ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ, ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА, ПРИЗЕМЛИВШЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ПРОТИВНИКА.

Поисково-спасательное обеспечение боевых действий авиации ….. и заключается в проведении мероприятий по поиску и оказанию помощи летным экипажам, потерпевшим бедствие как на своей территории, так и на территории противника.

К поисково-спасательному обеспечению боевых действий авиации предъявляются следующие требования:

-четкое и грамотное выполнение должностными лицами ПС ПДС и расчетами ПУ функциональных обязанностей по поисково-спасательному обеспечению боевых действий авиации;

-постоянная готовность экипажей поисково-спасательных самолетов и вертолетов к проведению поисково-спасательных работ в сложных метеоусловиях днем и ночью;

-умение летного состава грамотно действовать при покидании самолетов (вертолетов), приземлению (приводнению) и боевому выживанию;

-высокая степень готовности дежурных поисково-спасательных сил и средств в воздухе и на земле;

-грамотное и умелое применение аварийно-спасательного имущества и снаряжения экипажами поисково-спасательных самолетов и вертолетов, а также личным составом НПСК и СПДГ;

-организация четкого и своевременного взаимодействия между подразделениями (частями) родов авиации и видов ВС РФ;

-применение наиболее целесообразных тактических приемов при проведении поиска и эвакуации летных экипажей, потерпевших бедствие.

Для поисково-спасательного обеспечения боевых действий авиации привлекаются:

-пункты управления авиацией;

-поисково-спасательные самолеты и вертолеты;

-самолеты-ретрансляторы (пеленгаторы);

-морские и речные корабли и суда;

-вертолеты, базирующиеся на кораблях;

-СПДГ в составе 2-3 человек на борту;

-истребители, бомбардировщики, самолеты-штурмовики и боевые вертолеты для обеспечения поисково-спасательных работ при проведении поисково-спасательных работ на территории противника;

-самолеты и вертолеты, не имеющие специального поисково-спасательного оборудования, для визуального поиска;

-самолеты и вертолеты, назначенные в боевых порядках подразделений при выполнении боевых задач;

-НПСК и личный состав бронегрупп сухопутных войск и другие дополнительно привлекаемые или назначенные силы и средства.

Поисково-спасательные самолеты и вертолеты выполняют задачи по поисково-спасательному обеспечению из положения дежурства:

-на аэродромах;

-на специально подготовленных площадках, расположенных на удалении 10-20 км от линии фронта, вблизи одного из пунктов управления авиацией;

-в воздухе в назначенных зонах над своей территорией;

-в воздухе над территорией противника в районе объектов ударов авиации;

-в боевых порядках авиационных частей и подразделений.

Обеспечение поисково-спасательных сил и средств в ходе поисково-спасательных работ за линией фронта осуществляется истребителями (штурмовиками и боевыми вертолетами) и включает:

-поражение зенитных средств противника на маршруте полета поисково-спасательных самолетов (вертолетов), в районах поиска и эвакуации потерпевших бедствие;

-поражение подразделений противника (плавсредств),подходящих к районам приземления (приводнения) и сбора экипажей, потерпевших бедствие;

-осуществление облета районов сбора летного состава, потерпевшего бедствие;

-прикрытие поисково-спасательных самолетов и вертолетов от атак воздушного противника.

Командные пункты авиационных объединений, соединений и частей осуществляют сбор информации о летных экипажах, потерпевших бедствие, как на своей территории, так и на территории противника:

-от экипажей, передающих сигналы бедствия на каналах управления и с помощью аппаратуры опознования;

-от командиров боевых групп в воздухе или после посадки;

-от самолетов-пеленгаторов, принявших сигналы на аварийных УКВ частотах;

-от пунктов управления соединения и частей;

-от радиопеленгаторов на аварийной УКВ частоте;

-от сухопутных войск фронта (сил флота);

-от пеленгаторов системы "….";

-от экипажей самолетов при облете районов сбора летного состава на территории противника и от других источников информации.

Поисково-спасательные работы производятся парами (один вертолет эвакуирует, другой прикрывает с воздуха) или небольшими группами вертолетов. Пролет боевых порядков своих войск осуществляется в установленных местах (коридорах) по указанию ПУ авиацией общевойсковой армии.

Полет к месту приземления (приводнения) экипажей, потерпевших бедствие, поисковые вертолеты (самолеты) выполняют по кратчайшим маршрутам, выбор которых производится: с учетом преодоления противодействия средств ПВО, расположения населенных пунктов, характерных ориентиров на направлениях активных действий наших войск и над местностью, где менее вероятно нахождение войск противника (лесные массивы, болота, овраги, лощины, поймы рек и т.д.) Выход в район поиска осуществляется визуально или с использованием бортовых навигационных средств на предельно малых высотах. Поиск осуществляется визуальным поиском. После установления места приземления (приводнения) потерпевшим сбрасываются при необходимости средства жизнеобеспечения и оружие.

Способ эвакуации, тактические приемы, применяемые при проведении поисково-спасательных работ, определяются командиром (ведущим пары) поисковых вертолетов.

В акваториях океанов (морей) оказание помощи потерпевшим бедствие, а также эвакуация их могут осуществляться кораблями или поисковыми самолетами (вертолетами), способными производить посадку на водную поверхность, или поисковыми вертолетами с режима висения. Личный состав СПДГ, находящийся на борту самолета (вертолета), десантируются по команде командира экипажа.

В боевых порядках ударных групп самолетов и вертолетов командиром части (подразделения) назначаются экипажи для выполнения поисково-спасательных работ. Решение на оказание помощи экипажам, потерпевшим бедствие при следовании в боевом порядке группы, принимает командир группы. В зависимости от сложившийся обстановки он определяет наряд сил и средств для проведения спасательных работ и выводит из общего боевого порядка группу спасателей, доложив о своем решении на пункт управления.

Способ приема на борт вертолета потерпевших бедствие определяет командир группы (ведущий пары) после оценки местности, состояния спасаемых и других факторов.

При проведении поисково-спасательных работ на территории противника управлении осуществляется:

-командными пунктами авиационного объединения;

-пунктами управления авиацией общевойсковых (танковых) армий;

-пунктами управления взаимодействующих объединений, соединений и частей;

-передовыми авиационными наводчиками.

Перед вылетом экипажей на выполнение боевых задач за линию фронта механизмы автоматического включения аварийных радиобуев (радиостанций) должны быть отключены для исключения автоматической передачи сигналов бедствия на аварийных частотах во избежание пеленгования места бедствия противником. После приземления на территории противника члены экипажа самолета (вертолета) включают средства связи на прием. На территории противника сигналы бедствия подаются только после получения указаний на выход в эфир. Продолжительность работ аварийных радиосредств после получения указаний не должна превышать 5 – 10 сек. При обмене информацией между поисковыми судами и экипажем, потерпевшим бедствие, используются условные фразы (паролирование).

Кроме передачи сигналов по аварийным радиосредствам, экипажи используют другие условные знаки, обеспечивающие надежное определение их местоположения и опознавания.

В случае возникновения аварийной ситуации в воздухе, когда катапультирование или вынужденная посадка на территории противника являются неизбежными, командир экипажа обязан условной фразой (кодом) передать старшему группы (на пункт управления) информацию об аварийной ситуации.

Принявшие информацию о терпящих бедствие немедленно докладывают об этом на свои пункту управления, используя закрытые каналы связи или паролирование.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА, ПОТЕРПЕВШЕГО БЕДСТВИЕ

<u>во время спуска на парашюте:</u>

-привести оружие в готовность к применению;

-вести наблюдение за противником и движением его транспортных средств;

-сориентироваться, наметить характерные ориентиры и основное направление движения;

-отметить места приземления остальных членов экипажа;

-приготовиться к приземлению.

<u>после приземления с парашютом:</u>

-осмотреться и оценить обстановку;

-освободиться от подвесной системы парашюта, оставить себе самое необходимое, остальное спрятать и замаскировать;

-подготовить к немедленному применению средства радиосвязи и сигнализации;

-включить аварийную радиостанцию на прием, на передачу переходить, если уверен, что это свои самолеты или вертолеты;

-принять меры к сбору экипажа;

-при необходимости оказать первую медицинскую помощь пострадавшим;
-маскируясь, скрытно покинуть место приземления;
-при соприкосновении с противником открыть по нему огонь и отходить в сторону труднопроходимых мест, передвигаясь короткими перебежками.

после вынужденной посадки:
-срочно покинуть воздушное судно, захватив с собой спасательное снаряжение;
-приготовить оружие к бою, осмотреться и оценить обстановку;
-организовать наблюдение за противником и оборону;
-оказать медицинскую помощь раненным;
-установить радиосвязь с поисковыми самолетами (вертолетами),в дальнейшем действовать в соответствии с указаниями командира поискового воздушного судна;
-если существует угроза захвата в плен, срочно покинуть место посадки.

ИЗБЕЖАНИЕ ЗАХВАТА В ПЛЕН

Бой в обороне. Оборона занимаемой позиции возможна в том случае, если ожидается помощь со стороны своих войск в кратчайшее время. В этом случае главная задача – продержаться до прибытия помощи. Если противник многочисленный и поражение в случае оборонительного боя неизбежно, следует, не допуская опасного сближения, заблаговременно отойти.
При организации круговой обороны предусмотреть:
-оборудование основных и запасных огневых позиций по возможности на господствующей высоте, в естественных укрытиях или других подходящих местах, имеющих наиболее широкий сектор для стрельбы;
-возможность перемещения и отхода в ходе боя;
-визуальную видимость друг друга на огневых позициях;
-укрытие для раненных;
-сектор стрельбы каждому члену экипажа, сигналы открытия огня и перехода на запасные позиции, организацию взаимодействия в группе.

Отход, отрыв от преследования. Если оказание помощи спасателями задерживается, то при малейшей возможности стараться вырваться из окружения и оторваться от преследования. Если в экипаже несколько человек, следует разделиться на две группы: основную и прикрытия. В основную включаются командир и раненные. Задача группы прикрытия – сдерживать противника, пока основная группа не отойдет на безопасное расстояние в пределах видимости и не займет оборону. Затем группа прикрытия отходит под прикрытием основной группы и так далее. В отдельных случаях группа прикрытия может уходить в другом направлении, вызывая огонь на себя и уводя противника от основной группы. Затем предпринимается попытка оторваться от противника и встретиться с основной группой в заранее обусловленном месте.
При организации отхода командиру следует определить главное направление отхода и два-три запасных. Отход производится короткими перебежками, перекатами, обеспечивая взаимное прикрытие. При этом следует максимально использовать маскирующие свойства местности, дым горящей техники, стремиться отходить в сторону солнца и т.д.
При отходе с десантной группой командование всем личным составом берет на себя командир этой группой!

Прорыв, выход из окружения. Прорыв применяется в том случае, когда силы противника невелики. При принятии решения на прорыв его нужно осуществить по возможности в кратчайшие сроки. Чем дольше экипаж задерживает активные действия, тем больше получает преимущество противник. В некоторых случаях поспешно составленный, но выполненный более энергично план более эффективен, чем детально разработанный, но с упущенными сроками. Действиям по прорыву способствуют темное время суток или сложные метеоусловия.

Командир экипажа должен знать, что даже в случае неудачной попытки избежания захвата в плен каждый час уклонения от встреч с противником снижает значение разведывательных данных, которые могут быть получены от членов экипажа.

Укрытия. Место для укрытия выбирается с таким расчетом,чтобы обеспечить маскировку, безопасность, быстрый и скрытый отход в случае обнаружения, возможность обороны при нападении противника. Укрытие не следует располагать вблизи местных предметов, которые могут служить противнику ориентирами. Во время отдыха следует выставлять охранение и организовывать наблюдение. Если член экипажа один, то от сна днем следует воздержаться. Дневка в основном служит для того, чтобы переждать светлое время суток.

При упорном преследовании противником летного экипажа следует избегать готовых характерных укрытий, которые привлекают внимание в первую очередь: отдельных пещер, деревьев, групп кустарников, домов и т.п. В этом случае целесообразно затаиться в какой-либо щели, среди валунов и т.п. В укрытии нельзя

курить и разводить костер, так как запах дыма может чувствоваться на значительном расстоянии, особенно в горах.
Покидая укрытие, нужно уничтожить следы своего пребывания.

Передвижение. При движении в район сбора или к линии фронта (расположению своих войск или союзников) экипаж должен выполнять следующие основные правила:
-учесть физическое состояние членов экипажа;
-после ухода с места приземления в первом месте скрытой стоянки принять меры по восстановлению сил, проанализировать обстановку и составить план действий;
-сориентироваться и определить свое местонахождение;
-наметить основные ориентиры, маршрут движения, основные и запасные пути отхода;
-разработать план действий при встрече с противником;
-принять меры по маскировке;
-перед началом движения иметь основной и запасной план действий с учетом непредвиденных обстоятельств;
-передвижение осуществлять рассредоточенной группой в пределах видимости друг друга;
-не передвигаться днем по открытой местности;
-по возможности движение осуществлять в темное время суток, используя сложные метеоусловия;
-для передвижения использовать труднопроходимую (закрытую) местность, густые заросли; движение осуществлять в обход населенных пунктов, водных путей, дорог, троп, линий коммуникаций и других мест, где возможна встреча с людьми;
-в процессе движения не терять элементов экипировки, не ломать ветки деревьев, всячески скрывать признаки своего присутствия и направление своего движения;
-применять приемы для введения противника в заблуждение;
-после преодоления местного препятствия (овраг, перевал и т.п.) необходимо оглянуться назад и наметить ориентир, который послужит направлением, если вторично придется спешно возвращаться; при наличии времени наметить запасной маршрут на случай, если противник отрежет путь;
-в случае потери ориентировки принять все меры для ее восстановления; движение наугад опасно для жизни и грозит захватом в плен.

Особенности передвижения ночью. Передвижение ночью наиболее безопасно. При подготовке к передвижению следует особенно тщательно изучить и запомнить маршрут, особенности местности и местные предметы, наметить ориентиры, определить условные сигналы для членов экипажа. Для передвижения ночью используются те же способы, что и днем. При передвижении ночью экипаж должен действовать решительно, но осторожно, имея связь между собой. Следует учитывать что у противника могут быть приборы ночного видения, поэтому необходимо, так же как и днем, умело применяться к местности.

Эвакуация экипажа, потерпевшего бедствие. При нахождении в укрытии или на марше у одного- двух членов экипажа обязательно должна быть включена аварийная радиостанция в режим приема.

Услышав вызов (условный сигнал) самолета – пеленгатора или поискового вертолета, установить с ним радиосвязь. Обменявшись радиосигналами взаимного опознавания (паролями) с поисковыми самолетами (вертолетами), вывести их на себя. В дальнейшем действовать по командам командира поискового вертолета.

Если посадка вертолета производится при сильном огневом противодействии противника, для обозначения себя необходимо зажечь сигнальный патрон и отбросить его от себя в сторону, чтобы избежать поражения огнем противника.
При визуальном обнаружении спасательного вертолета следует передать командиру вертолета координаты своего местонахождения и огневых точек противника.