

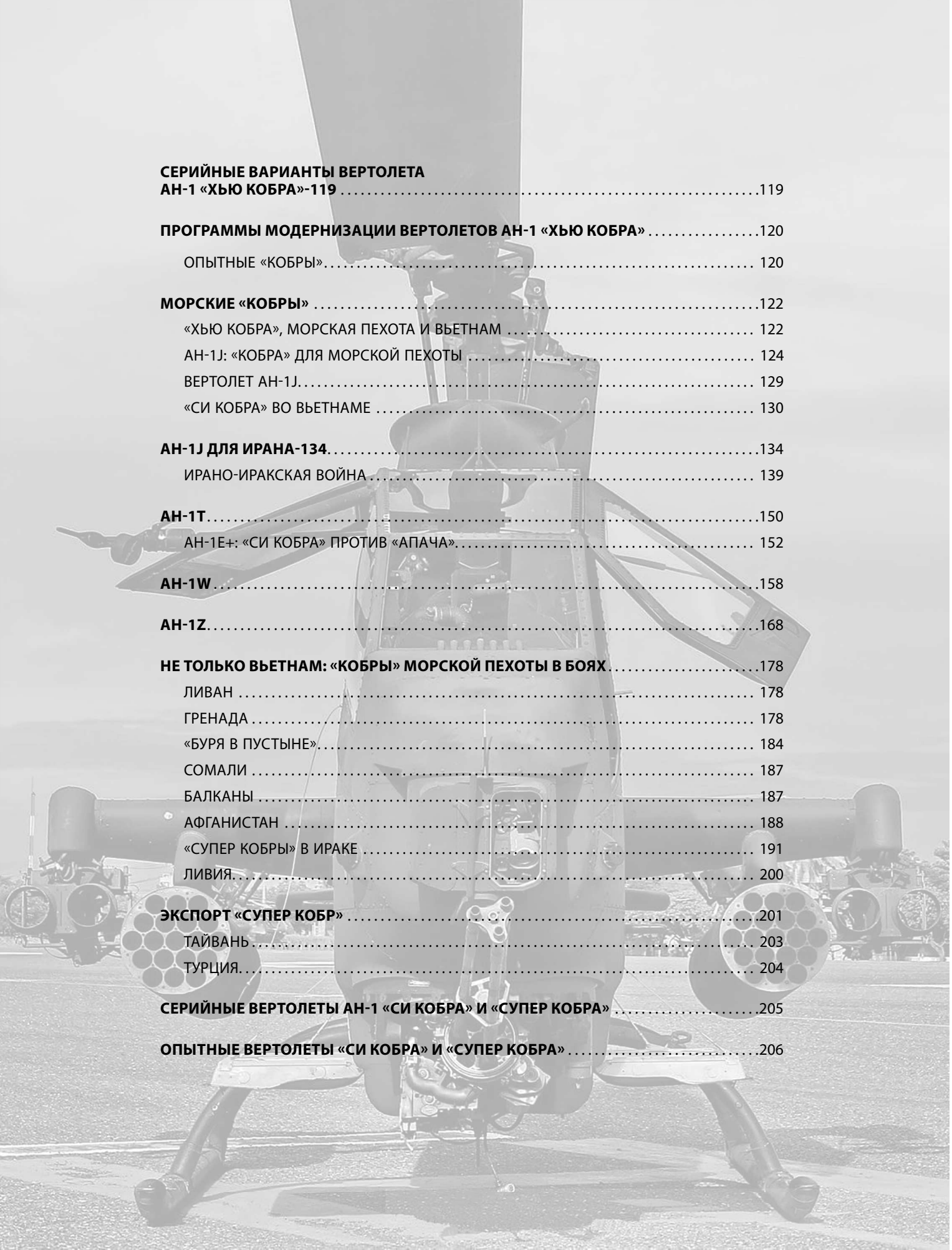


# Оглавление

---



<b>ВОЗДУШНАЯ КАВАЛЕРИЯ</b> .....	7
ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ БОЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ .....	16
АН-1G — ПЕРВАЯ «КОБРА» БОЛЬШОГО СЕМЕЙСТВА.....	26
<b>ВЕРТОЛЕТ АН-1G, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ</b> .....	34
<b>ВЬЕТНАМ: ПРОВЕРКА ВОЙНОЙ</b> .....	42
РАБОТА ПО ВЫЗОВУ ПЕРЕДОВОГО АВИАЦИОННОГО НАВОДЧИКА .....	57
ОКРАСКА ВЕРТОЛЕТОВ АН-1G В ПЕРИОД ВОЙНЫ ВО ВЬЕТНАМЕ .....	74
<b>КОРОЛЕВСКАЯ КОБРА</b> .....	75
ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ АН-1S .....	81
<b>«КОБРЫ» В ЕВРОПЕ</b> .....	91
<b>«КОБРЫ» НАД ПЕСКАМИ</b> .....	100
ПОСЛЕДНЯЯ ВОЙНА ОДНОМОТОРНОЙ «КОБРЫ» .....	102
<b>ЭКСПОРТ ОДНОДВИГАТЕЛЬНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ АН-1</b> .....	104
БАХРЕЙН .....	105
ИЗРАИЛЬ .....	105
ИОРДАНИЯ .....	110
ИСПАНИЯ .....	111
ПАКИСТАН .....	112
ТАИЛАНД .....	115
ТУРЦИЯ .....	115
ЮЖНАЯ КОРЕЯ .....	115
ЯПОНИЯ.....	115



<b>СЕРИЙНЫЕ ВАРИАНТЫ ВЕРТОЛЕТА АН-1 «ХЬЮ КОБРА»-119</b> .....	119
<b>ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ АН-1 «ХЬЮ КОБРА»</b> .....	120
ОПЫТНЫЕ «КОБРЫ» .....	120
<b>МОРСКИЕ «КОБРЫ»</b> .....	122
«ХЬЮ КОБРА», МОРСКАЯ ПЕХОТА И ВЬЕТНАМ .....	122
АН-1J: «КОБРА» ДЛЯ МОРСКОЙ ПЕХОТЫ .....	124
ВЕРТОЛЕТ АН-1J .....	129
«СИ КОБРА» ВО ВЬЕТНАМЕ .....	130
<b>АН-1J ДЛЯ ИРАНА-134</b> .....	134
ИРАНО-ИРАКСКАЯ ВОЙНА .....	139
<b>АН-1Т</b> .....	150
АН-1Е+: «СИ КОБРА» ПРОТИВ «АПАЧА» .....	152
<b>АН-1W</b> .....	158
<b>АН-1Z</b> .....	168
<b>НЕ ТОЛЬКО ВЬЕТНАМ: «КОБРЫ» МОРСКОЙ ПЕХОТЫ В БОЯХ</b> .....	178
ЛИВАН .....	178
ГРЕНАДА .....	178
«БУРЯ В ПУСТЫНЕ» .....	184
СОМАЛИ .....	187
БАЛКАНЫ .....	187
АФГАНИСТАН .....	188
«СУПЕР КОБРЫ» В ИРАКЕ .....	191
ЛИВИЯ .....	200
<b>ЭКСПОРТ «СУПЕР КОБР»</b> .....	201
ТАЙВАНЬ .....	203
ТУРЦИЯ .....	204
<b>СЕРИЙНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ АН-1 «СИ КОБРА» И «СУПЕР КОБРА»</b> .....	205
<b>ОПЫТНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ «СИ КОБРА» И «СУПЕР КОБРА»</b> .....	206

## Воздушная кавалерия

---



**ВВС** США за годы II мировой войны совершили огромный рывок в своем развитии и превратились в сильнейшие ВВС мира. При этом ВВС США самостоятельным видом вооруженных сил не являлись: в известной аббревиатуре USAF присутствовала еще одна буква «А» — Army, военно-воздушные силы армии США. Тем не менее истоки противоречий между ВВС и сухопутными войсками во взглядах на бо-

еое применение и, самое главное, подчиненность авиации уходят корнями в годы II мировой войны.

USAAF, ВВС армии США, управлялись централизованно, а централизация не является лучшим способом обеспечения потребностей мелких тактических подразделений в непосредственной авиационной поддержке. В 1942 г. с целью улучшения взаимодействия между «подразделениями поля боя» и



*Самолет Стинсон-Вулти L-5 авиации армии США.*

авиацией путем подчинения самолетов пехоте в составе сухопутных войск были созданы Армейские военно-воздушные силы (Army Air Force, AAF) — прообраз современной авиации армии США. На вооружении AAF состояли легкие самолеты Пайпер L-4 «Каб» и Стинсон-Вулти L-5. Эти машины применялись для корректировки огня артиллерии, в качестве связных, для разведки путей сообщения, эвакуации раненых и т. д. Подразделения самолетов L-4 придавались дивизиям и артиллерийским бригадам. Маленькие самолетики, «кукурузники», очень быстро завоевали любовь и уважение среди личного состава «подразделений поля боя». Командиры среднего уровня считали необходимым придавать подразделения AAF дивизиям и даже полкам, что означало количественный рост AAF. Командование настоящих BVC, USAAF, увидело в армейской авиации конкурента, а конкурента лучше всего давить в зародыше. В 1944 г. командованию BVC армии США удалось ограничить деятельность армейской авиации выполнением задач, непосредственно не связанных с боевым применением. Подразделения AAF стали придавать не дивизиям, но армиям — процесс пошел в направлении, обратном пожеланиям полевых командиров. Понятно, на фронте руководящие указания соблюдались далеко не всегда...

Истребители-бомбардировщики BVC справлялись с задачей изоляции района боевых действий, но в силу недостаточно отлаженного взаимодействия с сухопутными войсками далеко не всегда оказывали требуемую авиационную поддержку частям на переднем крае. Одна из причин невыполнения заявок сухопутных войск крылась в нежелании командования BVC США, составной и неотъемной составляющей армии США, отдавать управление действиями авиации в руки пехоты. Особенно ярко такое нежелание проявилось в ходе боевых

действий во Франции в 1944 г. Авиация нанесла тяжелые потери частям «панцерваффе» на пути к фронту, однако полностью исключить появление германских танков на передовой не смогла. Сухопутные войска жаждали заполучить собственные ударные самолеты. В конце 1944 г. под крыльями «Кабов» стали подвешивать базуки. Пехота обзавелась собственной летающей артиллерией.

Без краткого экскурса в историю непростых взаимоотношений между USAAF и AAF невозможно понять причины появления в армейской авиации США вооруженных вертолетов. Соперничество между BVC и армейской авиацией, возникшее в годы II мировой войны, расцвело бурным цветом в 50-е гг. Что же касается самолета L-4 с базуками под крылом, то он стал предтечей боевого вертолета — летающая ударная машина, подчиненная пехоте.

В 1947 г. независимое по факту положение BVC США было закреплено законодательно. Основные задачи по предназначению нового вида американских вооруженных сил определили следующим образом:

1. Завоевание превосходства в воздухе путем ведения воздушных боев и уничтожения авиации противника на аэродромах.
2. Изоляция района боевых действий в течение длительного времени на оперативно-тактическом и тактическом уровнях на длительный период времени.
3. Взаимодействие с сухопутными войсками, включая оказание непосредственной авиационной поддержки.

Сухопутное командование со своей колокольни видело задачи авиации, и особенно приоритетность задач, несколько иначе:

1. Авиационная поддержка подразделений и частей сухопутных войск непосредственно на поле боя.
2. Обеспечение ПВО боевых порядков сухопутных войск.



*Вертолет ОН-13 в санитарном варианте с двумя носилками для перевозки раненых, Корея, 1952 г.*

3. Нанесение ударов по целям в ближних тылах противника.

4. Доставка грузов.

5. Разведка и наблюдение.

Первостепенность задачи завоевания превосходства в воздухе вызвала у сухопутных генералов возмущение, ибо исход войны, по их мнению, решает солдатский ботинок. Армию совершенно не устраивал подход ВВС к выполнению заданий на непосредственную авиационную поддержку сухопутных войск. В годы II мировой вой-

ны на Европейском ТВД лишь 10–15% боевых вылетов истребителей-бомбардировщиков (истребителей-бомбардировщиков, а не вообще боевых вылетов самолетов всех типов!) выполнялось по целям на поле боя или в ближних тылах. Причем нередко истребители-бомбардировщики наносили удары по собственным войскам.

Армия хотела придать ААФ статус, аналогичный USAF, сохранив при этом полный контроль над армейской авиацией. Командование ВВС, в свою очередь, еще в 1944 г.,

когда USAF именовались USAAF, определило: все, что летает над сушей выше телеграфного столба и способно стрелять или фотографировать, относится к военно-воздушным силам. Оговорку «над сушей» пришлось сделать по необходимости, ибо тягаться с морской авиацией ВВС пытались, но получалось как-то не очень.

AAF скорее всего остались бы скромным придатком армии, как это произошло в вооруженных силах большинства стран мира, если бы не бурное развитие вертолетостроения. Военный потенциал первых, во многом несуразных, винтокрылых летательных аппаратов впервые раскрылся в годы войны в Корее.

В Корее зародилась концепция «вертикального охвата» — переброски пехоты через оборону противника вертолетами. Данная концепция была проверена на практике и доказала свою жизнеспособность. Узким местом оставалась огневая поддержка десанта — вертолеты вооружения не имели, а истребители-бомбардировщики (не важно чьи — ВВС или авиации ВМС) предпочитали изолировать район боевых действий.

С войной в Корее связано американское наименование вертолетной авиации — воздушная кавалерия. Генерал Джеймс Гэвин в годы II мировой войны командовал 82-й воздушно-десантной дивизией, а в 50-е гг. занимал пост начальника исследовательского управления армии США. Гэвин особое внимание уделял развитию тактики и техники воздушного десанта, всячески поддерживал идею вертикального охвата. В 1954 г. генерал Гэвин опубликовал статью «Cavalry, and I don't Mean Horses» — «Кавалерия, я не о лошадях». В статье на основе опыта II мировой войны и войны в Корее делался вывод о недостаточной мобильности бронетехники и автотранспорта, которые оказались неспособными заменить конницу, осо-

бенно в условиях пересеченной местности с небольшим количеством дорог:

*«Мы потеряли кавалерию, когда пересели на тяжелые танки и грузовики, которые передвигаются (если местность позволяет) со скоростью мотопехоты, а то и медленнее... Вернуться к мобильности конницы возможно за счет переброски личного состава по воздуху, для чего необходимы легкие самолеты, вертолеты и самолеты-штурмовики».*

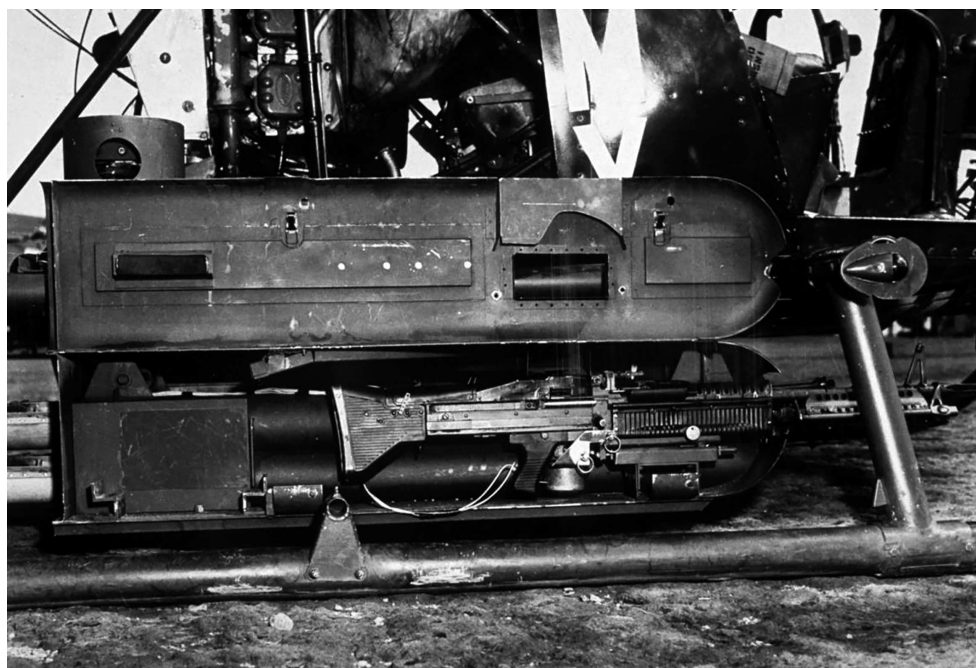
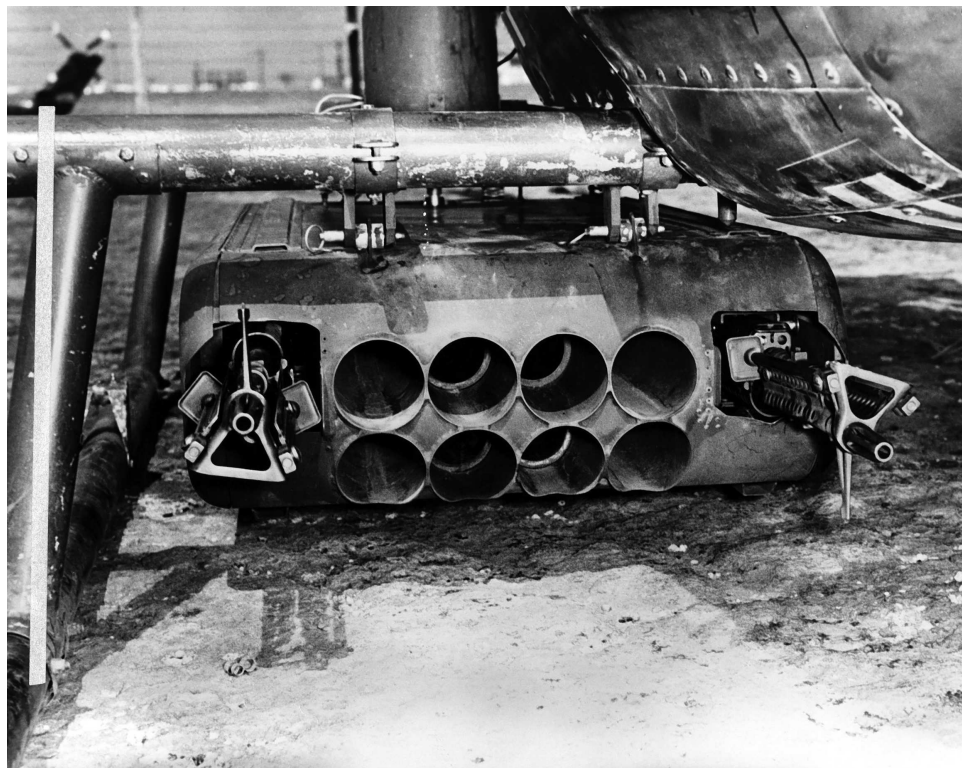
Необходимо подчеркнуть, что Гэвин писал не о воздушно-десантных операциях. Речь шла об использовании авиации на тактическом уровне как основного транспортно-боевого средства; переброска личного состава по воздуху не предполагала использования парашютов для «спешивания» личного состава.

Статья, а также другие, неафишируемые действия начальника Исследовательского управления имели далеко идущие последствия. Самые первые части AAF были «приписаны» к артиллерии, которая в послевоенные годы формально отвечала за испытания техники для армейской авиации. Стараниями Гэвина в 1954 г. испытательный центр армейской авиации перевели с артиллерийской базы Форт-Силл в Форт-Ракер, где был сформирован Центр боевого применения армейской авиации (Aviation Combat Developments Agency).

Идеи Гэвина развил начальник училища армейской авиации в Форт-Ракере генерал Карл Хаттон, предложивший сформировать особую аэромобильную дивизию, включающую разнородные авиационные части:

*«...легкие, разведывательные, штурмовые, огневой поддержки. Командир будет управлять своими частями, комбинируя их точно так же, как это делают командиры пехотных и бронетанковых дивизий».*

Узким местом в концепции аэромобильной дивизии являлась огневая поддержка.



*Ракетно-пулеметный контейнер, подвешенный на вертолете Н-13.*



Эксперименты с вооруженными самолетами исключались по определению из-за ревностного отношения к таким делам со стороны ВВС. Оставался только один путь — вооружить вертолеты.

В 1955 г. на учениях, проводившихся на Абердинском полигоне, «вертикальный охват» выполнялся при поддержке условно вооруженных вертолетов. Через год, в 1956 г., генерал Хаттон инициировал серию экспериментальных работ с целью формирования концепции еще не воздушной, но уже небесной кавалерии (Sky Cavalry). В рамках этой программы подполковник Джэй Вандерпул летом 1956 г. подготовил проект вооружения вертолета Белл Н-13 двумя 7,62-мм пулеметами и 80-мм ракетами. Выбор вертолета Н-13 не был случайным — самый маленький из имеющихся, — армия не хотела преждевременно привлекать внимание к вооруженной стрекозе.

Вертолет Н-13 оборудовали всем необходимым в мастерских Форт-Ракера за две недели силами рабочей группы из двух офицеров и трех сержантов. Проекта вооружения вертолета в формальном виде не существовало: имелись некие наброски, выполненные Вандерпулом, что-то выполнялось буквально «на коленке». Проект предполагает наличие определенных расчетов, хотя бы расчета на прочность при выполнении стрельбы из бортового орудия. Такой расчет выполнен не был. Испытания проводили методом от не очень опасного к рискованному. Отстрел пулеметов и пусков ракет на земле конструкция вертолета выдержала, после чего стрельбы повторили с режимов висения и поступательного полета. Все стрельбы контролировали инженеры фирмы «Белл», выполнявшие пред- и послеполетные осмотры машины. Вертолет Н-13 испытания стрельбой выдержал.

Следующим заданием, которое поручил Вандерпулу генерал Хаттон, стала подго-

товка организационно-штатной структуры воздушно-кавалерийской роты (air-cavalry company). Вероятно, термин «воздушная кавалерия» появился именно тогда, и появился отнюдь не случайно, поскольку проводилась прямая аналогия с драгунами. Драгуны, как известно, являлись конниками, способными и, что важнее, обязанными сражаться в пешем строю. Вертолеты того времени большой вместимостью не отличались — максимум три-четыре человека, чаще — двое. Экипаж из двух человек описанной в структуре воздушно-кавалерийской роты полностью отвечал за состояние своего винтокрылого коня и его боевое применение. В основу тактики боевого применения воздушно-кавалерийской роты Вандерпул положил наставление образца 1936 г. по боевым действиям кавалерии. Из него была взята и терминология, что являлось определенного рода уловкой: в 1957 г. в Форт-Ракер для знакомства с новой техникой и тактикой вертолетов зачастили высокие сухопутные чины, которые еще помнили лошадей, но ничего не понимали в вертолетах. Знакомая терминология облегчила старым конникам понимание тактических приемов вертолетной авиации.

На демонстрационных учениях первой воздушно-кавалерийской роты, которые проводились в Форт-Блиссе, присутствовал командующий армией США генерал Максвелл Тэйлор. Вандерпул после этой демонстрации с удовлетворением отметил: «Большой босс теперь наш человек».

Вертолетные роты к этому времени в армии США уже не являлись экзотикой, экзотикой были вооруженные (или условно вооруженные) вертолеты. Однако идея вооружения вертолета витала в воздухе. С установкой стрелкового оружия на вертолеты экспериментировали, в частности в Форт-Беннинге, где дислоцировался

Центр боевого применения пехоты, и в расквартированной в Японии 24-й пехотной дивизии.

Очень часто история создания первого в мире боевого вертолета АН-1 «Кобра» подается едва ли не как частная инициатива фирмы «Белл». Действительно, фирма «Белл» подключилась к экспериментам по вооружению вертолетов на самом раннем этапе, но лишь как наблюдатель и контролер. Инициатива исходила от военных, а фирма «Белл», хотя и выделила специалистов для осмотра вертолета Н-13, финансировать работы не спешила, даже расчетов прочности вертолета не провела. Все же эксперименты Хаттона и Вандерпула имели определенную поддержку от командования сухопутных войск, ВМС, со стороны промышленности. Разработка комплектов вооружения для вертолетов по заказу сухопутных войск велась в 1956–1957 гг. фирмами «Белл», «Дженерал Электрик» и «Нортроп», — другое дело, что эти работы в число приоритетных не входили. В Форт-Ракере имелось несколько экспериментальных образцов вооружения, ни один из которых доверия не вызывал. Вандерпул в своих экспериментах с вертолетом Н-13 использовал доработанный контейнер с двумя пулеметами Т-161 (модификация М-60) и восемью направляющими для НАР. Контейнер разрабатывался под вертолеты Хиллер УН-12 и Каман К-600.

Первой самостоятельной работой фирмы «Белл» в области вооруженных вертолетов стала установка на Н-13 французских ПТУР SS-11. То был не более чем эксперимент, но он в конечном итоге привел к появлению иконы боевых вертолетов — АН-1 «Кобра». Первой же фирмой, установившей вооружение на вертолет по собственной инициативе, скорее всего является «Хиллер». Историки данной фирмы первым винтокрылым «ганшипом» в истории авиации

считают вертолет УН-32А с двумя направляющими для пуска НАР.

Для воплощения концепции воздушной кавалерии в жизнь требовался адекватный вертолет и разрешение Министерства обороны США на формирование экспериментального подразделения. С вертолетом дела обстояли более-менее понятно: фирма «Белл» разработала вертолет УН-1, вполне отвечавший требованиям армейской авиации. Сложнее обстояли дела с бюрократической стороной проблемы. На протяжении нескольких лет усилия сторонников воздушно-кавалерийских частей добиться разрешения на формирование аэромобильного подразделения крупнее взвода успеха не имели. Люди из Пентагона видели (или хотели видеть) в вертолетах лишь транспортное средство. Решающую роль в создании армейской авиации США в современном понимании сыграл Роберт Макнамара, самый неоднозначный министр обороны в истории США. В конце 1961 г. Макнамара лично распорядился подготовить два отчета, посвященных армейской авиации и путям повышения мобильности сухопутных войск. Следствием подготовки отчетов стало создание в 1962 г. в армии США специального управления численностью 300 человек во главе с генералом Хоуцем (Hamilton H. Howz). Перед управлением была поставлена задача детальной подготовки плана развития армейской авиации. Концепция аэромобильных частей получила поддержку на самом высоком уровне.

Генерал Хоуц получил карт-бланш на проведение экспериментальных учений с подразделениями 82-й воздушно-десантной дивизии с привлечением 150 самолетов и вертолетов армейской авиации. За три месяца 1962 г. было проведено более 40 учений. Анализ учений привел экспериментаторов к однозначным выводам:



*Легкий штурмовик OV-1 «Мохаук».*

— *Аэромобильная концепция для армии необходима и желательна.*

— *Армия должна обладать возможностью использования авиации по собственному усмотрению в любое время.*

— *Авиация должна стать органичной составляющей сухопутных войск.*

— *Тактико-технические характеристики ЛА должны соответствовать требованиям сухопутных войск.*

Управление Хоуца (Howz Board) рекомендовало заменить 16 дивизий армии США пятью вновь сформированными воздушно-штурмовыми дивизиями (air assault divisions), а также дополнительно сформировать три ударные воздушно-кавалерийские бригады (air cavalry combat brigade) и пять авиатранспортных бригад (air transport

brigade). На вооружении воздушно-штурмовой дивизии предлагалось иметь 459 летательных аппаратов, главным образом вертолетов. Термин «combat» применительно к американским ЛА обычно означает «штурмовик», то есть данные части предназначались для оказания непосредственной авиационной поддержки. На вооружении ударной бригады предлагалось иметь 316 ЛА, 144 из которых являлись бы боевыми (combat) вертолетами. Авиатранспортная бригада вооружалась 12 средними вертолетами и 90 транспортными самолетами.

В полной мере план Хоуца реализован никогда не был, но аэромобильные части в армии США появились. В 1963 г. в Форт-Беннинге сформировали 11-ю воздушно-штурмовую дивизию и 10-ю аэротранспортную

бригаду. В 1965 г. на базе 11-й аэромобильной дивизии сформировали знаменитую по Вьетнаму 1-ю кавалерийскую (аэромобильную) дивизию.

Одной из причин частичной реализации плана Хоуца являлись сугубо технические проблемы. Аэромобильные части предстояло вооружать техникой, которой в войсках еще не было, в том числе легкими вертолетами ЛОН (ОН-6 и ОН-58 начали поступать в части соответственно в 1966 и 1969 гг.), тактическими транспортными вертолетами УН-1, тяжелыми вертолетами СН-54 и СН-47, транспортными самолетами CV-2 «Карибу», легкими штурмовиками OV-1 «Мохаук». Специализированного боевого вертолета не существовало в принципе, в качестве временной меры предлагался вооруженный вариант вертолета УН-1.

Создание управления Хоуца вызвало крайне негативную реакцию со стороны ВВС. ВВС США более чем хватало конкурента в виде авиации ВМС США, теперь же появлялся еще один соперник в борьбе за кусок военного бюджета. Штаб ВВС подготовил отчет (в четырех томах!), посвященный критике концепции аэромобильной войны. Отчет ВВС доказывал преимущества централизованного управления действиями авиации перед отстаиваемым армией принципом децентрализации. Интересно, что ВВС продолжали недооценивать вертолет как ударное средство. Огромную порцию критики получил легкий штурмовик OV-1 «Мохаук», отнюдь не вооруженный вертолет. На вооружении воздушно-штурмовой дивизии планировалось иметь 24 самолета OV-1, которые и вызывали озабоченность настоящих летчиков, в то время как 144 боевых вертолета, прописанных в штате дивизии ВВС, заботили не сильно — «Скайхоку» вертолет не конкурент. Самолет «Мохаук» в «пехотной» дивизии, как нарушающий принцип «ничего вооруженного в армей-

ской авиации», вызывал наибольшее раздражение у командования ВВС.

Формирование новой 11-й дивизии вместо преобразования в аэромобильную 82-й воздушно-десантной дивизии связано с нежеланием армии лишиться раз раздражать ВВС приданием уже существующей части эскадрильи самолетов-штурмовиков. Отсюда же проистекает особое внимание сухопутных войск к вооруженным вертолетам. Судьба не самого плохого легкого штурмовика «Мохаук» не сложилась во многом по причине межвидовых трений между ВВС и сухопутными войсками.

В традиционном для США стиле ВВС аргументировало свою позицию финансовой стороной вопроса. По расчетам финансового управления ВВС, содержание в течение пяти лет одной аэромобильной дивизии стоило 1,05 млрд долл. в ценах 1964 г., одной пехотной дивизии — 806 млн долл., одной танковой дивизии — 970 млн долл. Деньги, конечно, следует экономить, особенно если они идут не в ВВС, а в сухопутные войска.

Начальник Научно-исследовательского управления ВВС США генерал Габриэль Дисосуэй писал:

*«Идеи, выдвигаемые управлением Хоуца, хороши. Мы не против повышения мобильности армейских частей... Мы считаем, что управление Хоуца не представляет себе возможностей ВВС в полном объеме, особенно в части оказания непосредственной авиационной поддержки, ведения разведки, высадки десантов... ВВС скептически относятся к способности поршневого самолета и вооруженных вертолетов выполнять боевые задания в условиях противодействия ПВО противника».*

ВВС сопротивлялись развитию армейской авиации не только на бумаге. Ответом на создание 11-й воздушно-штурмовой дивизии стало формирование на авиабазе