



ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	7
-----------------------	---

В ЧУЖОЙ ШКУРЕ: ИСТОРИЯ «АГРЕССОРОВ»

«АГРЕССОРЫ»: ГЕНЕЗИС	11
ПРИЧИНЫ ПОТЕРЬ. РАЗНИЦА В ПОДХОДАХ ВВС И ВМС	13
ОТЧЕТ ОЛТА	18
БРИТАНСКИЙ СЛЕД	24
«ТОП ГАН».	26
«ТОП ГАН»: 80-Е ГОДЫ.	36
ТРЕНИРОВОЧНЫЕ БОИ, КАК ЭТО БЫЛО	39
УЧЕНИЯ AIMVAL/ACEVAL.	54
САМОЛЕТЫ ДЛЯ «АГРЕССОРОВ»	58
«АГРЕССОРЫ» ВМС И КМП США: 90-Е ГОДЫ — НАЧАЛО XXI ВЕКА.	69
СОВРЕМЕННЫЕ (2015 Г.) ЭСКАДРИЛЬИ «АГРЕССОРОВ»	83
ДРУГИЕ ЭСКАДРИЛЬИ.	91
КОРПУС МОРСКОЙ ПЕХОТЫ	96
ОКРАСКА САМОЛЕТОВ «АГРЕССОРОВ» АВИАЦИИ ВМС И КМП США	99

«АГРЕССОРЫ» ВВС США

ОПЯТЬ ВЬЕТНАМ!	106
64-Я ЭСКАДРИЛЬЯ, ПЕРВЫЕ ШАГИ	110
ВВЕРХ ПО ЛЕСТНИЦЕ	113
«РЭД ФЛЭГ»	116
COPE INDIA И RED FLAG	122
СНОВА «АГРЕССОРЫ»	128
ВЕТЕР ПЕРЕМЕН	133
«АГРЕССОРЫ» ВВС: ХОЛОДНАЯ ВОЙНА	137
САМОЛЕТЫ «АГРЕССОРОВ» ВВС США	150
ВОЗДУШНЫЕ БОИ, КАК ЭТО БЫЛО	156
ВОЗРОЖДЕНИЕ «АГРЕССОРОВ»	166
СОВРЕМЕННОЕ (ОСЕНЬ 2015 Г.) СОСТОЯНИЕ	173
ОКРАСКА САМОЛЕТОВ ЭСКАДРИЛИЙ «АГРЕССОРОВ» ВВС США	175
НЕФОРМАЛЬНЫЕ «АГРЕССОРЫ» ВВС США	178
ВМС VS ВВС	181

ЭЛЕКТРОННЫЕ «АГРЕССОРЫ»

АРМИЯ США	188
АВИАЦИЯ	190

ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ

ECA PROGRAM GROUP	202
США	210
ДРАКЕН ИНТЕРНЭШНЛ	221



ТАКТИКЭЛ ЭЙР САППОРТ (TACTICAL AIR SUPPORT, TACAIR)	225
TACTICAL AIR DEFENSE SERVICES (TADS)	228
AIR USA	230
AEROGROUP	234
ADVANCED TRAINING SYSTEMS INTERNATIONAL (ATSI)	236
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	237
КАНАДА	240
LORTIE AVIATION	245
НИДЕРЛАНДЫ	246
ФРАНЦИЯ	247

ИНОСТРАННЫЕ АГРЕССОРЫ

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	251
КОРОЛЕВСКИЕ ВВС	261
ФРАНЦИЯ	266
ГЕРМАНИЯ	270
ИЗРАИЛЬ	279
КАНАДА	293
КИТАЙ	302
ТАЙВАНЬ	313
ТАИЛАНД	314
ЯПОНИЯ	315





Предисловие

Существование в США эскадрилий, имитирующих на учениях авиацию вероятного противника (чаще всего СССР/России), секретом давно не является. Подобные эскадрильи существуют в ВВС и морской авиации других, большей частью дружественных США, стран. Задачи «агрессоров» на контрактной основе выполняют несколько частных компаний; количество таких компаний возрастает год от года.

В книге сделана попытка проследить историю эскадрилий «Агрессор» (aggressor) от зарождения до современного состояния. Я сознательно не затрагивал тему «черных агрессоров» — эскадрилий, существование которых держалось в секрете, таких как вооруженная истребителями МиГ-17 и МиГ-21 4477-я испытательно-оценочная эскадрилья 4477th (Test and Evaluation Squadron) ВВС США. Нет ниже и упоминаний про авиабазу Мары, где в конце 1989 г. дислоцировалась авиационная часть ВВС СССР, которую иногда именуют «советскими агрессорами». История 4477-й эскадрильи с испытаниями в США советских истребителей связана не меньше, чем с официальными эскадрильями «Агрессор» — может быть, книга о МиГах в США когда-нибудь появится. История авиабазы Мары и вообще особенностей подготовки советских летчиков-истребителей однозначно заслуживает отдельного исследования.

Идее использования на учениях самолетов, похожих на истребители вероятного противника, предшествовала идея проведения воздушных боев между самолетами разных типов. Летчики, даже на крупных учениях, «варились в собственном соку» — воевали с «однотипными» коллегами. На Западе тренировочные воздушные бои обозначаются аббревиатурой DACT. Чаще всего тренировочные эскадрильи, специализирующиеся на участии в тренировках DACT, являются одновременно и эскадрильями «агрессор». Стоит отметить, что далеко не всегда самолеты «агрессоров» перекрашивают в цвет вероятного противника и украшают чужими опознавательными знаками. Подобная практика типична для США, но для других стран истребители (реактивные УТС) в чуждой ливрее скорее исключение, чем правило.



В США «агрессоры» появились как реакция командования ВВС и авиации ВМС на печальный для американцев опыт воздушных боев в небе Вьетнама. В первой половине 70-х гг. существование эскадрилий «агрессор» было вполне оправданным. Вплоть до распада СССР «агрессоры» на учениях имитировали прежде всего советские самолеты. Каким образом F-5 или A-4 способен изобразить в воздушном бою МиГ-23 — вопрос интересный... Инструкторы «агрессоров» натаскивали строевых летчиков на ведение маневренных воздушных боев, в то время как ВВС США (и всех других стран) с конца 70-х гг. делали ставку на бои вне визуальной видимости, с использованием РЛС и УР воздух-воздух средней дальности.

Да, маневренный воздушный бой не умер, что и показал Вьетнам. Учить летчиков ведению маневренных боев необходимо. Но! У самолета есть летный и межремонтный ресурсы, которые стараются, по возможности, экономить. Ресурс летчика также ограничен. В году 365—366 дней, в неделе — семь дней, а рабочих дней — всего пять. Максимум три-четыре летные смены в неделю. Минус ежегодный отпуск... Увеличение количества полетов на маневренный бой неизбежно приводит к снижению количества полетов на тренировку боев вне визуальной видимости. Снижается также количество полетов на комбинированные бои, ибо 90% самолетов-«агрессоров» или вообще не имеют РЛС, или РЛС на них стоят «слегка» устаревшие.

Дискуссии о необходимости «агрессоров» в США ведутся на протяжении десятилетий. Противники «агрессоров» приводят аргументы вроде изложенных абзацем выше. Сторонники упирают на тот факт, что американские летчики, одержавшие победы в воздушных боях конца XX — начала XXI века, прошли через тренировки с участием «агрессоров». Последний аргумент сродни утверждению об огурце как сильнейшем отравляющем веществе. Действительно, все люди, даже один раз вкушившие огурца, умерли. Или умрут. Через учебно-тренировочные бои с привлечением «агрессоров» в обязательном порядке проходят ВСЕ летчики-истребители ВВС и авиации ВМС США.

Отдельное удивление вызывает любовь (именно так, иного слова не подберешь) американцев к разнообразию схем окрасок самолетов-«агрессоров» и красным звездам. Зачем? В бою летчик будет изучать опознавательные знаки? Количество красных звезд в классах предполетной подготовки эскадрилий «агрессоров» в ВВС и авиации ВМС США просто зашкаливает.

В процессе работы над книгой я так и не смог найти убедительные аргументы в пользу существования специализированных авиационных частей, промышленяющих «агрессорством». Вполне достаточно тренировок ДАСТ. Однако версия, отчасти конспирологическая, появилась. «Агрессоры» — есть часть большого бизнеса. Кроме того, это велико-



лепный PR, как для ВВС США (авиации ВМС) в целом, так и для отдельно взятых летчиков.

Американские военные летчики о гражданской карьере начинают думать рано. Ищут работу.

Летчик:

— *Я командир истребительной эскадрильи ВВС США в Европе, налетал 1500 ч.*

Потенциальный работодатель:

— *Ааа, ОК.*

Летчик:

— *Я три года отлетал инструктором по боевому применению на базе Нэллис в 64-й эскадрилье.*

Потенциальный работодатель:

— *С красными звездами?! Агрессор?!?! Вау!*

Утрированный, конечно, диалог. Свою версию никому не навязываю. Серьезные обоснования в ее пользу имеются, но для их изложения потребуется минимум глава.

Книга была завершена в первой половине 2015 г. Тогда публикации на тему «агрессоров» в англоязычной прессе встречались редко. С конца 2015 г. количество таких публикаций начало расти лавинообразно. «КрымНаш» дал наконец-то повод Западу однозначно указать на Россию как на вероятного противника. «Агрессорство» расцвело пышным цветом.

За прошедшие годы появилась масса дополнительной информации. Увы, информация обновляется если не еженедельно, то ежемесячно. Попытка учесть все новое автоматически означает невозможность поставить точку в книге. Я не стал глобально перерабатывать, ограничившись внесением самых необходимых (на мой взгляд) изменений. Приношу за это читателям свои извинения. Мир, в том числе военно-воздушный, переменчив, а потому многие, даже обновленные, данные к моменту выхода книги в свет могут оказаться устаревшими.

Михаил Никольский



В ЧУЖОЙ ШКУРЕ: ИСТОРИЯ «АГРЕССОРОВ»

«Агрессоры»: генезис

Небо Вьетнама

Опыт воздушных боев в небе Вьетнама выявил необходимость кардинального пересмотра тактики боевого применения американской истребительной авиации и системы подготовки американских летчиков-истребителей.

Американские летчики прибывали во Вьетнам с абсолютной уверенностью в собственном превосходстве над «азиатами», причем поразительная самонадеянность была характерна как для рядовых летчиков, так и для командования. Однако и летчики, и техника оказались не готовыми к ведению маневренных воздушных боев. Ракетная эйфория была в разгаре, а летчиков-истребителей учили сби-

вать неманевренные воздушные цели (бомбардировщики) в одной атаке ракетами. Dogfight, «собачья схватка»? Вы о чем?

В своих взглядах на тактику боевого применения истребительной авиации американцы не были одиночками. ВВС многих стран мира, включая ВВС Советского Союза, в то время сочли маневренный воздушный бой с использованием стрелкового оружия анахронизмом. Управляемое ракетное оружие представлялось панацеей.

Во Вьетнаме противниками американских истребителей, прежде всего F-4, стали МиГ-17 и МиГ-19. Сверхзвуковой «Фантом», конечно, являлся машиной куда более современной, чем МиГ-17, но американцы сами лишили себя

почти всех козырей. «Фантомы» выполняли боевые задания с боевой нагрузкой, размещенной на внешней подвеске, из-за чего ухудшалась аэродинамика самолета. В результате скорость полета «призрака» практически сравнялась со скоростью МиГа, а на виражах легкий МиГ превосходил даже лишенный внешних подвесок «Фантом». Американцы могли рассчитывать только на успех лишь в случае выполнения ракетной



Вьетнамские летчики у истребителя МиГ-17Ф.



атаки с дальней дистанции, но небольшие камуфлированные истребители вьетнамцев обнаружить было весьма сложно, как визуально, так и с помощью РЛС. Положение усугублялось отсутствием на «Фантомах» стрелкового вооружения. Появление у вьетнамцев МиГ-21 еще более осложнило ситуацию.

Статистику потерь в воздушных боях каждый трактует в свою пользу, то есть официальным результатам воздушных боев доверять на 100% не стоит. Зато абсолютно достоверным выглядит сравнение результативности американских летчиков-истребителей во время Корейской войны и в первые годы войны во Вьетнаме, даже по официальной статистике. По американским данным, в Корее соотношение потерь составляло 10:1 в пользу США, а во Вьетнаме соотношение потерь упало до уровня 1:1. То есть эффективность действий истребителей упала в десять раз!

В период со 2 марта 1965 г. по 1 ноября 1968 г., за время проведения операции «Роллинг Тандер» (Rolling Thunder), американская авиация потеряла над Вьетнамом почти 1000 самолетов. С 17 июня 1965 г. по 17 сентября 1968 г. самолеты ВВС и авиации ВМС США

провели над Вьетнамом почти 360 воздушных боев, в которых было израсходовано порядка 600 УР воздух-воздух. Цель нашла в лучшем случае одна ракета из десяти...

Бои «Фантомов» авиации ВМС США с МиГами весны-лета 1968 г. ветераны воздушной войны во Вьетнаме именуют «*America De-bacle*» — фиаско Америки. В мае ценой потери двух F-4 был сбит один МиГ, израсходовано более 30 (!) УР AIM-7 «Спэрроу».

В июне израсходовано 27 «Спэрроу», сбито предположительно два МиГ-21 (ни одна победа летчиков ВМС США официально не подтверждена), собственные потери — два F-4. 17 августа в бою с парой МиГ-21 ведущий пары F-4 из авиакрыла авианосца «Констеллейшн» умудрился сбить «Сайдуиндером» своего ведомого.

Важнее даже не прямое соотношение потерь в воздушных боях, а удельный ущерб, нанесенной американской авиации вьетнамскими истребителями. Если в 1966 г. ущерб от МиГов составил всего-навсего 3% от общих потерь, то в 1967 г. он вырос до 8%, а в первые три месяца 1968 г. на долю МиГов пришлось 22% сбитых американских самолета.



Истребитель-бомбардировщик F-4C из 497-й эскадрильи 8-го тактического авиакрыла ВВС США, авиабаза Удон (Таиланд), 1967 г.



Не следует забывать про практичность американцев — умение и желание считать доллары. МиГ-21, по американским оценкам того времени, стоил 1 млн долл., МиГ-17—750 000 долл., оба истребителя были одноместными.

Один «Фантом» обошелся налогоплательщикам США в 4 млн долл, а его экипаж состоял из двух человек.

Размен один к одному — это очень плохой бизнес.

Причины потерь. Разница в подходах ВВС и ВМС

ВВС

Причины потерь тщательно анализировались штабами ВВС и авиации ВМС США. Аналитики пришли к схожим выводам — главная проблема кроется в несовершенстве техники. Однако в авиации ВМС пошли дальше и увязали технический фактор с человеческим.

Штаб ВВС на основе статистики воздушных боев пришел к выводу о внезапности атак вьетнамских истребителей как основной причине высоких потерь. Внезапность действия противника, по мнению руководства ВВС, следовало компенсировать совершенствованием своего основного истребителя — F-4 «Фантом II».

Основания для вывода о техническом несовершенстве «Фантома» у ВВС имелись. По маневренности тяжелый «Фантом», да еще и ракетами на внешней подвеске, однозначно проигрывал более легким МиГам. Более сложная система управления вооружением американского самолета эффективной являлась лишь на бумаге, ненадежными оказались УР AIM-9 «Сайдуиндер» и AIM-7 «Спэрроу» первых модификаций, а встроенной пушки F-4 ранних вариантов не имел. Управляемые ракеты всепобеждающим оружием, вопреки возлагаемым на них надеждам, не стали.

Командованию ВВС очень хотелось верить, что проблемы кроются в технике, а не в людях. В противном случае следовало изменять всю систему подготовки и тренировки летного со-

става истребительной авиации, приблизив ее к реалиям боевых действий. Повышение реалистичности боевой учебы неизбежно оборачивается ростом аварийности. Для генералов и полковников из штаба Тактического авиационного командования снижение аварийности оставалось «священной коровой» на протяжении почти десяти лет, предшествовавших 1968 г. Новое «божество» прижилось в тактической, по сути — истребительной/истребительно-бомбардировочной, авиации США благодаря выходцам из авиации бомбардировочной.

В 1961 г. командующим ВВС США стал создатель американской стратегической авиации харизматичный Кертис Лемей (Curtis Emerson LeMay). На пост начальника Тактического авиационного командования Лемэй провел своего человека — чистого бомбёра Уолтера Суини (Walter Sweeney). Заместителем Суини стал также выходец из Стратегического авиационного командования генерал-лейтенант Чарлз Уестовер (Charles Westover). Засилье в верхах ВВС генералов от САК не выглядит парадоксом, поскольку в начале 60-х ведущую роль в атомной триаде вооруженных сил США играла стратегическая авиация. Представители САК пользовались огромным влиянием в высших военно-политических кругах США. Лемэй стремился иметь своих, «бомбардировочных», людей на всех командных постах ВВС. Здесь были все средства хороши — от откровенных протекций «нашим» до сдерживания карьерно-





Генерал Кертис Лемей.

го роста перспективных офицеров из других родов авиации. Лемей, к примеру, не утвердил рапорта с просьбой о направлении на учебу в Академию нескольких выходцев из ТАК. Командующий ВВС дал этим офицерам совет, полный злой иронии: «Хотите учиться? Переводитесь в САК».

Новые командиры привнесли в тактическую авиацию принципы Стратегического командования, едва ли не главными из которых являлись жесточайшая дисциплина сверху донизу и безопасность полетов. Исторически летчики-истребители ВВС любой страны мира представляют собой собрание людей, в наибольшей среди своих коллег степени склонных нарушать установленные нормы и регламенты. США исключением не являлись, скорее даже наоборот... Генералы от САК сделали максимум возможного для насаждения в истребительном сообществе ТАК дисциплины в том виде, в каком они ее понимали.

Между САК и ТАК существовало принципиальное отличие — в тактической авиации летчики не стремились делать карьеру, от назначения на штабные должности большое количество летчиков-истребителей отбивались как могли. В тактической авиации 50-х годов летчика оценивали не по званиям или должностям, а по технике пилотирования. В САК — по звездам на погонах.

В конце 50-х годов удары по наземным целям летчики ТАК отрабатывали без энтузиазма — стандартно, зато воздушные бои вели часто и с большой охотой. На самолетах самых разных типов, зачастую на высотах, ниже установленного командованием ВВС минимума — дабы все видели! Подобная боевая подготовка оборачивалась тяжелыми летными происшествиями и катастрофами. Словосочетание «боевая подготовка» правильнее будет поставить в кавычки, ибо тогда она являлась скорее спортом. Летчики оттачивали технику пилотирования и ведения индивидуальных воздушных боев, в то время как тактически не развивались. Командование ВВС США повело решительную борьбу с аварийностью прежде всего путем ограничения «фигуряния» в воздушном пространстве.

Звончек, колокольный звон, о неудовлетворительном положении дел в истребительном сообществе ВВС США прозвучал в 1960 г. На учениях-соревнованиях ВВС стран НАТО «Cadeaux» представители USAF заняли последнее место, уступив французам, канадцам (заняли 1-е место), англичанам, бельгийцам и голландцам.

В Стратегическом командовании экипажи совершенствовали летное и тактическое мастерство параллельно и планомерно — ничего похожего на «эскадрон мыслей шальных» в буйных головешках летчиков-истребителей: один враг, один боевой вылет, одно оружие, минимум тактических приемов.

Генералы от бомбардировщиков добились снижения аварийности: количество инци-



дентов класса «А»¹ в ТАК уменьшилось с 472 в 1959 г. до 262 в 1965 г. В ТАК была введена формализованная система боевой подготовки. Суини полагал искусство воздушного боя отнюдь не главным, ибо, по его версии, «*наиболее эффективным методом завоевания господства в воздухе является уничтожение авиации противника на аэродромах*». Так зачем тренировать летчиков на воздушный бой, если такие тренировки, во-первых, повышают аварийность, а во-вторых, в свете бомбардировочного способа завоевания превосходства в воздухе, не являются необходимыми?

Служивший в 50—60-е годы в штабах воздушных армий Тактического авиационного командования генерал Брюс Холлоуэй (Bruce K. Holloway) вспоминал: «*В 1954—1962 гг. при подготовке летчиков-истребителей внимания ведению воздушных боев уделялось мало, если уделялось вообще. Такой подход проистекал отчасти из доктрины, согласно которой самолеты-истребители предназначались в первую очередь для доставки ядерного оружия, но, главным образом, по причине безопасности полетов. В конце октября 1963 г. в среднем лишь четыре летчика из 30 пилотов истребительной эскадрильи могли сбить в воздухе мишень*». Летчик ТАК в предстоящие Вьетнаму годы за типовой шестимесячный период обучения выполнял более 100 учебных полетов на поражение наземных целей и всего четыре на воздушный бой. Причем в учебных воздушных боях всегда принимали участие самолеты одного типа, а сам бой зачастую сводился к простейшему перехвату.

Отставка Лемея в 1965 г. потянула за собой череду должностных перемещений. Командующим ВВС США стал генерал Джон МакКоннел (John P. McConnell). МакКоннел, выходец из САК, по протекции Лемея в 1962 г. получил

назначение на должность командующего ВВС США в Европе. Назначение МакКоннела на должность главкома совпало с обострением обстановки во Вьетнаме. МакКоннел продолжил линию Лемея на приоритет бомбардировщиков. Новый главком разделял мнение старого, что победы в Южном Вьетнаме можно добиться только решительными ковровыми бомбардировками Вьетнама Северного.

Дискуссии о методах боевого применения авиации во Вьетнаме и собственно опыт боевого применения самым радикальным образом изменили ВВС США. Использование В-52, с одной стороны, ограничивали политики, с другой стороны — из-за усиления ПВО Северного Вьетнама постоянно возрастал риск потерь бомбардировщиков. Волей-неволей, но тактическая авиация стала основным инструментом ВВС США во Вьетнаме. Волей-неволей главкому пришлось назначать на ведущие посты ВВС «генералов от истребителей».

Суини на посту командира Тактической авиацией летом 1965 г. сменил Гэбриэль Дайсосуэй (Gabriel P. Disosway), «генерал от истребителей», ранее командовавший ВВС США в Европе. В Европе Дайсосуэя сменил выходец из ТАК генерал Брюс Холлоуэй (Bruce K. Holloway). Командующим американской авиацией в Индокитае стал другой «истребитель», генерал Джозеф Мур (Joseph H. Moore). Постепенно в высшем руководстве ВВС США начала формироваться группа, позже получившая известность как «истребительная мафия». Тем не менее влияние САК по-прежнему оставалось крайне сильным.

В 1968 г. на смену Дайсосуэю пришел Уильям Момайер (William Momyer), который командовал группировкой американских ВВС во Вьетнаме в период проведения операции «Роллинг Тандер». Казалось бы, кто-кто, а Момайер крайне заинтересован в повышении боевого мастерства своих подопечных. От него ждали радикальных решений, в том числе и в области системы подготовки летчиков.

¹ К инцидентам класса «А», относятся происшествия, в результате которых причинен материальный ущерб на сумму не менее 1 млн долл.

