

ОСОБЛИВОСТІ БОЙОВОГО ЗАСТОСУВАННЯ АВІАЦІЇ СУХОПУТНИХ ВІЙСЬК УКРАЇНИ НА ПЕРШОМУ ЕТАПІ АНТИТЕРОРИСТИЧНОЇ ОПЕРАЦІЇ (КВІТЕНЬ–ВЕРЕСЕНЬ 2014 Р.)

Стаття присвячена участі авіації Сухопутних військ Збройних Сил України у першому (маневреному) етапі Антитерористичної операції на Сході України, який охоплював період з середини квітня до початку вересня 2014 р. В бойових діях у цей період активно застосовувались обидва типи гелікоптерів, які знаходились на озброєнні частин армійської авіації – Мі-8 і Мі-24. Мі-8 виконували завдання, пов'язані з транспортуванням особового складу, озброєння та інших вантажів, висадкою повітряних десантів, пошуково-рятувальним забезпеченням та аеромединою евакуацією. Спектр завдань Мі-24 був вужчим – він зводився до вогневої підтримки наземних військ з використанням некерованих ракет, бортових гармат та кулеметів. Застосування армійської авіації обмежувалось через активну протидію ворога, який використовував сучасні ПЗРК російського виробництва та інші засоби ППО. Це змушувало змінювати профіль польоту – діяти переважно на надмалих висотах. З огляду на віддаленість аеродромів постійного базування гелікоптери діяли з кількох передових аеродромів, використовувались також польові майданчики. Назагал саме авіація (у тому числі авіація Сухопутних військ) була одним з чинників, які в маневрений період Антитерористичної операції робили бойові дії асиметричними, надаючи перевагу українським військам.

Ключові слова: Антитерористична операція, Збройні Сили України, бойові дії, армійська авіація, авіація Сухопутних військ, гелікоптер.

Постановка проблеми та її актуальність. Авіація Сухопутних військ України (часто застосовується термін «армійська авіація») є одним з родів військ, призначеним для підтримки і забезпечення бойових дій наземних частин і з'єднань. Її частини, озброєні гелікоптерами Мі-8 і Мі-24, спроможні виконувати широкий

Куцька Олеся Миколаївна, доктор історичних наук, професор, начальник кафедри військової історії, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

Скорич Лілія Василівна, кандидат історичних наук, професор кафедри гуманітарних наук, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Куцька О.М., Скорич Л.В., 2023.

спектр завдань, включаючи проведення аеромобільних (десантно-штурмових) дій. Ці спроможності армійської авіації виявились вкрай потрібними під час проведення Антитерористичної операції (АТО) на Сході України.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти застосування армійської авіації в АТО розглядались в низці публікацій вітчизняних та зарубіжних авторів. В першу чергу слід виокремити інтерв'ю начальника армійської авіації Командування Сухопутних військ України генерал-майора Валентина Піструги за результатами застосування цього роду військ в АТО (*Мараєв & Піструга, 2014*). Бойовому застосуванню армійської авіації присвячений і підрозділ у колективній монографії «Нарис історії Сухопутних військ Збройних Сил України (1991–2021)» (*Нарис історії..., 2022:202–206*). Варто згадати і статтю Андрія Харука та Володимира Мельника, присвячену історії розвитку авіації Сухопутних військ України, в якій у загальних рисах охарактеризована роль армійської авіації в АТО та вплив досвіду АТО на реорганізацію цього роду військ (*Харук & Мельник, 2021:161–163*). З робіт зарубіжних дослідників варто відзначити доволі об'ємну роботу Марціна Гавенди, присвячену участі авіації у війні на Донбасі, в якій йдеться і про армійську авіацію (*Gawęda, 2014*). У статті Владіміра Трендафіловського поданий огляд стану авіації Сухопутних військ на момент початку АТО (*Trendafilovski, 2014*). Доволі докладну характеристику бойовому застосуванню гелікоптерів армійської авіації під час АТО надає у своїй роботі Марцін Пжеворські (*Przeworski, 2023:20–25*). На відміну від праці Гавенди і Трендафіловського, які писались, так би мовити, по гарячих слідах подій, у роботі Пжеворського проблематика застосування авіації Сухопутних військ в АТО розглядається з перспективи часу.

Мета та завдання дослідження. У нашій роботі ми маємо за мету проаналізувати участь авіації Сухопутних військ Збройних Сил України в Антитерористичній операції. Для цього буде проаналізований стан армійської авіації напередодні початку АТО, завдання, які ставились перед цим родом військ, особливості бойового застосування, а також висновки, які були зроблені за результатами участі армійської авіації в АТО.

Виклад основного матеріалу дослідження. Антитерористична операція на Сході України тривала з 14 квітня 2014 р. до 30 квітня 2018 р. (коли відбулась зміна її правового статусу на

операцію Об'єднаних сил). Однак авіація (у тому числі армійська) активно використовувалась в бойових діях лише на першому етапі АТО, який можна визначити як маневрений (до 5 вересня 2014 р.) (*Льницький & Куцька, 2023:169*). В наступний період, окреслений як позиційний, авіація використовувалась вкрай обмежено – це визначалось положеннями Мінських домовленостей. Тому в нашій роботі ми зосередимо увагу саме на першому (маневреному) етапі.

На момент початку Антитерористичної операції авіація Сухопутних військ України мала у своєму складі три основні частини: 11-ту і 16-ту окремі бригади армійської авіації (ОБр АА), дислоковані, відповідно, в Чернобаївці (Херсонська обл.) та Бродах (Львівська обл.), а також 3-й окремий полк армійської авіації (ОП АА), розміщений у Новому Калинові (Львівська обл.) (*Харук & Мельник, 2021:159-160*). За підрахунками зарубіжних експертів, 16-та ОБр АА налічувала 30 вертольотів Мі-8 та Мі-24 (більшість – придатні до польотів), а дві інші частини мали загалом близько 55 гелікоптерів. Однак з них боєздатними були не більше половини. Враховуючи гелікоптери, які були законсервовані (частина з них могла бути повернута в стрій) авіація Сухопутних військ мала до 150 гелікоптерів: приблизно по 70 Мі-8 і Мі-24 та 10-12 Мі-26 (*Trendafilovski, 2014:89*).

Авіації Сухопутних військ у ході проведення АТО були визначені такі завдання:

- нанесення ударів по опорних пунктах, вогневих позиціях, базах підготовки та місцях скупчення живої сили й техніки бойовиків;
- авіаційна підтримка угруповань військ (сил);
- ізоляція району АТО та недопущення (блокування) руху резервів незаконних збройних формувань (НЗФ);
- ведення повітряної розвідки;
- повітряні перевезення військ, озброєння, бойової техніки та інших матеріальних засобів;
- евакуація поранених і хворих;
- десантування повітряних десантів, озброєння, військової техніки і майна;
- виконання заходів пошуково-рятувального забезпечення;

- виконання заходів територіальної оборони (демонстраційних дій);

- інші спеціальні завдання відповідно до повноважень командування АТО (*Нарис історії...*, 2022:203-204).

За повідомленням В. Пістряги, армійська авіація використовувалась одразу від початку АТО на Сході України (щоправда, спочатку без застосування зброї). Доволі часто гелікоптери залучались до висадки повітряних десантів. Поява у противника сучасних ПЗРК показала, що українські гелікоптери не мають ефективних засобів протидії цій зброї. Тому довелось перейти до польотів на надмалих висотах і використовувати зброю так, щоб не входити в зону ураження ПЗРК. В. Пістряга підкреслював, що усі екіпажі, скеровані в зону АТО, мали великий наліт (здебільшого, понад 1000 год) і значний досвід, отриманий в миротворчих операціях ООН (*Мараев & Пустрюга, 2014:28*). Водночас М. Гавенда, посилаючись на слова генерала Володимира Пастухова, вказує, що досвід африканських миротворчих місій виявився малоприслужним, бо там противник не мав ПЗРК. Ще однією проблемою стала урбанізована місцевість Донбасу, яка ускладнювала локалізацію й ідентифікацію цілей (*Gawęda, 2014:55*).

Загалом ведення бойових дій авіацією Сухопутних військ під час АТО визначалось наступними обставинами:

- бойові дії велися на своїй території, що надавало НЗФ можливість маскуватися під місцевих мешканців та обмежувало застосування різних авіаційних засобів ураження задля безпеки цивільного населення;

- бойові дії авіації Сухопутних військ велися у край несприятливих метеорологічних умовах при високих температурах повітря влітку, що не дозволяло використовувати тактико-технічно можливості вертольотів у повному обсязі;

- бойові дії авіації Сухопутних військ велися на місцевості з наявністю значної кількості великих населених пунктів, ліній електропередач і вугільних териконів, що дозволяло виконувати польоти на висотах 5–10 м, здійснювати бойове маневрування у повітрі для нанесення авіаційних ударів, використовувати тактичні прийоми для подолання ППО противника, визначати своє місцеположення;

- екіпажі вертольотів Мі-8 виконували спеціальні бойові польоти з великою бойовою напругою, що вказувало на необхідність наявності у складі авіації Сухопутних військ транспортних вертольотів інших класів – важких Мі-26 та легких Мі-2;

- бойові дії авіації Сухопутних військ велися з втратами льотного складу та авіаційної техніки, що актуалізувало питання оснащення вертольотів сучасними засобами захисту від ПЗРК та наявності у складі авіації Сухопутних військ вертольотів радіоелектронної боротьби (Мі-8ППА, Мі-8СМВ) (*Нарис історії..., 2022:202-203*).

Відзначимо, що гелікоптери Мі-26 так і не були повернуті в бойовий склад, оскільки їхнє відновлення потребувало надто значних коштів. Натомість вдалось частково задовольнити потреби в легких машинах завдяки взяттю на озброєння у 2016 р. модернізованого гелікоптера Мі-2МСБ (*Біла книга 2016..., 2017:106*).

В. Пістряга вважає, що саме брак засобів захисту вертольотів від ПЗРК – систем постановки завад «Адрос» (наявні були тільки п'ять комплектів) та екранно-вихлопних пристроїв (ЕВП) – був головною проблемою, що обмежувала активність армійської авіації. Водночас він відзначає принаймні два випадки промахів ракет ПЗРК по гелікоптерах, які були обладнані системами «Адрос» і ЕВП (*Мараєв & Пістряга, 2014:30*). Про серйозність загрози з боку ПЗРК свідчить статистика. За підрахунками Р. Мараєва, у квітні-серпні 2014 р. безповоротні втрати армійської авіації склали вісім гелікоптерів. Три з них збиті ракетами ПЗРК, один – внаслідок комбінованого ураження ракети ПЗРК і вогню великокаліберного кулемета і один – ракетою ЗРК «Панцирь» (*Мараєв, 2014*).

Варто відзначити, що підрахунки Р. Мараєва зроблені були, так би мовити, по гарячих слідах. Пізніше частина дослідників вказувала трохи інші цифри. Скажімо, за даними М. Пшеворського, безповоротні втрати склали 12 гелікоптерів армійської авіації (п'ять Мі-24 і сім Мі-8), а також один Мі-8 авіації Національної гвардії України. Ще три Мі-24 і два Мі-8 отримали серйозні ушкодження, але їх вдалось евакуювати. Цей же автор наводить і власну оцінку гелікоптерів, які брали участь в маневреній фазі АТО: від 18 до 25 Мі-24 і щонайменше 19 Мі-8МТ зі складу армійської авіації, а також вісім Мі-8 з інших структур (шість з Повітряних Сил і два з Національної гвардії) (*Przeworski, 2023:25*).

Основні сили авіації Сухопутних військ України дислокувались на значній віддалі від зони АТО. Тому для авіаційної підтримки наземних військ було створено авіаційне угруповання авіації Сухопутних військ з базуванням на оперативних аеродромах Дніпропетровськ, Мелітополь, Чугуїв. Надалі як основний майданчик базування використовувався аеродром Краматорськ. Крім того, в кожному секторі проведення Антитерористичної операції було розгорнуто по два майданчики підскоку із засобами аеродромно-технічного забезпечення. Для централізованого управління зазначеним угрупованням в районі базування штабу АТО був створений відділ армійської авіації штабу Антитерористичної операції (*Нарис історії...*, 2022:203).

Характерна особливість управління авіацією Сухопутних військ в ході проведення АТО полягала в тому то, що екіпажі вертольотів діяли на гранично малих висотах переважно при польотах над своєю територією. На цих же районах і напрямках виконували польоти екіпажі вертольотів та літаків авіації Повітряних Сил, Національної гвардії, Прикордонної служби, що створювало складну повітряну обстановку для управління авіацією.

Система управління авіацією Сухопутних військ була складовою системи управління авіацією та ППО. Пункти управління авіації Сухопутних військ були розгорнуті в районі базового табору штабу АТО – КП армійської авіації, в штабах секторів – сумісний командний пункт ППО і авіації, в окремих механізованих (танкових) бригадах – група бойового управління авіації, яка була призначена від бригад армійської авіації, в механізованих батальйонах – передовий авіаційний навідник.

Найважливішою умовою забезпечення взаємної безпеки військ і авіації стало створення єдиного порядку взаємного розпізнавання, що встановлювався для військ і авіації, а саме основні і запасні сигнали (коди) розпізнавання, час і порядок змін сигналів (кодів) або їх заміни на випадок розголошення.

Розпізнавали авіацію за сигналами «Я свій літак», який подавався з борту вертольотів у встановленому порядку. Цей сигнал позначався піротехнічними, світлотехнічними сигнальними засобами та еволюціями вертольотів. Візуальний сигнал «Я свій літак» подавався на призначених рубежах при підході до лінії бойового зіткнення або до зони ураження зенітними засобами та засобами ППО своїх військ.

Авіація розпізнавала свої війська за сигналами «Тут лінія фронту» і «Ми свої війська», які змінювалися за часом та способом подачі відповідного сигналу. Сигнал «Тут лінія фронту» подавався для позначення переднього краю з метою виключення ураження наземних військ своєю авіацією. Сигнал «Ми свої війська» подавався для розпізнавання на марші, у районах зосередження і при діях на окремих напрямках у відриві від головних сил. Для позначення своїх військ у військових частинах і підрозділах Сухопутних військ призначалися екіпажі (розрахунки) танків, бронетранспортерів, які оснащені апаратурою системи розпізнавання і сигнальними засобами. Радіотехнічні засоби військ ППО розпізнавали вертольоти авіації Сухопутних військ за допомогою системи розпізнавання «Свій-чужий» (*Нарис історії...*, 2022:205-206).

Прикладом успішних дій авіації Сухопутних військ (в координації з Повітряними Силами) є операція з деблокування Донецького аеропорту (24–26 травня 2014 р.). На її завершальній стадії 26 травня була проведена класична десантно-штурмова операція, в ході якої чотири гелікоптери Мі-8 висадили десант, а три Мі-24П вогнем з гармат і некерованими ракетами забезпечили вогневу підтримку, уразивши позиції НЗФ в аеропорту (*Przeworski, 2023:22-23*). У червні-липні 2014 р. гелікоптери армійської авіації брали участь ще в низці важливих операцій. Першою з них було забезпечення ізоляції та зачищення Красного Лиману (6-7 червня 2014 р.). Гелікоптери задіяли також для забезпечення прикриття державного кордону військовими частинами (підрозділами) та звуження внутрішнього кола блокування поблизу населених пунктів Амвросіївка, Старобешеве, Докучаєвськ (12-13 червня 2014 р.); забезпечення прикриття державного кордону військовими частинами (підрозділами) на загрозливих ділянках поблизу населених пунктів Червонопартизанськ та Ізварине (16–21 червня 2014 р.); забезпечення зачищення населених пунктів Ямпіль, Закітне від НЗФ противника (18–19 червня 2014 р.); забезпечення зачищення міста Щастя та району Весела Гора, а також розширення контрольованої зони навколо аеропорту «Луганськ» (20–21 червня 2014 р.); забезпечення ізоляції військовими частинами м. Миколаївка (1–4 липня 2014 р.) (*Нарис історії...*, 2022:204).

Загалом до середини жовтня 2014 р. авіація Сухопутних військ виконала понад 8000 бойових вильотів із загальним нальотом близько 8000 годин. Зниження інтенсивності бойової роботи

простежується тільки з вересня – після підписання Мінських угод (Мараєв & Пістрюга, 2014:28).

За досвідом бойових дій армійської авіації у ході Антитерористичної операції були визначені найбільш раціональні способи дій авіації Сухопутних військ:

- при ураженні наземних цілей основними способами бойових дій авіації Сухопутних військ були авіаційні удари пар (ланок) із застосуванням всього комплексу авіаційного озброєння вертольотів під управлінням авіаційних навідників по заздалегідь заданих об'єктах противника у визначений час із положення чергування на землі;

- при виконанні десантно-транспортних завдань, медичної евакуації поранених основними способами дій авіації Сухопутних військ були послідовні польоти за викликом вдень та вночі одиночними екіпажами з положення чергування на землі з посадкою на самостійно обраний з повітря майданчик або заздалегідь підготовлений посадковий майданчик (*Нарис історії...*, 2022:205). Такі дії, особливо при посадках на самостійно обрані майданчики, потребували доброї навігаційної підготовки та злагоженості екіпажів гелікоптерів.

Для виконання завдань вогневої підтримки гелікоптери Мі-24 використовували 80-мм некеровані ракети С-8, а також 12,7-мм кулемети, 23-мм і 30-мм гармати. Водночас не зафіксоване використання важких некерованих ракет С-13 і С-24. Протитанкові керовані ракет «Штурм» застосовувались з вертольота Мі-24 тільки в одному епізоді – для удару по імпровізованому «броне-потягу» НЗФ. Модернізовані вертольоти Мі-24ПУ-1 в зоні АТО не використовувались, хоч на ці машини, за словами В. Пістрюги, вже було підготовлено шість екіпажів (Мараєв & Пістрюга, 2014:30). Невикористання Мі-24ПУ-1 можна пояснити незавершеністю випробувань – адже перші три модернізовані гелікоптери цього типу були офіційно передані ЗС України тільки у жовтні 2016 р. Модернізації зазнав і другий основний гелікоптер армійської авіації – Мі-8. Удосконалений варіант Мі-8МСБ-В взяли на озброєння в квітні 2014 р., однак перші машини були передані ЗС України в грудні того ж року, тобто, вже після завершення маневреного етапу АТО (Харук & Мельник, 2021:163-164).

Досвід дій авіації Сухопутних військ в АТО показав, що ефективність бойового застосування військових частин авіації

Сухопутних військ значною мірою залежить від протидії силам і засобам ППО противника в смузі прольоту (районі дій) підрозділів авіації Сухопутних військ. Завдання ураження засобів ППО НЗФ в смузі прольоту (районі дій) підрозділів авіації Сухопутних військ є досить складним.

За результатами вивчення досвіду використання авіації Сухопутних військ були зроблені певні висновки. Вище ми вже згадували про деякі з них, наприклад, про взяття на озброєння модернізованого легкого гелікоптера Мі-2МСБ. Відбулись і організаційні зміни. Задля наближення пункту постійної дислокації авіації Сухопутних військ до зони проведення АТО в лютому 2015 р. в Полтаві утворили нову частину – 18-ту ОБр АА. А у 2016 р. 7-й окремий полк армійської авіації підвищили в статусі до бригади – він став 12-ю ОБр АА (*Харук & Мельник, 2021:163*).

Вживались заходи з удосконалення бойової підготовки як технічні, так і організаційні. Зокрема у 2018 р. був взятий на озброєння комплексний тренажер КТВ-24ПУ1, призначений для підготовки екіпажів модернізованих гелікоптерів Мі-24ПУ-1 (*Біла книга 2018..., 2019:163*). В середині листопада 2017 р. на військовому летовищі поблизу міста Броди відбувались всеармійські збори на конкурс кращої гелікоптерної ланки серед бригад армійської авіації Сухопутних військ Збройних Сил України. Протягом двох тижнів військові авіатори брали участь в різноманітних змаганнях, за підсумками яких визначили кращу гелікоптерну ланку. В травні 2018 р. вперше проведено навчання передових авіаційних навідників з наведення екіпажів Мі-24 на наземні цілі. В травні 2019 р. на Рівненському військовому полігоні вперше за роки незалежності були проведені льотно-тактичні навчання в складі гелікоптерної ескадрильї (16 гелікоптерів), які виконували завдання вночі (*Нарис історії..., 2022:206*).

Висновки. Авіація Сухопутних військ ЗС України брала активну участь в бойових діях під час Антитерористичної операції на її першому (маневреному) етапі, який охоплював період з середини квітня до початку вересня 2014 р. В бойових діях використовувались обидва типи гелікоптерів, які знаходились на озброєнні частин армійської авіації – Мі-8 і Мі-24. Мі-8 виконували завдання, пов'язані з транспортуванням особового складу, озброєння та інших вантажів, висадкою повітряних десантів, пошуково-рятувальним забезпеченням та аеромединою евакуацією. Спектр

завдань Мі-24 був вужчим – він зводився до вогневої підтримки наземних військ з використанням некерованих ракет, бортових гармат та кулеметів. Застосування армійської авіації обмежувалось активною протидією ворога, який використовував сучасні ПЗРК російського виробництва та інші засоби ППО. Це змушувало змінювати профіль польоту – діяти переважно на надмалих висотах. З огляду на віддаленість аеродромів постійного базування гелікоптери діяли з кількох передових аеродромів, використовувались також польові майданчики. Назагал саме авіація (у тому числі авіація Сухопутних військ) була одним з чинників, які в маневрений період Антитерористичної операції робили бойові дії асиметричними, надаючи перевагу українським військам. Досвід застосування армійської авіації в АТО певною мірою враховувався в організаційних заходах, бойовій підготовці та технічному оснащенні цього роду Сухопутних військ. Своєю чергою, це позитивно позначилось на застосуванні армійської авіації під час відбиття повномасштабної російської агресії.

Використані посилання

Біла книга 2016. Збройні Сили України (2017). Київ: Міністерство оборони України. 113 с.

Біла книга 2018. Збройні Сили України (2019). Київ: Міністерство оборони України. 172 с.

Льницький В. & Куцька О. (2023). Періодизація російсько-української війни (2014–2022) в українському науковому дискурсі. Проблеми гуманітарних наук: збірник наукових праць Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка. Серія Історія, № 13/55. С. 162–176.

Мараев Р. (2014). Потери армейской авиации в ходе АТО. Авиация и время, № 5. С. 31.

Мараев Р. & Пистрюга В. (2014). Украинская армейская авиация на Донбассе. Авиация и время, № 5. С. 28–30.

Нарис історії Сухопутних військ Збройних Сил України (1991-2021): Монографія / П. Ткачук, С. Попко, А. Харук «та ін.» (2022). Львів: НАСВ. 269 с.

Харук А. & Мельник В. Армійська авіація Сухопутних військ Збройних сил України як складова забезпечення обороноздатності держави. (2021). Военно-політичні інтереси України в ієрархії суспільних пріоритетів (кінець ХХ – початок ХХІ століть): монографія. Львів: НАН України, Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича. С. 154-165.

Gawęda M. (2014). Ukraińskie lotnictwo w wojnie o Donbas. Lotnictwo, № 11. P. 54-63.

Przeworski M. (2023). Ukraińskie śmigłowce lotnictwa wojsk lądowych w walce. Cz. 1. Skrzydłata Polska, № 3. P. 18-25.

Trendafilovski V. (2014). Ukraine's Army Aviation: Caught in the crossfire. Air Forces Monthly, № 5. P. 88-90.

References

White book 2016. Armed Forces of Ukraine (2017). Kyiv: Ministry of Defense of Ukraine. 113 p. (ukr.).

White book 2018. Armed Forces of Ukraine (2019). Kyiv: Ministry of Defense of Ukraine. 172 p. (ukr.).

Ilytskyi V. & Kutska O. (2023). Periodization of the Russian-Ukrainian war (2014–2022) in the Ukrainian scientific discourse. Problems of the humanities: a collection of scientific works of Ivan Franko Drohobyt'sk State Pedagogical University. Series History, № 13/55. P. 162–176. (ukr.).

Maraev R. (2014). Losses of army aviation during the ATO. Aviation and time, № 5. P. 31. (rus.).

Maraev R. & Pistryuga V. (2014). Ukrainian army aviation in Donbass. Aviation and time, № 5. pp. 28–30. (rus.).

Outline of the history of the Ground Forces of the Armed Forces of Ukraine (1991-2021): Monograph / P. Tkachuk, S. Popko, A. Haruk «and others.» (2022). Lviv: NASV. 269 p. (ukr.).

Haruk A. & Melnyk V. Army aviation of the Ground Forces of the Armed Forces of Ukraine as a component of ensuring the state's defense capability. (2021). Military and political interests of Ukraine in the hierarchy of social priorities (late 20th – early 21st centuries): monograph. Lviv: National Academy of Sciences of Ukraine, Institute of Ukrainian Studies named after I. Kryp'yakevych. P. 154-165. (ukr.).

Gawęda M. (2014). Ukraińskie lotnictwo w wojnie o Donbas. Lotnictwo, № 11. P. 54–63. (pol.).

Przeworski M. (2023). Ukraińskie śmigłowce lotnictwa wojsk lądowych w walce. Cz. 1. Skrzydłata Polska, № 3. P. 18–25. (pol.).

Trendafilovski V. (2014). Ukraine's Army Aviation: Caught in the crossfire. Air Forces Monthly, № 5. P. 88–90. (eng).

Kutska O., Skorych L.

FEATURES OF THE COMBAT USE OF AVIATION OF THE GROUND FORCES OF UKRAINE DURING THE FIRST STAGE OF THE ANTI-TERRORIST OPERATION (APRIL-SEPTEMBER 2014)

The article is devoted to the participation of the aviation of the Ground Forces of the Armed Forces of Ukraine in the first (maneuver) stage of the Anti-Terrorist Operation in the East of Ukraine, which covered the period from mid-April to the beginning of September 2014. Both types of helicopters, which were in service with the units, were actively used in combat operations during this period of army aviation – Mi-8 and Mi-24. Mi-8 performed tasks related to the transportation of personnel, weapons and other cargo, landing of airborne troops, search and rescue support and aeromedical evacuation. The Mi-24's range of tasks was narrower – it was reduced to fire support of ground troops using unguided missiles, onboard guns and machine guns. The use of army

aviation was limited due to the active opposition of the enemy, who used modern Russian-made MANPADS and other air defense equipment. This made it necessary to change the flight profile – to operate mainly at extremely low altitudes. Given the remoteness of the permanent airfields, helicopters operated from several advanced airfields, and field sites were also used. In general, it was the aviation (including the aviation of the Ground Forces) that was one of the factors that, during the maneuverable period of the Anti-Terrorist Operation, made combat operations asymmetric, giving an advantage to the Ukrainian troops.

The experience of army aviation operations in the anti-terrorist operation showed that the effectiveness of the combat use of military units of the ground forces aviation depends to a large extent on countering the enemy's air defense forces and means in the flight lane (area of operations) of the ground forces aviation units. The task of defeating air defense equipment of the rebels in the flight lane (area of operations) of the aviation units of the is quite difficult.

Keywords: Anti-terrorist operation, Armed Forces of Ukraine, combat operations, army aviation, Ground Forces aviation, helicopter.