

УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53
Н64

Иллюстрация на переплете А. Руденко

Н64

Никольский, Михаил Владимирович.

Самолеты-«ганшипы» во Вьетнаме: главный калибр «спецназа» американских ВВС / Михаил Никольский. — Москва : Яуза : Эксмо, 2022. — 208 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-159131-1

Во время Вьетнамской войны 1965—1973 гг. за грузовиками Вьетконга по маршрутам снабжения тропы Хо Ши Мина охотились практически все типы американских самолетов — от реактивных «Фантомов» до противопартизанских «Бронко», но 70% уничтоженных транспортных средств записали на свой счет самолеты-«ганшипы». Стрелково-пушечное вооружение на них устанавливается поперек фюзеляжа вдоль одного борта (такое расположение орудий действительно вызывает ассоциацию со старинными парусниками — gun ship'ами). Характер операций спецподразделений ВВС США резко отличался от тактики применения армейской авиации, и оказалось, что для боевых действий такого рода больше всего подходят самолеты с невысокой скоростью полета, оснащенные, однако, весьма сложной бортовой аппаратурой. Первый «ганшип» (АС-47) был переоборудован из транспортного самолета С-47. В 1967 г. начались испытания еще более мощного АС-130, созданного на базе транспортного самолета С-130 «Геркулес». Вооружение состояло из четырех специально разработанных модулей с шестиствольными пулеметами «Миниган» и четырех 20-мм пушек «Вулкан». На «ганшипе» были установлены система ночного видения, бортовая ЭВМ, РЛС (такая же, как на истребителях F-104) и мощные прожекторы. Для борьбы с танками несколько АС-130 даже вооружили 105-мм армейскими гаубицами.

НОВАЯ книга ведущего историка авиации на основе недавно рассекреченных материалов «спецназа» американских ВВС впервые дает подробное описание истории создания и боевого применения самолетов-«ганшипов» во Вьетнаме, в том числе с учетом оценки их действий, проведенной аналитиками ЦРУ.

Издание иллюстрировано уникальными фотографиями «ганшипов».

**УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-04-159131-1

© Никольский М. В., 2022
© ООО «Издательство «Яуза», 2022
© ООО «Издательство «Эксмо», 2022

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ГЕНЕЗИС	6
AIR COMMANDOS: ДОРОГА К «ГАНШИПАМ».....	8
AC-47	19
Рождение «ганшипа»	19
FC-47: испытания войной	25
«Антикварное крыло»	30
Тактика боевого применения AC-47 в ВВС США и оценка боевого применения самолета в Индокитае	53
AC-47 в ВВС стран Юго-Восточной Азии	55
AC-47 для Южной Америки	71
AC-130 — «ГАНШИП II»	72
Ночная работа	72
Тропа Хо Ши Мина	75
От «ганбота» к «ганшипу II»	86
Серийные AC-130A	92
«Surprise Package»	105
Конкуренция	112
Дебаты	117
Процесс пошел	119
AC-130E «Pave Aegis» и «Pave Spectre»	126
Проследние сезоны AC-130 в Индокитае	128
AC-130: взгляд со стороны ДРВ	139
Окраска самолетов AC-130	147
AC-119	148
«Ганшип III»: третий лишний	148
AC-119G в строю	153
AC-119K: «Ганшип III» v.2.0	161
AC-119 в ВВС двух Вьетнамов	174
МИНИГАНШИПЫ	183
ТОЖЕ «ГАНШИП»: AC-123K	192
«ГАНШИПЫ» ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА	198



Предисловие

Термин «ганшип» используется в авиации стран Запада применительно к летательным аппаратам непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск. «Ганшипом» именуется любой вертолет, оптимизированный для нанесения ударов по наземным целям. С самолетами дело обстоит несколько иначе. Истребитель-бомбардировщик, или тем паче штурмовик, предназначен именно для работы по наземным целям, однако к самолетам-«ганшипам» сии машины не относятся. Стрелково-пушечное вооружение самолета-«ганшипа» установлено поперек фюзеляжа вдоль одного борта. Расположение вооружения на самолете-«ганшипе» вызывает отчетливую ассоциацию с расположением вооружения на старинных парусных кораблях. Такие корабли назывались gun ship'ами.

В книге пойдет речь о самолетах, стрелково-пушечное вооружение которых сконцентрировано вдоль борта фюзеляжа, о настоящих «ганшипах». Но — не только о них.

Мне, по роду своей основной работы в отделе научной-технической информации ЦАГИ, периодически приходилось заниматься тематикой самолетов-«ганшипов» на протяжении двух десятков лет. Работа над книгой заставила меня во многом пересмотреть собственные взгляды на «ганшипы», сложившиеся под влиянием многочисленных публикаций в популярных (чтобы не сказать поповых) англоязычных СМИ.

В 2010-х гг. в США рассекретили большое количество материалов, посвященных деятельности ВВС США в период Вьетнамской войны. Материалы были подготовлены в 70-е гг., по горячим следам, историческим отделом ВВС США, в рамках проекта «СНЕСО». Издания проекта «СНЕСО» выложены в интернет.

Истории и боевому применению «ганшипов» посвящена работа полковника Джека Балларда «Развитие и боевое применение самолетов-ганшипов. 1962–1972» (Jack S. Ballard, Development and Employment of Fixed-Wing Gunships 1962–1972). С этой

книги гриф секретности сняли намного раньше — в 1982 г., но в открытом доступе за пределами США (речь не только об СССР) ее найти было нереально. Все статьи и книги о «ганшипах», прочитанные мною за много лет, содержали прямые цитаты из работы Балларда, причем без ссылок на источник. Нередко статья представляла собой «цельнотянутое» и сильно урезанное изложение книги.

Книга Балларда действительно представляет собой фундаментальное исследование всех аспектов программ самолетов-«ганшипов» ВВС США. Исследование, однако, выполнено в условиях «сферического вакуума», в отрыве от действий других самолетов ВВС.

В своей книге я попытался дать комплексное описание действий самолетов-«ганшипов» с учетом общей оценки действий авиации, проведенной штабом ВВС США, ЦРУ, иных структур. Книга из-за этого получилась несколько полемичной — в гораздо большей степени, чем мне того хотелось.

Объем цифр в данной книге, возможно, зашкаливает. Повторюсь — свои взгляды на «ганшипы» я пересмотрел, но никому их не навязываю. Любому желающему может составить на основе «цифрей» собственные заключения об эффективности боевой работы самолетов-«ганшипов» во Вьетнаме. Наконец, классическим «ганшипам» имелись альтернативы, что, опять же, показывают «цифиры».

Зашкаливает в книге число названий разнообразных проектов и программ. Их, названий, могло быть больше раза в три. Американцы вообще любят всякие броские названия, пик сей любви пришелся на 60-е гг. Такое ощущение, что в то время статус проекта с собственным наименованием получала любое действие, не прописанное уставами и наставлениями — замену семигранной гайки на трехгранную в узле, скажем, крепления пилона вооружения вполне могли обозвать «Project Freedom for Ordnance».

М. Никольский, 2021 г.

**На с. 4.
Вверху:
один из первых
и самых известных
снимков AC-47
над Южным
Вьетнамом
был сделан
фотографом
американского
журнала «Life»**

**Внизу:
прототип AC-130A
после нанесения
камуфляжной
окраски, авиабаза
Эглин 1967 г.
На фюзеляже
самолета
изображено
приведение,
эмблема
полностью
идентична
эмблемам
самолетов AC-47**

Генезис

Первый документально зафиксированный случай вооружения самолета неподвижным пулеметом, установленным под углом 90 град. к продольной оси самолета, относится к 1926 г. Идею «ганшипа» (название «ганшип» вошло в обиход гораздо позже) сформулировал и воплотил в жизнь 1-й лейтенант Фред Нельсон (Fred Nelson), служивший инструктором в Школе подготовки летчиков авиационного корпуса армии США (Primary Flying School) на авиабазе Брукс-Филд, шт. Техас. Данная школа в 20-е гг. являлась кузницей кадров для американской военной авиации. В школе, помимо подготовки летчиков, велась большая исследовательская работа. Так, в 1929 г. в Брукс-Филд впервые в мире был осуществлен массовый парашютный десант. Слово «массовый» не совсем подходит к 18 парашютистам, тем не менее — *«first successful mass parachute drop in the world»!*

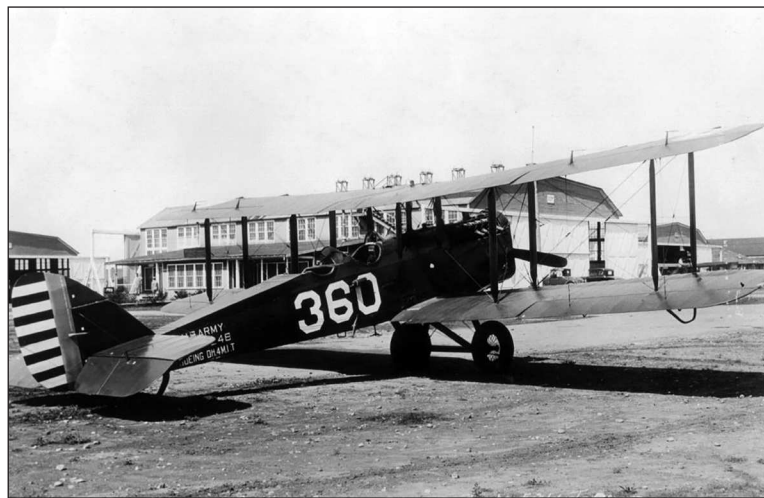
Фред Нельсон странным образом установил пулемет калибра 7,62 мм на бомбардировщике DH.4 с целью одновременно убить двух зайцев — повысить точность стрельбы по наземной цели и увеличить продолжительность прицельной стрельбы. Нельсон предложил совершенно иной способ выполнения обстрела наземной цели — самолет не атаковал цель с пологого пикирования, но описывал вокруг цели вираж. Крен самолета при выполнении виража подбирался таким образом, чтобы трассы пулемета описывали конус с вершиной в точке прицеливания. Практические стрельбы дали неплохой результат, но непосредственный начальник Нельсона распорядился прекратить эксперименты: нечего, дескать фигурировать, летайте согласно наставлениям.

Опыты Нельсона помнили немногие. Одним из этих немногих оказался капитан Карл Дж. Крэйн (Carl J. Crane) из Школы тактики авиационного корпуса армии США (Air Corps Tactical School). Крэйн задумался о вооружении двухместного самолета 12 пулеметами, установленными поперек фюзеляжа вдоль одного борта, самолет предназначался для борьбы с бомбардировщиками в плотных боевых порядках, нейтрализации зенитных средств противника, обстрела скопленных живой силы и уничтожения небольших кораблей и судов. Тем же самым, за исключением борьбы с бомбардировщиками, занимаются современные самолеты-«ганшипы». Свое предложение Крэйн в 1939 г. оформил в виде тезисов, которые представил на рассмотрение заме-

стителю начальника школы подполковнику Дональду Уилсону. Уилсона в США почитают как теоретика стратегической бомбардировочной авиации, однако концепцию «ганшипа» будущий генерал не оценил.

Следующее обращение к идее вооружения самолета неподвижным стреляющим вбок вооружением относится ко времени II Мировой войны. В апреле 1942 г. 1-й лейтенант Гилмор МакДональд (Gilmour Craig MacDonald) из 95-й зенитного полка береговой артиллерии, дислоцированного на о. Оаху (Гавайские острова), предложил повысить эффективность действия патрульных самолетов против подводных лодок, путем фиксированной установки неподвижных пулеметов перпендикулярно к продольной оси планера; обстреливать субмарину предполагалось с виража. Концепция МакДональда базировалась на идеях Нельсона и Крэйна, об работах которых артиллерист-зенитчик имел представление. Свое предложение МакДональд оформил надлежащим образом и направил в адрес Национального совета изобретателей США (National Inventors Council, NIC). 27 апреля 1942 г. канцелярия NIC внесла предложение офицера в соответствующий реестр, на чем дело и завершилось. В 1945 г. МакДональд, ставший капитаном, выдвинул идею вооружения легких самолетов армейской авиации базуками, развернутыми на угол 90 град — то есть вновь вернулся к идее поперечного обстрела. Война была близка к завершению, а потому очередную инновацию МакДональда положили под сукно. МакДональда не следует, однако, считать изобретателем-неудачником, коих в истории насчитывается

Бомбардировщик DH.4 из Школы подготовки летчиков авиационного корпуса армии США. Авиабаза Брукс-Филд, 1929 г.





**Бомбардировщик
Bordelaise A.B. 22**

немерно. В 1943 г. капитан МакДональд был удостоен ордена «Легион Почета» (Legion of Merit) за изобретения «многочисленных устройств, значительно повысивших точность огня зенитных пулеметов».

Пожалуй, именно МакДональд впервые внятно сформулировал концепцию самолета-«ганшипа» и именно его идеи стали отправной точкой при разработке первого такого самолета — FC/AC-47.

Самолет FC/AC-47 имел еще одного прародителя. Нэйт Сэнт (Nate Saint) в годы II Мировой войны служил в американской авиации, однако его дальнейший жизненный путь был связан исключительно с мирными деяниями. Нэйт Сэнт стал миссионером, летающим. На маленьком самолете Сэнт доставлял грузы и почту в отдаленные деревни Эквадора. Приземлиться удавалось далеко не у каждой деревеньки, а сбросить груз точно тоже получалось не всякий раз. Сэнт стал привязывать груз к длинному тросу. Летчик вводил самолет в вираж и постепенно стравливал трос, в результате груз или почта оказывались в заданной точке. В январе 1956 г. Сэйнта убили туземцы амазонского племени ваорани. Гибель миссионера вызвала большой резонанс в США — широкую известность получил как сам летчик, так и его необычный способ доставки грузов.

Идею установки на самолет «поперечного вооружения» до начала II Мировой войны опробовали и во Франции. Французский эксперимент выглядел гораздо основательнее американского. В 1932 г. на бомбардировщике Bordelaise A.B. 22 поперечно установили 75-мм пушку Шнейдер P.D.12. Вооруженные подобным образом самолеты предлагалось использовать для подавления выступлений во французских колониях, прежде всего — в Индокитае, то есть именно там, где приняли боевое крещение американские «ганшипы». Идея французов была хороша, но ее исполнение подкачало: 75-мм пушка для самолета A.B. 22 оказалась слишком тяжелой, из-за чего сильно ухудшились летные характеристики и управляемость бомбардировщика. «Ганшипа» из бомбардировщика A.B. 22 не получилось.

Air Commandos: дорога к «ганшипам»

Генеральный секретарь ЦК КПСС Н. С Хрущев 6 января 1961 г., выступая на Московском совещании коммунистических и рабочих партий, заявил о необходимости всемерной поддержки освободительных движений угнетенных народов. Президент Кеннеди отнесся к заявлению Хрущева предельно серьезно, тем более слова Хрущева прозвучали постфактум — поддержка Советским Союзом разнообразных освободительных движений по всему миру секретом для США не являлась. В Вашингтоне речь Хрущева расценили как заявку на расширение военно-политической помощи освободительным (коммунистическим, по терминологии США) движениям.

Ответом Хрущеву стал меморандум Совета национальной безопасности США № 56 (National Security Council Memorandum 56, NSAM 56) от 28 июня 1961 г. Меморандум под названием «Эволюция паравоенных требований» (Evaluation of Paramilitary Requirements) описывал угрозы, исходящие и исходящие от разнообразных освободительных движений по всему миру. Меморандум № 56 предписывал Министерству обороны США в кооперации с Государственным департаментом и ЦРУ провести оценку возможностей США по борьбе с партизанами, принять меры к расширению и углублению таковых возможностей. Непосредственным следствием меморандума № 56 стало формирование частей специального назначения во всех видах вооруженных сил.

Создание американского спецназа отслеживал лично президент Кеннеди. Коли зашел разговор о спецназе, то на память сразу приходят «зеленые береты». Части СпН формировались в первую очередь в недрах сухопутных войск. «Зеленые береты» планировалось обеспечить собственной авиацией, что привело к затяжному сражению между ВВС и сухопутными войсками за право контроля над такой авиацией. Битва за авиацию спецназа велась параллельно с аналогичной схваткой за контроль над авиацией непосредственной поддержки сухопутных войск. Оба сражения завершились компромиссом, бесконечно далеким от идеала. ВВС в «сражениях» 1961–1962 г. отсталяли свое право на контроль за авиацией СпН с условием отсутствия в такой авиации вертолетов. Битва за штурмовики тоже вроде бы окончилась в пользу ВВС, однако армейская авиация стала развивать специализированные боевые вертолеты. Достигнутый



в 60-х гг. компромисс соблюдается до сих пор: в частях авиации СпН ВВС нет вертолетов, в то время как на вооружении единственного авиационного полка СпН армейской авиации состоят только винтокрылые ЛА. Вертолетные части ВВС ориентированы исключительно на выполнение поисково-спасательных и транспортных (ограниченного масштаба) заданий, зато в армейской авиации нет ни одного вооруженного самолета. Чудны дела твои Господи, равно как и законы, принимаемые (соблюдаемые!) в США...

Меморандум № 56 зафиксировал необходимость создания противопартизанских сил, а работа по их формированию началась несколькими месяцами раньше. В апреле 1961 г. командующий ВВС генерал Куртис Лемэй (Curtis Emerson LeMay) распорядился сформировать в составе 9-й воздушной армии на авиабазе Эглин, шт. Флорида, 4400-ю эскадрилью боевой подготовки летных экипажей (4400th Combat Crew Training Squadron). Местом дислокации эскадрильи был определен аэродром Халбарт-Филд, входивший в состав авиабазы Эглин. Эскадрилью СпН практи-

На стр. 8–9: силы специальных операций США своим созданием обязаны президенту Джону Кеннеди. На фото — президент Кеннеди в Форт-Браге, «столице» американского спецназа, 1961 г.



чески сразу после формирования вывели из юрисдикции 9-й воздушной армии, подчинив напрямую штабу Тактического авиационного командования ВВС США.

На личный состав 4400-й эскадрильи возлагались две основные задачи: участие в секретных операциях на территории третьих стран (Вьетнама прежде всего¹) и подготовка кадров для ВВС иностранных государств в части борьбы с партизанами.

¹ В 1959 г. ситуация в Южном Вьетнаме резко осложнилась. Разведка США зафиксировала участие в боевых действиях с правительственными войсками не только отрядов Вьетконга (Việt Nam Cộng sản — вьетнамский коммунизм; Национальный фронт освобождения Южного Вьетнама), но также подразделений регулярной армии Северного Вьетнама. Американцы довольно высоко оценивали подготовку частей армии ДРВ, но из-за отсутствия тяжелого вооружения приравнивали их к партизанам. План борьбы с партизанами в Южном Вьетнаме и Лаосе президент Кеннеди одобрил 30 января 1961 г. Особое внимание, которое президент уделял Вьетнаму привело к тому, что министр обороны Макнамара возвел любые программы, направленные на борьбу с партизанами, в ранг приоритетных. Военные рассматривали Вьетнам как полигон для отработки техники и тактики борьбы с партизанами, одним из таких «испытательных отрядов» стала и 4400-я эскадрилья.

Первый командир 4400-й эскадрильи полковник Бенджамин Кинг (Benjamin H. King) на церемонии формирования части назвал своих людей воздушными командос (air commandos). Полковник подчеркнул принадлежность своей эскадрильи силам специальных операций. Летчиков и техников отбирали в эскадрилью на добровольной основе.

Эскадрилья должна была действовать в интересах армейского спецназа: доставлять и эвакуировать людей, перевозить грузы, оказывать непосредственную авиационную поддержку, принимать участие в психологических операциях — разбрасывать листовки и вести пропагандистские передачи посредством бортовых громкоговорителей.

На вооружение эскадрильи поступил откровенный антиквариат, извлеченный, большей частью, с базы хранения Дэвис-Монтан: восемь бомбардировщиков В-26 «Инвейдер», восемь квазиштурмовиков Т-28В «Троян» и 16 транспортных СС-47, ни одна из этих машин не являлась новой. Выбор самолетов удивителен, но — логичен. Самолеты Т-28 и С-47 передавались ВВС Вьетнама, а одной из формальных задач 4400-й эскадрильи являлась подготовка летных кадров непосредственно на местах. В-26 являлся одним из немногих (если не единственным) типов поршневых бомбардировщиков, еще имевшихся в США. Командование ВВС не желало лишней раз заострять внимание на вопросе подчиненности авиации СпН: дескать, зачем армейцам беспокоиться — мы ж формируем эскадрилью устаревших самолетов.

Следует принять во внимание и еще один фактор, наверняка повлиявший на выбор самолетов: в то время «специальное назначение» означало противопартизанские операции (counter-insurgency, или counterinsurgency, COIN). Американцы самым внимательным образом проанализировали германский опыт борьбы с советскими партизанами, в том числе использование авиации. Этот анализ также являлся одним из последствий меморандума № 56. В 1962 г. по заказу ВВС США германский генерал авиации Карл Друм (General der Flieger Karl Drum) выполнил небольшое, но весьма содержательное исследование «Airpower and Russian Partisan Warfare». Немцы привлекали к борьбе с партизанами не самые лучшие самолеты. Германский опыт противопартизанской борьбы, вполне могли учитывать при выборе самолетов для 4400-й эскадрильи.

Закономерен вопрос на тему отсутствия вертолетов в 4400-й эскадрилье. Ответ на него — очевиден: вертолеты принадлежа-



**Полковник
Бенджамин Кинг
у самолета Т-28.
Бьенхоа, декабрь
1961 г.**

ли армейской авиации. Практически одновременно с отрядом 2А во Вьетнам были отправлены две вертолетные эскадрильи армейской авиации. Приставки СпН эти вертолетные эскадрильи не получили, а потому особого внимания до сих пор не привлекают.

Самолеты С-47 прошли ремонт и модернизацию на ремзаводе ВВС США в Уорнер-Робинс, шт. Джорджия. На С-47 полностью заменили радиосвязное оборудование, установили пламегасители на выхлопные патрубки моторов, громкоговорители, авиадесантное оборудование и крепления для реактивных пороховых ускорителей JATO (Jet Assisted Take-Off). Самолеты SC-47 планировалось использовать для скрытной доставки людей и грузов в районы, контролируемые противником, эвакуации раненых. Все восемь Т-28В ранее эксплуатировались в авиационном училище ВМС США. На авиабазе Эггин УТС Т-28 оборудовали подкрыльевыми пилонами для подвески вооружения и/или дополнительных топливных баков, установили бронезащиту членов экипажей. Т-28В рассматривался как штурмовик, в то время как роль тяжелых ударных самолетов отводилась А-26. С базы хранения Дэвис-Монтан на нужды формируемой авиации специального назначения извлекли 12 В-26, из которых на ремонтном заводе в Огдене собрали восемь летающих машин.

Формирование 4400-й эскадрильи завершилось к лету 1961 г. Летом же начались

и первые совместные учения летчиков и «зеленых беретов». Эскадрилью готовили к отправке во Вьетнам. Президент Кеннеди 11 октября 1961 г. одобрил план проведения операции «Фарм Гэйт» (Farm Gate) — развертывание отряда 4400-й эскадрильи в Южном Вьетнаме. Командировочные предписания получили 41 офицер и 115 нижних чинов, примерно треть личного состава эскадрильи. Во Вьетнам отправили четыре самолета RB-26², четыре SC-47 и восемь Т-28.

Перед отрядом 2А (Detachment 2A) 4400-й эскадрильи ставились две задачи: подготовка летных кадров для ВВС Южного Вьетнама и отработка тактики борьбы с партизанами. Первая, несекретная, задача выполнялась нешатко-невалко. Выполнение задачи № 2, секретной, обернулось традиционными бомбоштурмовыми ударами по отрядам «инсургентов» и охотой за средствами перевозки грузов. Деятельность отряда 2А 4400-й эскадрильи заметного вклада в теорию противопартизанской войны не привнесла.

² США, согласно соглашению 1955 г., обязались не развертывать во Вьетнаме бомбардировщики. На самом деле в Индокитае были направлены как разведчики RB-26 со стеклянными носами фюзеляжей, так и «нормальные» В-26 с пулеметной батареей в носу, при этом все самолеты обозначались RB-26. Один В-26 был вооружен восемью 12,7-мм пулеметами в носу и шестью — в крыле (такая машина имела в отряде в единственном экземпляре).



**SC-47 отряда 2А
4400-й эскадрильи.
Бьенхоа, 1961 г.**

В качестве места дислокации отряда рассматривалось три аэродрома: Бьенхоа, Дананг и Няччанг. Выбрали Бьенхоа в силу более удобного географического расположения этой базы — отсюда можно было выполнять боевые вылеты над большей частью Южного Вьетнама. Самолеты на театр военных действий перебрасывали в три этапа — чтобы никто не догадался будто они принадлежат одной воинской части; «Фэрм Гэйт» окружала пелена секретности. Первыми в Южный Вьетнам из Халбарт-Филд с несколькими промежуточными посадками перелетели SC-47. В Бьенхоа «Дакоты» прибыли 14 ноября. Т-28 в разобранном виде сначала доставили на авиабазу Кларк-Филд, Филиппины. Затем 24 ноября собранные самолеты своим ходом перенесли в международный аэропорт Сайгона Тан Сон Нат, а оттуда — в Бьенхоа. В-26 прибыли в декабре 1961 г. В Бьенхоа на все самолеты нанесли опознавательные знаки ВВС Южного Вьетнама, а с формы личного состава подразделения 2А удалили символику Вооруженных сил США.

Отряд в первые недели пребывания в Индокитае в административном отношении подчинялся секции ВВС группы военных советников США во Вьетнаме (Air Force section of the Military Assistance Advisory Group (MAAG) Vietnam). В начале 1962 г. все части ВВС США, находившиеся во Вьетнаме, свели во 2-й передовой эшелон 13-й воздушной армии (2nd Advanced Echelon (2nd ADVON) of 13th Air Force). Командование 2nd ADVON получило как административный, так и оперативный контроль над «Фарм Гэйт» — отрядом 2А 4400-й эскадрильи. Позже 2nd ADVON преобразовали во 2-ю авиационную дивизию 13-й воздушной армии ВВС США.

Задачи 2nd ADVON формулировались следующим образом: *«наступательные, оборонительные и разведывательные воздушные операции с целью уничтожения или нейтрализации сил и ресурсов Вьетконга, нарушение коммуникаций Вьетконга в приграничных районах Южного Вьетнама»*. Регион предстоящих боевых действий был ограничен Южным Вьетнамом — полеты над Лаосом запрещались. В Лаосе работала авиакомпания

«Эйр Америка» — грех не вспомнить фильм-шедевр одноименного названия...

В конце декабря Макнамара провел совещание, изрядная доля которого была посвящена деятельности отряда «Фарм Гэйт». ВВС США вроде как участия в боевых действиях на территории Южного Вьетнама не принимали, поэтому министр настоял на соблюдении не духа, но буквы закона: в составе каждого экипажа следовало иметь минимум одного вьетнамца. Таким образом, в боях принимали бы участие самолеты с интернациональными экипажами, кроме того, вьетнамцы получали бы опыт боевого применения. Данное указание Макнамары соблюдалось достаточно строго, по букве, отнюдь не по духу. Командир SC-47 вспоминал, что «своим» вьетнамцам давал единственное предполетное указание: *«В самолете ничего не трогать! Ни при каких обстоятельствах!!!»* За вьетнамскими членами экипажей прочно закрепилось прозвище «sand bag» — мешок с песком. Макнамара требовал от «Фарм Гэйт» всяческого ускорения подготовки южновьетнамских экипажей — во Вьетнаме эта сторона деятельности «авиационных командо» коснулась лишь летчиков Т-28, да и то после многократных «понуканий»

Все боевые вылеты «Фарм Гэйт», по Макнамаре, следовало проводить только по согласованию с правительством Южного Вьетнама и только при невозможности выполнения таких заданий силами ВВС Южного Вьетнама.

Отряд авиации специального назначения стал первым подразделением ВВС США, непосредственно задействованным в боевых действиях против вьетнамских коммунистов. При этом официальные лица до лета 1964 г. не устави́ли говорить о личном составе этой части как о военных советниках, никоим образом не принимающих участия в боевых действиях. Завесу секретности с истинного предназначения сняли лишь в августе 1964 г., после Тонкинского инцидента, который стал отправной точкой истории открытого военного вмешательства США в дела Вьетнама.

Эскадрилья 4400-й готовилась работать совместно с «зелеными беретами», а в Южном Вьетнаме экипажам «Фарм Гэйт» пришлось заниматься несколько иной работой. Президент Южного Вьетнама Нго Динь Зьем полагал главными задачами авиации, как ВВС Южного Вьетнама, так и «Фарм Гэйт», борьбу с инфильтрацией в его страну коммунистов с севера и уничтожение опорных пунктов противника, в районах, недосягаемых для правительственных сил. Эти задачи не являлись новинкой для экипажей Т-28 и В-26, хотя

и отличались определенной спецификой. Самолеты SC-47 по прямому назначению (скрытная заброска людей и грузов) в Южном Вьетнаме не применялись. Координация между наземными частями и авиацией практически отсутствовала; авиацию при планировании операций частей сухопутных войск Южного Вьетнама в расчет не брали вообще. Ситуация с планированием несколько улучшилась только в апреле 1962 г., после того как Сайгон с инспекционной поездкой навесил генерал Лемэй. В официальной труде «The United States Air Force in Southeast Asia. The Advisory Years 1950–1965», подготовленном историческим отделом ВВС США в 1971 г. и раскритикованном в 2013 г., действия «Фэрм Гэйт» на раннем этапе пребывания в Южном Вьетнаме названы «*скорее импровизационными, нежели системными*».

Первым задокументированным случаем использования самолетов «Фэрм Гэйт» для выполнения боевых заданий является операция «Short Count» по оценке масштабов инфильтрации коммунистов в Южный Вьетнам водными путями. Операция проводилась в два приема: с 6 по 22 декабря 1961 г. и с 5 по 7 февраля 1962 г. К операции привлекали один SC-47 и два T-28. Экипажи «Фэрм Гэйт» обнаружили в прибрежных водах Южного

Вьетнама 6294 джонки и сампана, но не смогли определить какие из плавсредств были «дружественными», а какие «подозрительными». Данные полеты можно отнести скорее к патрульным, нежели к разведывательным. С 14 по 11 февраля самолеты SC-47 выполнили семь самолетовылетов рамках ведения психологической войны, агитируя население отдаленных деревень за южновьетнамскую власть посредством бортовой громкоговорящей звуковещательной аппаратуры. Об эффективности данных полетов лучше всего говорит время, в течение которого жители могли наслаждаться глазом с неба — 50 секунд (высота полета SC-47 200 м, скорость 180–200 км/ч). Эти полеты оказались не только бесполезными, но и опасными — выполнялись они в горах на малых высотах. 11 февраля 1962 г. в 100 км северо-восточнее Сайгона разбился самолет SC-47 — первая потеря американской авиации во Вьетнамской войне. Погибли все находившиеся на борту: шесть членов экипажа от ВВС США, два военнослужащих армии США и переводчик-вьетнамец. Отряд «Фарм Гэйт» понес первые потери, а Макнамаре пришлось объяснять конгрессменам почему в самолете, выполнявшим полет по программе подготовки кадров для ВВС

***В-26 отряда 2А
4400-й эскадрильи,
Бьенхоа***





**Самолет Т-28.
Бьенхоа, 1961 г.**

Южного Вьетнама, находилось восемь граждан США и всего один вьетнамец.

Ударные самолеты «Фарм Гэйт», Т-28 и В-26, привлекались к участию в автомобильных операциях 27 декабря 1961 г. и 5 января 1962 г. Штурмовики и бомбардировщики обеспечивали высадку южновьетнамского десанта с американских вертолетов. Обе операции проводились в отсутствии противодействия противника и скорее напоминали учения. Причинами неудач посчитали чрезмерную сложность оперативных планов и утрату внезапности из-за проведения предварительной воздушной разведки.

Первый ночной боевой вылет состоялся в ночь на 7 января 1962 г. в полном соответствии с заветом Макнамары: интернациональными экипажами (один представитель титульной нации на каждом самолете) по согласованию с правительством Южного Вьетнама и при невозможности выполнения задания экипажами ВВС Южного Вьетнама. ВВС Южного Вьетнама вообще не располагали летчиками, подготовленными для ночных полетов, а командование сухопутных войск запросило нанести удар по скоплению сампанов на реке в районе одного из опорных пунктов. Запрос переадресовали «Фэрм Гэйт». На выполнение задания отправились один SC-47 с задачей подсветить объекты удара ракетами и два Т-28 для уничтожения сампанов. Экипажи сампанов не обнаружили, зато отработали совместные действия ночью. После 7 января 1962 г. один SC-47 с осветительными ракетами всегда и один-два Т-28 или В-26

дежурили в Бьенхоа в готовности к ночному вылету.

Боевые вылеты ночью стали выполняться достаточно регулярно. Чаще всего такие вылеты производились на отражение атак отрядов Вьетконга на опорные пункты правительственных войск. На открытой местности, при атаках опорных пунктов, тактика подсветки целей ракетами работала, однако искать противника в джунглях с помощью осветительных ракет оказалось занятием бесполезным.

До августа 1964 г. американцы действительно старались максимально ограничить непосредственное участие своей авиации в боевых действиях. Командование на самых разных уровнях, от Вашингтона до Бьенхоа, не уставало повторять о необходимости подготовки ВВС Южного Вьетнама к полностью самостоятельным действиям и напоминать об экспериментальном статусе «Фарм Гэйт». Реалии Южного Вьетнама, однако, в полной мере соответствовали известной поговорке «благими намерениями вымощена дорога в ад». Благие намерения имели место быть в действительности. Так, американцы реально пытались избежать жертв среди мирного населения. В дневное время экипажам отряда 2А разрешалось наносить удары только по целям, обозначенным дымовыми ракетами, а ночью — в случае подтверждения южновьетнамской стороной отсутствия в районе нанесения удара «дружественных» сил или мирных жителей. На практике данные ограничения работали плохо, ибо информация о целях в большинстве случаев поступала

крайне расплывчатая: «концентрация сил противника», «опорный пункт Вьетконга» или же запрашивался удар по координатам на карте без «персонификации» объекта.

20 января 1962 г. командование вооруженных сил Южного Вьетнама запросило американскую авиацию для нанесения на рассвете 21 января удара по деревне Батху, где якобы было отмечено скопление бойцов Вьетконга. Командир «Фарм Гэйт» изначально запрос отклонил, так как деревня находилась в непосредственной близости от границы с Камбоджей, но под давлением свыше вынужден был спланировать боевые вылеты. В налете приняли участие восемь Т-28 и два В-26. Командир «Фарм Гэйт» лично координировал действия своих экипажей с борта SC-47, который накручивал виражи между деревней и границей. За действиями авиации с борта другого С-47 (южно-вьетнамского) наблюдал министр обороны Южного Вьетнама. В данном случае американцев и южновьетнамцев мало заботила судьба жителей деревни Батху, опасения вызывала высокая вероятность «залета» на территорию Камбоджи. Опасения оказались не напрасными: 22 января правительство Камбоджи заявило о нарушении границы двумя самолетами Т-28, в результате действий которых один человек был убит и трое ранено. Инцидент рассматривался на уровне Госдепартамента США. Следствием рассмотрения стал запрет на приближение самолетов «Фарм Гэйт» к границе с Камбоджей на расстояние менее 5 миль днем и десяти — ночью. 25 января налеты выполнялись уже с учетом действия данного запрета — в один день самолеты «Фарм Гэйт» одновременно атаковали 14 целей в пяти различных местах. В захваченных несколько позже трофейных документах отмечалась высокая эффективность действий авиации — не столь частый случай, когда удалось получить реальную оценку боевой работы летчиков.

Командование «ограниченного контингента» ВВС США в Южном Вьетнаме всячески противилось расширения масштабов участия «Фарм Гэйт» в боевых действиях. Раз за разом американцы говорили о необходимости тщательной предварительной разведки, разделения населения на «дружественное» и «враждебное», исключения возможности причинения ущерба мирному населению и т.п. Южновьетнамцы слушали, слушали, а потом заявляли о настоятельной необходимости авиационного удара самолетов ВВС США по «концентрации сил противника» или «опорному пункту Вьетконга».

Моральная составляющая в «пожеланиях» американцев наверняка присутствовала, но американцы всегда отличались



практицизмом: продуктивны или нет жертвы среди местного населения? «Голуби» из числа американских советников полагали гибель мирных жителей контрпродуктивной, поскольку после она способствовала ожесточению населения и, как следствие, увеличению численности Вьетконга. «Ястребы» считали, что местное население признает только силу. «Ястребы» и «голуби» сходились в одном — имеющейся в Южном Вьетнаме авиации (местной и американской) недостаточно. Противоречивая в целом позиция самих американцев негативно отражалась на эффективности действий «Фарм Гэйт». Весной 1962 г. личный состав «Фарм Гэйт» все больше втягивался в боевые действия и все меньше внимания уделял подготовке летных кадров для ВВС Южного Вьетнама (это внимание и раньше не являлось избыточным). Об экспериментальном статусе «Фарм Гэйт» не то чтобы забыли: постепенно отрабатывалось взаимодействие с сухопутными войсками и ВВС Южного Вьетнама, однако систематическая работа по разработке тактики противопартизанской борьбы отсутствовала.

Во второй половине 1962 г. самолеты и вертолеты стали обстреливать все чаще. За последние четыре месяца 1962 г. американцы зафиксировали 89 случаев обстрела своих самолетов и вертолетов, а за первые четыре месяца 1963 г. — уже 257. Война во Вьетнаме стала войной аэромобильной с самых первых дней, поэтому потери в транспортных вертолетах воспринимались весьма болезненно. Вертолеты получили прикрытие в виде самолетов Т-28 отряда «Фарм Гэйт». Пара Т-28 встречала вертолеты на маршруте. Один «Троян» занимал позицию выше (примерно на 50 м) немного позади ведущего вертолета. Самолет Т-28 уравнивал скорость с вертолетами, периодически выполняя отвороты

***В-26 отряда 2А
4400-й эскадрильи
в полете
над Южным
Вьетнамом***

Количество боевых вылетов, выполненных в январе–июне 1962 г.

	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь
ВВС Южного Вьетнама*	150	148	207	213	267	389
«Фарм Гэйт»**	101	72	157	156	209	187

*) без учета вылетов транспортных самолетов и вертолетов.

**) без учета вылетов самолетов SC-47.

влево и вправо (S-маневр), что, кроме того, позволяло самостоятельно вести поиск противника. Второй Т-28 держался значительно выше колонны вертолетов в готовности атаковать противника по команде или командира экипажа первого Т-28, или по запросу вертолечников. Самолеты при необходимости наносили превентивные удары по району приземления вертолетов. «Трояны» описывали виражи вокруг зоны приземления все время, пока вертолеты оставались на земле. Данный тактический прием впоследствии переняли экипажи боевых вертолетов АН-1 «Кобра». Не факт, однако, что «Кобра» для такой работы подходила лучше «Трояна», но армейской авиации не позволили иметь в своем составе вооруженных самолетов — пришлось «городить огород» на тему винтокрылого штурмовика.

Количество заявок на использование авиации росло день ото дня, в то время как основным «инструментом» воздушной войны по-прежнему оставался отряд 2А 4400-й эскадрильи. ВВС Южного Вьетнама постепенно наращивали свою боевую мощь, однако на протяжении первой половины 1962 г. экипажи «Фарм Гэйт» выполняли боевых вылетов не сильно меньше, чем все гораздо более многочисленные южновьетнамские ВВС.

Командир 2-й дивизии бригадный генерал Роллен Энтис (Rollen H. Anthis) еще в марте 1962 г. направил командование ВВС США просьбу об усилении «Фарм Гэйт» четырьмя самолетами В-26 и четырьмя Т-28. Вопрос усиления «Фэрм Гэйт» рассматривался на самых различных уровнях в течение нескольких месяцев, поскольку американцы все еще не расстались с идеей создания ВВС Южного Вьетнама, способных бороться с противником самостоятельно. Количество южновьетнамских ВВС затруднило выполнение указания Макнамара об интернационализации экипажей «Фарм Гэйт». Проблемы с включением в экипажи «Фарм Гэйт» местных кадров до весны 1962 г. не существовало. В конце весны 1962 г. количество южновьетнамских самолетов превысило количество летчиков, после чего найти свободного летного кадра вьетнамской национальности для помеще-

ния в кабину американского Т-28 или В-26 стало сложно: ударный самолет — это не SC-47, который возможно набить «мешками с песком». Проблему «интернационализации» экипажей «Фарм Гэйт» решили за счет сержантов южновьетнамской армии, готовящих из сержантов летчиков никто не собирался.

В сентябре 1962 г. Энтис запрашивал для «Фарм Гэйт» уже десять В-26, пять Т-28 и два С-47. Этот запрос министр Макнамара утвердил 8 октября 1962 г., одновременно с расширением программы подготовки южновьетнамских летчиков в США. Макнамара даже добавил в список еще два самолета U-10, хотя в который раз отметил, что основной задачей «Фарм Гэйт» остается подготовка летных кадров. С Макнамарой соглашались, однако поступали по-своему — дополнительные самолеты потребовались отнюдь не для обучения.

До конца 1962 г. экипажи «Фарм Гэйт» выполнили более 4000 боевых вылетов на поддержку наземных войск, более 1000 полетов на прикрытие автоколонн, поездов и транспортных самолетов. Ущерб противника от действий воздушных командос по американским данным составил 3381 убитыми, 405 уничтоженных сампанов, 4151 разрушенное строение.

Суммарные потери «Фарм Гэйт» за период с октября 1961 г. по июль 1963 г. составили 16 человек летного состава, три самолета SC-47, четыре Т-28, четыре В-26 и один U-10.

Два Т-28 отряда 2А были сбиты огнем с земли, а два — разбились из-за разрушения в полете крыльев. 24 марта 1964 г. Т-28 разрушился на выходе из атаки, а 9 апреля у другого Т-28 при пикировании сложились крылья. *«Наш главный враг — наши самолеты!»*, — бросил в сердцах корреспонденту журнала «Авиэйшн Уик» пилот «Фэрм Гэйт».

При выполнении боевого задания 16 августа 1963 г. у В-26 отвалились плоскости крыла, экипаж — два американца и вьетнамец — погиб. В сентябре из-за разрушения планера в полете был потерян еще один В-26. При выполнении облета после ремонта 7 января 1964 г. разбился третий

В-26: в полете отвалилась хвостовая часть фюзеляжа с оперением, экипаж погиб.

Проблема прочности конструкции планера самолетов В-26 и Т-28 оставалась головной болью командования сначала «Фарм Гэйт», а потом и 1-й эскадрильи командо. Командир 2-й дивизии генерал Энтис после катастрофы В-26 лично выполнил боевой вылет на «Инвейдоре». Вердикт генерал вынес в стиле «и вашим, и нашим»: самолеты В-26 требуют незамедлительной замены, однако летать на них можно, только осторожно (дословно — «cautiously»).

Проблема прочности конструкции самолетов В-26В и Т-28 послужили предметом слушаний в Комитете по Вооруженным силам Сената США, проходивших в мае 1964 г. Редкий случай, когда представители Пентагона упирали на боевые потери:

— В-26 продемонстрировали свою эффективность при выполнении разведывательных и бомбардировочных заданий. Мы потеряли четыре самолета в 1962 г., когда эскадрилья выполнила 4500 боевых вылетов и девять в 9000 боевых вылетах 1963 г. Все самолеты сбиты зенитным огнем Вьетконга.

Окончательное решение об отзыве из Индокитая «Инвейдеров» было принято вне всякой связи с событиями во Вьетнаме. На авиабазе Эглин 11 февраля 1964 г. в ночном демонстрационном полете на глазах двух десятков журналистов у В-26 отвалилась плоскость крыла; самолет принадлежал сформированному организованному на базе Эглин в 1962 г. Центру специальных операций ВВС. Боевые вылеты всех В-26 после этой катастрофы были запрещены, а обычные полеты предписывалось выполнять только в случае крайней необходимости и с минимальными перегрузками.

К июню 1963 г. численность персонала ВВС США во Вьетнаме достигла 5000 человек. 1 июля 1963 г. на авиабазе Бьен Хоа была сформирована 1-я смешанная авиационная эскадрилья командо (1st Air Commando Squadron (Composite), поглотившая «Фарм Гэйт»). На вооружении эскадрильи состояло десять С-47, четыре U-10В, 13 Т-28 и 18 В-26. К сентябрю 1963 г. количество исправных самолетов сократилось до девяти Т-28 и 9–12 В-26, при этом количество боевых вылетов относительно сентября 1962 г. возросло на 20%. В октябре 1963 г. командующий 13-й воздушной армией генерал-майор Мэддокс направил в штаб ВВС США рапорт, в котором отмечалось:

— В настоящее время мы располагаем девятью Т-28. ...Ситуация, сложившаяся с Т-28, в сочетании с проблемами, связанными с В-26, серьезно осложняет проведение наших операций.

В октябре положение лишь ухудшилось, ибо штаб Тихоокеанского командования ВВС США потребовал соблюдения наставлений по до- и послеполетной подготовке. До октября 1963 г. на подготовку двух Т-28 или В-26 после посадки к очередному вылету уходило 30–40 минут, в октябре это время увеличилось, согласно наставлениям, пришлось увеличить до 2 часов для Т-28 и трех часов для В-26. Количество боевых вылетов сократилось, а командование констатировало падение морального духа у летного состава «Фарм Гэйт» — летчикам нечем было себя занять:

— Экипажи эйр командо деморализованы, люди проводят около самолетов по несколько дней в ожидании боевого вылета. ... Возможности эйр командо находятся на грани коллапса.

В январе–марте 1964 г. из 1546 заявок на нанесение ударов по противнику не удалось удовлетворить 424, в том числе 230 по причине отсутствия исправных самолетов. Данная статистика, вроде бы, подтверждает если не коллапс возможностей авиации специального назначения, то его возможность. На самом деле вышеприведенная статистика никоим образом не отражает мутной ситуации, сложившейся во Вьетнаме. Заявки на использование авиации в большинстве случаев поступали от южновьетнамских войск, однако гордые южновьетнамские командиры не любили в случае отказа повторять свои запросы; таким образом реально запросов на использование авиации могло быть значительно больше. Меньшее, чем зафиксировано на бумаге, количество запросов — это одна сторона медали. Вторая сторона — качество самих запросов: насколько авиация действительно была необходима? Ответ на данный вопрос весьма неоднозначен, подтверждением чего могут служить два примера.

21-я дивизия сухопутных войск Южно-Вьетнама в период с 16 по 19 января 1964 г. проводила крупную операцию в провинции Лонгсюен. В первый день по запросам данной дивизии было выполнено 44 самолетовылета авиации специального назначения — рекордное количество для того периода войны. Войска, высаженные с вертолетов, присутствия противника в районе нанесения авиационных ударов не обнаружили.

Противоположный пример связан с действиями 7-й южновьетнамской дивизии 17–28 января 1964 г. в провинции Бенче. Артиллерийский обстрел и бомбардировка самолетами Т-28 и В-26 зоны высадки вертолетного десанта оказались недостаточными. При высадке десанта все 32 вертолета с первой волной десанта получили повреждения от огня земли, один UH-1В был сбит.



В-26К из 609-й эскадрильи командо. Южный Вьетнам

Командование, как американское, так и южновьетнамское, сходилось во мнении о необходимости наращивания ударных возможностей авиации в сочетании с повышением эффективности разведки, управления действиями авиации и оценки результатов авиационных ударов. Существовало три нюанса, которые наилучшим образом описал И. А. Крылов в басне о лебедь, раке и щуке. Видная часть американцев из числа людей, которых принято относить к военно-политической элите, считали возможным довести ВВС Южного Вьетнама до необходимой самостоятельности. Соответственно они настаивали на усилении южновьетнамских ВВС и ограничении южновьетнамского контингента ВВС США. Командование ВВС Южного Вьетнама приветствовало американскую помощь, но не горело желанием полностью взять в свои руки воздушные операции. Профессиональные американские военные в способности южновьетнамцев вести войну самостоятельно сомневались в принципе и выступали за «эскалацию агрессии»: наращивание авиационной мощи США на театре военных действий.

Сухопутные войска США наращивали свое присутствие во Вьетнаме гораздо быстрее, чем ВВС. В начале 1964 г. в боевых действиях принимало участие уже несколько вертолетных рот авиации армии США. Действия транспортных вертолетов обеспечивали вооруженные вертолеты — «ганшипы»; 17 января 1964 г. огнем с земли был сбит как раз «ганшип». Представители армейской авиации настаивали на необходимости придания вертолетным частям эскадрилий самолетов-штурмовиков OV-1, что шло вразрез с позицией ВВС США — никаких вооруженных самолетов в армейской авиации. Штурмовики во Вьетнаме были необходимы, но штаб ВВС хотел видеть на ТВД только свои, армейские, вооруженные самолеты.

Заинтересованные стороны — ВВС Южного Вьетнама, ВВС США и авиация армии США — тянули одеяло воздушной войны каждый в свою сторону, как лебедь, рак и щука повозку в басне Крылова. Перетянуть одеяло не удалось никому, однако данное перетягивание имело самые разнообразные последствия, к которым, в том числе, относится принятие на вооружение армейской авиации боевого вертолета AH-1 «Хью Кобра» и появление в небе Вьетнама самолетов-«ганшипов».

Ущербность изношенных «Инвейдеров» и «Троянов» специального назначения, однако, являлась очевидной для всех. На боевые вылеты В-26 был наложен запрет, а полеты Т-28 выполнялись с ограничениями по перегрузке и массе полезной нагрузки. Командование ВВС США в конце марта 1964 г. предложило направить во Вьетнам эскадрилью реактивных бомбардировщиков В-57 (американский вариант британского самолета «Канберра»), но это предложение не одобрил Макнамара, не желавший «эскалации конфликта» путем участия в боях реактивной авиации. Альтернативой В-57 стал поршневой штурмовик А-1Е. ВВС США в 50-е годы отказались от закупок якобы устаревших поршневых самолетов, сделав ставку на реактивную технику. Теперь устаревшую технику пришлось просить у флота: все «Скайрейдеры» ранее эксплуатировались в авиации ВМС США. Первые шесть А-1Е прибыли в эскадрилью эйр командо 30 мая 1964 г. Последний боевой вылет на Т-28 экипажи эскадрильи эйр командо выполнили 30 июня 1964 г.

В конце апреля 1964 г. Макнамара рекомендовал штабу ВВС США развернуть в Южном Вьетнаме вторую эскадрилью эйр командо, на вооружении двух эскадрилий планировалось иметь 50 штурмовиков А-1Е. Военные между тем полагали необходимым располагать во Вьетнаме не двумя, а тремя эскадрильями ударных самолетов и продолжали настаивать на получении самолетов В-57. Небольшая крейсерская скорость А-1Е не позволяла этому самолету, действуя с авиабазы Бьенхоа, оперативно реагировать на запросы сухопутных войск в дельте Меконга.

Шизофрению иногда описывают как раздвоение сознания. Действия американцев весной 1964 г. больше всего походят как раз на раздвоение сознания. Одной рукой Макнамара увеличивал количество американских штурмовиков и вертолетов в Южном Вьетнаме, другой — устанавливал жесткие ограничения на их применение:

— Военнослужащие США не должны принимать участия в боевых действиях. ...Самолеты эйр командо могут выполнять полеты на поражение наземных це-

лях исключительно в рамках подготовки летчиков для ВВС Южного Вьетнама. ... Вооруженные вертолеты с американскими экипажами не должны применяться для непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск.

Как бы то ни было, а США все глубже погружались в пучину Вьетнамской, или II Индокитайской, войны.

Дополнением к штурмовику А-1Е стал бомбардировщик В-26К.

Главный урок по опыту эксплуатации В-26 в «Фарм Гэйт» заключался в необходимости серьезного ремонта и доработки самолетов перед отправкой на театр военных действий. Модификация В-26К была разработана специально под вьетнамские требования. Ремонт и модернизацию самолетов В-26К осуществляла фирма «Он-Марк Инжиниринг». Всего было доработано 40 самолетов, 27 из которых сняли с хранения на авиабазе Дэвис-Монтан, а 13 взяли из частей авиации Национальной гвардии. На самолетах в ходе модернизации усилили наиболее нагружаемые в полете элементы силового набора планера, установили двигатели Пратт-Уитни R-2800-103W мощностью 2500 л.с. (вместо 2000-сильных R-2800-27) с реверсивными винтами, под крыльями смонтировали пилоны для подвески вооружения или топливных баков, емкость внутренних баков была увеличена; «родные» колеса основных опор шасси заменили колесами от самолетов КС-135. Стрелковое вооружение дополнили шестью крыльевыми пулеметами калибра 12,7 мм (по три в каждой консоли), была предусмотрена возможность монтажа фотооборудования в бомбоотсеке. На В-26К установили противобледнительную систему, крайне необходимую в суровых климатических условиях Южного Вьетнама. «Родные» колеса основных опор шасси заменили колесами от самолетов КС-135.

Запрет на непосредственное участие военнослужащих ВВС США в боевых действиях на Южновьетнамском ТВД никто не отменял, а потому управление на В-26К выполнялось дублированным: по официальной версии самолеты предназначались для подготовки летчиков ВВС Южного Вьетнама.

Первый УВ-26К прибыл на базу Эггин летом 1964 г. Все самолеты В-26К поступили на вооружение 1-го авиакрыла коммандо, однако в Индокитай попали только машины вновь сформированной 609-й эскадрильи коммандо. Эскадрилья базировалась на авиабазе Накхон Фаном в Таиланде. Основной задачей экипажей В-26К являлась борьба с перевозками по тропе Хо Ши Мина.

Летчиков для В-26 собирали «с бору — по сосенке». Преобладали крайности — стар и млад. В 1-й эскадрильи коммандо на «Скайрейдере» летал 55-летний офицер, считавшийся ветераном еще в 1945 г. Даже в 1967 г. примерно треть летчиков С-47 и АС-47, действовавших в Индокитае, имели звания майор-подполковник, что само по себе говорит об их возрасте (речь идет именно о летчиках, а не о командирах подразделений). В ВВС США ходила поговорка: «There are old pilots, and there are bold pilots, but there are no old, bold pilots», — бывают старые летчики, бывают смелые летчики, но не бывает старых и смелых летчиков. В эскадрильях коммандо старые и смелые летчики составляли едва ли не большинство. 75% летчиков В-26К имели звания от капитана и выше, возраст — старше 28 лет. С другой стороны, 75% штурманов самолетов В-26К были 1-е лейтенанты, а их возраст не превышал 27 лет.

Капитан Мишель Рос летал вторым пилотом на заправщике КС-135. Назначение на В-26 летчик воспринял, мягко говоря, с недоумением. Рос едва разменял третий десяток, в представлении капитана самолет являлся синонимом слова «jet» — реактивный. А тут — «рецидив II Мировой войны». Легкое недоумение после знакомства с В-26К сменилось у Роса шоком: осмотр приборного оборудования кабины заменил экскурсию в авиационный музей. Тем не менее — приказ есть приказ: восьмидневная «дрессировка» на авиабазе Инглэнд, затем — Таиланд и ночные полеты на охоту за грузовиками. Уже после первых боевых вылетов капитан Рос изменил свое отношение к «летающему антиквариату». В-26К, получивший в Таиланде прозвище «Нимрод», представлял собой, по оценке Роса, наилучшее средство для борьбы с перевозками по тропе Хо Ши Мина. «Нимрод» обладал восемью подкрыльевыми узлами подвески и вместительным бомбоотсеком (суммарная бомбовая нагрузка 5 т), в носовой части стояло восемь крупнокалиберных пулеметов. Самолеты В-26, действуя с базы Накхон-Фаном, могли оставаться в районе Тропы примерно 1,5 ч. Боевые вылеты приходилось выполнять главным образом ночью, поскольку перевозки по Тропе осуществлялись в темное время суток. В-26К взаимодействовали с самолетами наведения, в роли которых выступали оснащенные поисковой аппаратурой легкие О-2, транспортные С-123 и С-130. «Инвейдеры» эксплуатировались в Южном Вьетнаме по 1969 г. включительно.

Действия отряда «Фарм Гэйт» в Южном Вьетнаме послужили прологом к появлению самолетов-«ганшипов».

Рождение «ганшипа»

Личный состав «Фарм Гэйт» в начале 1962 г., когда еще не угас исследовательский энтузиазм, выдвинул немало идей по повышению эффективности противопартизанских операций. Летчики опытным путем пришли к выводу, что приоритетное значение имеет не точность стрельбы из бортового стрелкового оружия, а его плотность. Одно из предложений заключалось в вооружении транспортных самолетов С-47 и С-123 скорострельными пулеметами. Как отмечалось выше, исследовательско-экспериментальная работа в «Фарм Гэйт» постепенно сошла на нет. Экспериментами занимались в Центре специальных операций ВВС (USAF Special Air Warfare Center), сформированном в Халбарт-Филд. Должны были заниматься...

Особое внимание президента Кеннеди к противопартизанским операциям побудило Гилмора МакДоналда, теперь уже подполковника, в сентябре 1961 г. направить в штаб Тактического авиационного командования (ТАК) ВВС США документ, озаглавленный «Transverse Firing of Rockets and Guns». Командующий ТАК генерал Габриэль Дисосуэй с документам ознакомился и отозвался о нем следующим образом: «Самая глупая идея, о которой я слышал» (The silliest idea I've ever heard). Генерал Дисосуэй всей душой любил реактивные истребители...

Судьба, однако, улыбнулась МакДоналду, пусть и не сразу. В 1963 г. на авиабазе Эглин двухнедельные сборы резервистов проходил заместитель главного конструктора фирмы «Белл» Ральф Флексман (Ralph Flexman). Флексман познакомился с МакДональдом и проникся идеей самолета с поперечным вооружением. Флексман изложил концепцию самолета с поперечным вооружением применительно к ограниченному вооруженным конфликтам (конкретно — Вьетнам) в официальном письме, которое направил руководству фирмы «Белл», штабу ВВС США и ... своему приятелю капитану Джону Симонсу (John C. Simons) из Лаборатории аэрокосмической медицины (Aerospace Medical Research Laboratory). Лаборатория размещалась на авиабазе Райт-Паттерсон. На этой же авиабазе находился Центр авиационных систем (Aeronautical Systems Division), ведущая научно-исследовательская организация ВВС США.

Симонс сумел заинтересовать предложениями Флексмана своих непосредственных начальников. Один из них попросил оценить реалистичность этих предложений офицеров из управления баллистики и управления авиационного вооружения. Недоверие к самолету с поперечно установленными пулеметами проистекало отнюдь не только из принципа «этого не должно быть, потому что никто так не делает». Сомнения вызывала точность стрельбы. Никто не производил расчетов рассеивания пуль при стрельбе под углом 90 град к линии пути. На пули при такой стрельбе постоянно воздействовал боковой ветер, скорость которого равнялась скорости полета самолета.

Очевидно, что эллипс рассеивания при стрельбе вбок будет превышать эллипс рассеивания при «попутной» стрельбе, но — насколько? Прицеливание предстояло осуществлять летчику, а как скажется на точности стрельбы значительное расстояние между прицелом и пулеметом? Ответы на эти вопросы, в первом приближении, в апреле 1963 г. дали офицеры управления баллистики и вооружения. Ответы были неутешительными — рассеивание пуль при ведении огня перпендикулярно линии пути будет очень большим. Симонс усомнился в выводах и специалистов по баллистике, его сомнения разделял и Флексман. Флексман, пользуясь служебным положением, сумел добиться на фирме «Белл» проведения более основательных баллистических расчетов на ЭВМ. Эти расчеты, с одной стороны, подтвердили выводы баллистиков с авиабазы Райт-Паттерсон, но, с другой стороны, позволили найти способ повысить точность стрельбы. Баллистики провели свои расчеты применительно к стандартному авиационному пулемету калибра 7,62 мм. Расчеты фирмы «Белл» показали возможность получения удовлетворительной и даже высокой точности стрельбы в случае использования скорострельного пулемета с высокой начальной скоростью пули, такого как 7,62-мм шестиствольный пулемет «Миниган».

Симонс настаивал на проведении практической стрельбы и даже обратился с рапортом о проведении соответствующего эксперимента в Лабораторию армии США в Форт-Ракере — настойчивый капитан стучался во двери. Бурная деятельность капитана, далекая от его специализации,

вызвала недовольство в верхах. Симонсу поставили на вид:

— *Изучение вопросов баллистики не входит в круг обязанностей психолога-исследователя.*

К счастью для Симонса, идеей самолета с поперечным вооружением проникся его непосредственный начальник доктор Джулиан Кристенсен (Julian Christensen). Симмонс, не без поддержки Кристенсена, в мае 1963 г. подготовил детальный план исследований «Request for Support of Limited War Study». План был рассчитан на девять месяцев. Шесть месяцев отводилось изучению особенностей прицеливания при стрельбе с установившегося виража; на этом этапе предполагалось использовать невооруженный самолет. Два месяца Симонс отвел летным экспериментам с привлечением вооруженного пулеметом самолета Т-28 для оценки точности стрельбы и определения оптимальных режимов и времени атаки. Оценка результатов испытаний по первым двум этапам должна была занять месяц. Свой план, получивший неформальное наименование проект «Тэйлчэсер» (Project Tailchaser), Симмонс представил заместителю начальника Исследовательского центра ВВС США по НИР. Командование Центра план Симонса не утвердило, однако проект «Тэйлчэсер» неожиданно обрел поддержку со

стороны управления летных испытаний. Начальник данного управления разрешил Симонсу провести свои эксперименты «по совместительству», в рамках «законных» программ летных испытаний.

Первый такой эксперимент был проведен в конце июня 1963 г. Симонс в составе экипажа, с летчиком-испытателем капитаном Хэрли Джонсоном (Harley Johnson), выполнил два полета на самолете Т-28 для оценки возможности визуального наблюдения цели при выполнении установившегося виража. Наблюдение осуществлял Симонс, занимавший левое, командирское, кресло. В качестве рудиментарного прицела Симонс использовал горизонтальную линию, нарисованную на левом боковом остеклении кабины. Джонсон в первом полете в течение десяти минут выполнил несколько виражей на разных высотах с различными скоростями и углами крена. Второй полет экипаж выполнял в сумерках, в условиях ограниченной видимости. Симонс убедился в возможности постоянной визуальной фиксации цели при выполнении самолетом установившегося разворота. Концепция самолета с поперечными вооружением подразумевала возможность постоянного наблюдения за целью командиром экипажа. Исторически командир занимает левое кресло; речь идет о самолетах, где летчики или летчик и штурман размещены бок



Самолет С-131 для использования в качестве «ганшипа» подходил гораздо больше, чем С-47. С-131, в том числе в санитарном варианте (на фото), эксплуатировались в ВВС США до 70-х гг.

о бок. Обзор вправо с кресла командира или сильно ограничен, или вообще отсутствует. Таким образом, командир может наблюдать цели только слева от линии пути, поэтому и вооружение на самолетах-«ганшипах» в большинстве случаев монтируется по левому борту фюзеляжа.

Следующим шагом стал 3-часовой полет на транспортном C-131B (военный вариант пассажирского самолета Конвэр CV-240, разработанного для замены DC-3). Симонс опять занимал командирское кресло, а аппарат пилотировал с правого кресла летчик-испытатель капитан Дж. Борен (J. D. Vogen). Симонс убедился в способности тяжелого самолета кружить вокруг выбранного ориентира. Бонусом в том полете стала оценка возможности стрельбы по протяженной цели — автоколонне: Борен некоторое время летел на малой высоте вдоль автострады.

Полеты Симонса на T-28 и C-131 подтвердили принципиальную возможность обстрела наземных целей с самолета, выполняющего вираж. Камнем преткновения оставались вопросы, связанные с рассеиванием пуль при стрельбе, согласованием прицела и пулемета. Ответы на эти вопросы могли быть получены только после проведения летных экспериментов.

В июне 1963 г. командование базы Райт-Паттерсона выделило Симонсу один C-131B — программа «Тэйлчэсер» постепенно приобретала официальный характер. В левом боковом оконном проеме кабины летчиков под руководством капитана-психолога был установлен оптический прицел. На самолете установили также три кинокамеры: одна в кабине летчиков; вторая, в оконном проеме левого борта фюзеляжа, имитировала пулемет; третья была установлена в грузопассажирской кабине и предназначалась для фиксации параметров полета на дополнительной приборной доске, дублирующей основную. Симонс планировал провести серию полетов с целью верификации прицела и определения поправок, которые необходимо учитывать при прицеливании и стрельбе. Руководство Центра авиационных систем 3 июля 1963 г. впервые официально включило эксперименты Симонса в план испытательной работы. В июле на C-131B было выполнено два полета на верификацию прицела, однако дальнейшая деятельность затормозилась. Тем не менее, главное удалось сделать: программа «Тэйлчэсер», еще недавно подкованная, перешла в категорию плановых работ.

Бюрократическую стройность программа «Тэйлчэсер» окончательно обрела 28 октября 1963 г., когда был утвержден новый план летных испытаний. За год, начиная с декабря 1963 г., на одном C-131 и одним

T-28 предстояло налетать 300 испытательных часов на авиабазах сначала Райт-Паттерсон, потом Халбарт-Филд (в документах указана авиабаза Эглин, но речь идет именно о Халбарт-Филд) и, возможно, Форт-Ракер (авиабаза авиации армии США). Руководителем программы назначили летчика-испытателя капитана Борена, ведущим летчиком-испытателем капитана Эдвина Хатценбахлера (Edwin J. Hatzenbuehler); летчик-испытатель капитан Бирт, капитан Симонс и сержант Банч числились ведущими инженерами.

Поначалу работы по программе «Тэйлчэсер» велись в хорошем темпе. Уже к 15 ноября самолет C-131B полностью подготовили к испытательным полетам, но потом начались проблемы, проистекавшие из сохранившегося в верхах скептицизма по отношению к самолету с поперечным вооружением. За семь месяцев самолет C-131 выполнил всего два испытательных полета по причине недостаточного финансирования программы — денег на топливо не хватало. Борена и Бирта отозвали для выполнения испытаний, считавшихся более приоритетными. Ведущего летчика-испытателя Хатценбахлера сменил майор Гух (Richard M. Gough). Наконец летом 1963 г. программу вынужденно покинул ее идейный вдохновитель капитан Симонс. Место Симонса занял 1-й лейтенант Эдвин Сасаки (1st Lt. Edwin Sasaki), кстати, также представитель Лаборатории аэрокосмической медицины.

Перезагрузку программы «Тэйлчэсер» обеспечил капитан Рональд Терри (Ronald W. Terry), назначенный ведущим летчиком-испытателем вместо майора Гуха.

Терри в 1963 г. в составе группы офицеров Центра авиационных систем находился в шестинедельной командировке во Вьетнаме. Командировка данной группы на театр военных действий являлась частью подготовки рассчитанного на пять лет плана НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) по системам вооружения, оптимизированным для применения в Юго-Восточной Азии. Офицеры группы, в числе прочего, ознакомились с деятельностью «Фарм Гэйт».

Терри располагал информацией как о предложениях летчиков «Фарм Гэйт», так и об экспериментах Симонса. В отличие от большинства специалистов ВВС США, капитан Терри, рассмотрел в самолете с поперечным вооружением превосходный инструмент противопартизанской войны. Терри априори не являлся ни сторонником, ни противником самолета с поперечным вооружением. Его интерес к этому виду авиационного вооружения проистекал из сугубо конкретной задачи — повысить эффективность противопартизанских операций.

Нападения на опорные посты во Вьетнаме часто оказывались безнаказанными, так как отряды Вьетконга действовали по принципу «бей-беги»: атака или обстрел и отход. Авиация просто не успевала прибыть к месту боя. Транспортный самолет с мощным стрелковым вооружением позволил бы выполнять заявки сухопутных войск, действуя из положения дежурства в воздухе, с минимальным временем реакции на угрозу. Поперечное вооружение позволяло строить атаку как вираж. Летчик на вираже не терял из вида цель ни на секунду, а продолжительность стрельбы ограничивалась лишь нагревом стволов пулеметов и запасом патронов.

Участвовать в программе «Тэйлчэсер» Терри буквально напросился и очень скоро стал ее главной движущей силой. Мак-Доналд, Флексман, Симмонс смотрели на будущий «ганшип» глазами изобретателей, Терри интересовался новинкой как сугубый практик. Новый ведущий летчик-испытатель начал с разработки концепции боевого применения самолета с необычным вооружением.

«Ганшип», по логике Терри, должен был выполнять задачи, схожие с задачами полицейской патрульной машины — быстро появляться в опасном месте, разгонять или сковывать плохих парней до подхода подкреплений. Капитан нашел самолету место в противопартизанской войне и объяснил генералам понятными им словами, где это место находится:

— Где, где? Во Вьетнаме.

В августе 1964 г. концепцию Терри рассмотрели и одобрили специалисты Управления ограниченной войны (Limited War Office, это управления отвечало за исследования в области противопартизанских операций) Центра авиационных систем. Управление ограниченной войны взяло на себя обязательства по финансированию программы «Тэйлчэсер». Три управления Центра (ограниченной войны, летных испытаний и аэрокосмическая лаборатория) подготовили новую программу летных испытаний С-131В (о Т-28 давно забыли). Эта программа предполагала выполнение стрельб из бортового оружия — предстояло поставить точку в длительной дискуссии на тему рассеивания пуль при стрельбе под прямым углом к линии пути с учетом компьютерных расчетов, проведенных на фирме «Белл».

Терри с самого начала взвинтил темп работ. Уже в августе С-131В с/н 53-7820 перегнали с авиабазы Райт-Паттерсон на авиабазу Халбарт-Филд. Здесь в проеме грузовой двери самолета установили контейнер SUU-11А с одним шестиствольным пулеметом калибра 7,62 мм скорострельностью 6000 выстрелов в минуту.

Испытания с практической стрельбой начались в конце августа 1964 г. Стрельба велась с дистанций от 500 до 3000 м, высота полета оставляла от 150 до 2500 м, скорость полета — от 200 до 460 км/ч. Результаты испытаний расценили как чрезвычайно успешные. В квадрат площадью 10 квадратных футов (0,9 м²) из очереди продолжительностью 1 с попало 17 пуль, в квадрат площадью 50 квадратных футов (4,64 м²) — 75. Скопление живой силой противника имитировали расставленные на полигоне манекены — 25 «бойцов» на площади 3000 м². В результате 3-секундной очереди попадания пуль получило 19 манекенов, десять из этих попаданий расценили как смертельные. Капитан Терри в одном из полетов одной пулеметной очередью изобразил на земле свой инициал — букву «Т».

Необходимо подчеркнуть, программа «Тэйлчэсер» проводилась силами Центра авиационных систем с авиабазы Райт-Паттерсон. Специалисты Центра специальных операций с авиабазы Халбарт-Филд лишь оказали помощь в установке пулемета на С-131 и обеспечении практических стрельб, хотя сами испытания вызывали у них огромный интерес. На С-131 выполнил полет в качестве наблюдателя командир 1-й группы боевого применения (1st Combat Applications Group) Центра специальных операций подполковник Фил О'Дайер (Phil O'Dwyer). Стрельба Терри подполковника восхитила, но О'Дайер зрел в корень — во Вьетнаме война зачастую шла в темное время суток. Поэтому О'Дайер спросил Терри:

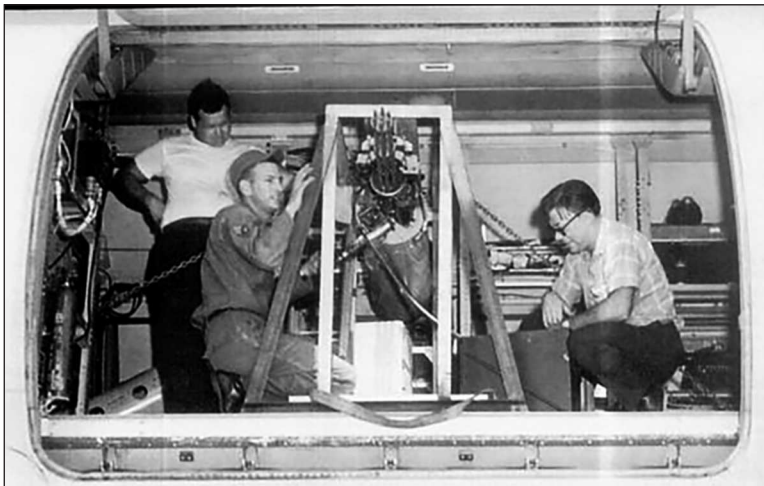
— *Ночью, с подсветкой ракетами, можешь повторить?*

— *Без проблем,* — ответил Терри.

Ночная демонстрация прошла не менее удачно, чем дневная. О'Дайер официально попросил коллег с авиабазы Райт-Паттерсон рассмотреть возможность установки поперечного вооружения на самолеты С-47 и С-123. С-47 и С-123 использовались авиацией специального назначения во Вьетнаме. О боевом применении С-47 упомянуто выше, а С-123 использовались как транспортные и для распыления над джунглями реагента «оранж».

В сентябре 1964 г. штаб ВВС США официально поручил рассмотреть возможность подвески контейнеров с шестиствольными пулеметами калибра на штурмовиках А-1 и установки аналогичного пулемета в проеме грузовой двери фюзеляжа самолета С-47.

Пулемет М134 «миниган» (minigun) калибра 7,62 был разработан как раз в рамках одной из противопартизанских программ. Предназначался пулемет прежде всего для



Пулемет «миниган», установленный в проеме грузовой двери фюзеляжа самолета C-131B с/н 53-7820

вооружения вертолетов авиации армии США, однако интерес к этому оружию проявили ВВС и ВМС США. Пулемет, а точнее контейнер SUU-11, испытывали на авиабазе Эглин с ноября 1963 г. История испытательного пулемета «миниган» плохо стыкуется с историей первого «ганшипа». На C-47, по версии американских историков оружия, изначально установили обычный 7,62-мм пулемет Браунинг М37. Первые стрельбы проводились на земле. Одноствольный пулемет не обеспечивал необходимую плотность огня и руководитель программы испытаний пулемета «миниган» в варианте для ВВС Уильям Омэн (William Auman) предложил установить на будущий «ганшип» новейшее вооружение. О C-131B с пулеметом «миниган» историки оружия умалчивают, однако на едва ли не единственной известной фотографии C-131B в варианте «прототипа ганшипа» в проеме грузовой двери хорошо виден именно «миниган».

Весьма вероятно, что идея о вооружении «ганшипа» пулеметом «миниган» возникла одновременно у разных людей, причастных к программе «Тэйлчэсер». Пулемет был хорошо, но вот что с ним делать в ВВС США, в отличие от армейской авиации, не совсем представляли, а тут подвернулась подходящая платформа.

В американской историографии полеты Терри в Халбарт-Филде часто представляются как сугубо инициативное мероприятие, проведенное капитаном не только под свою ответственность, но и на свои деньги. США — страна свободная. Каждый имеет право купить пистолет, автомат или арендовать шестиствольный пулемет для установки на самолет... А потом немного полетать и прилично пострелять на полигоне спецназа.

Хотелось бы пояснить иронию. У истоков культовых американских изобретений или

воинских формирований зачастую почему-то оказывается такой Брюс Уиллис (или пять-шесть Брюсов Уиллисов) — герой-одиночка, который занят правым делом исключительно в инициативном порядке, на свой страх и риск. В качестве примеров могу привести пилотажную группу авиации ВМС США «Блю Энжелз» и эскадрильи «Агрессор», историями которых занимался достаточно серьезно. Генезис американских изобретений сродни легендам Древней Греции. Где там правда, а где не совсем правда — установить невозможно. История о частных испытаниях капитаном Терри вооруженного C-131B изложена в серьезном издании: «Эйр Коммандо Джорнэл», номер за лето 2012 г., стр. 10–19. Издательство представляет «Air Commando Journal»: «A Professional Publication by the Air Commando Association». Программа «Тэйлчэсер» в статье «Spooky, Spectre and the Man» не упоминается; да, the Man — это Рональд Терри.

Терри, вне всяких сомнений, действительно «the Man», без которого самолет-«ганшип» или не появился бы вообще, или появился бы значительно позже. История самолета-«ганшипа» развивалась не по спирали, а, скорее, по экспоненте. Перелом экспоненты обеспечил Терри, но не он задал вектор развития. Наиболее полная и достоверная работа, посвященная ранним «ганшипам», подготовлена в начале 70-х гг. историческим отделом ВВС США — «Development and Employment of Fixed-Wing Gunships 1962–1972»; рассекречена в начале текущего века. Капитану Терри в данной работе уделено значительное, но отнюдь не главное место. Фундамент для «ганшипа» подготовил капитан Симонс, а Терри возвел здание — тоже немало...

Финансирование работ по вооруженным транспортным самолетам, по версии Ассоциации воздушных коммандо, началось после возвращения Терри в Райт-Паттерсон с авиабазы Халбарт-Филд. Представляется, однако, что речь следует вести не о финансировании, но об изменении приоритета программы «Тэйлчэсер» на более высокий вследствие отчета Терри, рапорта О'Дайера, устных или письменных докладов других офицеров.

Вопрос об возможности боевого применения вооруженного C-47 рассматривался на самом высоком уровне штабом ВВС США. C-47 представлялся слишком уязвимым для нанесения ударов по наземным целям самолетом. Американцы всегда очень трепетно относились к собственным потерям, как реальным, так и потенциально возможным, поэтому обсуждение уязвимости/неуязвимости C-47 происходило весьма бурно. Терри аргументировал воз-

возможность использования С-47 двумя факторами:

1. В конкретных условиях Южного Вьетнама С-47 малоуязвим, так как может обстреливать цели с высоты, недосягаемой для огня с земли.
2. Во Вьетнаме широко применяются вертолеты-«ганшипы», уязвимые от огня с земли гораздо больше, чем самолет.

Оба аргумента выглядели по меньшей мере сомнительными. В 1964 г. у Вьетконга пулеметов калибра 12,7 мм в то время было не так уж и много, но их количество росло. С-47 же планировалось вооружить 7,62-мм пулеметами, эффективная дальность стрельбы которых меньше, чем у 12,7-мм пулеметов. Высота полета могла уберечь С-47 лишь от пуль, выпущенных из личного стрелкового оружия, вроде АК-47. Самолет в сравнении с вертолетом менее уязвим от обстрела с земли. Вопрос: какой самолет? Точно не С-47: скорость полета ненамного превышает скорость полета вертолета, габаритные размеры значительно больше, а траектория полета весьма предсказуема. Тем не менее именно последний аргумент Терри произвел наибольшее впечатление. Командование ВВС не то чтобы в сей аргумент уверовало, но приятно было лишний раз послушать про уязвимость вертолетов армейской авиации.

С-47 обладал очевидными достоинствами: большая продолжительность полета в сочетании с возможностью загрузить в фюзеляж огромное количество патронов позволяли самолету действовать по вызову из положения дежурства в воздухе. Эти качества в еще большей степени были присущи самолету С-131, однако С-47, в отличие от С-131, имелось в избытке.

Использование С-47 в качестве ударного самолета штаб ВВС рассматривал исключительно как вынужденную меру, вызванную нехваткой во Вьетнаме настоящих штурмовиков. Самолет предназначался для решения ограниченного круга задач, связанных с обороной опорных пунктов. Предполагалось, что плотный пулеметный огонь с борта С-47 позволит гарнизону опорного пункта продержаться до подхода настоящих штурмовиков, на которые и возлагалась задача уничтожения противника:

— *Вооруженный С-47 поможет компенсировать дефицит ударных самолетов.* («The United States Air Force in Southeast Asia. The Advisory Years 1950–1965»)

Журнал «Эйр Комmando», однако, излагает свое видение истории. В штабе ВВС на рапорт из Центра специальных операций, содержащий предложения по вооружению самолета С-47 и испытанию этой машины во Вьетнаме, якобы была наложена

на отрицательная резолюция. Далее Терри, герой-одиночка, подался в Вашингтон, где, «*with a little help from my friends*» (The Beatles), пробился на прием к генералу Лемэю.

Визит капитана Терри к трехзвездному генералу Лемэю случился 2 ноября 1964 г., а в ночь с 31 октября на 1 ноября авиабаза Бьенхоа подверглась артиллерийско-минометному обстрелу. В результате обстрела было уничтожено семь самолетов ВВС США и Южного Вьетнама, еще 19 самолетов получили повреждения. Лемэй, отличавшийся крутым характером, пришел в ярость, а тут появился капитан Терри и предложил решение проблемы обороны опорных пунктов (и авиабаз) в виде С-47 с поперечным вооружением. Генерал немедленно включил капитану зеленый свет.

Теперь та же история, изложенная в «Development and Employment of Fixed-Wing Gunships 1962–1972»:

— *Капитан Терри обсуждал потенциал модернизированного С-47 с разными людьми, постепенно продвигаясь вверх по цепочке командования. Кульминацией стала презентация программы командованию ВВС США во главе с генералом Лемэем, состоявшаяся 2 ноября 1964 г. Презентацию провели капитан Терри и 1-й лейтенант Сасаки. Генерал Лемэй и представители штаба ВВС на презентацию отреагировали благожелательно, было отдано распоряжение направить во Вьетнам вооруженный пулеметами самолет С-47 и людей для испытаний новой системы в боевых условиях.*

Терри побывал у Лемэя не сам-один и отнюдь не вдруг, а решение о направлении С-47 во Вьетнам принималось совсем не под влиянием обстрела Бьенхоа. Непосредственным следствием обстрела стала отправка на театр военных действий эскадрильи истребителей-бомбардировщиков F-4.

Генерал Лемэй впоследствии отзывался о «ганшипе» без особого восторга:

— *С-47 — не лучшая платформа для размещения вооружения. Самолету не хватало дальности и продолжительности полета, он был уязвим от огня с земли и потенциально возможных атак истребителей.*

Уместно заметить, что командование ВВС США примерно до 1966 г. считало весьма вероятным появление МиГов в небе Южного Вьетнама. Свой скепсис Лемэй проявил постфактум, осенью же 1964 г. именно командующий ВВС своим волевым решением отправил вооруженный С-47 во Вьетнам, открыв тем самым первую страницу большой книги боевого применения самолетов-«ганшипов».

FC-47: испытания войной

Еще раз необходимо отметить: решение об отправке вооруженного самолета С-47 не являлось ни импровизацией генерала Лемэя или капитана Терри, ни скоропалительным ответом на обстрел авиабазы Бьенхоа. В первых числах ноября 1964 г. штаб ВВС США предложил штабу Тихоокеанского командования (Pacific Command) и штабу Командования военных советников США во Вьетнаме (United States Military Assistance Command Vietnam) подготовить программу испытаний самолета С-47 с поперечным пулеметным вооружением в боевых условиях, рассчитанную на 60–90 дней, обратив особое внимание на проверку боевой эффективности самолета в темное время суток. Решение о проведении испытаний новой системы вооружения непосредственно на ТВД далось непросто, поскольку ряд высокопоставленных лиц (не только в ВВС или вообще в вооруженных силах) выражали озабоченность ростом масштабов испытаний новых образцов вооружений и военной техники, проводимых во Вьетнаме. Самолет С-47 с поперечным пулеметным вооружением вообще не проходил летных испытаний как таковых, более того — формально проекта вооружения самолета С-47 пулеметами не существовало. Вооружение С-47 поперечными пулеметами следует считать работой инициативной. В качестве исключения подобную инициативу можно было бы лишь приветствовать, что и сделал генерал Лемэй. Однако в Вооруженных силах США подобные, «исключительные», инициативы постепенно превращались в систему. Опасения насчет отправления на театр военных действий недоиспытанных или вообще неиспытанных систем вооружения были вполне обоснованными.

О значимости «испытательной» проблемы говорит следующий шаг: в феврале 1964 г. Объединенный комитет начальников штабов США распорядился о создании в недрах Командования военных советников США во Вьетнаме специального отдела JRATA (Joint Research and Test Activity), отвечавшего за испытания техники для всех видов и родов и вооруженных сил. В Объединенном комитете начальников штабов устали от количества запросов, программ, согласований и т.д., связанных с испытаниями новой техники на театре военных действий. Ох зря президент Кеннеди придал борьбе с партизанами наивысший приоритет... Где приоритет, там — и деньги, аксиома. Противопартизанские исследования порой давали на выходе неплохие системы, однако символом многих программ все

же следует признать пилу. Большую, двуручную, для пиления бюджетных ассигнований.

Заместитель командующего ВВС США по науке (Air Force Deputy Chief of Staff for Research and Development) генерал-лейтенант Джеймс Фергюсон (James Ferguson) направил в адрес Командования военных советников США во Вьетнаме специальное разъяснение, касавшееся испытаний вооруженного С-47 на театре военных действий:

— ...наибольший интерес представляют испытания данной системы на тактическом фоне Республики Вьетнам, а не испытания системы как таковой.

Специалисты из управления Фергюсона, впрочем, понимали, насколько тонка грань между «испытаниями на тактическом фоне», которые по сути являлись отработкой тактики боевого применения, и «испытаниями системами как таковой». Военные советники во Вьетнаме разделяли точку зрения главы Тактического авиационного командования ВВС США генерала Уолтера Суини (Walter C. Sweeney), который свое мнение относительно присутствия во Вьетнаме вооруженного С-47 сформулировал предельно четко:

— Данная концепция подразумевает использование в боевых действиях крайне уязвимого самолета. Я уверен, что результат не компенсирует потерь ВВС в личном составе и самолетах.

Суини отнюдь не исключал положительного результата испытаний вооруженного С-47. Такой результат беспокоил главу Тактического авиационного командования даже сильнее, чем отрицательный. Армейская авиация уже вооружила вертолеты и успешно использовала винтокрылые «ганшипы» во Вьетнаме. Удачный опыт вооруженного С-47 вполне мог привести к появлению пулеметов на транспортных самолетах ДНС-4 «Карибу», состоявших на вооружении армейской авиации. Война во Вьетнаме для Суини оставалась частным случаем, противопартизанской операцией, в то время как ТАК предназначалось для ведения «Большой войны» в Европе, где самолетам-«ганшипам», по мнению Суини, места не имелось:

— Мы должны категорически сопротивляться установке вооружения на все уязвимые самолеты. ...Принятие на вооружение самолета-«ганшип» как штатной системы вооружения может привести к катастрофическим последствиям в ряде будущих вооруженных конфликтах.

Мнение Суини выглядит вполне логичным и грамотно обоснованным, но оно имеет двойное дно. Суини являлся ярким аполетом реактивной авиации и не менее ярким патриотом ВВС. Глава ТАК, в меру своих скромных возможностей, пытался вставлять палки в колесо развития армейской авиации. «Ганшип» же имел определенный шанс начать боевую карьеру в авиации армии США — капитан Симмонс недаром знакомил со своей работой людей из Форт-Ракера. Самолеты-«ганшипы» в виде «штатной системы вооружения» в ВВС США появились, но только после изъятия из армейской авиации транспортных самолетов «Карибу». Опасения командующего ТАК в штабе ВВС США учли!

Противоположную Суини позицию занимал заместитель командующего ВВС США генерал Джон МакКоннелл (John P. McConnell), увидевший в С-47 с поперечным вооружением отличное средство обороны опорных пунктов в конкретных условиях Южного Вьетнама. МакКоннелл тоже выражал озабоченность уязвимостью самолета от огня с земли, однако полагал возможным проверить плюсы и минусы «ганшипа» в реальных боевых условиях.

Решение об отправке вооруженного С-47 во Вьетнам стало итогом напряженных дискуссий в верхнем этаже командования ВВС США, решение принималось лично командующим ВВС генералом Лемзем.

Капитан Терри получил в свое распоряжение три самолета С-47¹, прицелы и пулеметы

1 В рассекреченном труде исторического отдела ВВС США говорится о трех самолетах С-47, переданных в распоряжение капитана Терри, однако прослеживается история только одного самолета — первого FC-47 с собственным именем «Puff». В большинстве англоязычных книг и статей, посвященных истории «ганшипов» говорится не о трех, а о двух самолетах. Так же нет 100% ясности о количестве самолетов, выполнявших боевые вылеты, — один («Puff») или два. На мой взгляд, дискуссия о количестве самолетов, переданных капитану Терри, принципиального значения не имеет. Принципиален результат испытаний самолета войной, а уж сколько самолетов в тех испытаниях принимало участие — не столь важно. Тем не менее, выскажу собственное мнение — самолетов было три, два прошли переоборудование в «ганшип», третий — нет, поскольку его пулеметы потребовались для первой машины. Мнение основано на информации, изложенной в официальном труде ВВС США, однако не факт, что оно верное. В упомянутом выше труде ВВС США приведена дата 15 декабря 1964 г. как завершение доработки второго С-47 в «ганшип». На сайте <https://www.ac119gunships.com/> указано, что переоборудование второго С-47 провели весной 1965 г.:



Самый первый «ганшип» — FC-47 с собственным именем «Puff»

ты «миниган». Местом дислокации отряда определили авиабазу Бьенхоа. Экипажи капитан Терри набирал из личного состава 1-й эскадрильи специального назначения (1-я эскадрилья эйр коммандо). Самолеты С-47 ранее также эксплуатировались в этой эскадрилье. Самолеты прибыли в Бьенхоа 2 декабря 1964 г.: прицелы и пулеметы доставили 9 декабря. В проемах окон и двери грузовой кабины на двух С-47 неподвижно установили по три «минигана». Пулеметы монтировались под углом –10 град к плоскости самолета, пристрелка выполнялась на дальность 2500 футов (762 м). «Возимый» боекомплект к пулеметам — 24000 патронов. В боекомплект, наряду с патронами, входило 45 осветительных ракет. Доработку первого самолета (с/н 43–48579) завершили 11 декабря, второго — 15 декабря.

Модернизированный самолет получил официальное обозначение FC-47. Обозначение вызвало бурю возмущения в верхах Тактического авиационного командования, ибо буквой «F» (Fighter) в ВВС и авиации ВМС США обозначались истребители.

Экипаж «ганшипа» состоял из восьми человек: двух летчиков, штурмана, бортмеханика двух стрелков, лодмастера (loadmaster, аналог отечественного техника по

«На рубеже 1964–1965 г. полеты единственного самолета [имеется в виду «Puff»] пришлось прекратить в силу его изношенности. ...Весной 1965 г. из США поступил новый комплект пулеметов «миниган», который установили на втором самолете». Должен признать, проследить историю самых первых «ганшипов» со 100% достоверностью мне не удалось. Нестыковки касаются количества самолетов, вооружения, датировки и пр. Такую же картину представляет собой начальный период истории пребывания в Южном Вьетнаме 4-й эскадрильи специального назначения (огневой поддержки) — первой эскадрильи, вооруженной самолетами AC-47.



**Личный состав
1-й эскадрильи
специального
назначения у
самолета FC-47,
декабрь 1965 г.**

авиадесантному оборудованию) и вьетнамца-наблюдателя. Командир корабля, он же первый пилот, выполнял обычные командирские обязанности, выводил самолет на цель, осуществлял прицеливание и вел огонь из пулеметов. На второго пилота во время выполнения атаки возлагалась задача контроля за параметрами полета и координации действий остальных членов экипажа. Штурман, помимо своих прямых обязанностей, контактировал с членом экипажа вьетнамской национальности. Вьетнамец же служил передаточным звеном между штурманом и передовым авиационным наводчиком. Передовыми авианаводчиками чаще всего оказывались вьетнамцы, несильно дружившие с английским языком. Кадровый состав ВВС США, в свою очередь, не обременял себя изучением языка вьетнамского. Работать предполагалось по заявкам с земли — от авианаводчиков, поэтому наличие на борту переводчика являлось обязательным. Стрелки отвечали за исправную работу пулеметов (устранение мелких неисправностей, пополнение боекомплекта), но не вели из них огонь. Лoadmaster при выполнении атаки запускал из проема грузовой двери ракеты, причем делал свою работу как днем, так и ночью. Дым от ракет днем облегчал летчику прицеливание, а ночью без осветительных ракет элементарно ничего не получалось разглядеть.

Подготовка экипажей, включающая верификацию прицела, уложилась в считаное количество полетов. Первые, учебно-тренировочные, полеты экипажи выполняли над морем, под руководством капитана Терри. Терри не только учил, но и учился сам, ибо никаких тактических приемов боевого применения самолетов-«ганшипов» еще не существовало.

Терри разработал следующий тактический прием. Летчик подходил к цели, имея

ее левее линии пути, на высоте 3000 футов (914 м) со скоростью порядка 220 км/ч. Цель маркировалась дымовой ракетой, в тренировочном полете ракета банально выпускалась в море. Самолет (610 м), вводился в левый вираж с креном 30 град. Угол крена командир контролировал по положению гондолы левого двигателя относительно линии горизонта. Далее летчик выполнял грубое прицеливание, ориентируясь на дым ракеты, после чего выпускал пристрелочную очередь из одного пулемета продолжительностью 3 с. Скорострельность «минигана» — 6000 выстрелов в минуту, таким образом на пристрелку расходовалось 300 патронов. Наблюдатель — штурман или лoadmaster — оценивали точность стрельбы. Если пристрелка оказывалась удачной, тогда командир открывал огонь на поражение — 6-секундный очереди из всех трех пулеметов. Высоту выполнения виража в 3000 футов определили опытным путем.

Терри, помнится, говорил, что от обстрела с земли C-47 уберегет во Вьетнаме высота, а самолет, согласно его аргументам, уязвим менее вертолета. Высота 900 м и скорость 220 км/ч — типовые, так сказать, параметры полета вертолетов УН-1 в Южном Вьетнаме. Подняться выше для C-47 проблемы не составляло, но в этом случае прицельная стрельба исключалась. Высота даже в 3000 футов была слишком большой, поскольку практика стрельбы по морским волнам в ясную погоду показала невозможность наблюдения всплесков от пули с высоты более 2500 футов. В джунглях визуальное определить точку, в которую попадают пули, еще сложнее. Впрочем, способ визуализации траектории полета пули известен давно — трассеры. Боекомплект к пулеметам C-47 стали снаряжать с включением патронов с трассирующей пулей красного цвета, трассирующим был каждый пятый патрон. Тем не менее высоты полета выше 1000 м поднимать не стали.

Между началом модернизации и боевым дебютом FC-47 прошло всего четыре дня. Первый боевой вылет состоялся 15 декабря 1964 г., командиром экипажа в нем был капитан Терри. Вылет считался ознакомительным, хотя и с боевой стрельбой. На практике была проверена возможность работы по вызову с земли, обстреляно несколько строений и сампанов. Вылет прошел успешно, если не принимать во внимание прискорбного факта отказа, а скорее всего, неустранимой в полевых условиях поломки двух пулеметов. Неисправное оружие заменили пулеметами, предназначенными для установки на второй (или третий) C-47.

Вечером 21 декабря Терри получил заявку на первый настоящий боевой вылет — требовалось поддержать атаку южновьетнамской пехоты, обстреляв строение, в котором якобы укрывалось порядка 15 бойцов Вьетконга. Пехота захватила строение, в котором нашли 21 труп, стены здания напоминали сито.

В первом ночном боевом вылете, состоявшемся в ночь с 23 на 24 декабря 1964 г., концепцию боевого применения самолета-«ганшипа» удалось продемонстрировать во всей красе. FC-47 из положения дежурства в воздухе выполнил два удара по заявкам наземных войск. В первом случае «ганшип» запросили для отражения атаки противника на опорный пункт, расположенный в дельте Меконга западнее города Кантхо. После обстрела «ганшипа» атаки на опорный пункт прекратились; с самолета было выпущено 17 осветительных ракет, расход боеприпасов составил 4500 патронов. Следующий запрос поступил от частей, оборонявших опорный пункт в 30 км от места первой атаки. Южновьетнамская пехота отбивала здесь натиск противника, причем поле боя подсвечивали ракетами самолеты С-47 ВВС Южного Вьетнама. С южновьетнамских С-47 к моменту подхода FC-47 было запущено более 70 осветительных ракет. Точку в этом бою поставил «ганшип», израсходовавший восемь ракет и 4500 патронов. С этого боевого вылета определилась главная задача «ганшипа» — отражение нападений противника на опорные пункты и так называемые «стратегические деревни» в ночное время из положения дежурства в воздухе.

Подобные ночные атаки отряды Вьетконга проводили с завидной регулярностью начиная с лета 1963 г. В темное время суток превосходство частей Южного Вьетнама в огневой мощи нивелировалось плохой видимостью. Для подсветки поля боя использовались ракеты, запускаемые с самолетов С-123 и С-47 ВВС США и Южного Вьетнама. Вооружения эти машины не имели, поэтому выполняли лишь роль «фонариков». Время горения ракеты ограничено, а их запас на борту самолета не бесконечен — бойцы Вьетконга приостанавливали атаку во время пуска ракеты и возобновляли штурм после того, как ракета гасла. Появление в небе Южного Вьетнама «ганшипа» кардинально изменило сценарий отражения ночных атак. Успех первого ночного боевого вылета превзошел самые смелые ожидания Терри, а заявки на использование FC-47 посыпались как из мешка. С 23-е по 26-е самый первый FC-47 выполнил 16 боевых вылетов, в воздухе самолет проводил времени едва ли не больше, чем на земле, расход боеприпасов составил 179710 па-



тронов. Напряжение боевой работы выразилось в отказах техники, главным образом пулеметов — 33 неисправности.

«Ганшип» привлек к себе внимание всего за несколько суток своей боевой деятельностью. В очередной полет, состоявшийся вечером 28 декабря 1964 г. самолет ушел с наблюдателем на борту. Наблюдателем являлся начальник JRATA бригадный генерал Джон Болис (John K. Boles), командиром экипажа был капитан Терри. Вызов с земли поступил почти сразу после взлета. Сильный отряд Вьетконга атаковал укрепленный лагерь в окрестностях города Ngãi Giao, примерно в 60 км от Бьенхоа. FC-47 появился над лагерем примерно в 20 ч 30 мин местного времени. Самолет кружил над лагерем более часа, израсходовав за это время 18 осветительных ракет и 7000 патронов. Впервые «ганшип» сам попал под обстрел, однако стрельба с земли оказалась неточной — ни одного попадания. Натиск на укрепленный лагерь удалось отбить, начальник гарнизона выразил свою благодарность экипажу «ганшипа». Самолет после отражения нападения на Ngãi Giao вернулся в район дежурства — ближе к Сайгону. В 22 ч 30 минут поступил новый запрос, однако в этом случае обороняющиеся справились с нападавшими своими силами до подхода «ганшипа». FC-47 выполнил посадку в Бьенхоа около полуночи.

Болис высоко оценил работу «ганшипа», но отметил два серьезных, на его взгляд, недостатка — малую крейсерскую скорость (во втором случае самолет к месту действия банально не успел, хотя расстояние было не столь велико) и опасность использования осветительных ракет. Ракеты сбрасывались на парашютах, ветер относил парашюты от цели, что негативно отражалось на точности стрельбы. С борта FC-47 обыч-

FC-47 «Puff».
Установка
пулемета
«миниган»
в проеме грузовой
двери аналогична
использовавшейся
на С-131В

но запускали ракеты Mk.24, время горения которых составляло три минуты. При пуске с высоты 2500–3000 футов ракета сгорала не полностью и зачастую вызывала пожар на земле. При отражении нападения на Ngãi Giao осветительные ракеты спровоцировали три пожара. Пожары затрудняли командиру FC-47 ведение прицельного огня. Да и вообще — ракеты поджигали все чего ни попадя, включая рисовые поля. Вьетконг и правительство Республики Вьетнам вели борьбу за сердца и души мирных обывателей — сожженное американцами рисовое поле не добавляло обывателям любви к властям из Сайгона.

Повысить крейсерскую скорость полета возможным не представлялось, разве что сменить платформу, но о таком радикальном решении пока никто не помышлял. С умеренной крейсерской скоростью полета приходилось мириться, а осветительные ракеты Болис предложил заменить бортовым прожектором. На основании рапорта Болис в США был проведен летный эксперимент по освещению наземных объектов стандартным прожектором, установленным в проеме грузовой двери обычного C-47. Результат оказался неудовлетворительным: освещенность земной поверхности прожектором при высоте полета самолета 3000 футов была недостаточной. Требовались или специально спроектированный прожектор, или второй самолет для подсветки цели с меньшей высоты. Быстрого решения проблемы не получилось — «ганшип» остался зависим от осветительных ракет.

Летчики уже в первых вылетах отметили сложности, связанные с выполнением маневров — атаку выполняли исключительно

в режиме установившегося виража. Терри, не ему одному, было о чем задуматься — существовала опасность столкновения возвышенностями. Первые полеты выполнялись над дельтой Меконга, где гор не имелось, однако боевые действия велись по всему Южному Вьетнаму, в том числе в гористой местности.

Первые ночные боевые вылеты заставили Терри уточнить весьма скромную программу подготовки экипажей. Успешные действия самолета ночью зависели от координации работы членов экипажа по выполнению атаки и сбросу осветительных ракет. На слаживание экипажа Терри отвел два-три тренировочных полета.

Трудности возникли с целеуказанием. Вьетнамец-переводчик не всегда успевал переводить, а штурман-американец не всегда понимал, о чем переводчик вещает.

Ночные стрельбы «ганшипа» производили огромное впечатление на всех, так сказать, наблюдателей — оглушительная стрельба; трассы, образующиеся в ночном небе красные конусы. Сегодня уже сложно сказать, кто первым придумал фразу «Puff, the Magic Dragon» (Пыхти (изрыгая пламя), сказочный дракон). Изображение дракона и слово «Puff» украсили фюзеляж первого FC-47, сам же самолет в просторечии стали именовать «dragonship».

Полеты FC-47 в небе Вьетнама были испытаниями не только самолета-«ганшипа», но и его вооружения — шестиствольного пулемета «миниган». Пулемет, согласно отчету Тихоокеанского командования, рекомендовал себя как точное и надежное оружие, эффективное в любое время суток, не лишённое, однако, недостатков. Больше всего нареканий вызвал механизм возврата блока стволов, требовалось улучшить охлаждение стволов. Установка пулеметов в фюзеляже C-47 являлась примером очередной импровизации, коих в программе «ганшипа» насчитывается великое множество. Станки для крепления пулеметов изготовили в мастерских авиабазы Эглин, их конструкция оказалась не самой удачной. В отчете по испытаниям пулемета «миниган» на самолете FC-47 рекомендовалось изменить конструкцию станков и самого пулеметного контейнера.

Отношение командования к самолету FC-47 с негативного на позитивное изменилось за предельно короткий срок. Командир 2-й авиационной дивизии генерал Мур (Moore) уже в январе 1965 г. направил в адрес штаба ВВС США рапорт с просьбой направить в Южный Вьетнам как можно быстрее эскадрилью самолетов FC-47. Начальник Научно-исследовательского командования ВВС США (U.S. Air Force Systems Command) генерал Фергюсон

FC-47 в 1966 г. прошел ремонт и модернизации на авиабазе Кларк. Во Вьетнам «дракон» вернулся окрашенным по стандартной камуфляжной схеме



(Ferguson) в рапорте от 23 февраля 1965 г. на имя командующего ВВС донесил:

— ...отчеты [из Южного Вьетнама] свидетельствуют о впечатляющих успехах в уничтожении [убийстве, killing] вьетконговцев и отражении нападений в сочетании с огромным психологическим фактором, эффективность которого не сопоставима с эффектом от действия других ударных самолетов и сухопутных войск.

Фергюсон рекомендовал ускорить производство контейнеров с шестиствольными пулеметами и запланировать их установку на более скоростной и грузоподъемный транспортный самолет, а также придать программе самолета-«ганшипа» наивысший в ВВС США приоритет.

Отчеты с мест действительно свидетельствовали в пользу «ганшипа». Эффект от боевой работы «ганшипов» был очевиден и неоспорим: выполнение нескольких виражей со стрельбой заставляло противника оставить опорный пункт в покое. Наличие мощного психологический эффект доказывать не требовалось.

«Антикварное крыло»

В марте 1965 г. Тихоокеанское командование предложило штабу ВВС в качестве платформы использовать С-131 как более скоростной и грузоподъемный в сравнении с С-47; модернизировать 16 таких самолетов для формирования специальной эскадрильи. Эскадрилью направить во Вьетнам в возможно более короткий срок. Штаб ВВС США в марте–апреле 1965 г. рассмотрел отчеты по испытаниям FC-47 в Южном Вьетнаме и предложения Тихоокеанского командования. История самолетов-«ганшипов» окончательно перешла из импровизационной в бюрократическую стадию. Рассмотрения-согласования тянулись до середины июня, когда штаб ВВС США одобрил решение о формировании эскадрильи, вооруженной самолетами FC-47. От использования С-131 в качестве платформы для «ганшипа» пришлось отказаться, поскольку этих машин не хватало.

Реализацию плана конверсии транспортных самолетов в «ганшипы» сдерживал дефицит пулеметов «миниган». Эти пулеметы, в первую очередь, предназначались для вооружения вертолетов армейской авиации. Кроме того испытания войны выявили необходимость разработки для самолета-«ганшипа» улучшенного варианта контейнера SUU-11.

Хуже обстояли дела с оценкой реального ущерба, причиненного противнику огнем пулеметов «ганшипа». В донесениях указывалось большое количество убитых пулеметным огнем FC-47 бойцов Вьетконга, однако проверить эти данные удавалось нечасто. Подавляющее количество боевых вылетов FC-47 совершал ночью, вьетконговцы старались унести с поля боя тела убитых — утром считать оказывалось некого и нечего. Капитан Терри был прав, когда поставил во главу угла плотность, а не точность стрельбы.

С-47, как показали испытания в боевых условиях, не являлся идеальным самолетом для конверсии в «ганшип» из-за недостаточных скорости полета и грузоподъемности. Патронов и осветительных ракет много не бывает: в боевом вылете FC-47 вечером 8 февраля 1965 г. было израсходовано 20500 патронов, почти весь боекомплект.

Как бы то ни было, но уже после первого месяца испытаний FC-47 на театре военных действий стало ясно: самолетам-«ганшипам» в составе ВВС США — быть.

Общее количество «ганшипов», предназначенных для новой эскадрильи, осталось неизменным — 16, однако состав вооружения пришлось пересмотреть. Окончательное решение о формировании 4-й эскадрильи специального назначения огневой поддержки (4th Air Commando Squadron (Fire Support)) штаб ВВС США принял 13 июля 1965 г. Первые четыре FC-47 запланировали вооружить 7,62-мм пулеметами Браунинг M2¹ времен II Мировой войны (изрядное количество таких пулеметов находилось на хранении в арсенале авиабазы МакКлиллэн). Остальные 12 — контейнерами GAU-2B/A с пулеметами «миниганами», срок готовности этих самолетов зависел от сроков поставки пулеметных контейнеров, в качестве временного варианта допускалась установка контейнеров SUU-11. ВВС США получили первые контейнеры с пулеметами «миниган», разработанные специально для установки на «ганшип», только в конце 1966 г. В первых числах ноября 1965 г. эскадрилья неполного состава (четыре FC-47) должна была приступить к боевым действиям.

¹ Американские пулеметы калибра 7,62 (0.30 дюйма) и 12,7 мм (0.50 дюйма) имеют одинаковое обозначение Браунинг M2, что нередко приводит к путанице; на AC-47 устанавливались пулеметы M2 калибра 7,62 мм.



АС-47 с промежуточным вооружением из одноствольных пулеметов калибра 7,62 мм. На фото видны стволы восьми, вместо десяти штатных, пулеметов

Параллельно с обсуждениями организационных вопросов, связанных с формированием эскадрильи самолетов-«ганшипов», соответствующие службы ВВС к июлю 1965 г. подготовили технический проект доработки самолета С-47 в вариант FC-47. Проектом предусматривалась стандартизация вооружения (три пулемета «миниган») и всего сопутствующего оборудования (крепления пулеметных контейнеров, прокладка электропроводки для питания моторов проворота стволов и электроспусков), установка в кабине летчика оптического прицела Mark 20 Mod 4 от штурмовика А-1Е «Скайрейдер» (на FC-47 стоял прицел в виде видоискателя от кинокамеры) и устройства для запуска осветительных ракет в грузопассажирской кабине, оборудование в фюзеляже стеллажей для боекомплекта и запасных частей к пулеметам, унификация радиосвязного и навигационного оборудования. Программа модернизации предусматривала доработку 26 самолетов; 16 самолетов предполагалось отправить на войну, десять оставить в США. Шесть из десяти «американских» машин планировалось использовать для подготовки экипажей, а четыре предназначались для восполнения потерь.

Командование вооруженных сил США разделило территорию Южного Вьетнама на четыре зоны ответственности, по количеству американских армейских корпусов. В каждой зоне ответственности планировалось иметь отряд из четырех «ганшипов», отсюда общее количество таких самолетов — 16. Основным местом дислокации эскадрильи «ганшипов» определили авиабазу Тансонант, отряды из четырех самолетов должны были базироваться в Дананге, Плейку, Нятранге и Биньтхай. Человек, как известно, предполагает, но — не располагает: на практике все получилось несколько иначе.

Контракт на модернизацию ВВС США заключили с фирмой «Эйр Интернешнл» 28 июля 1965 г. Стоимость всей программы оценили в 4 288 975 долларов — серьезная для 1965 г. сумма. Любопытный факт — почти половина от суммы (2 млн долларов) приходилась на запасные части, что говорит как о техническом состоянии самолетов, так и надежности пулеметов «миниган».

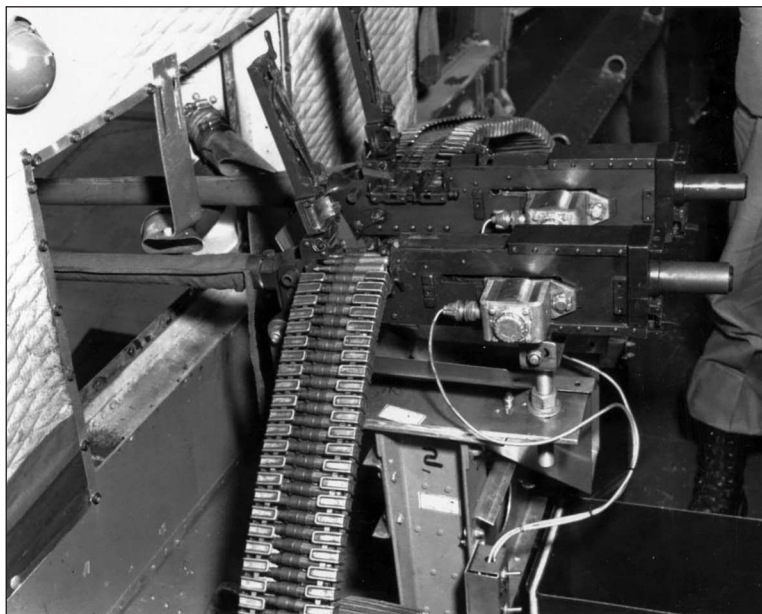
С-47 достали из «сундука с самолетами» — с авиабазы Дэвис-Монтан. Каждый будущий FC-47 предстояло снять с хранения, провести инспекцию и при необходимости ремонт, облетать. Далее С-47 перегонялся в Майами для модернизации в «ганшип» на заводе фирмы «Эйр Интернешнл». Работы по снятию с хранения первого С-47 начались 20 июля, за неделю до

заключения контракта. Модернизация первого С-47 завершилась 1 сентября, 26-го — 25 октября 1965 г. Первые двадцать самолетов перегнали на авиабазу Форбс, шт. Канзас, последние шесть — на авиабазу Эглин.

За подготовку экипажей для «ганшипов» отвечало командование Центра специальных операций ВВС США, однако авиабаза Халберт-Филд в качестве места постоянной дислокации тренировочных FC-47, из-за слишком плотного воздушного трафика в окрестностях авиабазы Эглин. В начале августа 1965 г. на авиабазе Форбс, шт. Канзас, для подготовки экипажей FC-47 сформировали временный 8-й тренировочный отряд 1-го авиакрыла специального назначения (Training Detachment 8 of the 1st Air Commando Wing). По штату в 8-м отряде полагалось иметь 11 самолетов С-47 и четыре FC-47 при численности личного состава в 44 офицера и 115 нижних чинов. На отряд также возложили задачу подготовки экипажей для вновь сформированной 5-й эскадрильи специального назначения (5th Air Commando Squadron), предназначенной для ведения психологической войны.

На вооружение 8-го отряда поступили один FC-47 с «миниганами» и три — с пулеметами M2. Когда-то M2 являлся основным пулеметом винтовочного калибра, состоявшим на вооружении ВВС США, но... то было давно и не неправда. Вооруженцы 8-го отряда о таком оружии имели лишь «диванное» представление, а потому авиаторам пришлось обращаться за помощью к пехоте, квартировавшей на базе Форт-Рили. В армии США специалисты по сухопутной версии данного оружия, M1919, имелись. Проблему с техническим пулеметом решить удалось, но практические стрельбы дали ожидаемый результат — одноствольный пулемет по всем параметрам уступал шестиствольному. Летчики, уже полетавшие на FC-47 во Вьетнаме, не имели возможности опротестовать решение вышестоящего командования о вооружении антикварного самолета антикварными пулеметами, но смогли повлиять на программу подготовки экипажей. Экипажи старались готовить на единственном FC-47 с «миниганами». Различную баллистику пуль, выпущенных из пулеметов «минигана» и M2, приходилось учитывать при выполнении виража-атаки.

Обозначение FC-47 действовало на «истребительную мафию», которая постепенно прибирала к рукам власть в ВВС США, как пресловутая красная тряпка на менее пресловутого быка: «Нашли, блин, истребитель»... В сентябре 1965 г. обозначение буква «F» (Fighter) уступила место более



нейтральной, с точки зрения Тактического авиационного командования, букве «А» — Attack, ударный. FC-47 превратился в AC-47.

Подготовку экипажей завершили к концу октября, 1 ноября 1965 г. 8-й отряд был расформирован. Личный состав 4-й эскадрильи специального назначения начал подготовку четырех самолетов (те самые FC-47, которые числились за 8-м отрядом) к перелету с авиабазы Форбс во Вьетнам. С самолетов было снято вооружение, в фюзеляжах установили дополнительные топливные баки.

Эскадрилья «ганшипов» сокращенного состава (три самолета с пулеметами M2) прибыла на авиабазу Тансоннат в окрестностях Сайгона 14 ноября. С самолетами прибыли лишь летчики, штурманы и бортехники. Остальные члены летных экипажей добрались до Вьетнама только 17 декабря 1965 г., вместе с пулеметами. До 17 декабря невооруженные AC-47 выполнили 58 вылетов, засчитанных как боевые; то были полеты главным образом на перевозку людей и грузов, несколько вылетов было сделано на подсветку поля боя осветительными ракетами.

Вопрос о количестве пулеметов на «промежуточном» AC-47 не столь прост, как может показаться. В львиной доле источников, от солидных справочников до интернет-сайтов, приводится следующий штатный состав вооружения этой машины: десять пулеметов M2 калибра 7,62 мм. Пулеметы размещались следующим образом: по два в двух задних оконных проемах, два — в передней створке грузовой

Пулеметы M2 калибра 7,62 мм в грузовой кабине AC-47