

УДК 351.8

В.В. Бабський¹, С.В. Шкробот²

¹Центральний науково-дослідний інститут Збройних Сил України, Київ

²Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, Вінниця

ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ АВІАЦІЇ ПО ОБ'ЄКТАХ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ В ХОДІ ОПЕРАЦІЇ „РІШУЧА СИЛА”

Розглянуті особливості застосування авіації по об'єктах транспортної магістралі в сучасних операціях.

Ключові слова: авіація, транспортна магістраль, об'єкти комунікацій, штучні споруди.

Вступ

Постановка завдання у загальному вигляді та його зв'язок із практичними заходами. Досвід локальних війн та збройних конфліктів сучасності переконливо свідчить, що провідна роль залізничного транспорту в єдиній транспортній системі України збережеться й у ХХІ столітті [1 – 3]. В умовах, коли реформується економіка країни та відбувається структурна перебудова Збройних Сил, дуже важливо не допустити зниження оборонного потенціалу держави. Складовою частиною вирішення цієї проблеми є організація технічного прикриття залізниць в особливий період. За таких умов виникає нагальна потреба проведення досліджень, направлених на виявлення можливого обсягу руйнувань об'єктів транспортної магістралі за досвідом локальних війн та збройних конфліктів сучасності, що і обумовлює актуальність вказаної статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні дослідження щодо визначення можливого обсягу зруйнувань об'єктів транспортної магістралі проводилися в основному до 1991 року. Особливістю їх проведення було визначення обсягу руйнувань внаслідок застосування ядерної зброї. Масове застосування високоточної зброї в локальних війнах та збройних конфліктах сучасності, привело до певних особливостей застосування авіації по об'єктах транспортної магістралі та вимагає уточнення обсягу їх можливих руйнувань. Тому **метою статті** є виявлення особливостей застосування авіації по об'єктах транспортної магістралі в сучасних операціях.

Виклад основних положень

Операція об'єднаних збройних сил НАТО проти Югославії під умовним найменуванням “Рішуча сила” була проведена в період з 24 березня по 10 червня 1999 року в 3 етапи.

Основною метою першого етапу (24 березня – 28 березня 1999 р.) було знищення системи протиповітряної оборони Югославії та дезорганізація системи воєнного і політичного управління державою. На другому етапі (28 березня – 20 квітня) планувалось знищення економічного потенціалу країни або нанесення йому значних збитків. В ході третього етапу (21 квітня – 10 червня) передбачалось створення умов

для вводу в провінцію Косова Сухопутних Сил НАТО з метою проведення наземної фази операції.

Перший етап компанії командування Об'єднаних Збройних Сил (ОЗС) НАТО провело як повітряну наступальну операцію. При цьому, удари авіації та сил флоту по транспортній мережі не завдавалися [1, 2].

Мета другого та третього етапу операції ОЗС НАТО вирішувались в ході систематичних бойових дій. На протязі 2,5 місяців тактична авіація (ТА), спільно з ракетно-ударним угрупованням флоту, наносила ракетно-бомбові удари (РБУ) по об'єктах залізничного та автомобільного транспорту. Найбільшому впливу підпадали штучні споруди (мости, віадуки, естакади, шляхопроводи), а також станції, ремонтні підприємства, потяги та військові автомобільні колони.

Удари по транспортних об'єктах наносились винищувачами-бомбардувальниками F-16C і F-15C Військово-Повітряних Сил США; “Торнадо GR.1”, “Ягуар” Військово-Повітряних Сил Великобританії; “Торнадо” Військово-Повітряних Сил ФРН в складі груп по 6, рідше 8 літаків. Кожній групі призначалось для удару, як правило, не більше двох транспортних об'єктів, розташованих в районах розміром 50x50 км. Вихід на ціль літаки виконували парами або в складі ланок по 3-4 літаки. Як правило, удари завдавались зранку, з четвертої до шостої години, з метою виключення можливості протидії засобів протиповітряної оборони, які мають оптичні канали виявлення [3]. Час знаходження літаків в районі цілі складав 20 – 30 хвилин. Перша пара (ланка) в нічний час використовувала одну дві керовані ракети або авіабомби з лазерними системами наведення типу „Мейверік”.

Наведення боєприпасів з телевізійною системою виконувалось з літаків за допомогою апаратури AN/AVQ-23 „Пейс Спайк” або ATLIS-2. Боєприпаси з лазерною системою наводились з літака-носія або одного з літаків групи апаратурою LANTIRN, AN/AAS-35V „Пейс Пенні” або AN/AVQ-26 „Пейс Тек”. Використовувалось також серійне бомбометання некерованих авіабомб від двох до чотирьох Mk-83, MC-1000 або до шести MC-500. Пуск боєприпасів всіх типів виконувався з висоти 4500 – 6300 метрів.

Висота 3000 метрів та нижче використовувалась рідко та короткочасно по причині високої вірогідності ураження літаків тактичними засобами протиповітряної оборони Югославії.

На другому етапі операції використання штурмової авіації при руйнуванні транспортної мережі було обмеженим. Літаки А-10А, які мають велике бомбове навантаження, використовувались тільки для руйнування великих мостів, діючи по 2-3 літаки в складі ударної групи винищувачів-бомбардувальників. Удари виконувались з висоти 1100-2000 метрів, рідше 600-800 метрів, як правило, двома боєприпасами GBU-10,-12-II, а також некерованими авіабомбами по 10-12 Mk-82 або 6-8 M 117. При нанесенні ударів штурмовиками Харрієр GR/7 по автомобільних колонах використовувались бомби калібру 250 фунтів типу Mk-81 мод.1 „Снейкай” та касетні боєприпаси.

В середині третього етапу операції при нанесенні бомбардування по об'єктах комунікацій додатково застосовується важкий винищувач бомбардувальник F-15E. До складу бойового навантаження літака входили плануючі та некеровані бомби, а також ракети AGM-65D „Мейверік” з тепловізійною системою наведення [1, 4, 5]. Склад ударних груп штурмовиків діючих по транспортним цілям також був змінений. Нерідко вся група складалась із 6-8 літаків штурмової авіації. Таким групам призначалось для бомбардування 2 – 3 транспортних об'єкта. Наведення керуючих боєприпасів було покладено на спеціалізовані літаки OA-10A, які входили до складу групи. Інші штурмовики діяли переважно по середніх та малих мостах, у складі групи по 3 – 4 літака. Об'єкти ураження їм визначались переважно в районі Косова та міста Ніш.

Літаки палубної авіації (ПА) наносили удари по транспортній інфраструктурі в основному на території Косова та Чорногорії, діючи в складі ударних груп по 4-6 F/A-18C, 2-4 F-14A. Удари по цілях наносились ланками по 3 – 4 літака. В ході операції вперше для ураження транспортної мережі був застосований палубний винищувач військово-морських сил США F-14A, який використовувався в ударному варіанті в ході операції „Лисиця в пустелі” (17 – 20 грудня 1998 р.). Для нанесення ударів по транспортних об'єктах літаки палубної авіації застосовували бомби з променевою системою наведення GBU-12,-16,-23 та некеровані боєприпаси Mk-83, M117. Висота застосування керуючих засобів ураження складала 3500 – 4100 метрів.

В окремі дні, у зв'язку з низькою хмарністю, сильним вітром та штормом моря до 5 балів, застосування тактичної та палубної авіації було обмежено. Для підтримки в цих умовах безперервної дії на транспортну мережу Югославії ракетно-ударною групою флоту (есмінцем „Росс”, крейсерами „Велла Галф” і „Лейте Галф”) були нанесені удари крилатими ракетами морського базування (КРМБ) BGM-109 „Томахок” [6].

Стратегічна бомбардувальна авіація (СБА) застосовувалась для знищення великих транспортних об'єктів. Вперше для цього був використаний літак В-2А, який використав плануючі бомби „JDAM” з наведенням зі супутникової глобальної навігаційної системи „НАВСТАР” та авіабомби Mk-82 по автомобільному заводу в місті Крушевац та залізничній станції міста Ніш. В ході операції для ураження транс-

портних об'єктів було виконано три вильоти літака В-52 [6].

Основні показники впливу авіації об'єднаних Збройних Сил НАТО по транспортних об'єктах наведені в табл. 1.

Таким чином, безпосередньому впливу піддавались близько 30 транспортних об'єкта на другому етапі та більше 75 – на третьому етапі операції. З загального числа уражених об'єктів – більше 75% – це штучні споруди на автомобільних та залізничних шляхах. На їх знищення була використана основна частина льотного ресурсу тактичної та палубної авіації. Слід зазначити високу ефективність ураження транспортних об'єктів крилатими ракетами морського базування, яка складала 70-75% (4 ракети на 3 об'єкти) [2].

Знищення об'єктів здійснювалось з метою створення бар'єрних осередків на транспортних комунікаціях. Так, в ході другого етапу операції, тільки за рахунок знищення штучних споруд на залізничних та автомобільних дорогах були створені бар'єрні осередки в середньому через кожних 90 кілометрів шляху (на окремих залізничних напрямленнях через кожні 22 кілометри, автомобільних - через 45 кілометрів).

В ході другого етапу операції дії тактичної та палубної авіації мали відносно невисокий показник бойового навантаження. Даними родами авіації зазвичай здійснювалось 120-150 літако-вильотів на добу. Тим не менш вирішення завдань по ізолюванню району бойових дій характеризувалось високою інтенсивністю впливу засобів ураження на транспорт. Саме в цей період авіація Військово-Повітряних Сил спільно з авіаносним багатоцільовим угрупованням флоту наносили по об'єктам залізничної та автомобільної мережі в середньому по одному удару за 1,5 доби, що є найвищим показником за всю операцію.

Для підтримання такої інтенсивності в окремі дні операції авіація НАТО здійснювала по 24 – 26 літако-вильотів. В цілому визначити будь-яку закономірність в частині польотів для знищення комунікацій по днях, тижнях та місяцях повітряної операції неможливо. Кількість вильотів літаків іноді не перевищувала 5–7. В той же час в окремі дні кількість вильотів збільшувалась до 20-30.

Інтенсивність впливу авіації на залізничні та автомобільні дороги була приблизно однакова. Необхідно відмітити дещо більшу кількість літако-вильотів авіації для ураження транспорту на третьому етапі операції. На цей етап приходиться найбільша кількість повторних ударів по мостах та інших штучних спорудах, які досягають двох-трьох по одному і тому самому об'єкту на протязі 1,5-3 діб.

Розглядаючи вплив авіації на транспортні об'єкти по родах, видах, а також типах літаків привертає до себе увагу переважно використання тактичної авіації, яке складає більше 75% (на другому етапі – більше 80%). На долю палубної авіації приходиться близько 25%, здійснених вильотів літаків за операцію [6].

Основні показники впливу об'єднаних військових сил НАТО по транспортних об'єктах Югославії в ході проведення операції „Рішуча сила”

Об'єкти ураження	Кількість об'єктів, які підпали під ракетно-бомбові удари, од		Кількість ударів авіації по об'єктам (число застосованих КРМБ), од		Кількість виконаних літако-вильотів ТА, ПА, СБА для ураження об'єктів, од		Доля льотного ресурсу ТА і ПА, витраченого на ураження транспортного об'єкту, %	
	з	а	з	а	з	а	з	а
Станції	1/4	1/2	1/4	2/2	12/26	10/4	14/8	9/1
Великі мости (більше 300 м)	3/6	5/4	4/9	6/7	30/76	30/43	36/24	25/12
Великі мости (менше 300 м)	3/11	1/8	3/20	1/13	18/112	6/69	22/36	5/19
Середні мости	2/9	1/14	2/11	2/21	15/83	13/125	18/27	11/35
Естакади та віадуки	0/1	2/14	0/1	4/4	0/5	0/20	0/2	0/6
Малі мости	0/3	1/11	0/3	1/13	0/9	6/53	0/3	5/14
Потяги	1/0	0/0	1/0	0/0	8/0	0/0	10/0	0/0
Ремонтні підприємства	0/0	3/2	0/0	5/2	0/0	22/14	0/0	19/4
Військові автоколони	0/0	5/1	0/0	5/1	0/0	31/6	0/0	26/2
Автобуси	0/0	0/1	0/0	0/1	0/0	0/2	0/0	0/1
Дороги	0/0	0/3	0/0	0/3	0/0	0/20	0/0	0/6

Примітка: в чисельнику вказані показники дії на транспорт в ході другого етапу операції; в знаменнику – в ході третього етапу операції; позначення: з – залізничні; а – автомобільні.

Висновки та перспективи подальших досліджень

Аналіз основних показників використання авіації об'єднаних збройних сил НАТО для знищення транспортних об'єктів в ході операції „Рішуча сила” дозволяє зробити такі висновки:

1. На початковій стадії повітряної операції (на протязі 4 діб) вплив на транспортні об'єкти не здійснювався. Після вирішення першочергових завдань повітряної наступальної операції ОЗС НАТО перейшли до безперервного широкомасштабного знищення транспортних об'єктів.

2. Для забезпечення високої інтенсивності та ефективності впливу на транспортні об'єкти сили НАТО застосували різні поєднання родів авіації та КРМБ. В ході операції для ураження транспортних об'єктів вперше були застосовані літаки СБА В-2А і ПА F-14А, які мають високі льотні тактико-технічні характеристики.

3. Знищення об'єктів здійснювалось з метою створення бар'єрних осередків на залізничних та автомобільних дорогах, кількість яких досягала на окремих напрямках 4-5 на 100 кілометрів шляху. Абсолютна більшість ударів авіації приходилось на мости, віадуки, естакади, потяги, ремонтні підприємства. По деяких штучних будівлях на залізничних та автомобільних дорогах на протязі 1,5 – 3 днів були завдані повторні та багаторазові удари з повітря.

4. Знищення комунікацій супроводжувалось широкомасштабним ураженням військових потягів та автомобільних колон, при цьому для наведення авіації на вказані об'єкти застосовувались літаки ударної авіації дальнього радіолокаційного виявлення типу Е-8А системи „JSTARS”.

Список літератури

1. Александров И. НАТО против Югославии: хроника необъявленной войны / И. Александров // Зарубежное военное обозрение. – 1999. – № 6. – С. 7-11.
2. Стубров Д. Кровавый юбилей НАТО (О событиях в Югославии) / Д. Стубров, А. Гахов // Ориентир. – 1999. – № 6. – С. 8-12.
3. Иванов И. Потери авиации НАТО в войне на Балканах / И. Иванов // Зарубежное военное обозрение. – 1999. – № 6. – С. 12-14.
4. Горелов А. Югославия для проверки эффективности вооружения НАТО / А. Горелов // Зарубежное военное обозрение. – 1999. – № 6. – С. 55.
5. Александров И. Потери среди гражданского населения в Югославии / И. Александров // Зарубежное военное обозрение. – 1999. – № 5. – С. 12-13.
6. Самко Ю. ОВМС НАТО в Балканском кризисе / Ю. Самко, В. Чертанов // Зарубежное военное обозрение. – 1999. – № 12. – С. 35-41.

Надійшла до редколегії 29.09.2010

Рецензент: д-р техн. наук, проф. Г.В. Певцов, Харківський університет Повітряних Сил ім. І. Кожедуба, Харків.

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ АВИАЦИИ ПО ОБЪЕКТАМ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ В ХОДЕ ОПЕРАЦИИ „РЕШИТЕЛЬНАЯ СИЛА”

В.В. Бабский, С.В. Шкробот

Выявлены особенности применения авиации по объектам транспортной магистрали в современных операциях.

Ключевые слова: авиация, транспортная магистраль, объекты коммуникаций, искусственные сооружения.

FEATURES OF APPLICATION OF AVIATION ON THE OBJECTS OF A TRANSPORT NETWORK DURING AN OPERATION „DECISIVE FORCE”

V.V. Babskiy, S.V. Shkrobot

Dedicated the exposure of features of application of aviation on the objects of a transport highway in modern operations.

Keywords: aviation, transport highway, objects of communications, artificial buildings.