряних Сил Збройних Сил України: навч. посіб./ В.Д. Моїсеєнко, О.М. Полуйко, П.М. Онипченко, О.В. Патюков. – Х.: ХУПС, 2008.
3. Тактика родів військ Повітряних Сил: конспект лекцій для слухачів, курсантів та студ. вищ. навч. закл. / С.Г. Іванов, П.М. Онипченко, Є.І. Ряполов та ін. – Х.: ХУПС, 2014.
4. Тактика авіації Повітряних Сил Збройних Сил України: підручник О.Б. Котов, В.Д. Моїсеєнко, О.М. Полуйко, та ін., за заг. ред. О.Б. Котова – Х.: ХУПС, 2014.
5. Рибак М.І., Бадах Ю.Г. Воєнне мистецтво в локальних війнах після Другої світової війни. – К.: НАОУ, 2000. – 133 с.
6. Досвід застосування транспортної авіації в антитерористичній операції на території Донецької та Луганської областей.