

Ежемесячный научно-популярный журнал

# АВИАЦИЯ и КОСМОНАВТИКА



*вчера, сегодня, завтра...*

**7.2019**







**Ту-134УБЛ авиации Военно-морского флота России**

Фото Н. Балабаева





# «Авиация и Космонавтика»

вчера • сегодня • завтра

Научно-популярный журнал

Июль 2019 г.

Индекс журнала в каталоге Агентства «Роспечать» 71185

Индекс журнала в каталоге Почты России «Подписные издания» П-4316

Журнал зарегистрирован в Комитете по печати Российской Федерации.  
Свидетельство №015798 зарегистрировано 3 марта 1997 г.

Подписку на журнал можно оформить во всех отделениях почтовой связи по каталогам Агентства «Роспечать» и «Почта России» или на сайте Почты России «Подписка онлайн» (<https://podpiska.pochta.ru/>)

## Редакция:

Главный редактор

Виктор Бакурский  
Член-корреспондент Академии наук  
авиации и воздухоплавания

Заместитель главного редактора

Дмитрий Пичугин

Редколлегия

Юрий Кузьмин, Михаил Лисов,  
Михаил Муратов, Андрей Фирсов,  
Иван Чистов, Андрей Юргенсон

Специальные корреспонденты

Вадим Белослюдцев, Александр Бельтюков,  
Андрей Захаренко, Михаил Никольский,  
Максим Скрябин

## Издательство:

Генеральный директор

Андрей Лепилкин

Финансовый директор

Елена Левицкая

Директор по маркетингу

Анастасия Лепилкина

Редактор отдела писем

Панна Комарова

Директор по логистике

Виталий Степанцов

Главный бухгалтер

Екатерина Петина

## ООО «Издательство Техинформ»

ИНН 7736314792

ОГРН 5177746381500

Почтовый адрес:

117393, г. Москва, ул. Академика  
Пилюгина, д. 14, корп. 4, оф. 1202

Телефоны редакции:

(499) 265-44-68, (495) 632-16-94

E-mail:

[ak-tv@yandex.ru](mailto:ak-tv@yandex.ru)

Адрес в сети Интернет:

<http://желдоркнига.рф>  
[vk.com/aik\\_tv](http://vk.com/aik_tv)

Журнал выходит при  
информационной поддержке ЦАГИ

## СОДЕРЖАНИЕ



Н. Балабаев

Морской ас ..... 2



А. Захаренко

История одного  
аэродрома ..... 5



О. Растренин

Архивы  
раскрывают тайны ..... 10



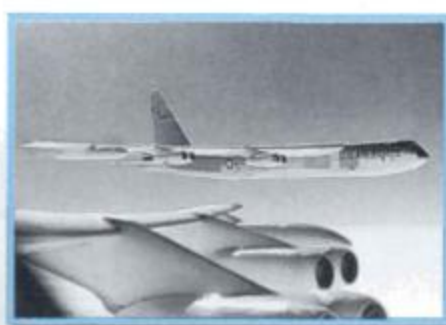
А. Заблотский, Р. Ларинцев

«Цирк Вахмистрова»  
в бою ..... 17



В. Блинов

«Красотка  
из Мемфиса» ..... 20



С. Мороз

Противник  
номер один ..... 32



В. Морозов

Авиация  
во Вьетнамской  
войне ..... 40



И. Вукадинов

Последние  
«Бродяги» ..... 50



Некоторые  
знаменательные  
даты июля в истории  
авиации ..... 56

На 1-й странице обложки фото Ивана Вукадинова  
На 4-й странице обложки фото Максима Скрябина  
Подписано в печать 22.06.19.  
Отпечатано в типографии ООО «Юнион Принт».  
Нижний Новгород, ул. Окский съезд, д. 2. Тираж 2300.  
Журнал выходит при финансовой поддержке  
Федерального Агентства по печати и массовым коммуникациям

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, а также за использование сведений, не подлежащих открытой печати. Мнение редакции может не совпадать с мнением автора. Перепечатка и размещение материалов в сети Интернет только с согласия редакции. При использовании материалов ссылка на журнал «Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра» обязательна.

**К сведению авторов!**  
Материалы для публикации в журнале «Авиация и космонавтика» присылать на электронную почту [ak-tv@yandex.ru](mailto:ak-tv@yandex.ru) или на почтовый адрес редакции.



Николай Балабаев  
Фото автора

# «Морской ас-2019»

С 1 по 6 июня 2019 г. на базе 859-го Центра морской авиации в Ейске прошел финал конкурса по воздушной выучке летных экипажей авиации Военно-морского флота «Морской ас-2019».

Традиционно этот конкурс проводится в три этапа. Первый этап на уровне частей, второй – на уровне флотов. Третий этап, финальный, проходит среди победителей второго уровня.

Для участия в конкурсе прибыли 20 экипажей со всех флотов Российской

Федерации и Центра морской авиации в Ейске. С Северного, Черноморского и Балтийского флотов, а также из состава 190-го учебного смешанного авиационного полка при Центре боевого применения были выделены следующие самолеты и вертолеты: Ил-38, Су-24М, Су-30СМ, Л-39, Ан-26, Ка-27ПС и Ка-27ПЛ, Ка-27М, Ка-28.

Традиционно в номинации конкурса вошли: «Лучший экипаж самолета противолодочной авиации ВМФ», «Лучший

экипаж самолета морской штурмовой авиации ВМФ по бомбардировочной подготовке», «Лучший экипаж самолета морской штурмовой авиации ВМФ по ракетной подготовке», «Лучший экипаж самолета специальной морской авиации ВМФ», «Лучший экипаж вертолета противолодочной авиации ВМФ».

Основные задания выполнялись на межвидовом Копанском полигоне, на морских полигонах в акватории Черного моря, на полигоне Центра морской ави-







ации, а также над территорией Ейского аэродрома и полигона Ейского 726-го учебного центра войск ПВО Сухопутных войск с привлечением состава последнего для имитации сил ПВО условного противника.

Основными заданиями для самолетов и вертолетов противолодочной авиации стал поиск подводной лодки условного противника с выставлением поля радиогидроакустических буев; вертолеты также осуществляли бомбометание по радиолокационно-контрастным целям. Для самолетов штурмовой авиации в списке задач стояло проведение ракетных стрельб неуправляемыми ракетами С-8 и бомбометание учебными практическими







и фугасными бомбами на полево  
полигоне.

6 июня прошло награждение  
участников соревнований. Традиционно  
лучшими в номинации противоло-  
дочной авиации на вертолетах были  
конкурсанты из состава 859-го Центра  
морской авиации. В номинации морской  
штурмовой авиации по ракетной подго-  
товке победу одержал экипаж самолета  
Су-24М из состава Балтийского флота.  
В номинации морской штурмовой  
авиации по бомбовой подготовке  
победителем стал экипаж самолета  
Су-24М из состава Черноморского  
флота. В номинации «Лучший экипаж на  
самолетах морской специальной авиа-  
ции» первым оказался экипаж самолета  
Ан-26 Тихоокеанского флота.





Андрей Захаренко

Фото автора



# История одного аэродрома

## Аэродром Черемушки (Чита-1)

В далеком 1912 г. в Чите, тогда еще в Российской империи, был сформирован 1-й авиационный отряд. В этой связи возникла срочная потребность в аэродроме с более-менее приемлемой инфраструктурой. В течение второй половины 1912 г. – первой половины 1913 г. в оперативном режиме решалась задача по формированию взлетно-посадочной полосы, стоянок, рулежных дорожек, хранению ГСМ, автопарку и т.д. Так появился аэродром Чита-1, впоследствии получивший название Черемушки.

В 1920 г. на аэродроме временно базировался авиаотряд атамана Семенова, а к концу года здесь был расквартирован 1-й авиаотряд Гражданского воздушного флота Дальневосточной республики.

В 1920-е и 1930-е гг. Чита-1 являлся аэродромом смешанного базирования. С него летали самолеты ТБ-1, П-5, а позднее ТБ-3 и Ли-2.

В 1938 г. на аэродроме Чита-1 была сформирована 30-я школа летчиков-истребителей. Кстати, в первом наборе среди курсантов значился знаменитый Алексей Маресьев, который после ампутации ног в период Великой Отечественной войны сбил в боях 7 вражеских самолетов. Школа летчиков базировалась на аэродроме около года, после чего была передислоцирована в Батайск.

Во время Великой Отечественной аэродром Чита-1 использовался в

качестве кузницы кадров для фронта. Здесь велась первоначальная подготовка и переучивание летного состава, а также техников и механиков.

В послевоенное время, в разные периоды, на аэродроме Чита-1 базировались авиационные подразделения от отрядов и отдельных эскадрилий до полков. Попробуем хотя бы кратко описать историю каждого из этих формирований.

### 253-я ОСАЭ, 36-й ОСАП, 320-я АБ

253-я отдельная смешанная авиационная эскадрилья 12-й Воздушной армии была сформирована на аэродроме Поздеевка Амурской области 22 мая 1948

г. на основании Директивы Генерального штаба Вооруженных сил СССР от 31 марта 1948 г. Первым командиром 253-й ОСАЭ стал подполковник Горшков А.А.

Первыми самолетами, поступившими на вооружение подразделения, стали По-2, Ли-2 и С-2. Летный состав, в своем большинстве, состоял из выпускников Вознесенской школы летчиков. Многие летчики отличились на фронтах Великой Отечественной войны, имели бесценный опыт, приобретенный в жестоких сражениях за Родину, были награждены боевыми орденами и медалями.

Уже к 1949 г. эскадрилья была передислоцирована на аэродром Смоленка, расположенный в нескольких километрах севернее Читы. Задачи по перевозке грузов и личного состава выполнялись в интересах Забайкальского военного округа.







Ан-12БК из состава 320-й АБ на плановых полетах с зафлюгированным винтом, июль 2009 г.

В январе 1954 г. 253-я ОСАЭ вошла в состав 45-й Воздушной армии, а 1 августа 1967 г. на базе эскадрильи был сформирован 36-й отдельный транспортный смешанный авиационный полк. Его командиром был назначен подполковник А.И. Пермяков. Полк вошел в состав 23-й Воздушной армии. На вооружении полка состояли самолеты Ан-8, Ил-14, Ли-2, Як-12, Ан-14. Также в состав полка входила авиационная эскадрилья на вертолетах Ми-4.

С 1968 г. поступили в эксплуатацию самолеты Ан-24Т производства Улан-Удэнского авиационного завода, а в 1972 г. пришли первые Ан-26. 25 мая 1973 г. летный и инженерно-технический составы приступили к переучиванию на самолет Ан-12, который впоследствии и стал основной рабочей машиной полка на долгие годы. Осенью 1975 года в полк введена авиационная эскадрилья постановщиков помех на самолетах Ан-12ПП,

ранее эксплуатировавшихся в Шауляе. В это же время появились воздушные командные пункты (ВКП) на самолете Ан-10 и вертолете Ми-6, а также ретранслятор (СРТ) на базе Ан-26. В 1977 г. в полк, на постоянное место базирования, прибыл самолет Ил-18.

В начале февраля 1980 г. 23-я Воздушная армия утратила статус самостоятельности и получила статус ВВС в составе Забайкальского военного округа. Таким образом для авиаторов наступили тяжелые времена, в основном связанные с переподчинением общевойсковым командирам. При этом положительным моментом явилось то, что ВВС ЗабВО были доукомплектованы ВКП на базе Ил-22 и Ту-134.

В 1988 г. 23-й ВА вернули прежний статус. Обновление авиационного парка в конце 1980-х гг. было связано с поступлением в состав полка Ту-154Б, а в 1996 году прибытием второго самолета



Эмблема 320-й авиабазы

Ил-22 «Бизон». Таким образом, в начале 90-х годов 36-й осап состоял из трех эскадрилий:

- 1-я летала на самолетах Ан-12 и Ил-22;
- 2-я – на Ан-12ППС, Ту-134 и Ту-154;
- 3-я АЭ была укомплектована самолетами Ан-24, Ан-26, Ан-26РТ и М, а также звеном вертолетов Ми-8.

С 1987 по 1991 гг. полк в составе 23-й Воздушной армии принимал участие в переброске личного состава и техники из расформированных частей группировки Советских войск с территории Монголии.

Начиная с 1992 г. численность состава 23-й ВА стала постепенно сокращаться. К концу 1990-х гг. численность частей, входящих в состав армии, даже с учетом вливания нескольких формирований войск ПВО, не позволила удержать статус Воздушной армии. В сентябре 1997 г. в соответствии с Директивой Главного штаба ВВС, полк был расформирован, а на его базе сформирована 166-я отдельная смешанная авиационная эскадрилья, просуществовавшая до переформирования 23-й ВА весной 1998 г. в авиационный корпус.

1 мая 1998 г. 166-я ОСАЭ была реорганизована в полк. С 1 декабря 2003 г. полк объединили с отдельными батальонами обеспечения и он выполнял задачи в статусе 320-й авиационной базы, расформирование которой произошло в ноябре 2010 г. Также в состав базы входил отдельный отряд на самолетах Ил-20, Ил-18, Ту-134УБЛ, Ан-26 (аэродром базирования Улан-Удэ – Восточный). После расформирования 320-й АБ, все транспортные самолеты и вертолеты вошли в состав 32-го отсап 2-го командования ВВС и ПВО на аэродроме Кольцово в Екатеринбурге.

### 112-й овп, 439-я АБ

Отдельный транспортно-боевой 112-й вертолетный полк был сформирован 29 января 1968 г. на основе 172-й овз в Нерчинске. В свою очередь, 172-я овз была сформирована на аэродроме



Ил-18В (аэродром базирования Улан-Удэ – Восточный) из состава 2-й АЭ 320-й АБ на УТП в Чите-1





Эмблема 412-й авиабазы

Шаталово Смоленской области в начале 1966 г. До переброски в Нерчинск, эскадрилья базировалась в заполярном Салехарде. Первым командиром полка был назначен п/п-к В.Н. Скосырев. В период 1968–1970 гг. на вооружении 112-го полка стояли вертолеты Ми-4, Ми-6. С 1970 г. появился Ми-8, а с 1980 г. полк приступил к переучиванию на Ми-24 и Ми-8МТ.

С 1980 г. личный состав и техника принимали участие в боевых действиях в Афганистане. За годы войны в ДРА вертолетчики уничтожили 29 караванов с оружием, 62 опорных пункта ПВО, перевезли более 50 тысяч т различных грузов.

В 1986 г. полк принимал активное участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Устраняя последствия аварии, экипажи на вертолетах Ми-6 и Ми-8, в условиях повышенной радиации произвели более 150 вылетов и с высоким профессионализмом выполнили поставленную перед ними задачу.

В 1995 г. 112-й вертолетный полк принимал участие в первой Чеченской кампании. В ходе выполнения многочисленных боевых вылетов летные экипажи на вертолетах Ми-24 и Ми-8 проводили поддержку войск с воздуха, вели разведку с воздуха, осуществляли доставку и высадку десанта, проводили поисково-спасательные работы, эвакуацию раненых.

Передислокация 112-го омп на аэродром «Черемушки» произошла в 2003 г. Расформирован полк в 2009 г., личный состав вошел в состав 320-й авиационной базы, которая, как уже упоминалось выше, в свою очередь была расформирована в ноябре 2010 г.

1 декабря 2010 г. была сформирована 412-я авиационная база в составе 3-го командования ВВС и ПВО, которая штатно включала в себя шесть авиационных эскадрилий, базировавшихся на аэродромах Черемушки и Домна. 1-я и 2-я эскадрильи на Су-25 и Су-25БМ (бывший 266-й шап с а. Степь) и 3-я и 4-я эскадрильи на МиГ-29 и МиГ-29УБ (бывший 120 иап) на аэродроме Домна. 5-я эскадрилья на



Ми-24П из состава 112-го омп на УТП в Чите-1, июль 2008 г.

Ми-24Д и 6-я на Ми-8АТ, МТ (бывший Нерчинский 112-й вертолетный полк) с базой на аэродроме Черемушки.

В декабре 2013 г. была сформирована 439-я авиационная база армейской авиации 11-й Армии ВВС и ПВО, местом базирования выбран аэродром Чита-1 (Черемушки). Вся вертолетная техника 112-го омп перешла на баланс базы.

Осенью 2014 г. личный состав принимал участие в Российско-Монгольских учениях «Селенга-2014», а также в командно-штабных учениях «Восток-2014» с базированием на аэродроме «Елизово». 1 декабря 2016 г. путем реформирования из 439-й АБ, вновь был сформирован 112-й отдельный вертолетный полк с местом постоянной дислокации Чита-1 (Черемушки). С осени 2015 г. экипажи 439-й АБ (а с 2017 года в составе экипажей 112-го омп) выполняют специальные задачи по защите интересов России за ее пределами.

Кроме основных задач, связанных с выполнением воинского долга, личный состав полка регулярно оказывает помощь Забайкальскому краю при решении различных задач в периоды наводнений, лесных пожаров, участвует в перевозке грузов, больных, спасательных работах, осуществляет бомбардировку ледяных торосов на реках. Так, в мае 2014 г. экипажи части принимали участие в тушении масштабного пожара на станции Большая Тура.

В разные годы, в соответствии с международными соглашениями, наземные и летные экипажи 112-го омп выполняли специальные задачи за рубежом в республиках Ангола, Мозамбик, Сьерра-Леоне и Эфиопия.

На вооружении 112-го омп состоят вертолеты Ми-24П, из которых сформирована штурмовая эскадрилья. Также в

состав полка входят две эскадрильи на транспортно-боевых Ми-8АМТШ.

В ближайшей перспективе, после завершения государственных испытаний, 112-й вертолетный полк планируется оснастить новейшими вертолетами Ми-28НМ, которые придут на смену Ми-24. Таким образом, вертолетчики 112-го вертолетного полка, должны оказаться в авангарде ВКС по переучиванию на новейшую технику.

Два летчика 112-го омп в разное время были удостоены звания Герой Российской Федерации. Это подполковник В.И. Тюриков и полковник А.С. Голованов.

### ОАО «810 авиационный ремонтный завод»

На территории аэродрома Черемушки, кроме прочих авиационных формирований, расположен 810-й вертолетный ремонтный завод, обслуживающий все модификации вертолетов Ми-8, Ми-24. Предприятие было организовано 1 октября 1984 г. Географическое расположение авиазавода было выбрано не случайно: в одночасье закрылись потребности эксплуатантов вертолетной техники на колоссальной территории Сибири и Дальнего востока.

### 2-я отдельная авиационная эскадрилья Внутренних войск МВД России

Эта эскадрилья создана при первой авиационной эскадрилье ВВ МВД России в 1980 г. в Тынде для обеспечения коммуникаций БАМстрой пути. В 1987 г. необходимость решения задач по обеспечению БАМа отпала. В целях перемещения войск и обеспечения



Забайкальской железной дороги 2-я ОАЭ была перебазирована в Читы-1 (Черемушки). За время базирования в Чите эскадрилья выполняла различные задачи. В конце 1988 – начале 1989 гг. работала в составе миротворческих сил в Армении после разрушительного Спитакского землетрясения. Затем принимала участие в операции «Мак» на территориях Казахстана и Узбекистана в 1991–1993 гг. В ноябре 1992 г. в составе звена вертолетов Ми-8МТ проводилось выполнение задач в рамках устранения этнического Осетино-Ингушского конфликта на территории Пригородного района республики Северная Осетия. С 1994 по 1996 гг. личный состав эскадрильи принимал участие в 1-ом Чеченском вооруженном конфликте, а также в контртеррористической операции на территории Чеченской республики в 1999 г.

В разные годы на вооружении эскадрильи состояли вертолеты Ми-8Т, МТ, ТП, МТВ. В 2008 г. в связи с сокращением во Внутренних Войсках и отсутствием воинских формирований в МВД России на территории Забайкальского края, в целях эффективного использования авиационных подразделений, 2-я отдельная авиационная эскадрилья была перебазирована в Иркутск и преобразована в бригаду Внутренних Войск МВД России.

## ОАЭ Пограничных Войск в составе Забайкальского пограничного округа

В связи с серьезно осложнившейся обстановкой на советско-китайской границе, на участке Забайкальского пограничного округа, в целях усиления охраны границы с КНР, в июле 1967 г.

были утверждены штаты отдельной авиационной эскадрильи пограничных войск в составе Забайкальского пограничного округа. Базовым местом дислокации эскадрильи был выбран аэродром Читы-1. В октябре 1967 г. на железнодорожных платформах в Читы прибыли первые три Ми-4 для вновь созданной авиационной эскадрильи, а к началу 1968 г. на вооружении эскадрильи состоял самолет Ил-14, два самолета Ан-2 и три вертолета Ми-4.

В 1968 г. личный состав участвовал в оборудовании аэродромных стоянок, строительстве авиагородка, специальных зданий и сооружений. В течение 1968 г. часть была доукомплектована вторым самолетом Ил-14, тремя Ан-2 и тремя Ми-4.

В период становления эскадрильи личный состав прошел настоящее боевое крещение, когда в марте–июле 1969 г. в активную фазу вошли провокации китайцев в районе острова Даманский и озера Жаланашколь. Несколько месяцев подряд экипажи эскадрильи находились в состоянии повышенной боевой готовности. Были пресечены многочисленные попытки незаконного пересечения государственной границы, задержаны десятки нарушителей.

В 1971 г. проводилось частичное обновление авиапарка эскадрильи, вместо отработавших Ан-2 и одного Ил-14 на смену пришли три звена Ми-4, а уже в 1976 г. поступили первые три вертолета Ми-8, а также самолет Ан-24 (взамен последнего списанного Ил-14). К 1979 г. с вооружения эскадрильи были сняты последние пять вертолетов Ми-4.

Летные экипажи отдельной авиационной эскадрильи Пограничных войск Забайкальского пограничного округа кроме выполнения основных задач, связанных с

защитой государственной границы, всегда приходили на помощь населению края, участвуя в обнаружении очагов лесных пожаров, доставке раненых и больных из труднодоступных районов. Летчики эскадрильи оказывали содействие при организации поиска людей, эвакуировали жителей подтопленных поселков. Примером может послужить участие в оказании помощи населению в период небывалого паводка 1978 г.

При непосредственном участии экипажей эскадрильи из года в год пресекались многочисленные попытки нарушения государственной границы.

Эскадрилья и в наши дни продолжает успешно решать различные задачи по обеспечению защиты государственных интересов в Забайкальском крае.

## 141-е отдельное авиационное звено ПВО России

В ноябре 1994 г. было сформировано 141-е отдельное авиационное звено ПВО России для обеспечения деятельности 50-го отдельного Гвардейского корпуса ПВО. Аэродромом базирования был Читы-1. На вооружении звена состояло два самолета Ан-26РТ и три вертолета Ми-8Т. В апреле 1998 г. звено было расформировано, вся авиационная техника вошла в состав 36-го осап.

## 137-я осаэ РВСН

В связи с созданием нового вида Вооруженных сил – РВСН, в конце 1959 г. начали формироваться осаэ и орато, предназначенные для боевого обеспечения создаваемых ракетных армий. 137-я осаэ



Ан-26 из состава ОАЭ Пограничных войск. Читы-1, апрель 2008 г.



была сформирована в декабре 1964 г. в поселке Горный (Дровяная) Читинской области для обеспечения 4-й ракетной дивизии, входившей в состав 53-й ракетной армии РВСН России. На вооружении эскадрильи стояли вертолеты Ми-4. 1 мая 1998 г. 137-я осаз была перебазирована на аэродром Чита-1. На вооружение ракетной дивизии (впервые в РВСН) 20 декабря 1978 г. в штат управления поступил ВзПУ на базе самолета Ил-22 с двумя летными экипажами. Также в состав эскадрильи в разное время входили вертолеты Ми-4, Ми-8, самолеты Ан-26, Ил-22. Эскадрилья была расформирована в декабре 2002 г. в процессе расформирования 53-й ракетной армии.

\*\*\*

В настоящее время аэродром Чита-1 (Черемушки) полностью реконструирован, включая модернизацию ВПП, и способен принимать воздушные суда 1–3 классов (Ту-154, Ту-134, Ан-12, Ил-18, Ан-26, а также боевые самолеты и вертолеты) с ограничением посадочной массы до 100 т. Кроме того, модернизации подверглась аэродромная инфраструктура, свето-сигнальное и радиотехническое оборудование, нанесена разметка на ВПП, рулежных дорожках и стоянках.

Во время подготовки статьи с аэродрома Чита-1 (Черемушки) выполнялись плановые полеты 120-го Гвардейского отдельного истребительного авиаполка.



Экипажи истребителей Су-30СМ Восточного военного округа в ходе летно-тактического учения провели практические стрельбы на полигоне «Мухор-Кондуй». В ходе практической части стрельб летчики и инженерно-технический состав были подняты по тревоге, после чего выполнили нормативы по подготовке и поднятию самолетов в воздух, а также задачи по прикрытию аэродрома от авиаудара условного противника. Помимо этого была отработана задача по проведению воздушной разведки, обнаружению и уничтожению воздушного судна условного противника

с целью не допустить нанесения им авиационного ракетно-бомбового удара по инфраструктуре аэродрома.

После завершения тактических маневров летчики выполнили стрельбы из авиационных пушек ГШ-301 и произвели пуски ракет Р-27 и Р-73 по малоразмерным воздушным целям. При отработке поставленных задач экипажи были проверены в боевом применении по наземным целям в простых и сложных видах маневра, с применением активных помех при оказании противодействия средствам ПВО обозначенного противника как одиночно, так и в составе пары.

— За всестороннюю помощь, оказанную при подготовке материала и организации репортажа, автор статьи благодарит командира 120-го Гвардейского истребительного полка полковника Трунина С.Е., начальника штаба 120-го Гвардейского истребительного полка, исполнявшего обязанности до 2019 года, а ныне слушателя Академии имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина подполковника М.Н. Сиделева, бывшего заместителя командира 320-й авиабазы по ИАС подполковника в отставке Н.Ю. Кунова (эту должность занимал до конца 2010 г.), а также заместителя командира, начальника штаба 112-го отдельного вертолетного полка подполковника П.А. Карпова.





# Архивы раскрывают тайны

Олег Растренин



Продолжение.  
Начало см. в «АиК» №3-5/2019 г.

## Ил-2 – «окончательный профиль машины»

### «Летный состав требует»

Еще в самом начале июля 1941 года по требованию летчиков-штурмовиков, побывавших в боях, впервые был поднят вопрос о защите хвоста самолета Ил-2.

Известно, что уже 21 июля Ильюшин обратился к наркому Шахурину с предложением, установить на Ил-2 мотор воздушного охлаждения М-82 и «на основании опыта войны /.../ сделать самолет двухместным»: «Второй член экипажа будет главным образом вести защиту хвоста самолета от воздушного нападения. При этом условии самолет будет почти неуязвим».

После обсуждения инициативы вышло постановление ГКО от 29 июля 1941 г., согласно которому Ильюшину ставилась

задача «спроектировать установку мотора М-82 на самолете Ил-2, сделать самолет двухместным и выпустить в первый полет 30 августа 1941 года».

Как следует из документов, к 14 августа на завод № 39 из Воронежа перенесли серийный Ил-2 зав. № 1864714 и уже 8 сентября этот самолет, но с мотором М-82, был поднят в воздух с аэродрома ЛИИ НКАП в Раменском. Летал летчик-испытатель комбриг В.К. Коккинаки.

Вооружение Ил-2 М-82 включало две пушки ШВАК (420 снарядов), два пулемета ШКАС (1500 патронов), пулемет УБТ для стрельбы назад (280 патронов), восемь РО-82 и 400 кг бомб (в перегрузку 600 кг).

В ходе переделки Ил-2 под мотор М-82 бронекорпус самолета до

переднего лонжерона центроплана был срезан и установлена двойная бронеперегородка, воспринимавшая нагрузки от мотора. Мотор и агрегаты мотора не бронировались.

Вместо заднего бензобака оборудовали кабину стрелка со шкворневой установкой под пулемет УБТ калибра 12,7 мм. Патронный ящик крепился к броне под пулеметом. Установка обеспечивала довольно ограниченные углы обстрела: 36° – вверх, по 15° – влево и вправо, и 5° – вниз по борту. Со снятым оптическим прицелом ОМП-3 углы обстрела в стороны увеличивались до 24°.

Штурман-стрелок защищался броней почти также как и летчик: задняя и нижняя броневые стенки кабины имели толщину 8 мм, боковые – 6 мм, броня

Опытный самолет-штурмовик Ил-2 М-82 зав. №1864714





над головой штурмана – 5 мм. Кроме этого, для защиты головы штурмана от огня сзади предусматривалась установка двух 64-мм бронестекол, а под ними двух плиток металлической 12-мм брони.

В связи с выполненными переделками центровка самолета немного сместилась вперед и составила 29,2% САХ.

По инициативе Ильюшина самолет Ил-2 зав. № 1864714 после переделки стал именоваться как Ил-4 М-82, но в переписке, особенно с ВВС, довольно долго использовалось обозначение Ил-2 М-82.

Программа заводских испытаний была завершена быстро – к 16 сентября. Вместе с Коккинаки самолет облетал летчик-испытатель завода № 18 подполковник К.К. Рыков.

По сравнению с серийным Ил-2 АМ-38 летные данные Ил-2 М-82 несколько ухудшились. Скорость полета у земли составила 382 км/ч, на высоте 2600 м – 421 км/ч.

Сразу же по окончании заводских испытаний Ильюшин предложил выпустить 30 Ил-2 М-82 войсковой серии. Предлагалось сформировать один авиаполк полностью на новых машинах и один смешанный, укомплектованный одноместными и двухместными Ил-2 в соотношении 2:1, то есть каждым двум одноместным самолетам Ил-2 АМ-38 придать один двухместный Ил-2, который решал бы задачи лидера группы. В этом случае Ил-2 с М-82 именовался бы как Ил-4.

Однако было решено дождаться результатов дополнительных испытаний мотора М-82. К тому же Ил-2 с М-82 еще должен был пройти положенные государственные испытания.

Тем не менее, мобилизационный отдел НКАП в сентябре включил Ил-2 с М-82 в проект плана выпуска самолетов и моторов в 1941 г.

Учитывая перспективу возможного перехода на самолете Ил-2 с мотора АМ-38 на мотор М-82, заместитель наркома авиапрома Воронин распоряжением от 3 октября 1941 г. потребовал от Ильюшина немедленно выслать на заводы №№ 1 и 18 чертежи для установки на Ил-2 мотора М-82. Одновременно директора этих заводов Третьяков и Шенкман обязывались «вне потока запустить по одному двухместному самолету Ил-2 с мотором М-82 по чертежам Главного конструктора тов. Ильюшина с тем, чтобы ознакомиться с этой работой и быть подготовленным к переходу на мотор М-82 в серийном производстве».

Здесь следует сказать, что еще до окончания заводских испытаний приказом НКАП от 3 сентября 1941 г. Ильюшин обязывался к 10 октября подготовить чер-



Опытный самолет-штурмовик Ил-2 М-82

тежи в обеспечение запуска в серийное производство самолета Ил-2 М-82.

Однако уже 8 и 9 октября по решению ГКО началась эвакуация промышленности вглубь страны. Как следствие, работы по Ил-2 М-82 замедлились. К тому же 27 октября Ил-2 М-82 попал в аварию на Центральном аэродроме г. Москвы. В результате столкновения с рулившим МиГ-3 на самолете была разрушена хвостовая часть фюзеляжа. Самолет встал в ремонт.

19 ноября 1941 г. вышли два постановления ГКО №№ 915сс и 916сс, а днем позже и соответствующие им приказы НКАП.

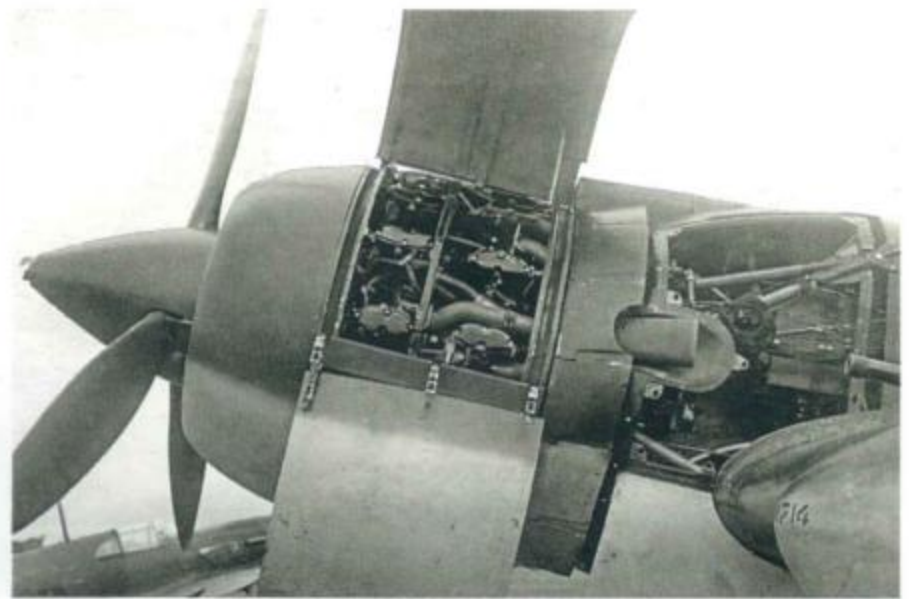
Согласно постановлению № 916сс директор завода № 135 Кузин обязывался немедленно развернуть производство Ил-2 М-82 взамен производящегося на заводе бомбардировщика Су-2 М-82.

Постановлением № 915сс директору завода № 381 Журавлеву и Ильюшину ставилась задача не позже 10 декабря





Вид на закрылок самолета Ил-2 М-82



Капот двигателя самолета Ил-2 М-82

1941 г. завершить испытания опытного Ил-2 М-82, и с 1 февраля 1942 г. организовать его серийное производство.

Примерно в это же время специалисты НИИ ВВС предложили установить на Ил-2 мотор М-82-112И (М-82ИР) с односкоростным нагнетателем (1400 л.с. – у земли, и 1650 л.с. – на взлете), который в ноябре успешно прошел 100-часовые испытания на стенде.

Этот мотор считался «наиболее пригодным для установки на самолеты Ил-2 в сравнении с мотором М-82, так как вторая скорость нагнетателя мотора М-82 на штурмовике практически не используется», в то же время «мотор с односкоростной передачей к нагнетателю более прост в производстве и более надежен в эксплуатации».

Однако окончательного решения принято не было. Сочли целесообразным сначала получить результаты 100-часовых совместных испытаний форсированного варианта мотора М-82-112И (взлетная мощность 1800 л.с.), а также государственных испытаний Ил-2 с М-82.

Постановлением ГКО от 28 марта завод № 381 обязывался с 1 мая начать выпуск Ил-2 с М-82ИР. Причем уже в мае завод должен был собрать 56 самолетов, в июне – еще столько же. Штурмовик предполагалось выпускать в одноместном варианте без воздушного стрелка.

Тем временем, после обобщения опыта боевого применения самолетов Ил-2 АМ-38 первых шести месяцев войны, в штаб ВВС КА, в Наркомат авиапромышленности и в ЦК ВКП(б) «потянулись» требования летного и командного состава штурмовых полков выпускать Ил-2 с воздушным стрелком и крупнокалиберным пулеметом УБТ.

Реакция Ильюшина была довольно странной. В письме от 12 февраля 1942 г. наркому Шахурину он указывал (копия письма направлена бригаинженеру Лешукову): «В отношении увеличения экипажа самолета Ил-2 до 2-х человек,

особенно для самолета с мотором АМ-38, считаем нецелесообразным и ненужным, т.к. при посещении частей видно, что потерь от воздушного противника Ил-2 не имеет. Целесообразно на 9 шт. самолетов выпускать один 2-местный самолет с мотором М82, который будет выполнять роль лидера девятки».

Остается только гадать, в каких штурмовых авиаполках ВВС КА отсутствовали в это время потери от атак немецких истребителей?

20 февраля 1942 г. начались официальные государственные испытания Ил-2 зав. № 1864714 с М-82. До 12 марта летали в Молотове, а затем – в Кольцово.

Полученные летные данные Ил-2 М-82 по-прежнему были несколько хуже серийного Ил-2 АМ-38. Особое внимание испытатели обратили на оценку боевых возможностей Ил-2 М-82 при отражении атак истребителей противника. С этой целью был проведен учебный воздушный бой с истребителем Як-1.

Оказалось, что истребитель, имея значительное превосходство в скорости и маневре, может свободно атаковать Ил-2 М-82 со всех направлений при любых исходных условиях встречи.

Наиболее опасными были атаки истребителя сзади снизу в хвост. При этом «обеспечение огня заднего пулемета маневром Ил-2 по высоте должного эффекта не дает, так как истребитель без особого труда держится в мертвых конусах». Только при полете на бреющей высоте вполне было «возможно доворотами вправо-влево на 10-15° обеспечить огонь по истребителю, находящемуся в хвосте».

Был сделан вывод, что «уход от противника на бреющий полет с высоты является наиболее эффективным средством обороны» двухместного Ил-2. При этом «заднюю стрелковую установку пулемета УБТ на самолете Ил-2 с мотором М-82 считалось возможным допустить как временную». Требовалось ее доработать

«с целью максимального возможного увеличения углов обстрела».

Поскольку к этому времени дальний бомбардировщик ДБ-3ф получил обозначение Ил-4, то Ил-2 с мотором М-82 в переписке сменил наименование с Ил-4 М-82 на Ил-6 М-82.

Акт по результатам испытаний Ил-2 М-82 и заключение к нему начальник НИИ ВВС бригаинженер Федоров подписал 18 апреля. Спустя пять дней – 23 апреля, по представлению заместителя начальника ГУ ВВС генерал-лейтенанта Петрова акт утвердил командующий ВВС КА генерал-лейтенант Новиков.

Однако уже на следующий день Новикову на стол лег отчет НИИ ВВС по результатам государственных испытаний опытного штурмовика Су-6 конструкции ОКБ Сухого с мотором М-71. Из материалов отчета следовало, что с нормальной боевой нагрузкой (10 РС-132, 200 кг бомб, 2 пушки ВЯ и 4 ШКАС с боекомплектом) Су-6 М-71 по определяющим летно-боевым качествам значительно превосходит и серийный Ил-2 АМ-38, и опытный Ил-2 М-82. Максимальная скорость у земли достигала 445 км/ч (496 км/ч на форсаже). Весьма важным преимуществом Су-6 М-71 являлись более высокие величины диапазона рабочих скоростей, маневренной перегрузки и приемистости. На Су-6 появлялась возможность практически реализовать метод атаки цели с форсированного боевого разворота со средних высот. Резко возрастала эффективность ударов (улучшались условия прицеливания, стрельбы и бомбометания) и одновременно уменьшалась вероятность сбития огнем зенитной артиллерии противника. За боевой разворот с высоты 100–200 м самолет с нормальной боевой нагрузкой выходил на рабочую высоту для атаки цели – 600–800 м. При этом боевой разворот выполнялся за минимальное время. На начальном этапе маневр получался энергичным и с высокой



перегрузкой, а достаточно большой угол крена в конце боевого разворота позволял более интенсивно выполнять участок ввода самолета в пикирование. Продолжительность атаки и пространственный размах круга сокращались. Все это вместе взятое затрудняло зенитным расчетам противника вести прицельный огонь.

По всему выходило, что Су-6 М-71 – это тот штурмовик, который крайне необходим ВВС КА на фронте. К этому времени Управление опытного строительства ГУ ИАС ВВС уже проработало вопрос о выпуске опытной серии Су-6 М-71 в количестве 25 самолетов для проведения фронтовых испытаний и подготовило проект соответствующего постановления ГКО.

Однако еще был двухместный Ил-2 М-82 и утвержденная накануне рекомендация по его внедрению в серию. Получалось так, что если ставить на вооружение Ил-2 М-82, то шансы запустить большую серию Су-6 М-71 сводились к нулю. Производственные мощности завода № 19, который собирал М-82 и М-71, все же были не безграничными.

Здесь следует учитывать, что в это время на заводе № 21 в Горьком успешно проходили испытания модернизированный в ОКБ Лавочкина истребитель ЛаГГ-3 с мотором М-82 (будущий Ла-5), летные данные которого были выше, чем у ЛаГГ-3 с мотором М-105П. Предполагался запуск самолета в массовое производство.

Оценив обстановку, Новиков утверждает акт по государственным испытаниям Су-6 М-71 и одновременно выносит на рассмотрение Военного Совета ВВС КА

вопрос о серийном выпуске двухместного Ил-2 с М-82, где по самолету принимается отрицательное решение.

В постановлении Военного Совета ВВС КА от 25 апреля 1942 г. «О результатах государственных испытаний двухместного штурмовика Ил-6 с мотором М-82» констатировалось, что: «Военный Совет ВВС Красной Армии считает нецелесообразным заказывать самолет Ил-6 с М-82 в серийное производство».

Вечером следующего дня состоялось большое совещание у Сталина. В ряду прочих обсуждались вопросы об организации серийного производства двухместного самолета Ил-2 М-82 и постройки войсковой серии одноместных штурмовиков Су-6 М-71. Для этого в 22:35 в кабинет Сталина пригласили Шахурин, Яковлева и Ильюшина. Там уже находились Молотов, Маленков и Новиков. Обмен мнениями затянулся более чем на 2 часа, но итоговое решение было согласовано.

Постановлением ГКО от 26 апреля отменялись ранее принятые постановления о производстве на заводе № 381 самолетов Ил-2 М-82. Наркомат авиационной промышленности («тов. Шахурин А.И.») обязывался «производить на заводе № 381 самолеты Ил-2 только с моторами АМ-38».

Одновременно отложили постройку войсковой серии Су-6 М-71. Формально, из-за трудностей с выделением завода (собственно, как и других производственных площадей) для выпуска даже малой партии Су-6. К тому же мотор М-71 еще не прошел положенных 100-часовых государственных испытаний.

Отметим, что в это время Государственный Комитет Обороны в первую очередь интересовал только массовый выпуск боевых самолетов в количествах, обеспечивающих своевременное восполнение убыли материальной части на фронте и накопление резервов Ставки Верховного Главнокомандования для проведения будущих операций. При этом особое внимание уделялось истребителям и повышению их летных данных.

К лету 1942 г. высоты боевого применения Ил-2 АМ-38 были повышены до 600-1200 м. Как следствие, резко обострилась проблема истребителей люфт-ваффе. Действия штурмовиков со средних высот без прикрытия своих истребителей стали практически невозможными, так как при уходе группы от цели замыкающие самолеты обычно отставали, подвергались атакам истребителей противника и, «как закон», сбивались. Даже при наличии прикрывающих истребителей было очень трудно обеспечить защиту штурмовиков в растянутом боевом порядке. Особенно тяжелое положение сложилось на сталинградском направлении, где потери Ил-2 от воздействия истребительной авиации противника доходили до 50-60% от общего числа не вернувшихся штурмовиков.

В силу огромных потерь от истребителей у летного состава штурмовых полков в это время, как выразился командир 11-го гшад полковник Наконечников, «было такое настроение, что штурмовику драться с истребителями противника вообще невозможно /.../ мол «летчик-штурмовик – это смертник», а у некоторых слабых духом, которые боялись за свою жизнь, появлялась трусость». По этим

Ил-2 №30887 с крупнокалиберным пулеметом УБТ







Ил-2 №30887 с закрытым и открытым фонарем стрелка

причинам «группы штурмовиков при встрече с истребителями противника в бой не вступали, а чаще всего по существу бежали с поля боя на бреющей высоте, в результате чего несли колоссальные потери, нередко теряя полные группы».

Штаб ВВС КА буквально захлестнул вал требований командного и летного состава штурмовых авиаполков и дивизий действующей армии «обеспечить надежную огневую защиту Ил-2 от атак истребителей со стороны задней полусферы».

Здесь следует учитывать, что в это время наша истребительная авиация еще не могла на равных вести воздушные бои с истребителями люфтваффе. Уровень технического совершенства советских истребителей заметно отставал от немецких самолетов, а летно-боевая и тактическая подготовка летного и командного состава ВВС КА оставляла желать лучшего.

8 августа 1942 г. командующий ВВС КА генерал-лейтенант Новиков и член

Военного Совета ВВС дивизионный комиссар Руденко обратились к наркому авиапромышленности Шахурину с просьбой «дать указание Главному Конструктору тов. Ильюшину срочно разработать и изготовить опытные образцы двухместного самолета Ил-2 в вариантах штурмовика, разведчика и корректировщика артогня».

Отмечалось, что: «Опыт боевой работы штурмовой авиации доказывает необходимость защиты задней полусферы самолета Ил-2 размещением стрелка и установки пулемета Березина во 2-й кабине. Фронт требует также разведывательных самолетов и самолетов корректировщиков артогня. Оборудованный для этих целей двухместный самолет Ил-2 удовлетворит и это требование фронта».

Письмо Новикова с резолюцией Шахурина было переправлено Ильюшину, который сообщил, что если создание двухместного штурмового варианта Ил-2 АМ-38 вполне реально, то вариант

разведчика и корректировщика артиллерийского огня можно реализовать лишь на базе двухместного Ил-2 М-82. Приспособить для целей разведки и корректировки двухместный самолет Ил-2 АМ-38, по его мнению, возможным не представлялось. Дело в том, что согласно ТТТ к «следопыту» кабина штурмана-наблюдателя должна быть полностью бронированной, оснащаться подвижной установкой под пулемет УБТ, мощной радиостанцией, средствами навигации и самолетовождения, а также универсальной установкой под аэрофотоаппараты различного типа. Все это утяжеляло самолет. Но главное, центровка самолета смещалась назад настолько, что полеты становились опасными. В этой связи Ильюшин предлагал запустить в серийное производство прошедший государственные испытания двухместный Ил-2 М-82 в вариантах штурмовика и «следопыта».

Однако Сталин потребовал от наркома Шахурина и Ильюшина разработать такое решение, которое обеспечит переход в массовом производстве к двухместному варианту без сокращения ежемесячного выпуска самолетов Ил-2. При этом первоочередной задачей считался штурмовой вариант с воздушным стрелком. А уже потом на его основе предполагалось отработать разведчик-корректировщик.

Как следует из документов, Ильюшин и директор завода № 30 Шапиро получили задание к концу сентября 1942 г. построить 20 двухместных самолетов Ил-2 в штурмовом варианте с оборонительным пулеметом УБТ. По расчетам полетный вес двухместного варианта Ил-2 «будет на 200–225 кгр. тяжелее серийного». При этом центровка самолета смещалась назад примерно на 3% САХ (до 31% САХ), что вполне обеспечивало безопасность полетов. Первый экземпляр такого самолета планировалось поднять в воздух не позже 19 сентября.

Одновременно по инициативе Ильюшина завод начал строить два самолета Ил-2 с оборонительным пулеметом ШКАС. Летные данные и пилотажные качества штурмовиков ожидалось выше, чем у двухместного Ил-2 с УБТ. Лучше должны были быть углы обстрела и маневренность установки.

Один Ил-2 с пулеметом ШКАС рассматривался как эталон для возможной серии и строился в счет заказанных 20 машин, а второй – как «фронтной вариант» (или «ремонтный вариант») для оборудования серийных одноместных Ил-2 кабиной воздушного стрелка непосредственно на фронте силами технического состава строевых частей и ПАРМ.



Ил-2 №30897 с пулеметом ШКАС



Серьезным недостатком этих машин являлась откровенно слабая бронезащита воздушного стрелка, которая заключалась лишь в бронешитке толщиной 6 мм, прикрывавшим его от огня лишь со стороны хвоста. С боков и снизу стрелок был «голым». Но усилить защиту стрелка возможности не представлялось, так как центровка самолета «уходила» назад. К тому же военные настаивали на организации войсковой серии самолета Су-6 М-71 с лучшими летными данными и возможностями для развития. С учетом этого Шахурин и Ильюшин сочли нелишним подстраховаться.

3 сентября вышел приказ НКАП, обязывающий Ильюшина «произвести работы по бронированию мотора на двухместном штурмовике Ил-2 с мотором М-82 и выпустить его в полет 10.10.42 г.» К этому же сроку требовалось разработать чертежи «для спуска в серийное производство».

Непосредственным исполнителем по подготовке проекта приказа значится сам Ильюшин. На документе имеется его виза от 28 августа.

Правда, каких-либо документов, подтверждающих проведение работ по установке бронированного капота на Ил-2 зав. № 1864714, пока найти не удалось.

Судя по переписке, самолеты Ил-2 АМ-38 с кабиной воздушного стрелка планировалось после сокращенных заводских испытаний сразу поставить на поток и направить в строевые части для производства войсковых испытаний. И только по инициативе помощника начальника 1-го отдела УОС ГУ ИАС ВВС инженер-капитана Бобровского 18 сентября последовал доклад начальника управления бригаинженера Лешукова по этому вопросу на имя главного инженера ВВС КА генерал-лейтенанта Репина.



Спустя сутки в адрес начальника НИИ ВВС генерал-майора Лосюкова ушло распоряжение Репина «принять на испытания с завода № 30 самолеты Ил-2 с АМ-38 в двухместном варианте и провести их в кратчайший срок с целью внесения возможных изменений в изготавливаемую войсковую серию этих самолетов».

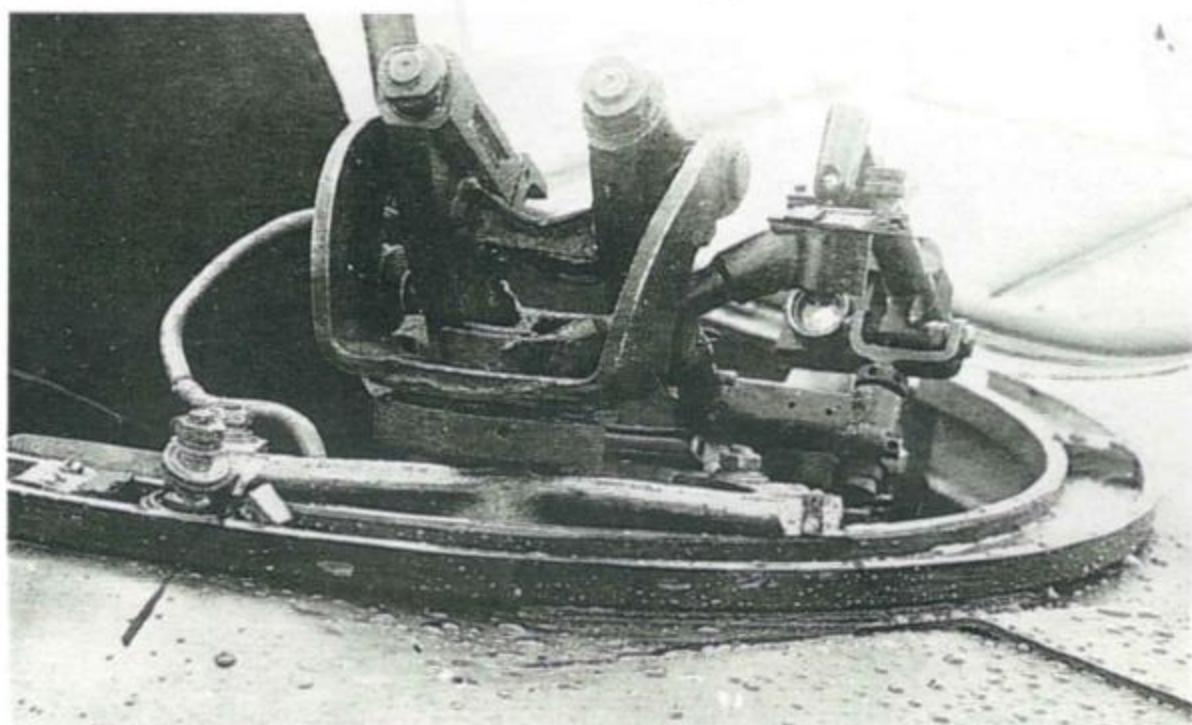
30 сентября 1942 г. в НИИ ВВС поступили два самолета Ил-2 АМ-38 производства завода № 30 с кабинами воздушного стрелка: один (зав. № 30897) – с пулеметом ШКАС, другой (зав. № 30887) – с УБТ.

Переделки были минимальными. За пределами бронекорпуса в фюзеляже





Оборонительная установка ВУБ-3 с пулеметом УБТ на самолете Ил-2 №30928 в ходе государственных испытаний на НИПАВ ВВС, октябрь 1942 г. Кабина воздушного стрелка оказалась слишком тесной. Стрелок в меховом комбинезоне и с парашютом с трудом размещался между пулеметом и задней бронеплитой корпуса



Разрушение каретки пулеметной турели самолета Ил-2 №30928 после 1099 выстрелов

делался вырез, устанавливалась турель с пулеметом и крепилась брезентовая лента, на которой сидел стрелок. Вырез в верхней части фюзеляжа под кабину стрелка окантовывался отштампованным из дюралюминиевого листа жестким кольцом.

На Ил-2 зав. № 887 было введено взлетное положение посадочных щитков под углом  $17 \pm 1^\circ$ , что позволяло сократить разбег при взлете, и механический указатель отклонения щитков. Самолет Ил-2 зав. № 897 такого новшества не имел.

Пулеметы ШКАС и УБТ монтировались на установке ВУБ-3 конструкции И.И. Торопова (завод № 32). Установка с пулеметом ШКАС позволяла вести огонь вверх – до  $40^\circ$ , вниз по борту – до  $15^\circ$ , вправо и влево – по  $45^\circ$ , а под пулемет УБТ –  $35^\circ$  вверх, до  $6^\circ$  вниз по борту,  $35^\circ$  вправо и  $28^\circ$  влево.

Полетный вес двухместных Ил-2 вырос: с пулеметом ШКАС – на 200 кг, с пулеметом УБТ – на 270 кг. Центровка самолетов при нормальном полетном весе сместилась назад на 2,3–3,5% САХ, что составило 31,6% САХ для Ил-2 зав. №897, и 32,85% САХ для Ил-2 зав. №887. Как следствие, ухудшилась продольная устойчивость самолетов.

Лучшей была признана кабина с пулеметом УБТ. Считалось, что мощь огня УБТ в сочетании с маневром штурмовика обеспечит более надежную защиту от атак истребителей противника со стороны задней полусферы, чем пулемет ШКАС. Вопрос о броневой защите стрелка снизу и с боков предполагалось решить после проведения войсковых испытаний.

Заключение по результатам испытаний двухместных Ил-2 начальник НИИ ВВС генерал-майор Лосюков под-

писал 3 октября и тогда же его утвердил заместитель главного инженера ВВС генерал-майор Лапин.

В этот же день за подписью Лосюкова и Ильюшина на имя Шахурин и генерал-лейтенанта Репина последовал доклад, в котором предлагалось: «Запустить в серийное производство двухместный вариант самолета Ил-2 (с мотором АМ-38, винтом АВ5-Л158 и щитками, установленными на взлетный угол) с установкой на нем пулемета Березина калибра 12,7 мм для стрельбы назад, с нормальной нагрузкой: либо 400 кг бомб, либо 200 кг бомб плюс 8 РС калибра 82 мм. Для улучшения взлетных свойств самолета и доведения бомбовой нагрузки до одноместного варианта, необходим быстрее переход на форсированный мотор АМ-38ф».

Уже 5 октября по представлению командующего ВВС КА генерал-лейтенанта Новикова и наркома Шахурин Государственный Комитет Обороны, не дожидаясь результатов войсковых испытаний, своим постановлением обязал НКАП наладить серийный выпуск двухместного варианта Ил-2 с пулеметом УБТ. Нормальная боевая нагрузка включала 300 кг бомб и четыре РО-82.

С 16 по 18 октября 1942 г. установка ВУБ-3 с пулеметом УБТ проходила на НИП АВ ВВС государственные испытания на Ил-2 зав. № 30928 и с треском их провалила.

Выяснилось, что ВУБ-3 имеет малую живучесть основных деталей и не обеспечивает нормальную работу автоматики пулемета. В ходе испытаний не удалось отстрелять и пяти боекомплектов (всего выполнено 1099 выстрелов), как поломались обоймы подшипников и кронштейны каретки. Установка совершенно вышла из строя. При этом было получено 13 задержек при стрельбе. Все по вине установки. Большая часть из них была «неустранима в полете перезарядкой».

В акте по испытаниям констатировалось: «1. Представленная заводом №30 задняя дополнительная стрелковая установка под пулемет БТ кал. 12,7 мм, смонтированная во второй кабине самолета Ил-2, **ПОЛИГОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ НЕ ВЫДЕРЖАЛА** (так в тексте документа – прим. авт.) вследствие низкой живучести основных деталей установки и ненадежной работы агрегатов питания. 2. НИП АВ считает целесообразным защиту задней полусферы самолета Ил-2 постановкой пулемета кал. 12,7 мм на более надежной установке». Однако ВУБ-3 уже внедрялась в серию. Решили постепенно довести установку до требуемых норм в ходе производства.

*Продолжение следует*



# «ЦИРК ВАХМИСТРОВА»

Александр Заблотский, Роман Ларинцев

## В БОЮ



Такая «экзотическая» боевая техника, как «Звено-СПБ», состояла на вооружении 32-го иап ВВС ЧФ

**В** истории советских Вооруженных Сил были проекты различного вида оружия и боевой техники, которые не получили широко развития, в том числе и из-за своей необычности. Мы расскажем об одном таком «экзотическом» проекте, который тем не менее был доведен до серийного производства и реально применялся в годы Великой Отечественной войны. Речь идет о так называемом «Звене Вахмистрова» или «Звене-СПБ». Хотя о нем написано достаточно много, до сих пор подробности о его боевой работе мало известны.

Идея «Звена Вахмистрова» базировалась на использовании тяжелого четырехмоторного бомбардировщика ТБ-3 в качестве авиамамки для истребителей. Сам конструктор В.С. Вахмистров определял свой проект как «самолет-звено». В 1931-41 гг. им были разработаны и испытаны несколько вариантов «самолетов-звеньев» с использованием бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3 в качестве носителей истребителей И-4, И-5, И-3ЕТ и И-16.

До серийного производства и передачи для эксплуатации в войсках было доведено «Звено-СПБ» в составе тяжелого бомбардировщика ТБ-3 с подвешенными под крыльями двумя истребителями И-16, которые после отцепки от носителя выполняли роль скоростных пикирующих бомбардировщиков (СПБ).

Осенью 1940 г. три самолета-носителя ТБ-3РН<sup>1</sup> поступили на вооружение 2-й специальной эскадрильи 32-го истреби-



Капитан А.В. Шубиков, командир 2-й специальной эскадрильи 32-го иап ВВС ЧФ

тельного авиационного полка 62-й авиационной бригады ВВС Черноморского флота. Командовал 2-й эскадрилей опытный летчик, участник войны в Испании, капитан А.В. Шубиков.

Тактика применения «Звена-СПБ» выглядела следующим образом. «Ишачки» с двумя 250-кг авиабомбами каждый подвешивались под плоскостями ТБ-3. Взлетев, бомбардировщик-носитель выходил в расчетную точку, где производилась отцепка истребителей, которые следовали к намеченной цели самостоятельно. Достигнув назначенного района, И-16 СПБ производили

атаку с пикирования и затем возвращались на базу. Использовать «Звено-СПБ» предполагалось «в морской авиации для поражения целей малых размеров, главным образом флота противника, а также в сухопутной авиации, для разрушения мостов, электростанций и т.п.».

Таким образом, И-16 в составе «Звена-СПБ» могли наносить удары на расстоянии, почти равной их полной дальности полета. Но, самое главное, в строю морской авиации появлялись машины, практически равные по боевой нагрузке бомбардировщикам Пе-2 и СБ. Плюс к этому обладающие возможностью наносить удары с пикирования и вести маневренный воздушный бой. Риск для самолета-носителя при тогдашних средствах обнаружения воздушных целей был минимальный, особенно при действиях над морем.

До конца 1940 г., 2-я специальная эскадрилья активно отработывала тактику применения нового оружия, основными целями при этом считались военные корабли вероятных противников. В январе 1941 г. командование флота охладело к этому необычному подразделению и приказало демонтировать с самолетов специальное оборудование.

Вспомнили о «Звене-СПБ» только летом 1941 г. когда война уже была в самом разгаре. 22 июля 1941 г. командующий ВВС ЧФ генерал-майор В.А. Русаков получил следующее указание от заместителя начальника ВВС ВМФ генерал-майора Ф.Г. Коробкова: «Народный комиссар ВМФ адмирал Кузнецов разрешил

<sup>1</sup> В ряде документов указано, что было изготовлено и использовалось пять комплектов оборудования для системы «Звено-СПБ».



использование «Звена-СПБ» инженера Вахмистрова. Для технического руководства монтажом установок на самолетах ТБ-3 и И-16 командиром з-да №51 т. Вахмистров».

Боевой дебют «Звена Вахмистрова» состоялся 26 июля 1941 г. В этот день два «Звена-СПБ»<sup>2</sup> бомбили нефтегородок в Констанце. К сожалению, первый «блин» вышел «комом». Пробив облачность, четыре И-16 СПБ<sup>3</sup> (немцы сообщают о двух машинах) сбросили бомбы в 300 метрах от порта. Потери противника при этом ограничились только двумя легко ранеными зенитчиками.

Самая знаменитая и самая успешная страница в боевой истории «звена Вахмистрова» это, несомненно, налет на Чернаводский мост. Предыстория этого события такова. Перед авиацией Черноморского флота была поставлена задача разрушить стратегически важный Чернаводский мост через Дунай. Для решения этой задачи ночью 9 августа шесть бомбардировщиков ДБ-3 из 2-го минноторпедного авиационного полка нанесли безрезультатный удар по мосту. Поэтому операцию было решено повторить.

Следующей ночью пять ДБ-3 2-го мтап сбросили с высоты 1600-2400 метров четыре ФАБ-500 и девять ФАБ-250. Еще один самолет не нашел цель и вернулся на базу.

В пять часов утра над мостом появились четыре И-16 СПБ,<sup>4</sup> которые сбросили с пикирования восемь ФАБ-250. Через два часа по мосту отработали шесть Пе-2, которые также с пикирования сбросили на него 250-кг бомбы.

В доступных нам немецких документах отражены результаты первых двух ударов. В первом ночном налете ДБ-3 по мосту промахнулись. Их бомбы упали на населенный пункт Черна-

вода и разрушили несколько домов. Были потери и среди гражданского населения. А вот налет истребителей-бомбардировщиков И-16 привел к повреждению моста и проходящего по нему нефтепровода. В цель попали две бомбы. Было прервано железнодорожное сообщение между Констанцей и Бухарестом. По оценке противника восстановление моста требовало до полутора месяцев. Интересно отметить, что немцы подтверждают данные наших документов о высоте бомбометания: ввод в пикирование на 3000 метрах, сброс – на 400 метрах.

Кроме повреждения моста незначительно была повреждена фабрика, изготавливающая винты. На самом мосту четверо военнослужащих из числа охраны были ранены и четверо пропали без вести.

13 августа налет уже трех «Звеньев-СПБ» по той же цели был повторен. В 03.25 самолеты-носители стартовали из Евпатрии. В 05.40 И-16 отцепились от носителей в 15 км от берега на траверзе мыса Мидия и около шести утра нанесли удар по мосту. Из 12 сброшенных ФАБ-250, по наблюдениям летчиков, пять бомб попали в мост, и одна взорвалась в 30-40 метрах от него. В 07.05 все И-16 СПБ благополучно сели на аэродром Школьный под Одессой.

Согласно документам противника, в этот раз бомбы были сброшены с высоты три-четыре тысячи метров, но в цель они не попали. Одна из разорвавшихся возле моста бомб попала в пулеметное гнездо, прикрывавшее подходы к мосту и уничтожила его вместе с расчетом (четыре человека убито, пять ранено).

Почему-то некоторые авторы считают, что поводом к повторному удару по Чернаводскому мосту послужил неуспех



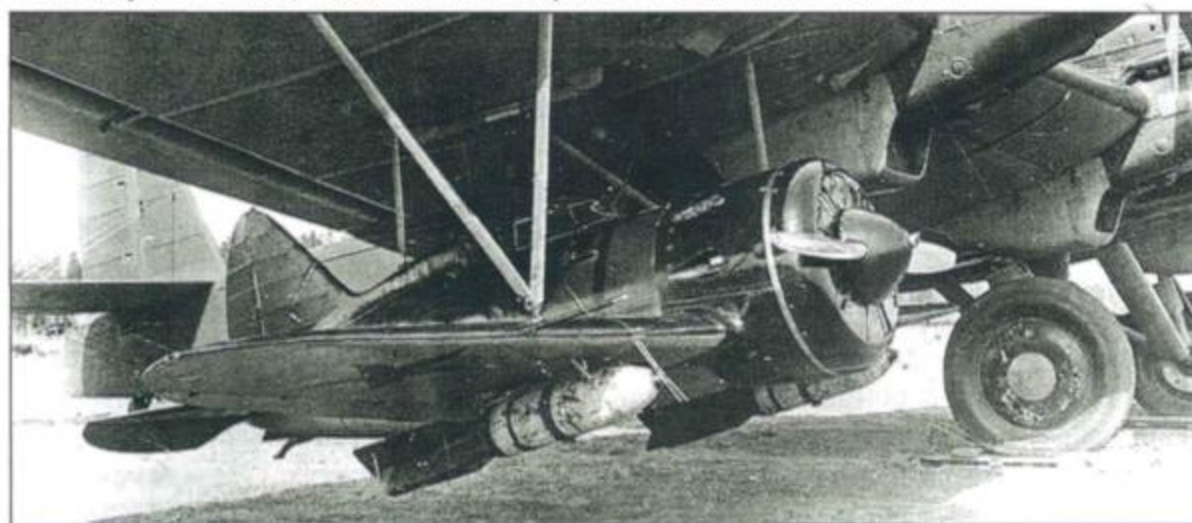
Лейтенант Б.М. Литвинчук, командир звена 2-й специальной эскадрильи 32-го иап ВВС ЧФ (на фото 1944 г. в звании капитана)

первого налета. Однако в сводках ВВС ЧФ прямо указано, что в первом налете согласно аэрофотоснимкам перебиты ферма восточного пролета. А вот из каких источников были подтверждены доклады летчиков о пяти прямых попаданиях 13 августа вопрос...

17 августа было решено нанести удар по Констанце с целью уничтожить находившийся там плавучий док. В 03.15 три «Звена-СПБ» вылетели на выполнение этого задания. В 05.40 четыре И-16 отцепились от своих носителей над морем в 15 километрах от Мангалии. По донесениям пилотов, до этого момента ТБ-3 сопровождался истребителем Ме-109, который не предпринимал агрессивных действий и после расцепки скрылся. Пара лейтенант Б.М. Литвинчук – лейтенант И.Я. Каспаров нанесла удар по плавучему доку, но результатов не наблюдала из-за сильного зенитного огня. На отходе наши истребители-бомбардировщики были атакованы самолетами противника. Литвинчук вел воздушный бой с тремя Ме-109, в результате чего его самолет получил 62 пробоины. Несмотря на повреждения, пара благополучно села в Евпатории в 09.15. Два других И-16 СПБ, пилотируемые лейтенантом Д.И. Скрипником и сержантом С. Кузьменко, на аэродром не вернулись.

Третья пара (старший лейтенант Б.И. Филимонов – лейтенант П.Г. Данилин) задание не выполнила. При полете над морем у ТБ-3 отказал один двигатель. Машина отстала и вышла к румынскому побережью южнее Мангалии. Штурман самолета-носителя

И-16 с двумя ФАБ-250, подвешенный под крылом самолета-носителя ТБ-3РН



<sup>2</sup> Пары капитан А.В. Шубиков – лейтенант Б.М. Литвинчук и старший лейтенант Б.И. Филимонов – лейтенант А.В. Самарцев

<sup>3</sup> Отметим, что в оперсводках ВВС ЧФ писали кратко СПБ, опуская И-16

<sup>4</sup> Пары капитан А.В. Шубиков – лейтенант Б.М. Литвинчук и старший лейтенант Б.И. Филимонов – лейтенант И.Я. Каспаров



отказался давать курс на цель, мотивируя это незнанием своего места. В результате ТБ-3 повернул назад. В 160 км от берега Крыма И-16 отцепились и благополучно сели в Евпатории.

Немецкие документы позволяют уточнить данные из отечественных архивов. Во-первых, можно уверенно говорить, что пара Скрипник – Кузьменко задачу выполнила и смогла нанести удар (немцы зафиксировали сброс восьми бомб). Во-вторых, скорее всего наши самолеты стали жертвами немецких или румынских истребителей, пилоты которых заявили о трех сбитых советских машинах.

Хотя плавучий док поврежден не был, однако ущерб береговым объектам и портовой инфраструктуре был все-таки нанесен. В гавани были уничтожены три нитки нефтепровода и арматурная будка. Осколками поврежден пустой нефтебак. Получил повреждения и не поименованный в документе танкер. Бомба попала в казарму зенитчиков, два человека были тяжело ранены. Еще одна бомба попала в виллу «Фердинанд», но не взорвалась. Две бомбы разорвались вблизи нефтебаз «Конкордия» и «Фрайхоф».

На этом работа «Звена Вахмистрова» по стратегическим объектам прекратилась, а И-16 СПБ, в связи со все ухудшавшейся обстановкой на сухопутном фронте, переключились на цели в тактической глубине. Именно в это время противник вышел к Днепру и началась борьба за удержание этого рубежа. Непосредственно Крыму угрожали войска 11-й полевой армии Вермахта, захватившие плацдарм в районе Каховки - Бериславля. Дважды наведенную немцами переправу атаковали «Звенья-СПБ». Первый вылет был совершен ранним вечером 8 сентября. В 18.50 четверка И-16 СПБ сбросила с пикирования восемь ФАБ-250 и добилась, по докладом летчиков, четырех прямых попаданий. На отходе истребители-бомбардировщики были атакованы «мессерами», при этом из боевого вылета не вернулся лейтенант И.Я. Каспаров.

Повторный налет на переправу был выполнен только через десять дней. Днем 18 сентября к цели вылетели два И-16 СПБ, сопровождаемые тремя ЛаГГ-3. Од-

нако на подступах к переправе истребители-бомбардировщики были атакованы Ме-109 и им пришлось сбросить бомбы по занятой противником деревне Черненька. Еще один вылет был организован вечером. На этот раз в 18.30 два И-16 СПБ, вновь сопровождаемые ЛаГГами, смогли отбомбиться по переправе. Истребители-бомбардировщики вышли из боя без повреждений, а вот пилот одного из сопровождавших их истребителей был легко ранен, и ему пришлось сажать свой самолет на «брюхо» не выпуская шасси.

Что касается результативности наших налетов... Несмотря на то, что немецкие документы добросовестно отмечают все случаи повреждения Каховской переправы от действий советской авиации, ни один из них не может быть достоверно привязан к вылетам «Звеньев-СПБ».

После выхода немецких войск к Перекопу истребителям-бомбардировщикам И-16 пришлось освоить новую «специальность». Теперь они наносили удары по огневым позициям немецкой полевой и зенитной артиллерии. При этом самолеты-носители ТБ-3 зачастую использовались лишь для подъема нагруженных бомбами И-16 в воздух. Сами «ишачки» с двумя подвешенными ФАБ-250 взлететь не могли. В октябре 1941 г. по этим целям было совершено 22 самолето-вылета. 3, 5, 17 и 18 октября было совершено по два самолето-вылета, а 6 и 20 числа – по четыре. 7 октября пара старший лейтенант Б.И. Филимонов – лейтенант П.Г. Данилин атаковала позиции зенитной артиллерии. У самолета Филимонова был поврежден двигатель, и он вынужденно сел в районе Кадыш. Пилот не пострадал, а «ишачок» удалось эвакуировать на аэродром Тагайлы.

19 октября пары И-16 СПБ трижды вылетали для ударов по наземным целям. Пять самолетов бомбили огневые позиции артиллерии, одна машина нанесла удар по скоплению автомобильной техники.

Наличные документы противной стороны не позволяют точно установить результаты этих налетов. Однако постоянные жалобы немцев на русскую авиацию, препятствующую боевой деятельности артиллерии, подразумевают,



Мост короля Кароля I через Дунай у Чернаводы. Удар по нему стал самой знаменитой и успешной страницей в боевой истории «Звена-СПБ»



Разрушения Чернаводского моста

что возможно удары истребителей-бомбардировщиков были результативными.

Подведем итоги. Следует отметить, что сама идея «самолета-звена» и её воплощение в «металле» в виде «Звена-СПБ», в реалиях 1941 г. были вполне жизнеспособными и адекватными состоянию ПВО наших противников. Связка из самолета-носителя ТБ-3 и истребителей-бомбардировщиков И-16, наносивших удары с пикирования, с успехом атаковала важные точечные объекты в глубоком тылу противника. Однако удары по целям в тактической глубине, в непосредственной близости от линии фронта, имели куда меньший эффект. Хотя если посмотреть с точки зрения тактики, то, пожалуй, по тем же артиллерийским позициям, эффективней было бы наносить сосредоточенные удары всеми наличными «Звеньями-СПБ», а не растягивать их в течение дня (например, 19 октября самолеты вылетали в 08.45, 11.55 и 16.02).

Так или иначе, на первый взгляд экзотическое «Звено Вахмистрова» смогло успешно выполнить отведенную ему роль в первые, самые трудные месяцы Великой Отечественной войны.

Немецкая переправа через Днепр в Каховке, одна из целей «Звеньев-СПБ»





# «КРАСОТКА ИЗ МЕМФИСА» ИСТОРИЯ БОМБАРДИРОВЩИКА В-17 «Memphis belle»

Владимир Блинов,  
г. Тирасполь



Кинорежиссер Уильям Уайлер (слева) лично участвовал в боевых вылетах

Сегодня все любители авиации знают о том, что самой знаменитой «Летающей крепостью» среди всех бомбардировщиков семейства В-17 был самолет с именем «Memphis belle» (Мемфис белль – красotka из Мемфиса). Этому во многом способствовал замечательный художественный фильм «Мемфис белль» – один из лучших игровых фильмов о летчиках Второй мировой войны, снятый в 1990 году по сюжету одноименного документального фильма 1944 года.

Кратко напомним читателям о том, что Восьмая воздушная армия США в годы войны выполняла налеты на военные промыш-

ленные объекты Германии и ее союзников в дневных условиях, в ходе которых «крепости» несли большие потери. Чтобы дать экипажам шанс выжить, американское командование по примеру англичан ввело норму боевых вылетов, выполнив которую летчик мог отправиться в отпуск и потом перевестись на инструкторскую работу или другой театр военных действий. Для экипажей «летающих крепостей» восьмой воздушной армии нормой было 25 вылетов (хотя позже ее увеличили до 30, а потом и до 35 вылетов). А так как потери были большие и не все экипажи выполняли эту норму, то для поднятия боевого духа командование ВВС США решило снять фильм про самолет, который первым выполнит 25 вылетов. Для этого еще зимой 1943 года в распоряжение 8-й воздушной армии прислали группу кинооператоров, которые снимали экипажи и самолеты, в том числе и во время боевых вылетов, находясь на борту крепостей.

Руководил работой кинорежиссер Уильям Уайлер. В его задачу входило снять документальный фильм об одном из экипажей летающей крепости. Он и выбрал для съемок экипаж «Красотки», хотя попутно снимал и другие экипажи и их самолеты на случай, если «Красотку» сожгут. Несмотря на запрет, он принял участие в нескольких боевых вылетах, в том числе и на «Красотке», снимая все на камеру. Так как «Красотку из Мемфиса» не сбили, в результате получился фильм именно об этом самолете. В 1944 фильм вышел на экраны под названием «Мемфис Белл: история летающей крепости».

И хотя первой «Летающей крепостью», выполнившей 25 боевых вылетов оказался самолет с именем собственным «Ангелы ада» (см. «АиК» № 3.2019) вся слава досталась «Мемфисской красотке».

**Д**анная «крепость» была выпущена 2 июля 1942 года. Она относилась к модификации F и имела заводской номер 41-24485. Самолет был передан американским ВВС 15 июля 1942 года, а 31 августа 1942 года вошел в состав 324-й бомбардировочной эскадрильи 91-й бомбардировочной группы, где и достался экипажу лейтенанта Роберта Моргана. 30 сентября экипаж перелетел на самолете через Атлантический океан и приземлился на аэродроме Прествик в Шотландии,

после чего 1 октября перелетел на аэродром английского города Кимболтон. 14 октября самолет прибыл на место базирования 91-й бомбардировочной группы на английскую авиабазу Бессингбурн. Кроме командира в экипаж входили второй пилот лейтенанта Джеймс Веринис, штурман лейтенант Чарльз Лейтон, бомбардир лейтенант Винсент Эванс, бортинженер сержант Дилон, радист сержант Роберт Хэнсон, стрелок подфюзеляжной турели сержант Сесилл Скотт, хвостовой стрелок сержант



Джон Куинлан, левый бортовой стрелок сержант Кларенс Уичелл и правый бортовой стрелок сержант Миллер. Впрочем, стоит отметить, что часто в составе экипажа летали другие офицеры и сержанты авиагруппы.

Командир после просмотра фильма «Lady for the Night» 1942 года, где главный герой был владельцем речного корабля под именем «Memphis belle», решил также назвать свой B-17. Экипаж согласился с этим. В результате по бокам носовой части фюзеляжа появился рисунок девушки, разговаривающей по телефону, причем с левой стороны фюзеляжа ее одежда была синего цвета, а на правой стороне – красного. Перед рисунком желтой краской было написано название самолета «Memphis belle». Кстати, экипаж не все свои вылеты совершил на «Красотке». Когда она была в ремонте, они летали на других свободных «крепостях».

Первый боевой вылет «Красотка» с родным экипажем лейтенанта Моргана совершила 7 ноября 1942 года, когда в составе 14-ти самолетов 91-й бомбардировочной группы бомбила укрытия подводных лодок немецкой военно-морской базы во французском городе Брест. Шесть «крепостей» тогда прервали выполнение миссии по техническим причинам. Остальные отбомбились. Потерь группа не понесла.

9 ноября 1942 года самолет вновь ушел в бой в составе группы из 14 «крепостей», бомбили укрытия подводных лодок немецкой военно-морской базы во французском городе Сен-Назер. Одна «крепость» прервала выполнение миссии по техническим причинам. В этом вылете «Красотка» получила легкие повреждения от зенитного огня.

17 ноября 1942 года самолет в составе группы из 20 «крепостей» вновь бомбил укрытия подводных лодок в Сен-Назере. Шесть «крепостей» тогда прервали выполнение миссии по техническим причинам. Потерь группа не понесла, хотя в этом вылете «Красотка» вновь получила небольшие повреждения от зенитного огня. Зато ее стрелкам засчитали два предположительно уничтоженных немецких истребителя. Один FW 190 предположительно сбил хвостовой стрелок, еще один Vf 109 предположительно сбил стрелок подфюзеляжной стрелковой установки сержант МакМэлли (он не входил в экипаж «Красотки» и заменял в этом вылете штатного стрелка).



«Крепости» в боевом вылете»

23 ноября вновь налет на Сен-Назер. Но после взлета обнаружилось проблемы с двумя двигателями и пришлось вернуться домой. Вылет экипажу не зачли. Группа в тот день потеряла три крепости.

Здесь стоит уточнить, что у американцев существовало несколько категорий, характеризующих боевые вылеты. Была категория эффективных и неэффективных боевых вылетов, последние вылеты делились на зачтенные и не зачтенные. Эффективными обозначали вылеты, когда самолет удачно отбомбился по цели, естественно при этом вылет засчитывали. Неэффективными обозначали вылеты, если группа или самолет не отбомбился по цели в силу каких-то причин, это могли быть плохие погодные условия, навигационные ошибки, болезнь члена экипажа во время вылета, механические поломки, боевые повреждения, заставившие самолет вернуться домой, не выполнив задание. При этом, если экипажи возвращались домой по какой-то причине (например из-за боевого повреждения), не выполнив задание, то им могли засчитать этот вылет как выполненный, а если они возвращались, не выполнив задания, например, по причине отказа матчасти, то вылет не засчитывали. Если группе приказывали прервать задание и вернуться домой, например из-за плохих погодных условий над целью, и, получив этот приказ, они были над Германией или оккупированной Европой, то им засчитывали эту миссию как выполненную, а если они, получив приказ на возвращение, были над Англией или над морем, то вылет не засчитывался.

6 декабря 1942 года 22 «крепости» 91-й бомбардировочной группы, в том числе и «Красотка», без потерь нанесли удар по вагоностроительному заводу во французском городе Лиль.

Во время следующего вылета 20 декабря на бомбардировку французского аэродрома Ромилли, группа потеряла две «крепости». Зато бомбардир лейтенант Эванс сбил FW-190.

30 декабря 1942 года 19 «крепостей» из 91-й бомбардировочной группы, в том числе и «Красотка», вылетели на бомбардировку укрытий подводных лодок немецкой военно-морской базы во французском городе Лорьян. Две крепости прервали выполнение миссии из-за технических неполадок. Экипаж «Красотки» летел под командованием второго пилота, так как командир заболел. После этого



Одна из «летающих крепостей», оборудованная киноаппаратурой



полета лейтенант Веринис был назначен командиром другой «крепости» и больше на «Красотке» не летал. Группа в том вылете потеряла один бомбардировщик.

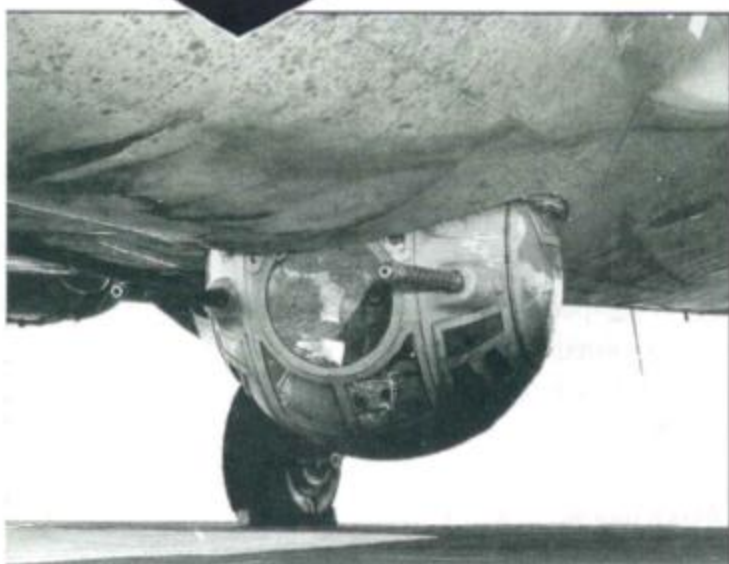
3 января 1943 года 16 самолетов ушли на бомбардировку склада торпед подводных лодок в Сен-Назере. Два прервали выполнение задания из-за механических проблем. Экипаж «Красотки» летел под командованием капитана Моргана и майора Путнама. В этом вылете стрелкам «Красотки» засчитали один FW 190, его сбил бортиженер сержант Евгений Эдкинс. «Красотка» тогда получила незначительные боевые повреждения. Группа потеряла одну «крепость».

Редкий снимок «Мемфис белль», сделанный зимой - весной 1943 года. На борту еще очень мало отметок о боевых вылетах. Виден ранний тип рисунка на колпаках колес шасси. В носовом блистере нет пулеметов, а с внутренней стороны нет креплений для них.



Нижний стрелок Сесил Скотт выглядывает из своей турели. Над створкой люка написано его звание и имя

Подфюзеляжная турель. Обратите внимание на свастику, нарисованную под буквой D кода самолета. Ни один производитель моделей и декалей с вариантом окраски «Мемфис белль» этот крест не воспроизводит. Турель с боковыми обтекателями. Перед турелью видна торчащая небольшая гнушаяся антенна



Бортовые стрелки Казимир Нэстал и Кларенс Уинчелл на своих рабочих местах



Радист Роберт Хэнсон



Левая бортовая оборонительная установка



Выжившие члены экипажа с другой сбитой «крепости». Экипаж привел свой самолет в Ла-Манше и спаслись только эти четверо. Они сфотографировались перед «Красоткой» после возвращения. Этот снимок интересен тем, что люк бортовой оборонительной установки закрыт



Кормовая оборонительная установка. Под стволами видны две фары: левая (четырёхцветная) для полета ночью строем, правая – для подачи команды на бомбометание самолетам, идущим следом



Кормовой стрелок сержант Джон Куинлан держит счастливую подкову, с которой он выполнял все боевые рейды



13 января 1943 года 13 самолетов направились на бомбардировку складов и ж.д. узла французского города Лиль. Две машины прервали выполнение задания из-за механических проблем. В этом вылете в экипаж «Красотки» входил полковник Рэй, так как самолет был ведущей «крепостью» на пути к цели и обратно. Группа потерь не понесла.

23 января «Красотка» вновь была лидером группы из 13 самолетов. Бомбили уртытия подводных лодок во французском Лорьяне. Группа потерь не понесла, хотя «Красотка» получила повреждения хвостовой части.

27 января состоялся рейд 17 «крепостей» на завод дизельных двигателей в немецком городе Вильгельмсхафен. «Красотка» была на ремонте и не полетела. Ее экипаж вылетел на другой «крепости», но из-за механических проблем вынужден были прервать миссию и вернуться домой. Вылет экипажу не засчитали.

4 февраля «Красотка» продолжала находиться в ремонте и не полетела на бомбардировку немецкого города Эмден. Экипажу вновь пришлось выполнять

боевую миссию на другой «крепости». В вылете принимало участие 17 самолетов, группа потеряла две «крепости».

14 февраля «Красотка» вновь пошла в бой. Планировался удар по ж.д. станции в немецком городе Хамм. Однако по дороге на цель группа была отозвана из-за плохой погоды над ней. В результате все «крепости» вернулись домой с бомбами. Но так как они были отозваны, будучи уже над оккупированной Европой, всем экипажам засчитали эту миссию..

16 февраля года «красотка» в составе группы из 17 «крепостей» ушли на бомбардировку укрытий подводных лодок в Сен-Назере. Два самолета прервали выполнение задания из-за механических проблем. «Красотка» в том вылете получила тогда повреждения хвостовой части, правого крыла и двух моторов, один из которых пришлось отключить..

26 февраля 20 «крепостей» 91-й бомбардировочной группы вылетели на бомбардировку немецкого города Бремен, но из-за плохой погоды над целью бомбили запасную цель – верфи под-



Поврежденный киль «Мемфис белль». На киле пока еще видны камуфляжные пятна зеленого цвета. Позже поврежденную часть заменили и на ней не было этих пятен



Пробоины в кормовой оборонительной установке (пулеметы сняты)



«Мемфисская красотка» после 25-го вылета. На колпаках шасси поздний тип рисунка. На левом колесе голубой фон и красные звезды



Нос фюзеляжа «Мемфис белль» в конце боевой карьеры. За остеклением носового блистера видны крепления для пулеметов



Техник самолета рисует очередную бомбочку на борту. Эти кадры возвращения «Красотки» из 25-го вылета были постановочными, так как техник рисует 26-ю бомбочку (у «Мемфис белль» над 25-й бомбочкой была красная звездочка, над 23-й и 24-й – желтые звездочки). Затем эту 26-ю бомбочку стерли и на поздних фотографиях видны лишь ее следы





Командир экипажа капитан Морган. Видна верхняя турель бортинженера. Светло-зеленое пятно под открытой форточкой – заплатка, которой заделали пробойну и покрасили краской другого оттенка

водных лодок в немецком городе Вильгельмсхафен. Так как «Красотка» находилась в ремонте, ее экипаж под командованием капитана Моргана совершил этот вылет на другом самолете. Группа тогда потеряла две «крепости».

Вылеты на чужом самолете экипаж выполнил 27 февраля (тогда группа из 18 «крепостей» бомбила порт французского города Брест) и 4 марта (бомбардировка немецкого города Хамм. Но из-за механических проблем, во втором вылете, они вынуждены были прервать выполнение миссии и вернулись домой. Вылет экипажу не засчитали).

6 марта «Красотка» вернулась в строй и с родным экипажем участвовала в бомбардировке укрытий подводных лодок во французском городе Лорьян.

Через два дня самолет пошел в бой с другим экипажем (бомбили французский город Реннес). Но из-за отказа одного двигателя самолет вынужден был вернуться, не выполнив задания. Экипажу вылет не засчитали.

Зато 12 марта родной экипаж успешно отбомбился по сортировочной станции французского города Руан.

13 марта 1943 года 19 «крепостей» 91-й бомбардировочной группы вылетели на бомбардировку аэродрома около французского города Абвиль. Во время полета к цели штурман ведущей «крепости» допустил ошибку, но штурман красотки лейтенант Лейтон заметил это, но из-за режима радиомолчания, запрещающего переговоры между экипажами, не мог это сообщить ведущему. Тогда капитан Морган принял самостоятельное решение повернуть к цели. В результате половина группы вышла за «Красоткой» точно к цели и отбомбилась по ней. Головная часть группы, следующая за лидером, цели не нашла.

22 марта был совершен очередной вылет на бомбардировку верфей в немецком городе Вильгельмсхафен.

28 марта «крепости» бомбили железнодорожный узел Руана. В этом вылете хвостовой стрелок «Красотки» сбил немецкий истребитель FW 190, но получил легкое ранение. Это единственное официальное ранение члена экипажа «Красотки» за все время боевой работы «красотки». Сам самолет получил легкие повреждения.

Экипаж «Мемфис белль» на авиабазе в Англии после завершения 25-й миссии. Слева направо: сержант техник Гарольд Лок – стрелок верхней турели, штафф сержант Сесилл Скотт – стрелок нижней турели, сержант техник Роберт Хэнсон – радист, капитан Джеймс Веринис – второй пилот, капитан Роберт Морган – командир экипажа, капитан Чарльз Лейтон – штурман-навигатор, сержант Джон Куинлан – хвостовой стрелок, сержант Казимир Нэстал – бортовой стрелок, капитан Винсент Эванс – бомбардир, сержант Кларенс Уичелл – бортовой стрелок



После выполнения последнего 25-го вылета капитан Морган хлопает по изображению девушки



Афиша документального фильма 1944 года





31 марта «Красотка» выполняла бомбардировку порта голландского города Роттердам с другим экипажем.

4 апреля 1943 года 20 самолетов отправились бомбить моторостроительный завод Рено в Париже. Экипаж «Красотки» летел под командованием капитана Моргана. Но из-за проблемы с двигателем экипажу пришлось вернуться домой. Вылет ему не засчитали.

5 апреля «Красотка» была в ремонте и не полетела на бомбардировку авиаремонтного завода в бельгийском городе Антверпен. Но ее экипаж выполнил эту миссию на другой «крепости». При этом левый бортовой стрелок сержант Уичелл предположительно сбил один FW 190, а правый бортовой стрелок сержант Миллер – еще одного.

16 апреля в ходе налета на Лорьян из-за механических проблем «Красотка» вернулась на базу. Но вылет экипажу засчитали, так как они повернули домой, будучи над оккупированной Европой.

17 апреля 1943 года состоялся налет 29 «крепостей» на авиационный завод Фокке-Вульф в Бремене. Экипаж летел на своем самолете под командованием капитана Моргана. Тогда группа потеряла 6 «крепостей».

1 мая предполагался удар 15 «крепостей» по немецкой военно-морской базе в Сент-Назере. Из-за плохой погоды над целью группа цель не бомбила, потеряв один самолет. Вылет экипажам и «красотке» засчитали, так как они достигли цели.

4 мая года «Красотка» была в ремонте и не полетела на бомбардировку завода Форд в бельгийском Антверпене. Но ее экипаж выполнил эту миссию на другом самолете.

13 и 14 мая «Красотка» ходила в бой с другим экипажем. Сначала бомбили авиазавод во французском городе Меюль, а на следующий день доки в немецком городе Киль.

15 мая 1943 года в составе 24 «крепостей» «Красотка» вылетела на бомбардировку верфей в немецком городе Вильгельмсхафен. Однако из-за плохой погоды над целью группа отбомбилась по аэродрому на острове Гельголанд. Экипаж летел под командованием капитана Моргана. В этом вылете стрелок подфюзеляжной турели сержант Скотт повредил один Bf 110.

17 мая в ходе бомбардировки верфей немецкой военно-морской базы во французском Лорьяне левый бортовой стрелок сержант Уичелл сбил FW 190. Это был 25-й вылет для экипажа «Красотки», но сам самолет выполнил только 24 вылета. Также в этом вылете в качестве стрелка правой бортовой установки летел сержант Нэстал. Он уже выполнил 24 вылета с другими экипажами, на других «крепостях» и даже сбил два FW 190 (3 января и 6 марта 1943 года). Нэстал был включен в экипаж «Красотки» по той причине, что штатный стрелок сержант Миллер к тому моменту выполнил только 15 вылетов и не мог отправиться с экипажем «Красотки» в агитационный тур по США.

Наконец, 19 мая 1943 года, «Красотка», с другим экипажем, в составе группы из 21 «крепости» 91-ой бомбардировочной группы вылетела на бомбардировку верфей в немецком городе Киль. Это была последняя 25-я зачетная боевая миссия, завершившаяся для «Красотки» вполне благополучно.

В итоге «Мемфисская красотка» совершила 28 боевых вылетов, из которых три были прерваны из-за механических причин и не были зачтены (экипаж в двух не зачетных вылетах был капитана Моргана). Из 25 зачетных самолетов боевых вылетов, в 20 вылетах «Красотка» летала с экипажем Моргана, в 4 вылетах экипажи были другие. Один вылет был выполнен родным экипажем, но под командованием второго пилота лейтенанта Вериниса. В то же время экипаж капитана Моргана 4 боевых вылета вы-



Техники отмечают мелом отверстия от боевых повреждений для их последующей заделки



Капитан Морган и его экипаж во время награждения перед отлетом на родину



Король и королева Великобритании Джордж VI и Елизавета почтили своим визитом легендарный самолет и его экипаж



«Мемфис белль» летит в Америку. Фото 9 июня 1943 г.





полнил на других «крепостях», еще два вылета на других самолетах не были зачтены. Один вылет капитан Морган сделал на другом самолете будучи вторым пилотом.

В ходе боевых вылетов стрелки (в том числе сменные) экипажа Моргана на «Красотке» сбили четыре немецких истребителя, повредили один и предположительно сбили еще два. Кроме того, три немецких истребителя они сбили (и один предположительно сбили), когда летали на других «крепостях». Из этих 11-ти побед три одержали стрелки, не прошедшие до конца тур с основным экипажем, и замененные на других членов экипажа.

Восемь воздушных побед были нарисованы на рабочих местах их обладателей, а также под бомбочками в носовой части, хотя три из них не были одержаны на «Красотке». Всего «Красотка» провела в воздухе 149 часов. В ходе боевых вылетов она получала боевые повреждения, в результате которых на ней были заменены 9 двигателей, обе консоли крыла, два хвоста и обе стойки шасси.

«Мемфис белль» была счастливой «крепостью». За время боевых вылетов на ее борту не было убито не одного летчика, легкие ранения получили только два человека.

После того как экипаж выполнил 25 вылетов, а два дня спустя это сделал и сам самолет, на авиабазу прибыло командование 8-ой воздушной армии США, король и королева Англии, после чего летчики и стрелки на своей крылатой машине отправились в агитационный тур по США. За время этого тура они посетили 31 город, где рассказывали населению о своей боевой работе и агитировали покупать облигации военного займа.

Из первоначального экипажа к 25-ой миссии экипажа добрались не все. Бортинженер сержант Диллон в конце декабря был переведен в другую бомбардировочную группу. Во время вылета 9 ноября 1942 года он был ранен осколком в ногу, но не сообщил об этом, в результате ранение не было официально зарегистрировано. Всего до перевода он совершил на «красотке» пять вылетов (7, 9, 17, 23 ноября и 6 декабря 1942 года). Вскоре в экипаж включили другого бортинженера сержанта Эдкинса. Он выполнил на «красотке» 6 вылетов (30 декабря 1942 года, 3, 13, 23, 27 января и 4 февраля 1943 года). Во время вылета 4 февраля он отморозил пальцы рук, когда голыми руками пытался наладить заклинившие пулеметы. Затем он долго лечился в больнице, и пальцы рук были спасены. После этого в экипаж включили третьего по счету бортинженера сержанта Гарольда Лоха. Он совершил первый полет на «красотке» 14 февраля 1943 года и летал с этим экипажем до конца. А так как он совершал вылеты и с другими экипажами, то к 17 мая 1943 года тоже выполнил 25 вылетов, а потому и полетел в агитационный тур с основным экипажем.

А вот правый бортовой стрелок сержант Миллер, как упоминалось выше, не полетел в агитационный тур, так как к маю 1943 года он сделал 15 вылетов и для завершения тура ему надо было выполнить еще 10 вылетов, тогда как экипажу всего один.

Также после того, как второй пилот экипажа лейтенант Веринис был повышен до командира самолета и ему дали свой экипаж и свою «крепость», на «Красотке» летали разные вторые пилоты. Тем не менее командование решило, что в агитационный тур вторым пилотом полетит теперь уже капитан Веринис, тоже совершивший 25 боевых вылетов.

Чисто символически в экипаж входил и шотландский терьер по кличке «Штука» (Stuka). Собаку купил второй пилот Джеймс Веринис. Интересно, что кличка собаки совпадала с прозвищем немецкого пикирующего бомбардировщика Юнкерс Ju 87. Но дана она была не в честь фашистского самолета, а из-за того, что специфический лай скотчтерьера напоминал вой германского пикировщика в момент атаки. Во время агитационного тура журналисты ради красного словца писали, что собачка летала с экипажем в боевых вылетах в специальной коробке, где ей подавался кислород. На самом деле это не так – собака летала только в агитационном туре по США, когда «Красотка» перелетала из города в город на небольшой высоте.

После агитационного тура «Красотка» была передана в учебную эскадрилью, где на ней учились летать курсанты. Осенью 1945 года она попала в центр хранения, где ее должны были разобрать на металлолом. Однако там ее заметил один репортер и сообщил мэру города Мемфис. Город собрал деньги и выкупил легендарный самолет за 350 долларов. 17 июля 1946 года он был доставлен в Мемфис. Долгое время «Красотка» стояла под открытым небом и была доступна любителям поживиться сувенирами. В 80-90-х годах городские власти пытались ее восстановить, но это у них получалось с трудом. Не хватало денег. В 2005 году красотку выкупил национальный музей ВВС США и начал ее реставрацию. Окончание работ и показ самолета общественности произошел 17 мая 2018 года, в 75-ю годовщину его 25-го боевого вылета.

### Небольшое пособие для моделистов

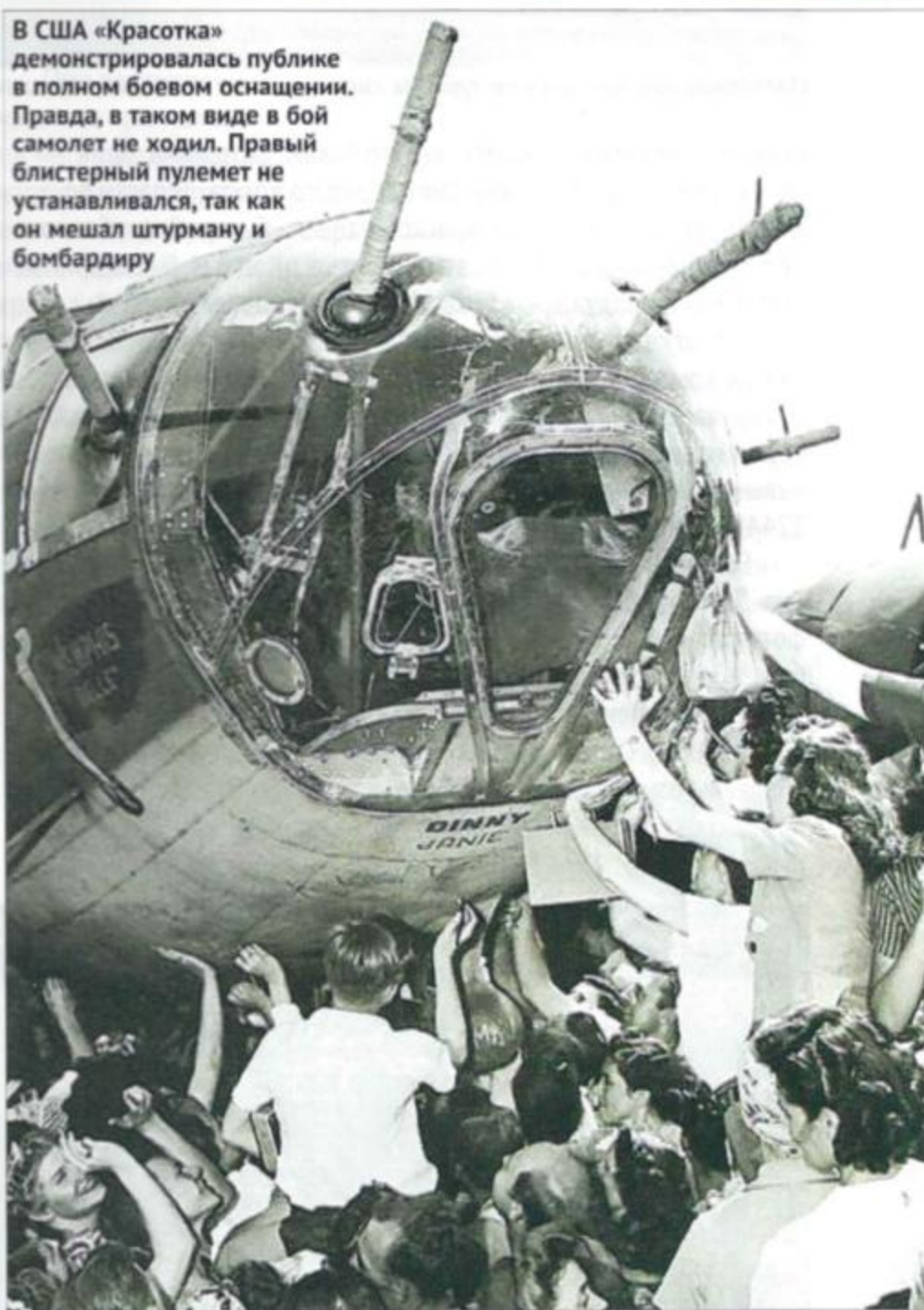
Несмотря на то, что существует очень много фотографий B-17 «Memphis belle», моделисты (как, впрочем, и производители моделей и декалей) иногда допускают ряд ошибок в сборке и окраске этого самолета. Я попробую написать об особенностях окраски, обозначениях и внешнем виде «Кра-



B-17 «Мемфис белль» приземляется на территории США



«Мемфис белль» на одном из заводов во время тура по США. Рабочие оставляют автографы на борту самолета.



В США «Красотка» демонстрировалась публике в полном боевом оснащении. Правда, в таком виде в бой самолет не ходил. Правый блистерный пулемет не устанавливался, так как он мешал штурману и бомбардир



Скотчерьер «Штука» – еще один член экипажа

сотки», что поможет собрать модель более правильно.

B-17 «Memphis belle» был окрашен на заводе в стандартный камуфляж американских ВВС того времени. Верхние и боковые поверхности в оливково-зеленый цвет (OliveDrab), нижние в светлую нейтрально серую окраску (NeutralGray). По прибытию в часть на верхние поверхности крыла, стабилизаторы, боковые поверхности фюзеляжа и вертикальное оперение нанесли пятна неправильной формы зеленого цвета. Делалось это для лучшей маскировки самолетов на фоне земли. С весны 1943 года от такой практики отказались. На заводе были нанесены и опознавательные знаки, принятые 15 мая 1942 года в виде синих кругов, в центре которых была белая звезда. Знаки





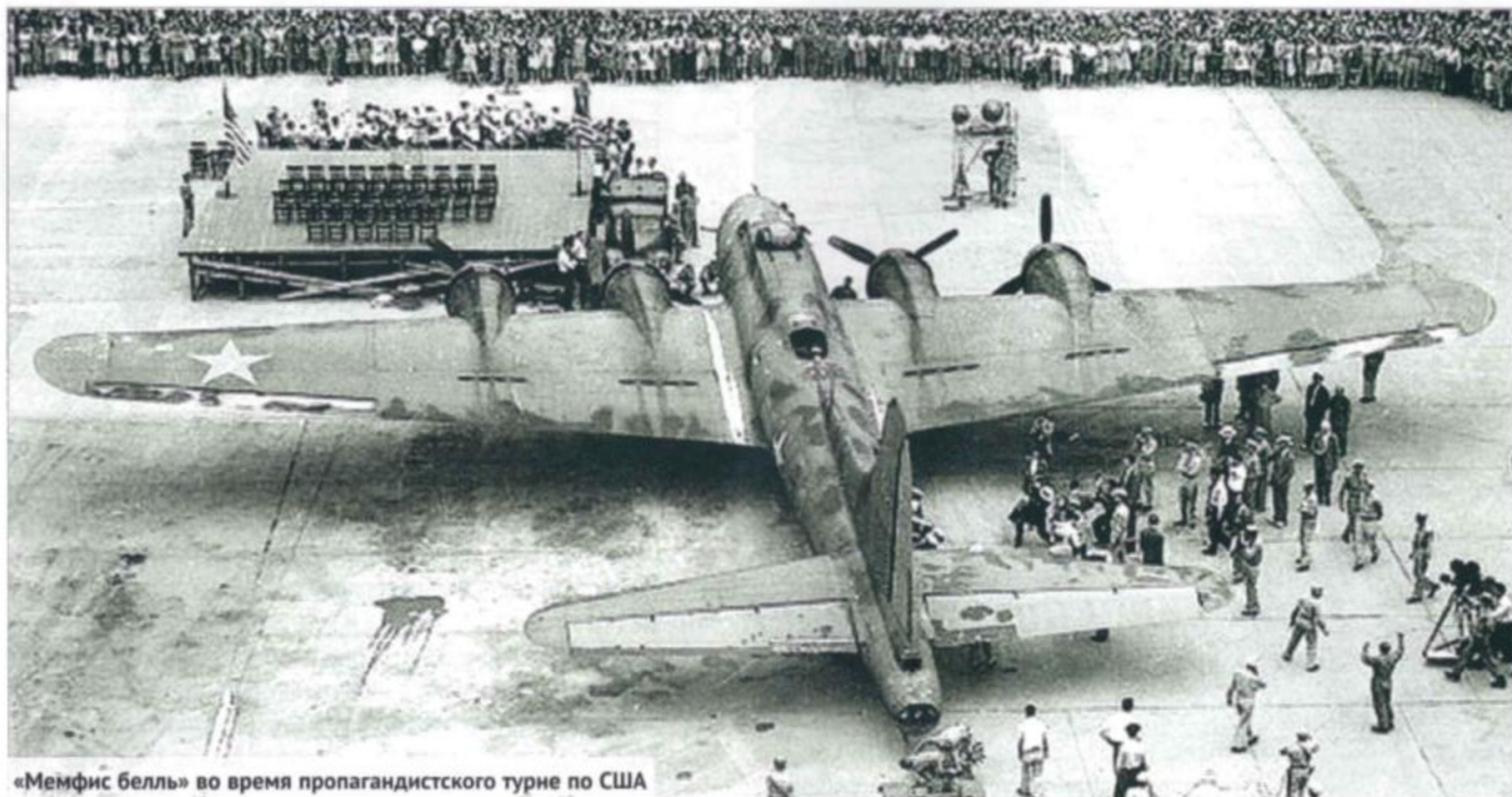
Последние дни рекламного тура. На киле самолета появились названия городов, которые он бомбил

красили в четырех позициях, две по бокам фюзеляжа, один сверху левого крыла и один снизу правого крыла. В части по бортам фюзеляжа желтой краской нанесли буквенные обозначения эскадрильи и самолета в эскадрилье. Код 324-й эскадрильи был DF, индивидуальная буква у «Memphis belle» была A.

Код эскадрильи располагался на правом и левом борту между крылом и опознавательным знаком. Индивидуальную букву нанесли на правом и левом борту между стабилизатором и окнами бортовых стрелковых установок. На вертикальном оперении с двух сторон был нанесен заводской номер 124485 желтого цвета.

Во время боевых вылетов самолет получал боевые повреждения. Два раза был поврежден киль и его заменяли. Это видно на фотографиях, где центральная секция вертикального оперения имеет более светлый оттенок и на ней нет камуфляжных пятен. Также этих пятен нет на левом стабилизаторе (скорее всего, его тоже меняли). Справа и слева носовой части под окнами были нарисованы отметки боевых вылетов в виде 25 маленьких бомбочек желтого цвета. На левом борту промежутки между бомбочками были равными. А на правом борту, если считать слева направо,

промежутки между 1-ой и 11-ой бомбочкой были меньше, чем между 11-ой и 25-ой. Также над бомбочками были нарисованы желтые и красные звездочки. Что они обозначали, к сожалению, не совсем понятно (возможно, в вылетах, обозначенных красными звездочками, «Красотка» была ведущей в группе, а желтыми звездочками – ведущей «крепостью» эскадрильи). На правом борту желтые звездочки, если считать слева направо, были над 2, 3, 11, 13, 14, 20, 22 и 23 бомбочками. На левом борту они были над 7, 8, 10, 16, 17, 19, 23 и 24 бомбочками, если считать слева направо. Красные звездочки были нарисованы на правом борту над 1, 9, 12, 15, 17, 18 и 19 бомбочками, если считать слева направо. На левом борту красные звездочки нарисовали над 11, 12, 13, 15, 18, 21 и 25 бомбочками, если считать слева направо. Во время вылетов и некоторое время после 25-го вылета под бомбочками ничего не было нарисовано. И лишь позже под ними нарисовали 8 свастика желтого цвета – столько немецких самолетов сбили стрелки «Красотки», которые отправились в агитационный тур. В то же время в носовой части, под средним окном левого борта сохранилась еще одна свастика желтого цвета. Она появилась еще в то время, когда «Красотка» совершала свои боевые вылеты.



«Мемфис белль» во время пропагандистского турне по США





Борта «Memphis belle» постепенно пополнялись подписями

В период, когда «Красотка» совершала боевые вылеты, по всему фюзеляжу были сделаны надписи. Снизу носовой части фюзеляжа около носового блистера было написано желтой краской DANNY JANIE. На входном люке экипажа, который был на левом борту, было написано желтой краской STUKA. Под бортовыми окнами радиста было написано краской белого цвета IRENE. Под окном правой стрелковой установки было написано желтой краской Virginia и нарисованы две свастики. Под окнами левой стрелковой установки была написана буква S. После 25-го боевого вылета здесь были добавлены две свастики, а буква S превратилось в имя Sally. У хвостовой стрелковой установки было написано краской желтого цвета PETE REPEAT (между двумя этими словами была волнистая линия) и накрашены сначала одна, а после 25-го вылета вторая свастика краской белого или более светлого желтого цвета. На правом борту под буквой D кода эскадрильи была нанесена одна свастика желтого цвета, хотя ни один производитель модели и декалей не воспроизводит этот крест (может быть, не замечали на фотографиях).

Также, уже после 25-го вылета, возле мест расположения экипажа были написаны их имена и звания (опять-таки краской желтого цвета). В носовой части с двух сторон под передними окнами было написано BOMBARDIER Capt.V.B. EVANS. Под задними окнами в носовой части было написано NAVIGATOR Capt. C. B. LEIGHTON. У левого бортового окна кабины пилотов было написано CAPT. R. K. MORGAN. У правого бортового окна кабины пилотов было написано CAPT. J.A. VERINIS. На левой стороне фюзеляжа возле верхней стрелковой башенной турели было написано T/SGT. H.P.LOCH. Возле бортовых окон радиста было написано T/SGT.R.J.HANSON. Под окном правой стрелковой установки было написано S/SGT. C.A. NASTAL. Под окном левой стрелковой установки – S/SGT. C.E.WINCHELL. На задней стенке подфюзеляжной турели было написано S/SGT. C.H. SCOTT. На левом борту, ниже боковых окон хвостовой стрелковой установки было написано S/SGT. J.P. QUINLAN.

Перед отправкой в США на фюзеляже красотки расписался наземный и летный состав 91-й бомбардировочной группы. Часть надписей сделали белой «краской», а часть просто нацарапали. Во время агитационного тура по США рабочие заводов и жители также расписывались на фюзеляже самолета. В это время с обеих сторон вертикального оперения, выше заводского номера, были написаны даты и названия городов, которые бомбила «Красотка».

«Memphis belle» была типичным ранним B-17 варианта F и имела присущие этой модификации особенности. Также в ходе эксплуатации изменялся ее внешний вид. Попробуем разобраться и с этим.

При поступлении с завода самолет имел по бокам носовой части по три маленьких окна. В модификационном центре на месте маленького среднего окна на левом борту носовой части было прорезано большое квадратное окно и установлено стекло. В правом борту такое же окно вырезали на месте переднего маленького окна. На фотографиях видно, что краска на переплете этих больших окон начала стираться, что говорит о том, что их установили позже и покрасили менее качественной краской, чем той, которой красили на заводе. В окнах были установлены пулеметы Браунинг 50-го калибра (12,7 мм). Чтобы стекло не разрушилось при стрельбе от отдачи пулемета, внутри кабины перед окнами установили держатели. Проем в окне левого и правого борта для пулемета был круглой формы, пулемет просовывался и крепился в кольцевом яблочном шарнире. Участки окон в местах, где располагались яблочные шарниры были термически вдавлены.



«Красотка» в составе тренировочной группы, 1944-1945 год. В носовой части фюзеляжа добавился номер 84

Носовой блистер на «Красотке» при выходе с завода имел три круглых отверстия (два в верхней части справа и слева, а одно в нижней справа). Эти отверстия предназначались для установки пулеметов Браунинг 30-го калибра (7,6 мм). Причем верхние два имели яблочные шарниры под установку пулеметов, а нижний был закрыт заглушкой круглой формы. Блистер в районе двух верхних отверстий был вдавлен внутрь. Самых пулеметов в шарниры носового блистера в начале боевой карьеры не ставили, так как пулеметы 30-го калибра были малоэффективны в борьбе с истребителями, а крупнокалиберные требовали установки кре-



«Мемфис белль» на грани утилизации



плений с внутренней части блистеров, так как без них от отдачи пулеметов блистер разрушался. На «Красотке» этих креплений поначалу не было. А уже зимой-весной 1943 года с внутренней стороны носового блистера были установлены крепления для пулеметов 50-го калибра. Каждое крепилось к носовой части с помощью трех труб. Кроме того, одна труба соединяла их друг с другом. На фотографиях видно, что во время боевых вылетов на «Красотке» ставили только один из этих пулеметов, так как наличие двух пулеметов мешало работе бомбардира.

При агитационных полетах по США, когда работа бомбардира не требовалась, для придания «Красотке» более внушительного вида, в носовой блистер ставили два пулемета. Левее нижнего отверстия, ближе к центру носового блистера, была форточка треугольной формы.

На «Красотке», в носовой части на левом борту, ниже заднего окна был установлен дрифметр (измеритель сноса). Снаружи он представлял короткую толстую трубку, смотрящую вбок. Внутри кабины был установлен сам прибор. Дрифметр типа В-3 на заводе устанавливали в центре носовой кабины. И окуляр прибора был в полу кабины. Но при таком расположении прибора он мешал работе штурмана и затруднял покидание самолета. Поэтому в модификационных центрах прибор переставляли ближе к правому борту и на других «крепостях» его хорошо видно по трубке, торчащей вертикально вниз в носовой части на правом борту. Однако часть крепостей, в том числе и «Красотка», получили более компактный дрифметр типа В-5. Его ставили на

левом борту ниже левого заднего окна носовой части. Снаружи трубка торчала вбок под задним окном левого борта.

Перед правой створкой бомболюка на «Красотке» была установлена трубчатая антенна системы слепой посадки. Она шла к носовой части и крепилась тремя креплениями к фюзеляжу. На более поздних «крепостях» она отсутствовала. Антенна была черного цвета.

На «Красотке» в потолке носовой части не было астрокупола, он появился на более поздних крепостях. А у нашего героя, как и на ранних «крепостях», в потолке было четыре маленьких окна.

Верхняя стрелковая турель бортинженера типа Sperry N.654473E была третьего типа, такая турель была менее распространена на В-17 модификаций F.

На «крепостях» устанавливали колеса шасси с несколькими типами протекторов. Часто в процессе летной жизни самолета их меняли на другой тип. Бывало, что одно колесо шасси имело один тип протектора, а другое – другой. На «Красотке» протектор на колесах шасси сначала был в виде параллельных линий, позже (перед перелетом в США) колеса шасси поменяли и протектор стал в форме ромбов.

На колесах шасси были установлены колпаки. Сначала на них был рисунок в виде шестилепесткового цветка. Позже на колпаках появился другой рисунок в виде четырехлепесткового цветка. На левой стойке шасси цветок был на синем фоне, а вот на правом – неясно. Историки спорят, одни говорят, что на красном фоне, другие, что на синем. Я больше склоняюсь к

тому, что на красном (не зря девица на левом и правом борту была одета в синее и красное). Внутри лепестков были нарисованы звездочки (цвет звезд был противоположным от цвета фона). Эти колпаки часто снимали техники, а на поздних «крепостях» вообще перестали ставить.

В носовой части снизу, ближе к левому борту, на «Красотке», как и на других «крепостях» 8-ой воздушной армии того периода, была установлена гнущаяся антенна. Такая же была установлена снизу за бомболюком и позади прозрачного сдвижного люка отсека радиста.

Подфюзеляжная турель с ручным приводом типа Sperry N.645849J у «Красотки» имела боковые обтекатели. На поздних «крепостях» их перестали ставить.

В радиорубке был установлен пулемет. Чтобы его привести в боевое положение, надо было сдвинуть прозрачный люк, затем провести по рельсам пулемет, и высунуть его в люк. На «Красотке» крепление пулемета было изогнутой

«Красотка» прибыла в город Мемфис после того, как ее выкупил город. Верхняя турель уже другая (как на модификации G). Опылительные знаки и код эскадрильи закрашены. На носу, фюзеляже и киле буквы новые. Судя по всему, они были нанесены уже в утилизационном центре







«Мемфис белль» в процессе восстановления. Реставраторы постарались сохранить исходные надписи и рисунки

формы. На более поздних «крепостях» оно было кольцевой формы. Прозрачный люк в потолке радиорубки на «Красотке» в центре имел две полосы переплета. На более поздних крепостях их было по одной или не было вовсе.

Хвостовые пулеметы на «Memphis belle» снаружи не были закрыты брезентом.

Так как «Красотка» была самолетом ранней модификацией, то у нее отсутствовали наружные крепления для балочных держателей бомб крупного калибра. Также у нее отсутствовали так называемые «Токийские баки», которые размещали в концах крыла на более поздних «крепостях». Соответственно, не было на этом самолете и горловин топливных баков под них.

На передних кромках крыльев, стабилизатора и вертикального оперения у В-17 имелись антиобледенительные резиновые накладки фирмы «Гудрич». В них во время полета нагнетался воздух, и они, надуваясь, ломали лед. Часто эти накладки повреждались осколками зенитных снарядов и их снимали. У «Красотки» имелся полный набор этих накладок.

На стволах хвостовых пулеметов были установлены насадки. Эти насадки были необходимы, так как стволы располагались близко и при выстреле пороховые газы, выходящие из одного ствола, могли нарушать траекторию пули, вылетающей из другого ствола.

Под хвостовыми пулеметами имелись две фары. Левая фара состояла из четырех мелких разноцветных стекол – это были

идентификационные огни, предназначавшиеся для идентификации самолета в воздухе во время ночных полетов. Так как «крепости» 8-й воздушной армии летали только днем, то их снимали, но «Красотка» их имела. На других «крепостях» левая фара была единой, как правый огонь. Эти крупные фары загорались у ведущей крепости во время открытия створок бомболюков и сброса бомб. Нужны они были для того, чтобы летящие следом самолеты видели, когда надо открыть бомболюки и когда начать сброс бомб. Эта замена делалась на поздних «крепостях».

В одном из вылетов осколок снаряда или пули пробила левое боковое окно хвостового стрелка «Красотки» как раз напротив его головы. В этот момент стрелок нагнулся, и осколок в него не попал. Данное отверстие видно на кадрах хроники и фотографиях. Его специально не заделали, так что самолет летал с ним по США.

При передаче в тренировочную группу «Красотка» сохранила все свои обозначения и рисунки. На ней была заменена верхняя стрелковая турель бортинженера на более позднюю, которую устанавливали на модификации G. В носовой части покрасили цифру 84 и нарисовали опознавательные знаки позднего типа. После передачи самолета на утилизацию, на хвосте, бортах фюзеляжа и носовой части нанесли обозначение MJ5.

Надеюсь, что данные замечания будут интересны любителям истории и помогут моделистам собрать точную копию этого самолета.

В-17 «Мемфис белль» в национальном музее ВВС США





# Противник номер один

Сергей Мороз

Продолжение.  
Начало см. в «АиК» №№3–6/2019 г.



**По ту сторону линии фронта холодной войны**

*В 1955 г. реактивные межконтинентальные бомбардировщики Боинг В-52 «Стратофортресс» начали поступать на вооружение Военно-воздушных сил США, что привело к резкому обострению холодной войны. И это не «газетный штамп» – появление В-52 действительно вызвало у американских генералов новую иллюзию наконец-то обретенного «окончательного» превосходства над противником. И то, что новый рост напряженности начался именно в 1955 г., невзирая на окончание войны в Корее, отнюдь не случайность.*

*Перевооружая части САК новыми бомбардировщиками со скоростью и высотой сравнимыми с перехватчиками ПВО того времени и межконтинентальным радиусом действия, американские генералы считали, что теперь могут поразить любую цель в любой точке СССР. Их руководство в Вашингтоне строило свои действия на основании этой уверенности. И те, и другие старались не думать, что у Советского Союза уже есть средства и для противодействия новой угрозе, и для ответа на нее.*

## В Стратегическом авиационном командовании ВВС США

Непосредственным получателем В-52 стало Стратегическое авиационное командование ВВС США – USAF Strategic Air Command. Его задачей было обнаружение и уничтожение целей в любом месте Земного шара, а основным инструментом – самолеты-разведчики с фотографической и радиотехнической аппаратурой, а также бомбардировщики, вооруженные ядерными и обычными свободнопадающими бомбами.

Целями САК являлись объекты, уничтожение которых могло оказать решающее влияние на ход кампании в целом. Прежде всего, это центры политического, военного и экономического управления противника. Далее рассматривались важные предприятия промышленности, транспорта, сельского хозяйства и социальной инфраструктуры. Атомным и обычным бомбардировкам планировалось подвергать

крупные населенные пункты, районы сельскохозяйственного производства и добычи природных ресурсов, экологически чувствительные зоны, поражение которых могло оказать влияние на население больших областей. Среди военных объектов главными были аэродромы и позиции ПВО, а также военно-морские базы. Войска противника уничтожать собирались в зонах расквартирования и сосредоточения. Изучались и удары по внезапно выдвинувшимся сухопутным группировкам на марше, а также по кораблям в море, однако их эффективность оценивалась невысоко.

В то время, когда В-52 поступал на вооружение (а это был 1955 г.), основным видом боевого применения самолетов САК был групповой бомбовый удар силами от эскадрильи (15 самолетов) и до нескольких авиакрыльев (в каждом по 30–45 бомбардировщиков). В такой операции два самолета или более должны были применять ядерные бомбы, а остальные – свободнопадающие фугасные и зажигательные. В чрезвычайных

ситуациях допускалось их сочетание с химическими бомбами – в случае, если атомное оружие не применяется.

В отличие от других родов воздушных сил, в САК не было специальных частей радиоэлектронной борьбы (РЭБ). Эта задача возлагалась на все его боевые самолеты (бомбардировщики и разведчики), за исключением небольшого количества машин спецназначения, на которых оборудование РЭБ установить оказалось невозможно (например, U-2). Самолет В-52 располагал одним из наиболее мощных комплектов систем РЭБ и в этом отношении казался полностью самодостаточным.

Как правило, часть самолетов группы выделялась для выполнения отвлекающего удара и подавления ПВО. Здесь использовались бомбы с обычным снаряжением.

Обеспечивали эти действия воздушные командные пункты, самолеты-заправщики и истребители сопровождения, которые также принадлежали непосредственно САК. Другие командования ВВС (прежде всего, тактической авиации и ПВО), а также авиация ВМС, Корпуса морской пехоты и Береговой охраны США были обязаны оказывать содействие в решении стратегических задач, предоставляя данные своих РЛС, участвуя в прикрытии самолетов САК, подавляя ПВО противника и обеспечивая поиск и спасение терпящих бедствие экипажей в пределах радиуса действия своих самолетов.

В определявшей подчиненность и порядок действий Стратегического авиационного командования директиве высшего органа управления всеми вооруженными силами США Комитета начальников штабов (КНШ) №1259/27 от 12 декабря 1946 г. было сказано: «... «авиационные атомные» военно-воздушные силы должны действовать только по приказам КНШ».

Однако положение единственного обладателя атомного оружия сделало САК не «первым среди равных», а первым и единственным органом, который определял строительство всех вооруженных сил США и их стратегическое планирование в целом – то есть дележ бюджета. И с этим не могли поспорить не только бунтари-одиночки вроде «короля авианосцев» адмирала Уильяма Хэлси или «императора Азии» сухопутного генерала Дугласа Маккартура, но и сам главнокомандующий – президент США Дуайт Эйзенхауэр. Хотя тот свою политическую карьеру начал с чина генерала пехоты, а не авиации и





Главный командный пункт САК в «здании 500» – подземном бункере на авиабазе Оффатт в Небраске

имел соответствующие предпочтения и ему, и Хэлси, и Макартуру, и вообще всем вокруг пришлось спрятать подальше свои амбиции и внимательно слушать, что им скажет глава САК генерал-лейтенант Кертис ЛеМей. Тем более что его слова, как правило, соответствовали принятой самим Эйзенхауэром «Доктрине массированного возмездия». Просто в исполнении ЛеМея они обычно звучали чуть резче и грубее, чем это было нужно.

В том же 1955 г., когда первые B-52 поступили в строевую часть, на главной авиабазе САК Оффатт в штате Небраска в самом сердце территории США был сооружен новый защищенный командный пункт – «Здание 500». Это был 4-этажный подземный бункер со стальными стенами и полом нижнего этажа толщиной 0,6 м, межэтажными перекрытиями 0,25 м и крышей от 0,6 до 1 м. Боевой расчет из 800 человек мог проработать в нем 14 дней после ядерного удара.

Компьютеры IBM 704 обрабатывали данные о целях и погодной обстановке, необходимой заправке и снаряжении самолетов на базах, прокладывали маршруты, строили боевые порядки с точностью до конкретного самолета. Данные выводились на 6 мониторов с диагональю 4878 мм. Однако в 1955 г. там еще ничего не работало (от вентиляции до ЭВМ), и штаб САК окончательно переехал туда из бывшего административного корпуса самолетостроительной фирмы «Мартин» только два года спустя.

Основу САК составляли три Воздушные армии – 2-я, 8-я и 15-я ВА. В американской терминологии они именовались

Numbered Air Force – «номерные военно-воздушные силы», и действительно были задуманы как ВВС в миниатюре.

Каждая ВА имела свой собственный КП, который был напрямую связан с ее базами на территории США, а через КП САК – и остальных ВА, зарубежными аэродромами и штабами других командований ВВС США.

Большинство частей САК, в т.ч. все строевые бомбардировочные эскадрильи (за исключением испытательных) были сведены в авиакрылья. С появлением первых межконтинентальных бомбардировщиков B-36 они были разделены на три типа: особо тяжелые бомбардировочные Bomb Wing (Very Heavy), тяжелые Heavy и средние



Командир экипажа самолета RB-52C-45-BO S/N 54-2671 «All Stars» майор Уинстон Мур во время 8,5-часового полета, 1958 г.

(Medium, эти были вооружены B-50 и B-47). Хотя средние бомбардировщики оставались в составе американской стратегической авиации до 1993 г., с появлением B-52 «суффиксы» VH, H и M исчезли из обозначений бомбардировочных авиакрыльев, и они стали именоваться просто BW – Bomb Wing.

Специализированные стратегические разведчики также сводились в авиакрылья (Strategic Reconnaissance Wing), но эскадрильи, предназначенные для полетов по секретным программам (прежде всего, над территорией СССР) иногда выводились в непосредственное подчинение штабу САК. Впрочем, в то время встречались подчиненные ему напрямую и бомбардировочные крылья.



Стратегический бомбардировщик/разведчик RB-52C-45-BO «All Stars» и его экипаж



Наконец, в составе Командования были авиакрылья истребителей сопровождения – Fighter Escort Wing. Штабные, связные, поисково-спасательные и другие самолеты и вертолеты сводились в отдельные авиационные эскадрильи.

Авиакрылья по штату состояли из трех эскадрилий – как правило, две были бомбардировочными, а одна вооружалась самолетами-заправщиками. Бомбардировочные эскадрильи именовались Bomb Squadron (BS), а заправочные – Air Refueling Squadron (ARS).

Эскадрильи внутри крыльев сводились в авиагруппы, которые не включали вспомогательные подразделения – службу авиабаз. Так было заведено в годы Второй мировой войны, когда американцы «играли на выезде» и это было удобно с точки зрения мобильности. Немногочисленный штаб авиагруппы планировал боевые операции, не заботясь о вопросах снабжения и быта, которые решали совсем другие службы – в Штатах и на месте базирования. Но теперь планирование операций было отдано штабу авиакрыла, а на уровне группы эти вопросы решались, только если самолеты перебазировались на чужой аэродром. В принципе, это было удобно, но число майорских и полковничьих должностей становилось слишком велико, а если эскадрильи взлетали по тревоге со своей базы, то эти лишние майоры и полковники лишь дублировали приказы их «крыльевых» начальников, удлинняя цепочку их передачи и задерживая взлет по тревоге.

Но тревогами служба авиакрыльев САК не ограничивалась. Надо еще было делать очень много всякой другой рутинной работы, и в обычное время лишние «чиновники в погонах» без дела не сидели. Штаб САК никак не мог определиться, нужны авиагруппы или нет, какие обязанности им поручить и какие

полномочия дать, экспериментировал по-всякому и в одних крыльях они были, а в иных – нет.

Воздушные Армии САК не имели закрепленных оперативных направлений – считалось, что любой экипаж должен одинаково эффективно работать в глобальном масштабе. Части всех трех его армий базировались «вперемешку» и районы их дислокации были разделены географически лишь формально. За обеспечение базирования частей САК в конкретных районах территории США и за ее пределами отвечали штабы воздушных дивизий (Air Division), которые также координировали групповые действия нескольких авиакрыльев и сил обеспечения из других командований в пределах своего театра военных действий. Дивизии могли подчиняться как штабу САК, так и воздушным армиям.

Вся эта «машина смерти» работала по довольно простой схеме. Штаб САК получает данные об обстановке от своих разведывательных сил и средств, а также от других командований, например, ПВО – Air Defense Command, обобщает их и направляет их дежурному офицеру КНШ, а в чрезвычайной ситуации непосредственно главнокомандующему (президенту). Только он имеет исключительное право отдать приказ на нанесение атомного удара. Такой приказ поступает через КНШ, штабы САК, авиакрыльев и групп в эскадрильи, где доводится до экипажей. Он не содержит никакой информации о конкретных целях – каждый экипаж ее имеет и отрабатывает заранее свой маршрут в составе своего боевого порядка.

Такая схема боевого применения лишала САК гибкости, но она была и не нужна, потому что если собираешься нанести удар первым, можно планировать когда, куда и как бить.

## Развертывание

А теперь рассмотрим первый период строевой эксплуатации самолетов В-52 от ее начала летом 1955 г. и по 1960 г., когда на вооружение поступили первые крылатые ракеты воздушного базирования. Это был период, когда единственным вооружением американской стратегической авиации были свободнопадающие бомбы – обычные и ядерные, и ее самолеты должны были непосредственно выходить на объект удара, прорывая рубежи ПВО.

Первым получили самолеты нового типа 328-я, 329-я и 330-я бомбардировочные эскадрильи 93-го бомбардировочного крыла 15-й ВА. Оно было размещено на авиабазе Касл в Калифорнии на Тихоокеанском побережье США и ранее эксплуатировало бомбардировщики средней дальности Боинг В-47 «Стратоджет». Получив и «чистые» бомбардировщики В-52В, и разведчики-бомбардировщики RB-52В, это соединение теперь осваивало и разведывательные задачи. А существовавшие в структуре САК авиакрылья стратегической разведки на самолетах RB-50, RB-36 и RB-47 стали готовиться к реформированию в бомбардировочные, хотя самолеты RB-36 служили до 1959 г., а RB-47 – до 1963 г. В 93-м крыле была и своя эскадрилья заправщиков – 93 ARS, которая к концу 50-х гг. перевооружилась с поршневых Боинг КС-97 «Статофрейтер» на реактивные КС-135А «Стратотанкер» той же фирмы.

В следующем 1956-м году новую технику начали получать и остальные воздушные армии САК – 2-я и 8-я. В этом году размещенные на аэродроме Лоринг в штате Мэн на северо-восточном побережье США 69-я, 70-я и 75-я эскадрильи 42-го авиакрыла 8-й ВА начали замену своих бомбардировщиков

Бомбардировщик В-52В «City of Turlock» из 330-й эскадрильи 93-го авиакрыла на авиабазе Касл. Он будет потерян в тренировочном полете 17 сентября 1956 г.





Первый В-52D, прибывший на базу 28-го авиакрыла Элсворт в Южной Дакоте, 1957 г.



В-36 на новые В-52С и RB-52С. Четвертая эскадрилья крыла, заправочная 42 ARS, в 1957 г. была перевооружена с KC-97 на KC-135A. Чуть южнее, на базе Вестауэр в штате Массачусетс было размещено 99-е авиакрыло стратегической разведки на RB-36. Хотя его 346-я, 347-я и 348-я эскадрильи получали и бомбардировщики В-52С, и самолеты RB-52С, которые могли нести капсулы с разведывательным оборудованием. Это разведывательное крыло приказом от 1 октября 1955 г. было переформировано в тяжелое бомбардировочное – 99 BW(H).

В 1957 г. освоение первых в ВВС США реактивных межконтинентальных бомбардировщиков начали еще три авиакрыла. На авиабазе Уокер в штате Нью-Мексико находились 24-я, 39-я и 40-я эскадрильи 6-го тяжелого бомбардировочного авиакрыла 8-й ВА. В сентябре этого года они начали менять свои В-36 модификаций D, F, J и J(III) на маловысотные В-52Е.

Размещенное на базе Элсворт в Южной Дакоте в центральной части США 28-е тяжелое авиакрыло стратегической разведки 15-й ВА еще приказом от 1 октября 1955 г. было переформировано в бомбардировочное, хотя продолжало эксплуатировать не только ударные модификации В-36, но и «чистые» разведчики RB-36. В 1957 г. его 77-я, 717-я и 718-я эскадрильи начали менять их на новые В-52Е и D. И в том же году началось перевооружение со старых В-36 всех трех эскадрилий 92-го бомбардировочного авиакрыла той же 15-й армии на аэродроме Фэрчайлд в штате Вашингтон на северо-западе США: 325-я получила «коктейль» из В-52 модификаций С и D, а 326-я и 327-я – только В-52D. Крыло имело и эскадрилью танкеров – 93 ARS,

которая в 1957 г. перевооружилась на KC-135A.

В феврале 1958 г. начала менять В-36 на бомбардировщики новой модификации В-52F 9-я эскадрилья 7-го бомбардировочного авиакрыла 8-й ВА на авиабазе Карсуэлл в Техасе на юге США. Два боинговских завода уже не поспевали за аппетитами ВВС, самолетов В-52 стало на всех не хватать и одну бомбардировочную эскадрилью из этого соединения вывели (заменив заправочной 7-й на KC-135A), а оставшуюся 492-ю пока решили не перевооружать. В январе того же года на авиабазу Алтус в Оклахоме на юге США было переброшено 11-е тяжелое бомбардировочное авиакрыло 2-й ВА САК. Оно прибыло «налегке», отправив свои В-36 на «мемориальное кладбище самолетов» на базе Дэвис-Монтан в Аризоне и уже на новом месте 26-я и 42-я эскадрильи этого крыла начали получать В-52Е. Одновременно в

его составе начала формироваться новая ракетная эскадрилья (577 SMS) вооруженная первыми американскими МБР SM-65 «Атлас». Они также были размещены на базе Алтус, но, естественно, на отдельных ее площадках.

Упомянувшимся приказом от 1 октября 1955 г. было переформировано в тяжелое бомбардировочное и 72-е авиакрыло стратегической разведки 2-й ВА САК на авиабазе Рэмей на острове Пуэрто-Рико в Карибском море восточнее Кубы. В то время остров имел статус территории, зависимой от США и управлялся американской администрацией – марионетка в чистом виде. Крыло было перевооружено с RB-36 ударными В-36J и J(III), но использовало их недолго и в 1958 г. начало получать новейшие В-52G. Об этих первых американских стратегических ракетноносцах мы будем говорить отдельно, здесь же лишь скажем, что пока они прибывали без ракетного



Бомбардировщик В-52F из 436-й эскадрильи 4238-го авиакрыла MAJCOM и танкеры KC-97 на авиабазе Бэрксдейл – 1960 г.



вооружения, которое еще не завершило испытания. Новых самолетов было мало, и из четырех эскадрилий в составе крыла пришлось оставить только две, из них одну заправочную – 915 ARS. Это крыло стало первым соединением на В-52, которое получило собственные танкеры нового типа – реактивные Боинг КС-135А. Они пришли даже раньше В-52G, а первый «Стратофортресс» 60-я эскадрилья получила только в конце 1958 г. Других частей в составе 72-го крыла не было.

В феврале 1959 г. начали замену В-36J и RB-36D на получаемые из других частей В-52В и новые В-52G (тоже пока без ракет) 23-я и 31-я эскадрильи 5-го авиакрыла 2-й ВА САК на авиабазе Трэвис в Калифорнии. 1 сентября 1959 г. оно получило эскадрилью «Стратотанкеров» – 915 ARS. В том же году начала освоение В-52В эксплуатировавшая до того В-36 на авиабазе Биггс в Техасе 334-я эскадрилья 95-го бомбардировочного авиакрыла 8-й ВА. Крыло получило сразу и танкеры – 917-ю эскадрилью КС-135. Оно также пока оставалось двухэскадрильного состава, как и 97-е с авиабазы Икер в Арканзасе в центральных районах США. Его 340-я эскадрилья в 1960 г. начала принимать В-52G, а 914-я заправочная – КС-135А.

Итак, к концу 1955 г. в постоянном составе САК было одно крыло из трех эскадрилий В-52, в 1956 г. – три крыла (9 эскадрилий), в 1957 г. – 6 крыльев (18 эскадрилий), в 1958-м – 8 крыльев (22 эскадрильи).

В 1958 г. в САК была введена система рассредоточения авиации MAJCOM, которая предусматривала организацию более компактных стратегических авиакрыльев (Strategic Wing, SW) с одной, максимум двумя бомбардировочными эскадрильями в каждом. Некоторые эскадрильи MAJCOM формировались заново, но многие передавались из крыльев постоянного состава – уже перевооруженных, или перевооружаемых В-52. С их учетом в 1958 г. в САК стало 10 крыльев и 24 эскадрильи самолетов В-52, в 1959 г. – 18 крыльев и 34 эскадрильи и в 1960 г. – 27 крыльев и 39 эскадрилий.

Если бы все эти части были укомплектованы по штату, они имели бы в общем итоге 585 самолетов В-52.

К концу 1960 г. по серийным заказам было построено только около 570 самолетов модификаций В, С, D, E, F и G. Из них 17 уже были потеряны в авариях и катастрофах и около 20 самолетов изъяли из строевых частей и использовали на различных испытаниях в т.ч. в качестве летающих лабораторий и носителей экспериментальных летательных аппаратов. Итого, на конец 1960 г. фактически в строю было лишь около 530 В-52, комплект превысил 50 бортов, и все равно это было в разы больше числа межконтинентальных бомбардировщиков, которыми располагал Советский Союз.

### Рутинная служба

Освоение В-52 проходило нелегко, хотя подавляющая часть летного и технического состава имела достаточную квалификацию, а проблемы с мотивацией и дисциплиной, которые имели место на рубеже 1950-х гг., были в целом решены.

С точки зрения технической эксплуатации планера и основных систем, новый самолет оказался проще и В-36 с комбинированной силовой установкой из шести поршневых и четырех реактивных двигателей, и В-47 с его ракетными ускорителями. Гидравлика, электрика и электроника по трудоемкости были сходны. Вооружение В-36 было сложнее и требовало больше часов на обслуживание и снаряжение. Централизованная закрытая заправка под высоким давлением топливом, маслом, водой, спецжидкостями и газами делала несущественным увеличение их объемов – общее время заправки возросло незначительно.

Ко времени поступления В-52 авиабазы были оборудованы всем необходимым. Многие имели ангары, способные вмещать В-52, правда это были только открытые с торцов навесы, но большинство баз находилось в теплых районах, где нужна была защита только от солнца и дождя. Подразделения, выполнявшие обслуживание двигателей

и оборудования, имели закрытые помещения.

Затрудняло дело обилие отказов и малый начальный ресурс двигателей, бустеров, фильтров, прокладок, блоков и элементной базы электроники, что было характерно для любого нового изделия. Этот вопрос решался созданием запасов на базах и централизованного подменного фонда.

В летной эксплуатации самолет оказался проще предшественников. Особенно заметной была разница на взлете с предельным весом против В-47 и в полете на потолке в сравнении с В-36. А тогда это были основные моменты в обучении экипажей – удар по СССР предполагался с баз в США с полетом на большой высоте.

В те годы и в США, и в СССР важное значение придавалось публичной демонстрации возможностей новых самолетов: 26 сентября 1958 г. два В-52D прошли замкнутые маршруты 10000 и 5000 км со средними скоростями 902,1 и 961,7 км/ч без нагрузки. В ответ 30 октября 1959 г. советский «103М» (переоборудованный М-4 с двигателями ВД-7) показал среднюю скорость 1028 км/ч с грузом 25 т на 1000-км замкнутом маршруте, что имитировало маневр уклонения от атаки перехватчика. Чуть раньше, 16 октября, этот самолет уже отметился подъемом на высоту 15313 м груза весом 25 т, а через 13 дней самолет «201М» (один из первых 3М №0201 с ВД-7) поднял 55 т бомб на потолок 13121 м. В декабре 1959 г. В-52 установил очередной рекорд дальности по замкнутому маршруту 14450 км без груза. В ответ советский Ту-95М показал дальность 17150 км с пятью тоннами бомб.

Хотя численность межконтинентальных бомбардировщиков оставалась достаточно велика, их групповые действия постепенно отходили на второй план. Основной боевого порядка к 1960 г. было уже не авиакрыло, а эскадрилья, а то и звено. Сами построения стали рассредоточенными, экипажи В-52 отрабатывали и одиночные полеты. Это объяснялось ростом мощности ядерных боеприпасов, сравнительной слабостью и узкими секторами обстрела оборонительного вооружения самолета, что делало неэффективной взаимную огневую поддержку группы, особенностями работы аппаратуры РЭБ, а также невозможностью использования истребителей прикрытия в силу недостаточности их радиусов действия и крейсерских скоростей. В 1957 г. авиакрылья истребителей сопровождения в составе САК были расформированы.

Боевые операции планировались так, чтобы прорыв ПВО и атаку цели



Бомбардировщик В-52В-35-В0 из 93-го крыла САК во время «дня открытых дверей» на авиабазе Касл в Калифорнии





Дозаправка в полете стала обязательным элементом боевой подготовки. На фото бомбардировщик В-52Е-85-ВО пополняет баки от танкера КС-135А

выполнять ночью – ВВС США собирались наносить удар первыми и могли выбирать время. При атаке Москвы с баз на северо-востоке США без дозаправки продолжительность полета была бы 14–16 ч – вдвое меньше, чем для В-36J(III) на тот же радиус. Если бомбометание надо было выполнить в 01:00, то вылетать, например, из Лоринга надо было бы примерно в 09:00–10:00, а садиться там же ночью в 23:00–02:00 по местному времени. При ударе в то же самое время по Владивостоку из Фэрчайлда взлет надо было планировать на ночь (00:00–01:00), а возвращение – на 14:00–17:00.

Это по-прежнему определяло необходимость твердых навыков взлета и посадки в темное время суток, но такое ненужное и опасное упражнение, как «конвейер» (уход на 2-й круг с касанием), на котором только за один 1957 г. погибли пять экипажей В-47, отменили. Также «облегчил жизнь» пилотам отказ от полетов плотным строем с совместным маневрированием.

На фоне просто кошмарного положения с аварийностью В-47, новый самолет выглядел на первый взгляд куда ни шло. Первая катастрофа В-52 случилась 16 февраля 1956 г., и до конца того года было потеряно три В-52, в то время как за тот же год разбились 24 В-47. В следующем году САК ВВС США потеряли четыре «Стратофортеcssа» и 26 «Стратоджетов», а в 1958 г., когда аварийность и В-47, и В-52 достигла первого пика – 7 и 33 самолета соответственно. Мы еще подробно остановимся на этом вопросе позже, здесь же

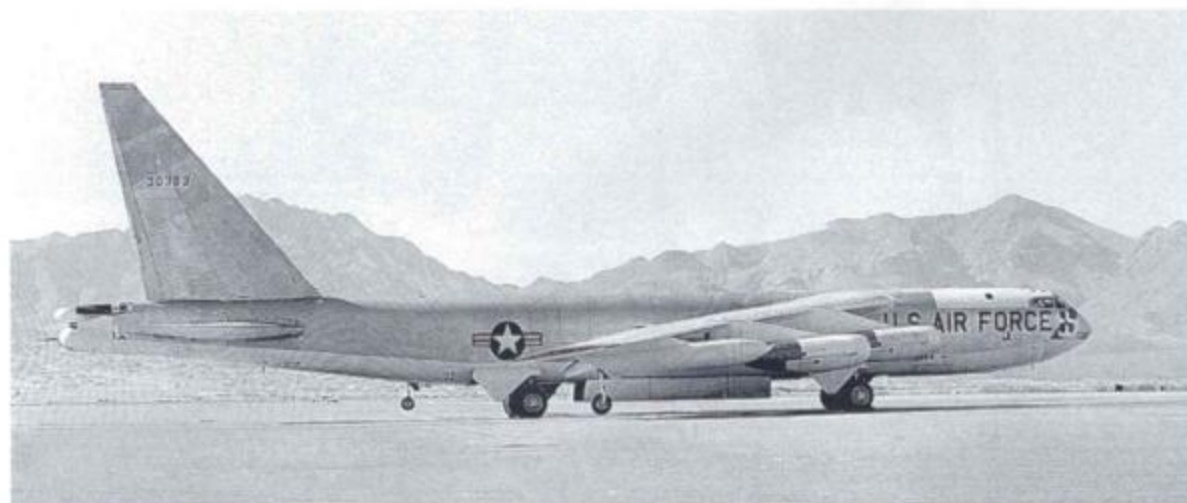
обратим внимание на два обстоятельства. Во-первых, если брать количество аварий на 1000 ч налета, то у намного более многочисленного и интенсивно летавшего парка В-47 показатели были лучше. Во-вторых, в двух случаях в 1956 и 1957 гг. и в трех в 1958 г. имели место технические причины, но самые серьезные дефекты В-52 еще не успели проявиться.

Тем не менее численность парка В-52 росла, росли и годовой налет экипажей, и сложность выполняемых ими упражнений. Летный час также непрерывно дорожал и для В-52, и для самолетов остальных типов, потому командование ВВС и Пентагон настаивали на комплексном характере таких тренировок. Кроме того, это соответствовало требованию максимального приближения условий учений к боевым.

Комплексность достигалась предельной загрузкой каждого полета упражнениями – взлет с предельным весом,

маршрут с несколькими точками поворота над безориентирной местностью и над морем, слепой полет и бомбометание по приборам в т.ч. ночью и в сложных метеоусловиях, достижение предельных боевых показателей скорости, высоты и радиуса действия. Практиковались совместные учения с другими родами авиации – как с силами обеспечения (истребители сопровождения, самолеты РЭБ и подавления огневых средств ПВО), так и с силами противодействия. Причем и те, и другие имели боевые боеприпасы, но использовали методики тактической стрельбы, когда все происходит как в бою вплоть до «нажатия на спуск», но выстрел или пуск ракеты блокируется системой управления оружием, установленной на определенный режим работы.

Еще первый командир САК генерал Кинни в 1946 г. ввел «Зачет по радиолокационному бомбометанию» (Radar Bomb Scoring, RBS), для чего был



Бомбардировщик В-52В-30-ВО S/N 53-383 «Barbara Grace», который сбросил термоядерную бомбу Mk.15 мощностью 3,8 Мт на атолл Бикини 20 мая 1956 г.



оборудован полигон в районе Сан-Диего в Калифорнии. Победители торжественно награждались памятными медалями, почетными грамотами и ценными подарками, что придавало рутинной процедуре привкус спорта. В середине 1950-х гг. было введено еще одно соревнование, которое предусматривало не только сброс бомб на точность, но и оценку навигации и выхода на боевой курс – SAC Bombing and Navigation Competition.

Эти соревнования были «матчем в индивидуальном зачете», и чтобы убрать элемент случайности в 1948 г. был введен еще и учет коллективных показателей авиакрыльев. Ежегодно по результатам боевой подготовки проводилось вручение Кубка Фэрчайлда, названного в честь первого начальника Университета ВВС США. Это был самый престижный и трудный «трофей» САК, а первым из соединений, вооруженных В-52, его выиграло 11-е авиакрыло только в 1960 г.

В 1955 г. «Соревнования САК по бомбометанию и навигации» были проведены не так, как обычно – целями стали города США Амарилло, Канзас-Сити, Денвер, Солт-Лейк-Сити, Сан-Антонио и Финикс. В них использовались те же методики, что и в полигонных соревнованиях RBS, но без бомбометания. Это не дало точной фиксации результатов бомбометания, однако позволило экипажам лучше подготовиться к атаке таких целей с психологической точки зрения.

Эти полеты проводились по ночам и на большой высоте, откуда шум двигателей летящих бомбардировщиков до мирных жителей почти не долетал, а сами самолеты были совершенно не видны. По сравнению с предыдущими подобными

акциями, когда целые авиакрылья поршневых В-50 и В-36 внезапно появлялись над Лос-Анжелесом, Нью-Йорком, Чикаго или Вашингтоном едва ли не на бреющем, они должны были намного меньше беспокоить население. Однако особо напористое освещение этих мероприятий газетами, радио и телевидением, что по замыслу руководства США должно было вселить в американцев боевой дух, уверенность в защите и гордость за мощь своих вооруженных сил, неожиданно дало противоположный эффект. Среди избирателей резко усилились пацифистские настроения, и антивоенное движение стало приобретать такой размах, которого не было даже в годы Корейской войны.

Тем не менее, практику отработки атаки реальных целей на своих городах командование САК не прекратило. «Соревнования САК по бомбометанию и навигации» 1957 г. провели по специальной программе: операция "Longshot" предусматривала атаку Атланты, Канзас-Сити и Сен-Луиса, где были развернуты стационарные и передвижные средства фиксации результатов тактического бомбометания, которые позволили точно засекают точки прицеливания РЛС самолетов. Эта методика стала для САК стандартной и применялась до 1980-х гг.

Созданные в середине 1950-х гг. термоядерные бомбы мегатонного класса оказались крайне затруднительно испытывать стационарно. Это не только давало слишком уж большое радиоактивное заражение местности, но и не позволяло точно оценить их поражающее действие, которое в полной мере проявлялось лишь в воздушном взрыве, когда рельеф не ослаблял его. Хотя американцы практи-

ковали такие экстравагантные методы испытаний, как подрыв спецбоеприпасов, поднимаемых на нужную высоту аэростатом, основным методом в 1950-х гг. оставался сброс с самолета. В ядерных испытаниях участвовали и В-52, о чем мы уже говорили, но это так сказать «по праздникам». А вот полеты с ядерным оружием были для строевых экипажей САК обычной рутинной службой.

В Дальней Авиации СССР подвеску спецбоеприпасов только отработывали, и за редким исключением вроде трех самых напряженных дней Карибского кризиса самолеты даже дежурили на аэродромах лишь «на яме» – на позиции подвески атомной бомбы, но сама она находилась на месте хранения. В американской же стратегической авиации дело было поставлено по-иному.

Рутинные полеты с атомными бомбами экипажей САК были двух видов – учебные и боевое дежурство. В отличие от В-29, В-50 и В-36, в бомбоотсеки В-47 и В-52 нельзя было войти для монтажа активной части спецбоеприпаса (плутониевого шара) в полете непосредственно перед сбросом, так что бомбы в них подвешивались в собранном состоянии. Хотя был предпринят ряд мер по повышению безопасности и исключению несанкционированного срабатывания, испытания аварийных режимов показывали их недостаточность, и активная часть устанавливалась не всегда. Однако экипажам, как правило, об этом не говорили для формирования чувства персональной ответственности. Такие полеты проводились в ходе повседневной боевой подготовки и на учениях и считались тренировочными.

Полеты другого рода предусматривала процедура боевого дежурства в воздухе – там бомбы всегда были собраны. Это были особые операции, о них мы поговорим отдельно, а пока рассмотрим, как было организовано боевое дежурство В-52 в обычном режиме.

## «Рефлекс убийства»

Основой доктрины «Массированного возмездия» была постоянная готовность всех стратегических сил США к нанесению ядерного удара по Советскому Союзу, его союзникам и территориям стран, которые они используют в действиях, которые американское руководство сочтет враждебными и критически опасными. Естественно, стопроцентной боевой готовности от частей САК требовать было невозможно хотя бы с технической точки зрения. Но и одна треть боевых единиц в постоянной готовности это был очень хороший показатель – куда выше,



Боевое дежурство в рамках операции «Рефлекс» предусматривало подъем в воздух первого В-52 через 8 мин после подачи сигнала тревоги



чем у остальных видов вооруженных сил, а не только у других родов ВВС, эксплуатировавших не такие сложные и трудоемкие в обслуживании самолеты, как В-52. В отдельные кризисные периоды уровень постоянной готовности САК превышал 50%.

В 1955 г. для экипажей САК ВВС США было введено 24-часовое боевое дежурство (БД), которое предполагало быстрый взлет полностью подготовленных к атомному удару самолетов по тревоге или направлению их на цель из района патрулирования в воздухе. Благодаря непрерывным тренировкам и улучшению инфраструктуры баз, например, увеличению количества автотранспорта и спецмашин, сооружению комфортных помещений для дежурных экипажей непосредственно у стоянок самолетов, время их подъема постепенно сокращалось. На 1960 г. «Чрезвычайный военный распорядок» (Emergency War Order, EWO) предусматривал взлет первого В-52 через 8 мин после объявления общей тревоги, а последнего в расчете БД – через 15 мин. Отработка экипажами выполнения этих нормативов стала одной из основных составляющих боевой учебы САК.

В 1957 г. для обеспечения нанесения атомных ударов по целям в центральных районах СССР и Китая была начата масштабная операция "Reflex Action" по оперативному развертыванию самолетов САК на базах за пределами континентальной части США – «зоны CONUS». В ходе ее самолеты В-52, и обеспечивавшие их полеты танкеры КС-97 и КС-135А использовали многочисленные аэродромы Англии, ФРГ, Испании, Турции, Марокко и Алжира.

Эксплуатацию и боевое применение дежурных подразделений В-52, которые сменяли там друг друга, а иногда (особенно в Англии) и целых эскадрилий и даже авиакрыльев, обеспечивали сформированные на местах штабы оперативных соединений данного направления – воздушных дивизий САК. Они же решали вопросы быта экипажей вне своих гарнизонов.

Однако до 1962 г. существенной проблемой было отсутствие на авиабазах САК даже на материковой части США подготовленных и защищенных хранилищ ядерных боеприпасов. Пока они находились на специальных базах – в основном, на территории организаций-разработчиков или на заводах-производителях. Атомные бомбы приходилось регулярно перевозить различным транспортом отсюда на авиабазы САК и обратно – часто на значительные расстояния. Чтобы обеспечить достаточно быструю их доставку к месту применения иногда приходилось

пренебрегать элементарными мерами безопасности.

С началом операции «Рефлекс» резко возросла угроза не только для потенциальных противников США, но и для населения Америки и ее союзников. Причиной был как рост опасности инцидентов с атомным оружием, так и то обстоятельство, что угроза ядерного нападения вызвала закономерный ответ – Советский Союз тоже создал стратегические ядерные силы, которые к середине 1950-х гг. были способны поражать цели в США. При этом, естественно, пострадали бы не только военные объекты.

Однако Пентагон и американское руководство вообще пока мало заботило это обстоятельство. Строя свою политику вокруг первого упреждающего ядерного удара, на что и была нацелена операция «Рефлекс», они искали лишь способы реализации этого плана. Учения и штабные игры с удручающей стабильностью показывали, что возросшая дальность обнаружения радаром приближающихся стратегических бомбардировщиков позволяет с учетом их скорости поднять свои бомбардировщики для ответно-встречного удара, который делает бессмысленной всю идею «массированного возмездия». В то время закончить кампанию одной атакой, сколь массированной она бы не была, еще не получалось. Требовались удары последующие, для чего необходимо было сохранить силы САК. Вот почему в 1958 г. и была учреждена упомянутая выше система рассредоточения MAJCOM. Но ее эффективность снижала не только возникшая неожиданно путаница в документах, но и проблема отсутствия достаточного количества капитальных авиабаз – для рассредоточения В-52 пришлось использовать в основном уже существующие аэродромы САК, на которых оставались авиакрылья, вооруженные другими самолетами. Многие из них также перевооружались на В-52, и вместо рассредоточения получалась их избыточная концентрация на одной точке.

Не менее серьезная проблема была связана с модернизацией ПВО: 17 декабря 1959 г. в ходе учений "Quick Kick" впервые был проведен успешный перехват В-47 сверхзвуковыми перехватчиками Конвер F-102А, а испытания зенитных ракетных комплексов показали, что дозвуковые высотные самолеты не имеют шансов прорвать их «кордоны». Такие испытания можно было бы провести и в 1955 г. с тем же результатом, но их всячески оттягивали – такое впечатление, будто генералы в Пентагоне просто прятали головы в песок так долго, насколько это было можно. Продолжалось это до тех пор, пока не появилось оружие, которому не страшны были ни перехватчики, ни ЗРК – межконтинентальные баллистические ракеты. 31 августа 1958 г. на БД заступили первые шесть американских МБР SM-65D «Атлас» с ядерными боеголовками в 3,75 или 1,4 Мт.

В Советском Союзе МБР были выведены в самостоятельные Ракетные войска стратегического назначения, в Америке же они вошли в состав САК ВВС и даже появились смешанные авиакрылья, например, 11-е на базе Алтус в Оклахоме, которые были вооружены одновременно и стратегическими бомбардировщиками В-52, и МБР «Атлас».

Это заметно усложнило управление ВВС, но смягчило нездоровую конкуренцию между этими видами вооруженных сил, хотя и в США был период чрезмерного увлечения ракетами, когда политики и генералы во всеуслышание заявляли, что они вот-вот полностью заменят пилотируемые бомбардировщики. Этого не произошло не только потому, что ракеты даже в подземных шахтах (а сначала и вовсе в «полузащищенных» надземных установках) оказались слишком уязвимы, но и благодаря повышению боевых возможностей стратегических бомбардировщиков, которые сами получили ракеты большой дальности...

*Продолжение следует*



Стратегические бомбардировщики САК (на заднем плане В-52F-105-BO) совершили посадку на авиабазе в Германии в 1965 г.



# Авиация во Вьетнамской войне

Владислав Морозов



К 55-летию начала войны во Вьетнаме

Продолжение.  
Начало см. в «АиК» №5,6/2019 г.

Одним из «несимметричных» ответов на военные успехи лаосских партизан Патет Лао стало безответственное применение американцами специфических средств, которые позднее были приравнены к химическому оружию. В голову кому-то из высоких пентагоновских чинов пришла очередная «гениальная» идея – раз нельзя уничтожить прячущихся в джунглях партизан, то почему бы не попробовать уничтожить сами джунгли? Стратегический замысел состоял в следующем – регулярно обрабатывать джунгли с самолетов ядовитой химией, после применения которой растительность засохнет и облетит, лишив «проклятых коммуняк» укрытия.

По уже укоренившейся, шизофренической американской традиции выделенное для осуществления этого замысла секретное подразделение опять зашифровали нейтрально сельскохозяйственным термином «Ranch Hand» (в переводе «ранчо» или «ферма», как будто подобное название могло обмануть хоть кого-то).

«Фермерами» стали шесть транспортных C-123 из 364-й транспортной аз, (364th TCS) ВВС США, которые оборудовали емкостями для гербицидов и выливными приборами MC-1. После тренировок на авиабазе Кларк-Филд, секретное подразделение в декабре 1961 г. прибыло во Вьетнам на авиабазу Тан Шон Нят. Экипажи C-123 были американскими, но при этом на всех самолетах «спецчасти» были нанесены опознавательные знаки и маркировка ВВС Южного Вьетнама.

Джунгли обрабатывались гербицидами десяти видов (различные производные дихлорфенилуксусной и трифенилуксусной кислот, сильнейшие мутагены и канцерогены, различавшиеся по цветной маркировке емкостей), из числа которых наиболее «прославился» «оранжевый» гербицид (или в просторечии «оранж»), содержащий диоксины.

Для распыления гербицидов пилот C-123 должен был снизиться до высоты 40–50 м. В идеале экипаж мог обработать за один вылет полосу джунглей шириной в 75 м и длиной до 15 км.

Боевые вылеты «фермеров» начались 13 января 1962 г. Специфические полеты на малой высоте с минимальной скоростью были чреваты постоянными «неприятными сюрпризами». Обыденным явлением для «фермеров» стало возвращение на базу с полусотней пробоин или на одном моторе.



Американские C-123 обрабатывают оранжем посевы и джунгли на границе Лаоса и Южного Вьетнама. Первая половина 1960-х гг.



При этом достаточно быстро были потеряны два С-123 (в т.ч. один уже 2 февраля 1962 г. либо от огня ПВО, либо в результате диверсии), что заставило привлекать для прикрытия «фермеров» спецназовские В-26В и Т-28 или южновьетнамские «Скайрейдеры» из эскадрильи, которой командовал генерал Нгуен Као Ки, которые должны были отвлекать огонь на себя и подавлять зенитные средства партизан. Но получалось это далеко не всегда. Кстати, этот харизматический южновьетнамский военачальник, начинавший армейскую службу с рядового, сделал поистине головокружительную карьеру – в конце 1960-х гг. он уже был маршалом и главкомом VNAF, а затем, вплоть до полного краха сайгонского режима в 1975 г., был министром и даже премьер-министром в нескольких сменявших друг друга местных военных хунтах. Часто упоминался в западных СМИ того времени как махровый казнокрад и коррупционер. После падения Сайгона вместе с семейством бежал в США, где вполне устроил свою личную жизнь, несмотря на то, что активно разыскивался властями ДРВ как военный преступник.

Распыление гербицидов над джунглями продолжалось не менее трех лет, но ожидаемого быстрого эффекта не дало и на действиях партизан практически не сказалось. Считалось, что в ряде случаев гербициды вообще испарялись не долетев до земли (чему способствовал жаркий и влажный климат, а также далеко не всегда дувший в нужную сторону ветер), а механизм их долгосрочного воздействия на растения и живые организмы был изучен явно недостаточно.

С другой стороны, распыляемые вещества оказались слишком ядовиты и опасны даже для экипажей распылявших их С-123. К тому же, необдуманное применение гербицидов скоро больно ударило и по самим американцам – уже через пару лет после того как США официально вступили в эту войну, американские солдаты начали участвовать в наземных операциях в тех самых, ранее подвергшихся дефолиации, районах, прекрасно впитав через поры всю эту, осевшую в почве и грунтовых водах долгоиграющую гадость, со всеми вытекающими печальными последствиями.

Во всяком случае, впоследствии, уже в 1970–1980-е гг. количество судебных исков, поданных бывшими американскими военными против армии США по поводу утраты здоровья из-за применения во Вьетнаме гербицидов (провоцировавших развитие рака и других сопутствующих тяжелых болезней), превысило всякие разумные пределы, а само слово «оранж» стало прямо-таки нарицательным, о чем сейчас очень не любят вспоминать американцы.

Кстати, применение гербицидов авиацией США продолжалось во Вьетнаме вплоть до конца 1960-х гг., только со временем концепция несколько изменилась (теперь генералы в Пентагоне предполагали планомерно уморить вьетконговцев голодом путем



Истребитель-бомбардировщик F-100D ВВС США над Южным Вьетнамом. На внешних пилонах – кассетные бомбы GBU-28. Середина 1960-х гг.



«Супер Сейбр» ВВС США уходит после сброса напалма. Южный Вьетнам. Начало 1960-х гг.

систематического уничтожения или порчи урожаев риса), так что воздушные «фермеры» переключились на обработку посевов, используя несколько иные, но не менее ядовитые химикаты.

В остальном, в конце 1962 г. американцы привычно сделали ставку на достижение бессмысленного численного превосходства над противником.

В Сайгон прибывали все новые подразделения «советников и инструкторов», к августу 1962 г. их количество увеличилось втрое и составило солидную цифру в 11 412 чел.

Одновременно в Таиланд и Южный Вьетнам продолжали прибывать авиационные части армии, флота и КМП США. К примеру, в конце мая 1962 г. на авиабазу Такхли (Таиланд) из Нью-Мехико в полном составе перебазировалась 428-я тактическая истребительная эскадрилья ВВС США (428th TFS), вооруженная F-100D, а в сентябре-декабре 1962 г. ее последовательно сменили сначала 430-я (430th TFS), а затем 522-я (522th TFS) эскадрильи тактических истребителей. Последняя, в составе 11 F-100D и одной «спарки» F-100F, находилась в Такхли вплоть до июня 1963 г.

В середине 1962 г. армия США уже имела в этом регионе 119 самолетов различных типов, а ВВС США – 61 самолет. При этом количество американских вертолетных эскадрилий, непосредственно участвовавших в боях, быстро увеличилось с двух до пяти.



Американские истребители-бомбардировщики F-100D «Супер Сейбр» на одной из авиабаз Южного Вьетнама. Первая половина 1960-х гг.





«Супер Сейбр» в полете над джунглями Лаоса

По этой причине на базе невнятной «военно-авиационной миссии» США в Сайгоне, в октябре 1962 г. было образовано отдельное авиационное командование дивизионного уровня во главе с генералом Р. Энтисом.

Соответственно все американские авиачасти, находившиеся в Южном Вьетнаме, отныне считались частью этой самой 2-й воздушной дивизии.

Процессу переброски дополнительной американской авиатехники и личного состава в Юго-Восточную Азию не помешала даже такая «мелкая неприятность», как Карибский ракетный Кризис.

В Южный Вьетнам продолжала массово поступать самая новая авиационная техника.

Однако американцы еще толком не знали, как можно оптимально использовать в условиях данного ТВД даже то, что они имели.

В те годы в США набирала популярность весьма спорная концепция «воздушной кавалерии», т.е. частей, которые имеют минимум наземных средств транспорта и совсем не имеют бронетехники, используя в качестве транспорта исключительно вертолеты, а для огневой поддержки (вместо артиллерии) — ударную авиацию. В условиях возможной атомной войны это, якобы, могло значительно уменьшить потери и повысить мобильность и боевую устойчивость подобных подразделений.

Именно в рамках этой толком непроверенной концепции американцы к началу 1960-х гг. разработали и приняли на вооружение целое семейство вертолетов различных классов, от легких, трехместных Белл 47 до имевших грузоподъемность самолета С-47 тяжелых СН-37.



Заряжание блоков НАР на самолете JOV-1/OV-1 «Мохawk». Авиабазы Ня Транг



Разведчики-корректировщики JOV-1/OV-1 «Мохawk» из 23-го спецподразделения огневой поддержки армии США над дельтой Меконга. Не ранее 1962 г.

Однако «стратеги» из Пентагона так и не удосужились понять, что под огнем наземной ПВО противника любой, лишенный какой-либо конструктивной защиты, а также собственного вооружения и огневой поддержки транспортный вертолет мгновенно превращается просто в большую, взрывоопасную бочку с керосином.

Увы, но самолетов для эффективной поддержки и сопровождения вертолетов на вооружении тогда практически не имелось. Возникла парадоксальная ситуация — реактивные машины для этого не годились, а поршневыми «ветеранами», вроде «Скайрейдера» или «Инвейдера» медленно, но верно сходили со сцены.

Концепция же вооруженного вертолета, а тем более «вертолета огневой поддержки» в начале 1960-х гг. еще даже толком не прорабатывалась. Установка на вертолеты управляемого и неуправляемого ракетного оружия оставалась на уровне экспериментов.

Более того, мыслявшие категориями Второй (а иногда и Первой) мировой войны американские генералы-ретрограды категорически противились любым новациям, и, в частности, установке любого вооружения на транспортные «вертушки» (и не только на них).

Например, осенью 1962 г. на авиабазу Ня Транг прибыли первые шесть двухмоторных самолетов JOV-1/OV-1 «Мохawk» из состава 23-го спецподразделения огневой поддержки (23th SWAD) армии США. С самого начала стало ясно, что кроме тактической разведки и обнаружения баз и транспортных средств Вьетконга эти достаточно современные, маневренные и обладающие хорошим обзором машины вполне могут работать и как штурмовики, разумеется при условии, если кроме двух полагававшихся им по штату «для самообороны» контейнеров с пулеметами, они будут нести бомбы, НАРы и баки с напалмом.





Пилот вооруженного двумя пулеметами М60 вертолета ОН-13 позирует на фоне своей машины. Южный Вьетнам, первая половина 1960-х гг.



Самодельная бортовая турель с пулеметом М60 на вертолете CH-34/HUS-1 КМП США, 1963–1964 гг.



Высадка американских морпехов с вертолетов HUS-1 КМП США. Южный Вьетнам, 1963–1964 гг.



Американский вертолет CH-34/HUS-1, сбитый над Южным Вьетнамом. Фото первой половины 1960-х гг.

вплоть до гауптвахты. И такое положение вокруг OV-1 сохранялось года три.

Что касается вертолетов, то американские экипажи с самого начала начали вводить в штат экипажа бортовых стрелков и вооружать свои машины чем попало, дабы не быть просто летающими мишенями.

Например, легкие Белл-47/ОН-13 «Сиу», которым, исходя из опыта Корейской войны, следовало эвакуировать раненых с поля

Однако армейское командование США, которое тогда не имело в подчинении собственной ударной авиации и, в соответствии с уставом, искренне полагало, что армейская авиация должна заниматься лишь перевозкой пехоты и грузов, вести разведку и корректировку артогня и эвакуировать раненых с поля боя, сочло подобные идеи чистой воды ересью и немедленно издало официальный запрет на использование самолетов OV-1 в качестве ударных.

Разумеется, экипажи «Мохкауков», количество которых в Южном Вьетнаме постепенно увеличивалось, все-таки старались подвешивать на свои машины в дополнение к пулеметам блоки НАР, дабы вылетать на разведку «вооруженными», но делали они это исключительно на свой страх и риск, под страхом наказания,



Пара американских вертолетов H-21 патрулирует в поисках партизан над дельтой Меконга. 17 января 1964 г.





Предполетный инструктаж в вертолетном подразделении КМП США (предположительно эскадрилья НММ-362), на переднем плане бортстрелки в бронезилетах. Хорошо видно, что на большинстве СН-34/HUS-1 белые бортовые коды закрашены менее контрастной зеленой краской. Южный Вьетнам 1963–1964 гг.



На войне случается всякое. На этот раз поисково-спасательная операция с участием СН-34/HUS-1 завершилась подъемом на борт лишь тела сбитого пилота. Южный Вьетнам, 1963–1964 гг.

боя или работать в качестве связных, в начале 1960-х гг. стали получать вооружение из установленных на боковых пилонах пулеметов, иногда дополняемое еще и НАРами.

Экипажи вертолетов СН-34/HUS-1 «Си Хорс», в начале этой войны более всего почувствовавшие на своей шкуре мощь зенитного огня партизан, начали вооружать и снабжать свои вертолеты импровизированной защитой (установка дополнительных листов металла и навеска бронезилетов в «проблемных» местах пилотской кабины и фюзеляжа) первыми.



Американский пилот убегает от места падения своего сбитого Н-21. Начало 1960-х гг.

Парой пулеметов в обязательном порядке оснащали и Н-21.

Для действий в качестве импровизированных вертолетов поддержки больше подходили армейские Белл УН-1А/В «Хьюи», более легкие чем СН-34, но более мощные, чем ОН-13. Первые 15 «Хьюи» прибыли в Южный Вьетнам уже в июле 1962 г., а к апрелю 1963 г. их было уже, минимум 25. Правда, все УН-1А/В были приписаны к транспортным частям, но их очень быстро дооборудовали бортовыми кронштейнами для НАР и пулеметами.

Правда, первые «Хьюи» были еще несовершенны и имели изрядное количество конструктивных и производственных дефектов, из-за чего, в условиях жаркого и влажного климата, их двигателям явно не хватало мощности. При этом не помогали даже экстренные меры по всемерному облегчению машин (снятие внутренней обшивки фюзеляжа и дверей грузовой кабины



Вертолет УН-1В армии США в Южном Вьетнаме. Начало 1960-х гг. На вертолет нанесены слабоконтрастные опознавательные знаки и надписи.



Типичные боевые повреждения вооруженного УН-1В армии США. Южный Вьетнам, середина 1960-х гг.





Южновьетнамский самолет-корректировщик О-1

с демонтажем части приборного оборудования). Тем не менее, было признано целесообразным постепенно заменить имеющиеся в вертолетных частях армии и КМП США CH-34/HUS-1 и H-21 на UH-1, но, по ряду причин, этот процесс полностью завершился только к 1968 г., заняв несколько лет.

Однако потери американской и южновьетнамской авиации были все же велики. Например, в течение 1963 г. американцы потеряли сбитыми по несколько CH-34/HUS-1 и H-21 и не менее 10 UH-1A/B, еще несколько десятков вертолетов получили серьезные повреждения.

Редкая операция по высадке десанта обходилась без сбитых и поврежденных машин и людских потерь, а серьезных успехов все не было.

Фактически, в это время американские и южновьетнамские войска контролировали лишь Сайгон и несколько крупных городов Южного Вьетнама, да и то только днем!

Правда, подразделения «зеленых беретов» иногда все-таки добивались локальных побед, а ударная авиация вполне доказала свою важность в этой войне.

Например, если транспортные автоколонны сопровождалась на маршруте даже одиночными Т-28 или «Скайрейдерами», то вероятность атак со стороны партизан уменьшалась в разы. А наличие в воздухе над джунглями разведчиков-корректировщиков типа О-1 или ОV-1 заставляло вьетконговцев тщательно маскироваться и несколько охлаждать свой пыл.

Однако к середине 1963 г., стало вполне понятно, что ни отправка дополнительных людей и техники в Южный Вьетнам, ни удары морской авиации США по целям в Лаосе (к примеру, в августе-сентябре 1963 г. в Тонкинском заливе последовательно находились авианосцы «Орискани» и «Хэнкок», чьи штурмовики А-4В/С регулярно атаковали районы подконтрольные Патет Лао) не могут ничего изменить. Окончательная победа нисколько не приближалась, а война преступно затягивалась.

Дошло до того, что летом 1963 г. в конгрессе США прошли масштабные слушания «о нецелесообразности дальнейшей военной и финансовой поддержки антинародного режима президента Дьема».

Сайгонские генералы правильно поняли намек, и 1 ноября 1963 г. в Сайгоне произошел военный переворот, в котором, помимо прочего, участвовали пара Т-28 и не менее четырех А-1Н VNAF. Сопротивление сторонников Дьема было сломлено очень быстро, а сам не успевший улизнуть из президентского дворца по подземному ходу президент Дьем был то ли убит мятежниками, то ли покончил с собой (по официальной версии).

К власти в Сайгоне пришла военная хунта во главе с генералом Зыонг Ван Минем, но это мало что изменило в отношении Вашингтона к местной власти. Более того, президент Д. Кеннеди подготовил проект решения о полном выводе американских войск из Юго-Восточной Азии.



Американский пилот одной из эскадрилий спецопераций ВВС США во Вьетнаме на фоне АН-1Н. Середина 1960-х гг.



Штурмовики А-1Н и А-4В на палубе авианосца «Интерпид» в Тонкинском заливе. Начало 1960-х гг.

Неизвестно в каком направлении пошла бы мировая история, если бы он был переизбран на второй срок (а это было практически неизбежно) и осуществил этот благой замысел. Во всяком случае, это точно избавило бы США от одного из самых позорных и унижительных поражений в их новейшей истории.

Увы, но за время своего первого срока на посту президента, Кеннеди нажил среди американской властной верхушки столько явных и тайных недоброжелателей, что, по логике, к дверям Ли Харви Освальда должна была выстроиться длинная очередь из размахивающих чековыми книжками заказчиков.

Так или иначе, но 22 ноября 1963 г. в Далласе прозвучали роковые выстрелы, так что гибель 35-го президента США похоронила все надежды на разрешение разгорающегося конфликта мирным путем.



Более того, ситуация стала медленно раскручиваться в прямо противоположном направлении. Сменивший Кеннеди на посту президента Линдон Джонсон вовсе не был «гигантом мысли и светочем американской демократии», а скорее принадлежал к типу оголтелых «ястребов» из числа тех западных политиков, которые считали, что коммунистов (да и вообще всех «левых») надо беспощадно уничтожать без всяких излишних разговоров и переговоров.

Министр обороны США Роберт МакНамара (кстати, он занимал этот пост и в кабинете Д. Кеннеди) имел репутацию довольно здравомыслящего и современного человека, но тем не менее, тоже был убежденным антикоммунистом и аппаратным карьеристом, не желающим принимать никаких взвешенных и самостоятельных решений.

В июне–июле 1964 г. послом США в Сайгоне стал совершенно профнепригодный для этой должности генерал Максвелл Тейлор, в прошлом герой Второй мировой войны, но при этом человек абсолютно невежественный в вопросах политики и дипломатии.

В это же время главнокомандующим американской группировкой в Юго-Восточной Азии был назначен генерал Уильям Вестморленд, в прошлом очень средний, но почему-то считавшийся «перспективным» комполка Второй мировой, командир батальонной боевой группы в Корее (характерно, что за ту войну Вестморленд не получил ни одной награды), а затем, на протяжении нескольких лет служивший суперинтендантом (т.е. начальником) военной академии в Вест-Пойнте. Это был очередной недалекий служака и махровый антикоммунист, как и многие в те годы не мысливший окончательной победы без применения ядерного оружия.

Злые языки современников переименовывали фамилию генерала с «Westmoreland» на «West more men» (в переводе «очень много трупов»), поскольку данный «стратег» придерживался очень древнего прусского тезиса о том, что «бабы новых солдат нарожают», раз за разом демонстрируя полнейшее пренебрежение к сохранению жизни собственных подчиненных и не гнушаясь даже откровенной лжи — в конце 1960-х гг. американские журналисты публично поймали Вестморленда на том, что прибыв в Сайгон, он, игнорируя объективные разведданные и здравый смысл намеренно занижил в своих рапортах численность противостоящего ему Вьетконга более чем вдвое. И все это ради того, чтобы политиканы в Вашингтоне немного успокоились и думали что во Вьетнаме «все не так уж и плохо».

Куда такие руководители могли завести США, было ясно с самого начала.

Впрочем, поначалу планы вывода американских войск из Южного Вьетнама (а к концу 1963 г. их там было уже 15 640 чел.) оставались в силе, только теперь вывод должен был быть постепенным и завершиться к концу 1964 г.

В конце декабря 1963 г. министр обороны США МакНамара прибыл в Сайгон с рабочим визитом. Там он с удивлением обнаружил, что помощь Вьетконгу со стороны ДРВ увеличивается, позиции коммунистов в регионе все более усиливаются, а положение сайгонского правительства генерала Ван Миня, наоборот, ухудшается.

Правда, южновьетнамские генералы горячо заверили своего «патрона» в том, что они «полны решимости продолжать борьбу», особенно если «заграница им поможет». Словно в подтверждение этих клятв, 30 января 1964 г. они устроили в Сайгоне очередной военный переворот, ставший лишь уже привычной для всех сменой некоторых вывесок. Теперь местную военную хунту возглавил генерал Нгуен Кхань, но в остальном, в Южном Вьетнаме мало что изменилось.

После визита МакНамары военная и финансовая помощь со стороны США правительству и армии Южного Вьетнама в очередной раз выросла в разы. Вооружение (включая легкие танки, бронемашины, тяжелые орудия и минометы) и боеприпасы стали прибывать в Сайгон прямо-таки вагонами, что не стало секретом как для мировых СМИ, так и для северовьетнамской разведки, которая совершенно правильно расценила этот факт как лихорадочную подготовку к открытой войне с ДРВ. Правда, большая часть поступавших из США техники и вооружения не относились к категории новейших образцов.



Противопартизанский легкий штурмовик Т-28D ВВС Южного Вьетнама



Звено Т-28D на авиабазе Тан Шон Нят. На заднем плане слева виден американский ДHC-4 «Карибу», справа стоит С-123. Начало 1960-х гг.



К началу 1964 г. VNAF имели уже более трехсот самолетов и вертолетов (в т.ч. около сотни ударных) — по две эскадрильи «Скайрейдеров» и Т-28, одну вертолетную эс. на СН-34, две транспортные эскадрильи (С-47, С-123 и т.п.) и три разведывательно-корректировочных эс на О-1А. Всего пять авиакрыльев, с базированием в Дананге, Ня Транге, Плейку, Бьен Хоа и Тан Шон Няте. При этом все заявки VNAF на восполнение любых боевых и технических потерь американцы отныне выполняли оперативно и без лишней волокиты.

Американские подразделения «воздушного спецназа» в начале 1964 г. тоже произвели «смену коней». В силовых наборах крыльев и фюзеляжей весьма интенсивно участвовавших в боях с партизанами В-26В и Т-28 появились усталостные трещины, из-за чего разбилось несколько машин этого типа с экипажами.

В качестве адекватной замены американские ВВС с мая 1964 г. начали отправлять в Южный Вьетнам взятые с баз хранения, снятые с вооружения флотские А-1Н и А-1Е «Скайрейдер». Теперь эти, уже неплохо показавшие себя в боях поршневого штурмовики были не только в составе ВВС сайгонского режима.

Интересно, что при этом в авиачастях VNAF самолеты Т-28 продолжали использоваться еще весьма продолжительное время, вплоть до полной выработки ресурса.

Американцы усиливали свою авиагруппировку в регионе и качественно и количественно. В 1964 г. ВВС США начали проводить разведполеты не только над Южным Вьетнамом и Лаосом, но и над территорией ДРВ.

На авиабазе Бьен Хоа и Тан Шон Няте появились стратегические разведчики Локхид U-2 и RB-57, к которым затем присоединились несколько тактических разведчиков RF-101С, а также работавшие с авианосцев флотские RF-8А и RA-3.

Одновременно с этим, в марте 1964 г., в Дананг с авиабазы Кларк-Филд (Филлипины) прибыли еще девять истребителей-бомбардировщиков F-100D «Супер Сейбр» из 615-й тактической истребительной эс (615th TFS) ВВС США, которые должны были немедленно подключиться к авиаударам по партизанским базам и коммуникациям.

Была увеличена и численность авианосной группировки США в Тонкинском заливе и теперь Пентагон старался держать там одновременно не менее двух авианосных групп.

На фоне все возрастающих масштабов боевых действий участились нарушения воздушного пространства ДРВ со стороны как VNAF, так и американской авиации.

И именно в это время была одержана первая воздушная победа ВВС Северного Вьетнама.

Хотя, еще в июне 1963 г. военное руководство ДРВ приняло решение о слиянии военной авиации и ПВО в единый род войск, одновременно поднимая вопрос о поставках не только дополнительных зенитных орудий, но и боевых самолетов, об организации первого в ВВС ДРВ 921-го ИАП было объявлено только в начале 1964 г.

Для вооружения полка из СССР по железной дороге прибыло 32–36 (по разным данным) Миг-17/МиГ-17Ф и не менее четырех тренировочных МиГ-15УТИ.

Правда, сборка и облет этих самолетов производилась



Самая продвинутая противопартизанская модификация «Инвейдера», использовавшаяся во Вьетнаме — В-26К. Середина 1960-х гг.

на территории КНР, где 921-й ИАП и базировался, вплоть до середины 1964 г.

Это было необходимо, поскольку в тот момент ВВС ДРВ не имели достаточного количества пилотов и техников, хотя первые северовьетнамские курсанты и отбыли для переучивания на реактивную технику в СССР, КНР и страны Восточной Европы еще в конце 1962 г.

При этом нельзя сказать, что и к моменту начала в регионе полномасштабных военных действий 921-й ИАП ВВС ДРВ был на 100% укомплектован личным составом...

Единственным, «относительно боевым самолетом» в ВВС ДРВ был угнанный в сентябре 1963 г. пилотом-перебежчиком штурмовик Т-28D, ранее принадлежавший Королевским ВВС Лаоса.

Этот «Троян» был отремонтирован, получил новую окраску и северовьетнамские опознавательные знаки, после чего достаточно интенсивно использовался пилотами-инструкторами Нгуен Ен Ба и Ле Тьен Пхуоком в тренировочных целях.

Учебные полеты достаточно быстро выбили моторесурс двигателя этого Т-28, но помог случай — для ремонта винтомоторной группы были использованы детали от другого Т-28 ВВС Лаоса, сбитого огнем партизанской ПВО в провинции Куанг Бинь.

Именно этот Т-28, оснащенный двумя штатными подкрыльевыми контейнерами с 12,7-мм пулеметами, и был использован для первого в истории ВВС ДРВ успешного ночного перехвата воздушной цели.

Поскольку тогда ПВО ДРВ имела лишь единичные радары и совсем не имела прожекторов, перехват можно было осуществить только в стиле первых лет Второй мировой войны, в ясную лунную ночь.

Такой удобный момент настал в ночь на 16 февраля 1964 г., когда этот Т-28, пилотируемый все тем же Нгуеном Ен Ба, был поднят на перехват неопознанной воздушной цели, обнаруженной РЛС в р-не Кон Куонг (провинция Нге Ан).

Сблизившись с противником, северовьетнамский пилот опознал в неизвестном самолете транспортный С-123 со знаками VNAF, после чего открыл огонь с дистанции 500 м. Экипаж С-123 попытался оторваться от преследования, но тщетно — самолет загорелся и упал на землю недалеко от границы ДРВ с Лаосом.





А-1Е уходит, сбросив напалм.  
Южный Вьетнам, середина 1960-х гг.

На месте падения был пленен единственный оставшийся в живых южновьетнамский солдат (по другим данным — механик самолета).

А американцы, между тем, все больше интенсифицировали действия своей авиации над территорией Лаоса, причем это касалось не только разведчиков. Соответственно росли и их потери.

21 мая 1964 г. пара «Крусейдеров» RF-8А, взлетевших с авианосца «Китти Хок», была обстреляна партизанской ПВО над Лаосом. Самолет, пилотируемый лейтенантом Ч. Классманом получил повреждения, но сумел вернуться на корабль.

Однако, как говорится, от судьбы не уйдешь, и 6 июня 1964 г. этот же RF-8А с тем же пилотом был сбит огнем малокалиберной артиллерии Патет Лао примерно в том же самом районе. Классман попал в плен к лаосским коммунистам, но спустя три месяца сумел сбежать (есть мнение, что успешный побег стал следствием банального подкупа охраны).

Мстя за сбитый «Крусейдер», палубная авиация США несколько дней подряд бомбила партизанские базы и дороги.

Затем, начиная с 7 июня 1964 г., пары и одиночные RF-8А вылетали с того же «Китти Хока» уже под обязательным прикрытием нескольких F-8D из эскадрилий VF-111 и VFMA-323, которые должны были штурмовать выявленные позиции зенитчиков.



Трофейный Т-28, на котором пилот Нгуен Ен Ба одержал первую воздушную победу ВВС ДРВ, сбив 16 февраля 1964 г. транспортный С-123 VNAF.



Звено А-1Е ВВС Южного Вьетнама. Начало 1960-х гг.

Во время одного из таких вылетов был сбит «Крусейдер» капитана третьего ранга Ф. Линна. Пилот катапультировался над территорией Лаоса и, спустя сутки, был спасен экипажем вертолета американской ПСС.

Что касается ВВС США, то они провели 9 июня 1964 г. (также вроде бы в ответ на активизацию лаосских партизан) операцию, смысл которой не очень ясен до сих пор. Восемь F-100D из уже упомянутой 615-й тактической истребительной эс ВВС США (615th TFS), базировавшиеся на авиабазе Дананг, должны были нанести удар по объектам партизан (в частности, по двум автодорогам) в Долине Кувшинов.

На задание группу «Супер Сейбров» повел полковник Д. Лейвен (ветеран Второй мировой войны, воевавший на P-38 на тихоокеанском ТВД), при этом странности начались еще до вылета. Почему-то вопрос о нанесении этого удара очень долго решался «на самом верху», где-то в Пентагоне и Белом Доме. Именно поэтому на самолетах несколько раз меняли боевую нагрузку, а вылет группы откладывали минимум дважды.

При этом, несмотря на то, что накануне над Лаосом летали три разведчика RF-101С, пилоты F-100D не имели ни данных аэрофотосъемки, ни даже подробных карт района предстоящей операции.

В итоге, на задание пошли восемь «Супер Сейбров», каждый из которых нес под крыльями по два блока НАР и по четыре





F-8D «Крусейдер» авиации ВМФ США атакует наземную цель в Южном Вьетнаме. Не ранее 1964 г.



Разведчик RF-8A «Крусейдер» на палубе авианосца. Юго-Восточная Азия, начало 1960-х гг.

500-фунтовых (227кг) бомб. На полпути к цели F-100D дозаправились от «летающего танкера» KC-135, а на обратном пути садились для дозаправки на тайландскую базу Удорн.

Пилоты браво доложили об успешном поражении целей, но проведенная через три дня очередным RF-101C разведка показала практически нулевой результат удара.

Как выяснилось, первая четверка «Супер Сейбров» высыпала мимо целей половину своих бомб и НАР (ущерб от второй половины тоже был неочевиден). А второе звено и вовсе отбомбилось в 40 километрах от заранее назначенных целей якобы из-за неверно понятой команды ведущего. Разумеется, «крайним» за этот афронт сделали Лейвена, который получил строгий выговор и перевод с понижением в должности....

А 16 июня 1964 г. американцы провели еще одну непонятную, но весьма характерную для начального периода вьетнамской войны акцию, снова не принесшую им ничего, кроме потерь.

В тот день партизанская ПВО сбита над Лаосом штурмовик T-28D Королевских ВВС Лаоса (судя по всему, экипаж «Трояна», согласно традиции того времени, был американским). На поиск

T-28 отправили вертолет CH-34 авиакомпании «Эйр Америка», который тоже был сбит зенитчиками Патет Лао.

Накрытие дальнейшей масштабной поисково-спасательной операции, в которой участвовало несколько вертолетов ПСС, с авиабазы Такхли (Таиланд) подняли четыре «Супер Сейбра» из 428-й тактической истребительной авиационной группы ВВС США (428th TFS).

Результат удара этих истребителей-бомбардировщиков (как и поисково-спасательной операции в целом) неизвестен по сей день. Вот только при этом огнем малокалиберной ЗА и стрелкового оружия партизан был подбит F-100D лейтенанта А. Кларка, который не стал испытывать судьбу и благополучно катапультировался, едва перетянув через границу на тайландскую территорию. Итог операции – утрата за одни сутки трех летательных аппаратов и несколько убитых при минимальном ущербе для противника.

Так или иначе, американцы аккуратно подкидывали свежие поленья в костер войны, тлеющей в Юго-Восточной Азии почти десять лет. Однако для того, чтобы этот огонь вспыхнул с новой силой, им срочно требовался некий громкий, международный скандал. И это событие, широко известное впоследствии как «Тонкинский инцидент», не заставило себя долго ждать...

*Продолжение следует*



F-100D ВВС США на авиабазе в Таиланде





Иван Вукадинов (Болгария)  
Фото автора

## Последние «Бродяги»

Дата 8 марта 2019 г. ознаменовала исторический момент в авиации Корпуса морской пехоты США. В этот день из боевого состава официально был выведен последний самолет радиоэлектронной борьбы EA-6B «Проулер», а в отставку отправлена последняя эскадрилья, эксплуатировавшая этот тип самолетов, – VMAQ-2 «Death Jesters». Так завершилась эпоха самолетов РЭБ в авиации морской пехоты.

EA-6B – специализированный самолет радиоэлектронной борьбы (РЭБ), разработанный на базе ранних версий A-6 «Intruder» и EA-6A «Electric Intruder». Первый полет самолет совершил 25 мая 1968 г. и поступил на вооружение ВМС США в январе 1971 г. Через 6 лет эти самолеты пришли и в Корпус морской пехоты. Их получила единственная на то время эскадрилья РЭБ VMAQ-2 «Playboys», до этого эксплуатировавшая EA-6A. В общей сложности в эскадрилью поступили 16 самолетов, которые вошли в состав трех разных отрядов. В 1981 г. была сформирована резервная эскадрилья VMAQ-4 на EA-6A и только через 10 лет она получила первые «Проулеры». В 1992 г. в авиации Корпуса морской пехоты прошла крупная реорганизация. Три отряда VMAQ-2 стали отдельными эскадрильями (VMAQ-1, -2, -3). В то же время VMAQ-4 перешла из состава резерва в действующую и выполняла задачи вплоть до полного расформирования эскадрилий РЭБ. Первые три эскадрильи традиционно базировались на базе в Черри Пойнт в Северной Каролине. VMAQ-4 была перебазирована

сюда из Уидби Айленд в 1992 г. на вооружении каждой эскадрильи находились по 5 самолетов.

На протяжении всей своей истории EA-6B морской пехоты участвовали более чем в 90 развертываниях и практически в каждом военном конфликте. Например,

в таких как «Desert Storm», «Allied Force», «Enduring Freedom» и многих других, налетав в общей сложности свыше 264 тысяч часов.

После официального списания 27 июня 2015 г. последнего «Проулера» авиации ВМС в строю такие самолеты остались только в морской пехоте. Готовясь к этому, ранее, в 2013 г., эскадрилья VMAQ-1 «Screamin' Banshees» была преобразована в учебную. Таким образом тренировки летчиков и наземного персонала, которые раньше осуществлялись





в эскадрильи VAQ-129 авиации флота, могли быть продолжены.

Эскадрильи морской пехоты также стали использовать 6 самолетов вместо 5. К этому времени в морской пехоте состояли на вооружении самые продвинутые модификации самолета ICAP III, имеющие полный набор апгрейдов и улучшений. Так, приемные системы AN/ALQ-99 заменили на AN/ALQ-218, а дисплеи системы отображения информации AN/TDY-43 – на новые коммерческие дисплеи. Система записи и отображения данных получила новое цифровое оборудование, установлен Многоцелевой Улучшенный Тактический Терминал (Multi-mission Advanced Tactical Terminal – MATT) для обеспечения работы каналов передачи данных. Внедрена система связи/радиоэлектронного подавления AN/USQ-113, сопряженная с AN/ALQ-218. Обновлена система планирования задач (Joint Mission Planning System – JMPS). Интеррирована тактическая система обмена данными Link-16, включающая базовые функции управления РЭБ, и другие улучшения. На «Проулерах» морской пехоты также могли подвешиваться прицельные контейнеры LITENING. Машины варианта

ICAP II продолжали совершенствоваться даже в последние годы службы, включая установку в 2017 г. обновленного программного обеспечения.

Поскольку вывод последних EA-6B был запланирован на 2019 г., было принято решение ежегодно выводить из боевого состава по одной эскадрилье. Первой такой эскадрилей стала учебная VMAQT-1, прекратившая свою деятельность в апреле 2016 г. На следующий год для вывода была запланирована VMAQ-4 «Seahawks», вернувшаяся в США после семимесячного пребывания в Инджирлике (Турция), куда она была направлена в октябре 2016 г. для поддержки операции «Inhernet Resolve». В феврале 2017 г. эскадрилья принимала участие в учениях «Red Flag» на авиабазе Неллис, Невада, а через три месяца была выведена из боевого состава. На тот момент вместо VMAQ-4 в Турции была развернута VMAQ-2, вернувшаяся в США в апреле 2017 г. В строю оставались всего лишь две эскадрильи «Проулера» и военные ощутили острую необходимость в этих самолетах.

В октябре 2017 г. VMAQ-2 последний раз принимала участие в курсах инструкторов по вооружению и тактике на







авиабазе морской пехоты Юма. Примерно в это же время свое полугодичное развертывание в Турции завершила эскадрилья VMAQ-3 «Moon Dogs»; в мае 2018 г. она была выведена из боевого состава. VMAQ-2 осталась единственной в Корпусе морской пехоты (КМП) эскадрилей самолетов EA-6B «Проулер».

Несмотря на подходящие к окончанию сроки эксплуатации «Проулеров», в конце 2017 г. все же было принято решение на продолжение службы самолетов этого типа, поскольку EA-6B являлись важным активом коалиционных сил в борьбе с так называемым «Исламским государством». Так, авиационные силы РЭБ морской пехоты были одними из первых развернуты на авиабазе Аль-Удейд в Катаре в рамках наращивания боевых операций США против ИГИЛ еще в начале 2014 г.

Хотя количество действующих самолетов сократилось до нескольких машин, решение о развертывании VMAQ-2 в конечном итоге было принято. Для этой цели в 2018 г. две оставшиеся эскадрильи VMAQ-2 и VMAQ-3 свели в одну. Пригодные самолеты остались в составе VMAQ-2, а VMAQ-3 расформировали. Из оставшихся самолетов для развертывания отобрали 6 машин с учетом их технического состояния.

«С учетом того, что власти захотели использовать в боевом развертывании EA-6B вплоть до его окончательного вывода из состава, это говорит о том, насколько важна миссия самолета и радиоэлектронная борьба для Министерства обороны», – сказал тогда заместитель командира эскадрильи VMAQ-2 подполковник Джулиан Флорес с позывным «Пико».

По прибытию в Аль-Удейд эскадрилья объединилась с 379-м Воздушным экспедиционным крылом и перешла в подчинение Центрального Командования США на Ближнем Востоке (CENTCOM). В их задачу вошла поддержка трех крупных миссий в двух удаленных друг от друга районах – операций «Inherent Resolve», «Freedom's Sentinel» и «Resolute Support». Почти сразу же, 14 апреля, один из самолетов был привлечен к выполнению операции высокой важности. Тогда EA-6B сопровождал пару бомбардировщиков B-1B во время нанесения авиаудара по научно-исследовательскому центру Барза, расположенному недалеко от Дамаска в Сирии.

Хотя все подробности миссий во время развертывания остаются засекреченными, некоторый свет на это

пролил командир VMAQ-2 подполковник Эндрю Рандл: «В целом, мы выполняли большинство задач, для которых мы тренировались. Поддержка наземных войск, согласование действий с авиацией, в любых других операциях, на всех театрах (ТВД), где мы летали».

Возможности EA-6B, судя по всему, использовались для глушения электронных коммуникаций ИГИЛ, установленных придорожных бомб, подавления ПВО противника в оспариваемом воздушном пространстве над Сирией, а также для сбора разведанных в электронном спектре. Рассказывает подполковник Флорес: «Универсальность "Проулеров" и наша способность поддерживать различные виды операций позволяли нам выполнять очень длительные миссии. Это главное отличие выполняемой нами работы. Речь идет о 6–8 часовых полетах. Это доста-





точно много времени, чтобы полностью сосредоточиться на том, что вам нужно сделать. Я бы сказал, что это определенная проверка на выносливость экипажа, чтобы иметь возможность выполнять задачи в нашей зоне ответственности. Многие миссии, которые мы выполняли, были секретными и деликатными и мне приятно, что мы поддержали многих людей на местах нашими возможностями. Наша работа была необходима, поэтому наши силы и возможности использовались до самого конца вплоть до полного вывода из боевого состава.

Мы считаемся активом Министерства обороны, поэтому развертываемся не только в составе морской пехоты. Мы можем развертываться как отдельная эскадрилья и летать в поддержку задач высшего приоритета. Это может выполняться для морской пехоты, армии или вообще для кого угодно».

Длительные полеты, безусловно, отражались на общем ресурсе матчасти. В течение почти восьмимесячного развертывания эскадрилья налетала в общей сложности 2500 часов. Это в среднем 10,5 ч в день. В связи с этим огромная нагрузка ложилась на технический персонал, который должен был обеспечивать постоянную боеготовность. Несмотря на высокие темпы эксплуатации и на то, что «Проулеры» довольно старые самолеты, эскадрилья обеспечивала 70%-ную боеготовность, превысив официальную потребность в 68%. Следует отметить, что некоторые аспекты очень помогали техническому обслуживанию. Говорит главный унтер офицер Гамильтон: «Проблем, которые были у нас 10 лет назад, честно говоря, стало гораздо меньше. На закате эры

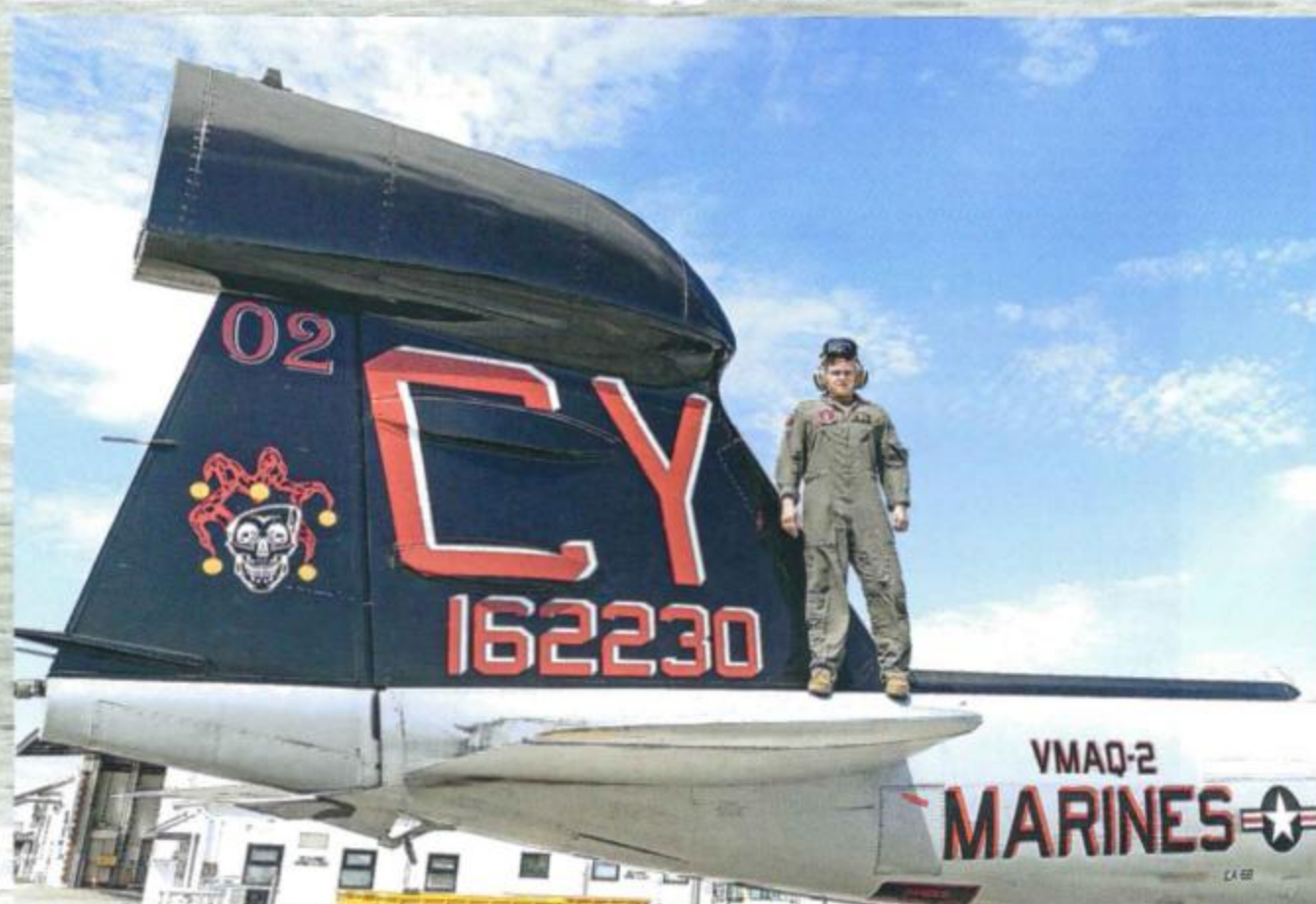
«Проулеров» эскадрилья VMAQ-2 осталась последней. Это сильно упростило дело, так как эскадрилья была вне конкуренции в вопросах поставки запасных частей для самолетов и двигателей.

Помимо технического обслуживания, в эскадрилье была высокая концентрация опытного технического персонала с высокой квалификацией, который был отобран из расформированных ранее эскадрилий».

Гамильтон рассказывает о запомнившихся технических проблемах во время последнего развертывания: «В первой половине нашей командировки у нас были проблемы с приемниками тактической системы РЭБ (TJSR), которые проявлялись на нескольких самолетах. Эта система

редко используется, пока мы в штатах, но в командировках она используется ежедневно. Во второй половине мы мучались с самолетом, у которого были проблемы с температурными датчиками возгорания, которые ошибочно срабатывали, когда им было угодно. Последние 45 дней три представителя фирмы-изготовителя пытались нам помочь в поиске неисправности, но проблема так и не была решена, и домой нам пришлось лететь с временным разрешением на вылет».

Технические проблемы стали причиной задержки при возвращении домой из Турции. Перелет вместо обычных пяти дней в конечном итоге занял 17. Лишь в середине ноября 2018 г. эскадрилья вернулась в США.







При возвращении в Черри-Пойнт перемены наступили очень быстро. Три самолета сразу же были списаны и отправлены на базу хранения в Таксон. Полеты проводились на трех оставшихся самолетах до середины января 2019 г., после чего один из «Проулеров» был передан в авиационный музей. К этому моменту начался постепенный распад эскадрильи, и к февралю остались лишь 4 летчика и 12 офицеров электронного противодействия (ЕСМО). Однако полеты продолжались. Как объяснил подполков-

ник Рандл: «Эти полеты позволяли нам поддерживать летные и боевые навыки, и мы продолжали летать, несмотря на то, что экипажи имели высшую степень подготовки для этого типа самолетов. Кроме того, мы продолжили занятия по тактической подготовке. В этом уже не было смысла, но имелось большое желание продолжать совершенствоваться. Многие из наших офицеров готовятся переходить на другие типы авиационной техники, так что знания и опыт, полученные в VMAQ-2, им обязательно пригодятся в будущем».

Переход от «Проулера» на новую технику каждым воспринимается по-разному. Многие из летного и технического состава будут работать на совершенно новых платформах – от C-130 до F-35 и даже UC-35 и RQ-21. Некоторые просто выйдут на пенсию. Но все без исключения летчики КМП будут с любовью вспоминать своего старого доброго «Бродягу» (так звучит в переводе с английского «Проулер»).

Рассказывает подполковник Флорес: «В этом самолете используются довольно старые технологии. Он был спроектирован в 1960–1970 гг. и не использует ЭДСУ. Вы должны очень внимательно относиться к тому, что вы делаете и не только знать, но и чувствовать самолет. Здесь нет цифровых дисплеев, в самолете в основном используются аналоговые приборы. Я считаю, что мне повезло летать на таком самолете. Сейчас больше не делают таких, в современных самолетах полно модных дисплеев. Я думаю, что буду скучать по нему. Мне кажется, что в современных самолетах это как шулерство. Новые летчики слишком привыкли использовать GPS. Когда я только начал летать на этом самолете, это было не так уж легко – приходилось полностью использовать свои навыки навигации».

Оружейник сержант Кевин Рэндалл обслуживал «Проулеры» более 18 лет и так описывает свои мысли по поводу снятия их с вооружения: «В этом самолете все, начиная с подключения шасси и кончая



системами нагрева и охлаждения, довольно старое. Например, на новых самолетах используются замки быстрого подключения гидравлических систем вместо соединения болтами, которые все время протекают. Технологии были разработаны довольно давно и в самолете, кроме авионики, ничего не обновлялось. На F-35, чтобы что-то снять, надо просто отстегнуть пару застежек. На «Проулере» же, каждая панель закреплена сотней винтов. Я буду сильно скучать по этому самолету. Я вступил в морскую пехоту, чтобы работать на этих машинах. Последние 18 лет я только этим и занимался. Каждый день приходилось сталкиваться с чем-то новым, и это здорово тренирует вашу сообразительность при поиске неисправностей. Я буду также скучать по тому, как я обучал других техников, поскольку я человек дела (практических навыков)».

14 марта 2019 г. самолет РЭБ EA-6B «Проулер» совершил свой последний полет. Два последних самолета также отправились в авиационные музеи: один – в Музей летного наследия Love Field в Далласе, второй – в Смитсоновский музей в Udvar-Hazy, расположенный недалеко от Вашингтона.

Прямой замены этому самолету не предвидится. Американская морская пехота возьмет на себя разведывательные функции в рамках концепции, известной как «воздушно-наземная многоцелевая



группа радиоэлектронного противодействия» – Marine Air-Ground Task Force – Electronic Warfare (MAGTF-EW). Корпус морской пехоты описывает MAGTF-EW как «интегрированную систему распределенных, платформо-независимых функций РЭБ, которая может устанавливаться на пилотируемых и беспилотных ЛА». Воздушную составляющую РЭБ будут обеспечивать самолеты EF-18G «Гроулер» авиации ВМС США.

Подполковник Флорес так подвел итог уходящей эры «Проулеров»: «Это сладкая горечь прощания и большая привилегия быть ее частью. Я с нетерпением жду официальную церемонию, где вновь увижу бывший личный состав эскадрильи и с удовольствием послушаю наши старые летные байки. Наш самолет был очень долго в нашей жизни, и это наследие с гордостью переходило от отца к сыну и я считаю за честь, что являюсь частью этой истории».





## Некоторые знаменательные даты июля в истории авиации



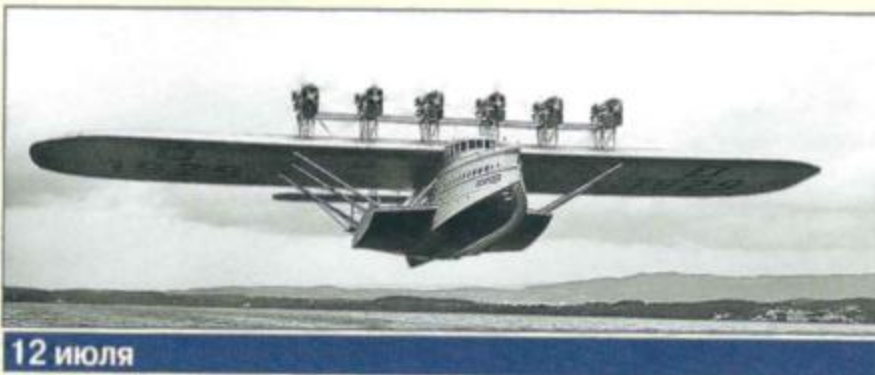
2 июля

60 лет со дня первого полета противолодочного вертолета Н-2 «Сиспрайт»



3 июля

65 лет со дня полета первого самолета КНР (СJ-5)



12 июля

90 лет со дня первого полета летающей лодки До-Х



15 июля

65 лет со дня первого полета самолета Боинг-367 (прототип Боинга 707, С-135 и КС-135)



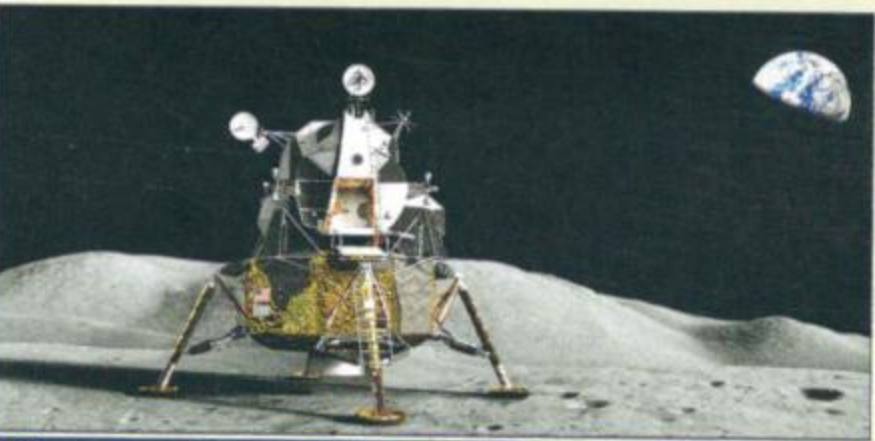
17 июля

80 лет со дня первого полета тяжелого истребителя «Бофайтер»



17 июля

30 лет со дня первого полета стратегического бомбардировщика В-2



20 июля

50 лет со дня первой высадки человека на Луне (Аполло-11)



25 июля

110 лет со дня перелета Луи Блерио через Ла-Манш



25 июля

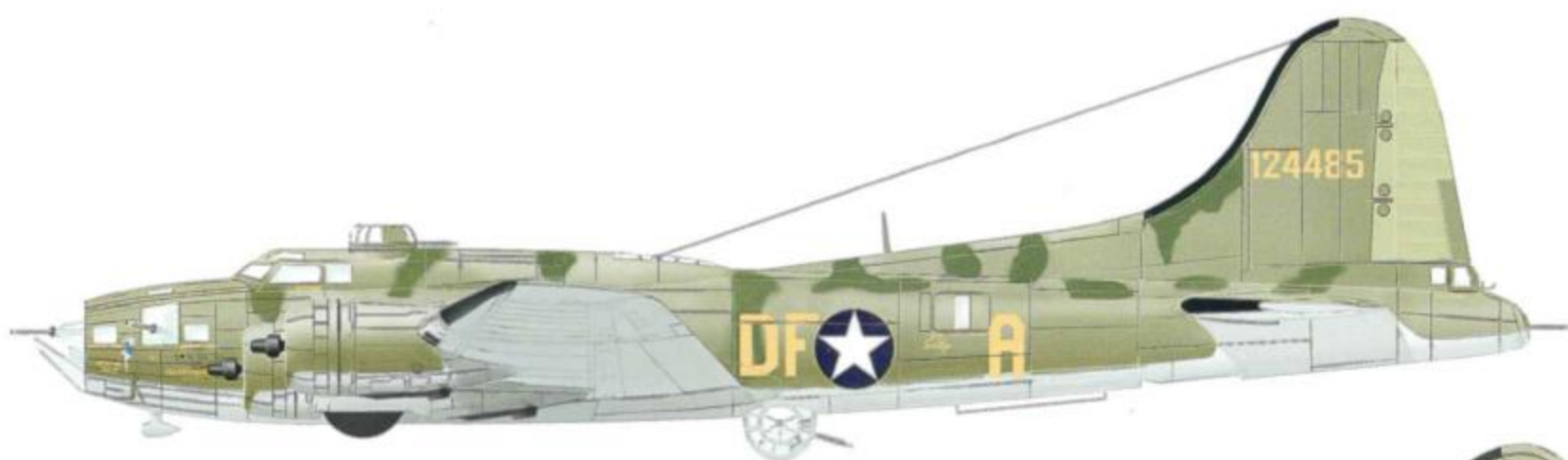
70 лет со дня первого полета истребителя МиГ-17



27 июля

70 лет первому реактивному пассажирскому самолету «Комета»





### Бомбардировщик В-17F «Memphis belle»

Иллюстрация к статье на стр. 20–31

Рисунок А. Шенца





277



ISSN 1682-7759



9 771682 775005 >