



# 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

**П**ервый 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»!*

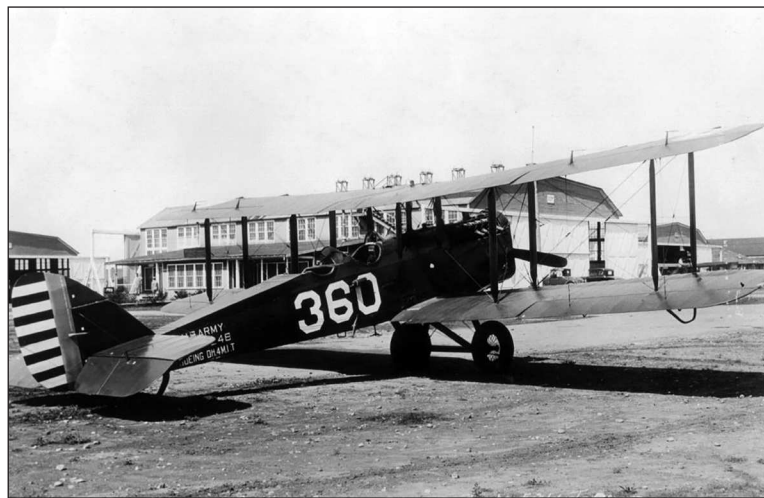
Фред Нельсон странным образом установил пулемет калибра 7,62 мм на бомбардировщике DH.4 с целью одновременно убить двух зайцев — повысить точность стрельбы по наземной цели и увеличить продолжительность прицельной стрельбы. Нельсон предложил совершенно иной способ выполнения обстрела наземной цели — 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 гг. 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 всего<sup>1</sup>) и подготовка кадров для ВВС иностранных государств в части борьбы с партизанами.

<sup>1</sup> 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-26<sup>2</sup>, 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.

<sup>2</sup> 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 посту-  
пала

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 Макнамары 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, готовя 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.