Б.І. Мунтян

Військова академія, Одеса

ТИПОВІ ПОМИЛКИ ПЕРЕДОВИХ АВІАЦІЙНИХ НАВІДНИКІВ ПІД ЧАС БОЙОВИХ ДІЙ В АФГАНІСТАНІ

В статті автором, на підставі власного досвіду і на конкретних прикладах, проаналізовані типові помилки передових авіаційних навідників по управлінню підрозділами армійської авіації при виконанні ними основних бойових завдань під час бойових дій в Афганістані. Детально проаналізовані ті помилки, наслідком яких був, так званий, “дружній вогонь”, тобто нанесення бойовою авіацією 40-ої армії ударів по своїх військах, що призводило до їх втрат. Виявлені головні причини виникнення таких помилок та показані шляхи їх уникнення. За результатами аналізу напрацьовані рекомендації, що допоможуть передовим авіаційним навідникам якісно виконувати функціональні обов’язки під час бойових дій.

Ключові слова: типові помилки, передові авіаційні навідники, Афганістан, “дружній вогонь”.

Вступ

Постановка проблеми. Бойовий досвід багатьох поколінь свідчить про те, що успіх у сучасній війні досягається спільними зусиллями усіх видів і родів військ збройних сил [1–5].

Одним із важливих чинників досягнення перемоги в сучасному загальновійськовому бою є чітка взаємодія між авіацією та підрозділами і частинами сухопутних військ на полі бою. Така взаємодія здійснюється за допомогою передових авіаційних навідників.

У складних і високо динамічних умовах сучасного бою вони інколи припускаються помилок, що приводять до втрат особового складу і бойової техніки як сухопутних військ, так і авіації.

Виявлення і аналіз таких помилок є запорукою їх уникнення під час бойових дій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У ряді робіт [6–9] значна увага приділяється удосконаленню теорії і практики управління авіацією на полі бою, підвищенню рівня підготовки передових авіаційних навідників, використанню бойового досвіду набутого передовими авіаційними навідниками під час бойових дій в Афганістані. В цілому, вказані публікації сприяють якісній підготовці передових авіаційних навідників, підвищенню рівня їх професійної майстерності та ефективності їх роботи під час виконання ними бойових завдань.

Мета статті. Аналіз і узагальнення типових помилок передових авіаційних навідників під час бойових дій в Афганістані і подальше використання узагальнених матеріалів в навчальному процесі та під час бойових дій.

Виклад основного матеріалу

Передові авіаційні навідники під час бойових дій в Афганістані припускалися різних помилок. Однак найбільш трагічними і прикрими були ті

помилки, наслідком яких був, так званий, “дружній вогонь” (англ. *Friendly fire*), тобто нанесення бойовою авіацією 40-ої армії ударів по своїх військах, що призводило до їх втрат. Такі випадки нечасто, але траплялися. Головними їх причинами були:

1. Помилки щодо позиціонування та ідентифікації своїх військ.

2. Низький рівень фахової підготовки авіаційних навідників та екіпажів вертольотів.

3. Недотримання авіаційними навідниками встановлених вимог і заборон.

4. Непорозуміння між авіаційними навідниками та екіпажами вертольотів.

5. Робота авіації в безпосередній близькості від переднього краю своїх військ.

Помилки щодо позиціонування своїх військ найчастіше виникали внаслідок дезінформації нижчими загальновійськовими командирами (ланки взвод, рота, батальйон) вищих командирів (ланки полк, бригада, дивізія) щодо їх фактичного місцезнаходження, як при висуванні в райони ведення бойових дій, так і в ході бойових дій.

Тотальна дезінформація була обумовлена недосконалістю бойових документів (польових і бойових статутів, положень, настанов, інструкцій, рекомендацій та ін.), що діяли у той час у радянських Сухопутних військах. Ці документи були розроблені на основі досвіду Другої світової війни. Однак всі їх положення та нормативи були адаптовані, головним чином, під Західноєвропейський театр воєнних дій (ТВД). Він вважався найбільш імовірним театром майбутніх воєнних дій, оскільки саме там проходив кордон між країнами двох найбільших протиборчих воєнно-політичних блоків НАТО та Варшавського договору. Обидва ці блоки готувалися до ведення на Західноєвропейському ТВД класичної війни при наявності лінії фронту між формуваннями регулярних військ протиборчих

сторін в умовах середньо пересіченої місцевості і помірного клімату [10].

Тому, закріплені у бойових документах, нормативи щодо пересування військ, не враховували ні природно-кліматичні умови Афганістану, ні партизанський характер війни, що там розгорнулася. Ці нормативні вимоги значно перевищували реальні можливості з'єднань, частин і підрозділів радянських Сухопутних військ щодо їх пересування в умовах війни в Афганістані.

При плануванні бойових дій радянське командування ставило бойові завдання військам виходячи з нормативів, закріплених в бойових документах. У результаті, під час бойових дій підрозділи Сухопутних військ, у більшості випадків, не встигали займати встановлені рубежі у заплановані терміни. Проте, щоб уникнути покарань за несвоєчасне виконання поставлених бойових завдань, загальновійськові командири нижчих ланок змушені були дезінформувати командирів вищих ланок щодо їх фактичного місцезнаходження. Тому нерідко, під час проведення великих операцій, керівництво операцією мало в своєму розпорядженні недостовірну інформацію про місцезнаходження своїх військ.

Екіпажі бойових вертольотів, що слідували в райони виконання бойових завдань або поверталися після їх виконання іноді виявляли в горах (пустелях, кишлаках, зелених зонах) групи озброєних людей і негайно доповідали про це керівництву операцією. Керівництво робило запит по лініям зв'язку сухопутних військ щодо наявності у вказаному районі своїх військ. Отримавши інформацію про їх відсутність, керівництво операцією ставило екіпажам вертольотів завдання нанести удар по виявленій групі. А потім виявлялося, що авіація нанесла удар по своїх військах.

На жаль, такі випадки хоч і нечасто, але траплялися. Найбільш прикритими і неприємними були випадки коли в складі загальновійськового підрозділу, по якому нанесла удар авіація, знаходився авіаційний навідник. Адже запобігання подібним ситуаціям було його прямим обов'язком. І якщо він цього не зробив, то це свідчило про те, що він не відслідковував наземну і повітряну обстановку. Тобто злочинно недбало виконував свої функціональні обов'язки. Для запобігання подібним ситуаціям авіаційний навідник повинен був завжди знати місцезнаходження свого підрозділу і постійно аналізувати усю наявну інформацію.

Під час бойових дій в Афганістані процес ідентифікації льотними екіпажами своїх військ на полі бою мав певні особливості. Це обумовлювалося тим, що ефективних систем радіолокаційного розпізнавання сухопутних військ типу "Свій-чужий" на озброєнні не було. Єдиним, достатньо ефективним, засобом позначення місця знаходження своїх військ

були димові сигнальні патрони (ПСНД). Густу хмару помаранчевого диму, що давали ці патрони, легко виявляли пілоти з повітря і по ній визначали місцезнаходження своїх підрозділів і авіаційного навідника. Проте супротивник добре знав для чого радянськими військами використовувався цей дим і, для дезорієнтації пілотів, міг викинути в різних місцях декілька своїх димів. Тому чітка ідентифікація льотними екіпажами помаранчевого диму була обов'язковою умовою ідентифікації своїх військ. Якщо авіаційний навідник попередньо виходив на зв'язок із льотними екіпажами і повідомляв їм координати свого місцезнаходження, а потім позначав його помаранчевим димом, то проблеми щодо ідентифікації свого підрозділу у пілотів не виникало. Однак, якщо у складі сухопутного підрозділу не було авіаційного навідника, а на полі бою у різних місцях було викинуто декілька помаранчевих димів, то пілоти не ризикували відкривати вогонь, оскільки не могли чітко ідентифікувати свій підрозділ.

Іноді "дружній вогонь" був наслідком низького рівня фахової підготовки авіаційних навідників та екіпажів вертольотів. Найчастіше таке траплялося коли в Афганістан по ротації прибували авіаційні навідники і пілоти без бойового досвіду.

З метою швидкого введення в стрій новоприбулих авіаційних навідників, їх стажували, під час першої операції, досвідчені інструктори. Після цього авіаційні навідники вважалися повністю підготовленими до виконання своїх функціональних обов'язків і на наступних операціях працювали самостійно. Проте, часто траплялося так, що під час першої операції авіація використовувалася в обмеженій кількості або не використовувалася зовсім. Тому ефект від такого стажування був мінімальним і новоприбулі авіаційні навідники продовжували залишатися недосвідченими. Тим самим створювалися передумови для виникнення помилок у їх подальшій роботі. Іноколи це приводило до "дружного вогню".

Новоприбулі пілоти перші півтори-два місяці здійснювали польоти на максимально можливих висотах і намагалися атакувати противника з великих висот та максимальної дальності. Враховуючи те, що радянські вертольоти Мі-8 і Мі-24 застосовували в основному, не високоточну зброю (кулемети, гармати, некеровані авіаційні ракети С-5 і С-8, некеровані авіаційні бомби) [11], то це також створювало передумови для ударів по своїм військам.

Подібних ситуацій можна було уникнути якби, з початком війни в Афганістані, на території однієї із середньоазійських республік Радянського Союзу, був би створений центр підготовки льотного складу і авіаційних навідників. Там, в природно-кліматичних умовах, подібних до умов Афганістану, можна було б, у повному обсязі, реалізувати

великий тактичний принцип – вчити війська тому, що потрібно на війні. Однак тільки у 1986 році (на сьомому році війни) такий центр, врешті решт, був створений в Узбекистані на аеродромі Чирчик і полігоні Чирчик-Гірський (1038-ий Центр підготовки льотного складу армійської авіації) [12].

Наслідки недотримання авіаційними навідниками встановлених вимог і заборон можуть бути проілюстровані конкретним прикладом. На початку жовтня 1982 року десантно-штурмова бригада вела бойові дії в горах на сході Афганістану. Бригаді була надана група бойового управління, що включала начальника групи та декількох передових авіаційних навідників. На другий день бойових дій двом батальйонам бригади було поставлене бойове завдання висунутися схилами однієї із ущелин і заблокувати, розташований в її глибині, населений пункт. Висування батальйонів забезпечувалося вертольотами Мі-24. Кожному батальйону був наданий авіаційний навідник. Начальник групи бойового управління поставив авіаційним навідникам завдання використовувати вертольоти для дій тільки по своїй стороні ущелини.

Батальйони повільно просуваюлися вперед. Противник чинив незначний опір, проте вертольоти успішно подавляли його вогневі точки. Через деякий час спостерігачі одного із батальйонів виявили на протилежній стороні ущелини велику групу озброєних людей. Командир батальйону, без доповіді командирів бригади, прийняв рішення нанести по групі авіаційний удар і поставив завдання авіаційному навіднику. Той, у свою чергу, без доповіді начальнику групи бойового управління та ігноруючи його заборону працювати по протилежній стороні ущелини, поставив завдання на нанесення удару ведучому групі вертольотів. Удар був “успішним”. Першим залпом ведучий вразив групу. Відразу командирів бригади пройшла доповідь, що авіація працює по своїх військах. Після цього начальник групи бойового управління заборонив подальшу роботу авіації.

Таким чином, низка неправильних дій загальновійськового командира і авіаційного навідника та ігнорування ними прямих заборон привели до трагічних наслідків.

Інколи траплялися випадки, коли вже командири льотних екіпажів ігнорували певні рекомендації авіаційних навідників. Це також приводило до тяжких наслідків. Так 27 травня 1982 року, під час проведення другої Панджшерської операції, ланка вертольотів Мі-24 здійснювала авіаційну підтримку бойових дій радянського парашутно-десантного батальйону в одній із ущелин. Отримавши цілевказівки від авіаційного навідника, вертольоти стали в коло і послідовно, один за іншим, виконували атаку вказаної цілі. Вже на першому заході авіаційний

навідник виявив, що зі схилу ущелини по вертольотам працює крупнокаліберний кулемет противника. Він попередив про це ведучого групи і порекомендував йому змінити напрям заходу на ціль. Ведучий інформацію прийняв, але рекомендацію авіаційного навідника проігнорував. Другий і третій заходи на ціль, він побудував точно так, як і перший. На третьому заході ворожий кулеметник, який вже добре пристрілявся, довгою чергою вразив правий борт третього вертольоту. В результаті, вертоліт був втрачений, а його екіпаж загинув.

Помилка авіаційного навідника в даному випадку, на мій погляд, полягала в тому, що він діяв недостатньо рішуче і не заборонив подальшу роботу вертольотів після того, як зрозумів, що ведучий групи ігнорує його рекомендації. Однак це питання є проблемним. На мій погляд, воно має бути однозначно вирішене авіаційним командуванням, а порядок дій авіаційного навідника в подібних ситуаціях повинен знайти відображення в керівних документах.

Непорозуміння між авіаційними навідниками та екіпажами вертольотів виникало найчастіше внаслідок порушення правил ведення радіообміну та нестійкого радіозв'язку. Радіообмін повинен вестися за строго встановленою формою із виключенням вживання слів, що можуть бути неправильно інтерпретовані пілотами. Таких, наприклад, як “Вогонь”, “Удар” та ін. Так, під час однієї з операцій, авіаційний навідник під час надання цілевказівок запитав у командира екіпажу: “Вогонь спостерігаєте?”. Зв'язок був нестійким, командир екіпажу почув тільки слово “Вогонь!” і сприйняв його як дозвіл на роботу. В результаті був нанесений удар по своїх військах.

Під час бойових дій в Афганістані, іноді траплялися ситуації, коли авіаційні навідники були змушені замовляти удари авіації у безпосередній близькості від переднього краю своїх військ (до 50-70 метрів). Як відмічалось вище, радянська авіація застосовувала, в основному, не високоточну зброю. Тому, у таких випадках, успіх справи залежав від рівня льотної майстерності, бойового досвіду і мужності вертольотчиків. Якщо чогось із перерахованих елементів не вистачало, то результатом, іноді, ставав “дружній вогонь”.

Треба відмітити, що проблема “дружного вогню” не є новою у військовій справі. Починаючи із Стародавніх часів вона була притаманною для кожної війни. Згідно досліджень прусського генерала і військового теоретика Карла фон Клаузевіца такі інциденти були наслідком “туману війни” [13], тобто недостовірності даних про ситуацію, що складається на полі бою.

На жаль, у відкритому доступі відсутні дані радянської статистики щодо кількості втрат радян-

ських військ від “дружнього вогню” під час війни в Афганістані. Зате є статистика таких втрат у Збройних Силах США під час деяких війн (табл. 1) [14].

Таблиця 1
Відсоток втрат від “дружнього вогню”

Війна (збройний конфлікт)	Відсоток
Друга світова війна	21 %
Корейська війна	18 %
Війна у В'єтнамі	39 %
Війна в Перській затоці	52 %
Вторгнення в Панаму	0,08 %
Війна в Іраку	41 %
Війна в Афганістані	13 %

Джерело: розроблено автором за даними [14].

Аналіз даних, приведених в табл. 1 показує, що у сучасних умовах проблема “дружнього вогню” продовжує залишатися актуальною навіть в армії США, незважаючи на те, що саме ця армія озброєна найбільш досконалою і сучасною високоточною зброєю.

В сучасних умовах перспективним напрямом підвищення ефективності управління авіацією на полі бою може стати упровадження в процес управління сучасних безпілотних комплексів розвідки та коригування вогню.

Це дозволить знизити вплив людського чинника на процес управління авіацією і усунути недоліки, притаманні людині.

Подібний безпілотний авіаційний комплекс розвідки та коригування вогню артилерії А1-СМ “Фурія” вже прийнятий на озброєння Збройних Сил України (наказ Міністерства оборони України № 115 від 9 квітня 2020 року) [15] і показав високу бойову ефективність під час бойових дій на Сході України.

Рекомендації передовим авіаційним навідникам. Виходячи з власного досвіду бойових дій в Афганістані на посадах передового авіаційного навідника та начальника групи бойового управління автор статті хотів би надати деякі рекомендації діючим та майбутнім передовим авіаційним навідникам. Сподіваюсь, що вони допоможуть їм якісно виконувати функціональні обов'язки під час бойових дій.

1. Під час бойових дій у свідомості військовослужбовців постійно відбувається боротьба між двома, на перший погляд, взаємовиключними прагненнями: прагненням зберегтися і прагненням якісно виконати свій військовий обов'язок. І тільки з досвідом приходить розуміння того, що ці два прагнення не взаємовиключні, а навпаки, при розумному підході, вони гармонійно доповнюють одне інше і сприяють досягненню загальної мети. Хочу підкріпити цю тезу власним досвідом.

Бойові дії в Афганістані носили мобільний характер. При цьому ініціатива щодо початку бою

майже завжди належала супротивнику. Підрозділи радянських військ пересувалися в горах, пустелях, зелених зонах, кишлаках, а супротивник сидів у засадах і чекав слушного моменту на початок бою. При всіх пересуваннях автор завжди тримав у свідомості, що бій може розпочатися у будь-який момент. Тому завжди шукав очима великий камінь, ямку, улоговину чи дерево, за якими, з початком бою, можна було сховатися, розгорнути радіостанцію і виконувати свої функціональні обов'язки. На привалах, а особливо, при зупинках на нічліг, доставав саперну лопатку і копав окоп, а там, де кам'янистий ґрунт не дозволяв копати окоп, збирав каміння і будував невелику “фортецю”. В окопі чи “фортеці” розміщався сам і розгортав радіостанцію для прослуховування ефіру. Такий підхід до власної безпеки декілька разів спасав автору життя і дозволяв успішно виконувати його функціональні обов'язки.

2. Передовий авіаційний навідник повинен пам'ятати, що його місце завжди поруч із загальновійськовим командиром, якому він приданий.

3. Передовий авіаційний навідник повинен завжди бути в курсі наземної і повітряної обстановки. Для цього він повинен тісно взаємодіяти із загальновійськовим командиром, до якого закріплений і постійно контролювати усю наявну інформацію.

4. Передовий авіаційний навідник не повинен відволікатися на вирішення питань, не пов'язаних із виконанням його функціональних обов'язків. В YouTube можна знайти відеоматеріал, в якому колишній авіаційний навідник розказує про те, що йому доводилося командувати взводом під час атаки на кишлак [16]. Звучить “героїчно”! Проте такі дії авіаційного навідника у ситуації, що склалася, були украй непрофесійними і навіть небезпечними. Досвід бойових дій свідчить про те, що успішно командувати взводом може навіть добре підготовлений рядовий сержант. А ось обов'язки авіаційного навідника, у тій ситуації, ніхто, крім нього, не зміг би виконати.

5. Передовий авіаційний навідник завжди повинен бути у гарній фізичній формі, оскільки під час бойових дій він, у складі сухопутних підрозділів, часто буде виконувати піші переходи на значні відстані, а після цього з ходу вступати у бій.

6. Передовий авіаційний навідник повинен наполегливо освоювати сучасні технології, що дозволяють ефективно управляти авіацією на полі бою і впевнено застосовувати їх під час бойових дій.

Висновки

Досвід бойових дій в Афганістані показав, що вплив людського чинника на процес управління авіацією на полі бою був дуже великим. Оскільки умови бойових дій в Афганістані були надзвичайно

складними, а процес управління авіацією був високо динамічним, то передові авіаційні навідники інколи припускалися помилок, що приводили до втрат особового складу і бойової техніки як сухопутних військ, так і авіації.

Найбільш трагічними і прикрими були ті помилки, наслідком яких був, так званий, “дружній вогонь”, тобто нанесення бойовою авіацією 40-ої армії ударів по своїх військах, що призводило до їх втрат. Головними їх причинами були:

- помилки щодо позиціонування та ідентифікації своїх військ;
- низький рівень фахової підготовки авіаційних навідників та екіпажів вертольотів;
- недотримання авіаційними навідниками встановлених вимог і заборон;

– непорозуміння між авіаційними навідниками та екіпажами вертольотів;

– робота авіації в безпосередній близькості від переднього краю своїх військ.

Аналіз типових помилок, що допускалися передовими авіаційними навідниками показав, що більшості із них можна було уникнути при відповідальному ставленні авіаційних навідників до виконання їх функціональних обов’язків.

Узагальнені матеріали аналізу типових помилок передових авіаційних навідників під час бойових дій в Афганістані є актуальним в сучасних умовах і можуть 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. Торпчин, І.О. Романенко, Ю.Г. Данник, Р.Е. Пашенко та ін. – К.: МО України, 2003. – 368 с.
3. Топорков В.М. Афганістан: советский фактор в истоках кризиса: монография / В.М. Топорков. – Чебоксары: ЦНС “Интерактив плюс”, 2014. – 319 с.
4. Христофоров В.С. Афганістан: военно-политическое присутствие СССР: 1979–1989: монография / В.С. Христофоров. – М.: ИРИ РАН, 2016. – 544 с.
5. Громов Б.В. 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.Г. Модель підготовки до роботи передового авіанавідника при наведенні армійської авіації на наземні цілі при проведенні антитерористичної операції / Б.Г. 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. Мунтян Б.І. Досвід бойового застосування передових авіаційних навідників під час бойових дій в Афганістані / Б.І. Мунтян // Збірник наукових праць Харківського національного університету Повітряних Сил. – 2020. – № 2(64). – С. 33-39. <https://doi.org/10.30748/zhups.2020.64.05>.
10. Зверев С.Э. Воинский дискурс: три источника, три составные части: монография / С.Э. Зверев. – СПб.: “Алетейя”, 2019. – 381 с.
11. Марковский В. Жаркое небо Афганистана / В. Марковский. – М.: Техника-молодежи, 2000. – 100 с.
12. Жирохов М.А. Опасное небо Афганистана: опыт боевого применения советской авиации в локальной войне 1979-1989 / М.А. Жирохов. – М.: Центрполиграф, 2015. – 318 с.
13. Клаузевиц К. О войне / К. Клаузевиц. – Х.: Фолио, 2020. – 640 с.
14. Офіційний сайт AMERICANWARLIBRARY.COM. Найкращі оцінки Американської військової бібліотеки щодо жертв дружнього вогню [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.americanwarlibrary.com/ff/ff.htm>.
15. Офіційний сайт MIL.GOV.UA. Накази Міністерства оборони України за 2020 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.mil.gov.ua/ministry/normativno-pravova-baza/nakazi-ministra-oboroni-ukraini/nakazi-ministerstva-oboroni-ukraini-za-2020-rik.html>.
16. Офіційний сайт Google. О том, как авианаводчик брал кишлак [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=DvwPzffsILg>.

Надійшла до редколегії 27.05.2020

Схвалена до друку 14.07.2020

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>

**ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ ПЕРЕДОВЫХ АВИАЦИОННЫХ НАВОДЧИКОВ
В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В АФГАНИСТАНЕ**

Б.И. Мунтян

В статье автором на основании собственного опыта и на конкретных примерах, проанализированы типичные ошибки передовых авиационных наводчиков по управлению подразделениями армейской авиации при выполнении ими основных боевых задач во время боевых действий в Афганистане. Подробно проанализированы те ошибки, следствием которых был так называемый “дружественный огонь”, то есть нанесение боевой авиацией сороковой армии ударов по своим войскам, что приводило к их потерям. Выявлены главные причины возникновения таких ошибок и показаны пути их предотвращения. По результатам анализа сформированы рекомендации, которые помогут передовым авиационным наводчикам качественно выполнять функциональные обязанности во время боевых действий.

Ключевые слова: типичные ошибки, передовые авиационные наводчики, Афганистан, “дружественный огонь”.

**TYPICAL ERRORS OF ADVANCED AVIATION COMMANDERS
DURING THE COMBAT ACTIONS IN AFGHANISTAN**

B. Muntian

One of the important factors in achieving victory in modern all-out combat is a clear interaction between aircraft and units of ground forces on the battlefield. Such interaction is carried out with the help of advanced aviation commanders. In the complex and highly dynamic conditions of modern combat, they sometimes make errors that lead to the gate of personnel and military equipment, both ground forces and aviation. Detection and analysis of such errors is the key to avoiding them during hostilities. The aim of the article is to analyze and summarize the typical errors of advanced aviation commanders during the combat actions in Afghanistan and the further use of generalized materials in the training 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. In the article, the author, based on his own experience and specific examples, analyzes the typical mistakes of advanced aviation commanders in the management of military aviation units in the performance of their main combat tasks during the combat actions in Afghanistan. The mistakes that resulted in the so-called “friendly fire”, that is the striking of the 40th Army by combat aircraft, which led to their losses, were analyzed in detail. The main causes of such errors are identified, namely, errors in positioning and identification of their troops; low level of professional training of aviation commanders and helicopter crews; non-compliance by advanced aviation commanders with the established requirements and prohibitions; misunderstandings between advanced aviation commanders and helicopter crews; aviation work in close proximity to the front edge of their troops. An analysis of the typical mistakes made by advanced aviation commanders showed that most of them could have been avoided with a responsible attitude of aviation gunners to the performance of their functional duties. Based on the results of the analysis, recommendations have been developed to help advanced aviation commanders perform their functional duties during combat operations. Generalized materials for the analysis of typical errors of advanced aviation commanders during the combat actions in Afghanistan are relevant in modern conditions and can be used both in the training process and during hostilities.

Keywords: typical errors, advanced aviation commanders, Afghanistan, “friendly fire”.