Б.І. Мунтян

Військова академія, Одеса

ДОСВІД БОЙОВОГО ЗАСТОСУВАННЯ ПЕРЕДОВИХ АВІАЦІЙНИХ НАВІДНИКІВ ПІД ЧАС БОЙОВИХ ДІЙ В АФГАНІСТАНІ

В статті автором, на підставі власного досвіду, детально проаналізовано порядок роботи передових авіаційних навідників по управлінню підрозділами армійської авіації при виконанні ними основних бойових завдань під час бойових дій в Афганістані, а саме, під час безпосередньої авіаційної підтримки сухопутних військ на полі бою, доставки в райони бойових дій боєприпасів і продовольства та евакуації звідти поранених і вбитих, десантування тактичних повітряних десантів та їх евакуації після виконання бойових завдань, супроводу автомобільних колон.

Ключові слова: передові авіаційні навідники, Афганістан, безпосередня авіаційна підтримка, десантування повітряних десантів, супровід автомобільних колон.

Вступ

Постановка проблеми. Досвід минулих війн і воєнних конфліктів, а також досвід проведення Антитерористичної операції/Операції об'єднаних сил (АТО/ООС) на сході України показує, що перемогу в загальновійськовому бою можливо здобути тільки об'єднаними та скоординованими зусиллями всіх видів і родів військ збройних сил [1–5]. Тому, в сучасних умовах, питання планування, організації та здійснення взаємодії між авіацією та підрозділами і частинами сухопутних військ на полі бою набувають надзвичайної актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасних умовах значна увага приділяється підвищенню рівня підготовки передових авіаційних навідників. Продовжується удосконалення теорії та практики управління авіацією на полі бою.

У роботі [6] розглянуто особливості управління підрозділами штурмової авіації. Описано основні бойові завдання, що вирішують групи бойового управління і передові авіаційні навідники при управлінні штурмовою авіацією. Надана графічна модель роботи авіаційного навідника і описані основні етапи процесу прийняття ним рішень.

У роботі [7] розглянуто модель підготовки передових авіаційних навідників до виконання бойових завдань по наведенню армійської авіації на наземні цілі в умовах проведення антитерористичної операції. Показано шлях удосконалення підготовки передових авіаційних навідників за рахунок використання ними програмного забезпечення “ВІРАЖ-ПАН”.

У роботі [8] розглянуто методику роботи передових авіаційних навідників при управлінні екіпажами та підрозділами армійської авіації, надано

алгоритм їх роботи при наведенні авіації на наземні цілі.

В цілому, вказані вище публікації сприяють підвищенню рівня підготовки передових авіаційних навідників та ефективності їх роботи під час виконання ними бойових завдань.

Мета статті. Узагальнення досвіду бойового застосування передових авіаційних навідників під час бойових дій в Афганістані і його подальше використання в навчальному процесі та під час бойових дій.

Виклад основного матеріалу

У період з грудня 1981 року по квітень 1983 року автору статті довелося приймати участь у бойових діях в Афганістані, спочатку на посаді передового авіаційного навідника, а потім – начальника групи бойового управління (ГБУ). Тому при написанні цієї статті головним джерелом інформації став власний досвід автора.

Під час бойових дій в Афганістані вирішення питань взаємодії між авіацією та підрозділами і частинами сухопутних військ на полі бою покладалося на групи бойового управління, що склалися із начальника групи та декількох передових авіаційних навідників. Організаційно групи бойового управління та передові авіаційні навідники входили в штат 1325-го КП Військово-повітряних сил 40-ої армії [9].

На період виконання бойових завдань передові авіаційні навідники із складу ГБУ додавалися командирам загальновійськових підрозділів. Залишаючись у спеціальному відношенні у підпорядкуванні начальника ГБУ, тактично передові авіаційні навідники були підпорядковані тим загальновійськовим командирам, яким вони були додані.

Зазвичай передовими авіаційними навідниками були авіаційні офіцери у військових званнях від лейтенанта до капітана. Відбирались вони із складу офіцерів бойового управління (ОБУ). В частинах і з'єднаннях радянських військово-повітряних сил ці офіцери входили до складу групи керівництва польотами і проходили службу на командних пунктах (КП) та радіолокаційних системах посадки (РСП). Головними їх завданнями було управління польотами і перельотами військової авіації та наведення винищувачів на повітряні цілі. При цьому повітряну обстановку вони спостерігали на виносних індикаторах кругового обзору радіолокаційних станцій (ВІКО РЛС). Робота малорухома, без великих фізичних навантажень і не пов'язана з ризиком для життя офіцерів бойового управління, однак, дуже напружена і відповідальна, оскільки вони несли відповідальність за безпеку польотів та життя льотних екіпажів, які знаходились під їх управлінням.

В Афганістані характер і умови роботи авіаційних навідників різко змінилися. Там, під час бойових дій, вони знаходились безпосередньо в бойових порядках підрозділів та частин сухопутних військ (мотострілецьких, десантно-штурмових, парашутно-десантних). З початком бою авіаційні навідники викликали авіацію і наводили її на супротивника.

В райони бойових дій підрозділи та частини сухопутних військ висувались, зазвичай, на бронетехніці. Потім бронетехніка зосереджувалась в певному районі, а підрозділи, в піших бойових порядках, йшли в гори, зелені зони, кишлаки для виконання поставлених бойових завдань. Авіаційні навідники слідували в бойових порядках тих частин і підрозділів, за якими вони були закріплені, завжди знаходячись поряд із загальновійськовими командирами. В любых погодних умовах, при повному бойовому спорядженні, їм часто приходилось здійснювати багатокілометрові піші переходи в гірській або пустельній місцевості. При цьому спорядження авіаційного навідника, зазвичай, включало:

- УКВ радіостанцію Р-809М (вага з акумулятором - 25 кг);
- речовий мішок, з найнеобхіднішими речами, серед яких обов'язково знаходились 15-20 димових сигнальних патронів (ПСНД);
- автомат Калашникова модернізований (АКМ) та 2-3 запасних автоматних різька;
- 2-3 ручних протипіхотних гранати РГД-5.

Форма одягу по сезону. Зазвичай без знаків розпізнавання, оскільки снайпери супротивника, в першу чергу, намагались знищити офіцерів.

З таким спорядженням, авіаційні навідники по декілька діб, а то і тижнів, виконували бойові завдання в горах, пустелях, зелених зонах. Іноді, для

перенесення радіостанції, комбат виділяв солдата. Але практика показала, що солдат з радіостанцією на спині швидко знесилювався і відставав від загального бойового порядку. Це було неприпустимо, оскільки створювало реальну загрозу як для авіаційного навідника, так і для всього підрозділу. В умовах партизанської війни, коли бій міг розпочатися в будь-який момент, авіаційний навідник, разом з радіостанцією, повинен був постійно знаходитися поряд із командиром загальновійськового підрозділу.

Таким чином, в умовах війни в Афганістані, рівень фізичної підготовки авіаційного навідника (особливо сила і витривалість) безпосередньо впливав на якість та ефективність виконання поставлених перед ним бойових завдань.

Головними засобами в арсеналі авіаційного навідника були радіостанція, кодована топографічна карта та димові сигнальні патрони.

Радіостанція використовувалася для зв'язку з авіацією та начальником ГБУ (оперативною групою керівництва операцією).

Димові сигнальні патрони (ПСНД) використовувались для позначення місця знаходження авіаційного навідника. Густу хмару помаранчевого диму, що давали ці патрони, легко виявляли пілоти з повітря і по ній визначали місце знаходження авіаційного навідника.

Кодована топографічна карта використовувалася для визначення координат місця знаходження авіаційного навідника та цілі. Ці координати використовувались для формування цілевказівок, які по радіостанції, в голосовому режимі, передавались екіпажу вертольота або літака. Екіпаж мав на борту таку ж саму кодовану карту.

Використовувались карти крупного масштабу. Зазвичай, це були карти масштабу 1:10 000 (в 1 см - 100м). Кодування карт здійснювалось різними методами. Найбільш поширеними були:

- метод опорних орієнтирів (контрольних крапок);
- метод кодування квадратів сітки карти певними числами або словами;
- комбінація цих двох методів.

На кожен операцію застосовувалося нове кодування. Крім того, на кожен операцію передбачався, також, запасний варіант кодування. На нього планувалося переходити у разі компрометації основного варіанту.

Під час бойових дій в Афганістані авіація 40-ї Армії виконувала в інтересах сухопутних військ наступні завдання [9; 10]:

1. Безпосередню авіаційну підтримку сухопутних військ на полі бою.
2. Доставку в райони бойових дій боєприпасів і продовольства, а також евакуацію поранених та вбитих.

3. Десантування тактичних повітряних десантів та їх евакуацію після виконання бойових завдань.

4. Супровід автомобільних колон.

Порядок дій авіаційного навідника під час виконання цих завдань був наступним.

Безпосередня авіаційна підтримка сухопутних військ на полі бою. З початком бою, авіаційний навідник по радіостанції зв'язувався з начальником ГБУ (оперативною групою керівництва операцією) і просив відправити в його район пару або ланку вертольотів. При виході вертольотів в заданий район, авіаційний навідник, після візуального їх виявлення, встановлював зв'язок з ведучим групи. Потім позначав своє місцезнаходження помаранчевим димом. Після виявлення та ідентифікації ведучим групи вертольотів помаранчевого диму, авіаційний навідник видавав йому цілевказівки. *Ідентифікація ведучим групи вертольотів помаранчевого диму була обов'язковою.* Супротивник добре знав для чого використовувався цей дим і, для дезорієнтації вертольотчиків, міг викинути в різних місцях декілька своїх димів.

Отримавши цілевказівки, екіпажі вертольотів послідовно, один за іншим, виконували атаку цілі. Вогонь кожного наступного вертольота, що атакував ціль, авіаційний навідник коректував відносно розривів снарядів (бомб) попереднього вертольота.

Під час ведення радіообміну слова "традусів" і "метрів" в ефір не передавалися. Однак за умовчанням розумілося: азимут на ціль – в градусах (°), дальність до цілі – в метрах (м). При коректуванні від розривів: правіше (лівіше) і далі (ближче) – в метрах (м).

Так, послідовно, один за іншим, вертольоти атакували ціль до повного її знищення або до витрати 80% боєкомплекту. 20% боєкомплекту призначалися для вирішення завдань, що могли виникнути при поверненні вертольотів на аеродром базування. Цим іноді користувалися авіаційні навідники і використовували вертольоти, що пролітали через їх зону після виконання бойових завдань, для вирішення завдань, що виникали раптово і потребували негайної авіаційної підтримки.

Авіаційний навідник коректував вогонь вертольотів і, водночас, уважно спостерігав за загальною ситуацією на полі бою. Він негайно інформував екіпажі вертольотів про всі, виявлені ним, загрози для їх безпеки. Такі, наприклад, як обстріл супротивником вертольотів із зенітних установок, кулеметів та іншого стрілецького озброєння, пуски по ним зенітних керованих ракет, дуже глибоке пікірування при атаці цілі та пізній вивід із атаки, прольоти великих зграй та поодиноких крупних птахів, а також інших загроз, які потребували негайного реагування екіпажів вертольотів.

Доставка в райони бойових дій боєприпасів і продовольства, а також евакуація поранених та вбитих. Після закінчення бою авіаційний навідник підбирав майданчик для посадки вертольоту Мі-8. Майданчик повинен був бути розміром мінімум 30 x 30 м, не дуже запиленим, більш-менш рівним, без каміння та ям і з відкритими підходами. На край майданчика зносили поранених та вбитих. Силами загальновійськового підрозділу здійснювалось прикриття майданчика. При підході вертольотів авіаційний навідник позначав центр майданчика помаранчевим димом. По диму командир вертольоту визначав також напрямок вітру. З його урахуванням, командир здійснював маневр і виконував посадку вертольоту без вимкнення двигунів. Інший вертоліт, прикривав ведучого з повітря. Якщо на борту був вантаж (боєприпаси, продовольство, медикаменти та ін.), призначений для загальновійськового підрозділу, то його швидко розвантажували, потім швидко завантажували поранених та вбитих і, по команді авіаційного навідника, вертоліт виконував зліт. Вишикувавшись в бойовий порядок, вертольоти повертались на аеродром базування, а сухопутні підрозділи продовжували виконання поставлених бойових завдань.

Треба відмітити, що вказаний порядок евакуації поранених та вбитих був ідеальним і найбільш бажаним варіантом. В бойових умовах цю операцію часто приходилось здійснювати під вогнем супротивника і далеко не завжди з рівного майданчика. Деколи це приходилось виконувати в тісних та глибоких ущелинах, а деколи поранених та вбитих приходилось забирати з гірських хребтів та вершин. У таких випадках, успіх справи залежав від рівня льотної майстерності і мужності вертольотчиків, бойового досвіду і професіоналізму авіаційного навідника, швидкості і злагодженості дій особового складу загальновійськового підрозділу.

Десантування тактичних повітряних десантів та їх евакуація після виконання бойових завдань. Під час бойових дій в Афганістані здійснювалось десантування як невеликих груп десантників (до 30 осіб), так і масованих десантів (більше 200 осіб). Порядок дій авіаційного навідника під час виконання цих десантувань мав певні особливості.

Десантування невеликих груп десантників. Доставка повітряних десантів в райони виконання ними бойових завдань здійснювалась транспортно-десантними вертольотами Мі-8. Одним вертольотом дозволялося перевозити не більше 10 десантників. Це обумовлювалось жарким кліматом і високогірним рельєфом місцевості [11]. Тому для одночасної висадки групи із 30 десантників, зазвичай, використовувалася ланка вертольотів Мі-8 під прикриттям пари бойових вертольотів Мі-24.

Авіаційний навідник перебував, зазвичай, на першому вертольоті. Висадка десантників з першого вертольоту здійснювалася, як правило, на непідготовлений майданчик, який визначався завчасно по інформації повітряної візуальної та фото розвідки. В районі десантування визначався один основний та декілька запасних майданчиків. Відстань між майданчиками складала від 1-го до 3-х кілометрів.

Якщо при заході на посадку на основний майданчик екіпажі виявляли небезпеку, то здійснювався маневр та десантування на один із запасних майданчиків.

Під час десантуванні першої групи десантників на непідготовлений майданчик вертоліт не здійснював посадку, а зависав на висоті 3-5 метрів і десантники, у повному бойовому спорядженні, вистрибували із вертольотів. Радіостанції, зазвичай, опускали на землю за допомогою завчасно приготовлених канатів. Перші декілька десантників, після десантування із вертольоту, відбігали на певну відстань і займали кругову оборону для прикриття висадки решти десанту.

Авіаційний навідник залишав вертоліт одним із перших. Якщо обставини вимагали від десанту негайно вступити в бій (іноді такі випадки траплялися), то авіаційний навідник швидко розгортав радіостанцію і наводив вертольоти прикриття на супротивника. Якщо ж ситуація у районі десантування залишалася спокійною, то він підбирав майданчик придатний для прийому вертольотів посадочним способом.

Підібравши майданчик він позначав центр майданчика помаранчевим димом і інші три вертольоти, по черзі, виконували висадку десанту посадочним способом без вимкнення двигунів.

Якщо авіаційному навіднику не вдавалося підібрати у районі десантування майданчик придатний для посадки вертольотів, то висадка десанту здійснювалася шляхом зависання вертольотів на висоті 3-5 метрів над землею.

Десантування масованих повітряних десантів. За дев'ять років війни в Афганістані неодноразово здійснювалася висадка великих повітряних десантів. Так, наприклад, у середині травня 1982 року, під час проведення Панджшерської операції, в якості тактичних повітряних десантів, було висаджено 20 радянських і афганських батальйонів загальною чисельністю 4200 десантників [12].

Якщо у районі виконання бойових завдань планувалася висадка масованого десанту, то попередньо туди висаджувалась група забезпечення десантування основних сил у складі, як правило, підсиленого розвідувального взводу. До складу цієї групи входили також авіаційний навідник і керівник польотів авіаційного полку. Головними завданнями групи були:

- підбір майданчика (розміром мінімум 300х300 метрів) призначеного для прийому основних сил десанту;

- перевірка майданчика силами приданого відділення саперів з метою виявлення та знищення мін, нерозірваних артилерійських снарядів і авіаційних бомб;

- організація оборони майданчика;

- прийом основних сил десанту.

Прийом великих груп вертольотів з десантом на борту здійснював керівник польотів авіаційного полку. Авіаційний навідник, в цей час, знаходився на зв'язку з вертольотами групи прикриття висадки десанту і, при необхідності, наводив їх на супротивника.

Супровід автомобільних колон. Під час бойових дій в Афганістані супровід автомобільних колон являвся важливим напрямком бойової діяльності авіаційних навідників.

Кожен день по дорогам Афганістану пересувались сотні автомобільних колон. Вони перевозили різні вантажі, що були необхідні для забезпечення повсякденної діяльності і бойових дій багатотисячного контингенту радянських військ.

Супротивник часто влаштовував засади і знищував ці колони. Уже через рік-півтора після вводу військ, узбіччя більшості афганських автомобільних доріг являли собою сумне і понуре видовище із понівечених і обгорілих залишків радянської автомобільної та бронетанкової техніки.

Практика супроводу автомобільних колон підрозділами сухопутних військ на бронетехніці виявилась малоефективною. Безпеку колон вони не забезпечували, зате швидкість пересування таких змішаних колон зменшувалась більш ніж удвічі. Це робило колони ще більш уразливими.

Командування 40-ої армії було змушене вдатися до авіаційного супроводу автомобільних колон. Парами або ланками вертольотів здійснювався безперервний супровід найбільш важливих автомобільних колон на всьому шляху їх слідування. При цьому обов'язковою умовою досягнення високої ефективності авіаційного супроводу колон була наявність у їх складі досвідчених авіаційних навідників.

Кількість авіаційних навідників у колоні залежала від її величини. При формуванні особливо великих колон, зазвичай, використовувались три авіаційних навідника, які розміщувались в голові, середині та хвості колон. Один із них, який знаходився поряд із старшим колони, був старшим для інших навідників і керував їх діями.

Супротивник рідко відважувався нападати на автомобільні колони, що супроводжувались вертольотами. Якщо таке траплялось, то отримавши гідну відсіч, ворог швидко відступав.

Досвід бойових дій показав, що колони, які су-проводжувались вертольотами і мали у своєму складі авіаційних навідників, досягали пунктів призначення без втрат або з мінімальними втратами.

Підготовка позаштатних авіаційних навідників.

У перші декілька років війни в Афганістані у військах відчувалася гостра нехватка штатних передових авіаційних навідників.

Тому, командування 40-ої армії неодноразово намагалось організувати підготовку *позаштатних* авіаційних навідників. Влітку 1982 року автор статті приймав активну участь у цьому процесі. Із групою авіаційних навідників він відвідав значну кількість гарнізонів у яких дислокувалися з'єднання і частини сухопутних військ 40-ої армії. На базі цих гарнізонів із загальновійськовими офіцерами ланки взвод, рота, батальйон були організовані та проводилися триденні збори по підготовці позаштатних авіаційних навідників.

Однак ця практика себе не виправдала. Головна причина невдачі полягала у несерйозному ставленні загальновійськових командирів тактичної ланки до цієї справи. Це ставлення проявлялось у наступному:

- кількість офіцерів, які були присутніми на зборах завжди на 30-40% була меншою від запланованої;

- до 50% залучених до занять офіцерів були представниками різних служб забезпечення (тилу, інженерної та ін.), тобто відносились до категорії офіцерів, які не приймали безпосередньої участі у бойових діях.

- кожного наступного дня кількість присутніх офіцерів неухильно зменшувалась на 15-20%, а їх персональний склад змінювався на 40-50% (тобто вчора на зборах були одні офіцери, а сьогодні на 40-50% інші).

Зрозуміло, що при такому відношенні до підготовки позаштатних авіаційних навідників досягти успіху було неможливо.

Висновки

Досвід бойових дій в Афганістані показав, що чітка взаємодія сухопутних військ з авіацією на полі бою була невід'ємною умовою досягнення високої ефективності їх бойових дій. Вирішення питань взаємодії між авіацією та підрозділами і частинами сухопутних військ на полі бою покладалось на групи бойового управління, що складалися із начальника групи та декількох передових авіаційних навідників. Під час бойових дій, вони знаходились безпосередньо в бойових порядках підрозділів і частин сухопутних військ і підпорядковувалися тим загальновійськовим командирам, яким вони були додані. У складі підрозділів і частин сухопутних військ передовим авіаційним навідникам доводилося, у повному бойовому спорядженні, здійснювати багатокілометрові переходи по горах, пустелям, зеленим зонам та ін. Тому рівень фізичної підготовки авіаційного навідника безпосередньо впливав на якість та ефективність виконання поставлених перед ним бойових завдань.

Під час бойових дій в Афганістані був відпрацьований чіткий і ефективний порядок дій передових авіаційних навідників по управлінню авіацією під час виконання нею основних бойових завдань в інтересах сухопутних військ, а саме під час: безпосередньої авіаційної підтримки сухопутних військ на полі бою, доставки в райони бойових дій боеприпасів і продовольства та евакуації звідти поранених та вбитих, десантування тактичних повітряних десантів та їх евакуації після виконання бойових завдань, супроводу автомобільних колон.

Під час бойових дій в Афганістані практика підготовки і використання позаштатних передових авіаційних навідників себе не виправдала. Головна причина невдачі полягала у безвідповідальному ставленні загальновійськових командирів тактичної ланки до цієї справи. Досвід бойового застосування передових авіаційних навідників набутий під час бойових дій в Афганістані є актуальним в сучасних умовах і може використовуватися як в навчальному процесі, так і під час бойових дій.

Список літератури

1. Алімпієв А.М. Особливості гібридної війни РФ проти України. Досвід, що отриманий Повітряними Силами Збройних Сил України / А.М. Алімпієв, Г.В. Певцов // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – 2017. – № 2(27). – С. 19-25. <https://doi.org/10.30748/nitps.2017.27.03>.
2. Довідник з протиповітряної оборони / А.Я. Торопчин, І.О. Романенко, Ю.Г. Данник, Р.Е. Пашенко та ін. – К.: МО України, Х.: ХВУ, 2003. – 368 с.
3. Афганистан: советский фактор в истоках кризиса: монографія / В.М. Топорков. – Чебоксары: ЦНС “Интерактив плюс”, 2014. – 319 с.
4. Христофоров В.С. Афганистан: военно-политическое присутствие СССР: 1979–1989: монография / В.С. Христофоров. – М.: ИРИ РАН, 2016. – 544 с.
5. Громов Б.Г. Ограниченный контингент / Б.В. Громов. – М.: Прогресс, 1994. – 352 с.
6. Могилко Д.О. Етапи управління підрозділами штурмової авіації при нанесенні удару по наземних цілях / Д.О. Могилко, А.В. Каркач, І.П. Мажара // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – 2016. – № 2(23). – С. 65-67.

7. Гамалій Б.Р. Модель підготовки до роботи передового авіанавідника при наведенні армійської авіації на наземні цілі при проведенні антитерористичної операції / Б.Р. Гамалій, І.О. Зінченко, І.П. Мажара // Системи обробки інформації. – 2016. – № 3(140). – С. 123-125.
8. Власенко Р.М. Методика роботи передового авіаційного навідника при управлінні підрозділами армійської авіації / Р.М. Власенко, А.В. Шефелюк, І.П. Мажара // Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України. – 2017. – № 2(27). – С. 71-74.
9. Жирохов М.А. Опасное небо Афганистана: опыт боевого применения советской авиации в локальной войне 1979-1989 / М.А. Жирохов. – М.: Центрполиграф, 2015. – 318 с.
10. Ильинов Е.В. Применение авиации в боевых действиях в Афганистане / Е.В. Ильинов, В.И. Дегтярев // Вестник Академии военных наук. – 2019. – № 2(67). – С. 155-162.
11. Марковский В. Жаркое небо Афганистана / В. Марковский. – М.: Техника-молодежи, 2000. – 100 с.
12. Гай Д. Вторжение. Неизвестные страницы необъявленной войны / Д. Гай, В. Снегирев. – М.: ИКПА, 1991. – 208 с.

References

1. Alimpiiev, A.M. and Pievtsov, H.V. (2017), "Osoblyvosti hibrydnoi viiny RF proty Ukrainy. Dosvid, shcho otrymanyi Povitrianymy Sylamy Zbroinykh Syl Ukrainy" [The features of the hybrid war of the Russian Federation against Ukraine. Experience received by the Armed Forces of the Armed Forces of Ukraine], *Science and Technology of the Air Force of Ukraine*, No. 2(27), pp. 19-25. <https://doi.org/10.30748/nitps.2017.27.03>.
2. Toropchin, A.Ya., Romanenko, I.O., Dannik, Yu.G. and Pashchenko, R.E. (2003), "Dovidnyk z protypovitrianoi obo-rony" [Handbook of air defense], Ministry of Defence Ukraine, Kharkiv, 368 p.
3. Toporkov, V.M. (2014), "Afghanistan: sovetskii faktor v istokah krizisa" [Afghanistan: the Soviet factor at the source of the crisis], Interactive Plus, Cheboksary, 319 p.
4. Khristoforov, V.S. (2016), "Afghanistan: voenno-politicheskoe prisutstvie SSSR: 1979–1989" [Afghanistan: The USSR Military and Political Presence. 1979 – 1989], IRI RAN, Moscow, 544 p.
5. Gromov, B.V. (1994), "Ogranichenyi kontingent" [Limited Contingent], Progress, Moscow, 352 p.
6. Mogilko, D.O., Karkach, A.V. and Mazhara, I.P. (2016), "Etapy upravlinnia pidrozdilamy shturmovoї aviacii pry nanesenni udaru po nazemnykh ciliah" [The stages of management units and ground attack aircraft in an attack on ground targets], *Science and Technology of the Air Force of Ukraine*, No. 2(23), pp. 65-67.
7. Gamaliy, B.R., Zinchenko, I.O. and Mashara, I.P. (2016), "Model pidgotovky do roboty peredovogo avianavidnyka pry navedenni armiyskoi aviacii na nazemni cili pry provedenni antyterorystychnoi operacii" [Model preparation for work forward air controller at guidance army aviation on ground targets during antiterrorist operation], *Information Processing Systems*, No. 3(140), pp. 123-125.
8. Vlasenko, R., Shefelyuk, A. and Mashara, I. (2017), "Metodyka roboty peredovogo aviatsiynogo navidnyka pry upravlinni pidrozdilamy armiyskoi aviacii" [Methods of work of aviation direction at control to unit of army aviation], *Science and Technology of the Air Force of Ukraine*, No. 2(27), pp. 71-74.
9. Zhirokhov, M.A. (2015), "Opasnoe nebo Afghanistana: opyt boevogo primeneniia sovetskoy aviacii v lokalnoy voyne 1979-1989" [The dangerous sky of Afghanistan: the experience of the combat use of Soviet aircraft in a local war 1979-1989], Tsentrpoligraf, Moscow, 318 p.
10. Ilyinov, E.V. and Degtyarev, V.I. (2019), "Primenenie aviacii v boevykh deistviyakh v Afghanistan" [The use of aviation in combat operations in Afghanistan], *Bulletin of the Academy of Military Sciences*, No. 2(67), pp. 155-162.
11. Markovsky, V. (2000), "Jarkoe nebo Afghanistana" [The hot sky of Afghanistan], Tehnika-molodezhi, Moscow, 100 p.
12. Guy, D. and Snegirev, V. (1991), "Vtorjenie. Neizvestnye stranicy neobyavlennoy voyny" [Invasion. Unknown Pages of an Undeclared War], IKPA, Moscow, 208 p.

Надійшла до редколегії 27.03.2020

Схвалена до друку 14.04.2020

Відомості про автора:

Мунтян Борис Іванович

кандидат історичних наук

доцент

Військової академії,

Одеса, Україна

<https://orcid.org/0000-0002-1284-4660>

Information about the author:

Borys Muntian

Candidate of Historical Sciences

Senior Lecturer

of the Military Academy,

Odessa, Ukraine

<https://orcid.org/0000-0002-1284-4660>

ОПЫТ БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ ПЕРЕДОВЫХ АВИАЦИОННЫХ НАВОДЧИКОВ В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В АФГАНИСТАНЕ

Б.И. Мунтян

В статье автором на основании собственного опыта, детально проанализирован порядок работы передовых авиационных наводчиков по управлению подразделениями армейской авиации при выполнении ими основных боевых задач в ходе боевых действий в Афганистане, а именно, при непосредственной авиационной поддержке сухопутных войск на поле боя, доставке в районы боевых действий боеприпасов и продовольствия и эвакуации оттуда раненых и убитых, десантировании тактических воздушных десантов и их эвакуации после выполнения боевых задач, сопровождении автомобильных колонн.

Ключевые слова: передовые авиационные наводчики, Афганистан, непосредственная авиационная поддержка, десантирование воздушных десантов, сопровождение автомобильных колонн.

EXPERIENCE OF BATTLE APPLICATION OF ADVANCED AVIATION COMMANDERS DURING THE COMBAT ACTIONS IN AFGHANISTAN

B. Muntian

In today's context, the issues of planning, organizing and implementing interaction between aviation and ground forces and units on the battlefield are of paramount importance. The purpose of the article is to summarize the experience of combat use of advanced aviation commanders during combat operations in Afghanistan and its continued use in the educational process and during combat operations. Between December 1981 and April 1983, the author had to take part in combat operations in Afghanistan, first as an advanced aviation commander and then as a commander of a combat command group. The author, based on his own experience, analyzes in detail the procedure of work of advanced aviation commanders in the management of units of the Army aviation in performing their main combat tasks during combat operations in Afghanistan, namely, during direct aviation support of ground troops in the battlefield, delivery to the battlefields of ammunition and food and evacuation from there of wounded and killed, landing tactical airborne troops and evacuating them after completing combat missions, support of car columns. Interaction between the Army Air Force and ground forces and units on the battlefield relied on combat command groups consisting of a commander of the group and several advanced aviation commanders. During the fighting, they were directly in combat with the units and units of the ground forces and were subordinate to the all-military commanders to whom they were added. To manage the aviation during its main combat tasks in the interests of the ground forces, a clear and effective order of action of advanced aviation commanders was worked out. During the combat actions in Afghanistan, the practice of training and using freelance advanced aviation commanders has not justified itself. The main reason for the failure was the irresponsible attitude of all-military tactical commanders to this case. The experience of combat use of advanced aviation commanders acquired during combat operations in Afghanistan is relevant in current conditions and can be used both in the educational process and during combat operations.

Keywords: advanced aviation commanders, Afghanistan, direct aviation support on the battlefield, airborne landing, support of car columns.