

*Харченко Артем Андрійович
Сорока Сергій Миколайович
Довгополук Роман Михайлович
Титаренко Олександр Іванович*

Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського, Київ

АНАЛІЗ ЗАСТОСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ У ХОДІ АНТИТЕРОРИСТИЧНОЇ ОПЕРАЦІЇ НА СХОДІ УКРАЇНИ. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ В ОПЕРАЦІЯХ ОПЕРАТИВНОГО УГРУПОВАННЯ ВІЙСЬК (СИЛ)

У статті проведено аналіз застосування транспортної авіації у ході антитерористичної операції на сході України та напрямки підвищення ефективності застосування транспортної авіації в операціях оперативного угруповання військ (сил).

Ключові слова: *антитерористична операція, бойові дії, транспортна авіація.*

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Збройні Сили України (ЗСУ) переживає найскладніший етап свого становлення за всі роки незалежності та фактично знаходиться у стані війни. Це вимагає пошуку нових шляхів підвищення ефективності застосування військ (сил), зокрема й бригади транспортної авіації (бр ТрА).

Транспортна авіація є невід'ємною складовою сучасних збройних сил, оскільки підвищує мобільність та швидкість реагування військових частин (підрозділів) на загрози та виклики, а також дає змогу брати участь в операціях щодо підтримання миру.

Роль транспортної авіації в ході бойових дій на сході України визначається передусім її бойовими властивостями та важливістю задач, які вона здатна виконувати. Являючи собою високоманеврений засіб перекидання військ, озброєння та військової техніки (ОВТ), доставки вантажів, транспортна авіація в короткі терміни здатна зосереджувати зусилля оперативного угруповання військ у заданому районі, де вирішується доля бою чи операції. Авіація здатна за короткий час швидко виконувати поставлені бойові задачі. Це дозволяє командуванню використовувати авіацію для швидкого впливу на хід бою в складних умовах обстановки.

Бойові властивості транспортних літаків разом з іншими характеристиками літальних апаратів (експлуатаційними, злітно-посадочними та іншими) повинні забезпечити ефективне виконання військово-транспортними літаками покладених бойових завдань.

Маючи високі льотно-технічні характеристики, сучасне пілотажне, навігаційне і десантно-транспортне обладнання і засоби радіоелектронної боротьби, що дозволяють прикрити перешкодами бойові порядки підрозділів бр ТрА під час польоту по маршруту, транспортні літаки володіють наступними бойовими властивостями:

універсальністю застосування транспортних літаків в різних варіантах: десантному, транспортному, санітарному, постановника перешкод, бомбардувальника. Широка універсальність застосування транспортних літаків забезпечується розмірами вантажних кабін, вантажопідйомністю, характером десантного обладнання і складом оборонного і бомбардувального озброєння;

великою дальністю польоту, що дозволяє десантувати повітряні десанти і перевозити війська і матеріальні засоби на великі відстані. Так, наприклад, для літаків Ил-76 тактичний радіус дії при злітній масі – 170 т, висоті польоту – 9000 м і десантному навантаженню – 20 т складає близько 2100 км;

великою вантажопідйомністю, що дозволяє приймати на борт і перевозити великогабаритну техніку. Так, в табл. 1 приведені данні стосовно можливостей літака Ил-76 по перевезенню окремих зразків військової техніки.

Таблиця 1 – Можливості літака Ил-76 по перевезенню окремих зразків військової техніки

Найменування зразків озброєння	Вага (тон)	Кількість (одиниць)
танки	43	1
БМП	13,8	2
БТР-70	10,5	2
152 мм гаубиця	16,5	2
літак Су-27	16,150	2
літак Су-24	22,300	1
літак Су-25	8,530	2
вертоліт Мі-24В	8,500	1

значною швидкістю польоту, що дозволяє виконувати бойові завдання в короткий термін, успішно долати ППО противника, швидко перенацілювати авіаційні підрозділи на інші оперативні напрямки;

злітно-посадковими характеристиками, що дозволяють базуватися бойовим підрозділам бр ТрА на аеродромах 3-го класу, де довжина злітно-посадкової смуги – 1800 м, нормативне одноколісне навантаження на покриття – 12 т.

Метою статті є аналіз та узагальнення досвіду застосування транспортної авіації в антитерористичній операції на сході України

Виклад основного матеріалу. Транспортна авіація в ході антитерористичної операції на сході України виконувала наступні завдання:

- десантування матеріально-технічних засобів та майна повітрям;
- перевезення особового складу, озброєння та військової техніки, боєприпасів та інших матеріальних засобів, що забезпечувало маневр військ (сил) вдень та вночі;
- аеромедична евакуація поранених та хворих;
- ведення пошуково-рятувальних дій в системі пошуково-рятувального забезпечення;
- забезпечення управління військами та зв'язком, ретрансляція сигналів (команд) управління, постановки перешкод.

На ефективність застосування бригади транспортної авіації впливають наступні чинники:

- тип, наявність стан авіаційної техніки;
- укомплектованість особовим складом;
- рівень повітряного вишколу льотного складу;
- морально-психологічний стан особового складу;
- рівень оперативно-тактичної підготовки керівного складу;
- організаційно-штатна структура бригади;
- рівень забезпечення бригади матеріально-технічними засобами;
- характер дій противника;
- умови місцевості, час доби, пора року, метеорологічна обстановка.

Негативний вплив на виконання спеціальних (бойових) завдань підрозділами транспортної авіації в зоні проведення антитерористичної операції мали наступні фактори [6]:

- відсутність чітко позначеної лінії бойового зіткнення сторін;
- диверсійно-терористичний характер дій противника, їх високий рівень мобільності;

карти району бойових дій, ще радянського виробництва застаріли та не відповідали реальній обстановці на місцевості, а мала кількість радіонавігаційних точок, що була розгорнута у зоні антитерористичної операції, ще більш ускладнювала ведення орієнтування та навігації;

на всіх літаках транспортної авіації були відсутні індивідуальні засоби захисту (станції оптико-електронних завад та автомати відстрілу хибних теплових і радіолокаційних цілей);

обмежений розмір кабіни Ан-26 значно ускладнює покидання літака екіпажем, а тренування цьому до появи перших втрат не проводилося;

використання відкритих засобів зв'язку та мобільних телефонів посадовими особами штабу антитерористичної операції, окремими командирами авіаційних підрозділів порушило вимогу (функцію) скритого управління, наслідком чого був витік інформації;

недооцінка можливостей противника, звичка діяти за шаблонами, спрощене ставлення до планування бойових дій, нерозуміння важливості захисту літаків і вертольотів, життя екіпажів, місця і ролі радіоелектронної боротьби в загальній системі бойового забезпечення;

низький повітряний вишкіл;

нестандартність побудови бойових порядків частин та підрозділів.

Досвід застосування авіації в антитерористичній операції виявив цілу низку недоліків при плануванні та виконанні польотів у зоні бойових дій. До основних недоліків відносяться:

під час визначення бойових завдань не завжди надавався час на підготовку льотного складу та авіаційної техніки до бойового польоту, що приводило до прийняття поспішних необґрунтованих рішень командирами нижчих інстанцій та неготовності екіпажів до виконання поставлених бойових завдань;

при постановці бойових завдань не в повній мірі враховувалися бойові можливості літаків та відповідність засобів ураження тим цілям по яким ставилось завдання діяти;

мала кількість підготовлених екіпажів приводила до збільшення бойового навантаження на підготовлений льотний склад до 4–5 вильотів на добу, при цьому не завжди враховувався рівень їх підготовки що приводило до постановки непосильних завдань;

на початковому етапі антитерористичної операції пошуково-рятувальне забезпечення було організовано зі значними недоліками, що змушувало екіпажі, які покинули підбиті літаки виходити на зв'язок по мобільним телефонам;

розвідка місць розташування засобів протиповітряної оборони противника практично не була організована, що приводило до несподіваного для екіпажів потрапляння літаків у зони їх ураження і як наслідок до бойових втрат;

нестандартність побудови бойових порядків частин та підрозділів;

командуванням був ігнорований досвід застосування літаків транспортної авіації в Афганістані, що стало основною причиною втрати літака Ил-76 при посадці на аеродром Луганськ [5].

За період з червня по липень 2014 року було втрачено три літака транспортної авіації (літак Ан-30 – 1 од., літак Ил-76МД – 1 од., літак Ан-26 – 1 од.), після чого польоти над територією зайнятою незаконними збройними формуваннями на літаках транспортної авіації не виконувались.

В сучасних умовах в операціях однією з основних задач транспортної авіації є забезпечення перегрупування військ в район збройного конфлікту. Мета цих перевезень – маневр силами та засобами, поповнення втрат, відновлення угруповання військ в операційному районі, нарощування сил в ході операції. Перевезення може здійснюватися до початку бойових дій – під час оперативного розгортання, в ході бойових дій – під час перегрупування або виводу з-під удару.

Особливого значення набуває вивчення та осмислення цих змін у воєнному мистецтві на сучасному етапі реформування та розвитку ЗСУ, в умовах розширення географії участі їх частин і підрозділів у миротворчих операціях. Можна припустити, що під час таких операцій вони взаємодіятимуть з військовими формуваннями інших країн і можуть опинитися в таких умовах, в яких знаходилися, зокрема, багатонаціональні сили у війнах в зоні Перської затоки в 1991 та в 2003 роках [5].

Досвід таких воєнних конфліктів повинен бути осмислений в двох аспектах:

перший – як орієнтир, до якого потрібно прагнути Повітряним Силам Збройних Сил України (ПС) в процесі еволюції воєнного мистецтва;

другий – інформація до роздумів про те, яким чином виконувати завдання ПС в сучасних умовах ведення збройної боротьби [1].

Використання значних сил авіації, включаючи і стратегічної, впливало на весь процес збройної боротьби, характер та кінцеві результати локальних війн. Так, успішний наступ військ Корейської Народної Армії влітку 1950 р. не був успішно закінчений на пусанському плацдармі, головним чином через сильну протидію американської авіації, в цей час пануючої в повітрі. Транспортування десантних підрозділів здійснювалось на максимально можливій швидкості та мінімальній висоті, що дозволяло провести операцію скритно та раптово [2].

У В'єтнамі США розглядало свою авіацію як основну ударну силу на театрі воєнних дій. Без участі Військово-Повітряних Сил у Південному В'єтнамі не проводилася жодна операція, а проти диверсійно-розвідувальних підрозділів авіація, поряд з Військово-Морськими Силами, була основним засобом впливу на противника на протязі всієї війни.

Не можливо не сказати про важливість транспортної авіації під час операції “Буря в пустелі”, коли для перекидання військ в зону кризи використовувалась стратегічна транспортна авіація. Понад 300 сучасних літаків (на той час) С-5А та близько 160 резервних військових і цивільних літаків. Було зроблено близько 8,5 тисяч літако-вильотів транспортної авіації. В окремі періоди в зону кризи прибувало біля 110 важких транспортних літаків на добу.

В результаті проведених заходів до початку повітряно-наземної операції проти Іраку чисельність Збройних Сил США в зоні Перської затоки перевищила 500 тисяч чоловік.

Новим в локальних війнах, у порівнянні з Другою світовою війною, було широке використання вертольотів. Спочатку вони використовувалася, як транспортний засіб, а в подальшому і як ударний [4].

Під час наростання воєнної загрози у відповідь на дії противника, транспортна авіація залишається основним засобом по перевезенню військ (сил) і доставки їм матеріальних засобів в короткі терміни. Для виконання своїх завдань літаки транспортної авіації володіють значним транспортно-десантним навантаженням, габаритами вантажних кабін, мають вантажно-розвантажувальне устаткування, великий діапазон швидкостей польоту, можуть злітати та виконувати посадку на необладнаних майданчиках обмежених розмірів, а також здатні десантувати великі групи десантів в обмежений час.

Висновок. Транспортна авіація займає гідне положення серед інших родів авіації, про що свідчить оцінка аналітиків, яка вказує, що за різними прогнозами у найближчі роки ринок тактичної та транспортної авіації чекає етап подальшого зростання. Крім того уряд робить рішучі кроки у забезпеченні участі України в європейських авіаційних організаціях, укладенням угод між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір. Тому, усі вищенаведені моменти вказують на багатоцільове призначення і життєву необхідність для ведення сучасних бойових дій, що може надати суттєву перевагу над противником та є незамінним під час збройних конфліктів.

Як підсумок можна визначити, що основними напрямками підвищення ефективності підготовки і застосування бригади транспортної авіації під час виконання завдань в операціях оперативного угруповання військ (сил) є:

- збільшення чисельності літаків бригади транспортної авіації;
- підвищення рівня тактичної виучки льотного складу і його вміння долати протидію ППО противника, комплексно використовувати різні засоби навігації та прицілювання;
- створення запасів матеріальних засобів (в першу чергу – ПММ) на оперативних аеродромах (аеродромах розосередження);
- оптимізація базування транспортних авіаційних ескадрилій в особливий період з урахуванням поставлених завдань;
- завчасне визначення варіанту застосування транспортних літаків;
- завчасне планування відновлення боєздатності;
- зменшення часу знаходження на аеродромі завантаження (розвантаження);
- збільшення вантажопідйомності на літак, модернізація літаків, що в цей час знаходяться на озброєні;
- максимально можливе скорочення маршруту польоту до майданчиків аеродромів вивантаження з використанням оптимальних режимів польоту (з забезпеченням безпеки польотів) з одночасним зменшенням кількості майданчиків приземлення;
- повне використання бойових можливостей авіаційної техніки в ході ведення бойових дій.

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// - Режим доступу: <https://www.ukrmilitary.com/2015/11/the-use-of-the-air-force.html>.
2. Бузейчук В. Повітряно-десантні підрозділи армії США у Кореїській війні (1950–1953 рр.). / В. Бузейчук // - Режим доступу: http://narodna.pravda.com.ua/history/485c0b0f79d53/view_print/.
3. Онищенко С.І. Особливості застосування авіації в локальних війнах та збройних конфліктах другої половини ХХ – початку ХХІ століть // С.І. Онищенко, О.О. Волошенко, В.С. Шишкін// - Режим доступу: Системи озброєння і військова техніка, 2010, № 3 (23), С. 9-12.
4. Рибак М.І., Бадах Ю.Г. Воєнне мистецтво в локальних війнах після Другої світової війни. – К.: НАОУ, 2000. – 133 с.
5. Слюсаренко А.В. Досвід ведення бойових дій у локальних війнах кінця ХХ – початку ХХІ століть, та його використання у підготовці Збройних Сил України / А.В. Слюсаренко// - Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/30909/1/30.pdf>.
6. Аналіз результатів застосування авіації Повітряних Сил Збройних Сил України в антитерористичній операції: матеріали науково-практичного семінару. - Київ: НУОУ, 2015. - 32 с.