

Михаил НИКОЛЬСКИЙ

«Агрессоры» Готовятся к войне

Американские летчики прибыли на войну во Вьетнам с абсолютной уверенностью в собственном превосходстве над «азиатами», причем поразительная самонадеянность была характерна как для рядовых летчиков, так и для командования. Однако первые воздушные бои выявили неподготовленность американцев к ведению маневренного воздушного боя. Тактика ракетных залпов с дальней дистанции оказалась порочной. Юркие МиГ-17 легко занимали выгодное для атаки положение и расстреливали «Фантомы» и «Тандерчифы» из пушек.

Сверхзвуковой «Фантом», конечно, являлся машиной куда более современной, чем МиГ-17, но американцы сами лишили себя почти всех козырей. «Фантомы» брали максимальную боевую нагрузку, которая размещалась на внешней подвеске и портила аэродинамику самолета. В результате скорость «призрака» почти сравнялась со скоростью МиГа, а на виражах легкий МиГ с опытным пилотом запросто обходил даже пустой «Фантом», не говоря о загруженном! Американцы могли надеяться только на ракетную атаку с дальней дистанции, но небольшие камуфлированные машины вьетнамцев обнаружить было весьма сложно, как визуально, так и помощью РЛС. Положение усугублялось отсутствием

на «Фантомах» стрелкового вооружения, из-за чего в ближнем бою «американец» представлял собой простую мишень. Появление у вьетнамцев МиГ-21 еще более усложнило ситуацию, доведя соотношение сбитых в воздушных боях самолетов до 4:1, разумеется, не в пользу США.

Причиной столь плачевной для американцев ситуации стало чрезмерное упование на «умное» ракетное оружие, из-за чего маневренный воздушный бой как таковой был исключен из боевой подготовки летчиков ВВС. Во флоте навыкам ведения таких боев обучались в основном пилоты «Крусейдеров», а экипажи палубных «Фантомов» отрабатывали только нанесение ударов по наземным целям. Итог такой направленности боевой подготовки хорошо виден на следующем примере. По данным министерства обороны США, летчиками «Крусейдеров» над Вьетнамом к 1968 г. было сбито 18 МиГов в 25 воздушных боях, в то время как «Фантомы» за это же время одержали лишь 12 побед в 39 воздушных боях.

Опыт войны ясно говорил о том, что маневренный воздушный бой с появлением ракет воздух-воздух вовсе не стал достоянием истории, а значит, летчиков-истребителей следовало к нему готовить. Первые к этой мысли пришли в авиации

флота. Ветеран вьетнамской войны, летчик авианосца «Корал Си» капитан Фрэнк Олт предложил сформировать в составе ВМС специальный учебный центр для отработки ведения маневренного воздушного боя (NAVY Fighter Weapon School), а с целью придания учебным боям реалистичности включить в его состав подразделение, имитирующее тактику противника. Подразделение это желательно оснастить самолетами, имеющими характеристики и габаритные размеры, максимально близкие к характеристикам и размерам основного противника американских асов – МиГа-21.

Учебный центр вооружения истребителей, известный во всем мире (во многом благодаря известному голливудскому боевику) как «Топ Ган», был сформирован в марте 1969 г. на авиабазе Мирмар. Первоначально центр организационно входил в состав эскадрильи VF-121. На вооружении центра находились штурмовики А-4 «Скайхок» и учебно-тренировочные Т-38 «Тэлон», а его задачей стала тренировка экипажей «Фантомов» для ведения боев с МиГаами.

Деятельность «Топ Гана» положительно сказалась на результатах воздушных боев, что послужило поводом в 1972 году выделить Центр в отдельное подразделение ВМС США. Тогда же школу «Топ Ган»

35



Первая попытка американцев воспроизвести Ми-24 – ЮН-1, сделанный на базе вертолета УН-1Н «Хью».



Имитатор вертолета Ми-24, построенный фирмой «Орландо Геликоптер» на базе вертолета «Сикорский» Н-19.

полностью перевооружили самолетами Т-38.

Новая система подготовки имела оглушительный успех. Опыт флота востребовали ВВС, а эскадрильи, имитировавшие тактику МиГов, начали расти, как грибы после дождя. Кроме широкоизвестного «Топ Гана», в подразделения «вероятного противника» переклассифицировали следующие эскадрильи флота VF-43 «Челленджерс» (официально с 1973 г. но фактически – с 1970 г.) VF-45 «Блэкбёрдс» (с августа 1976 г.), VFA-126 «Бэндитс» (с 1970 г.) и VFA-127 «Десерт Богиз» (с 1975 г.). Все эти эскадрильи получили общее прозвище «агрессоры».

«Агрессоры» не ограничивались имитацией тактики вражеских истребителей; идея была гораздо шире. Личный состав этих специальных подразделений тщательно изучал организацию и боевую технику вероятного противника – сначала Вьетнама, затем – СССР и стран Варшавского договора.

Порой доходило до смешного: чтобы ощутить себя «в шкуре» советских пилотов, экипажи «агрессоров» должны были постоянно

любоваться на портреты членов Политбюро ЦК КПСС и плакаты с изображением «строителей коммунизма», развешанные по стенам, а в гарнизонном баре подавали русскую водку с соответствующей закуской.

Самолеты же должны были даже внешне походить на МиГ-21. Таких машин в США нашлось всего две – штурмовик А-4 «Скайхок» и истребитель F-5 «Тайгер». Наиболее популярным «агрессором» стал F-5. Но пока шла война в Индокитае, истребители этого типа направлялись прежде всего в ВВС Южного Вьетнама. «Агрессорам» пришлось довольствоваться двухместными учебно-тренировочными Т-38, которые имели схожие с F-5 конструкцию и характеристики.

Проанализировав опыт воздушной войны в Индокитае, Пентагон принял решение не только оставить в составе ВВС и ВМС эскадрильи «агрессоров», но и уделять им первостепенное внимание. В 1975 г. на вооружение этих подразделений начали поступать истребители F-5Е, не успевшие попасть в Индокитай из-за окончания боевых дей-

ствий. Первыми их получил учебный центр «Топ Ган» (шесть штук) и эскадрилья VF-43 (три). В следующем году VF-43 полностью перевооружилась на F-5Е, а штурмовики А-4 оставались на вооружении VF-45, VF-126 и VFA-127 вплоть до середины 80-х годов.

Кто отныне является «вероятным противником», не скрывалось: истребители «Топ Гана» несли на крыльях красные звезды; иногда даже вместо обозначения F-5Е в официальных документах встречались некие «МиГ-28».

С середины 70-х оппонентами «агрессоров» стали «Томкэты», сменившие «Фантомы» на палубах авианосцев, а в 80-е годы новая техника пришла и в «краснозвездные» эскадрильи. «Тигры» неплохо имитировали МиГ-21, но на роль МиГ-23 (и уж тем более – МиГ-29 или Су-27) они никак не годились. ВМС начали поиск подходящей замены. В 1985 г. было принято решение закупить для исполнения роли противника истребители F-16 в облегченном варианте – F-16N, а пока они строятся – взять в лизинг у Израиля 26 истребителей «Кфир»; в США эти самолеты получили обозначение F-21А.

«Кфиры» поступили в эскадрильи VF-43, VF-126 и во вновь сформированную в 1986 г. резервную эскадрилью корпуса морской пехоты VMFT-401 «Снайперс». «Кфир» по своим характеристикам сильно отличался от советских истребителей четвертого поколения, а в эксплуатации оказался слишком дорог, поэтому все израильские машины по истечении срока аренды вернули обратно.

С апреля 1987 г. «агрессоры» начали получать F-16N (всего поставлено 26 одноместных F-16N и четыре двухместных TF-16N) и F/A-18. Кроме того, флот получил от ВВС некоторое количество старых, но надежных F-5. Стоит отметить, что прочность F-16N оказалась недостаточной для интенсивных полетов с высокими перегрузками, и в декабре 1994 г. «агрессоры» списали последний самолет этого типа.

В перспективе ВМС предполагали заменить довольно разношерстный парк «агрессоров» едиными F/A-18, но этим планам не суждено было осуществиться. «Хорнеты» получил только центр «Топ Ган», а также эскадрильи VFC-12 и VFC-13. Недолгое время на «Хорнетах» летали летчики VFA-127.

Ка-28, принадлежащий 11-му бронекавалерийскому полку армии США.



Окончание «холодной войны» сильно ударило по «агрессорам». Похоже, сейчас американцы уже не рассматривают российские ВВС в качестве серьезного оппонента или, по крайней мере, противника, оправдывающего содержание специализированных дорогостоящих подразделений. С 1996 г. перестали считаться «агрессорами» эскадрильи VF-45, VFA-127 и VMFT-401, а эскадрилья VFC-13 из-за сокращения финансирования вновь «пересела» на старые F-5E. Кстати, с начала 90-х годов отчасти изменилась и окраска «агрессоров»: серо-голубой камуфляж, по мнению американцев, очень похожий на советский, уступил место желто-коричневой «пустынной» раскраске, а на смену красным звездам пришли ливийские, иракские и иранские флажки.

Поступившие на вооружение «агрессоров» в 90-е годы «Хорнеты» окрашены в серо-голубой цвет под Су-27 и МиГ-29 или пустынный – желто-коричневый. Художники, кроме нанесения камуфляжа, сделали попытку исказить форму самолетов, чтобы они на больших расстояниях воспринимались как советские истребители с большей степенью достоверности. (Впервые это было применено еще в конце 60-х годов на «Скайхоках», изображавших вьетнамские МиГи-17. Прим. ред.) Черные шевроны нанесены на фюзеляже в местах, примерно соответствующих расположению воздухозаборников Су-27. Законцовки килей и передние кромки крыльев «обрезаны» белой краской.

В отличие от уцелевших эскадрилий «агрессоров» VFC-12 и VFC-13, «Топ Ган» является именно учебным центром. В последние годы несколько сместились его приоритеты. Теперь летчики там обучаются не только воздушному бою, но и нанесению ударов по наземным целям. Кроме «Хорнетов», на вооружении центра боевого применения имеется несколько F-14.

Типовой курс продолжительностью пять недель включает 180 ч академических занятий и 45 летных часов. Четыре инструктора центра занимаются с группой из десяти летчиков истребителей F-14 и F/A-18 и четырех операторов вооружения F-14. В год «Топ Ган» производит пять выпусков. Летная практика включает ведение воздушных боев «один на один» и «пара против неизвестного количества самолетов противника», нанесение ударов по наземной цели в составе четверки с ведением группового воздушного боя. Надо сказать, что курсантами «Топ Ган» являются совсем не новички – нижняя планка налета на реактивных истребите-

лях желающего пройти обучение в центре – 500 ч.

Что же касается сокращения «краснозвездных ВВС» флота США, то после войны в Югославии наблюдается тенденция к пересмотру принятых в середине 90-х годов решений и возвращению былой численности. Дело здесь не в росте угрозы со стороны российских или каких-нибудь других ВВС. По мнению специалистов из «Топ Гана», уровень подготовки к ведению воздушного боя у строевых летчиков ВМС США за последние годы упал вдвое. Из-за недостатка финансирования проблемы испытывала и сама школа «Топ Ган». Так, в октябре 1998 г. для обеспечения нормальной эксплуатации 24 «Хор-

считая их более легкой добычей по сравнению с палубными машинами, окрашенными в серый цвет. Информация дополняется статистикой – соотношение потерь в воздушных боях летчиков ВВС и вьетнамских пилотов в 1972 году было в пользу последних. В этих условиях USAF обратились к опыту NAVY по созданию специальных учебно-тренировочных подразделений.

Первым «агрессором» в ВВС США стала 64-я эскадрилья боевого применения оружия истребительной авиации, сформированная в октябре 1972 г. на авиабазе Неллис. Но командование не собиралось ограничиваться одной эскадрилей. 64th Fighter Weapon



Макет носовой части Ми-24П, установленный на вертолете «Сикорский» Н-19. Хорошо видны манекены пилотов.

нетов» требовалось 27 двигателей и порядка 150 различных агрегатов. Но к февралю 1999 г. удалось получить лишь 13 двигателей, что позволяло ежедневно поднимать в воздух шесть «Хорнетов» вместо положенных пятнадцати. В старые добрые времена «холодной войны» «агрессоры» таких проблем не испытывали.

В американских ВВС позднее, чем во флоте, оценили значение эскадрилий, имитирующих противника. Как ни странно, помогли им в этом ... вьетнамские летчики. Из различных источников янки получили информацию, что вьетнамцы гораздо охотнее атакуют камуфлированные «армейские» «Фантомы»,

Squadron создавался как часть 57-го авиакрыла боевого применения истребительной авиации (в июле 1973 г. название изменили на 57-е тактическое учебно-тренировочное авиакрыло, а 64-я эскадрилья стала называться тактической истребительной учебно-тренировочной эскадрилей «Агрессор»). Первыми самолетами 64-й эскадрильи стали учебно-тренировочные T-38. В середине 1973 г. им на смену пришли стандартные для «агрессоров» F-5E.

Окончание войны во Вьетнаме только стимулировало дальнейшее увеличение количества «агрессоров»: в октябре 1975 г. в состав 57-го крыла вошла вновь сформированная 65-я эскадрилья, также вооруженная «американскими

МиГ-21» – истребителями F-5E/F. Самолеты 57-го крыла имели оригинальный камуфляж, выдержанный в серо-голубых тонах (что странно, ведь МиГ-21 так никто не красил), встречались машины, окрашенные под Ирак и Ливию. Камуфляжная окраска каждого самолета директивно определялась штабом ВВС, а не являлась импровизацией «художников» с авиабазы Неллис.

В отличие от флотских «агрессоров», самолеты 57-го крыла не имели на киях красных звезд, но на бортах передней части фюзеляжа наносились двузначные тактические номера, размер и форма которых соответствовали стандартам советских ВВС. Тактический номер каждого самолета соответствовал последним двум цифрам серийного номера истребителя; «Тигры» 64-й эскадрильи имели красные номера с желтой окантовкой, 65-й – голубые с белой окантовкой или черные с желтой окантовкой. На вооружении каждой эскадрильи находилось по 18 истребителей, личный состав насчитывал 22 летчика.

Авиабазу Неллис не случайно выбрали в качестве места дислокации «агрессоров»: возле нее находился полигон, насыщенный различной техникой, имитирующей РЛС, ЗРК и танки стран Варшавского Договора; именно здесь проводились ежегодные учения «Рэд Флэг». Участники этих маневров действовали в обстановке, максимально приближенной к реальности; роль воздушного противника исполняли самолеты 57-го авиакрыла. Кроме того, личный состав 57-го крыла в составе специальных команд (шесть самолетов, семь летчиков, два офицера управления и 18 техников) «гастролировал» по всем аэродромам Северо-Американского континента. Летчики не только вели воздушные бои, но и выступали с лекциями о структуре и вооружении ВВС стран Варшавского договора, ведь каждый пилот-«агрессор» являлся еще и экс-

пертом по вооруженным силам вероятного противника.

Экипажи 57-го крыла вели учебные воздушные бои с истребителями, дислоцировавшимися на территории США, но поскольку авиабазы USAF имелись по всему миру, потребовалось сформировать еще два подразделения «агрессоров» – 26-ю эскадрилью на филиппинской авиабазе Кларк и 527-ю на базе Олконбери в Великобритании. Первая «обслуживала» американских летчиков, размещенных в Азиатско-Тихоокеанском регионе, вторая – ВВС НАТО в Европе.

Так же как и в ВМС, личный состав «агрессоров» ВВС комплектовался только на добровольной основе опытнейшими летчиками с налетом не менее 500 ч, а претендентам на командные должности был необходим налет в 2000 ч. Служба в «агрессорах» считалась своего рода признанием высшего профессионализма летчика-истребителя, и конкурс в эти подразделения был очень высок.

Продолжительность службы в 57-м крыле и двух «заморских» эскадрильях ограничивалась тремя годами; с одной стороны, фиксированный срок службы позволял пропустить через эти подразделения большее количество личного состава, с другой – за три года пилоты утрачивали необходимое чувство опасности (а летали они на пределе возможностей своих машин).

Принятая оценка работы учебно-тренировочных эскадрилий аналогична оценке реальных воздушных боев – по количеству «условно сбитых». Высокий уровень летного мастерства наряду с желанием выиграть каждый бой позволял пилотам «Тигров» успешно «сбивать» куда более совершенные F-15 и F-16. Но за свои условные победы «агрессоры» порой платили реальной жизнью – аварийность в этих подразделениях всегда была минимум в 3 раза выше, чем в среднем по ВВС (иногда превышая средний уровень и в 7 раз). Всего лишь за год – с осени 1982 г. по осень 1983 г.

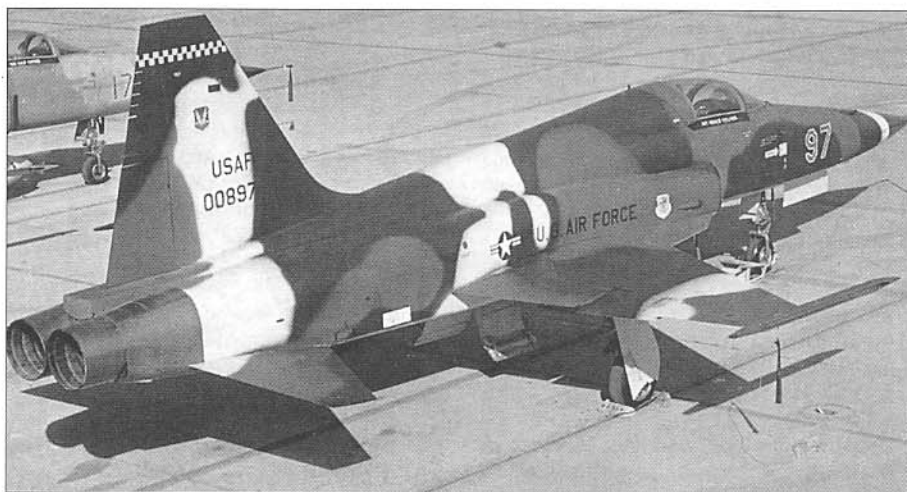
в 57-м крыле разбилось пять истребителей.

Наблюдательный английский журналист отметил, что летчики «агрессоров» имеют «бычьи» шеи, у некоторых размер воротничка рубашек достигает 45. Объясняется это достаточно просто: практически в каждом полете летчики маневрируют с большими перегрузками, при которых увеличенная масса головы в купе со шлемом давят на шею. Соответственно шейные мышцы быстро «накачиваются», что лишний раз свидетельствует об опасном характере полетов.

527-я эскадрилья «агрессоров» официально вошла в состав 10-го тактического разведывательного авиакрыла 1 апреля 1976 г. К концу месяца на авиабазу Олконбери военно-транспортными самолетами C-5 перебросили из США первые восемь F-5E, и личный состав «европейских агрессоров» приступил к тренировкам. В 1977 году на вооружении эскадрильи имелось уже 20 истребителей. Чаще всего противниками летчиков 527-й эскадрильи были F-15 из состава 35-го (место постоянной дислокации авиабаза Сустанберг, Нидерланды) и 36-го (западногерманская авиабаза Битбург) тактических истребительных авиакрыльев, а также F-16 из 86-го авиакрыла (авиабаза Рамштейн, ФРГ) и ВВС европейских стран НАТО. Воздушные бои велись над акваторией Северного моря.

Подготовка личного состава 26-й «Филиппинской» эскадрильи несколько отличалась от подготовки других «агрессоров», поскольку в качестве основных противников США в зоне Тихого Океана рассматривались КНР и Северная Корея. 26-я эскадрилья была самой малочисленной из «агрессоров» – 12 самолетов и 15 летчиков. «Тихоокеанские агрессоры» постоянно принимали участие в масштабных ежегодных учениях «Коп Тандер» (азиатский аналог маневров «Рэд Флэг»), в которых задействовали авиацию США, Южной Кореи и Филиппин. Учения проводились на южнокорейском полигоне Кун-Ни в районе авиабазы Осан. Угроза со стороны ВВС Китая и КНДР, по мнению американцев, была значительно меньшей, чем от авиации Варшавского договора, поэтому летчики 26-й эскадрильи уделяли большее внимание взаимодействию с ударными самолетами, прежде всего со штурмовиками A-10A; отрабатывалось как эскортирование штурмовиков, так и их атака.

Во второй половине 70-х годов американцы попытались прибли-



F-5E «Тайгер» ВВС США из 64-й эскадрильи «Агрессор».



Ан-2 11-го бронекавалерийского полка, прозванный американцами «Красным бароном».

зять боевые возможности F-5E к характеристикам МиГ-23, которые стали наиболее вероятным противником взамен МиГ-21. На «Тиграх» несколько увеличили тягу двигателей, расширили диапазон углов сканирования антенны РЛС, чтобы ее сектор обзора соответствовал сектору обзора РЛС «двадцать третьего». ЭПР F-5 также приблизили к ЭПР МиГ-23 путем установки отражателей.

Не менее опасным противником ВВС США считали МиГ-25, но его имитировать «Тигры» уже никак не могли. В то же время участие «двадцать пятых» в учениях «Рэд Флэг» считалось обязательным. На роль МиГ-25 в принципе подходил F-15, однако перевооружать на них «агрессоров» не стали (возможно, потому, что МиГ-25 не являлся самолетом, предназначенным для маневренного воздушного боя). МиГ-25 на учениях имитировали F-15 строевых тактических эскадрилий ВВС США.

В конце 80-х годов «агрессоры» начали получать новые F-16С «Файтинг Фолкон». В 1988-89 гг. перевооружили 64-ю, 527-ю и 26-ю эскадрильи. Одновременно начался и процесс сокращения «агрессоров». 7 апреля 1989 г. командир 65-й эскадрильи подполковник Майк Кернер совершил последний в истории этого подразделения «боевой» вылет. В настоящее время в составе ВВС осталась только одна эскадрилья «агрессоров» – 64-я.

В начале 1999 г. американцы радикально решили проблему матчасти 64-й эскадрильи, купив оптом и подешевке лучшую часть молдавских ВВС – полтора десятка МиГ-29. Скандальной сделкой заинтересовался парламент суверенной и независимой виноградской республики, но дело сделано – МиГи «уплыли» за океан. По сообщениям

западной прессы, вскоре они заменят F-16 в роли «агрессоров».

«Гнездом агрессоров» американских сухопутных войск стал полигон Форт-Ирвин в штате Калифорния. В 1981 г. здесь начали создавать Национальный учебный центр, в котором по типу полигона Неллис планировалось с максимальным приближением воссоздавать обстановку реального боя с подразделениями армий Варшавского договора. В 1982 г. «гвардейский мотострелковый батальон» или OPFOR (Opposition Force – силы противника) Национального учебного центра первый раз принял участие в маневрах. На вооружении батальона состояли муляжи советских танков, БМП, ЗСУ и прочей техники.

Как известно, советская военная доктрина предусматривала тесное взаимодействие подразделений наземных войск и боевых вертолетов. Заменить Ми-24 «Кобрами» не представлялось возможным, уж больно не похожи силуэты этих вертолетов. Но командование центра считало необходимым обучить личный состав быстрому опознаванию вражеской техники, поскольку при обычной тактике действия вертолетов, наносящих удары с предельно малых высот, возможно только визуальное их обнаружение.

В результате Центр профинансировал переоборудование шести вертолетов «Белл» УН-1Н «Хью» в имитаторы Ми-24. Переделки были минимальными: в носовой части планера монтировалось нечто, напоминающее подфюзеляжную турель и кабину оператора вооружения, вертолет красился «под крокодила», а на борта наносились здоровенные красные звезды и тактические номера в советском сти-

ле. Вместо одного большого окна на сдвижной двери грузовой кабины прорезано три окошка, как на Ми-24. Кроме того, устанавливалась специальная аппаратура, имитирующая стрельбу из бортового оружия (маломощный лазер – для имитации траектории полета пуль и контроля точности стрельбы, а также стробоскоп, проблески которого напоминали вспышки выстрелов).

Модифицированные подобным образом машины получили обозначение JUN-1 и поступили на вооружение роты «С» 3-го батальона 159-го авиационного полка. В Форт-Ирвин JUN-1 прибыли в 1984 г. Вертолеты роты «С» использовались также в ходе учений, проводимых на полигоне Форт-Полк в штате Луизиана.

Принять JUN-1Н за Ми-24, конечно же, мог только человек с очень богатым воображением. Очередной итерацией американского геликоптера к советскому «крокодилу» стал «Hind Look-alik» – визуальный муляж Ми-24 – модернизированный фирмой «Орlando Геликоптер» вертолет «Сикорский» Н-19/S-55. Переделка Н-19 заключалась в изменении формы носовой и хвостовой частей фюзеляжа, установке крыльев, макетов оружия и обтекателей. На поршневые двигатели «Райт» R-19 были установлены глушители шума и динамики, воспроизводящие характерный звук ГТД ТВ3-117 вертолета Ми-24. Кроме имитаторов шума, в районе двигательной установки монтировалось устройство, генерирующее выхлопные струи и тепловое излучение, аналогичные выхлопам и тепловому спектру ГТД Изотова.

Носовая часть фюзеляжа изготовлена из композиционных материалов, фонари кабины – из плексигласа. В кабину экипажа для боль-



Ми-24 и Ми-8, захваченные американцами в Ираке, теперь участвуют в маневрах армии США в качестве «агрессоров».

шей реалистичности посажены макеты. Вертолет-макет может летать как в пилотируемом, так и беспилотном режиме. В первом случае экипаж в составе двух человек управляет вертолетом из штатной кабины Н-19, обзор из которой сильно ограничен макетом носовой части фюзеляжа Ми-24. В беспилотном режиме вертолет управляется с помощью радиосистемы, разработанной фирмой «Сперри». Все конструкторские работы по переоборудованию вертолетов были выполнены вышедшим на пенсию сотрудником фирмы «Сикорский» Ральфом Алексом. Отклонения размеров передельного Н-19 от габаритов настоящего Ми-24 не превышают 4%.

Первые три вертолета были построены и испытаны в 1988 г., первый полет на «Милифицированном» Н-19 выполнил летчик-испытатель Р. Мэндер. Машина имела советский камуфляж, красные звезды, тактические номера и даже надпись «Опасно» на русском языке, нанесенную на конце хвостовой балки. Поставки 15 вертолетов-макетов завершили в 1989 г. Возможно, что заказчик мог и не ограничиться 15-ю машинами, поскольку этот суррогат армии вполне удовлетворял, однако фирма «Орландо» в 1989 г. оказалась на грани банкротства и не смогла выполнить заказ на производство очередной партии «Ми-24». Кроме того, муляж был дорогим.

Параллельно с созданием полно-размерных имитаторов армия использовала для тренировки расчетов ПЗРК гораздо более дешевые радиоуправляемые модели-копии истребителей-бомбардировщиков МиГ-27 в масштабе 1:9 и боевых вертолетов Ми-24 в масштабе 1:5.

Согласно известному советскому лозунгу 30-х годов «от модели – к

планеру, от планера – к самолету», следующим шагом стала переделька мотопланера «Ротек» «Пантера-2+». В 1987 г. фирма «Ротек» построила по заказу армии США один имитатор вертолета Ми-24 и один – штурмовика Су-25.

Для имитации силуэта вертолета Ми-24 на планере смонтированы ложные двигатели и фюзеляж, макет подфюзеляжной турели и дополнительное крыло с макетами блоков НАР и направляющих ПТУР. Планер камуфлирован на манер Ми-24, а участки конструкции, которые для вертолета являются лишними, окрашены белой краской с разводами «под облака». Имитация работы двигателей и шума несущего винта осуществляется с помощью магнитофона и динамиков, стрельба из пулеметов – лучом лазера и стробоскопом.

Пилотируемая модель Су-25 сделана по тому же принципу – планер оборудован дополнительным каркасом, обтянутым специальным покрытием, и отдаленно напоминает форму Су-25. Специальное оборудование воспроизводит характерные шумы советского штурмовика и стрельбу из бортовой пушки.

Но даже самые дорогие и совершенные суррогаты не могли полностью заменить Ми-24, тем более, что если ВВС смогли найти неплохой аналог МиГ-21 в своих арсеналах, то в армии ничего даже отдаленно напоминающего русский «крокодил» не было. Аналитики из Пентагона считали совершенно необходимым раздобыть где-нибудь советский вертолет, детально изучить его достоинства и недостатки, после чего по возможности – использовать в процессе боевой учебы.

Охота за «Хайндом» («НАТОВская» кличка Ми-24) шла по всему

миру. Наконец, в 1985 г. афганские летчики-перебежчики угнали пару Ми-24 в Пакистан. Разумеется, вскоре «пакистанские» вертолеты оказались в США.

«Звездным часом» для западных разведок и всяческих «агрессоров» стал 1989 год: рухнула Берлинская стена, а Национальная Народная Армия ГДР прекратила свое существование вместе со страной. Вся боевая техника Восточной Германии досталась ФРГ, а значит, стала доступной и западногерманским союзникам.

Падение Варшавского пакта подвело черту под «холодной войной». Не случайно 1990 год стал роковым для крылатых «агрессоров» ВВС и ВМС, а вот в армии США все обстояло с точностью до наоборот. В ноябре 1990 г. сформировано Командование тактических испытаний и оценки ОРТЕС (Operational Test and Evaluation Command) – единая организация, отвечающая, в том числе и за использование в учебном процессе военной техники советского производства. Такие учения регулярно проводятся на военных базах Форт-Брэгг, Форт-Ракер, Форт-Полк и Форт-Ирвин.

С 1995 г. начали проводиться комплексные двусторонние («голубые силы» и «красные силы») учения армии, ВВС и флота. К ним также привлекались и уцелевшие эскадрильи «агрессоров» ВВС и ВМС. «Агрессоры», естественно, играют за «красные силы» (интересно, что американцы по-прежнему воспринимают нас как «красных»). Авиационная компонента армии США, задействованная в «красных силах», представлена тремя вертолетами Ми-24 (из них один Ми-24П), тремя Ми-8, одним



Ка-28, одним Ми-14, одним Ми-2 и двумя антоновскими бипланами. Вся эта техника сведена в 11-й бронекавалерийский полк, иногда именуемый «Красной Гвардией».

История появления этой летающей коллекции советской авиатехники не афишируется. Есть данные, что по крайней мере один Ми-25 получен из Пакистана, откуда второй – неизвестно, но его камуфляж соответствует окраске ливийских вертолетов, применявшихся в Чаде. Ми-14 и Ми-24П – часть наследия армии ГДР, еще один Ми-24 и «восьмерки», возможно, захвачены в ходе операции «Буря в Пустыне». Самолеты и вертолеты подверглись в США незначительной модернизации, заключающейся, главным образом, в установке радиосвязного оборудования американского производства и устройств для имитации и контроля результатов стрельбы. На Ми-2 в окнах сдвижных дверей смонтированы шкворневые установки для пулеметов М249 «Миними» калибра 5,56 мм, а на Ми-24 турельные пулеметы ЯкБ заменили на 20-мм автоматические пушки М197.

Вся авиатехника окрашена индивидуально, а каждый самолет или вертолет имеет еще и написанное на борту имя. Как уже отмечалось, один Ми-24 носит ливийский камуфляж, но летает без опознавательных знаков под именем «Patience», второй Ми-24, как и одна из «восьмерок», «принадлежит» армии Саддама Хуссейна. Ми-24П, Ми-2 и оба Ан-2 несут опознавательные знаки в виде красной звезды, вписанной в окружность красного цвета. На Ми-14 и Ка-28 никаких опознавательных знаков нет.

Существование армейских «агрессоров» долго скрывалось. Первое появление Ан-2 на авиашоу в Форт-Брэгге в 1992 г. вызвало если

не сенсацию, то по крайней мере большое удивление у публики. Через год «на людях» появились американские Ми-24 и Ми-8. Наконец, в 1995 г. вся имеющаяся в наличии техника (вся ли?) была выставлена на публичное обозрение во время очередного авиашоу в Форт-Блиссе.

Армейские «агрессоры» (хотя в общем-то сам этот термин в армии США не используется, в отличие от авиации ВМФ и ВВС) широко задействованы в различных учениях и даже «наносит удары» по боевым кораблям. Так на маневрах флота в северной части Мексиканского залива в 1995 г. Ми-24 и Ми-8 имитировали атаки крейсера «Анцио» и фрегата «Кэйп Сент-Джордж», входивших в ордер авианосца «Эйзенхауэр».

Интересна оценка американскими специалистами такого, в общем-то антикварного, самолета, как Ан-2. Особое впечатление на янки произвели превосходные взлетно-посадочные характеристики биплана, его маневренность на малых скоростях вблизи земли и малозаметность. Американские РЛС оказались не в состоянии отслеживать «кукурузник» даже при полете на средних высотах. Американцы считают, что по своим характеристикам Ан-2 вплотную приближается к вертолету и идеально подходит для скрытой доставки разведывательно-диверсионных групп за линию фронта. Ну и конечно же, «Антон» вполне подходит и для своей традиционной работы – выброски парашютистов на всяческие шоу, в которых принимают участие «красногвардейцы». Один из американских Ан-2 несет на борту гордую надпись – «Red Baron», сложно сказать чего здесь больше – иронии или уважения.

Сведения о появлении в СССР новых боевых вертолетов «Хокам»

(Ка-50) и «Хэйвок» (Ми-28) вызвало в США огромный интерес. Естественно, американцы захотели «прикупить» образцы, тем более что в начале 90-х казалось, будто вся Россия выставлена на распродажу. ВВС США вышли на некую коммерческую фирму, согласившуюся поставить в США «живой» Ка-50. Но к счастью, сделка не состоялась, как, впрочем, пока не состоялось и перевооружение российской армии на новые вертолеты. Пришлось американцам вспоминать опыты с переделкой своих вертолетов в российские.

Разработка вертолета-мишени «Хокам-Х» началась в 1994 г. канадской фирмой «Бристоль Аэропейс» по заказу министерства обороны США. Основной послужил боевой вертолет АН-1 «Кобра»; машину для переоборудования предоставили сами американцы. Так же как и Н19/Ми-24, американский «Ка-50» может эксплуатироваться как в пилотируемом, так и в беспилотном режимах.

Модернизация исходного образца включала работы по изменению внешнего облика, электромагнитного и инфракрасного спектров излучений с целью их максимального приближения к показателям «Черной акулы». Носовая часть планера была удлинена на 1,2 м, симметрированы два двигателя, а выхлопная система единственного ГТД вертолета АН-1 переделана так, что струя выхлопных газов выводится через два отдельных сопла, расположенных по бортам фюзеляжа аналогично соплам двигателей Ка-50. Ряд бортовых систем АН-1 пришлось демонтировать или перекомпоновать с целью уменьшения массы вертолета и высвобождения мест для размещения нового оборудования. Первый полет «Хокам-Х» совершил 19 сентября 1997 г. Вертолет официально пере-

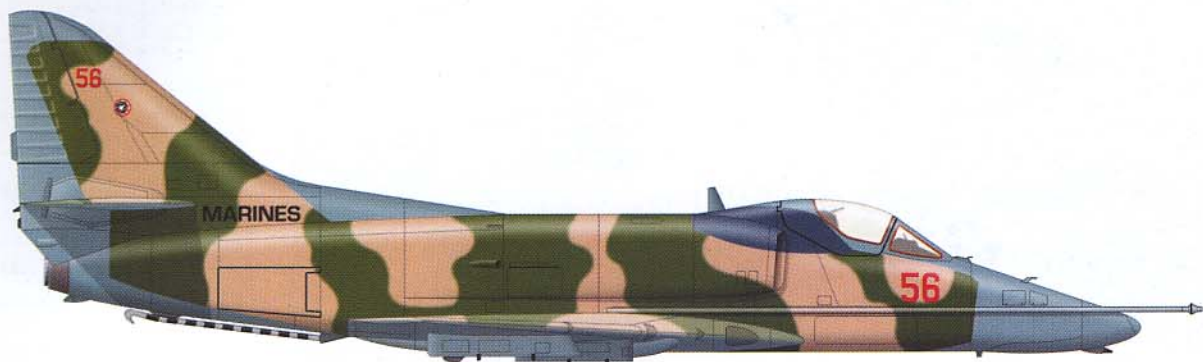


дан Западному тренировочному центру армейской авиации США (аэробаза Мэрэна, шт. Аризона) 15 февраля 1998 г.

Основной целью модернизации еще одного AH-1 было получение радиолокационной сигнатуры, аналогичной сигнатуре вертолета Ка-50. Внешние формы «Кобры» не изменились, но за счет спецоборудования, имитирующего эхо-сигналы соосного несущего винта вертолета Ка-50, радиолокационная сигнатура максимально приближена к сигнатуре российского вертолета. Первый полет «радио-аналог» совершил в мае 1997 г.

Интерес американского флота к имитации винтокрылой техники нового «союзника» (или все-таки – старого противника?) не простирается так далеко, как у армейцев. В 1997 г. Центру боевого применения военно-морского вооружения и авиации (аэробаза Фаллон) были переданы несколько вертолетов SH-60F для использования в качестве «агрессоров». Вертолеты имеют песочно-коричневую камуфляжную окраску, на бортах нанесены красные звезды и тактические номера в стиле российской армии. □

«Тайгеры» из эскадрилий «агрессоров» выделяются богатым разнообразием окрасок, имитирующих, по мнению американцев, боевые камуфляжи машин потенциальных противников. Единственным отличительным признаком всех самолетов данных подразделений являются крупные тактические номера, изображенные на носовых частях фюзеляжей.



В конце 60-х годов американцы использовали «Скайхоки» для обучения летчиков ведению боя с вьетнамскими МиГ-17. Камуфлированный силуэт советского истребителя нарисован на борту американского штурмовика.



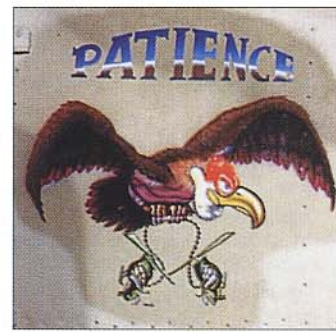
43

Типичные образцы раскраски истребителей F-5 «Тайгер», принадлежащих эскадрильям «агрессоров».



F-5E с иракским флагом на хвосте изображает один из МиГов Саддама Хусейна.





Этот Ми-24, получивший в США название PATIENCE и эмблему в виде грифа, предположительно был угнан в Пакистан афганским пилотом-перевесчиком.

44



Вертолет SH-60F, принадлежащий центру летного вооружения «Топ Ган», служит для имитации атак российских вертолетов на американские боевые корабли.



F/A-18 «Хорнет», раскрашенный «под Су-27». Обратите внимание на попытки визуального изменения геометрии планера.