

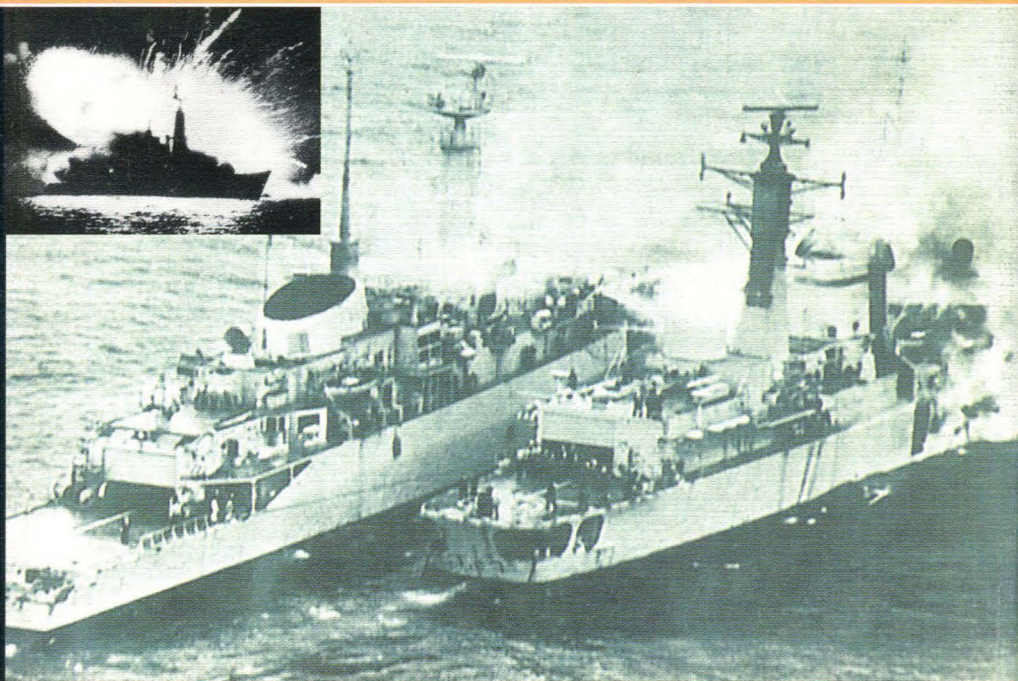
ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

**ФЛОТЫ**  
В ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТАХ  
ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

# ФЛОТЫ

## В ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТАХ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

**В. ДОЦЕНКО**



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

**В. ДОЦЕНКО**

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ

БИБЛИОТЕКА

# ФЛОТЫ

В ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТАХ  
ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

ФЛОТЫ

В ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТАХ  
ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

## **ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА**



**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА**

**В. ДОЦЕНКО**

**ФЛОТЫ**  
**В ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТАХ**  
**ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА**

ИЗДАТЕЛЬСТВО **ast** МОСКВА 2001  
TERRA FANTASTICA САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

УДК 629  
ББК 39.42  
Д71

Серия основана в 1998 году

*Серийное оформление А. Кудрявцева*

*Дизайн макета А. Нечаева*

Все права защищены. Ни одна из частей настоящего издания и все издание в целом не могут быть воспроизведены, сохранены на печатных формах или любым другим способом обращены в иную форму хранения информации: электронным, механическим, фотокопировальным и другими, без предварительного согласования с издателями.

**Доценко В.**

Д71 Флоты в локальных конфликтах второй половины XX века. — М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2001. — 512 с., с ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-005627-3 (ООО «Издательство АСТ»)  
ISBN 5-7921-0400-X (TF)

Вторая половина XX века изобилвала локальными войнами. Корея, Вьетнам, Фолклендские острова, Персидский залив... И во всех этих конфликтах исключительную роль играли военно-морские флоты.

В книге впервые собрана вместе малоизвестная, а зачастую и недоступная широкому читателю информация об участии ВМС разных стран в боевых действиях.

Книга будет интересна не только специалистам, но и всем любителям военной истории.

© В. Доценко, текст, 2001  
© В. Гончаров, послесловие,  
комментарии, 2001  
© А. Нечаев, дизайн макета, 2001  
© ООО «Издательство АСТ», 2001  
® TERRA FANTASTICA

**В** книге обобщен опыт применения ВМС иностранных государств в локальных войнах и военных конфликтах второй половины XX столетия. Показаны роль флотов в локальных войнах, масштабы их применения, решаемые ими задачи, формы и способы действий сил, раскрыто влияние боевого опыта на развитие военно-морского искусства.

Книга рассчитана на офицеров Российского ВМФ, преподавателей, слушателей и курсантов военно-морских учебных заведений, а также на широкий круг читателей, интересующихся военной историей.

Автор выражает признательность и благодарность за помощь, оказанную в подготовке рукописи к изданию, А.П. Алхименко, Ю.В. Апалькову, В.С. Булатову, Э.В. Волощенко, А.М. Гаккелю, А.Н. Замчалову, Ю.А. Кононову, П.Н. Лапковскому, О.А. Мрыкину, С.И. Наливайко, В.Н. Петросяну, А.Н. Примерову, Е.М. Соломенцеву, В.Н. Трусову, И.М. Черному.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

**В** процессе исторического развития многие государства при решении политических, военных и экономических проблем чаще всего прибегали к военной силе. Только в XX веке, кроме двух мировых войн, произошло более 350 локальных войн и военных конфликтов. При этом если до Первой Мировой войны отмечено всего 36 локальных войн и военных конфликтов, то в период между мировыми войнами их насчитывалось 80, а после Второй Мировой войны — более 250. После 1945 г. в военных действиях участвовали свыше 12 млн военнослужащих почти из 100 государств мира, а число погибших превысило 35 млн человек (в годы Первой Мировой войны погибли 10 млн человек, а в годы Второй Мировой — 54 млн).

По сравнению с мировыми войнами локальные войны характеризовались меньшим числом стран-участниц, незначительным пространственным размахом военных действий, велись, как правило, с ограниченными политическими и военными целями, с применением традиционных сил и средств вооруженной борьбы. В отличие от локальных войн военные конфликты как специфическая форма вооруженной борьбы имели еще более ограниченные политические цели и еще меньшие пространственные и временные масштабы. Это обычно вооруженные восстания и мятежи, пограничные вооруженные конфликты и инциденты, причем если в ходе локальных войн состоявшие общества восставших государств качественно изменялось, то при военных конфликтах кардинальной перестройки государственного механизма не происходило, то есть не наблюдалось мобилизационного развертывания сил и перевода экономики на военные рельсы.



Локальные войны состояли из следующих этапов (периодов): начального, одного или нескольких последующих и завершающего. На начальном этапе восставшие стороны, как правило, вели активные военные действия, направленные на достижение ближайших целей, одновременно завершая развертывание вооруженных сил и перевод экономики на военное положение. Особенности этого этапа были острая борьба за захват инициативы в военных действиях; отсутствие в ряде случаев организованного фронта; незавершенность мобилизационного развертывания вооруженных сил жертвы агрессии; стремление нападающей стороны к внезапному развязыванию войны и нанесению решительного поражения вооруженным силам противника до завершения их развертывания; стремление жертвы агрессии отразить нападение и создать благоприятные условия для перехода в контрнаступление.

Большая часть локальных войн возникала без объявления. Военные действия часто начинались с провокаций или пограничных инцидентов, которые затем перерастали в военные столкновения крупного масштаба. Нападающая сторона стремилась к максимальной концентрации сил для нанесения внезапного удара в самом начале военных действий.

Последующие этапы войны характеризовались возрастанием размаха военных действий по мере развертывания и ввода в действие дополнительных контингентов войск, сил и средств. На этих этапах масштабы и напряженность военных действий то нарастали, то снижались. Противоборствующие стороны проводили различные по масштабам и целям операции (боевые действия) на суше, на море и в воздухе, учитывая опыт, полученный в предыдущих войнах.

Размах военных действий на завершающем этапе войны либо был ограниченным ввиду истощения сил и снижения возможностей воюющих сторон, либо достигал максимального напряжения, что приводило к поражению одной из сторон.

В локальных войнах применялись все виды вооруженных сил, все образцы боевой техники и вооружения, а также химические, биологические и зажигательные средства. Театры военных действий рассматривались как своего рода полигоны для испытаний новейших образцов вооружения и техники, а также для апробации новых форм и способов ведения военных действий. Опыт локальных войн оказывал существенное влияние на развитие военно-морского искусства.

Наиболее часто в локальных войнах и военных конфликтах применялись флоты. Они оказались наиболее приспособленными для действий в удаленных районах. Боевые корабли и суда обеспечения

могли оперативно оказаться в районе возникновения конфликтных ситуаций и длительное время находиться в высокой степени готовности, не нарушая до определенного времени суверенитета других государств. Такими свойствами, кроме флота, не обладает ни один вид вооруженных сил.

Очень часто войны начинались либо с высадки морского десанта и поддержки его с моря силами флота, либо с нанесения ударов с моря авианосной авиацией и огнем корабельной артиллерии. Так было в войне США в Северной Корее (1950—1953 гг.), Гватемале (1954 г.), Ливане (1958 г.), на Кубе (1961 г.), в Панаме (1964 г.), Вьетнаме (1964—1973 гг), Доминиканской Республике (1965 г.) и Гренаде (1983 г.). В ходе англо-франко-израильской агрессии против Египта (1956 г.), греко-турецкой агрессии против Кипра (1974 г.) и в англо-аргентинском конфликте (1982 г.) высадка морских десантов и удары палубной авиации по наземным объектам являлись главным содержанием военных действий.

К участию в локальных войнах привлекались значительные силы флотов. В ряде случаев количество кораблей и морской авиации было больше, чем в группировках флотов, участвовавших в операциях Второй Мировой войны. Эти силы сводились в объединенные или оперативные флоты, оперативные или оперативно-тактические соединения или тактические группы; отмечалось стремление к централизации управления силами.

Основные задачи флотов в локальных войнах и военных конфликтах — артиллерийская и авиационная поддержка сухопутных войск при ведении ими наступательных и оборонительных операций (боевых действий) на приморских направлениях; нанесение ударов по наземным военным, промышленным и другим объектам; высадка морских (речных) десантов; ведение морской блокады побережья, военно-морских баз и портов противника; уничтожение сил флота противника в море и в базах; обеспечение морских и океанских перевозок; участие в обороне морского побережья.

В предлагаемой книге впервые в отечественной историографии предпринята попытка обобщить опыт боевого применения сил флота в локальных войнах и показать его влияние на развитие военно-морского искусства.

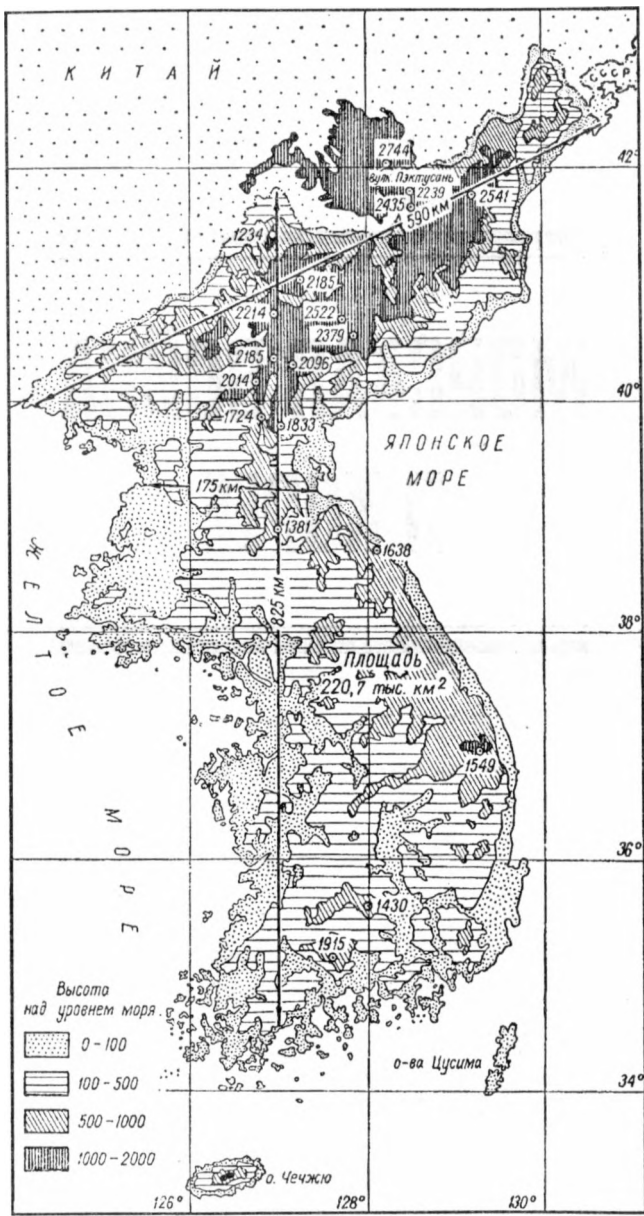
---

---

# **МОРСКАЯ ВОЙНА В КОРЕЕ**

---

---



Корея. Гипсометрическая карта

**В**ойна в Корее явилась одной из первых и наиболее крупных локальных войн после 1945 г. Советская Армия в августе 1945 г. освободила северную часть Кореи от японских милитаристов.

На основе соглашения союзных государств территорию, находящуюся к северу от 38-й параллели, занимали советские войска, а к югу — американские. Впоследствии предполагалось образовать общекорейское национальное правительство. Советский Союз в 1948 г. вывел свои войска из Кореи, но совершенно противоположную позицию заняло правительство США: оно стало на путь раскола Кореи на два государства — Северное и Южное. В августе 1948 г. при содействии США в Южной Корее было создано марионеточное правительство Ли Сын Мана, началось формирование армии, а затем и подготовка к открытой войне против Северной Кореи.

Численность южнокорейской армии к июню 1950 г. составила около 100 тыс. человек, не считая 50 тыс. полицейских. К этому времени на их вооружении имелось 840 орудий и минометов, 1900 ружей «базука»

и 27 бронемашин. Помимо этого, лисынмановцы располагали 20 самолетами и 79 небольшими кораблями, в основном малого водоизмещения.

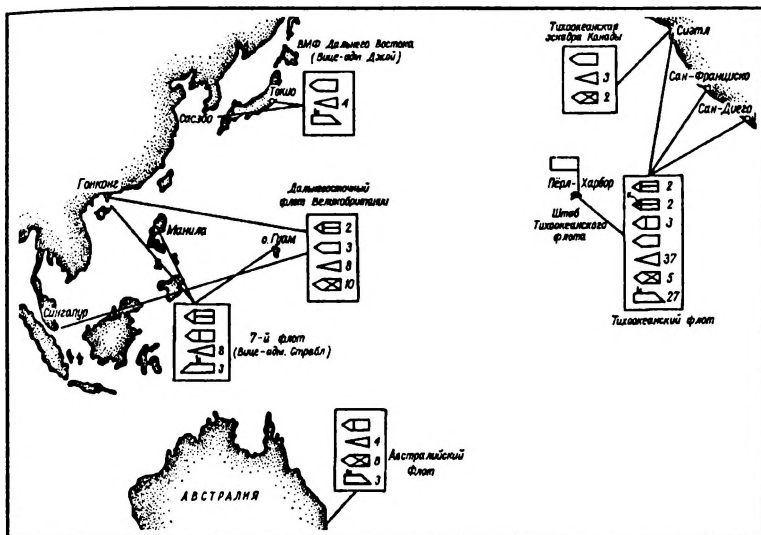
Еще в мае 1949 г. не без помощи США был разработан план нападения на Северную Корею. Его замысел заключался в том, чтобы путем наступления сухопутных войск с фронта с помощью десантных частей, высаживаемых в тылу, окружить и уничтожить основные силы Корейской народной армии (КНА) в районе Пхеньяна и южнее Вонсана, а затем выйти на границу с Китаем.

Главный удар планировалось нанести на Пхеньянском направлении. Американское командование было уверено в том, что южнокорейская армия сможет самостоятельно в течение нескольких дней захватить всю северную часть полуострова, поэтому предполагало поддержать ее только авиацией и военно-морскими силами. К театру военных действий перебросили крупные группировки: военно-воздушные силы включали в себя более 1 тыс. самолетов, а военно-морские — 26 боевых кораблей и 200 транспортов. Кроме того, в этом районе находилась 23 корабля английских ВМС. На случай прямого военного вмешательства на территории Японии была создана мощная группировка сухопутных войск численностью более 80 тыс. человек.

В начале мая 1950 г. командование Северной Кореи получило достоверные данные о подготовке к войне Южной Кореи, что дало возможность предпринять меры, необходимые для вооруженной защиты страны.

Соотношение сил к началу военных действий сложилось в пользу КНА, которая на главном, Пхеньянском, направлении превосходила противника по пехоте в 1,4 раза, по танкам — в 5,5, по самолетам — в 1,2 раза. Флоты противоборствующих сторон были примерно одинаковыми и решали только обеспечивающие задачи.

23 июня 1950 г. южнокорейские войска начали артиллерийский обстрел позиций КНА, а на рассвете 25 июня, предположив, что после столь длительной артиллерийской подготовки основные объекты противника уничтожены, перешли в наступление. На отдельных участках южнокорейским войскам удалось вклинуться на



Дислокация флотов накануне войны в Корее

1—2 км севернее 38-й параллели. Впрочем, существует и противоположная версия, что первыми открыли огонь и перешли в наступление войска КНА.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Вопрос о том, кто первым начал Корейскую войну является одной из главных загадок современной истории. Хранящиеся в отечественных архивах доклады советского посольства в КНДР подтверждают, что многократно описанные в советской литературе факты пересхода южнокорейскими войсками 38-й параллели и продвижения на один-два километра в глубь северокорейской территории действительно имели место — но не в 1950 году, а в июле—августе 1949 года. Поскольку архивы в Северной, и Южной Корее в настоящее время недоступны исследователям, вряд ли сейчас можно выяснить, что же в действительности случилось 23—25 июня 1950 года на 38-й параллели. По свидетельству Джорджа Блейка, тогдашнего британского вице-консула в Сеуле и главы местной резидентуры «Интеллидженс Сервис», об участившихся перестрелках на границе было известно уже за неделю до начала войны. Тем не менее ни в английском, ни в американском посольствах в Южной Корее не имелось точной информации о том, что же произошло. В Сеуле ходили слухи как о наступлении северян, так и о наступлении южан. (Прим. ред.)

Отразив первые удары противника, войска КНА перешли в контрнаступление. Противник, не ожидавший столь мощных ответных ударов, начал отступление и уже 28 июля вынужден был оставить Сеул. За полтора месяца военных действий войска КНА продвинулись на 240—350 км. Лисынмановская армия потеряла почти 100 тыс. человек убитыми, ранеными и пленными.

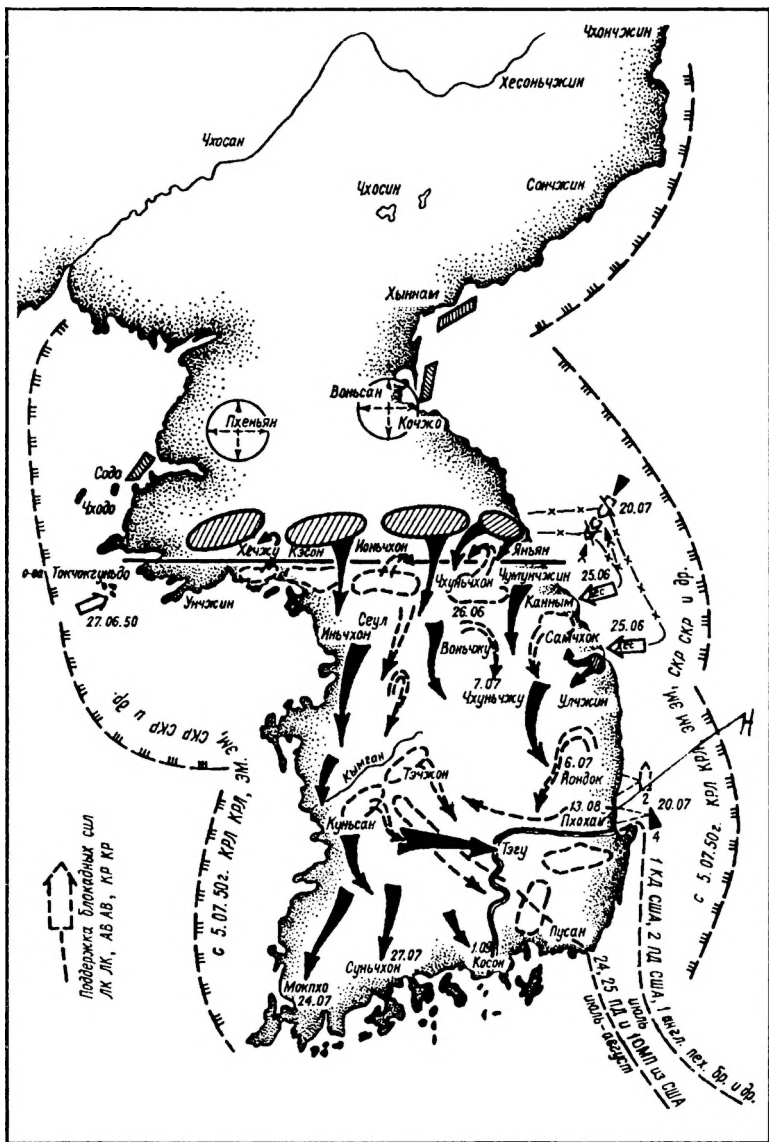
Поражение южнокорейских войск и угроза крушения марионеточного режима вызвали тревогу в американских правящих кругах. Правительство США приняло решение о вмешательстве в конфликт, по существу переросший в гражданскую войну. Всевозможными дипломатическими методами американцы добились в ООН решения, в котором одобрялось участие в военных действиях вооруженных сил США и их 15 союзников.<sup>1</sup> В так называемые войска ООН, на 90% состоящие из американских частей, входили соединения, части и подразделения Англии, Австралии, Бельгии, Голландии, Греции, Канады, Колумбии, Люксембурга, Новой Зеландии, Таиланда, Турции, Филиппин, Франции, Эфиопии и Южно-Африканского Союза. Англия и Турция послали в Корею по одной бригаде своих войск. Остальные государства направили туда лишь мелкие подразделения.

Несмотря на начавшиеся бомбардировки американской авиации, к середине августа до 90% территории Кореи было освобождено от лисынмановцев. Однако из-за растянутости коммуникаций, отсутствия резервов, недостаточного количества авиации и сил флота 20 августа наступление войск КНА прекратилось. Войскам Южной Кореи удалось сохранить за собой лишь Пусанский плацдарм до 120 км по фронту и до 100—120 км в глубину. Попытки КНА в течение второй половины августа и первой половины сентября ликвидировать этот плацдарм не увенчались успехом.

---

<sup>1</sup> Это удалось сделать из-за того, что представитель Советского Союза отсутствовал на заседании Совста Безопасности в знак протеста против присутствия в Совете представителя Тайваня (то есть гоминьдановского Китая). (Прим. ред.)





Общий ход войск наступления КНА

К началу сентября на Пусанский плацдарм было переброшено до 6 американских дивизий и английская бригада. В результате соотношение сил к середине сентября изменилось в пользу Южной Кореи, перешедшей в контрнаступление.

Американским командованием предусматривалась высадка оперативного морского десанта в порт Инчхон с одновременным переходом в наступление 8-й американской армии с Пусанского плацдарма с целью окружения и уничтожения главных сил КНА.

После ожесточенных боев, начавшихся 16 сентября, «войскам ООН» удалось прорвать линию фронта, а к середине октября перенести боевые действия к северу от 38-й параллели.

К 24 октября 1950 г. войска 8-й американской армии вышли в район городов Чхосан и Кодан на корейско-китайскую границу. В этих условиях на помощь Северной Корее пришли китайские и советские добровольцы.<sup>1</sup>

25 октября 1950 г. передовые части китайских добровольцев и войска КНА нанесли контрудар, а затем перешли в контрнаступление и за восемь месяцев очистили от войск противника всю территорию Северной Кореи. Южнокорейцы и «войска ООН» вынуждены были перейти к обороне. Они понесли большие потери: количество убитых, раненых и плененных превысило 500 тыс. человек. К январю 1951 г. на некоторых участках противник был отброшен на 80 — 100 км южнее 38-й параллели. О характере отступления командующий 8-й американской армией генерал Риджуэй писал: «Всего в нескольких километрах к северу от Сеула я столкнулся с бегущей армией. До сих пор мне не довелось видеть ничего подобного, и я молю бога, чтобы мне не пришлось снова стать свидетелем такого зрелища. По дороге мчались грузовики, битком набитые стоящими солдатами. Сол-

---

<sup>1</sup> В Корейской войне Советский Союз потерял 335 самолетов и 120 летчиков, общие потери составили 299 человек.

даты побросали тяжелую артиллерию, пулеметы, минометы. Лишь немногие сохранили винтовки. Все они думали об одном: как можно скорее убежать, оторваться от страшного противника, преследующего их по пятам».

Однако из-за недостатка в силах и средствах и неблагоприятного для ведения позиционной обороны рельефа местности с 20 февраля по 20 апреля 1951 г. войска КНА, китайские и советские добровольцы отошли на рубеж 38-й параллели и перешли к жесткой обороне.

Не добившись поставленных целей, 10 июня 1951 г. обе стороны вынуждены были начать переговоры, однако соглашение о прекращении огня в Корее подписали только 27 июля 1953 г.

Война в Корее обошлась США в 20 млрд долларов. Американцы и их союзники привлекли к боевым действиям более 1 млн человек, на вооружении которых находилось 1000 танков и свыше 1600 самолетов. По признанию американцев, эта война была четвертой по масштабам в истории США. Потери американских военнослужащих только убитыми составили более 140 тыс. человек.<sup>1</sup>

В ходе войны обе стороны применяли формы и способы боевых действий, выработанные еще в период Второй Мировой войны, причем широкий круг задач решали флоты. Главные задачи малочисленного флота Северной Кореи — оказание поддержки сухопутным войскам и оборона своего побережья. ВМС США и их союзников участвовали в морской блокаде побережья, высаживали морские десанты, наносили удары по наземным военным и промышленным объектам, поддерживали сухопутные войска в наступлении и обороне, а также обеспечивали перевозку воинских грузов.

---

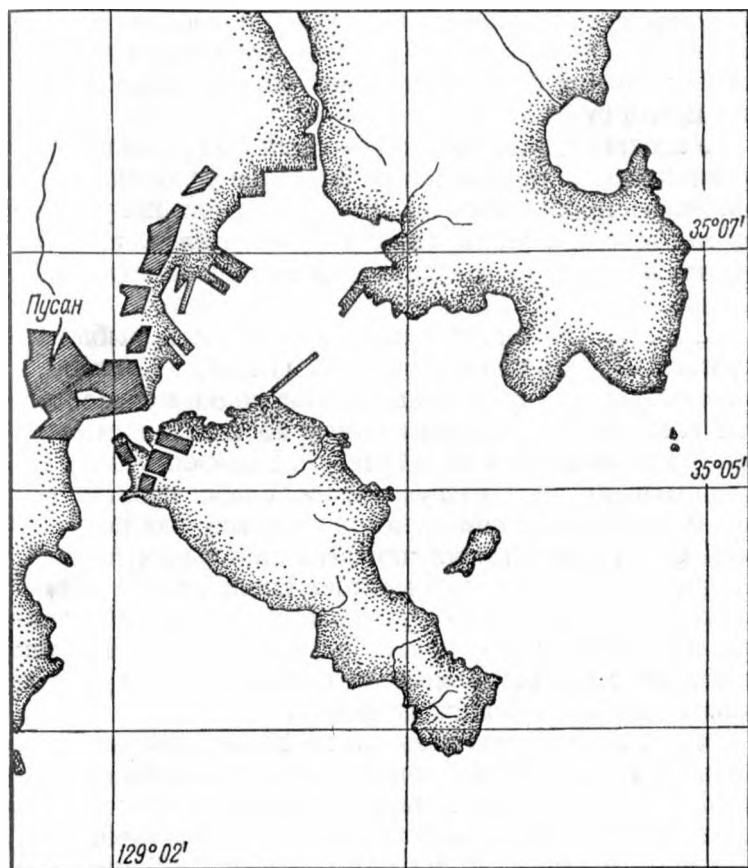
<sup>1</sup> Предполагается, что эта цифра не окончательная, поскольку полные данные по потерям американской армии не опубликованы в США до сих пор. (Прим. ред.)

## Флот на защите баз и портов

Военно-морской флот Северной Кореи в начале войны имел 20 кораблей, в том числе 3 сторожевых корабля, 5 торпедных катеров, 4 тральщика и несколько вспомогательных судов. С началом военных действий было отоблагодотено до 100 судов водоизмещением от 60 до 100 тонн. Силы флота дислоцировались на главной военно-морской базе Нампхо. Береговая оборона Северной Кореи находилась в стадии формирования: к началу боевых действий она состояла из 3 артиллерийских полков, в том числе одного зенитного, на вооружении имела полевые орудия 76- и 107-мм калибров. Морская пехота состояла из 2 полков, дислоцировавшихся в Вонсане и Нампхо.

На фоне подавляющего превосходства противника на море малочисленный флот Северной Кореи решал задачи в основном оборонительного характера, защищал побережье, порты и военно-морские базы, осуществлял постановку оборонительных минных заграждений, в том числе и противодесантных. Правда, в начале войны он высадил несколько тактических десантов с целью содействия наступающим на приморском направлении сухопутным войскам. Первые морские десанты были высажены 25 июня 1950 г. на восточном побережье Южной Кореи, в районах Каньина и мыса Римуон. При высадке этих десантов большое значение придавалось фактору внезапности. Пункты посадки находились всего в 50—90 милях от районов высадки, что обеспечивало переход десанта морем в темное время суток. Оба десанта были высажены без артиллерийской и авиационной подготовки и поддержки.

Противодействие высадке оказалось слабым. Сами же десанты способствовали увеличению темпов продвижения наступающих войск, обеспечивали окружение и пленение сухопутных группировок противника, ограничивали использование им сухопутных комму-



Порт Пусан

никаций, а также затрудняли использование резервов южнокорейским командованием.

Значительное место в боевой деятельности флота Северной Кореи занимали минно-заградительные действия. Ставились в основном оборонительные минные заграждения. Активные минные заграждения не выставлялись в основном из-за отсутствия скоростных постановщиков, которые могли бы обеспечивать скрытную постановку мин в районах, контролируемых

противником. В связи с тем что постановка мин проводилась в условиях безраздельного господства противника на море и в воздухе, ставились они только в темное время суток.

Успешному использованию минного оружия благоприятствовали военно-географические условия (большая часть прибрежной полосы Корейского полуострова мелководна, уклон грунта незначителен, а малая прозрачность воды маскировала якорные контактные мины).

Основными постановщиками мин были рыбацкие кунгасы и шхуны водоизмещением от 60 до 120 тонн, а в некоторых случаях — небольшие лодки и даже плоты. К концу 1950 г. под минные постановщики были оборудованы 24 кунгаса и 11 шхун. Скорость этих плавсредств не превышала 5 узлов, а их слабое навигационное оборудование снижало точность минных постановок. Ощущалась также нехватка запальных команд. Только через несколько месяцев после начала войны были подготовлены 23 запальные команды, допущенные к окончательному приготовлению как якорных, так и донных мин. Готовили этих специалистов офицеры советского Тихоокеанского флота.

Чаще всего мины ставили на десантоопасных направлениях или на подходах к военно-морским базам и портам. Некоторые минные заграждения прикрывались береговыми артиллерийскими установками. Выставляли, как правило, минные банки по 3—6 мин. Расстояние между минными банками составляло 500 м и более. В целом же из-за недостаточных запасов мин плотность заграждений была невелика, в среднем от 20 до 38 мин на милю. Такие постановки мин создавали видимость их массового применения. Например, американское командование считало, что только у Вонсаня выставлено свыше 3 тыс. мин, хотя фактически их было в 6 раз меньше. Всего за войну флот Северной Кореи выставил более 3 тыс. мин, из которых свыше 80% — у восточного побережья Корейского полуострова. В основном это были якорные контактные мины. Стави-

лись также и донные неконтактные мины, но в значительно меньших количествах.

Неожиданным для американского командования явилось использование флотом Северной Кореи дрейфующих мин: вместо якоря подвешивался груз весом около 100 кг, удерживавший мину в притопленном положении. Такие мины представляли серьезную опасность. На удалениях от 50 до 90 миль от побережья на таких минах подрывались эсминцы «Уок» (12 июня 1951 г.), «Эрнест Г. Смолл» (7 октября 1951 г.), «Бартон» (16 сентября 1952 г.) и др.

Минные заграждения явились значительной помехой активности американского флота, корабли которого, особенно линкоры и крейсера, не рисковали подходить близко к берегу. Для траления минных заграждений американцы привлекали значительные силы, в том числе почти все тральщики ВМС Японии, и, несмотря на это, минная опасность не была ликвидирована до последних дней войны в Корее.

Большую роль в обороне военно-морских баз, портов и отдельных участков побережья играла артиллерия береговой обороны, на вооружении которой находились полевые орудия 76- и 107-мм калибров. Кроме стационарных батарей, на вооружении флота Северной Кореи были также батареи на механической тяге и на железнодорожных платформах.

Береговые батареи размещались продуманно и надежно защищались от огня корабельной артиллерии противника. В отвесных прибрежных скалах или на обратных склонах, как правило в пещерах, размещалось по 3—4 орудия. Амбразуры маскировались желто-зелеными маскировочными накидками, ветками деревьев, плетеными матами, а в зимнее время — белыми масками. Такие огневые позиции очень трудно обнаружить, но еще труднее уничтожить.

Корабли союзников, вступая с ними в перестрелку, редко добивались успехов, сами же получали значительные повреждения. Так, 14 июня 1951 г. вблизи Сончжиня тральщик «Томпсон» подошел к берегу

примерно на 3 км. Внезапно по нему открыла огонь четырехорудийная батарея. Ведя ответный огонь, тральщик на максимальной скорости начал отходить. Но, прежде чем ему удалось выйти из зоны огня, он получил 13 попаданий, при этом 3 человека были убиты и 3 ранены, сильно пострадали центральный артиллерийский пост, радиорубка и радиолокационная станция.

### Основные характеристики артиллерии береговой обороны флота Северной Кореи и кораблей ВМС США

Характеристики	КНДР		США
Калибр, мм	76	107	127
Дальность стрельбы, каб.	74	82	96
Скорострельность, выстр./мин.	5-6	5-6	10-12

Такая же участь постигла эскадренный миноносец «Джеймс С. Оуэнс». 7 мая 1952 г. он вел обстрел прибрежной дороги в районе Сончжиня. На расстоянии 2,7 км от берега по эсминцу открыли прицельный огонь из 10 береговых орудий. В течение 11 мин. он получил 6 прямых попаданий. В связи с серьезными повреждениями корабль покинул район.

По данным американской печати, огнем береговых батарей были повреждены 4 линейных корабля, 10 крейсеров, 29 эскадренных миноносцев, 2 фрегата, 6 десантных кораблей и 5 тральщиков. Однако малые калибры и ограниченная дальность стрельбы орудий не позволяли уничтожать корабли противника. Попав под огонь береговых батарей, они, как правило, прекращали выполнение боевых задач и на максимальной скорости, ведя ответный огонь, под прикрытием дымовых завес выходили из-под обстрела. Иногда на подходах к военно-морским базам и портам флот Северной Кореи проводил бои на минно-артиллерийских позициях, в ходе которых противник также нес потери.

Всего от воздействия сил флота Северной Кореи американские ВМС потеряли 5 боевых кораблей и



1 океанский буксир, а 73 боевых корабля, в том числе все 4 линкора, были повреждены.

### **Морская блокада побережья**

В начале июля 1950 г. президент США Гарри Трумэн, ссылаясь на просьбу Совета Безопасности о предоставлении помощи Южной Корее, отдал приказ об установлении морской блокады на всем корейском побережье. Вначале блокада носила импровизированный характер: специальные соединения блокадных сил созданы не были, всем кораблям ставилась задача: не допускать прибрежные морские перевозки противника и производить обстрел береговых объектов с целью нанесения максимального урона в живой силе и боевой технике КНА. При этом корабли стремились расположить так, чтобы по возможности охватить большее пространство.

Цели морской блокады — запрещение подвоза воишских грузов морем со стороны дружественных Северной Корее стран и подрыв ее обороноспособности, затруднение деятельности малочисленного флота и пресечение прибрежных перевозок, в том числе и по сухопутным коммуникациям.

К концу лета 1950 г. блокадные силы были сведены в оперативное соединение 96.5, командовал которым контр-адмирал Хартман. Соединение разделили на две части — американскую и английскую: первая блокировала восточное побережье Корейского полуострова, а вторая — западное. В свою очередь американские корабли составляли две тактические группы (96.51 и 96.52), одной из которых командовал командир соединения, а второй — контр-адмирал Хиггинс. Из кораблей английских ВМС была создана одна тактическая группа (96.53) под командованием контр-адмирала Эндрюса. Однако такая организация сил просуществовала недолго. Оказалось, что выделенных сил было мало для осуществления морской блокады, а кроме того, им нечего было противопоставить серьезной минной опасности. После подрыва на минах нескольких кораблей

командующий оперативным соединением 96.5 запретил кораблям пересекать 180-метровую изобату в непротраленных районах, в то время как северокорейцы свободно пользовались прибрежными коммуникациями.

12 сентября 1950 г. организация блокирующих сил подверглась существенным изменениям. Американцы создали оперативное соединение 95, которым командовал контр-адмирал Смит. Оно именовалось «блокирующим и эскортным соединением ООН в Корее». В состав соединения входили оперативная группа 95.1, оперативная группа 95.2 (обе группы — блокирующие), оперативная группа 95.5 (эскортных кораблей), оперативная группа 95.6 (минных тральщиков) и оперативная группа 95.7 из состава ВМС Южной Кореи. Состав оперативного соединения не был постоянным, в него, как правило, входили 2—4 легких или эскортных авианосца, 2—3 крейсера, 15—20 эскадренных миноносцев, а также сторожевые корабли и тральщики.

Каждая оперативная группа состояла из нескольких тактических. Так, оперативная группа 95.1, блокировавшая западное побережье, состояла из трех тактических групп: 95.11 — авианосной, 95.12 — блокирующей и 95.15 — обороны островов. При проведении морской блокады силы флота осуществляли патрулирование, несли дозоры у военно-морских баз и портов, а также наносили удары по пунктам базирования, портам и прибрежным коммуникациям. Патрулирование блокадных сил велось в основном в нескольких зонах. В первой зоне, в непосредственной близости от береговой черты, сосредоточивались легкие силы флота, ближе — минометные и сторожевые корабли, а также эскадренные миноносцы, несколько дальше — крейсера. Во второй зоне, на расстоянии 60—100 миль от берега, маневрировали легкие и эскортные авианосцы, в третьей, на удалении от 100 до 130 миль, — тяжелые авианосцы.

Большое влияние на действие блокадных сил оказывали физико-географические характеристики района. Сильные течения, илистые отмели и многочисленные подводные скалы затрудняли действия у западного

побережья, которое подвергалось обстрелам значительно реже, чем восточное. Неодинаковой была и опасность подрыва на минах.

Для более рационального распределения сил зона морской блокады делилась на ряд участков, в каждом из которых действовала своя группировка. Так, район от Косона до Чхончжиня протяженностью более 60 миль был разделен на четыре участка.

При нанесении ударов по прибрежным сухопутным коммуникациям последние также разбивались на участки протяженностью до 1 км, закреплявшиеся за авианесущими и артиллерийскими кораблями. Так, в начале 1952 г. с целью изоляции сухопутного фронта американское командование провело две операции под кодовыми названиями «Пэкидж» и «Дирейл». По плану операции «Пэкидж» прибрежная железнодорожная линия от Сончжина до Хыннама была разбита на пять участков, которые могли поражаться как авиацией, так и огнем надводных кораблей. Основными объектами уничтожения являлись мосты, туннели и наиболее уязвимые участки железнодорожной линии. Вблизи каждого участка устанавливались буи с радиолокационными отражателями, которые обеспечивали выход кораблей на огневые позиции в плохую видимость. При выполнении ночных артиллерийских стрельб, как правило, одно орудие 127-мм калибра вело огонь осветительными снарядами. В большинстве случаев корабли подходили к берегу на 1400—1800 м и, поддерживая максимальную скорострельность, вели огонь на поражение по заранее выявленным целям. Корабли вели огонь по площади и лишь при хорошей видимости с корректировкой. Однако, несмотря на привлечение к этой операции крупных сил, американцам не удалось полностью прекратить снабжение войск КНА. Не достигла цели и операция «Дирейл».

В целом же в июне—ноябре 1950 г. силы блокады добились значимых результатов. Это было вызвано прежде всего значительной протяженностью морских и сухопутных коммуникаций северокорейцев и их

слабой обороной. Последующие периоды войны для американцев были менее успешными. Однако полностью исключить перевозки воинских грузов как морем, так и по прибрежным сухопутным коммуникациям американцам не удавалось ни разу.

### Результаты действий блокирующих сил с 23 июня по 15 ноября 1950 г.

Цели и объекты	Уничтожено	Повреждено
Самолеты	1	—
Полевые склады боеприпасов	2	1
Огневые позиции артиллерии	44	8
Мосты	14	14
Постройки	—	16
Склады горючего	2	—
Бензохранилища	—	2
Джонки и сампаны	62	14
Паровозы	1	—
Мины	323	—
Моторные катера	22	5
Наблюдательные пункты	4	2
Корабли противолодочной обороны и тральщики	2	4
Доты	3	—
Радиостанции	1	1
Радиовышки	1	—
Железнодорожные вагоны	19	26
Сортировочные станции	—	6
Полевые склады снабжения	7	5
Танки	7	—
Трансформаторные станции	1	—
Тягачи и автомашины	28	15
Туннели	—	6
Склады военных материалов	12	23

Порой блокирование всего побережья требовало тесной блокады отдельных военно-морских баз, портов или участков побережья, например при большой протяжен-

ности зоны морской блокады и недостаточном количестве выделенных для решения этой задачи сил. Так, несмотря на то, что американский флот блокировал все северо-восточное побережье Кореи, значительная часть воинских грузов все же доставлялась к линии фронта морем из портов Чхончжин и Сончжин в Вонсан и Хыннам. В связи с этим с середины февраля 1951 г. американцы приступили к тесной блокаде Вонсана, в марте — Сончжина и Чхончжина, а в апреле — Хыннама. Для этой цели они ввели четыре тактические группы. Вблизи блокируемых объектов они захватили острова и создали там временные базы для своих сил. Так, во время морской блокады Вонсана на семи захваченных островах, занимающих господствующее положение над фарватером, ведущим в порт, были высажены корректировочные посты и небольшие части морской пехоты, на некоторых из них оборудовались стоянки для кораблей, а на одном даже построили взлетно-посадочную полосу. Следует подчеркнуть, что блокадные силы, несмотря на отсутствие противодействия на море, несли потери от огня береговых батарей. В течение апреля, мая и июня 1953 г. батареям Вонсана удавалось по 5 раз в месяц поражать американские корабли. Наибольшее число попаданий приходилось на патрулирующие эскадренные миноносцы. 16 апреля эсминец «Мэддокс» получил прямое попадание, в результате которого убиты 3 человека. 19 апреля снаряд попал в кормовую часть эсминца «Джеймс Э. Кис», убито 9 человек, и т. д.

### **Инчхонская десантная операция**

К началу сентября 1950 г. войска Северной Кореи держали под контролем 95% территории страны с почти 97% населения. Лысынмаповская армия оказалась в крайне тяжелом положении.

В свою очередь, используя выгодные естественные рубежи, подавляющее превосходство в воздухе и на море, войска союзников смогли закрепиться на Пусанском плацдарме и принять срочные меры к быстрому

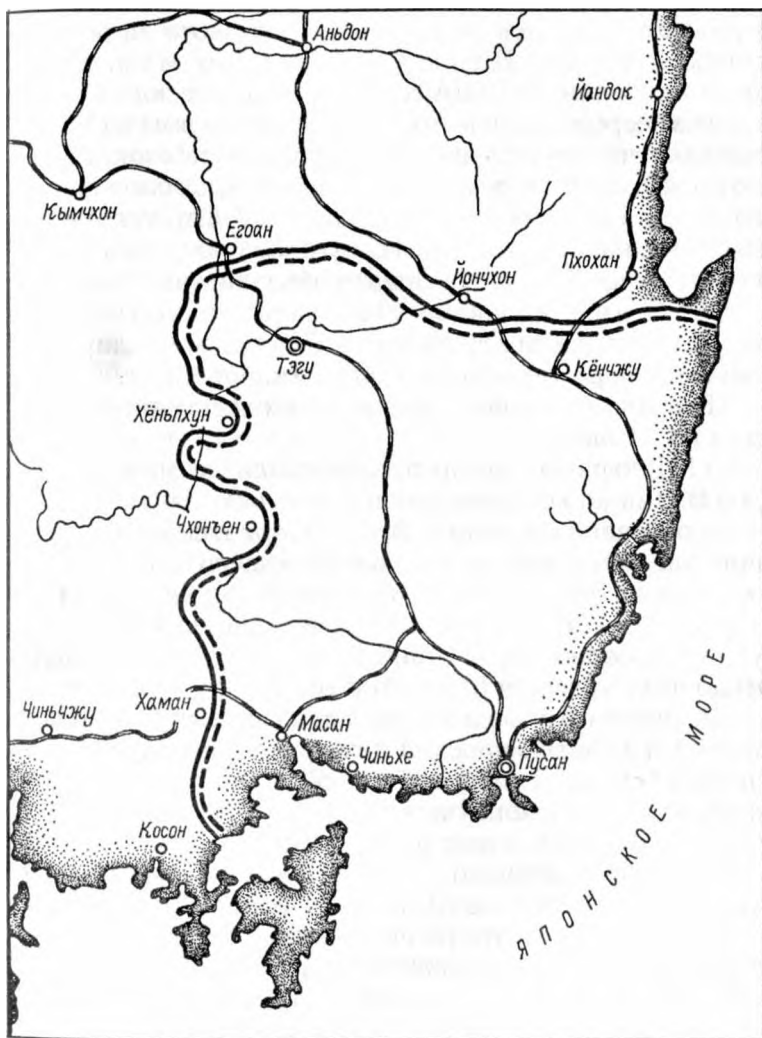
наращиванию сил и средств. Уже к середине сентября 1950 г. на плацдарме сосредоточилось около 350 тыс. человек, численность авиации доведена до 1 тыс. самолетов в ВВС и 500 в ВМС, а во флоте насчитывалось более 260 кораблей и судов, в том числе 1 линейный корабль, 8 авианосцев, 10 крейсеров, более 40 эскадренных миноносцев и другие корабли.

К этому времени наступательные возможности Северной Кореи снизились прежде всего из-за отсутствия подготовленных резервов, растянутости сухопутных коммуникаций на 450—500 км и их уязвимости, а также почти полного отсутствия поддержки с моря и воздуха.

В благоприятно сложившейся для Юга оперативно-стратегической обстановке американское командование решило провести Инчхон-Сеульскую наступательную операцию с целью окружения и последующего уничтожения главной группировки северокорейцев, развернутой перед Пусанским плацдармом.

Замысел американского командования сводился к тому, чтобы высадить в глубоком тылу десант с моря, захватить Сеул, провести форсированное наступление на восток, перерезать сухопутные коммуникации, дезорганизовать управление войсками противника и их снабжение, а затем, наступая одновременно с севера и юга, окружить и уничтожить главные силы КНА совместными ударами сухопутных войск, авиации и флота. В дальнейшем планировалось выйти к границе Китая и на этом закончить военные действия в Корее.

Решение о проведении Инчхонской десантной операции (кодовое наименование «Кромайт») было принято Объединенным комитетом начальников штабов США 22 июля 1950 г. и сразу же отданы предварительные распоряжения о начале разработки плана операции. 16 августа при штабе главнокомандующего вооруженными силами США на Дальнем Востоке был создан специальный штаб, который продолжил разработку плана операции «Кромайт». К 23 августа план операции в основном был закончен и в



Пусанский плацдарм к 15 сентября 1950 года

принципе одобрен начальником главного морского штаба адмиралом Шерманом и начальником генерального штаба армии США генералом Коллинзом. Однако из-за нерешенного вопроса в отношении выбора места высадки десанта в плане было много недоработок. Только 30 августа вышел приказ о том, что высадка морского десанта назначена в порт Инчхон.<sup>1</sup> Ответственными за окончательную доработку плана операции были командующий 7-м оперативным объединением вице-адмирал Страбл, командир 90-го оперативного соединения вторжения контр-адмирал Дойл и командир 1-й дивизии морской пехоты генерал-майор Смит.

В плане операции содержались следующие основные положения:

«1. В первую очередь производится высадка на остров Волмидо, которым предполагается овладеть до начала основной операции. Это мероприятие имеет важное значение ввиду господствующего положения острова по отношению к береговой линии в районе Инчхона. С этой целью в назначенный день в период утренней полной воды (приблизительно в 6:30) на Волмидо высаживается один батальон морской пехоты.

2. Затем производится высадка главных сил десанта — 1-й дивизии морской пехоты со средствами усиления (без одной полковой боевой группы) — на красный, желтый и синий участки. Начало высадки должно совпадать со временем наступления дневной полной воды (приблизительно в 17:00). В дальнейшем дивизия должна захватить плацдарм в районе Инчхона.

3. Плацдарм быстро расширяется с целью захвата аэродрома Кымпхо и продвижения к реке Ханган западнее Сеула. Наступление продолжается до овладения Сеулом, местностью, господствующей над городом, и районом к югу от него. 7-я пехотная дивизия со средствами усиления и части 10-го корпуса в установленное время без боя высаживаются в Инчхоне с кораблей 2-го и 3-го эшелонов и действуют по указанию командира 10-го корпуса.

---

<sup>1</sup> Японское название — Чесульпо. (Прим. ред.)



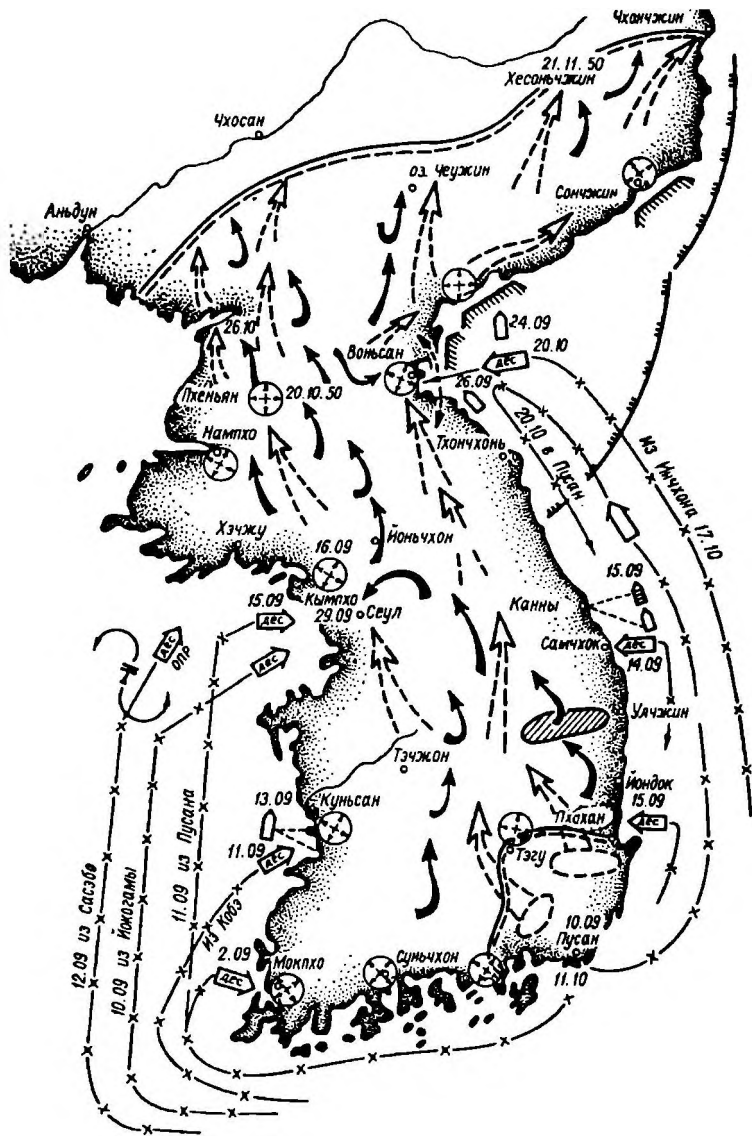
4. Крейсера и эскадренные миноносцы обеспечивают артиллерийскую подготовку высадки и поддержку десанта в течение всей операции. Прикрытие с воздуха, нанесение дальних ударов и непосредственная авиационная поддержка производятся самолетами с быстросходных и эскортных авианосцев в пределах названного района.

Подписано: А. Д. Страбл, вице-адмирал, командующий 7-м оперативным объединением и командующий 7-м флотом».

План операции «Кромайт» был утвержден 6 сентября 1950 г. В качестве десантных войск выделялись 1-я американская дивизия морской пехоты и 7-я американская пехотная дивизия, английский отряд коммандос и несколько частей южнокорейской морской пехоты. Общая численность войск десанта достигала 45 тыс. человек. Высадку десанта планировалось осуществить тремя эшелонами. Первый эшелон составляла 1-я усиленная дивизия морской пехоты, второй и третий эшелоны — 7-я пехотная дивизия, отдельные батальоны союзников и тылы. Высадку последних двух эшелонов планировалось осуществить после того, как 1-я дивизия морской пехоты овладеет портом Инчхон и расширит захваченный плацдарм, достаточный для размещения войск.

Для участия в десантной операции выделялось более 250 кораблей и судов, в том числе 6 авианосцев, 7 крейсеров, 34 эскадренных миноносца, 76 десантных кораблей. Корабельные силы объединялись в оперативные соединения: 90 — вторжения, 91 — оперативного прикрытия, 77 — быстросходных авианосцев, 79 — материально технического обеспечения и 99 — дозора и разведки. Для обеспечения высадки десанта и его поддержки было привлечено свыше 500 бомбардировщиков и истребителей.

По существу, в Инчхонской десантной операции принимали участие почти все силы 7-го оперативного объединения, возглавляемого командующим 7-м флотом США. Общее руководство операцией осуществлял главнокомандующий вооруженными силами



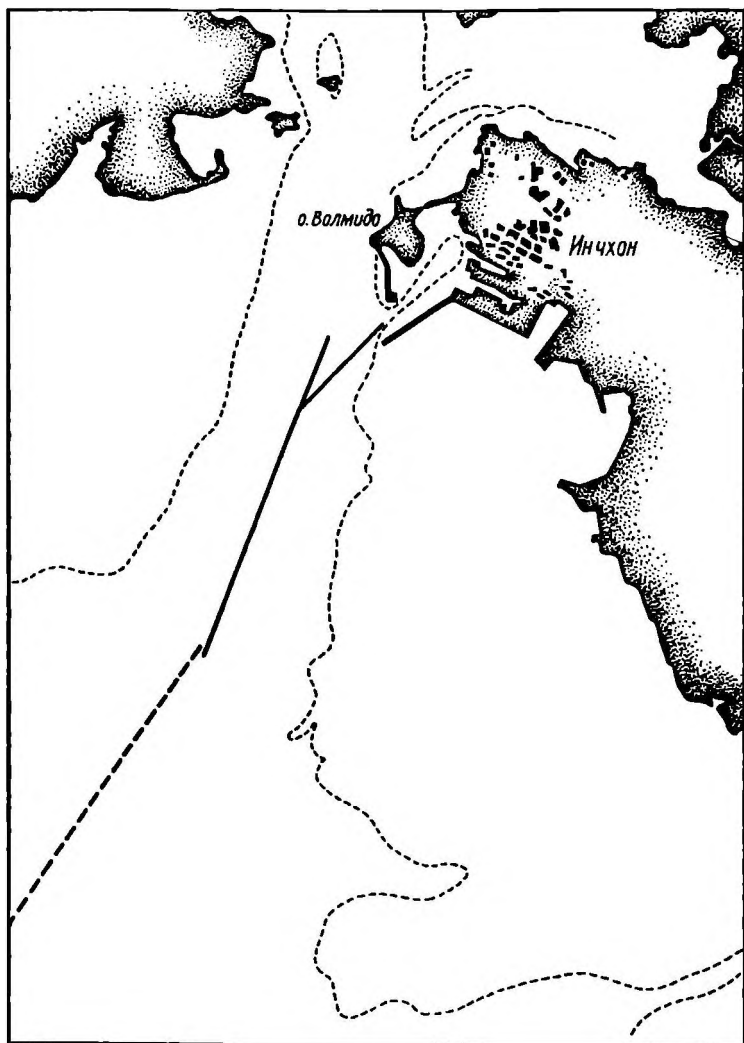
Инчхон-Сеульская операция

США на Дальнем Востоке генерал Макартур, он же являлся командующим силами в Инчхон-Сеульской наступательной операции. Ему подчинялись командующий 7-м оперативным объединением вице-адмирал Страбл и командир 10-го армейского корпуса генерал-майор Олмонд. Командиром сил высадки являлся командир 90-го оперативного соединения вторжения контр-адмирал Дойл. После закрепления десанта на берегу и высадки главных сил руководство вооруженными войсками и силами поддержки переходило к командиру 10-го армейского корпуса.

Верховное командование КНА в период подготовки противника к высадке морского десанта приняло ряд мер по укреплению обороны Инчхона. В частности, было создано командование обороны западного побережья от Кунсана до Инчхона. В его подчинение передавались части, большая часть из которых состояла из новобранцев, не прошедших даже начального военного обучения.

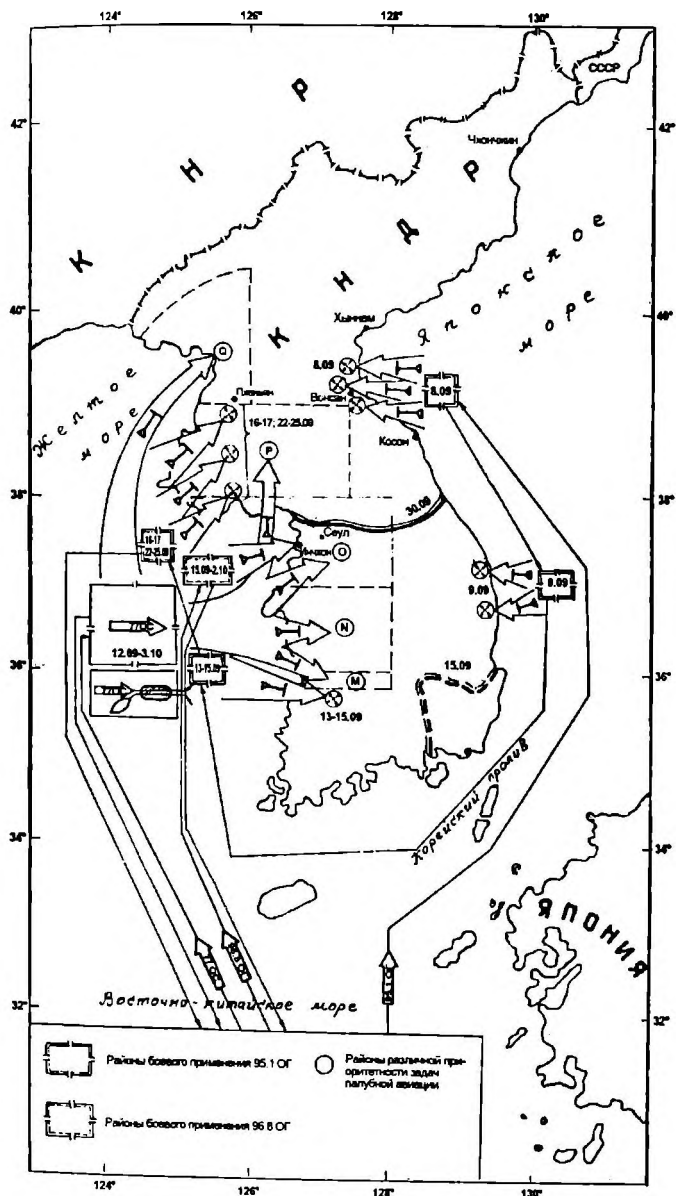
В порту Инчхон и на острове Волмидо оборону занимали подразделения 226-го отдельного полка морской пехоты. Севернее Инчхона дислоцировался батальон 107-го пограничного полка, южнее — отдельный армейский батальон. Общая численность этих войск превысила 3 тыс. человек. На подходах к порту было выставлено до 40 якорных мин, но из-за того, что их выставили с малым углублением, во время отлива мины обнаруживались визуально. Несколько мин сильным течением сорвало с якорей, а оставшиеся в период малой воды были расстреляны корабельной артиллерией передового отряда. В целом же действия командования КНА по организации противодесантной обороны побережья были недостаточно целеустремленными, несмотря на то что многое свидетельствовало о подготовке противника к крупной десантной операции.

В районе высадки десанта союзники имели более чем 20-кратное превосходство в войсках, а их преимущество в воздухе и на море было абсолютным.



Подходы к порту Инчхон

В порту Инчхон назначались три участка высадки: «зеленый» — на острове Волмидо, «красный» — у основания дамбы, соединяющей остров Волмидо с материком, и «синий» — в южной части порта.



Действия авианосных сил в Инчхон-Сеульской операции (сентябрь 1950 г.)

Максимальные приливы приходились на 15 сентября, 11 октября и 3 ноября (плюс-минус 1—2 дня).

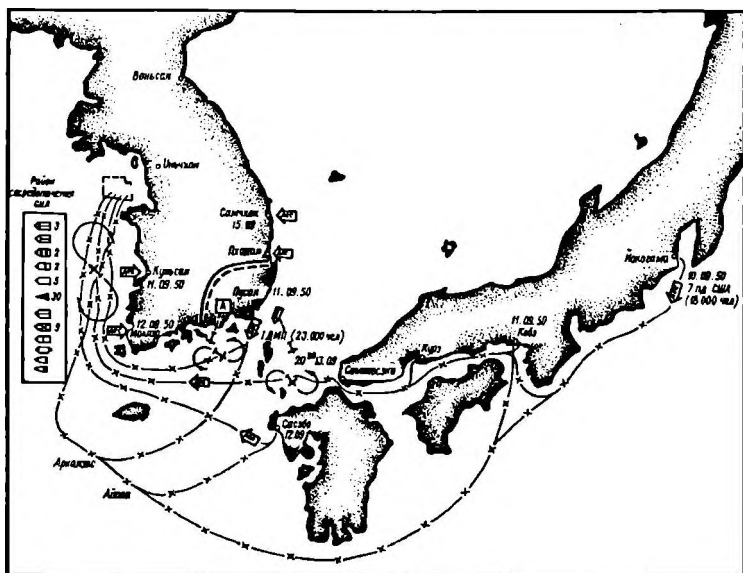
Остановились на ближайшей дате — 15 сентября. Высадку запланировали на светлое время суток. Вначале в период утреннего прилива, наступающего в 6:30, планировалось высадить десант на остров Волмидо, а затем в период полной вечерней воды, наступающей около 17:30, — высадить десант на «красном» и «синем» участках.

Такое решение в отношении выбора времени высадки обосновывалось тем, что приливы в районе Инчхона достигают высоты 7—10 м, а скорость приливо-отливных течений превышает 5 узлов. Такие мощные течения образовали илистые и песчаные отмели, простирающиеся в сторону моря примерно на 5,5 км. Ведущий к Инчхону фарватер извилист, очень узок и чрезвычайно сложен для прохода судов даже в светлое время суток. Опыта высадки морских десантов в районах с такими большими приливами и столь сильными течениями американское командование не имело, поэтому некоторые вопросы ему приходилось решать впервые (изготовление лестниц для выхода на стенку штурмовых групп, снабжение высаженных войск в период малой воды, нарезку районов стоянки и маневрирования десантных кораблей и транспортов и др.). После высадки первого эшелона десанта предполагалось развернуть наступление на Инчхон. Захватив город и порт, войска должны были начать стремительное наступление на Сеул. Наряду с захватом плацдарма ближайшей задачей войск первого эшелона являлся захват аэродрома Кымпхо, расположенного примерно в 20 км к северу от Инчхона. Сразу после решения этой задачи планировалось перебазировать на аэродром авиацию морской пехоты с двух эскортных авианосцев.

Большое внимание уделялось огневому обеспечению. Согласно плану огневого обеспечения, предварительная артиллерийская подготовка назначалась на 13 сентября, т.е. за 2 дня до высадки десанта, а в случае необходимости планировалось повторить ее за день до высадки.

Для непосредственной артиллерийской подготовки выделялись 4 крейсера, 6 эскадренных миноносцев и 3 средних десантных корабля с реактивными установками.



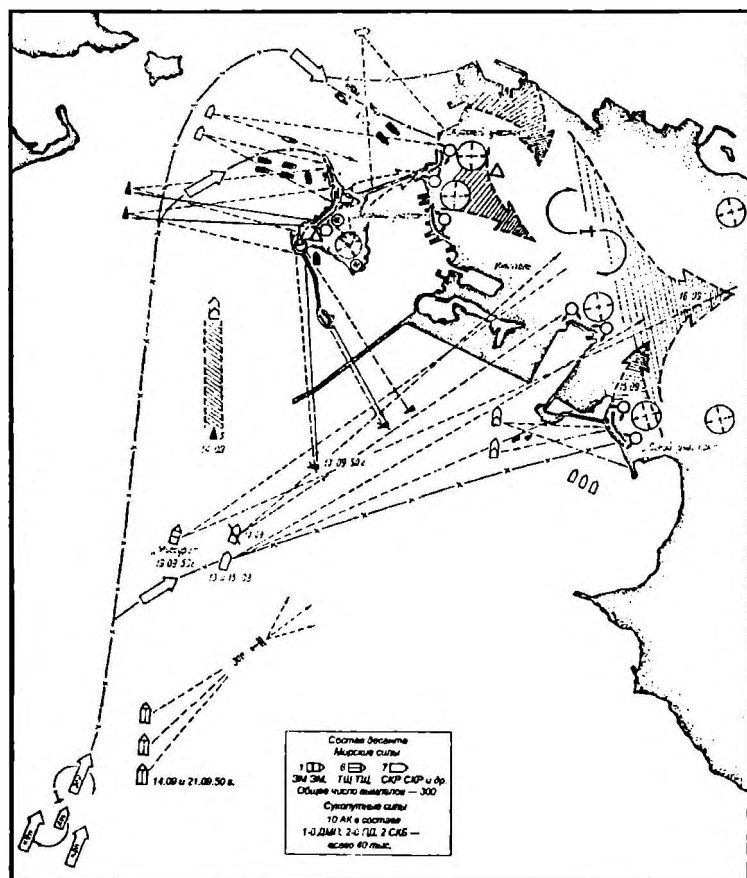


#### Развертывание сил в Инчхонской десантной операции

На подходах к порту были нарезаны три района маневрирования кораблей артиллерийской поддержки: один — для крейсеров, а два — для эскадренных миноносцев. Огневые позиции крейсеров располагались на удалении 12—13,5 км от берега, а эскадренных миноносцев — 0,7—5,5 км. Трём десантным кораблям с реактивными установками ставилась задача обеспечить огневую поддержку войск с близких расстояний вначале при высадке десанта на остров Волмидо, а затем одному кораблю — оказать огневую поддержку штурмовых отрядов на «красном» участке высадки, а двум другим кораблям — продолжать поддержку войск на «зеленом» участке.

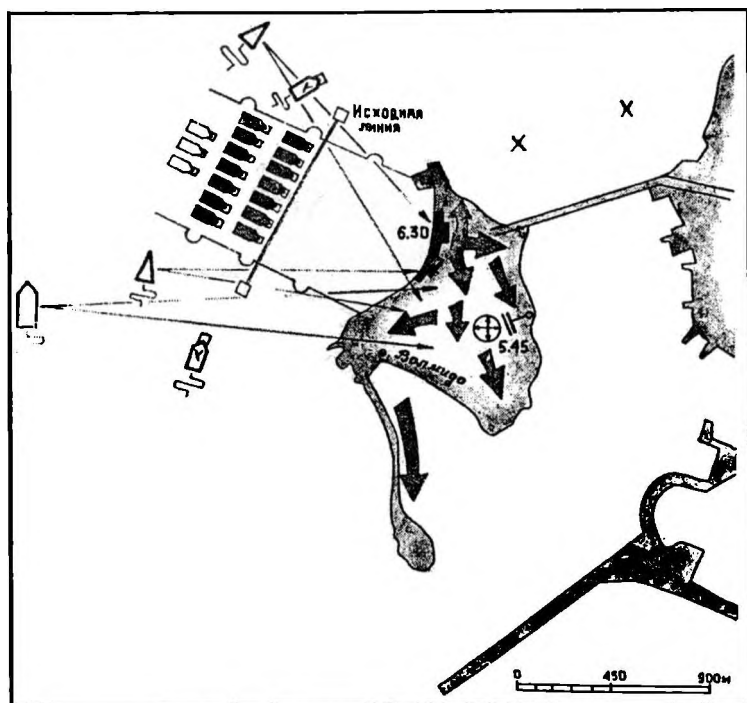
Непосредственная артиллерийская подготовка должна была начаться за 45 мин. до высадки десанта, а для кораблей с реактивными установками — за 15 мин. С подходом к береговой черте первой волны высадочных средств на время огонь прекращался, а после высадки штурмовых отрядов корабли поддерживали войска огнем по заявкам.





Инчхонская десантная операция

Авиационная поддержка возлагалась на две эскадрильи авиации морской пехоты, базировавшиеся на авианосцах 90-го оперативного соединения. Перед авиацией 77-го авианосного соединения стояла задача завоевания господства в воздухе и нанесения ударов по тылам и резервам противника. В случае необходимости командир 1-й дивизии морской пехоты мог запросить для авиационной поддержки самолеты 77-го оперативного соединения.

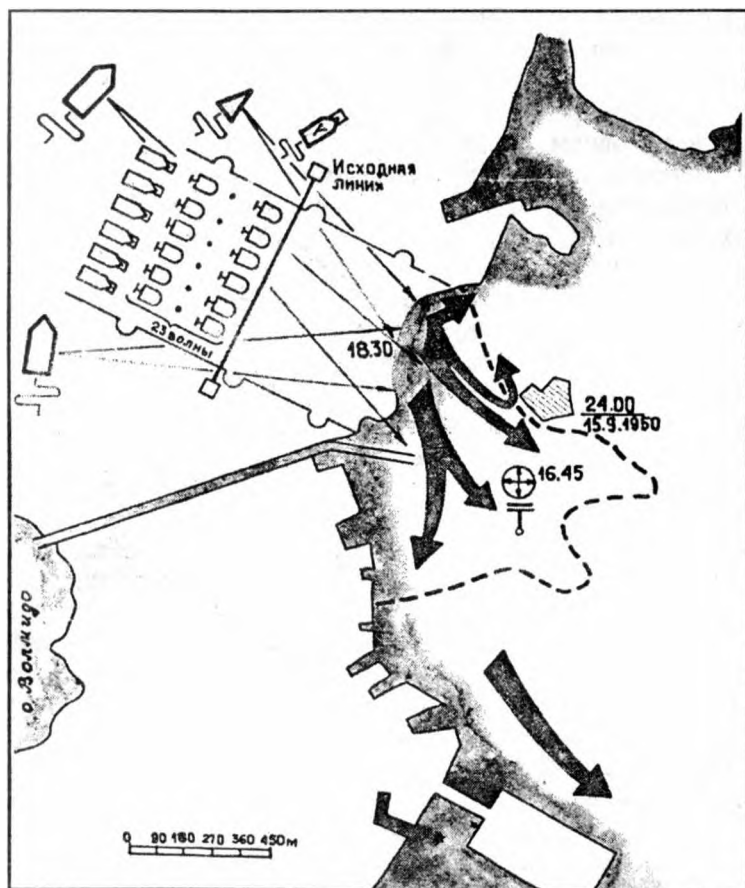


Высадка десанта на «зеленый» участок

План авиационного обеспечения десанта был согласован с планом использования корабельной артиллерии. Предусматривались даже такие детали, как совместные удары авиации и кораблей по одним и тем же целям. Для этого устанавливалась минимальная высота полета для авиации 450 м, а предельная высота траектории снаряда — 330 м.

С переходом штаба 10-го армейского корпуса на берег и с перебазированием 1-го авиакрыла морской пехоты на аэродром Кымпхо авиация оказывалась в подчинении командира корпуса. Палубная авиация 77-го оперативного соединения с этого момента также переходила в подчинение командира корпуса.

Огромное значение уделялось разведке. На этапе подготовки операции с самолетов производились сотни фо-



Высадка десанта на «красный» участок

тоснимков района высадки, тщательно изучались материалы о военно-географических характеристиках района, опрашивались офицеры и рядовые армии и флота, знакомые с Ипчхоном, а также допрашивались военнопленные. Кроме того, в район Ипчхона систематически высаживались разведывательно-диверсионные группы для сбора информации о противодесантной обороне побережья.

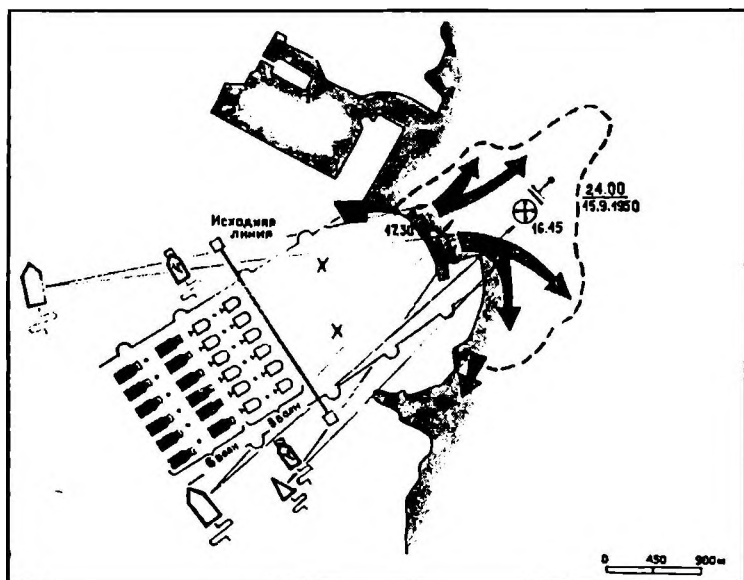
Для отвлечения разведки противника на ложное направление американцы высадили несколько демонстративных

десантов (11 — 14 сентября в Кунсане, 12 сентября в Мокпхо, 14 сентября в Пхохане, 15 сентября в Самчхоне). Выбор района высадки, пункты сосредоточения десантных сил и средств и маршруты их развертывания отвечали условиям, обеспечивавшим скрытность действий.

В конце августа выделенные на операцию силы начали сосредоточиваться в портах Японии и южной части Корейского полуострова. Части 1-й дивизии морской пехоты были сняты с передовых позиций Пусанского плацдарма и отправлены в Кобэ для прохождения специальной подготовки. Части 7-й пехотной дивизии проходили десантную подготовку в Иокогаме. Пунктами формирования десантных отрядов были Иокогама, Кобэ и Пусан. В Сасэбо формировался отряд кораблей артиллерийской поддержки.

В начале сентября палубная авиация приступила к авиационной подготовке, в ходе которой бомбардировщики почти ежедневно совершали по 300 и более вылетов. Наиболее штепсивным ударам подвергались объекты в порту Инчхон и на острове Волмидо. Чтобы преждевременно не раскрыть район высадки, удары наносились также по участкам, где планировались демонстративные десанты. Особенно мощными были удары в период с 10 по 15 сентября. Только за 3 дня, предшествовавших началу высадки, на Инчхон и остров Волмидо было сброшено 246 тонн фугасных, осколочных и зажигательных бомб, 120 напалмовых бомб и выпущено 979 реактивных снарядов.

Посадка войск и погрузка боевой техники на корабли и суда началась в ночь с 6 на 7 сентября. Десантные отряды выходили из пунктов формирования последовательно. Переход осуществлялся шестью отрядами. При этом для каждого отряда был назначен свой маршрут с контрольными точками. Маршруты развертывания разделялись на три зоны. В первой зоне, находившейся вблизи побережья Японии, десантные отряды прикрывала сухопутная авиация с японских аэродромов, во второй — переход осуществлялся в темное время суток без авиационного прикрытия, а в третьей зоне, примыкающей к побережью Кореи, десантные отряды прикрывались авианосной авиацией и авиацией ВВС с аэродромов



Высадка десанта на «синий» участок

Пусанского плацдарма. В целом же переход прикрывали более 100 самолетов, хотя в условиях полного господства в воздухе в этом и не было особой необходимости.

К исходу дня 14 сентября все силы прибыли в район проведения операции. До этого с наступлением светлого времени суток остров Волмидо и порт Инчхон подверглись мощной бомбардировке с воздуха и обстрелу четырех крейсеров. Во второй половине дня под прикрытием авиации и кораблей американцы приступили к тралению подходов к участкам высадки. Во время траления береговые батареи с острова Волмидо потопили тральщик. Закончив траление и не обнаружив мин, дивизион тральщиков покинул район.

В 5:40 15 сентября началась перегрузка войск и техники с десантных кораблей и транспортов на десантно-высадочные средства. В 5:45 по острову Волмидо нанесла удар авиация 77-го оперативного соединения. Как и предусматривалось планом, непосредственная артиллерийская подготовка продолжалась 45 мин. В это время

десантно-высадочные средства формировались в волны и начинали движение к пунктам высадки. С подходом десантно-высадочных средств к береговой черте огонь переносился в глубину противодесантной обороны.

Штурмовые отряды (2 роты) были высажены на остров Волмидо двумя волнами на пехотно-десантных катерах типа LCVP, в третьей волне на трех танкодесантных катерах на остров были доставлены 10 танков. Противодействие высадке оказалось слабым, и уже к 8:00 остров полностью захватили десантники. После 7:00 в связи с начавшимся отливом высадка десанта временно прекратилась. До наступления вечернего прилива шла подготовка к высадке на «красный» и «синий» участки. В это же время корабли артиллерийской поддержки производили огневые налеты на расположенные в Инчхоне объекты. Авиация также наносила удары с целью дальнейшего ослабления обороны. При этом особое внимание обращалось на отсечение маршрутов подхода резервов КНА. Самолеты 77-го оперативного соединения наносили массированные удары по коммуникациям на глубину до 40 км от Инчхона.

В 16:45 началась непосредственная авиационная и артиллерийская подготовка «красного» и «синего» участков высадки. Одновременно шли спуск на воду десантно-высадочных средств, посадка на них войск и погрузка боевой техники, формирование десантных волн. Высадка десанта на обоих участках началась почти одновременно, приблизительно за час до захода солнца и наступления полной воды.

На «красный» участок десант был высажен 23 волнами на десантных гусеничных амфибиях типа LVT/A и LVT с восемью танкодесантных кораблей, подошедших прямо к береговой черте.

На «синий» участок высадка десанта осуществлялась 15 волнами на гусеничных амфибиях типа LVT/A и LVT и 6 волнами на пехотно-десантных катерах типа LCVP. Высадочные средства спускались с девяти танкодесантных кораблей типа LST. Переход высадочных средств из района стоянки танкодесантных кораблей и транспортов до пунктов высадки занял около 90 мин.,

что значительно превышало существовавшие нормативы. В других условиях столь длительное нахождение высаженных средств в зоне огня береговых батарей могло обернуться для американцев тяжелыми последствиями.

Высадка десанта на «красный» и «синий» участки также проходила при слабом противодействии, в результате чего войскам удалось сравнительно быстро и с малыми потерями захватить плацдарм. Общие потери в 1-й дивизии морской пехоты составили всего 222 человека, из них 196 раненых.

16 сентября высадка первого эшелона была завершена. Сразу же на берегу был развернут командный пункт дивизии. С 18:00 16 сентября командир 10-го армейского корпуса вступил в руководство силами на берегу. К исходу дня 17 сентября совместными усилиями воздушного и морского десантов был захвачен аэродром Кымпхо. На следующий день на него перебазировались самолеты 1-го авиакрыла морской пехоты. Главной задачей этих самолетов была поддержка морской пехоты при ведении наступления в направлении Сеула.

Американское командование большое внимание уделяло материально-техническому обеспечению сил. Среднесуточный объем доставляемых в Инчхон грузов составлял около 7 тыс. тонн. Для круглосуточной доставки воинских грузов на захваченный плацдарм морским десантно-строительным батальоном был оборудован причал, протянувшийся на 130 м от острова Волмидо до глубоководной части внешнего рейда.

Одновременно с действиями 1-й дивизии морской пехоты по расширению плацдарма шла высадка второго и третьего эшелонов. В ходе операции американцы успешно использовали вертолеты берегового и корабельного базирования для ведения разведки, эвакуации раненых, доставки грузов войскам, корректировки огня и т.д. К 20 сентября закончилась высадка войск и тыловых организаций 10-го армейского корпуса.

Несмотря на огромное превосходство в силах и средствах, союзные войска наступали нерешительно. В первый

день они продвинулись всего на 4,8 км, а все расстояние от Инчхона до Сеула (32 км) преодолели за 14 суток.<sup>1</sup> Из-за низких темпов наступления конечная цель Инчхон-Сеульской операции достигнута не была. Войска КНА сумели с боями выйти из окружения и создать сплошную линию фронта по 38-й параллели.

В целом морская десантная операция прошла успешно. Ее успеху способствовали созданное превосходство в силах и средствах, отсутствие серьезного противодействия на море и в воздухе и незначительное сопротивление на этапе боя за высадку, а также серьезные просчеты северокорейского командования в оценке обстановки и организации противодесантной обороны побережья.

Инчхонская десантная операция проводилась после того, как был изучен и обобщен опыт Второй Мировой войны. Известно, что с появлением ядерного оружия рассуждения многих военных теоретиков зашли в тупик: они поставили под сомнение весь опыт, накопленный в минувшей войне, а высадку крупных морских десантов стали считать невозможной. Такие взгляды послужили своего рода тормозом в развитии не только десантных сил и средств, но и теории морской десантной операции. В этом смысле война в Корее и особенно опыт проведения Инчхонской десантной операции представлял значительный интерес, поскольку был получен ответ на многие вопросы военно-морского искусства.

Практически сразу после этой войны в США было издано учебное руководство по высадке морских десантов, основные положения которого затем вошли в официальное наставление.

Инчхонская десантная операция проводилась в основном по тем же принципам, что и в годы Второй Мировой войны, но все же она имела некоторые специфические особенности, а именно: если в годы Второй Мировой войны морские десантные операции были относительно самостоятельными, т.е. не связанными непосредственно с

---

<sup>1</sup> 25 сентября американские войска вышли на окраину Сеула, окончательно город был захвачен 29 сентября. (Прим. ред.)



действиями на сухопутном фронте, то рассмотренная операция являлась составной частью стратегической операции на сухопутном театре. Действия сухопутных войск, ВВС и ВМС были объединены единым замыслом Инчхон-Сеульской стратегической операции. На всех этапах ее проведения общее руководство силами возлагалось на генерала Макартура, который одновременно являлся командующим силами в Инчхон-Сеульской операции. На этапах перехода сил морем и боя за высадку непосредственное руководство силами осуществлял морской начальник (командующий 7-м флотом США), а после высадки на берег сил первого эшелона — армейский начальник (командир 10-го армейского корпуса).

Отличительной чертой Инчхонской десантной операции было также и то, что союзники осуществили высадку непосредственно в порт, в то время как в годы Второй Мировой войны крупные десанты, как правило, высаживали на необорудованное побережье и вдали от портов. Если в минувшей войне десант высаживали с таким расчетом, чтобы иметь больше светлого времени суток для решения задачи по захвату, расширению и укреплению плацдарма, то в этой операции он был высажен в конце дня.

Крупным недостатком плана Инчхонской десантной операции следует считать отсутствие предусмотренных запасных районов высадки, хотя их необходимость не вызывала никакого сомнения, так как физико-географические характеристики района благоприятствовали использованию донных мин.

Принципиальным новшеством этой операции было использование вертолетов для управления силами, ведения разведки, эвакуации раненых, переброски в труднодоступные районы войск и грузов. Командование ВМС США получило возможность сделать вывод о целесообразности применения вертолетов в значительно больших масштабах, в том числе и в качестве высадочных средств, что в свою очередь вызвало появление в составе иностранных флотов кораблей нового типа — десантных вертолетоносцев — и отработки нового способа высадки морского десанта; способ получил наименование «вертикальный охват».

Уже весной 1953 г. впервые на учении «Дезерт-рок» была осуществлена высадка морской пехоты с вертолетов. По заключению многих военно-морских специалистов, благодаря полученному опыту подтвердилась обоснованность теоретических положений о целесообразности высадки десантов с вертолетов, базирующихся на кораблях.

### **Вонсанская десантная операция**

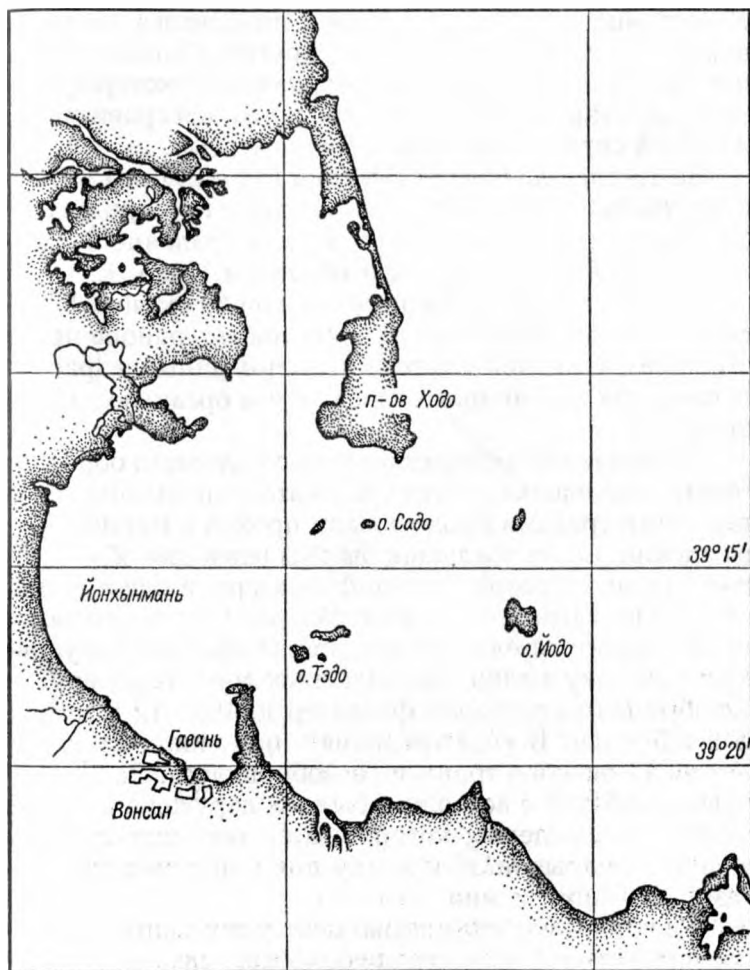
После того как сорвались замыслы американского командования по окружению и уничтожению главных сил КНА в ходе Инчхон-Сеульской операции, они начали готовить Вонсанскую десантную операцию. С помощью высаженного оперативного десанта в порт Вонсан<sup>1</sup> американцы намеревались отрезать пути отхода войск КНА на север и совместными ударами с фронта и тыла при поддержке авиации и флота уничтожить ее главные силы. Цель планируемой операции мало чем отличалась от той, которую американцы преследовали при высадке морского десанта в Инчхон.

Для проведения операции были выделены тот же 10-й армейский корпус (более 60 тыс. человек), более 400 самолетов и 283 корабля и судна. Фактически использовались такие же силы, что и в Инчхонской десантной операции, и такая же их организация. Подготовка операции мало чем отличалась от предыдущей. Особенностью Вонсанской десантной операции явилось то, что созданная флотом Северной Кореи минно-артиллерийская позиция сорвала высадку десанта, который превратился в обычную перевозку войск морем. Поэтому наибольший интерес в этой операции представляет организация противоминного обеспечения высадки.

Физико-географические характеристики Вонсана и внешнего рейда благоприятствовали созданию мощной минно-артиллерийской позиции. Глубины на рейде и у входа в порт составляли 14—16 м, высота приливов не

---

<sup>1</sup> Японское название — Гензан. (Прим. ред.)



Вонсан и окрестности

превышала 20 см. Такие условия позволяли использовать как якорные, так и донные неконтактные мины.

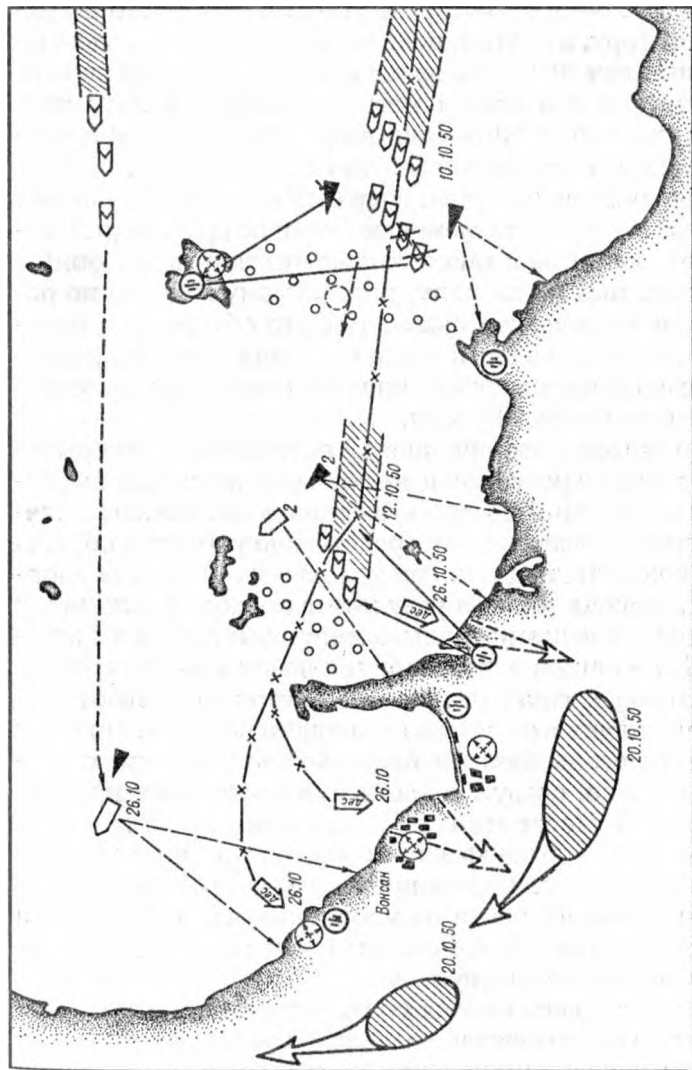
В районе проведения операции впервые мины были обнаружены почти за месяц до высадки. Еще 27 сентября в нескольких милях к востоку от Вонсана американцами была обнаружена и уничтожена плавающая мина.

У восточного побережья Кореи подорвался на mine вначале один эсминец, а затем другой. Однако это не насторожило американское командование, которое считало, что, так же как и в Инчхоне, удастся сравнительно легко справиться с минной опасностью.

За 10 дней до начала высадки (10 октября) к Вонсану прибыли 6 тральщиков, которые под прикрытием эскадренных миноносцев начали траление фарватера между мысом Илари и островом Иодо. Если не считать обнаружения мин вертолетом (9 октября), никакими данными о минной обстановке в районе предстоящей десантной операции американцы не располагали, так как минная разведка ими организована не была.

Траление мин осуществлялось следующим образом. Четыре тральщика в строю кильватерной колонны контактными тралами проделывали проход в минном заграждении. Один тральщик был выделен для обозначения границы протраленного фарватера, а один — для расстрела вытраленных мин. Впереди тральщиков на малой высоте летел вертолет, производивший визуальную разведку мелко поставленных мин. К вечеру 10 октября был протрален фарватер длиной 12 и шириной 1,5 мили. В ходе траления уничтожили 21 мину. Утром 11 октября траление возобновилось. За 55-метровой изобатой с вертолета было обнаружено плотное минное заграждение, которое затем обследовали подводники-подрывники, к концу дня они отметили буйками 50 якорных мин.

12 октября американцы пытались уничтожить это минное заграждение авиационным бомбовым ударом, используя 31 бомбардировщик «скайрейдер» и 16 истребителей «корсар». Каждый бомбардировщик нес по три 450-кг фугасные бомбы, истребители — по одной такой же бомбе. Все бомбы были снаряжены гидростатическими взрывателями, обеспечивавшими их подрыв на глубине 7,5 м. Самолеты должны были сбросить бомбы двумя полосами длиной по 5 миль, с интервалом между бомбами 200 м. Расстояние между полосами устанавливалось 200 м.



Действия американского флота в районе Вонсана, 10 — 26 октября 1950 года

Равномерного распределения бомб предполагалось достичь за счет координирования сброса бомб двумя самолетами, один из которых уточнял свое место по радиолокатору, а другой, находясь под ним, сбрасывал по его сигналам дымовые ориентирные буйки. Американцы считали это новым методом борьбы с минами и полагали, что от детонации взорвутся все мины и подходы к пунктам высадки будут безопасными.

Однако авиационный удар был малоэффективным, так как сброшенные дымовые буйки не сработали. Волны самолетов оказались сильно растянутыми, бомбы сбрасывались по сигналу, подаваемому голосом по радиосети тактической связи. Все это обусловило большую неравномерность распределения бомб на линии бомбометания. Американским летчикам удалось уничтожить не более 10% мин.

Во второй половине дня 12 октября под прикрытием 2 легких крейсеров и нескольких эсминцев американцы приступили к уничтожению минного заграждения, находившегося непосредственно у входа в порт. В ходе траления под днищем тральщика «Пайрет» взорвалась донная мина, в результате корабль разломился пополам, а через несколько минут обе его части затонули. Шедший в кильватере тральщик «Пледж» застопорил ход и спустил на воду моторный вельбот для спасения личного состава с тонущего корабля. По нему открыли огонь батареи береговой артиллерии с острова Синьдо, сразу же достигнув нескольких прямых попаданий. После того как команда обрубила трал, корабль начал отходить из района, но при повороте наскочил на мину. Взрыв произошел под корпусом корабля с правого борта на уровне носового машинного отделения. Тральщик получил очень тяжелые повреждения и вскоре затонул.

В тот же день войска КНА вынуждены были оставить Вонсан и отойти на новый рубеж обороны. Но американское командование не отказалось от решения высадить десант в Вонсане. Траление мин было возобновлено. От подрыва на минах и огня береговых бата-

рей погибли еще 2 тральщика, а сторожевой корабль получил серьезные повреждения. Только к 25 октября американцам удалось проделать проходы в минных заграждениях. Однако еще 19 октября десантные отряды прибыли в район высадки и вынуждены были маневрировать вдоль восточного побережья Кореи в ожидании окончания траления.

Таким образом, крупная морская десантная операция, спланированная по всем правилам военного искусства, сорвалась. Американцы не могли вторично осуществить план, где предусматривалось окружение и уничтожение войск КНА, а их ВМС оказались абсолютно не подготовленными к борьбе с минами даже при отсутствии серьезного противодействия. Почти 300 кораблей и судов с десантом на борту вынуждены были совершать челночные движения в ожидании окончания траления, на которое затратили 15 суток вместо 5 запланированных. В таких условиях наличие у обороняющейся стороны более сильных воздушных и морских сил могло бы привести к полному разгрому десанта.

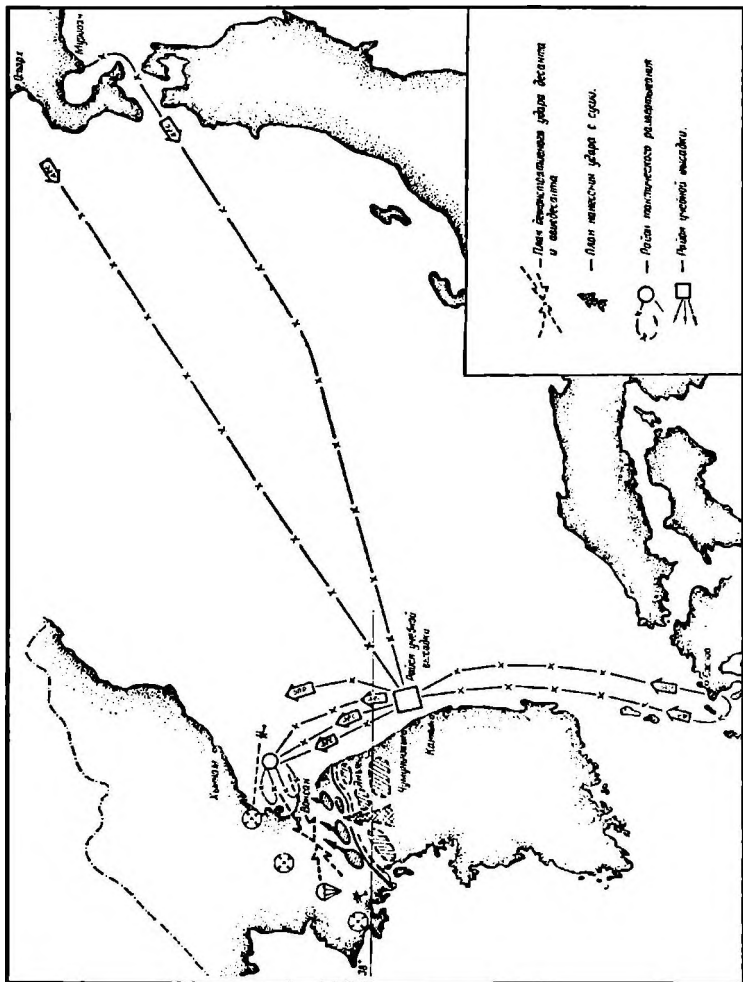
Уроки Вонсанской десантной операции напомнили, что с миной угрозой нельзя не считаться. Сразу после этой операции американское военное руководство выдало заказ на разработку новых морских мин, а в следующем году были восстановлены минно-тральные силы ВМС США и заказаны 125 тральщиков. Кстати, с появлением ядерного оружия в США были расформированы минно-тральные силы, а миной как современным морским оружием стали пренебрегать, считая ее оружием вчерашнего дня.

В этой операции впервые в истории в противоминных действиях принимали участие корабельные вертолеты. Несмотря на то что они решали задачи только ведения миной разведки, в США был сделан вывод о целесообразности их использования и для уничтожения минных заграждений. После Корейской войны в США приступили к разработке вертолето-тральщиков и вертолетных контактных и неконтактных тралов.









Развертывание сил в Вонсан-Косонгской операции

переговорах. Кроме того, американское командование при осуществлении этой высадки предполагало дать как можно большую практику всем видам вооруженных сил в подготовке и проведении морских десантных операций.

Ничего принципиально нового в военно-морское искусство эта операция не внесла, она планировалась и проводилась так же, как и две предыдущие — Инчхонская и Вонсанская. Единственной особенностью явилось то, что в ней была запланирована репетиция высадки. 13 октября в 35—45 милях к югу от линии фронта под прикрытием истребителей и отряда кораблей американцы провели репетицию с фактической высадкой войск и выгрузкой части боевой техники на берег. По окончании репетиции войска и техника были вновь приняты на корабли и транспорты и к исходу дня 14 октября прибыли в район проведения операции.

Из-за того что репетиция высадки проводилась в светлое время суток и при огромной концентрации сил и средств, а район был избран в непосредственной близости от линии фронта, северокорейское командование сумело правильно оценить обстановку и характер предстоящих боевых действий.

Вонсан-Косонская операция своей цели не достигла, американцам не удалось изменить соотношение сил в свою пользу. Уроки этой операции свидетельствуют о том, что слишком назойливая демонстрация при всесторонней оценке обстановки позволяет отличить ложные действия от фактических и принять обоснованное решение.

### **Удары по наземным объектам**

Уничтожение наземных военных и промышленных объектов Северной Кореи было одной из основных задач ВМС США и их союзников. К решению этой задачи чаще всего привлекалась палубная авиация, действовавшая как самостоятельно, так и во взаимодействии с тактической и стратегической

авиацией, и даже с надводными кораблями. Уничтожение некоторых прибрежных объектов возлагалось на линейные корабли, крейсеры, а в некоторых случаях и на эскадренные миноносцы.

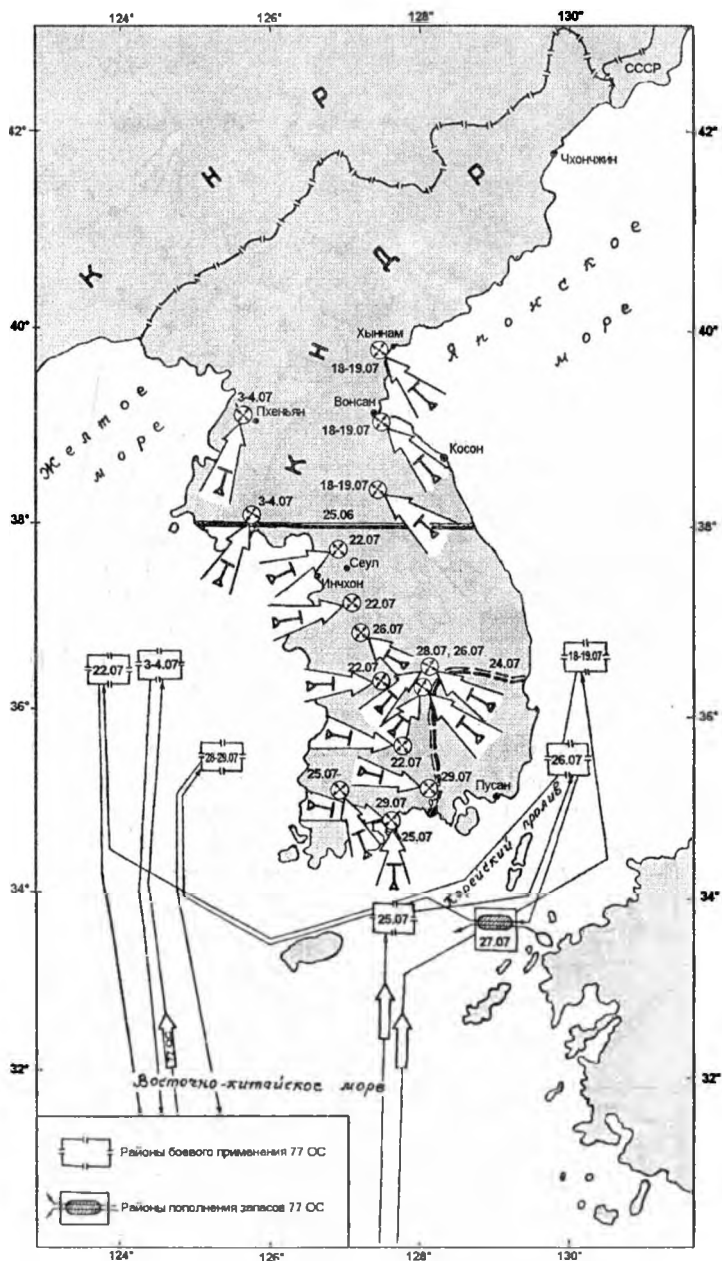
Но все же в ходе Корейской войны 1950—1953 гг. к уничтожению наземных объектов чаще других сил привлекались авианосцы 77-го оперативного соединения 7-го флота США. Это соединение состояло из трех оперативных групп: 77.1 — поддержки (тяжелые и легкие крейсеры, линейные корабли); 77.2 — охранения (эскадренные миноносцы); 77.3 — авианосной. Состав 77-го оперативного соединения был переменным. В первые месяцы войны в него входили 1—2 авианосца и до 10 кораблей охранения. Впоследствии его состав несколько стабилизировался: соединение в среднем включало в себя 3—4 авианосца, 1 линейный корабль, 1—2 легких крейсера, 14—19 эскадренных миноносцев.

Первыми к берегам Кореи прибыли авианосцы «Вэлли Фордж», «Филиппин Си» и «Лейте», а 15 сентября 1950 г. — «Боксер». Эти корабли и составили ядро 77-го оперативного соединения.

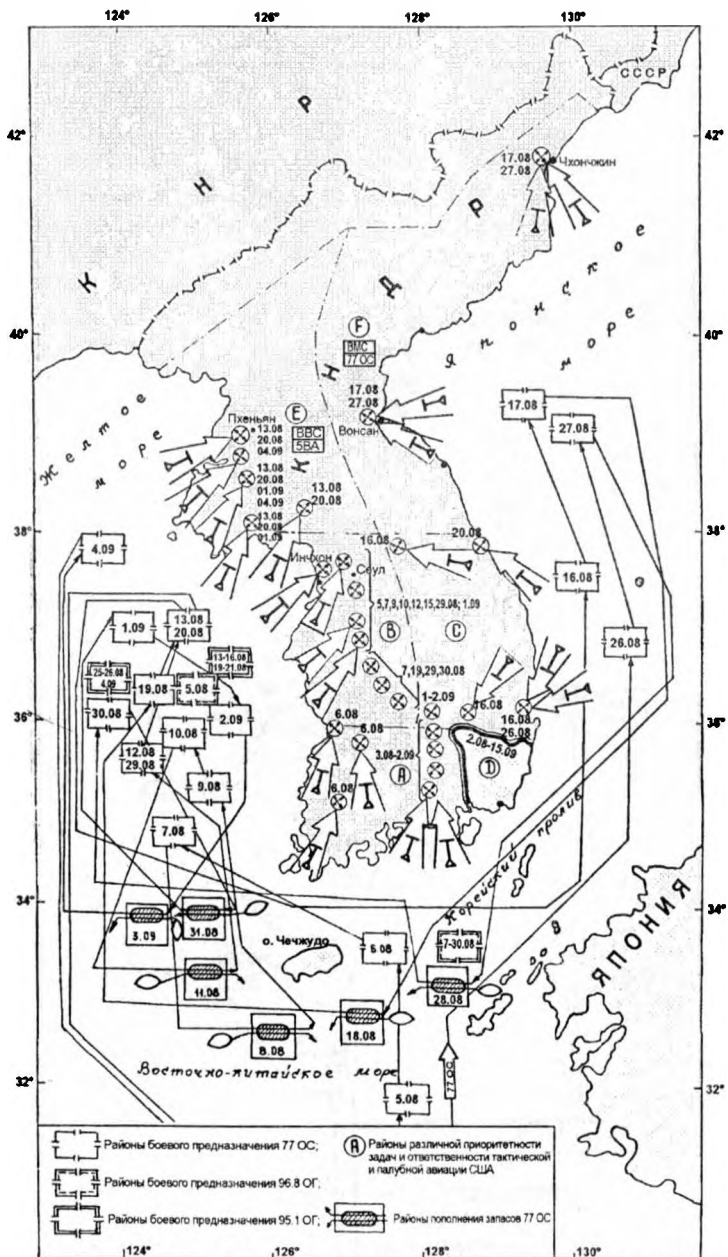
В среднем численность палубной авиации 77-го оперативного соединения (3—4 авианосца) составляла 160—220 боевых и 40—60 обеспечивающих самолетов. Восполнение потерь осуществлялось за счет доставки самолетов на театр военных действий эскортными или легкими авианосцами.

В авиакрыло входили реактивные истребители F9F-2 «Пантера», поршневые истребители F4U-4 «Корсар» и тяжелые поршневые штурмовики AP-4 «Скайрейдер». С августа 1951 г. на театре военных действий появились палубные реактивные истребители F2H-2 «Бэнши». В первые недели войны соотношение истребителей и штурмовиков составляло 4:1, с декабря 1950 г. — 3:1, а реактивных и поршневых истребителей в первый год войны 1:1, а впоследствии — 2:1.

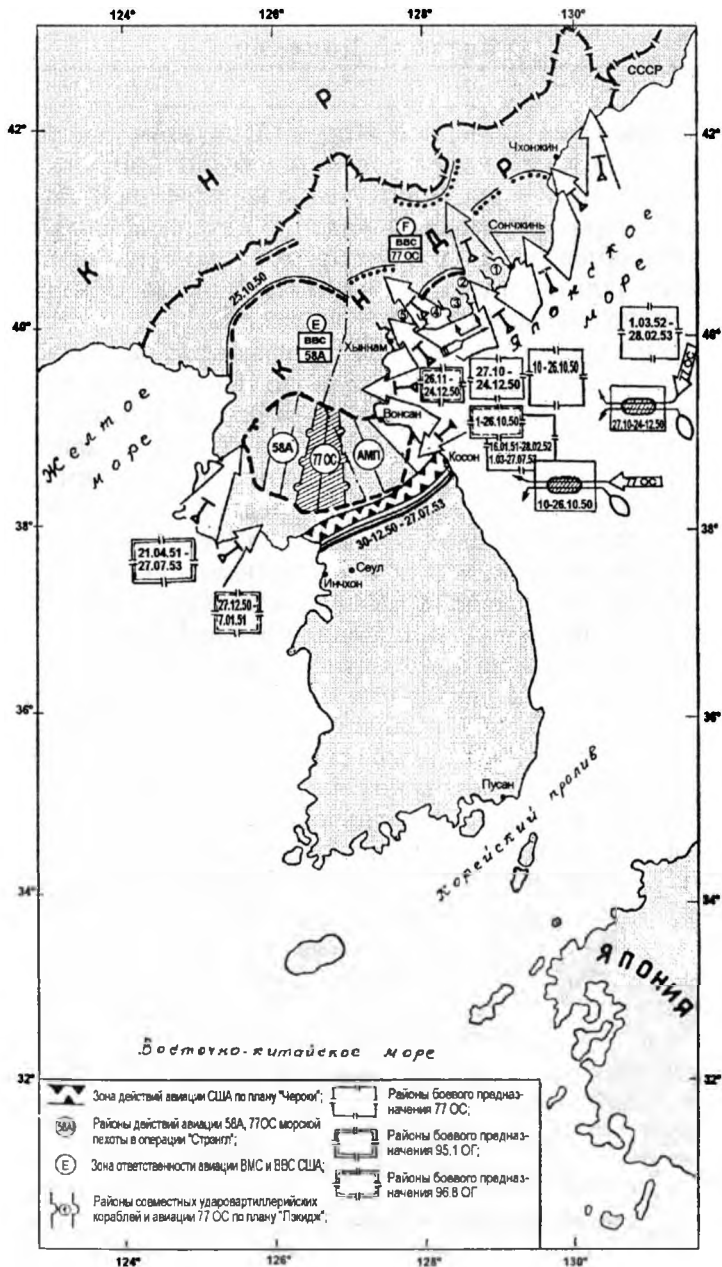
В начале войны Объединенный комитет начальников штабов разработал план бомбардировок, где предусматривался вывод из строя 18 стратегических объектов



Действия авианосных сил в войне в Корее (июль 1950 г.)



Действия авианосных сил в войне в Корее  
(август 1950 г.)



Боевые действия в войне в Корее  
(октябрь 1950 г. — июль 1953 г.)

на территории Северной Кореи. При этом массированные дневные налеты авиации были направлены главным образом на уничтожение назначенных объектов, а не промышленных в общем. Уничтожая наиболее ценные объекты, американское командование преследовало цель подрыва военного потенциала Северной Кореи, не распыляя ограниченные силы.

При выполнении ударов по наземным объектам в состав авиагруппы входило от 14 до 16 самолетов специального назначения (для ночных действий, фоторазведки, радиоэлектронной борьбы, дальнего радиолокационного обнаружения), что исключало возможность применения ударной авиации для решения несвойственных ей задач и в целом повышало эффективность ударов. Серьезным недостатком в действиях американской палубной авиации явилось незначительное число экипажей, подготовленных к ночным боевым действиям: в среднем их было не более пяти в каждой авиагруппе. В связи с этим при нарушении наземных коммуникаций американская палубная авиация действовала преимущественно днем. Наблюдалась усталость палубных команд авианосцев, обеспечивавших подготовку, взлет и прием самолетов с высокой интенсивностью. Ночью резко снижалась эффективность зенитной артиллерии — основного средства ПВО КНА, поэтому, действуя ночью, американские летчики добивались больших успехов, чем днем, поскольку противник осуществлял перевозки преимущественно в темное время суток.

Основной формой применения 77-го оперативного соединения были боевые действия, а основным способом их ведения — так называемые «рейды», или набегги, продолжительность которых доходила до 2 недель. Районы боевого маневрирования авианосцев в первые месяцы Корейской войны назначались в акватории Желтого моря. Командиры авианосных ударных групп старались как можно чаще менять районы боевого маневрирования, удаленные друг от друга на расстояния от 40 до 60 миль. Иногда районы боевого маневрирования располагались в акватории Японского моря.



№ п/п	Наименование	Кол-во ходов	1950 г.		1951 г.		1952 г.		1953 г.	
			1	2	1	2	1	2	1	2
1	«Вэли Фордж»	4	1	2	12	12	11	13	11	12
2	«Филиппин Си»	3	1	2	12	12	11	13	11	12
3	«Лейто»	1	9	19	12	12	11	13	11	12
4	«Принстон»	3	5	10	12	12	11	13	11	12
5	«Бон Оми Ричард»	2	30	30	12	12	11	13	11	12
6	«Эссекс»	2	22	22	12	12	11	13	11	12
7	«Артистам»	1	16	16	12	12	11	13	11	12
8	«Боксер»	4	15	27	12	12	11	13	11	12
9	«Кирсфорд»	1	14	14	12	12	11	13	11	12
10	«Оринджани»	1	23	23	12	12	11	13	11	12
11	«Лейк Чеплен»	1	10	10	12	12	11	13	11	12

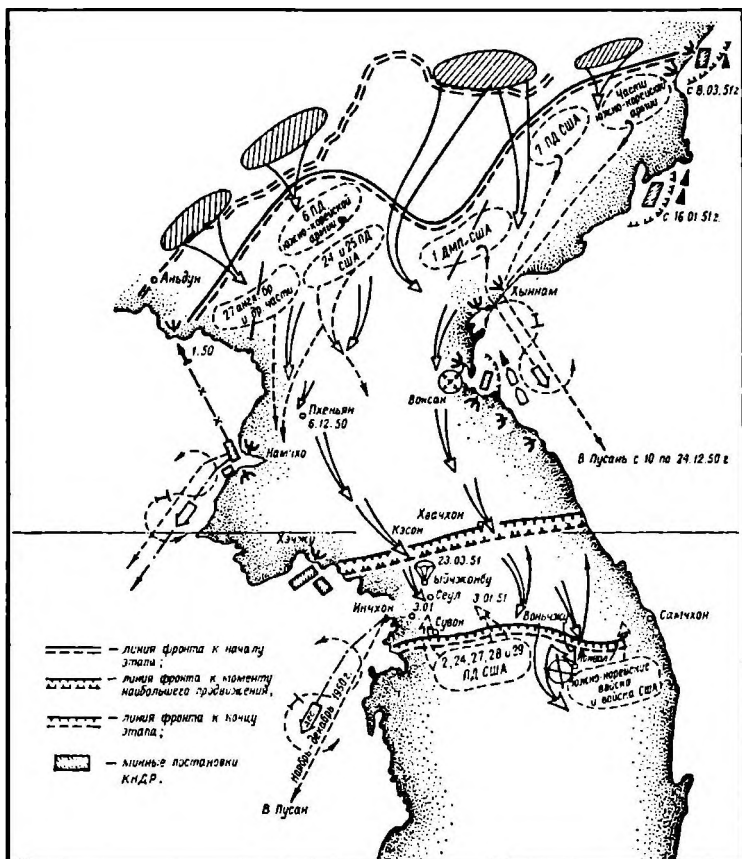
График интенсивности использования авианосцев

С октября 1950 г. по июль 1953 г. 77-е оперативное соединение вело систематические боевые действия, находясь в Восточно-Корейском заливе. Как правило, районы боевого маневрирования имели прямоугольную форму со сторонами в 20—30 миль. Центр такого района находился в 40—80 милях от береговой черты. Расстояние до объектов ударов устанавливалось в диапазоне 90—240 миль, что составляло от 20 до 50% тактического радиуса палубной авиации.

При нанесении ударов по наземным объектам американским летчикам приходилось решать две задачи: уничтожить военные и промышленные объекты и нарушать сухопутные коммуникации КНА. В зависимости от складывавшейся обстановки, они выполняли то одну, то другую задачу. В отдельные периоды нарушение сухопутных коммуникаций являлось важнейшей задачей американского флота, особенно при активизации боевых действий на сухопутном фронте. Основными объектами ударов становились мосты, являвшиеся наиболее уязвимыми элементами коммуникаций. Эту задачу также решали в форме систематических боевых действий. За всю войну американское командование лишь дважды проводило операции, главной целью которых было нарушение сухопутных коммуникаций.

Следует отметить, что удары по мостам наносились весьма интенсивно. Только в период с 9 по 21 ноября 1950 г. самолеты выполнили 593 боевых вылета (8 групповых ударов) в район реки Ялуцзян, сбросив на мосты 232 тыс. бомб. Однако цели этих бомбардировок достигнуты не были. Северокорейское командование умело маскировало мосты и дороги, ведущие к ним, создавало новые переправы, ложные мосты и т. д. С наступлением холодов американское командование вообще отказалось от выполнения ударов по этим объектам.

Весной 1951 г. американское командование намеревалось разрушить плотину Хвачхонского водохранилища и вывести из строя ряд мостов и переправ.



Босвые действия на третьем этапе войны  
(октябрь 1950 г. — июль 1953 г.)

В 16:00 30 апреля 6 «скайрейдеров» с авианосца «Принстон», несущих по две 900-кг бомбы, в сопровождении 5 «корсаров», предназначенных для подавления зенитной артиллерии, нанесли удар по плотине. На следующий день самолеты предприняли торпедную атаку по этой же плотине. В ударе участвовало 8 «скайрейдеров», несших по одной торпедой, в сопровождении 20 «корсаров». Самолеты выходили на удар парами. На этот раз их действия были более

успешными. 6 из 8 торпед попали в цель, однако нарушить систему мостов и переправ американцам не удалось.

С июля 1951 г. началась новая фаза войны в Корее: принципиально изменились цели бомбардировок наземных объектов. Перед американской авиацией ставились задачи: ограничить наступательные возможности сухопутных войск противника, продолжить интенсивные удары с воздуха по военным и промышленным объектам Северной Кореи и таким образом создать условия для заключения выгодного перемирия. Американские военные теоретики назвали эту фазу войны «воздушной кампанией», поскольку в вооруженной борьбе решающую роль играли воздушные бомбардировки. Отмечено, что тогда основные усилия авиации были направлены в основном на изоляцию районов боевых действий от тыловых районов страны и срыву снабжения воинскими грузами войск противника. Это оказывало существенное влияние на характер действий войск КНА, которые в связи с этим планировали боевые действия на темное время суток и осуществляли воинские перевозки ночью.

В ходе «воздушной кампании» 23 июня 1952 г. самолеты с авианосцев «Боксер», «Принстон» и «Филиппин Си» нанесли массированный удар по Сунхунской гидроэлектростанции. В ударе участвовало до 150 самолетов (из них более 50% — истребители). За 5 мин. до подхода к цели ударной группы (35 пикирующих бомбардировщиков «скайрейдер») по объектам ПВО нанесли удар 35 реактивных истребителей-бомбардировщиков «пантера». Вслед за ними с высоты около 1000 м с пикирования «скайрейдеры» сбросили 450- и 900-кг бомбы. На высоте 500 м пикировщики переходили на горизонтальный полет и продолжали обстрел объектов пулеметно-пушечным огнем. Менее чем за 3 мин. американцы сбросили на гидроэлектростанцию около 90 т бомб. Удар прикрывали 84 истребителя «сэйбр» из состава 5-й воздушной армии. Всего в тот день в ударах по четырем электростанциям участвовало 230 палубных самолетов и 270 самолетов 5-й воздушной армии.

11 июля 1952 г. 91 самолет с авианосцев «Бон Омм Ричард» и «Принстон» под прикрытием истребителей «сэйбр» нанесли удар по Пхеньяну; 27 июля морская авиация нанесла удар по свинцово-цинковому заводу в Синьдоке и по магнизитовому заводу в Килчу; 1 сентября был подвергнут бомбардировкам 144 самолетов с авианосцев «Эссекс», «Принстон» и «Боксер» нефтеперерабатывающий завод в Аочжи.

В связи с ростом потерь американское командование вынуждено было активизировать действия авиации ночью и искать новые тактические приемы. Для осуществления удара самолеты стали заходить с малых высот, в основном со стороны солнца, иногда под прикрытием дымовых завес. В темное время чаще использовались осветительные бомбы и прожекторы. По защищенным объектам удары наносили две группы: первая — по средствам ПВО, вторая (с минимальным интервалом) — по целям. Для затруднения восстановительных работ применялись бомбы замедленного действия, которые в зависимости от установки могли подрываться через 72 часа.

Ночью палубные самолеты действовали, как правило, парами, способом «свободной охоты». Каждой паре назначался участок дороги протяженностью до 250 км. Один самолет с подходом к цели снижался и на малой высоте вел доразведку, а второй продолжал полет на прежней высоте. С обнаружением цели по наведению самолета, следовавшего на малой высоте, удар наносил самолет летящий выше. При необходимости цель подсвечивали. В конце войны американское командование разработало план под шифром «Ноу доуз», в соответствии с которым специально для ночных действий планировалось использовать авиакрыло авианосца «Принстон». На этом авианосце находились все экипажи летчиков, подготовленных к ночным полетам. Однако реализовать этот замысел американцы не смогли в связи с окончанием военных действий.

Ответственность за нарушение сухопутных коммуникаций возлагалась на командующего 5-й воздушной

армией ВВС США, который организовывал взаимодействие (на оперативном и стратегическом уровнях) с морской авиацией. Организация взаимодействия заключалась в основном в назначении районов действий авиации: американское командование тщательно выбирало объекты для нанесения удара; постоянно велась воздушная разведка, в том числе с аэрофотосъемкой важнейших дорог. С одного тяжелого авианосца ежедневно совершали вылеты в среднем до 120 самолетов, из которых до 25% — для ведения разведки. Всего же за период с 1950 по 1953 г. авиация ВМС и морской пехоты совершила около 27 тыс. разведывательных полетов. В сентябре 1951 г. американцы составили перечень 10 железнодорожных и 17 автомобильных мостов, которые подлежало уничтожить в первую очередь. По мостам наносились в основном одновременные или последовательные удары: одновременные были либо массированными (с участием самолетов со всех авианосцев 77-го оперативного соединения), либо групповыми (с привлечением самолетов одного авианосца); последовательные наносились, как правило, в течение всего светлого времени суток.

В ударную группу включали 8—10 штурмовиков и 8—16 истребителей сопровождения: первые, применяя 450- или 900-кг бомбы, наносили удары по мостам, а вторые — подавляли зенитные огневые средства 45- и 225-кг бомбами или 127-мм НУРС. Соотношение ударной и обеспечивающей авиации в начале войны составляло 1:2, а впоследствии — 1:4.

В связи с участием в групповых ударах поршневых и реактивных самолетов потребовалась отработка определенной организации их совместного применения. Поршневые самолеты взлетали с авианосца первыми, затем звеньями взлетали реактивные истребители: первое звено через 50 мин. (догнав в полете поршневые самолеты, оно сопровождало их к цели), второе и третье — с интервалом в 15 мин. (второе прикрывало ударные самолеты в районе цели, а третье — сопровождало их на обратном полете). С начала войны

и до декабря 1951 г. соотношение между вылетами реактивных и винтовых самолетов составляло 1:2, с декабря 1951 г. по июнь 1952 г. — 2:3, с июня 1952 г. по февраль 1953 г. — 1:1, с февраля 1953 г. по июль 1953 г. — 4:3.

Для снижения потерь от огня зенитной артиллерии предварительные удары по ее позициям стали наноситься до подхода к цели ударных групп; были отменены повторные атаки целей; минимальная высота сброса бомб при пикировании увеличилась до 2000 м; больше внимания стали уделять фактору внезапности, в особенности ночным боевым действиям. Эти меры привели к снижению потерь авиации. С апреля по июнь 1952 г. самолеты 77-го оперативного соединения совершили 7000 вылетов для нанесения ударов по наземным коммуникациям, при этом только за первые полтора месяца они повредили железнодорожную колею на 3000 участках и разрушили 80 мостов. Существенно уменьшились потери: если с декабря 1951 г. по июнь 1952 г. из состава одного авиакрыла (авианосец «Вэлли Фордж») был поврежден или сбит 551 самолет, то в июне—декабре 1952 г. потери одного авиакрыла (авианосец «Бон Омм Ричард») составили всего 97 самолетов.

Отмечено, что с начала войны и до середины 1952 г. палубная авиация наносила удары по наземным объектам самостоятельно, то есть без взаимодействия с другими видами авиации. За первые 18 месяцев войны самолеты 77-го оперативного соединения совершили 20 567 вылетов, самолеты морской пехоты — 25 266, а самолеты военно-воздушных сил — 126 702 вылета. При уничтожении важных объектов ставка делалась на массированное применение армейской и морской авиации, хотя к такому способу американцы прибегали редко.

С 5 июня по 20 сентября 1951 г. авиация 77-го оперативного соединения участвовала в операции «Стрэнгл». Ее цель состояла в изоляции фронта от тыловых районов Северной Кореи. Руководил операцией командующий ВВС США на Дальнем Востоке. Замысел операции сводился к следующему: сосредоточив усилия тактической

авиации ВВС, авиации 77-го оперативного соединения и морской пехоты на длительном нарушении перевозок по автогужевым дорогам в полосе между 38'15'' и 39'15'' северной широты, удаленной от линии фронта на 15—40 км, следовало изолировать группировку сухопутных войск КНА на фронте. Полосу разделили на восемь участков, из которых три западных были закреплены за 5-й воздушной армией ВВС США, два центральных — за 77-м оперативным соединением, три восточных — за первым авиакрылом морской пехоты. В течение 3,5 месяца американцы методически «перепаживали» авиационными бомбами намеченную полосу, но желаемых результатов так и не добились. К концу лета стало ясно, что операция «Стрэнгл» провалилась.

Все дороги, мосты, туннели прикрывались зенитными огневыми средствами. Кроме того, командование КНА хорошо маскировало объекты; создавалась также имитация вывода из строя мостов, железнодорожного полотна, туннелей и т.д. Поезда и машины передвигались только по ночам, днем они находились в укрытиях или были замаскированы. Часто при налетах американской авиации шоферы грузовых автомобилей имитировали их повреждение, поджигая пропитанные нефтью тряпки. Разрушенные объекты оперативно восстанавливались. На восстановление железнодорожного полотна протяженностью 100 м затрачивалось менее суток.

С 9 октября 1952 г. по июнь 1953 г. американцы уничтожали наземные объекты в соответствии с планом «Чероки», в котором предусматривалось уничтожение объектов различного назначения в полосе шириной 20 км, примыкавшей к линии фронта, но находившейся за пределами дальности стрельбы полевой артиллерии. В октябре в этих действиях участвовала только авиация 77-го оперативного соединения, с ноября к ней подключилась авиация 5-й воздушной армии ВВС США. Руководство действиями сил по плану «Чероки» возлагалось на командующего 5-й воздушной армией.



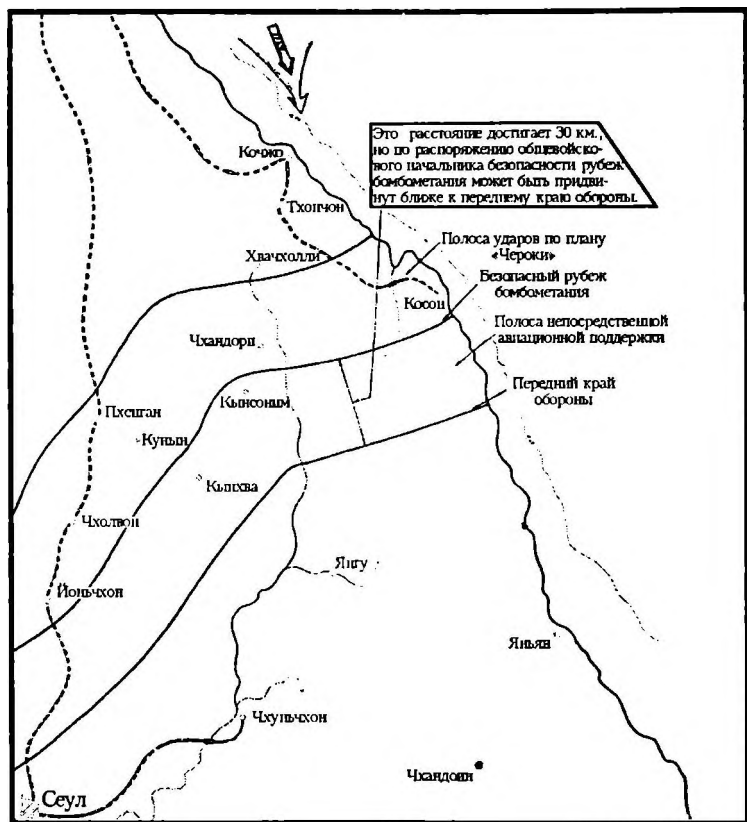
### Результаты боевой деятельности авиации 77-го оперативного соединения в операции «Чероки»

Цели и объекты	Уничтожено	Повреждено
Склады снабжения	5	3
Доты	56	102
Траншеи, м	610	390
Минометы	40	15
Артиллерийские орудия	34	31
Укрытия для личного состава	34	7
Пещерные убежища	1	5
Сооружения военно-полевого типа	6	—
Участки железнодорожного полотна	6	—
Железнодорожные вагоны	1	4

В отдельные месяцы только палубная авиация совершала более 1 тыс. вылетов. Однако заметных результатов эта операция не дала, хотя и продолжалась до самого окончания войны.

С апреля 1952 г. американцы практиковали нанесение комбинированных артиллерийско-авиационных ударов. Обычно в течение дня наносилось несколько таких ударов. Первыми открывали огонь корабли, а после ослабления ПВО главный удар наносила авиация. Важнейшим фактором успеха считалась внезапность удара. В связи с этим маршруты развертывания авиации выбиралась вне зоны радиолокационного контроля, полет выполняли на малых высотах, использовали складки местности, облачность и т. д. Основным способом применения оружия являлось бомбометание с пикирования. Предпочтение отдавалось стрельбе с корректировкой, к ведению которой привлекались наземные посты, вертолеты и самолеты. Ответственным за организацию взаимодействия при выполнении совместных ударов назначался командир 77-го оперативного соединения.

11 января 1952 г. американское командование спланировало так называемую операцию по нарушению



### Удары авиации американских ВМС по плану «Чероки»

прибрежной сухопутной коммуникации, присвоив плану кодовое наименование «Пэкидж». В соответствии с планом операции прибрежный участок железнодорожного пути от Сончжина до Хыннама был разделен на пять участков, за каждым из которых закреплялись свои тактические группы надводных кораблей и авиации. В районе каждого участка устанавливались буи с радиолокационными отражателями для точного определения места кораблями ночью и в плохую видимость. Это позволило кораблям подходить к берегу на расстоянии 1400—1800 м и вести огонь прямой навод-

кой. Как и прежде, действия кораблей и авиации чередовались. Обстрел коммуникаций вели во время коротких огневых налетов. Корабли также вели беспокойный огонь, затруднявший восстановительные работы.

По американским данным, за период с июля 1951 г. по июнь 1953 г. было уничтожено или повреждено:

- автомашин — 75 000;
- паровозов — 1000;
- железнодорожных вагонов — 16 000;
- мостов — 2000;
- барж и других судов — 600;
- танков — 300;
- артиллерийских и огневых позиций — 12 000;
- дотов — 15 000.

Подсчитано, что за весь период Корейской войны самолеты 77-го оперативного соединения выполнили более 250 000 боевых вылетов. При этом с июля 1950 г. по декабрь 1951 г. они выполняли 3276 вылетов в месяц, с декабря 1951 г. по июнь 1952 г. — 4024, с июня 1952 г. по февраль 1953 г. — 4483, с февраля 1953 г. по июль 1953 г. — 5174. В среднем для нанесения ударов по наземным объектам производилось от 67,5 до 73% вылетов. За годы войны палубные самолеты нанесли удары по 850 114 целям, израсходовали 176 929 т бомб, 271 890 реактивных снарядов, 73 888 000 единиц боеприпасов пулеметно-пушечного вооружения.

### **Флот тралит мины**

Примечательной особенностью войны в Корее явилось широкое применение флотом Северной Кореи морских мин, что, естественно, требовало организации серьезного противоминного обеспечения ВМС США и их союзников. В начале войны борьбой с минной опасностью занимались главным образом в ходе десантных действий, а с конца 1950 г. основными действиями стали противоминное обеспечение кораблей артиллерийской поддержки, блокадных сил

и очистка от мин портов и фарватеров, через которые шло снабжение войск грузами.

Так, в октябре — ноябре 1950 г. американцам пришлось уничтожить минное заграждение в районе порта Нампхо. Траление осложнялось из-за неблагоприятных физико-географических условий. Высота приливов в районе достигала 3,5 м, а скорость течения превышала 3 узла. Малая прозрачность воды затрудняла обнаружение с воздуха мелко поставленных мин.

В оборонительном минном заграждении, выставленном флотом Северной Кореи на внешнем рейде и на введущем в порт фарватере, насчитывалось 212 мин, поставленных в шести линиях, из которых одна состояла из донных магнитных мин, а остальные — из якорных контактных. Кроме того, с севера порт прикрывался тремя линиями якорных мин.

Для уничтожения минного заграждения американцы сформировали оперативную группу 95.69 под командованием капитана 3 ранга Арчера. В ее состав входили 2 быстроходных и 7 базовых тральщиков. На транспорте «Хорейс Э. Бэсс» в район была доставлена команда водолазов-подрывников. В качестве базового судна-снабжения сил оперативной группы использовался десантный корабль-док «Кэтамаунт».

При планировании противоминных действий большая роль отводилась минной разведке и физико-географической оценки района. Были опрошены военнопленные, лоцманы, знавшие порт Нампхо, а также собрана вся справочная литература об этом районе. Разведку вели самолеты «Мартин» и «Сандерленд», корабельные вертолеты и водолазы-подрывники. В результате минной разведки было установлено, что в районе находится до 300 мин. Уже в ходе минной разведки водолазы подорвали 44 мины, а 9 расстреляны артиллерийским огнем. Для разрежения минных заграждений американцы нанесли по ним несколько бомбовых ударов. Так, 28 ноября на минное заграждение с самолетов было сброшено тридцать две 50-кг глубинные бомбы. При этом удалось вызвать детонацию толь-

ко одной мины. На следующий день самолеты «Нептун» сбросили 16 таких же бомб, уничтожив три мины.

29 октября 2 быстроходных тральщика «Кармик» и «Томпсон» приступили к тралению ведущего в порт фарватера. Базовые тральщики расстреливали подсеченные мины и обозначали границы протраленного фарватера. К концу ноября было протралено почти 200 миль и уничтожено 80 мин: 36 — авиацией, 27 — водолазми-подорывниками, 5 — кораблями-тральщиками, 12 мин, сорванных с якорей во время шторма, расстреляны артиллерией.

С 1951 г. корабельные тральные группы систематически осуществляли контрольное и разведывательное траление основных фарватеров, проходивших вдоль восточного и западного побережий Кореи, районов огневых позиций, несения блокадных дозоров и мест якорных стоянок. Для траления мелко поставленных мин широко привлекались катера-тральщики, базами для которых служили танкодесантные корабли типа LST. Районы огневых позиций и места якорных стоянок тралились до одного чистого покрытия.

Контрольное траление фарватеров основных портов проводилось с периодичностью до 1 раза в неделю. Для этих целей выделялись крупные минно-тральные силы. На подходах к портам американцы развернули посты противоминного наблюдения. Общая протяженность систематически протраливаемых фарватеров составляла более 300 миль (Нампхо — 70, Хэчждминь — 73, Инчхон — 61, Мокпхо — 73 мили и т.д.).

По сравнению с опытом Второй Мировой войны новым в организации противоминного обеспечения сил явилось широкое применение самолетов и вертолетов для ведения минной разведки. Заслуживает внимания опыт использования танкодесантных кораблей в качестве временных баз снабжения минно-тральных сил. Опыт войны в Корее показал возрастание роли противоминного обеспечения, недооценка которого наблюдалась сразу же после окончания Второй Мировой войны. Уже 3 января 1951 г. американцы вынуждены были

восстанавливать командование минно-тральными силами Тихоокеанского флота. Их командующий контр-адмирал Хиггинс говорил: «Из опыта минной войны, в которой мы принимали участие во время военных действий в Корее, становится ясно, что это смертельное оружие может и безусловно будет успешно применяться всяким противником, с которым мы встретимся в будущем. Непреложным фактом является способность любой небольшой морской державы, обладающей лишь элементарными транспортными средствами, незначительным техническим опытом и минимальным количеством импровизированного оборудования, воспретить доступ в свои порты и мелкие прибрежные воды крупным современным военно-морским силам путем одного лишь широкого применения даже простейших типов мин».

### **Флот поддерживает войска**

В отличие от Второй Мировой войны, когда авиационная и артиллерийская поддержка войск чаще всего осуществлялась при высадке морских десантов, в войне в Корее этот вид обеспечения имел самостоятельное значение.

Авиационная поддержка сухопутных войск возлагалась в основном на самолеты 77-го оперативного соединения и первое авиакрыло морской пехоты. Господство в воздухе и на море позволяло оперативному соединению располагаться на небольшом удалении от берега, почти не меняя района боевого маневрирования, то есть авианосцы использовались как своего рода плавающие аэродромы. Весь участок фронта разбивался на ряд секторов, которые обеспечивались одним самолетом наведения «москито» и несколькими наземными группами наведения. Дивизия морской пехоты США имела до 13 групп наведения авиации непосредственной поддержки — по одной на каждый батальон и полк — и одну группу при штабе дивизии, в то время как от ВВС выделялось только по одной группе наведения на полк, то есть всего четыре на дивизию.

Группы наведения ВМС находились непосредственно в боевых порядках войск, а от ВВС, как правило, на самолетах наведения. Американское командование считало, что если через 10—15 мин. после запроса непосредственная авиационная поддержка оказана не будет, то ее эффективность значительно снизится. Под непосредственной авиационной поддержкой подразумевалось «воздействие с воздуха по вражеским целям на земле и на воде, расположенным настолько близко к своим войскам, что необходимо всякий раз тщательно согласовывать удары авиации с огнем и маневром сухопутных войск».

К непосредственной авиационной поддержке привлекались самолеты с поршневыми двигателями: истребители F4U-4В «Корсар» и штурмовики AD-4 «Скайрейдер». Основным вооружением этих самолетов были 500- и 1000-фунтовые бомбы, 127-мм управляемые реактивные снаряды, 20-мм артиллерийские снаряды и напалмовые баки. При продолжительности полета до 4 часов самолеты могли находиться над полем боя до 2—3 часов.

Основными объектами ударов были войска, артиллерийские орудия и минометы на огневых позициях, танки и т.д., находившиеся в пределах от 50 м до 16 км от передовых частей. Один батальон поддерживался в основном двумя эскадрильями, имевшими в своем составе до 40 самолетов. Удары наносились небольшими группами, по 4—8 самолетов, в отдельных случаях — по 12—18 самолетов, с истребительным прикрытием и без него. Часто из-за ненадежной связи между самолетами и группами наведения «скайрейдеры» и «корсары» более часа барражировали над полем боя в ожидании выдачи целеуказания. Атака целей производилась обычно с пикирования с высоты 3000 м, с последующим обстрелом целей пулеметно-пушечным огнем с высоты не менее 300 м. В период возрастания напряженности боевых действий на суше для авиации 77-го оперативного соединения задача поддержки сухопутных войск становилась главной. Так, только до 3 сентября 1950 г. авиация этого

соединения для оказания поддержки сухопутным войскам совершила почти 2500 боевых вылетов. В 583 случаях наведение осуществлялось с самолетов «Москито», а в остальных — наземными группами наведения; иногда летчики наносили удары по самостоятельно выбранным целям. Авиация морской пехоты за это же время совершила 1359 боевых вылетов. Отмечено, что при отсутствии наведения с земли удары, как правило, были малоэффективными и своей цели не достигали. Один из командиров 77-го оперативного соединения контр-адмирал Джуэн по этому поводу писал: «Продолжение непосредственной авиационной поддержки существующими методами расточительно и неэффективно. По моему мнению, при оказании непосредственной поддержки в районе Тэгу потенциальные возможности 7-го флота были использованы менее чем на 30%».

Обладая господством на море и в воздухе, американцы для решения задач непосредственной авиационной поддержки могли выделить крупные силы, не опасаясь за безопасность авианосцев. Кроме того, действия авиации упрощались в связи со слабым противодействием истребительной авиации и зенитных огневых средств. Северокорейское командование до 75% сил и средств ПВО привлекало для прикрытия сухопутных коммуникаций и промышленных объектов и только 25% — для прикрытия своих войск. Оно стремилось использовать слабые стороны противника. К примеру американские летчики не могли решить задачу поддержки своих войск в темное время суток и в сложных метеоусловиях. Отмечено, что уже с июля — августа 1950 г. северокорейское командование при ведении боевых действий предпочтение отдавало темному времени суток.

Артиллерийская поддержка сухопутных войск осуществлялась специально создаваемыми корабельными группами из состава 70-го, 77-го и 95-го оперативных соединений. В эти группы входили корабли различных классов — от эскадренных миноносцев с



артиллерией 127-мм калибра до линейных кораблей с орудиями 406-мм калибра.

Интенсивность стрельб корабельной артиллерии была весьма высокой. Так, например, в 1952 г. линейный корабль «Висконсин», тяжелые крейсеры «Сент-Пол» и «Рочестер», легкий крейсер «Манчестер» в течение 2,5 месяца вели огонь по передовым позициям КНА, оказывая поддержку частям морской пехоты. За это время они израсходовали 406-мм снарядов 977 шт. (при средней дальности стрельбы 16 миль), 203-мм — 1661 шт. (при средней дальности стрельбы около 11 миль), 152-мм — 470 шт. (при средней дальности стрельбы 11 миль). В результате этого удара северокорейцы потеряли убитыми приблизительно 470 человек, ранеными 450 человек, было уничтожено 6 и повреждено 18 артиллерийских установок, разрушено 225 и повреждено 252 дота и укрытия. Американское командование высоко оценило действия корабельной группы в этот период. Всего за время войны в Корее корабли выпустили по береговым объектам более 4 млн артиллерийских снарядов.

Основным документом при оказании артиллерийской поддержки была плановая таблица огня. В условиях оборонительных действий корабли вели огонь «по вызову». Прибывшие для поддержки корабли направляли своих представителей в штаб дивизии. Эти представители информировали командование сухопутных войск о наличии боеприпасов, сроках пребывания кораблей в районе оказания поддержки и т. д. В свою очередь штаб дивизии обеспечивал корабли необходимыми картами, знакомил командиров кораблей с топографическими условиями местности, сообщал позывные и частоты для радиосвязи.

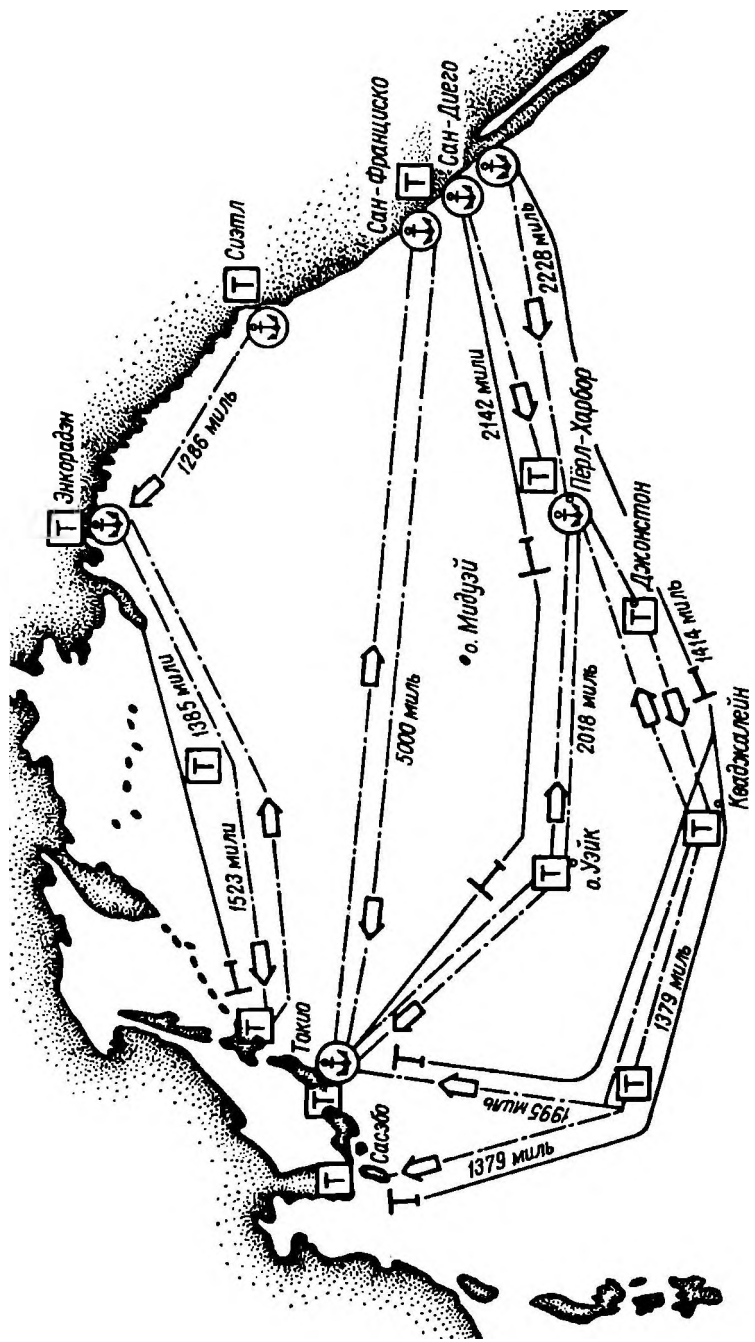
Огневые позиции назначались по возможности ближе к берегу, в заранее протраленных районах. Средняя дальность до целей для крейсеров равнялась 10 милям, для линкоров — 16. В случае отсутствия противодействия эскадренные миноносцы подходили к берегу на расстоянии 700—800 м и вели огонь прямой наводкой.

Корректировка огня чаще всего велась наземными корректировочными постами. В августе 1950 г. впервые для корректировки огня крейсером «Хелена» был применен корабельный вертолет, на котором находился офицер-артиллерист.

### **Флот доставляет грузы**

Воинские перевозки на театр военных действий осуществлялись морским и воздушным путем. Морские перевозки из США в Японию осуществлялись главным образом на судах и кораблях военно-морской транспортной службы США, а из Японии в Корею — на кораблях и судах ВМС США и других государств, участвовавших в войне против Северной Кореи. В первые дни войны в Корее обнаружился недостаток в тоннаже судов военно-морской транспортной службы. В связи с этим в короткие сроки было расконсервировано 65 судов типа «Виктори» и зафрахтованы суда частных владельцев, что позволило к ноябрю 1950 г. увеличить их число до 300, к августу 1951 г. — до 410, а к концу войны — до 658 единиц. Планированием воинских перевозок занимался штаб военно-морской транспортной службы, находившийся в Перл-Харборе (Гавайские острова) и состоявший из 28 военных специалистов и 73 вольнонаемных, многие из которых получили опыт в годы Второй Мировой войны. Благодаря работе этого штаба объем плановых перевозок был доведен до 80%, а остальные 20% приходились на перевозки внеплановых грузов.

Основные коммуникации проходили по трем направлениям: центральному — из портов центральной части западного побережья США до портов восточного побережья Японии, южному — из портов Калифорнийского залива в южные порты Японии через Гавайские острова, северному — из Канады и с Аляски к северным портам Японии. Одиночные суда через океан следовали без охранения, а группы транспортов — в охранении эсминцев, сторожевых кораблей и конвойных авианосцев.



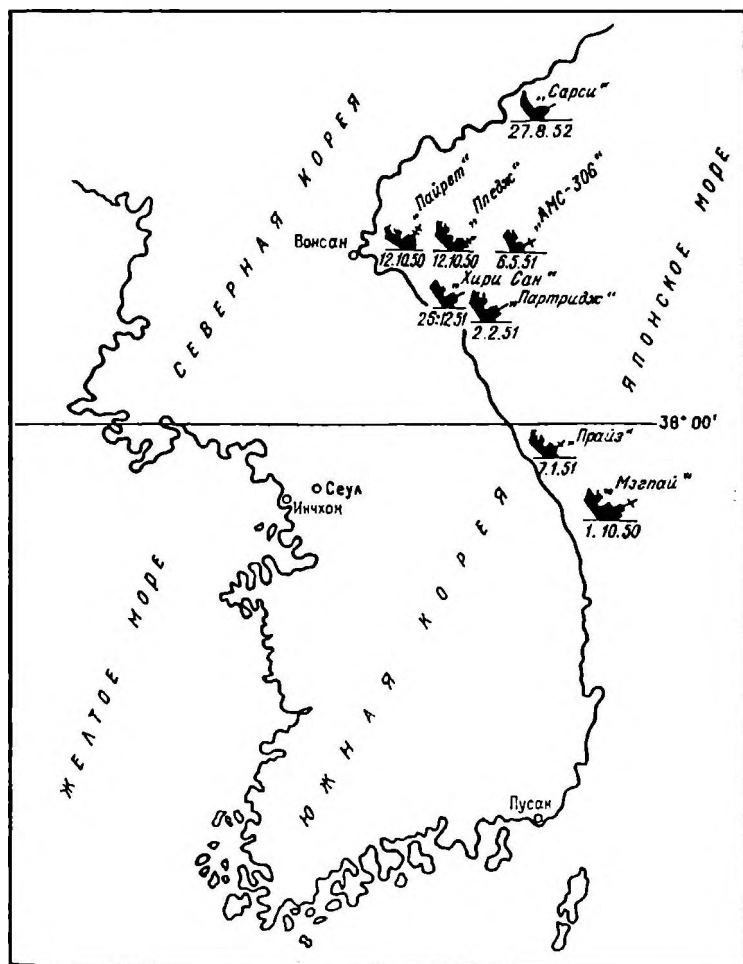
Морские и воздушные перевозки во время Корейской войны

Подводя итоги Корейской войны, американские военные историки заявляли, что «без господства на морских коммуникациях между Западом и Кореей, а также в водах, омывающих этот полуостров, война была бы наверняка проиграна во всех отношениях. И последствия этого поражения стали бы теперь совершенно очевидными для каждого американца. Операции сухопутных и военно-воздушных сил целиком зависели от непрерывного притока свежих сил и предметов снабжения, перебрасывавшихся в основном через необъятный Тихий океан».

Такой вывод был сделан ими не без оснований. Шесть из семи солдат прибывали в Корею морем, а всего на судах было доставлено около 5 млн человек, 52 млн. тонн сухих грузов и 22 млн тонн нефтепродуктов. На каждого солдата, высаженного на полуостров, приходилось 4 тонны различного военного имущества, а ежедневное пополнение составляло 29 кг разных грузов на человека. На каждую тонну материальных средств, переброшенных через Тихий океан по воздуху, приходилось 270 тонн грузов, доставленных на театр военных действий морем. К тому же на каждую тонну грузов, перевозимых самолетами, приходилось доставлять из-за океана 4 тонны авиационного бензина.

Увеличение расхода материальных средств вызвало рост потребного тоннажа на одного бойца, доставленного на театр военных действий. Если в ходе Второй Мировой войны эта цифра составляла 5—7 брт, то в войне в Корее — 10 брт.

Для срочной перевозки людей, оружия, боеприпасов и других грузов использовалась военно-транспортная авиационная служба США. В среднем за месяц по воздушным коммуникациям из США в Японию перевозилось свыше 7,6 тыс. военнотружущих. К перевозкам было привлечено 430 самолетов военно-транспортной службы США и 70 самолетов американских авиакомпаний. Перелет из США в Японию занимал от 33 до 45 часов летного времени.



Место гибели боевых кораблей «войск ООН»  
в Корейской войне (с 1950 по 1952 г.)

Подводя итоги войны в Корее, нетрудно заметить, что обе стороны применяли формы и способы боевых действий, выработанные еще в период Второй Мировой войны. Несмотря на то что война в Корее носила континентальный характер, огромную роль в ней играли военно-морские силы.

Эта война показала ошибочность взглядов представителей «новейшей» школы военной мысли, которые утверждали, что в будущей войне роль флота будет сведена лишь к конвоированию судов и патрулированию в прибрежных водах. После войны в Корее в США была принята доктрина «сбалансированных сил», предусматривающая достижение победы совместными усилиями сухопутных, военно-воздушных и военно-морских сил.

Война также послужила толчком для развития амфибийных, минно-тральных сил и морской авиации. Были отброшены все сомнения в том, что в условиях угрозы применения ядерного оружия высадка крупных морских десантов будет невозможна.

Потери личного состава ВМС США составили 2043 человека, в том числе 279 убитыми, 23 умершими от ран, 165 пропавшими без вести и 1576 ранеными. От подрыва на минах американский флот потерял 5 боевых кораблей и судов обеспечения, а 73 корабля, в том числе все 4 линкора, были повреждены. Боевые потери самолетов ВМС и морской пехоты составили 564 машины (5 самолетов были сбиты в воздушных боях, а 559 уничтожены зенитными огневыми средствами).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> По официально объявленным данным, которые не во всем отражают реальное положение дел. (Прим. ред.)

---

---

**ОПЕРАЦИЯ**  
**«МУШКЕТЕР»**

---

---





**В** начале 50-х гг. на Ближнем Востоке национально-освободительная борьба приобрела особенно широкий размах. Ведущую роль в этой борьбе играл Египет, который более 70 лет находился под гнетом англичан, считавших его опорой своего господства на Ближнем Востоке. В октябре 1954 г. правительство Египта заставило Англию подписать соглашение о выводе войск из зоны Суэцкого канала, а в июне 1956 г. последний английский солдат покинул территорию Египта. В этот же период египетское правительство заявило, что оно не намерено вступать в военный союз с империалистическими государствами, а будет ориентироваться на Советский Союз, что вызвало отрицательную реакцию стран капиталистического мира. Так, США отказались предоставить Египту ранее обещанные боевую технику и вооружение, необходимые для создания национальных вооруженных сил. В июле 1956 г. под нажимом США и Великобритании Международный банк реконструкции и развития лишил Египет обещанного займа на строительство Асуанского гидроэнергетического комплекса.

Союзниками Египта стали Советский Союз и другие страны социалистического содружества. Из СССР, например, Египетская республика получала танки, артиллерию, реактивные самолеты, эскадренные миноносцы, подводные лодки и другое вооружение.

26 июля 1956 г. правительство Египта объявило о национализации Суэцкого канала, что вызвало в некоторых странах отрицательную реакцию. В частности, США, Великобритания, Франция и Израиль заняли по отношению к Египту резко враждебную позицию. 2 августа 1956 г. правительства США, Великобритании и Франции объявили о созыве международной конференции в Лондоне для обсуждения шагов, которые были направлены на обеспечение «свободы и безопасности канала». В совместном заявлении этих государств говорилось, что они считают Суэцкий канал «международным институтом», поэтому на него не может распространяться национализация. Англо-французское военно-политическое руководство решило восстановить колониальный статус над зоной Суэцкого канала с применением вооруженных сил. В поддержку этих двух стран выступил Израиль, которого не устраивал быстрый рост военной и экономической мощи Египта и сплочение стран арабского мира.

При подготовке военных действий против Египта Англия и Франция преследовали несколько целей: захват зоны Суэцкого канала и возвращение ему полуколониального статуса; свержение правительства Г.Насера и установление в стране власти проимпериалистических кругов; укрепление своих позиций на Ближнем Востоке в интересах борьбы с национально-освободительными движениями; подрыв авторитета и влияния Советского Союза в странах арабского мира. Израиль рассчитывал в этой войне захватить Синайский полуостров со всеми военными базами и добиться права на льготное пользование Суэцким каналом.

8 августа 1956 г. в Лондоне под руководством генерала Стокуэла был создан объединенный англо-французский штаб планирования войны против Египта. Со-

гласно разработанному плану, боевые действия предусматривалось проводить в два этапа. Первый этап должен был начаться с наступления израильской армии на Синайском полуострове с целью сковывания главных группировок египетских вооруженных сил. На втором этапе планировалась высадка англо-французского морского десанта в Порт-Саиде и Порт-Фуаде (операция «Мушкетер») с целью захвата плацдарма; а после накопления на нем достаточного количества сил и средств следовало, развернув наступление вдоль Суэцкого канала, добиться конечной цели войны.

Таким образом, основным содержанием боевой деятельности флотов Англии и Франции являлась Суэцкая десантная операция.

Подготовка операции «Мушкетер» была тщательной и продолжалась почти три месяца. В плане предусматривалось следующее: после развязывания войны Израилем и сковывания на Синайском полуострове основных группировок египетских вооруженных сил подвергнуть массированным бомбардировкам военные и промышленные объекты Египта, а затем осуществить вторжение. Главными целями считались аэродромы.

Утром 5 ноября 1956 г. планировалось выбросить крупный воздушный десант на участках, позволяющих изолировать район высадки морского десанта, а на рассвете 6 ноября после мощной огневой подготовки высадить морской десант. Высадку морского десанта планировалось осуществить способом «вертикальный охват», то есть в тактическую глубину противодесантной обороны противника предусматривалась высадка вертолетного десанта, который должен был воспрепятствовать подходу египетских войск к побережью. Ближайшей задачей английских воздушно-десантных войск был захват и удержание аэродрома Гамаль, а французских — железнодорожного и шоссейного мостов южнее Порт-Саида. Районы десантирования воздушно-десантных войск были избраны вблизи этих объектов.

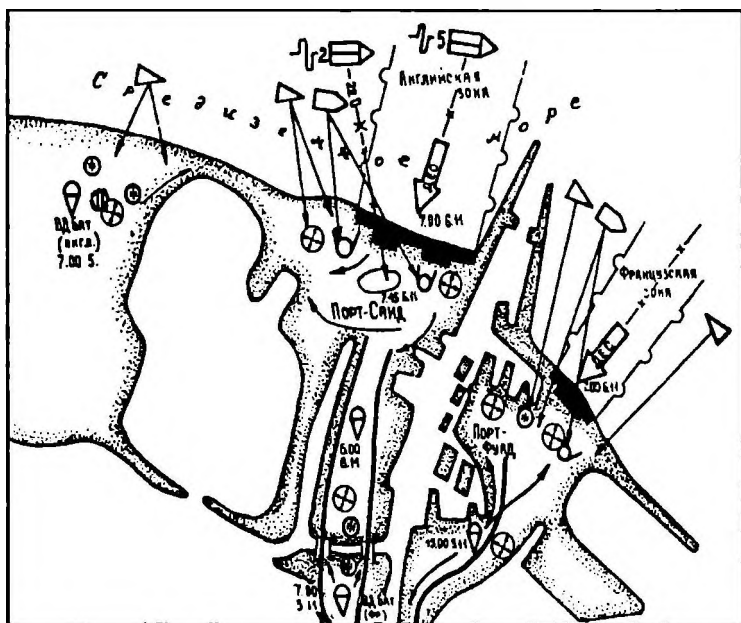
Исходя из целей войны наиболее подходящим местом высадки морского десанта считался район Суэцкого

канала. Окончательно было решено высаживать десант в Порт-Саиде и Порт-Фуаде. Этот район представляет собой почти полностью изолированный с суши плацдарм, который соединяется с материком единственным узким искусственным перешейком, захват которого обеспечивал полную изоляцию участков высадки морского десанта. В английской зоне (в Порт-Саиде) были назначены два пункта высадки, а во французской (в Порт-Фуаде) — один. Общий фронт высадки составлял 6 км.

Для общего руководства боевыми действиями было создано объединенное англо-французское командование со штабом на острове Кипр. Главнокомандующим назначили английского генерала Кейтли, а его заместителем — француза вице-адмирала Баржо. При штабе объединенного командования был создан отдел психологической войны. Израильское командование не входило в этот штаб, но их действия подчинялись общему замыслу военной кампании.

При планировании операции большая роль отводилась таким видам обеспечения, как разведка и маскировка. В ходе подготовки к высадке десанта англо-французская авиация систематически вела воздушную разведку, при этом, чтобы не раскрыть замысел операции, она велась на широком фронте — практически вдоль всего Средиземноморского побережья Египта. Агентурная разведка дала полнейшую информацию о противодесантных возможностях египтян в районе высадки десанта. Сосредоточение англо-французских войск и сил флота в Средиземном море проводилось под видом подготовки к проведению совместного учения. Выбор районов сосредоточения отвечал условиям соблюдения скрытности. Впоследствии широко проводились демонстративные действия, с помощью которых пытались создать видимость возможной высадки морского десанта в районе Александрии.

Многие самолеты союзники перекрашивали в желто-коричневый цвет, а на некоторые из них наносили опознавательные знаки египетских ВВС.



Суэцкая десантная операция

Обязательным принципом считалось достижение превосходства в силах и средствах. В объединенном англо-французском флоте насчитывалось более 130 кораблей и судов, в том числе 7 авианосцев, 3 легких крейсера, 13 эскадренных миноносцев, 14 сторожевых кораблей, 6 подводных лодок, 11 десантных кораблей, 8 тральщиков, 60 транспортов и другие корабли и суда. Корабельный состав был объединен в 345-е оперативное соединение, состоявшее из тактических групп целевого назначения: 345.4 — авианосной; 345.5 — десантной, 345.7 — морской пехоты; 345.2 — обслуживания. Для проделывания проходов в возможных миных заграждениях была создана корабельная тральная группа.

В объединенных военно-воздушных силах насчитывался 461 самолет, в том числе 70 бомбардировщиков, 228 истребителей, 81 самолет-разведчик и 82 транспортных

самолета. Организационно авиация была сведена в пять авиакрыльев: два бомбардировочных, смешанное и два транспортных. Кроме того, на авианосцах 345.4-й авианосной ударной группы базировалось более 290 самолетов. Всего англо-французская авиация имела 751 самолет.

В качестве десантных войск Англия выделила пехотную и бронетанковую дивизии, три пехотные и парашютную бригады, два отдельных танковых полка, две армейские артиллерийские группы, отдельный полк броневедомств, шесть отдельных артиллерийских полков и три отдельных пехотных батальона. Общая численность английских войск составляла около 45 тыс. человек.

Французские войска состояли из механизированной и воздушно-десантной дивизий, отдельной парашютной бригады и отдельного танкового полка. Численность французских войск составляла более 20 тыс. человек. Для высадки вертолетного десанта была создана специальная группа в составе 2 авианосцев «Тесеус» и «Оушен» с 22 вертолетами на борту. К высадке готовился 45-й батальон «командос» численностью около 600 человек. 4 октября эти силы провели учение. На этапе подготовки к Суэцкой десантной операции англо-французское командование в различных районах Средиземного моря провело до 10 учений с участием десантных и тральных сил, а 2 учения — с фактической выброской крупных воздушных десантов. Кроме того, было проведено несколько учений по связи.

При разработке плана операции возникал вопрос о высадках вспомогательных десантов. В частности, планировалось высаживать такой десант в Красном море (операция «Тореадор») в районе Суэца.

Египетское правительство, получив достоверные сведения о готовившемся вторжении, приняло ряд срочных мер по укреплению обороноспособности страны. Были приведены в боевую готовность войска, проведена частичная мобилизация, развернута военная подго-

товка гражданского населения и начато формирование отрядов народного ополчения. Однако возможности страны к отражению нападения были ограниченными: остро ощущалась нехватка подготовленных военных кадров, вооруженные силы не имели в достаточном количестве современных образцов боевой техники и вооружения. Высадку морского десанта в Порт-Саиде египетское командование считало маловероятной и противодесантную оборону в этом районе не создавало. В период угрозы нападения боевая техника, особенно самолеты, рассредоточены и укрыты не были. Из 128 самолетов, имеющих в египетских ВВС, только 30 истребителей и 12 бомбардировщиков были бое-сп особными.

К началу войны в египетской армии насчитывалось 140 тыс. человек, а вместе с Национальной гвардией и добровольцами — 240 тыс. Все эти силы были сведены в пехотные, бронетанковые и зенитно-артиллерийские бригады.

В целом в районе Порт-Саида в войсках союзники превосходили египтян более чем в 5 раз, а их превосходство на море и в воздухе было абсолютным. К концу октября союзные силы закончили развертывание в восточную часть Средиземного моря и были готовы к началу войны.

29 октября 1956 г. с внезапного нападения Израиля начались военные действия против Египта. К 5 ноября израильские войска захватили весь Синайский полуостров. Египетские войска потеряли убитыми и ранеными около 3 тыс. человек, а свыше 5 тыс. человек попали в плен. Израильские войска захватили 100 танков и столько же бронетранспортеров, свыше 200 орудий, более 1000 автомашин и много другой боевой техники. Потери израильских войск составили всего около 900 человек убитыми и ранеными. Израильские летчики в воздушных боях сбили 22 египетских самолета, потеряв при этом только 9 машин.

Успех израильских войск был обусловлен внезапностью нападения, созданным превосходством в силах

и средствах на главных направлениях, но сказались также и просчеты египетского командования.

ВМС Израиля оказывали поддержку сухопутным войскам в наступлении: они осуществляли перевозки воинских грузов в заливе Акаба, поддерживали войска артиллерийским огнем, а также высадили тактические десанты на острова Тиран и Синнафир.

30 октября правительства Великобритании и Франции в ультимативной форме потребовали от египетского командования отвода войск от Суэцкого канала на 16 км, а затем ввода своих войск в зону канала якобы с целью защиты его от разрушений. Следует отметить, что в ультиматуме полностью игнорировался факт нападения Израиля и умалчивалось о том, что в данных условиях единственно справедливым могло быть требование о немедленном выводе израильских войск с оккупированной территории Египта. Египетское руководство, понимая нереальность выполнения такого требования, оставило ультиматум без ответа, после чего утром 31 октября Англия и Франция без объявления войны начали боевые действия против Египта.

Как и предусматривалось планом операции «Мушкетер», англо-французская авиация начала бомбардировки военных и промышленных объектов Египта, используя 300 английских и 240 французских самолетов. Первые удары наносились по аэродромам Альмаза, Абу-Суэйр, Инхас, Кабрит. В результате этих ударов было уничтожено более 100 египетских самолетов.

Во время одной из бомбардировок в зоне Суэцкого канала был потоплен египетский фрегат «Акка», в связи с чем судоходство по каналу было парализовано. В дальнейшем в канале было потоплено еще несколько кораблей и судов.

Всего с 31 октября по 5 ноября англо-французская авиация для нанесения ударов по объектам на территории Египта совершила более 2 тыс. самолето-вылетов. Бомбардировки носили характер зверской войны и привели к многочисленным жертвам среди гражданского населения. Сильно пострадали густонаселенные районы Каира, Исмаилии, Александрии, Суэца и особенно Порт-Саида.



Без всякой военной необходимости многие кварталы Порт-Саида были полностью разрушены. Десятки тысяч жителей остались без крова, были убиты или ранены. Против Египта широко велась психологическая война. Так, в ночь с 3 и 4 ноября на Каир было сброшено более 500 тыс. листовок, в которых население Египта призывалось к принятию англо-французских условий в отношении Суэцкого канала. В листовках писали: «Примите предложения союзников, иначе вам придется испытать все последствия политики Насера, тяжелые результаты которой скажутся не только на немногих виновных, но и на многих невинных. Запомните, что мы имеем достаточно силы для того, чтобы добиться нашей цели, и что мы полностью используем ее, если это будет необходимо».<sup>1</sup>

На Египет постоянно вещала радиостанция с Кипра, передачи которой носили разлагающий и запугивающий характер.

С 1 ноября начала действовать палубная авиация 345-го оперативного соединения. В первый день она выполнила 355 боевых вылетов. Основными объектами ударов были египетские аэродромы и базировавшиеся на них самолеты. В ударах участвовали от 4 до 8 самолетов. Фугасные бомбы (112,5-кг калибра) сбрасывались с пикирования и реже — с горизонтального полета. После сброса бомб самолеты применяли пулеметно-пушечное вооружение и неуправляемые реактивные снаряды. Противодействие было слабым. В этот день союзникам удалось уничтожить до 90% египетских самолетов,<sup>2</sup> что впоследствии обеспечило им господство в воздухе.

---

<sup>1</sup> Данное заявление свидетельствует о том, что действия англо-французского командования являлись сознательным и целенаправленным нарушением действующих до настоящего времени Гаагских конвенций 1907 года (конвенции 4 и 9) — то есть военным преступлением, подлежащим уголовному преследованию. (*Прим. ред.*)

<sup>2</sup> Согласно боевым донесениям английских войск. На самом деле большую часть боевых самолетов египтяне успели перебазировать на юг страны и в дельту Нила, а также на аэродромы Сирии и Саудовской Аравии. (*Прим. ред.*)

2 ноября правительство Великобритании объявило об установлении морской блокады египетского побережья. Торговым судам всех стран мира запрещалось заходить в район восточной части Средиземного моря, ограниченный параллелью  $35^\circ$  северной широты и египетским побережьем и меридианами  $27^\circ$  и  $35^\circ$  восточной долготы, а также в северную часть Красного моря.<sup>1</sup> В районе главной военно-морской базы Египта — Александрии — была установлена ближняя морская блокада. Здесь корабли союзного флота до окончания военных действий несли блокадный дозор. В других районах блокадной зоны патрулировали тактические группы кораблей и палубные самолеты.

31 октября в районах сосредоточения началась посадка войск и погрузка боевой техники на десантные корабли и транспорты. К 1 ноября объединенный англо-французский флот в составе 5 авианосцев, 3 легких крейсеров, 6 эскадренных миноносцев, 4 сторожевых кораблей и 8 тральщиков занял район ожидания, удаленный на 30—100 миль к северу от Порт-Саида. Десантные отряды прибывали в район в ночь с 4 на 5 ноября и продолжали в нем маневрировать до рассвета 6 ноября. 5 ноября в 7:30 англо-французская авиация начала выброску воздушных десантов, которая была предварена мощной авиационной подготовкой. В ударе участвовало одновременно более 200 самолетов.

Авиация также оказывала поддержку выброшенному десанту. Только палубная авиация в этот день совершила более 470 самолето-вылетов, из которых 400 — для непосредственной поддержки войск. Авиация действовала мелкими группами, по 6—9 самолетов. Выход на цель осуществлялся с разных направлений и высот.

---

<sup>1</sup> Запрет на передвижение в каком-либо районе моря за пределами территориальных вод любых судов (в том числе и нейтральных) не вводился никем даже во время Второй Мировой войны — а ведь здесь вика официально объявлена не была. Международное право квалифицирует подобные действия как морское пиратство. (*Прим. ред.*)

К 14:30 было выброшено до одной парашютно-десантной бригады численностью более 3 тыс. человек. Парашютисты сразу же захватили аэродром Гамаль и перекрыли все дороги, ведущие в порт. Создались благоприятные условия для высадки морского десанта.

Выброска парашютных десантов осуществлялась с высоты 100—200 м. Транспортные самолеты летели тройками, с каждого десантировалось до 30 бойцов. Транспортные самолеты прикрывались истребителями сопровождения. Районы десантирования размером 150x800 м были обозначены ориентирными вехами. Перед десантированием войск с самолетов сбрасывались контейнеры с воинскими грузами. Египтяне открывали по ним огонь и тем самым демаскировали свои огневые позиции. По этим позициям сразу же наносили удары специально выделенные самолеты. Это снижало потери в войсках и сокращало время приведения десантников в боевую готовность. Так, время сбора и приведения в боевую готовность роты составляло всего 15—30 мин. Это намного меньше, чем в годы Второй Мировой войны.

В середине дня 5 ноября англо-французское командование предъявило ультиматум военному губернатору Порт-Саида с требованием сдать город. При этом египетские войска должны были сложить оружие. Ультиматум египетской стороной был отклонен, и в 23:30 бои возобновились. На рассвете 6 ноября после мощной авиационной и артиллерийской подготовки, продолжавшейся 45 минут, началась высадка морского десанта. В английской зоне высадка была произведена двумя эшелонами. Первый эшелон, состоявший из двух батальонов морской пехоты, усиленных танками, был высажен на два пункта: «красный» — шириной 400 м и «зеленый» — 350 м. Противодействие высадке было слабым. Одновременно со штурмовыми отрядами первого эшелона была высажена группа управления авиацией, в задачу которой входили вызов и распределение самолетов по объектам ударов, что значительно повышало эффективность воздушной поддержки.

Почти одновременно в тактическую глубину противодесантной обороны противника четырьмя волнами был высажен вертолетный десант. Первая и последующие волны состояли из 22 вертолетов (6 «Сикамор» и 6 «Уирлуинд» с авианосца «Оушен» и 10 «Уирлуинд» с авианосца «Тесеус»). В каждой волне вертолеты следовали тремя группами. После двух рейсов вертолеты заправлялись топливом. Всего за 1 ч. 29 мин. вертолеты высадили 415 морских пехотинцев и доставили на берег 23 тонны оружия, боеприпасов и продовольствия. Грубым просчетом явилось то, что в составе вертолетного десанта не было офицеров связи от авиации, из-за чего самолеты нанесли несколько ударов по своим же войскам.

Во французской зоне механизированная дивизия и отдельный танковый полк высаживались также двумя эшелонами. Высадка проходила без противодействия. Как и в английском секторе, высадка второго эшелона началась на рассвете 7 ноября. Всего за 2 дня было высажено 13,5 тыс. англичан и 8,5 тыс. французов.

7 ноября англо-французские войска захватили Порт-Саид и продвинулись вдоль Суэцкого канала на 35 км. Авиация с аэродромов Кипра, Мальты и с авианосцев прикрывала высадку морского десанта, блокировала аэродромы противника, наносила удары по скоплениям живой силы и техники. С 8 по 20 ноября в Порт-Саиде высаживались войска второго эшелона. За это время было высажено до 25 тыс. человек, выгружено 76 танков, 100 бронемашин и свыше 50 орудий крупного калибра. Общая численность высаженных войск превысила 40 тыс. человек.

В этих условиях большинство стран арабского мира, поддерживаемых Советским Союзом, решительно выступило на стороне Египта. Правительствам Англии, Франции и Израиля были направлены ноты протеста.<sup>1</sup> Союзники вынуждены были прекратить огонь, а

---

<sup>1</sup> С осуждением агрессии выступило также правительство США, до этого неофициально обещавшее Британии и Франции свою

затем с 23 ноября начать эвакуацию своих войск с захваченной территории.

Англо-франко-израильская война против Египта в очередной раз показала, что ВМС в малых войнах играют огромную роль в достижении крупных военно-политических целей. В этой непродолжительной войне силами флота высаживался морской десант, оказывалось огневое содействие высаженным войскам, наносились авиационные и артиллерийские удары по береговым объектам, осуществлялась морская блокада, а также обеспечивались морские перевозки.

В последовательности ведения морской десантной операции просматривается шаблон, выработанный опытом Второй Мировой войны: высадка десанта при подавляющем превосходстве в силах и средствах, захват плацдарма и его временная изоляция, накопление сил на захваченном плацдарме, а затем уже переход в наступление для решения задач, ради которых был высажен морской десант. Отличительной особенностью Суэцкой десантной операции явилось то, что, выбирая район высадки, коалиционное командование отступило от общепринятых канонов высадки десанта на необорудованное побережье с наиболее слабой противодесантной обороной или там, где она вообще отсутствовала, и высадило десант непосредственно в порт, чем обеспечило быстрое решение задачи по захвату Суэцкого канала. Такое решение рассчитывалось на безусловный успех благодаря достигнутому превосходству в силах и средствах.

В операции «Мушкетер» впервые в истории высадка морского десанта была проведена способом «вертикального охвата». Опыт этой высадки показал, что такой способ дает большие преимущества наступающей стороне. Во-первых, значительно увеличиваются темпы

---

поддержку. Таким образом, Соединенные Штаты целенаправленно использовали конфликт для того, чтобы скомпрометировать своих европейских «партнеров» и подорвать их престиж на международной арене. (*Прим. ред*)

высадки десанта. Во-вторых, высадка вертолетного десанта в тактическую глубину противодесантной обороны позволяет одновременно наносить удары по противнику с нескольких направлений, а также решать частные задачи по захвату объектов в системе противодесантной обороны побережья, препятствовать подходу резервов противника и т.д. В то же время высадка вертолетного десанта показала, что обычные вертолеты мало приспособлены для подобных действий: необходимо создание специальных транспортно-десантных вертолетов, которые могли бы принимать большее количество личного состава и тяжелую боевую технику. Потери сторон были относительно небольшими. Это объясняется прежде всего малой продолжительностью боевых действий. Потери египетских войск составили около 800 человек, англичан и французов — 320. Значительно большими были потери гражданского населения. В результате варварских бомбардировок населенных пунктов погибло около 3 тыс. мирных жителей. Потери в корабельном составе также были небольшими. Египетский флот потерял 6 боевых кораблей, в том числе 1 эсминец и 4 торпедных катера, союзники — 3 боевых корабля и 1 войсковой транспорт. Наибольшими потери были в авиации: египетские ВВС потеряли 90% самолетов, англичане и французы — всего 13%. Такие высокие потери египетских ВВС явились следствием пренебрежительного отношения к маскировке и укрытию авиационной техники. В угрожаемый период самолеты оставались на аэродромах на своих штатных местах. Рассредоточение и перебазирование самолетов в укрытие осуществлено не было, а мероприятия по маскировке выполнялись формально.

На итогах боевых действий сказались также и просчеты египетского командования, посчитавшего маловероятной высадку десанта в Порт-Саиде и, как следствие, не организовавшего его противодесантную оборону, а также постановку минных заграждений.

---

---

**ПРОВАЛ ОПЕРАЦИИ**  
**«ПЛУТОН»**

---

---





**В** январе 1959 г. на Кубе произошла революция, в результате которой к власти пришло правительство, возглавляемое Фиделем Кастро. Политика нового кубинского руководства вскоре вступила в противоречие с интересами Вашингтона. В начале 1960 г. после провала попыток решить «кубинскую проблему» политическими и экономическими санкциями военно-политическое руководство США взяло курс на вооруженное свержение существующей власти на Кубе. Президент США в приказе от 17 марта 1960 г. обязал ЦРУ и Пентагон подготовить и осуществить военную акцию против Кубы с целью свержения правительства. Ответственным за разработку и реализацию задуманного плана был назначен генерал Биссел — заместитель директора ЦРУ по планированию «тайных операций». В документах ЦРУ акции присваивалось кодовое наименование операция «Плутон». Непосредственно разработкой плана вооруженного вторжения занимался эксперт Пентагона по десантно-диверсионным акциям полковник Элкотт, получивший значительный опыт десантной подготовки еще в годы Второй Мировой войны.

Подготовку намечалось закончить к началу декабря 1960 г. Ставка делалась на наемников. Во второй половине марта 1960 г. ЦРУ сформировало оперативную группу планирования и подготовки вторжения из числа тех, кто в разное время проходил службу на Кубе и хорошо знал страну. Первоначально в группе насчитывалось 10 человек, но вскоре она увеличилась в 4 раза. Центр подготовки располагался в Майами (штат Флорида). Новый президент США Дж. Кеннеди ознакомился с планом нападения на Кубу еще в период избирательной кампании и в целом одобрил его. 22 января 1961 г. состоялось первое заседание нового кабинета США по «кубинскому вопросу», где было решено осуществить вооруженное вторжение на Кубу не позднее весны 1961 г. На заседании присутствовали директор ЦРУ, министр обороны, председатель Комитета начальников штабов, государственный секретарь, министр юстиции и другие ответственные лица.

Подготовка наемников проводилась в специально созданных ЦРУ лагерях на побережье Гватемалы (Роталулео и Сан-Хосе), в Никарагуа (Пуэрто-Кабесас) и в США (Новый Орлеан, Форт Майер и Майами). Оперативная группа планирования формировала военизированные подразделения из числа кубинских эмигрантов и занималась их подготовкой. В качестве сил первого эшелона было отобрано более 1400 человек, объединенных в так называемую «бригаду 2506». Каждому наемнику присваивался номер. При этом нумерация начиналась с 2000. Это делалось для создания видимости более крупной группировки наемников. «Бригада 2506» состояла из четырех пехотных, моторизованного и парашютно-десантного батальонов, роты танков, бронеотряда и батальона тяжелых орудий. Возглавлял «бригаду 2506» бывший капитан батистовской армии Сан Роман.

В порту Пуэрто-Кабесас была сформирована так называемая «морская тактическая группа», в кото-

рую входили 5 вооруженных судов бывшей кубинской судоходной компании «Гарсия Лайн корпорейшн» («Хьюстон», «Лэйк Чарльз», «Рио Эскандидо», «Карибе» и «Атлантике») и 2 пехотно-десантных корабля постройки времен Второй Мировой войны («Барбара Джейн» и «Благар»), переданных наемникам из ВМС США. Для выгрузки на берег тяжелой боевой техники американцы планировали доставить в район высадки 7 танкодесантных катеров.

В распоряжение наемников командование ВВС США выделило 8 военно-транспортных самолетов С-46 и 6 — С-54. Эти самолеты вместе с 24 переданными в распоряжение ЦРУ бомбардировщиками В-26 были сосредоточены на аэродроме Пуэрто-Кабесас.

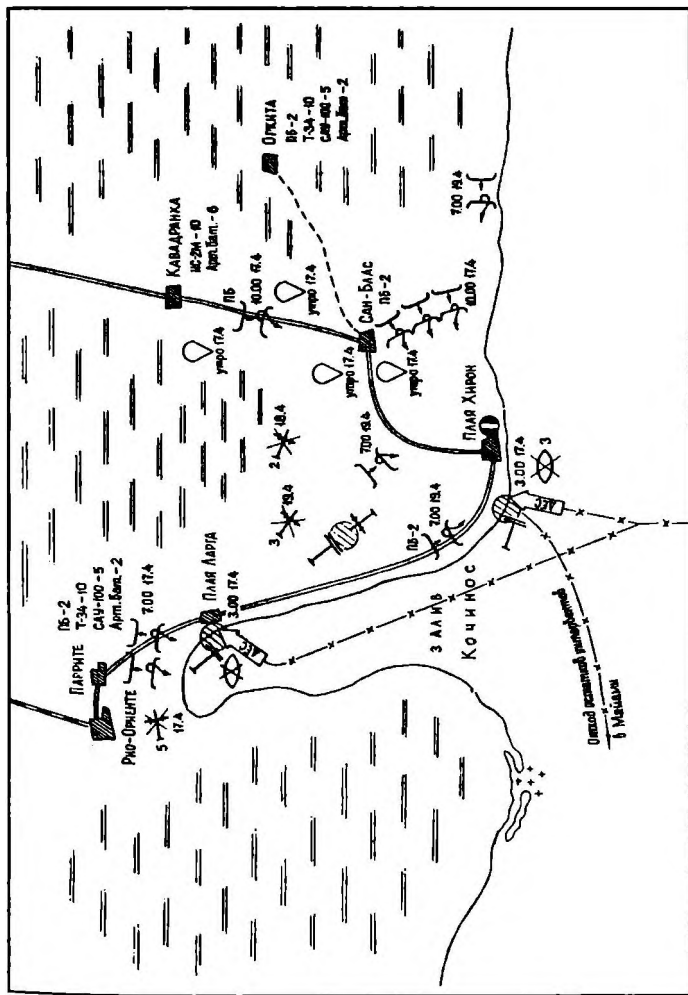
Замыслом операции «Плутон» предусматривались скрытное развертывание сил у южного побережья Кубы и внезапная высадка их с целью захвата власти и создания дипломатического повода для образования «временного правительства», которое должно было признать США и оказать ему военную помощь. По плану Вашингтона страны ОАГ должны были после обращения контрреволюционеров за помощью оказать им поддержку вооруженными формированиями численностью до 15 тыс. человек. Эти силы составляли своего рода второй эшелон десанта, который тщательно готовился ЦРУ и Пентагоном.

С началом вооруженного вторжения на Кубу по сигналу с острова Суон в различных районах страны должны были начаться заранее подготовленные вооруженные выступления контрреволюционных групп. Важное место в плане операции «Плутон» отводилось заброске этих групп на территорию Кубы. В день высадки первого эшелона они должны были взрывать железнодорожные линии, мосты, блокировать важнейшие шоссейные дороги, выводить из строя трансформаторные станции, уничтожать хранилища топлива, особенно в местах

сосредоточения войск и боевой техники. Быстроходный катер «Техана» из Ки-Уэста в течение нескольких ночей подряд доставлял для этих групп вооружение.

Высадку морского десанта предусматривалось предварить нанесением внезапных бомбовых ударов по важнейшим военным объектам Кубы. При этом в качестве главных целей были определены аэродромы. Первоначально планировалось 16 бомбардировщиками нанести три таких удара — два до начала операции и один в ходе высадки морского десанта. Однако за несколько дней до начала высадки, чтобы не создавать впечатления, что США причастны к агрессии, было решено, что в воздушном ударе 15 апреля примут участие не 16, а 8 бомбардировщиков. А за неделю до начала вооруженного вторжения по этой же причине была отменена вторая, назначенная на 16 апреля, бомбардировка острова.

Первоначально высадку десанта планировалось произвести в районе города Тринидад. Но, из-за того, что высадка в этом районе могла привести к жертвам среди гражданского населения и поднять его на борьбу с интервентами, от этого плана отказались. Президент США также считал, что высадка морского десанта в районе Тринидада будет слишком заметной, поэтому настаивал на скрытной высадке, предпочтительно ночью, причем в районе, удаленном от населенных пунктов, чтобы не так явно бросалась в глаза причастность США к агрессии против Кубы. После обсуждения нескольких вариантов остановились на высадке морского десанта в заливе Кочинос. Избранный район удовлетворял основным требованиям: здесь отсутствовала противодесантная оборона, а на берегу имелась площадка, которую можно было использовать в качестве аэродрома. На удалении от 4 до 12 км от береговой черты начиналась болотистая местность, через которую в глубь острова



Вооруженно вторжение на Кубу в 1961 г.

вела лишь одна дорога. Это способствовало успешной обороне захваченного плацдарма для накопления на нем достаточного количества войск. Песчаные пляжи были удобными для подхода десантно-высадочных средств.

В заливе Кочинос выбрали три пункта высадки: в районе Плайя-Хирон — «голубой» и «зеленый» пляжи и в районе Плайя-Ларга — «красный» пляж.

В плане операции также предусматривалась выброска парашютного десанта в расположение дороги, идущей в глубь острова. Перед воздушным десантом стояла задача: перекрыть пути подхода кубинских войск к пунктам высадки морских десантов.

Большое внимание уделялось достижению внезапности высадки. Подробно о плане операции «Плутон» знали всего лишь 4 человека из числа руководящего состава кубинских эмигрантов. С целью дезинформации кубинского командования предусматривались демонстративные действия в районе провинции Пинар-дель-Рио (демонстративный морской десант) и в районе американской базы Гуантанамо (диверсионные действия). Переход в район залива Кочинос корабли и суда должны были осуществлять самостоятельно, следовать переменными курсами, ночью с выключенными ходовыми огнями, днем — под флагом Либерии. Место их сбора находилось в 50 милях от побережья Кубы. Ночная высадка также способствовала достижению внезапности. Кроме того, с целью отвлечения внимания кубинской разведки на ложное направление у северного побережья Кубы маневрировали американские корабли, неоднократно вторгавшиеся в территориальные воды страны.

Чтобы оправдать военную акцию перед лицом мировой общественности и даже представить Кубу агрессором, ЦРУ спланировало инсценировку на-

падения на американскую базу Гуантанамо. Для этих целей было выделено судно «Санта Ану», экипаж которого переодели в форму кубинских вооруженных сил. Однако, осознав нелепость подобной инсценировки, за несколько дней от высадки демонстративного десанта отказались, а судно решили использовать для проведения демонстративных действий в районе провинции Орьенте.

4 апреля 1961 г. в Белом доме президент США встретился с советниками по подготовке акции против Кубы, где был утвержден план операции «Плутон». Дату высадки назначили на ночь 17 апреля. Кубинцы догадывались о подготовке к вторжению. Штаб революционных вооруженных сил принял ряд мер по подготовке к отражению высадки многочисленных групп в разных районах страны. На десантоопасных направлениях создавались укрепленные районы. Техника и оружие были рассредоточены и переведены в укрытия.

Агрессия против Кубы началась в соответствии с разработанным планом. 14 апреля американский самолет-разведчик U-2 произвел фотосъемку всей территории Кубы. Фоторазведка подтвердила наличие на аэродромах до 15 самолетов. На следующий день 8 бомбардировщиков В-26 с опознавательными знаками кубинских ВВС нанесли удары по военным объектам Кубы; 3 самолета группы «Линда» нанесли бомбовый удар по аэродрому Сан-Антонио-ле-Лос-Баньос, 3 самолета группы «Пума» — по аэродрому Кампо-Колумбия и 2 самолета группы «Горилла» — по аэродрому Сантьяго-де-Куба. Руководители ЦРУ признали эти бомбардировки успешными, посчитав большую часть кубинских самолетов уничтоженными. Однако еще до этих ударов все самолеты были рассредоточены, а на местах их прежних стоянок находились макеты. Из 24 самолетов ВВС Кубы наемникам удалось уничтожить всего лишь 2 машины.

В ночь на 16 апреля на побережье провинции Орьенте наемники дважды пытались высадить демонстративный десант, но обе попытки были отражены, и судно «Санта Ану» направилось к заливу Кочинос. Не разобравшись в обстановке, кубинское командование сочло демонстративные действия в районе провинции Орьенте за фактическую высадку десанта и направило в этот район 12 пехотных батальонов. Только на рассвете кубинское командование смогло правильно оценить обстановку.

Поздно вечером 14 апреля из базы Пуэрто-Кабесас вышли корабли и суда интервентов. Накануне они приняли до 2,5 тыс. тонн вооружения и боеприпасов, 5 танков М41 «Шерман», 10 бронетранспортеров, 18 противотанковых орудий, 30 минометов, 70 противотанковых ружей «базука». Одновременно из базы, расположенной на острове Вьекес, вышли корабли прикрытия. Вечером 16 апреля в район высадки американцы доставили танкодесантные катера. К району были подтянуты американские авианосцы «Эссекс» и «Шангри Ла», а также десантный вертолетоносец «Боксер» с батальоном морской пехоты на борту.

В ночь на 17 апреля «морская тактическая группа» вошла в залив Кочинос. В миле от берега корабли и суда стали на якорь. С флагманского корабля «Благар» были спущены резиновые лодки, на которых высадились разведывательно-диверсионные группы. Они произвели доразведку побережья и зажгли ориентирные огни для обозначения пунктов высадки. В 1:15 с острова Суон в адрес кубинских контрреволюционеров была передана шифротелеграмма о начавшемся вооруженном вторжении. В 3:00 началась высадка первого эшелона. Из-за обилия рифов в прибрежной полосе некоторые десантно-высадочные средства сели на мель. В результате высадка на время задержалась.

На рассвете был выброшен парашютный десант. Район десантирования находился вблизи дороги,



идушей в глубь острова на удалении 10—12 км от береговой черты.

Находившийся в районе высадки отряд кубинской милиции вступил в бой с превосходящими более чем в 10 раз силами противника и задержал их продвижение.

Получив сообщение о начавшейся высадке, штаб интервентов срочно распространил военную сводку «кубинского революционного совета», в которой отмечалось, что «...повстанческие силы начали вторжение на Кубу и сотни человек уже высадились в провинции Орьенте». Такое сообщение было рассчитано на введение в заблуждение кубинского командования. В штаб-квартире ЦРУ еще не знали, что судно «Санта-Ану», не выполнив своей задачи, направилось в залив Кочинос. Кубинское же руководство к этому времени разобралось в сложившейся обстановке и срочно направило в район фактической высадки десанта достаточные силы для его отражения.

Высадившиеся войска начали наступление одновременно на трех направлениях: три батальона — на Плайя-Хирон, один — на Плайя-Ларга и батальон парашютистов — к Сан-Бласу. Часть сил была выделена для захвата аэродрома в районе Плайя-Хирон и подготовки его к приему своих самолетов.

Главное командование Революционных вооруженных сил Кубы приняло решение остановить продвижение интервентов в глубь страны, ударами авиации сорвать высадку войск на побережье, а затем блокировать высадившиеся силы с моря и суши и наступлением по сходящимся в районах Плайя-Хирон и Плайя-Ларга направлениям разгромить их. Для решения этой задачи были выделены 7 пехотных батальонов, 20 танков, 10 самоходных артиллерийских установок 100-мм калибра, 14 артиллерийских и минометных батарей и сторожевые корабли.

С наступлением рассвета часть этих сил заняла исходные позиции. Авиация нанесла несколько ударов по силам высадки и уничтожила 4 транспорта, в том числе потопила десантный транспорт «Хьюстон», на котором находился в полном составе батальон и судно «Рио Эскандидо», транспортировавшее большую часть боеприпасов и тяжелого вооружения. В воздушных боях было сбито 5 самолетов противника. К середине дня на всех направлениях кубинские войска остановили продвижение противника, а затем стали теснить его к побережью. Вечером 18 апреля, когда уже стало очевидно, что агрессия против Кубы обречена на провал, президент США провел экстренное заседание, на котором было принято решение задействовать вооруженные силы США, в первую очередь самолеты с авианосца «Эссекс». Последние должны были совместно с бомбардировщиками В-25 нанести удар по кубинским войскам, сжимавшим кольцо вокруг интервентов. Однако в директивах, направленных на авиабазу Пуэрто-Кабесас и на авианосец «Эссекс», не была учтена разность поясного времени, из-за чего бомбардировщики и истребители не встретились в указанной точке. Совместный удар не получился. Летчики бомбардировочной авиации не решились без истребительного сопровождения следовать в район боевых действий.

Кубинские же войска утром 19 апреля после 30-минутной артиллерийской подготовки перешли в наступление и окончательно сломили противодействие противника, который вынужден был сложить оружие.

Таким образом, агрессия США против Кубы не удалась, высадившиеся в заливе Кочинос наемники были разгромлены в течение 72 часов.

Потери составили 82 человека убитыми и 1200 пленными. Кубинские летчики уничтожили 4 судна и сбили 12 самолетов. Трофеи составили 5 тан-

ков М41 «Шерман», 10 бронетранспортеров, выгруженных на берег, орудия и почти все стрелковое вооружение.

Расчеты США на контрреволюционные выступления внутри страны не оправдались. Нота протеста Советского Союза и поддержка кубинского народа странами социалистического содружества не позволили США расширить агрессию с использованием своих вооруженных сил. Несмотря на то что операция «Плутон» не являлась классической морской десантной операцией, она дает возможность сделать некоторые полезные выводы. Так, видна тенденция возрастания роли авиации в десантных действиях. Высадке предшествовали удары по аэродромам с целью завоевания господства в воздухе. Однако кубинское командование своевременно приняло меры по рассредоточению и укрытию своей авиации, и ни один из ударов не достиг своей цели. В конечном счете превосходство в воздухе было на стороне кубинских ВВС. Эти события вслед за англо-франко-израильской агрессией против Египта еще раз напомнили о необходимости заблаговременного рассредоточения и укрытия авиационной техники в условиях угрозы внезапного нападения противника.

В результате вторжения на Кубу подтвердился вывод о возрастании роли оперативной и тактической внезапности в десантных действиях. Однако интервентами была достигнута только тактическая внезапность. Преждевременная и назойливая демонстрация высадки в районе провинции Орьенте своей цели не достигла, а, наоборот, насторожила кубинское командование, заставила повысить готовность своих вооруженных сил к отражению высадки десантов.

В отношении выбора места и времени высадки морского десанта четко прослеживаются принципы, выработанные в период Второй Мировой войны. Однако и здесь наемники допустили грубый

просчет: район высадки оценивался по устаревшим картам, на которых не были обозначены коралловые рифы, ставшие серьезным препятствием для высадки.

В результате агрессии подтвердился вывод о возрастании роли морального фактора в вооруженной борьбе.

---

---

# **ФЛОТ СРАЖАЕТСЯ С БЕРЕГОМ**

---

---



**В**ойна во Вьетнаме 1964 — 1973 гг. явилась одним из наиболее крупных вооруженных столкновений после Второй Мировой войны.

После победы над французскими колонизаторами создались благоприятные условия для мирного объединения Северного и Южного Вьетнама. Однако такое развитие событий в Юго-Восточной Азии не входило в планы правящих кругов США. Не без их помощи в Южном Вьетнаме было создано марионеточное правительство, которое при содействии американских военных советников стало формировать армию и проводить карательные операции против патриотических сил.

В ответ на репрессивные меры сайгонского режима и американское вмешательство патриотические силы приступили к созданию Народного фронта освобождения (НФО) Южного Вьетнама, численность войск которого вскоре достигла почти 100 тыс. человек. В этих условиях военно-политическое руководство США приняло решение о начале вооруженной агрессии против патриотических сил Южного Вьетнама

и поддерживающей их Демократической Республики Вьетнам (ДРВ). Начало агрессии носило характер заранее продуманной провокации. 2 августа 1964 г. американский эскадренный миноносец «Мэддокс», войдя в Тонкинский залив для разведки береговых радиотехнических объектов Северного Вьетнама, вторгся в его территориальные воды, о чем северо-вьетнамское правительство уведомило США в официальной ноте, потребовав прекратить враждебные действия против суверенного государства. Однако через два дня уже 2 американских эскадренных миноносца («Мэддокс» и «С.Тернер Джой») вошли в территориальные воды Северного Вьетнама и были обстреляны катерами береговой охраны. Этот эпизод вошел в историю под названием «Тонкинский инцидент». В качестве «ответной меры» утром 5 августа 1964 г. 64 самолета с авианосцев «Констеллейшн» и «Тикондерога» нанесли удар по пунктам базирования катеров Северного Вьетнама, в результате чего 24 катера были повреждены, а некоторые потоплены. При этом были разрушены некоторые портовые сооружения. Затем американцы приступили к быстрому наращиванию своих сил в Юго-Восточной Азии. В начале 1965 г. у берегов Вьетнама находились 42 боевых корабля, в том числе 3 авианосца с 294 палубными самолетами на борту, а на территорию Южного Вьетнама были переброшены 3-я экспедиционная дивизия морской пехоты (30 тыс. человек) и первое авиакрыло морской пехоты, где насчитывалось до 157 самолетов. С этого времени у берегов Вьетнама постоянно находилось более половины корабельного состава 7-го флота США. Так, в 1966 г. в Южно-Китайском море находилось до 100 боевых кораблей, в том числе 4 авианосца и 18 десантных кораблей, а численность морской пехоты была доведена до 41 тыс. человек.

В Южный Вьетнам свои войска направили также Австралия, Новая Зеландия, Таиланд, Филиппины и Южная Корея. Максимальное число войск этих стран не превышало 72 тыс. человек.

Следует отметить, что наращивание сухопутных и военно-воздушных сил происходило значительно медленнее, чем ВМС. В целом же из общей численности личного со-



става, находившегося на Юго-Восточном театре военных действий, 20—22% приходилось на экипажи кораблей и судов обеспечения, 30 — на морскую пехоту, 30—40 — на сухопутные войска и до 20% — на личный состав ВВС. Авиация распределялась следующим образом: от 11 до 34% составляла палубная авиация, от 3 до 20% — авиация морской пехоты, а остальная часть была представлена тактической и стратегической авиацией. Американское командование планировало завершить военные действия в Юго-Восточной Азии до 30 июня 1967 г. В их стратегическом плане предполагалось после полной изоляции сил НФО от Северного Вьетнама, Лаоса и Камбоджи провести ряд наступательных операций с целью полного разгрома патриотических сил Южного Вьетнама.

По характеру военных действий и оперативно-стратегическим результатам войну во Вьетнаме приято делить на два периода: период эскалации агрессии (с 5 августа 1964 г. по 1 ноября 1968 г.) и период постепенного свертывания масштабов войны (с 1 ноября 1968 г. по 27 января 1973 г.).

Главное содержание первого периода войны — наращивание группировки экспедиционных сил США и их союзников, ведение боевых действий против ДРВ и патриотических сил Южного Вьетнама. Во главе сил интервентов находился генерал Уэстморленд. Наибольшего размаха боевые действия авиации и ВМС США против ДРВ достигали в 1966—1967 гг. На территории же Южного Вьетнама самым напряженным был период 1967—1968 гг. Военные действия против ДРВ и Южного Вьетнама существенно различались по целям, способам действий, привлекаемым силам и средствам. Против ДРВ американцы использовали только ВВС и ВМС, преследуя цели подрыва военно-экономического потенциала, подавления морального духа народа и армии; они стремились вынудить ДРВ прекратить оказание помощи патриотам Южного Вьетнама. В военных действиях на территории Южного Вьетнама, кроме ВВС и ВМС, американцы использовали также и сухопутные войска.

С 5 августа 1964 г. по 7 февраля 1965 г. американская авиация наносила удары по отдельным объектам ДРВ,

главным образом по портам и узлам сухопутных коммуникаций. Затем, начиная с 7 февраля 1965 г., она стала производить систематические бомбардировки объектов на всей территории ДРВ.

С ноября 1968 г. в связи с началом парижских переговоров массированные налеты американской авиации на объекты ДРВ прекратились. Но уже в феврале — марте и в декабре 1972 г. они возобновились. Ударам стали подвергаться плотины и ирригационные сооружения. Этими действиями им удалось в известной мере подорвать военно-экономический потенциал ДРВ, снизить его возможности по оказанию помощи патриотам Южного Вьетнама.

Боевые действия в Южном Вьетнаме разворачивались иначе. В течение 1966 г. американцы перенесли боевые действия в район Сайгона, к крупным базам и городам на побережье, преследуя цель — создать вдоль побережья единый плацдарм, оттеснив патриотов в глубь страны. Однако этот замысел был сорван. В 1967 — 1968 гг. войска США и сайгонского режима провели до 20 операций, в каждой из которых принимали участие группировки войск численностью от 30 до 100 тыс. человек. Им удалось уничтожить ряд баз патриотических сил и расчленить войска НФО на три изолированные группировки. Но войска НФО не потеряли боеспособности: вначале они удачно оборонялись, уклоняясь от численно превосходящих сил противника, а в январе 1968 г. перешли в стратегическое наступление и добились крупных успехов.

В ходе второго периода войны во Вьетнаме американское командование стало постепенно перекладывать основную тяжесть военных действий на войска сайгонского режима и поэтапно выводить свои войска из Южного Вьетнама. Генерал Абрам, назначенный 1 июля 1968 г. вместо генерала Уэстморленда командующим американскими войсками в Южном Вьетнаме, перешел к тактике поисково-карательных операций, проводившихся небольшими силами, как правило, вблизи баз и мест постоянной дислокации своих войск.

Весной 1969 г. войска НФО перешли во второе стратегическое наступление, заставив противника повсеместно перейти к обороне. С ноября 1969 г. после провозглашения «доктрины Никсона» США приступили к осуществлению «вьетнамизации» войны в Индокитае, суть которой заключалась в перекладывании всей тяжести войны на войска марионеточного режима, оказывая помощь только в виде поставок вооружения и направляя советников. Между тем действия патриотов в Южном Вьетнаме приобретали все более активный характер.

В ходе Вьетнамской войны силы флота решали широкий круг задач. Они наносили удары по наземным военным и промышленным объектам, высаживали морские и речные десанты, осуществляли морскую блокаду побережья, поддерживали сухопутные войска в наступлении и в обороне, а также обеспечивали воинские морские перевозки. Американское командование стремилось максимально учитывать опыт предыдущих войн. Однако территория, где велась эта война, ими использовалась как своего рода полигон, на котором отрабатывались новые тактические приемы, испытывались новые образцы боевой техники и вооружения.

### Изменение численности корабельного состава ВМС США в Юго-Восточной Азии с 1965 по 1973 г.

Класс кораблей	Годы								
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Авианосцы	4	4	4	4	3	2	2	5	4
Линкоры	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Крейсеры	1	2	2	3	2	1	1	4	—
Эсминцы, фрегаты	30	64	43	39	36	21	17	32	12
Вертолетоносцы	1	1	2	2	2	1	1	2	1
Десантные корабли	12	17	40	28	24	24	4	8	3
Всего кораблей	48	98	91	77	68	49	25	51	20

### Изменение численности морской авиации США в Юго-Восточной Азии с 1965 по 1973 г.

Род авиации	Годы								
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Палубная	306	276	295	278	234	164	166	355	329
Морской пехоты	217	368	348	621	674	519	277	122	122
Всего самолетов	523	644	643	899	908	683	443	477	451

### Изменение численности американских войск в Южном Вьетнаме<sup>1</sup>

Годы	Численность войск
1964	23 000
1965	155 000
1966	3 853 000
1967	4 858 000
1968	550 000

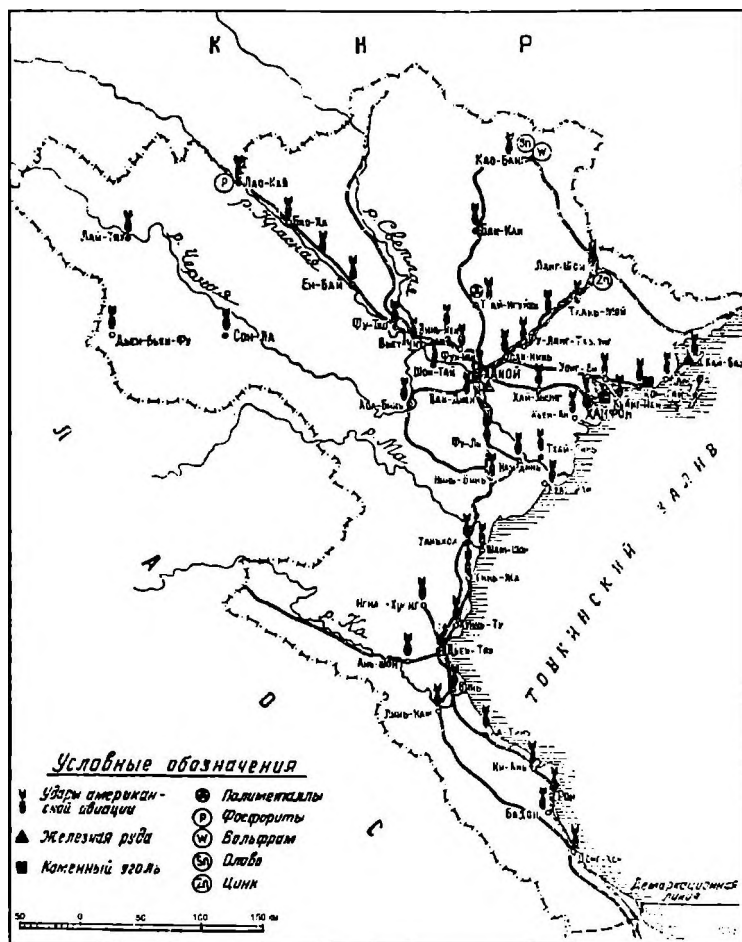
Весной 1972 г. войска НФО провели третье стратегическое наступление, завершившееся освобождением территории с населением свыше 2,5 млн человек. Только благодаря поддержке ВВС и ВМС США не произошло полного разгрома марионеточных войск. 27 января 1973 г. в Париже было подписано соглашение о прекращении войны во Вьетнаме.

<sup>1</sup> С 1968 г. США начали свертывание своих вооруженных сил. К концу 1972 г. на территории Южного Вьетнама оставались 22 тыс. американских военнослужащих, а к началу 1973 г. — всего около 13 тыс. человек. (Прим. авт.)

## Флот против берега

К решению задач по уничтожению наземных военных и промышленных объектов силы американского флота привлекались довольно часто. Как и в Корейской войне, при решении этой задачи основную роль играли авианосцы 77-го оперативного соединения 7-го флота ВМС США. В военных действиях участвовали 15 ударных и 2 противолодочных авианосца, совершивших на театре военных действий 66 боевых походов. Из 16 американских авианосцев в войне во Вьетнаме принимали участие «Энтерпрайз», «Америка», «Индепендес», «Китти Хок», «Констеллейшн», «Рейнджер», «Саратога», «Мидуэй», «Корал Си», «Франклин Д. Рузвельт», «Бон Омм Ричард», «Орискани», «Тикондерога», «Хэнкок» и «Форрестол». Некоторые авианосцы совершили до 5—7 походов к берегам Вьетнама. Так, атомный авианосец «Энтерпрайз» с 1965 по 1972 г. совершил шесть боевых походов в Юго-Западную часть Тихого океана. С этого авианосца было выполнено более 39 тыс. боевых вылетов, израсходовано до 30 тыс. тонн боеприпасов и выставлено 400 мин.

В состав 77-го оперативного соединения, как правило, входили 1—5 авианосцев (2—3 авианосные ударные группы), до 5 крейсеров, до 15 эскадренных миноносцев и фрегатов и до 6 сторожевых кораблей. Несмотря на отсутствие противодействия на море, американское командование осуществляло полный комплекс мер по организации всех видов обороны авианосцев. Ближнее охранение, состоявшее из крейсеров, эсминцев и фрегатов, располагалось на удалении 20—30 каб. от авианосцев. В воздухе почти круглосуточно патрулировали самолеты ДРЛО, истребители прикрытия находились либо в воздухе, либо в полной готовности к вылету. ПЛО возлагалась или на специально создаваемую противолодочную поисково-ударную группу и самолеты базовой патрульной авиации, или только



Районы бомбардировок Северного Вьетнама

на самолеты базовой патрульной авиации «Орион» и «Нептун», патрулировавшие в ближней и дальней зонах.

Пребывание авианосцев в составе 7-го флота достигало 175–250 суток, в том числе 5–6 выходов в зону боевых действий максимальной продолжительностью до 50 суток. Время нахождения авианосцев в

районе боевого маневрирования составляло 108—136 суток, на переходы затрачивалось в среднем до 45 суток, на стоянки в базах — до 60 суток. На текущий ремонт и боевую подготовку уходило в среднем от 170 до 210 суток. Переход авианосцев от западного побережья США в операционную зону 7-го флота занимал 14 суток, а от восточного — вдвое больше.

При нахождении в районе боевого маневрирования каждый авианосец участвовал в боевых действиях от 6 до 11 суток, после чего 1 сутки предоставлялись для отдыха личного состава и ремонта авиационной техники. При нахождении в районе 3 авианосцев, один из них, как правило, находился в резерве, с двух других самолеты действовали в среднем по 12 часов в сутки.

Район боевого маневрирования («Янки») сил 77-го оперативного соединения с февраля 1965 г. по январь 1973 г. находился в Тонкинском заливе. Его размеры составляли 140x160 миль, а удаление границ от береговой черты достигало 40—80 миль (дальняя кромка — на 100—120 миль). В этом районе находились от 2 до 4 авианосных ударных групп, у каждой из которых существовал свой подрайон. В пределах этого района назначались подрайоны пополнения запасов, где постоянно находилась одна из групп соединения обслуживания, или так называемый «плавающий тыл». Американская авиация действовала на удаленностях 200—650 км от центра района боевого маневрирования (фронт ударов достигал 400—650 км).

Количественный состав авиации 77-го оперативного соединения: при 2 авианосцах в зоне боевых действий — 152—166 самолетов (в том числе 86—96 штурмовиков, 48 истребителей); при 3 — 240—250 (в том числе 130—150 штурмовиков, 72—84 истребителя); при 4 — 312—324 (в том числе 166—184 штурмовика, 96 истребителей). На изменение состава авиакрыла оказывали влияние многие факторы, в том числе противодействие противника и потери, которые были внушительными. Только с 7 февраля 1965 г. по 31 марта 1968 г.

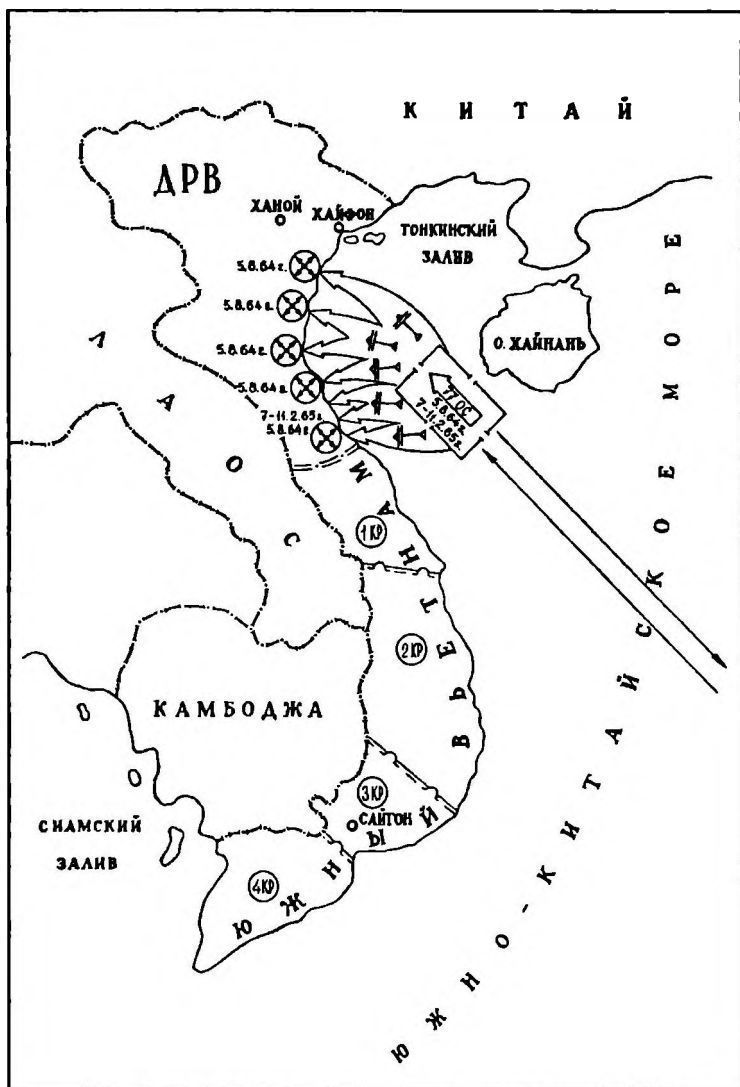
потери американской авиации составили: около 360 сбитых палубных самолетов и до 1000 — поврежденных. Всего за весь период из состава 77-го оперативного соединения выбыли 640 действующих самолетов.

К августу 1964 г. Комитет начальников штабов США на основании данных американских разведывательных органов разработал перечень 94 объектов, расположенных на территории Северного Вьетнама, которые предназначались для уничтожения в первую очередь. Основными целями являлись сухопутные коммуникации, важные промышленные и топливно-энергетические сооружения и элементы системы ПВО. При этом важнейшей задачей на протяжении всей войны было нарушение сухопутных коммуникаций. Для сбора сведений об этих объектах использовались стратегические разведывательные самолеты U-2 и корабли со специальной радиотехнической аппаратурой.

Подчеркивая важность нарушения сухопутных коммуникаций на территории ДРВ, командир 77-го оперативного соединения контр-адмирал Д.Ричардсон писал: «Наша цель состоит в том, чтобы не дать противнику возможности использовать какую-то часть его транспортно-коммуникационной системы, заставить его транспортировать свои средства какими-то другими обходными путями, минуя выведенный из строя комплекс, и таким образом добиться снижения его военных усилий в Южном Вьетнаме».

Наиболее существенное влияние на увеличение оперативно-тактических возможностей 77-го оперативного соединения оказало появление на вооружении в июне 1965 г. штурмовиков А-6 «Интродер». Это был первый в истории авиастроения палубный самолет, специально созданный для действий на высоких дозвуковых скоростях, на малых высотах и при любых метеорологических условиях. Не меньшее значение имело появление в ноябре 1965 г. первого в мире самолета дальнего радиолокационного обнаружения Е-2 «Хокай». Этот самолет успешно применялся как воздушный командный пункт.





Действия авианосных ударных соединений против ДРВ,  
1964—1965 гг.

Палубная авиация использовалась с высоким напряжением. В 1966 г. с 1 авианосца выполняли в среднем 111 самолето-вылетов в сутки, с 2 — 178. В 1969 г. эти цифры составили 178 и 311, а в 1972 г. — 132 и 233 соответственно. При этом боевое напряженное авиации составляло: для штурмовиков — 1,2—1,3 самолето-вылета в сутки; для истребителей — 0,5—0,9; для самолетов РЭБ — 1,43—1,7; для самолетов ДРЛО — 1,25—1,5; для самолетов-разведчиков — 0,58—0,83. Наличие на каждом авианосце по 1,3—1,5 экипажа на каждый штатный самолет не приводило к значительному росту напряжения летного состава при активизации деятельности авиации.

В целом с 1964 по 1973 г. авиация 77-го оперативно-го соединения совершила около 500 000 самолето-вылетов: до 70% на выполнение ударных задач и до 30% — обеспечивающих; до 60% самолето-вылетов было выполнено для нанесения ударов по наземным объектам ДРВ.

### **Динамика наращивания ударов по объектам ДРВ тактической, авианосной и стратегической авиацией США**

Годы	Тактическая, авианосная авиация	Стратегическая авиация	Всего	
Август — декабрь	1964	190	—	190
	1965	30500	—	30500
	1966	47500	160	47660
	1967	52900	450	53350
	1968	37000	580	37580
	1969	6600	45	6645
	1970	6600	250	6850
	1971	10900	450	11350
	1972	48800	3150	51950
Январь	1973	2500	470	2970
<b>Итого</b>	<b>243490</b>	<b>5555</b>	<b>249045</b>	

Бомбовая нагрузка самолетов обычно составляла 30—60% от максимальной. На штурмовиках А-6 «Интрудер» она достигала 80%. Ограничения нагрузки объясняются стремлением облегчить самолеты для увеличения их тактического радиуса при действиях на малых и предельно малых высотах и повышения маневренности в зоне ПВО.

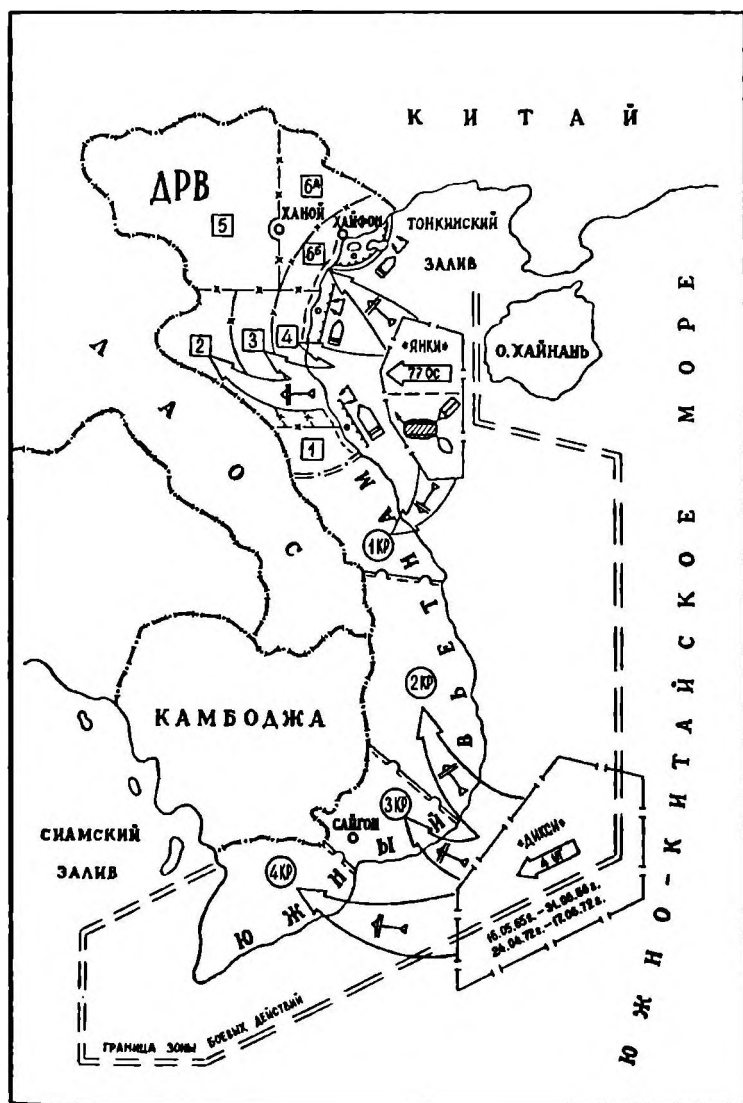
Авиация выполняла удары в виде так называемых «воздушных операций». Первая такая «операция» проводилась 2 марта 1965 г., к концу 1969 г. было проведено до 60 «воздушных операций». Обычно в плане каждой «операции» определялись день ее начала и продолжительность налетов; количество объектов (целей), подлежащих бомбардировке, их расположение и характеристика; сведения о системе прикрытия целей средствами ПВО; количество и типы выделенных на «операцию» самолетов; общее число боевых вылетов, типы и количество выделенных боеприпасов; маршруты полета самолетов к цели и обратно; способ нанесения ударов, боевой порядок самолетов; мероприятия по созданию радиоэлектронных помех; порядок прикрытия боевых самолетов, управления и взаимодействия; эвакуация поврежденной авиационной техники и спасение летного состава. Общее управление силами в «воздушных операциях» возлагалось на командующего вооруженными силами США в зоне Тихого океана. Взаимодействие между самолетами ВВС и ВМС в рамках каждой операции организовывал командующий ВВС в зоне Тихого океана.

В развитии ПВО ДРВ можно выделить два этапа. С августа 1964 г. до начала 1966 г. для нее характерно ограниченное количество сил и средств, что позволяло американским летчикам практически безнаказанно осуществлять бомбардировки на территории ДРВ. 1966 г. отмечен ростом сил и средств ПВО, в первую очередь появлением зенитных ракет, что привело к росту потерь и потребовало новых подходов к действиям авиации.

На первом этапе (до появления в системе ПВО зенитных ракет) для прикрытия штурмовиков выделялось небольшое количество истребителей (из расчета примерно 1:5). Истребителям разрешалось атаковать только опознанные самолеты. Боевые порядки включали в себя несколько групп самолетов, дистанция между группами не превышала визуальной видимости, а между самолетами в группе она была в пределах 100—150 м. Развертывание в район удара выполнялось на высоте 5000—7000 м, то есть вне зоны эффективного огня зенитной артиллерии ДРВ. Удары обычно наносились в боевом порядке «колонна», с пикирования и, как правило, с одного направления. При нанесении ударов по объектам со слабой ПВО самолеты заходили на цель по нескольку раз. РЭБ в эти месяцы ограничивалась в основном оповещением ударных и разведывательных самолетов об обнаружении их наземными РЛС. Иногда ударные группы сопровождалась самолетами РЭБ, ставившими помехи, не входя в зону досягаемости зенитного огня.

Непосредственно на театре военных действий палубной авиацией руководили специально созданный штаб (центр совместных действий), находившийся в Сайгоне, и штаб 77-го оперативного соединения. Центр совместных действий ставил боевые задачи, а штаб 77-го соединения разрабатывал план боевого применения авиации на сутки, ставил боевые задачи ударным и обеспечивающим группам. Самолетами в воздухе руководили специальные пункты управления, расположенные на выдвинутых к побережью ДРВ кораблях, а с ноября 1965 г. — на самолетах Е-2А «Хокай». С апреля 1966 г. с целью координации действий авиации вся территория ДРВ была разделена на несколько постоянных зон ответственности, каждая из которых закреплялась за определенным видом авиации. При этом палубной авиации отводилась прибрежная зона, что упрощало ее действия.

До 95% всех вылетов авианосной авиации обеспечивались палубными самолетами ДРЛО Е-2А «Хокай».

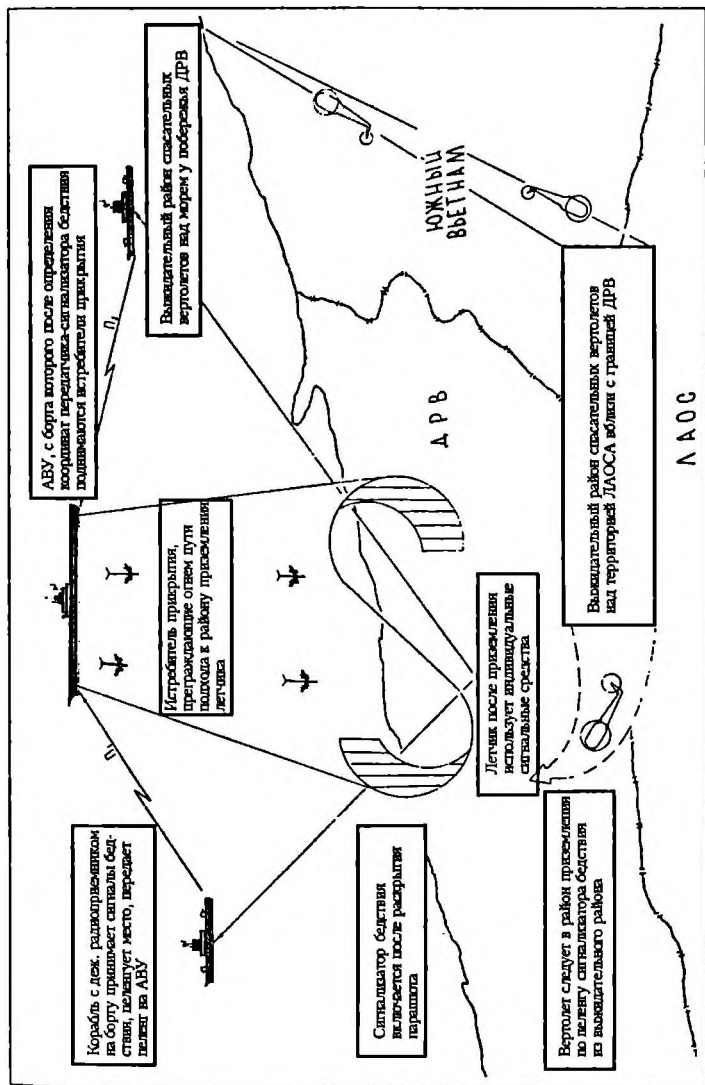


Действия авианосных ударных соединений против  
Вьетнама, 1965 – 1972 гг.

На этих самолетах была установлена полуавтоматическая аппаратура обнаружения и опознавания воздушных целей (ATDS), включающая в себя РЛС обнаружения AN/SPS-70, аппаратура отображения воздушной обстановки и передачи информации о ней на авианосец. Обычно самолет «хокай» патрулировал вдоль побережья ДРВ над морем на высоте 8000—8500 м. Этот самолет использовался как воздушный командный пункт управления, оповещения и наведения, а также как приводной маяк для возвращающихся на авианосцы самолетов. Один такой самолет управлял одновременно несколькими ударными и обеспечивающим группами.

Для повышения эффективности ударов авиации по наземным объектам использовались также искусственные спутники Земли, которые обеспечивали главным образом ведение метеорологической разведки. Физико-географические условия, особенно климатические, имели здесь очень важное значение. Ливневые дожди, туманы, низкая облачность и штормовые ветры, характерные для периода с мая по октябрь, не позволяли использовать авиацию с достаточной интенсивностью, а из-за мощных тайфунов нередко авианосцы вынуждены были покидать районы боевого маневрирования.

Основными способами боевого применения палубной авиации в действиях по уничтожению наземных объектов являлись одновременные и последовательные удары. Для первого года войны наиболее характерными были одновременные удары, наносимые группами, состоящими из 30—60 самолетов. До середины апреля 1965 г. большая часть самолетов решала главные задачи. Группа подавления зенитной артиллерии состояла из 4—6 самолетов и упреждала основной удар на 1—2 мин. Полет к цели осуществлялся по кратчайшему маршруту на высотах 800—1500 м в едином плотном боевом порядке «колонна звеньев». При подходе к цели самолеты перестраивались в «колонну пар». Цель атаковалась в основном с одного направления



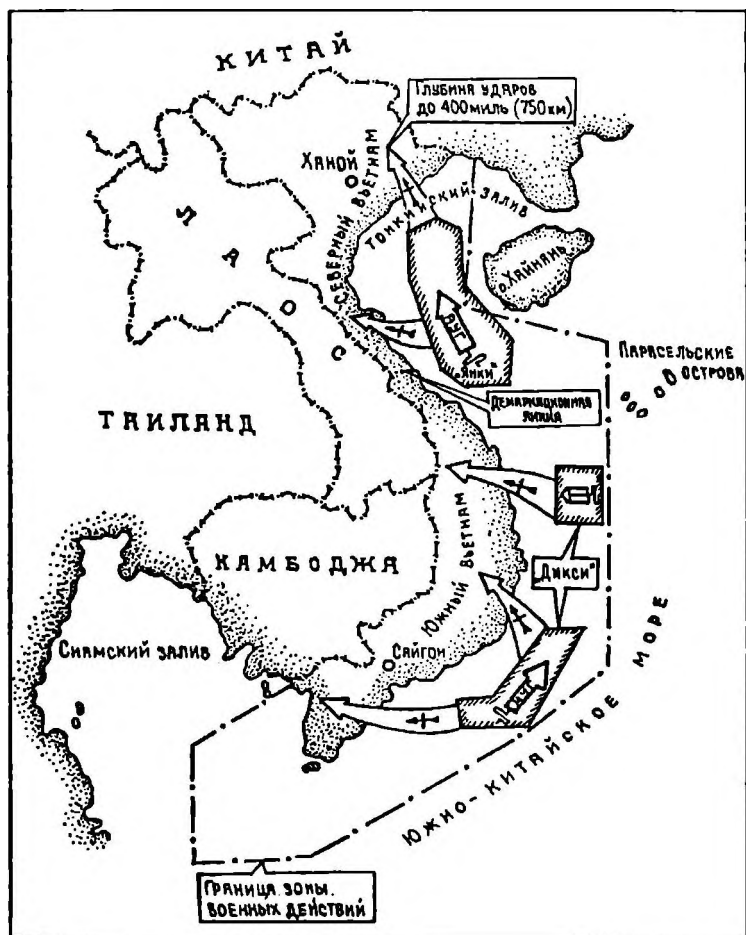
Действия авиации по спасению летчика, сбитого над территорией ДРВ

последовательно всеми самолетами, которые в очереди находились над контрольными ориентирами вне зоны поражения зенитной артиллерии. Бомбометание осуществлялось с высоты 800—1000 м с пикирования.

Усиление ПВО в апреле—июле 1965 г. привело к изменению способов действий американской авиации. Возросла роль обеспечивающих действий: стали создаваться крупные демонстративные группы; выделялось мощное истребительное прикрытие; повысилась роль доразведки и организации радиоэлектронного противодействия. При входе в зону огня самолеты стали выполнять противозенитный маневр. Боевой порядок приобрел более растянутый вид. Высота полета самолетов в районе цели была увеличена до 4000—6000 м. Выход на цель стали производить с нескольких направлений. Бомбометание осуществлялось с пикирования под углом 50—60° (Бомбы сбрасывались с высоты 3000—3500 м.

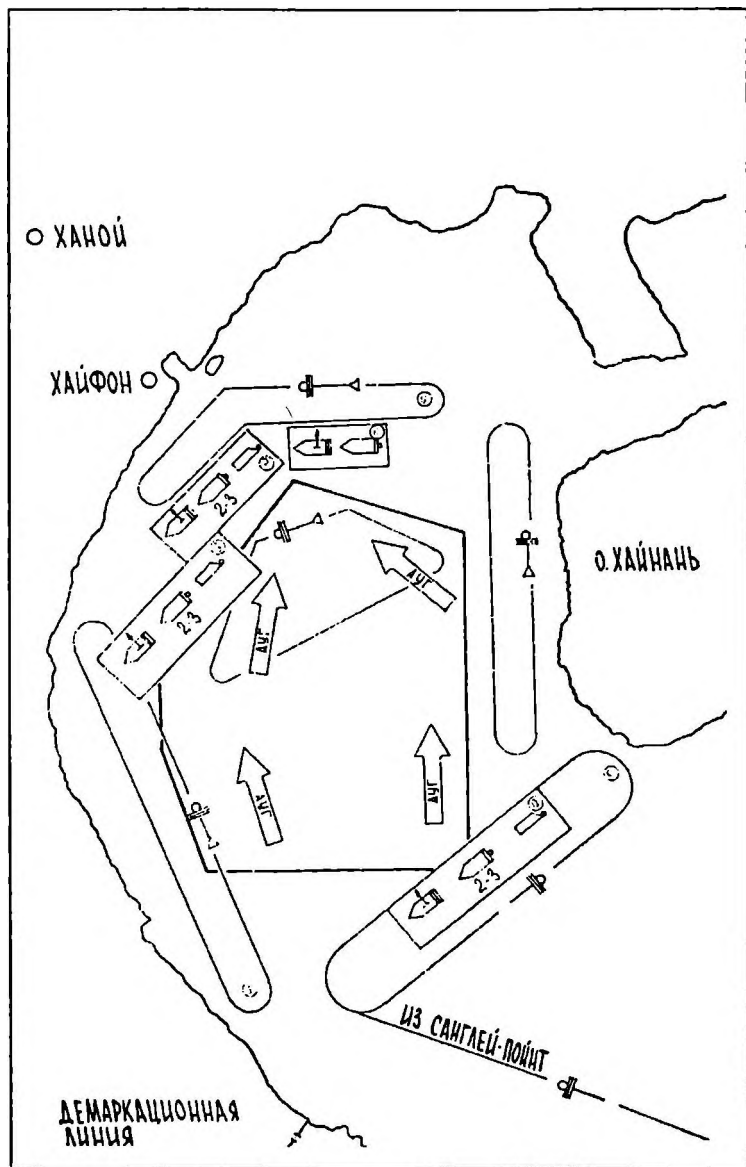
С 1965 г. ударная группа состояла из 6 самолетов, а с конца 1966 г. — из 4. Общее количество самолетов в ударе составляло от 15 до 50 машин. Продолжительность палетов достигала 1 часа и более. Типовыми боевыми порядками авиации стали «ромб», «клин», «пеленг» с увеличенным интервалом между самолетами и их парами. Численность обеспечивающей авиации постоянно возрастала и с конца 1966 г. достигала почти 40% от общего числа участвовавших в ударах самолетов. При полете над сушей преобладающими стали малые (150—300 м) и предельно малые (50—100 м) высоты. Развертывание в район в зависимости от обстановки производилось на высотах от 700 до 8000 м. В условиях хорошей видимости цели атаковали с горизонтального полета. В некоторые случаи за 15—20 км от цели самолеты делали «горку» (до 1200—2000 м) и применяли оружие с пикирования или планирования. С начала 1967 г. американцы перешли к действиям на средних высотах и к бомбометанию с пикирования. Численность обеспечивающей авиации они довели до 50—70%.





Районы боевого маневрирования авианосцев в войне во Вьетнаме

При визуальном обнаружении пуска зенитных ракет американские летчики выполняли резкий разворот на  $90-180^\circ$  (с увеличением скорости). Однако не всегда этот маневр позволял уклониться от выпущенной ракеты. Более эффективным стал противоракетный маневр, при котором самолет либо резко набирал



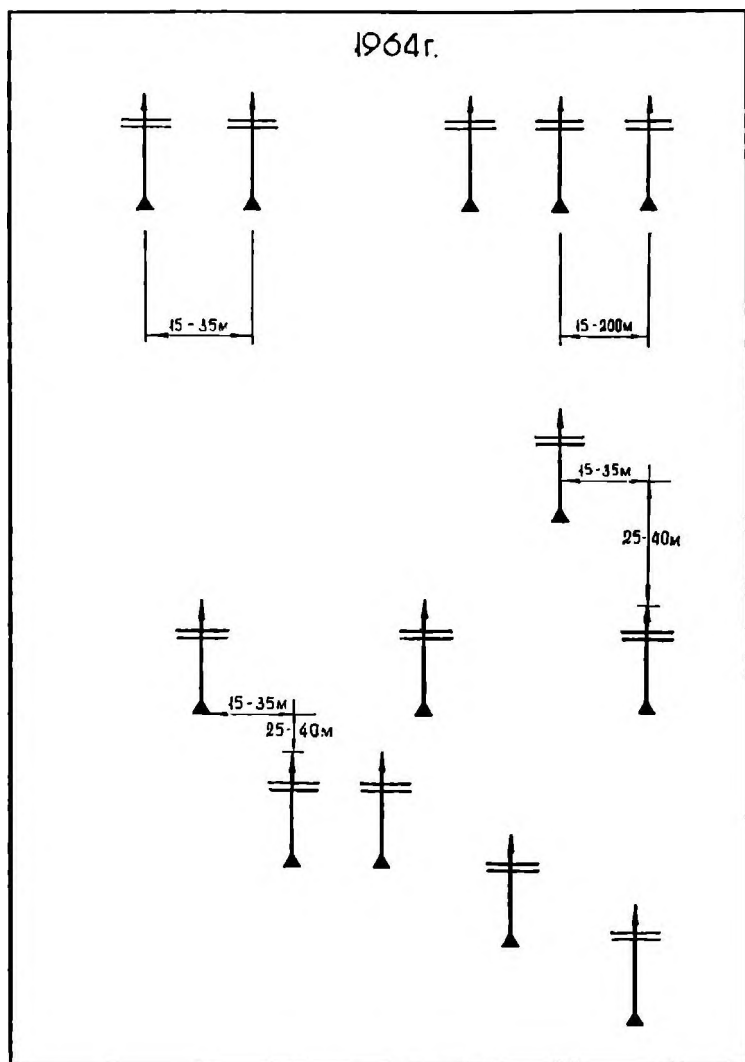
Организация ПЛО авансового ударного соединения при маневрировании в Тонкинском заливе

высоту, либо резко снижался с одновременным применением средств РЭБ. Так, благодаря этому маневру в августе 1967 г. из 16 потерянных самолетов только 6 были сбиты зенитными ракетами. При этом американские летчики отметили 249 пусков зенитных ракет.

При планировании ударов по объектам с сильной ПВО большая роль отводилась демонстративным действиям. В состав демонстративных групп выделялось иногда до половины самолетов. Эти группы на средних и больших высотах имитировали палет с разных направлений, а затем, вызвав на себя пуск зенитных ракет, совершали противозенитный маневр и уходили в сторону от цели по заранее разведанным маршрутам. Тем временем к цели на малых высотах и с разных направлений подходили ударные группы. Часто самолеты ударной группы осуществляли подход к цели на предельно малых высотах, с огибанием рельефа местности.

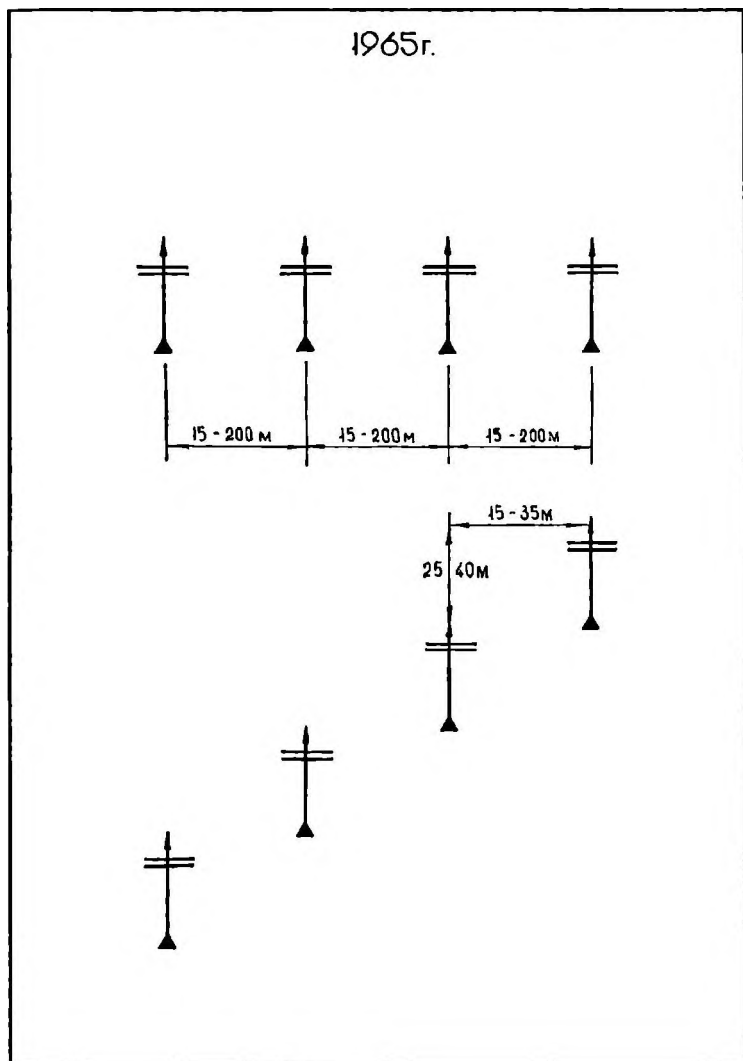
Для повышения эффективности ударов выделялись специальные группы постановки активных и пассивных помех, а также наносились удары по средствам ПВО ДРВ. Активные помехи были шумовыми (прицельными и заградительными), амплитудно-модулированными, ответно-импульсными (уводящими по дальности и угловым координатам). В качестве пассивных помех использовались дипольные отражатели из алюминиевой фольги (размером от 2,5 до 1200 см), металлизированное стекловолокно, дисковые и шаровые ловушки (диаметром до 30 см).

По объектам ПВО наносились одиночные и групповые удары палубными штурмовиками с применением ракет «шрайк». Пуск ракет осуществлялся с пикирования, горизонтального полета и реже с кабрирования. При атаке с пикирования самолет производил пуск ракеты по работающим РЛС с высоты 1500—2000 м под углом пикирования 15—30° (Предельная дальность пуска составляла 45 км, а минимальная — 12 км. После пуска ракеты самолет продолжал полет прежним курсом в течение 10—15 сек., наводя ракету на цель. При атаке с



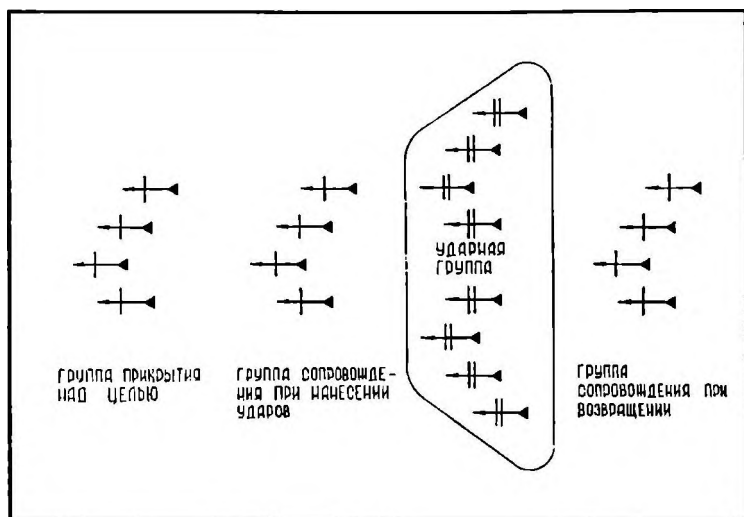
Боевой порядок палубной авиации при нанесении ударов по наземным целям — 1964 г.

кабрирования самолет выходил на цель с высоты 500 — 1500 м, а затем резко набирал высоту и с дистанции 24 — 25 км производил пуск ракеты.



Боевой порядок палубной авиации при нанесении ударов по наземным целям — 1965 г.

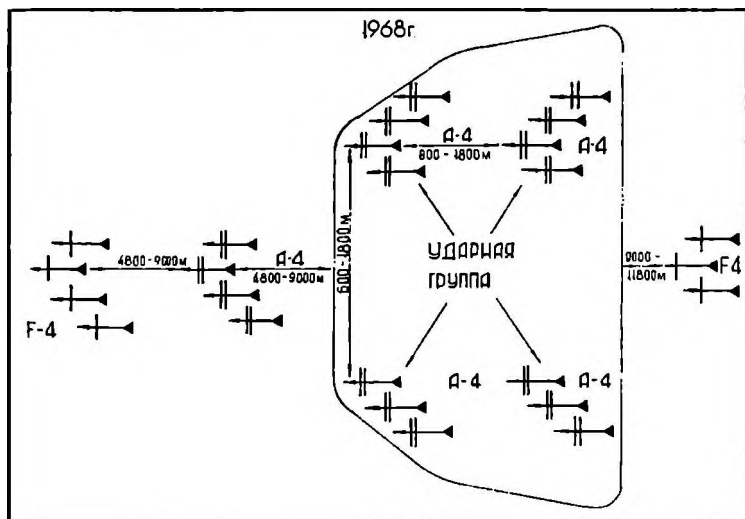
Боевой порядок, как правило, состоял из пяти групп: ударной, расчистки воздушного пространства, подавления эскадрильи управляемых ракет, подавления зенитной



Боевой порядок палубной авиации при нанесении ударов по наземным целям — 1967 г.

артиллерии, прикрытия. Дистанция между группами составляла от 4800 до 9000 м, а между самолетами — от 150 до 400 м.

При выполнении ударов по важным объектам налеты выполнялись волнами, с временным интервалом 10 минут и более. В условиях плотной облачности удары наносились мелкими группами из-за облаков. Выход на цель и сбрасывание бомб производилось с помощью системы «Такан», а также по командам самолета-лидера, вышедшего на цель с помощью бортовой радиолокационной аппаратуры. Возрастание потерь вынуждало американское командование чаще прибегать к ночным действиям. Если в первые месяцы войны на ночные вылеты приходилось всего 20—30% от общего количества вылетов, то к концу 1965 г. эта цифра возросла до 60%. При этом отмечена тенденция возрастания удельного веса ночных боевых действий: в начале 1965 г. их доля достигала 18% от общего количества вылетов, в 1967 г. — 35%, а в 1972 г. — 65%. Ноч-



Боевой порядок палубной авиации при нанесении ударов по наземным целям — 1968 г.

ные действия вели либо одиночные самолеты, либо небольшие группы. Бомбометание осуществлялось в основном с горизонтального полета и реже — с пикирования. При этом летчики выполняли по одному заходу на цель. Во всех случаях осуществлялась подсветка цели.

Наиболее результативным для американцев был 1967 г. Совершив в этом году около 50 000 вылетов, палубная авиация уничтожила 955 и разрушила 1086 мостов, уничтожила 734 автомашины и 410 паровозов и вагонов, потопила около 3 тыс. плавсредств. В другие годы она действовала менее успешно.

Серьезное внимание американское командование уделяло спасению экипажей сбитых самолетов. В самом начале войны ими была создана специальная служба поиска и спасения (AP), которую возглавил контр-адмирал Риди. В эту службу входили две поисково-спасательные группы, состоявшие из самолетов, вертолетов и надводных кораблей. Одна их групп обслуживала район «Янки», а другая — «Дикси».

В периоды боевых вылетов палубной авиации эти группы как можно ближе подходили к берегу. 1 июля 1966 г. три северо-вьетнамских торпедных катера атаковали одну из таких групп (фрегат УРО «Кунц» и эсминец «Роджерс») в 55 милях к юго-востоку от Хайфона. Однако катера были обнаружены самолетом ДРЛО «хокай», а затем по его наведению были уничтожены штурмовиками «интродер». Об эффективности службы поиска и спасения свидетельствуют следующие цифры: с начала военных действий до октября 1966 г. над Северным Вьетнамом были сбиты 269 летчиков и членов экипажей (ВМС и ВВС), из них 103 человека спасены, 75 погибли, 46 попали в плен, а остальные (45 человек) пропали без вести. В целом же до 90% катапультировавшихся над морем летчиков были спасены.

За время Вьетнамской войны на американских авианосцах из-за небрежного обращения с боеприпасами и в результате авиационных аварий произошло 19 крупных и средних пожаров и 32 мелких. При этом погибли 60 самолетов, а 80 машин были серьезно повреждены.

Первый пожар случился утром 26 октября 1966 г. на авианосце «Орискани» во время подготовки самолетов к вылету на боевое задание. Из-за небрежности при обращении с магниевыми осветительными ракетами и произошло их возгорание.<sup>1</sup> В короткое время пламя охватило носовую часть ангара и смежные с ним помещения. Возникла угроза взрыва боезапаса и жидкого кислорода. Пожар удалось ликвидировать только через 8 часов после его начала. В ходе борьбы с пожаром погибли 44 человека, четыре штурмовика «скайхок» были повреждены, а два самолета сгорели дотла. Серьезными оказались повреждения носового ангара и части помещений, катапульт, подъемников и элект-

---

<sup>1</sup> Один из матросов, плохо изучавший в школе физику, попытался потушить случайно вспыхнувшую магниевую ракету в ведре с водой. (Прим. ред.)



рооборудования авианосца. Во время тушения пожара за борт авианосца сбрасывались тонны авиабомб и других боеприпасов.

Через несколько дней пожар возник на ударном авианосце «Франклин Д. Рузвельт». Борьбу с огнем начали быстро и вели довольно энергично. Пожар ликвидировали через 15 мин. только потому, что он возник в период приемки горючего и все средства пожаротушения находились в повышенной готовности.

Самая крупная катастрофа за всю послевоенную историю американского флота произошла на авианосце «Форрестол» 29 июня 1967 г. При подготовке к вылету группы из 12 штурмовиков «скайхок», 7 истребителей «фантом» и 2 разведчиков «виджилент» на полетной палубе произошел пожар. Причиной пожара, по заявлению специальной комиссии, расследовавшей катастрофу, явилось срабатывание предохранительного устройства 127-мм неуправляемого реактивного снаряда «зуни», подвешенного под крылом «фантома». «Зуни» попал в подвесной топливный бак стоявшего впереди «скайхока» и взорвался. Разлившееся по палубе топливо вспыхнуло мгновенно. Аварийные партии сразу же приступили к тушению пожара. За борт авианосца были сброшены подготовленные к вылету самолеты и предназначавшиеся для них боеприпасы. На помощь подошли авианосцы «Орискани», «Бон Омм Ричард» и эскадренные миноносцы охраны «Маккензи», «Рупертес». Командиры эсминцев, невзирая на рвавшиеся бомбы и ракеты, подошли к «Форрестолу» почти вплотную и направили на него более двух десятков мощных струй воды.

Из-за несвоевременной герметизации помещений дым быстро распространился по всему кораблю, а затем огонь стал проникать во внутренние помещения. Более 18 часов шла борьба за живучесть авианосца. Когда огонь был потушен, казалось, что «Форрестол» вышел из жесточайшего сражения. Из десяти палуб шесть были повреждены. От разрывов авиабомб в броневой полетной палубе образовалось семь пробоин диаметром до 7 м

каждая. В результате пожара на «Форрестол» 29 самолетов сгорели, а 42 были серьезно повреждены. Из экипажа погибли 132 человека, а 64 человека получили ожоги и ранения. Убыток, причиненный пожаром, был оценен в 135 млн долларов.

Восстанавливали «Форрестол» почти год. Основными причинами неудачной борьбы с пожаром были низкая эффективность противопожарных средств, слабая подготовка личного состава и недостаточно четкая организация руководства борьбой за живучесть. Адмирал Рассел не без основания заметил: «В течение прошедших лет мы в значительной мере утратили способность борьбы с большими пожарами».

В связи с авариями на авианосцах у специалистов по живучести возникло много проблем. Был сделан вывод о низкой эффективности средств борьбы с пожарами и высокой пожароопасности авианосцев. В конце 1967 г. на вооружение авианосцев была принята система, представляющая собой самоходное шасси, на котором размещались емкость со 180 кг сухого пламегасящего порошка «Пурпле-К» и баллон на 190 л, наполненный шестипроцентной «легкой водой». На испытаниях этой системы горевшее авиационное топливо на площади более 50 м<sup>2</sup> было потушено всего за 21 сек.

Несмотря на то что флот США действовал практически без противодействия, избежать потерь ему не удалось. Очень часто корабли попадали под огонь береговых батарей. Так, только в 1972 г. они получили свыше 80 попаданий артиллерийских снарядов, в том числе пострадали крейсера «Оклахома Сити» и «Бостон», серьезные повреждения получили эскадренные миноносцы «Хигби» и «Хэнсон», были потоплены два быстроходных артиллерийских катера. На каждом корабле имелись убитые и раненые.

Из-за недостатков в организации опознавания американцы нанесли удары и по своим силам. Так, 15 июня 1968 г. палубные штурмовики ракетами атаковали свои корабли, ведущие обстрел побережья. В результате получили повреждения крейсер «Бостон»,

австралийский эскадренный миноносец УРО «Хобарт», а два патрульных катера типа «Свифт» были потоплены.

В 1972 г. палубный штурмовик противорадиолокационной ракетой «шрайк» атаковал фрегат УРО «Уорден». Ракета взорвалась на высоте 25—30 м прямо над кораблем. Град осколков боевой части и корпуса ракеты осыпал фрегат. На корабле начались короткие замыкания, сработала защита. Большая часть приборов и механизмов была обесточена. Беспомощный корабль около получаса дрейфовал в сторону берега. Когда «Уорден» был введен в строй, его боевые возможности, как считал командир корабля, снизились примерно на 60% от предусмотренных проектом и могли быть восстановлены только после продолжительного ремонта на судовой верфи.

Надстройки корабля были посечены мельчайшими осколками, однако ниже верхней непрерывной палубы не проник ни один осколок. Водонепроницаемость прочного корпуса нарушена не была. Вышли из строя почти все антенны, сильно пострадали волноводы и кабельные линии. Как оказалось, пострадали те кабельные линии, которые были уложены в открытых местах. Судостроители считали, что этим боевая устойчивость корабля снижена не будет. Немало повреждений корабельным приборам причинили осколки, проникшие внутрь боевого информационного центра и мостика. Когда все осколки были собраны, то выяснилось, что  $\frac{2}{3}$  их составляет алюминий самого корпуса корабля, который использовался как самый распространенный материал в судостроении. Перед конструкторами стояла дилемма: чем поступиться — или остойчивостью корабля, или размещением вооружения в надстройках. Остановились на последнем, но для облегчения корпусных конструкций было решено повсеместно внедрять легкие сплавы.

Инцидент с «Уорденом» посеял сомнения относительно использования алюминия. Но до Фолклендского конфликта 1982 г. все оставалось по-старому.

Как и в войне в Корее, при уничтожении наземных объектов американская авиация взаимодействовала с артиллерийскими кораблями. Ударам подвергались цели, расположенные на удалении до 20 км от уреза воды. С февраля 1967 г. для решения этой задачи американцами была сформирована оперативная группа артиллерийских кораблей ОГ 70.8. Координацию действий авиации и кораблей осуществлял командующий 7-м флотом. При выполнении огневых задач командиры отрядов поддерживали постоянную радиосвязь с центром надводной обстановки 77-го оперативного соединения и с центром ПВО этого соединения.

Обстрелы береговых объектов выполнялись в светлое время, на малом ходу или с дрейфующих кораблей. Большая часть артиллерийских стрельб выполнялась по площади, реже — с корректировкой с воздуха и весьма редко — с высадкой корректировочных постов на берег. Среднемесячный расход артиллерийских снарядов в отдельные периоды доходил до 6 тыс. Так, за 120 дней непосредственного пребывания в районе боевых действий линкор «Нью-Джерси» выполнил 434 огневые задачи, выпустив по целям 5688 снарядов 406-мм калибра и 13 тыс. снарядов 127-мм калибра. Обстрелам подверглись мосты, переправы, небольшие порты, дороги и т. п. Для вывода из строя железнодорожной станции в среднем расходовалось до 500 снарядов, а для разрушения моста — 120 снарядов.

### **Моряки штурмуют берег**

В период войны во Вьетнаме американское командование, как правило, высаживало десанты типа «рейд» с разведывательными, диверсионными, карательными или демонстративными целями. Большая часть высадок американской морской пехоты носила характер жестоких карательных операций против малочисленных групп вьетнамских патриотов, а в некоторых случаях и против мирного населения. Всего было высажено более 60 таких десантов.

Переброска морской пехоты и боевой техники из пунктов постоянной дислокации в районы боевых действий началась в марте 1965 г. Для перевозки войск и боевой техники были использованы 3 десантных вертолетоносца, десантно-вертолетный корабль-док, 15 десантных транспортов-доков, 19 больших танкодесантных кораблей и 26 десантных транспортов. Некоторые части морской пехоты перебрасывались на самолетах военно-транспортной авиации. Погрузка боевой техники и посадка личного состава осуществлялись в портах Лонг-Бич и Сан-Диего (США), Перл-Харбор (Гавайские острова), Йокосука, Ивакуни и Сасебо (Япония), Наха и Букнер-Бей (остров Окинава), Субик-Бей (Филиппины), Пусан и Инчхон (Южная Корея). Продолжительность погрузки батальона морской пехоты составляла 1 сутки, полка — 2 суток, дивизии — от 4 до 6 суток. Время загрузки десантных кораблей и транспортов в зависимости от их типов занимало от 6 до 30 часов.

**Количество десантных кораблей и транспортов,  
необходимое для доставки морской пехоты  
на большие расстояния**

Типы десантных кораблей и транспортов	Батальон	Полк	Дивизия
Штабные десантные корабли	—	1	2
Десантные вертолетоносцы	—	1	3
Десантно-вертолетные корабли-доки	1	2	3
Десантные войсковые транспорты	—	2	9
Десантные грузовые транспорты	1	3	8
Десантные транспорты-доки	1	3	10
Большие танкодесантные корабли	2	6	20
Транспорты авиатехники	—	—	2
<b>Итого</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>57</b>

Десантные корабли и транспорты осуществляли переход группами (2—6 ед.), без охранения, в рассредоточенных

ордерах. Расстояние между кораблями (транспортирами) доходило до 50 миль. На переходе через океан морские пехотинцы усиленно занимались боевой подготовкой. Командиры частей морской пехоты изучали будущий театр военных действий и проводили тактические учения по отработке высадки десантов тактического масштаба.

Разгрузка десантных кораблей и транспортов производилась в портах Южного Вьетнама: Дананг, Сайгон, На-Транг, Камрань, Куйнен и Чу-Лай. До конца 1965 г. во Вьетнам были доставлены 1-я и 3-я дивизии морской пехоты, первое авиакрыло морской пехоты, а также части и подразделения усиления и обслуживания. Американцами были выработаны необходимые нормы числа кораблей и транспортов для доставки в удаленные районы батальона, полка и дивизии морской пехоты. В целом эти нормы почти не отличались от тех, которые имели место в период Второй Мировой войны.

Морские десанты высаживались с кораблей и транспортов 76-го оперативного соединения амфибийных сил. В этом соединении насчитывалось до 30 вымпелов, в том числе штабной корабль, 1—2 десантных вертолетоносца, 1—2 десантно-вертолетных корабля-дока, 2—3 десантных транспорта-дока, 10—12 танкодесантных кораблей и 4—8 десантных транспортов. Из состава 76-го оперативного соединения обычно формировались две боевые амфибийные группы, маневрировавшие у берегов Вьетнама (на широте Дананга), находившиеся в готовности к высадке морского десанта. Состав этих групп был переменным. Обычно в одну боевую амфибийную группу входило 6—8 десантных кораблей и транспортов, в том числе десантный вертолетоносец, десантно-вертолетный корабль-док, танкодесантный корабль, 1—2 десантных транспорта-дока и 2—3 десантных войсковых транспорта.

Десантные войска выделялись из состава 79-го соединения морской пехоты, сформированного на базе 3-го экспедиционного соединения морской пехоты, бое-

вая организация которого на протяжении всей войны была относительно постоянной. В соединение входили 1-я и 3-я дивизии морской пехоты, первое авиационное крыло морской пехоты, части и подразделения усиления и обслуживания. В соединение входило до 56 тыс. человек. Вооружение состояло из 90 танков, 36 ПУ ЗУРС «Хок», более 450 орудий и минометов. В авиакрыло морской пехоты входили 130 самолетов и 216 вертолетов.

Для артиллерийской поддержки, ПЛО, ПВО и ПМО десантных сил привлекались корабли 70-го оперативного соединения, из состава которого формировались группы целевого назначения: 70.4 — противолодочная авианосная поисково-ударная (авианосец, 2 эсминца и 3—4 сторожевых корабля); 70.5 — минно-тральных сил (6—8 тральщиков); 70.8 — артиллерийской поддержки (2—3 крейсера; 2—3 фрегата УРО или эсминца УРО, 7—8 эсминцев и сторожевых кораблей и 2—3 минометных корабля). В зависимости от масштабов решаемых задач группа кораблей артиллерийской поддержки разбивалась на 2—3 отряда (70.8.5; 70.8.8; 70.8.9).

Авиационное обеспечение морских десантов возлагалось на палубные самолеты 77-го оперативного соединения и авиакрыло морской пехоты.

Общее руководство силами в морских десантах осуществлялось лицом, отдававшим приказание на высадку. В большинстве случаев это был командир экспедиционного соединения морской пехоты. Непосредственное руководство силами при высадке морских десантов возлагалось на командира объединенного десантного соединения или на командира боевой амфибийной группы.

### **Операция «Старлайт» (17—24 августа 1965 г.)**

В начале 1965 г. на полуострове Транг-Фан сосредоточилось до полка сил НФО, которые систематически совершали диверсии на шоссейной и железной дорогах, ведущих к американской военно-воздушной базе Чу-Лай. С целью защиты своих сухопутных коммуникаций

американское командование решило провести «операцию» по ликвидации этих войск.

Для борьбы с войсками, имеющими только легкое вооружение, американцы выделили значительные силы. В десантные войска входила полковая высадочная группа в составе трех усиленных батальонов морской пехоты общей численностью более 5 тыс. человек. Вооружение полка состояло из танков М48, огнеметных танков, батарей 155-мм орудий и батарей 107-мм минометов. Если ранее первая волна батальонной высадочной группы имела 5—6 плавающих танков и 2—3 плавающих бронетранспортера, то теперь от использования плавающих танков американцы отказались.

Большая роль отводилась огневому обеспечению морского десанта. Для этих целей была выделена группа кораблей артиллерийской поддержки (крейсер УРО «Галвестон» и 2 эскадренных миноносца). Авиационное обеспечение возлагалось на две штурмовые и три истребительные эскадрильи (40 штурмовиков «скайхок» и 45 истребителей «фантом») и эскадрилью вертолетов огневой поддержки. Авиация базировалась на авиабазах Чу-Лай и Дананг.

Боевая амфибийная группа состояла из десантного войскового транспорта «Бейфилд», десантного вертолетоносца «Иводзима», 2 транспортов-доков и танкодесантного корабля. Боевые действия американской морской пехоты получили кодовое название операция «Старлайт». Подготовка к высадке десанта началась 9 августа и продолжалась 7 суток. В замысле предусматривалось вначале высадить роту морской пехоты на северное побережье полуострова, с тем чтобы создать огневую позицию на господствующей над местностью высоте и блокировать вьетнамские войска с севера. Затем планировалось высадить вертолетный и морской десанты на перешеек полуострова с целью глубокого охвата вьетнамских партизан и отсечения возможных путей их отхода в направлении шоссейной дороги. На заключительном этапе операции «Старлайт» планиро-



валось произвести огневую обработку местности и ее прочесывание.

В целях достижения тактической внезапности от предварительной огневой подготовки американцы отказались. Выбранные маршруты перехода десантных сил и время перехода также отвечали требованиям скрытности. Чтобы не привлекать внимания патристических сил Вьетнама к готовившейся высадке морской пехоты, разведка велась на широком фронте.

Накануне высадки десанта был проведен инструктаж командиров десантных подразделений и кораблей, поставлены боевые задачи и обсуждены вопросы организации взаимодействия сил. После инструктажа с 11:00 до 15:00 его участники на вертолетах обследовали район предстоящих боевых действий.

Боевые действия начались 17 августа. В 10:00 рота морской пехоты на плавающих бронетранспортерах высадилась на северном побережье полуострова Транг-Фан. В район высадки бронетранспортеры прибыли своим ходом из базы Чу-Лай. В тот же день с 14:00 до 22:00 на рейде Чу-Лай шла посадка морской пехоты на десантные корабли и транспорты.

Боевая амфибийная группа выполнила переход в район высадки в темное время суток. Маршруты перехода исключали возможность обнаружения кораблей с берега.

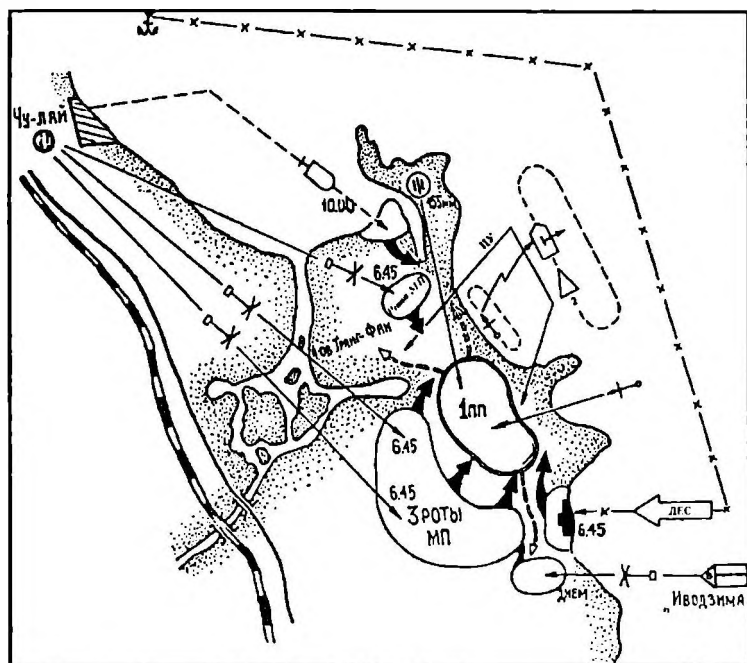
18 августа в 4:30 группа кораблей артиллерийской поддержки заняла позиции для стрельбы, а через 2 часа началась непосредственная артиллерийская и авиационная подготовка, продолжавшаяся 15 мин. Корректировка огня осуществлялась с самолета. Основным документом, определяющим огневые задачи каждого корабля артиллерийской поддержки, являлся план огневого обеспечения десанта. В общем случае в нем предусматривались постановка огневых задач кораблям; назначение позиций стрельбы и зон огня; количество и тип выделенного боезапаса; рекомендации о порядке и последовательности нанесения ударов; организация корректировки огня. Авиация наносила

бомбо-штурмовые удары по заранее выявленным целям и по местам предполагаемого нахождения противника.

За 2 часа до высадки корабли и транспорты боевой амфибийной группы заняли внутренний район стоянки. В первых двух линиях (в 2—4 милях от берега) на якорь стали десантные корабли, мористее — десантный войсковой транспорт. Десантный вертолетоносец стал на якорь в 15 милях от берега.

В 5:30 первая волна морского десанта вышла на линию тактического развертывания. С окончанием непосредственной огневой подготовки началась высадка десанта. В ходе высадки корабли вели артиллерийский огонь с целью изоляции пункта высадки. Одновременно с морским десантом на перешеек полуострова Транг-Фан из авиабазы Чу-Лай вертолетами были переброшены три роты морской пехоты. В условиях горно-лесистой местности и при отсутствии дорожной сети вертолеты являлись единственным транспортным средством доставки морских пехотинцев в этот район. В 8:10 на берег был высажен штаб полковой высадочной группы, принявший на себя управление силами. Как морской, так и вертолетный десанты высаживались без противодействия. Только в середине дня партизаны подвергли обстрелу из орудий и минометов штаб и бронетранспортеры на марше.

К 9:00 19 августа высадка морской пехоты и выгрузка боевой техники были закончены. Началось прочесывание местности. Морская пехота вела наступление по сходящимся направлениям, прижимая партизан к побережью, которое находилось под обстрелом кораблей артиллерийской поддержки. При обнаружении партизан морские пехотинцы прекращали прочесывание, вызывали огонь корабельной артиллерии по обнаруженным силам и наводили авиацию для нанесения ударов и лишь после огневой обработки местности продолжали наступление. Когда наметился прорыв партизан на стыке морского и вертолетного десантов, в этот район «по вызову» с вертолетоносца «Иводзима»



Операция «Старлайт» (17–24 августа 1965 г.)

были высажены две роты морской пехоты. К такому приему американцы прибегали неоднократно. Как правило, на кораблях боевой амфибийной группы находились 2–3 роты морских пехотинцев в немедленной готовности к высадке на случай возникновения непредвиденной планом ситуации. Эта группа составляла своего рода резерв.

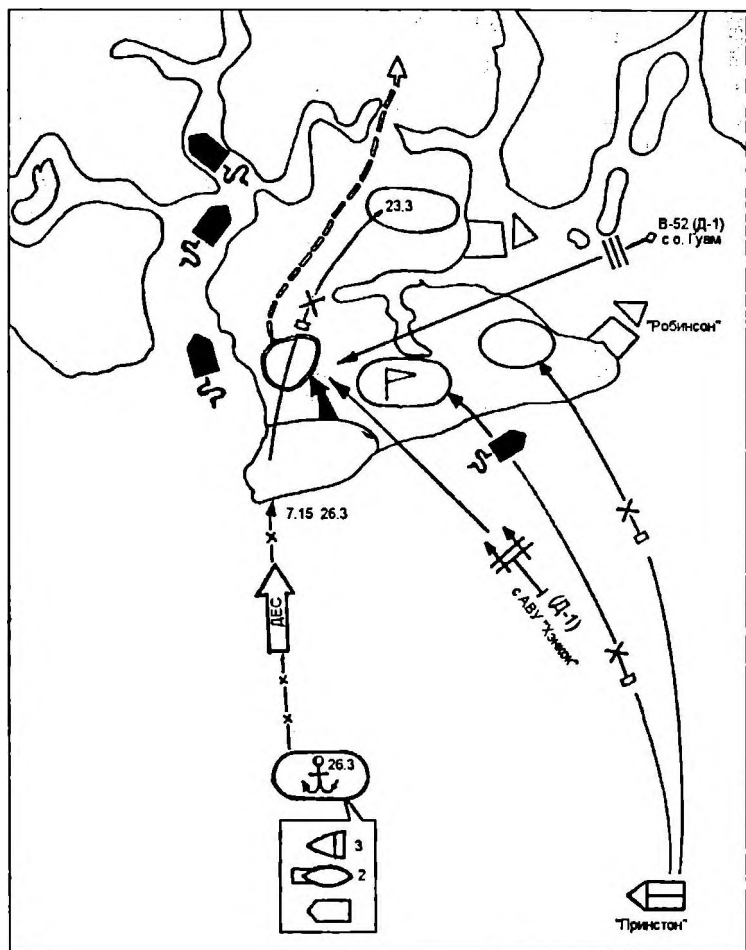
Операция «Старлайт» закончилась 24 августа. После завершения боевых действий обратный прием десантников был проделан за 7 часов. В результате проведенной операции американцам удалось лишь на некоторое время расширить зону безопасности авиабазы Чу-Лай. Ровно через год в этом же районе американцы высадили морской десант с аналогичными целями.

По оценке американского командования, в ходе этой операции было убито более 1 тыс. вьетнамских партизан, уничтожено несколько сотен метров подземных туннелей, бункеров, складов оружия и боеприпасов. Сами американцы потеряли 45 человек убитыми, 203 ранеными. Сбито 7 американских вертолетов и самолет-корректировщик.

### **Операция «Джекстей» (23 марта — 5 апреля 1966 г.)**

Войска вьетнамских патриотических сил систематически нарушали речные и сухопутные коммуникации, срывая снабжение американских войск, действовавших в устье реки Сой-Фан. С целью защиты своих коммуникаций американское командование спланировало операцию «Джекстей». В плане операции предусматривалась высадка десанта на юго-западное побережье полуострова Лонг-Тхань вначале морскими высадочными средствами, а затем вертолетами. Захваченный на берегу плацдарм в дальнейшем предполагалось использовать в качестве базы, с которой можно было бы проводить десантные «рейды» небольшими силами для уничтожения опорных пунктов патриотических сил Южного Вьетнама. Со стороны перешейка полуостров должны были блокировать речные патрульные силы.

В качестве десантных войск использовался усиленный батальон морской пехоты. Кроме того, в боевых действиях должна была принять участие легководолазная разведывательно-диверсионная группа. Боевую амфибийную группу сформировали из десантного вертолетоносца «Принстон», десантного транспорта-дока «Аламо», 3 десантных транспортов и штабного корабля. Группа артиллерийской поддержки включала в себя эскадренный миноносец УРО «Робисон» и минометно-артиллерийские катера. Авиационная поддержка возлагалась на эскадрилью вертолетов огневой поддержки с вертолетоносца «Принстон», штурмовиков и истребителей с авианосцев «Хэнкок» и «Китти Хок». Для охранения десантных сил и патрулирования в



Операция «Джекстей»

устье реки было выделено более 40 артиллерийско-минометных катеров из 115-го оперативного соединения патрульных сил.

За два дня до высадки морского десанта корабли и транспорты начали развертывание из баз Камрань и Дананг. Переход спланировали так, чтобы все силы

сосредоточились в районе полуострова Лонг-Тхань (в ночь накануне высадки). За сутки до высадки морского десанта по району были нанесены удары бомбардировщиками В-52 с острова Гуам и штурмовиками — с авианосца «Хэнкок».

Прибыв в район, корабли и транспорты боевой амфибийной группы в 5 милях от берега стали на якорь. За 3 часа до начала высадки морского десанта легководолазная разведывательно-диверсионная группа обследовала участок предстоящей высадки. Противодесантных заграждений обнаружено не было.

После непосредственной огневой подготовки, которая проводилась вертолетами огневой поддержки и эскадренным миноносцем УРО «Робисон», началась высадка морского десанта. Первая волна на 3 десантных катерах типа LCM достигла берега на 45 мин. позже, чем было предусмотрено планом. Задержка была вызвана неисправностью на одном из катеров. Начавшийся отлив не позволил своевременно выгрузить артиллерию и задержал высадку последующих подразделений морского десанта. Высадка вертолетного десанта также задержалась из-за внезапно усилившегося ветра. Высадка морского и вертолетного десантов проходила без противодействия.

Во второй половине дня на берег перенесли командный пункт батальона. Туда же перевели пункт управления огнем корабельной артиллерии, а пункт управления авиацией оставили на десантном вертолетоносце «Принстон».

На втором этапе операции две роты (из пяти высаженных на берег) были посажены на танкодесантные катера и приступили к «рейдовым операциям» в районах, где разведка обнаруживала партизанские базы. Две роты оставались для обороны плацдарма, а одна — для обороны командного пункта батальона. По оценке самих американцев, операция «Джекстей», продолжавшаяся 11 дней, своей цели не достигла. Умело используя характер местности, вьетнамские партизаны уклонялись от встречи с превосходящими силами противника.

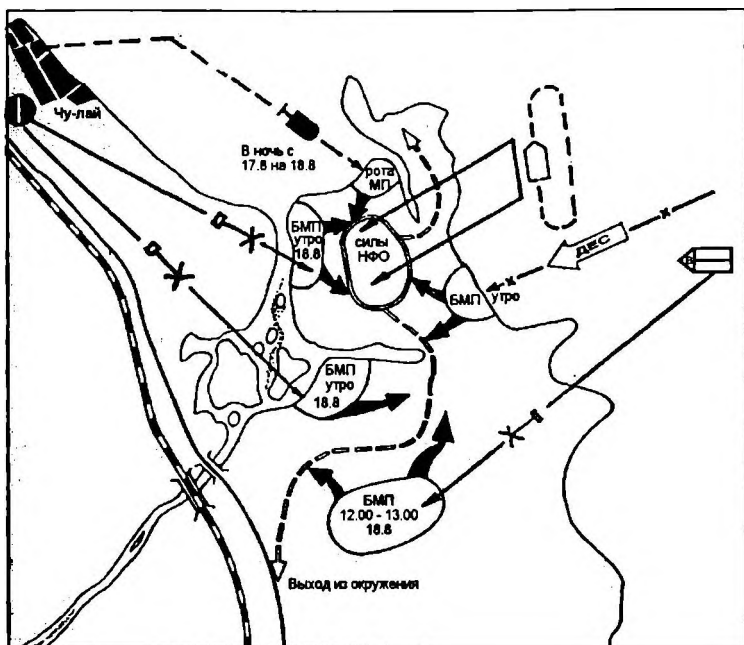
## Операция «Старлайт» (август 1966 г.)

Боевые действия американской морской пехоты в августе 1966 г. на полуострове Транг-Фан мало чем отличались от тех, которые проводились здесь же ровно год назад.

Особенность операции 1966 г. заключалось в том, что высадка морского и вертолетного десантов на всех четырех участках проводилась одновременно. Американское командование считало, что причиной провала предыдущей операции явилось то, что за сутки до высадки главных сил на северное побережье полуострова высадилась рота морской пехоты. Такой разнос по времени между высадкой основного и обеспечивающего десантов, по мнению американского командования, позволил вьетнамским партизанам осуществить перегруппировку сил и вывести их из-под удара с небольшими потерями.

Операция «Старлайт» началась в ночь с 17 на 18 августа с переброски роты морской пехоты на машинах-амфибиях из базы Чу-Лай на северную оконечность полуострова Транг-Фан. Рота, вступив в бой, связала партизан с севера. Одновременно на юго-восточное побережье полуострова высадился морской десант силой до батальона морской пехоты, который атаковал вьетнамских партизан в северном направлении. В это же время на западное побережье из авиабазы Чу-Лай были переброшены на вертолетах два батальона морской пехоты. Все высаженные силы начали теснить вьетнамских партизан к восточному побережью полуострова, которое находилось под сильным огнем корабельной артиллерии. Такая форма удара получила наименование «молот и наковальня», где функции «молота» выполняли подразделения морской пехоты, теснившие противника к береговой черте — «наковальне», где и должен был последовать его полный разгром.

Около 12:00 18 августа партизаны предприняли сильную контратаку и начали вырываться из окружения в



Вторая операция «Старлайт» (1966 г.)

южном направлении. Стремясь ликвидировать прорыв, с десантного вертолетоносца «по вызову» был высажен батальон морской пехоты. Практически через час он занял боевые позиции.

В течение ночи с 18 на 19 августа район окружения партизан подвергнулся ожесточенной бомбардировке с воздуха и обстрелу корабельной артиллерии. Утром 19 августа американцы начали фронтальное наступление в направлении к берегу. Однако большая часть вьетнамских партизан все же сумела выйти из окружения и отступить в южном и северном направлениях. Не добившись целей операции, американцы сами понесли большие потери в личном составе, кроме того, вьетнамские патриоты сбили 12 вертолетов противника



### **Операция «Боулд Маринер» (13 января — 8 февраля 1969 г.)**

На полуострове Батанган были расположены склады оружия и боеприпасов вьетнамских партизан, действовавших вдоль побережья. Оборону базового района обеспечивали два батальона численностью до 800 человек. Американское командование решило силами морской пехоты и сухопутных войск уничтожить пункты складирования оружия и очистить полуостров от войск НФО.

В плане американского командования предусматривалось нанесение охватывающего удара со стороны моря и суши по выявленной группировке вьетнамских войск с целью ее уничтожения и захвата складов оружия и боеприпасов. На северное побережье и на перешеек полуострова планировалось произвести высадку морского десанта (операция «Боулд Маринер»), на южное — переброску вертолетами двух пехотных батальонов южновьетнамских войск (операция «Рассел Бич»). Учитывая то, что в ранее проведенных операциях вьетнамским патриотам все же удавалось выходить из окружения, соединения 23-й американской пехотной дивизии создали со стороны суши блокирующие позиции. Минометно-артиллерийские катера прибрежных патрульных сил должны были участвовать в огневой поддержке десанта.

Для проведения операции тактического масштаба выделялись значительные силы и средства от всех видов вооруженных сил. От сухопутных войск в боевых действиях приняли участие пять батальонов 23-й пехотной дивизии («Америкал») и до двух батальонов 2-й пехотной дивизии южновьетнамских войск. Морской десант состоял из двух усиленных батальонов морской пехоты общей численностью 4 тыс. человек.

Для оказания огневой поддержки было выделено более 10 артиллерийских и минометных кораблей, в

том числе линейный корабль «Нью-Джерси», тяжелый крейсер «Ньюпорт Ньюс», 6 эскадренных миноносцев и другие корабли. Эти силы были сведены в два отряда артиллерийской поддержки.

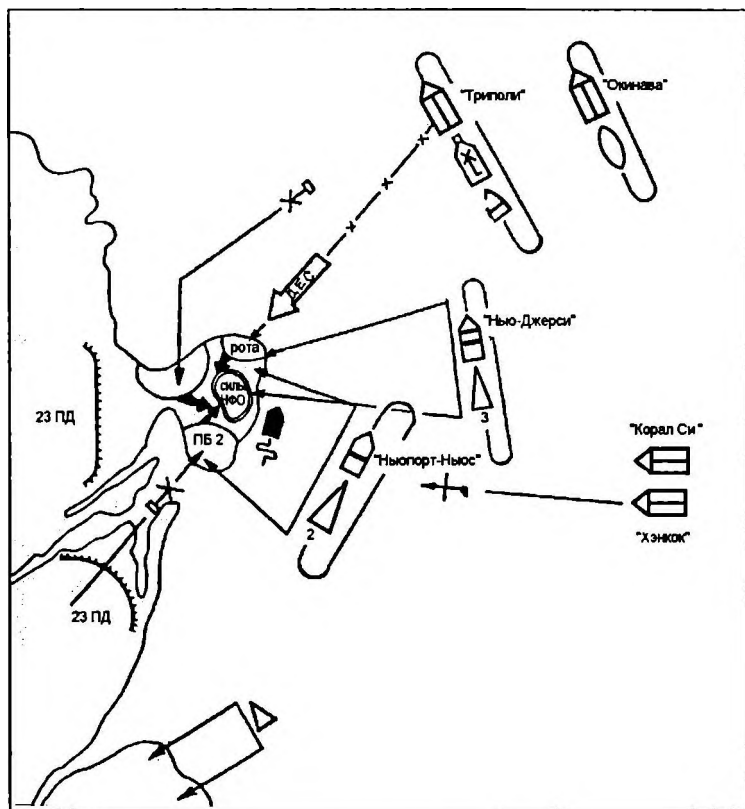
Высадку морского десанта предполагалось осуществить двумя боевыми амфибийными группами (76.4 и 76.5). В каждой группе имелось по одному десантному вертолетоносцу («Триполи» и «Окинава») и по несколько десантных кораблей других типов.

Авиационное обеспечение возлагалось на самолеты ВВС и первого авиакрыла морской пехоты, базировавшиеся на авиабазе Чу-Лай, а также на палубную авиацию ударных авианосцев «Корал Си» и «Хэнкок».

Высадку морского десанта планировалось провести на рассвете, сразу после непосредственной огневой подготовки. Для обеспечения внезапности от предварительной огневой подготовки американцы отказались.

Развертывание сил осуществлялось с таким расчетом, чтобы прибыть в район высадки за 2 часа до рассвета. Протяженность маршрутов позволяла совершить переход в темное время суток.

Операция «Боулд Маринер» началась на рассвете 13 января с артиллерийской и авиационной подготовки. Корабли артиллерийской поддержки подвергли обстрелу участки высадки морского десанта, а палубная авиация нанесла удары по предполагаемым позициям войск НФО. После окончания огневой подготовки на северное побережье полуострова Батанган на морских десантно-высадочных средствах высадилась рота морской пехоты. Одновременно в район перешейка полуострова высадились два батальона морской пехоты транспортно-десантными вертолетами. Район высадки вертолетного десанта находился на удалении 10—12 км от побережья. В первую волну входило до 20—30 вертолетов, а последующие волны формировались из 12—18 машин. Подъем вертолетов происходил с интервалом в 2 мин., после чего вертолеты следовали в район формирования волн (4—6 кбт от вертолетоносца). Временной интервал между смежными волна-



Операция «Боулд Маринер»

ми вертолетного десанта равнялся 5—10 мин. В последней волне высаживались штабы батальонов

За 3—5 мин. до посадки первой волны вертолетов производился артиллерийский обстрел района. Начало и окончание артиллерийской подготовки согласовывались с командиром вертолетного десанта

Батальонная высадочная группа высаживалась на 6—3 посадочных площадках, расстояние между которыми составляло 30—60 м. Для расчистки посадочных площадок первыми высаживались инженерно-саперные отделения.

В период высадки вертолеты огневой поддержки и корабли вели огонь по возможным путям подхода войск противника к району посадки вертолетов. Время, затрачиваемое на посадку вертолетов одной волны, высадку личного состава и выгрузку боевой техники, в среднем равнялось 5 мин. Хорошо патренированный личный состав покидал вертолет за 10 с, что весьма важно, так как необходимо было освобождать место для вновь прибывающих вертолетов.

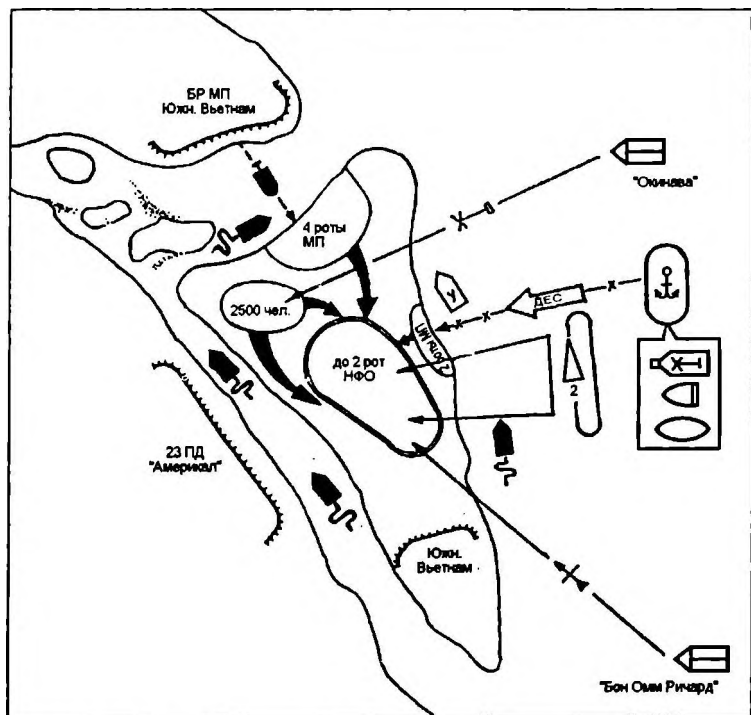
В операции «Боулд Маринер» широко применялись вертолеты. Только за первые 3 дня боевых действий с десантных вертолетоносцев «Триполи» и «Окинава» вертолеты совершили более 1500 вылетов.

Одновременно с высадкой морского десанта на южное побережье полуострова началась переброска вертолетами двух батальонов 2-й южновьетнамской дивизии (операция «Рассел Бич»). Войска 23-й пехотной дивизии, участвующие в боевых действиях, продвинулись вплотную к полуострову, завершив окружение патристических сил. После этого началось прочесывание местности.

Несмотря на то что площадь района равнялась всего 8 км<sup>2</sup>, боевые действия по ее прочесыванию продолжались 26 дней. При появлении малейшего противодействия морские пехотинцы прекращали наступление и вызывали огонь корабельной артиллерии или же наводили на противника самолеты и вертолеты огневой поддержки. Ежедневно по позициям НФО корабли артиллерийской поддержки совершали до 20–25 огневых налетов, а палубные штурмовики — до 15 групповых ударов.

### **Операция «Дэринг Ребел» (май 1969 г.)**

На острове Бэрриер-Айленд (в 35 км к юго-востоку от базы Дананг) находилось до двух рот вьетнамских партизан, которые систематически нападали на американские военные объекты, расположенные в районе Дананга. С целью ликвидации базового района вьетнамских партизан американское командование реши-



Операция «Дэринг Ребел»

до высадить морской десант на остров Бэрнер-Айленд с последующим прочесыванием местности и уничтожением войск противника. В замысле американского командования предусматривалась высадка вертолетами батальона морской пехоты численностью около 2500 человек на северную оконечность острова, одновременно на восточное побережье острова планировалась высадка с десантных катеров двух рот морской пехоты со средствами усиления. На северную оконечность острова предполагалось высадить на плавающих бронетранспортерах четыре роты южновьетнамской морской пехоты. С запада блокирующие позиции должны были создать подразделения 23-й дивизии «Америкал», с

юга — два диверсионно-разведывательных батальона южновьетнамских войск. Блокада острова возлагалась на катера из состава 115-го оперативного соединения патрульных сил.

Для высадки морского десанта были выделены десантные корабли и транспорты боевой амфибийной группы 76.4 в составе десантного вертолетоносца «Окинава», десантно-вертолетного корабля-дока «Дулут», десантного транспорта-дока «Тортуга» и десантного транспорта.

Артиллерийскую поддержку должны были оказывать 2 эскадренных миноносца и минометный корабль. Для оказания авиационной поддержки выделялись самолеты первого авиакрыла морской пехоты, базирующиеся на авиабазе Дананг, и палубные штурмовики с авианосца «Бон Омм Ричард».

Боевые действия начались утром 5 мая 1969 г. с авиационной и артиллерийской подготовки. Два эскадренных миноносца и минометный корабль подвергли массированному обстрелу позиции вьетнамских партизан, а штурмовики «интродер» и истребители-бомбардировщики «фантом» с авианосца «Бон Омм Ричард» нанесли бомбоштурмовые удары по местам высадки вертолетного и морского десантов. Сразу же после окончания непосредственной огневой подготовки началась высадка морского десанта. На участке, где высадка проводилась морскими высадочными средствами, вьетнамские войска противодействия не оказали. Две роты морской пехоты без противодействия высадились на восточном берегу острова и закрепились на захваченном участке.

Вертолетный десант был встречен пулеметным огнем вьетнамских патриотов. Один вертолет был сбит, в результате чего высадка задержалась до подавления огневых точек бомбоштурмовыми ударами палубной авиации.

Одновременно с высадкой вертолетного десанта четыре южновьетнамские роты морской пехоты на бронетранспортерах форсировали реку и завершили ок-

ружение противника, после чего интервенты начали затягивать «кольцо» окружения. Катера патрульных сил, блокируя остров с запада, вели обстрел мест вероятного отхода вьетнамских патриотов.

Продолжавшаяся в течение 9 суток операция значительных результатов не дала.

Планируя операцию «Дэринг Ребел», американское командование использовало опыт предыдущих десантных действий. Отличительной особенностью этой операции явилось более интенсивное применение вертолетов. Если в ранее проведенных высадках большая часть морского десанта высаживалась на морских высадочных средствах, то на остров Бэрриер-Айленд катерами были высажены всего лишь две роты. Главные силы десанта высаживались на транспортно-десантных вертолетах.

Действия американской морской пехоты носили характер скоротечных поисково-карательных операций типа «рейд». Многократное превосходство в живой силе и абсолютное в авиации и в кораблях, а также слабая противодесантная оборона побережья облегчали выполнение боевой задачи и способствовали снижению потерь.

Все морские десанты высаживались способом «вертикальный охват», при этом наблюдалась устойчивая тенденция к увеличению численности морской пехоты, перебрасываемой на берег вертолетами.

В тактике действий американских сил отмечалась шаблонность. Высаживая морские десанты в зависимости от характера местности и расположения сил противника, американцы применяли две формы удара — «молот и наковальню» и «кольцо».

На этапе боя за высадку американцы, как правило, не встречали противодействия. (Только однажды в ходе проведения операции «Гикори» в мае 1967 г. патриотические силы НФО оказали серьезное противодействие в бою за высадку.) Это было вызвано тем, что в большинстве случаев американцам удавалось достигнуть тактической внезапности, а участки

высадки назначались там, где отсутствовала противодесантная оборона. Кроме того, труднопроходимая местность не позволяла вьетнамскому командованию осуществлять быстрый маневр сил, в связи с чем парашивание войск десанта шло значительно быстрее, чем перегруппировка сил обороны побережья.

Организация сил при высадках морских десантов была относительно постоянной. Основой для высадки являлась батальонная десантная группа (1500—2000 человек). Как правило, создавалось объединенное десантное соединение, в состав которого входили 1—2 боевые амфибийные группы, группа (отряд) кораблей артиллерийской поддержки и 1—2 авиационные группы. Создание мобильных боевых амфибийных групп, постоянно находившихся в высокой степени готовности к высадке морских десантов тактического масштаба, явилось новым фактором в десантных действиях ВМС США.

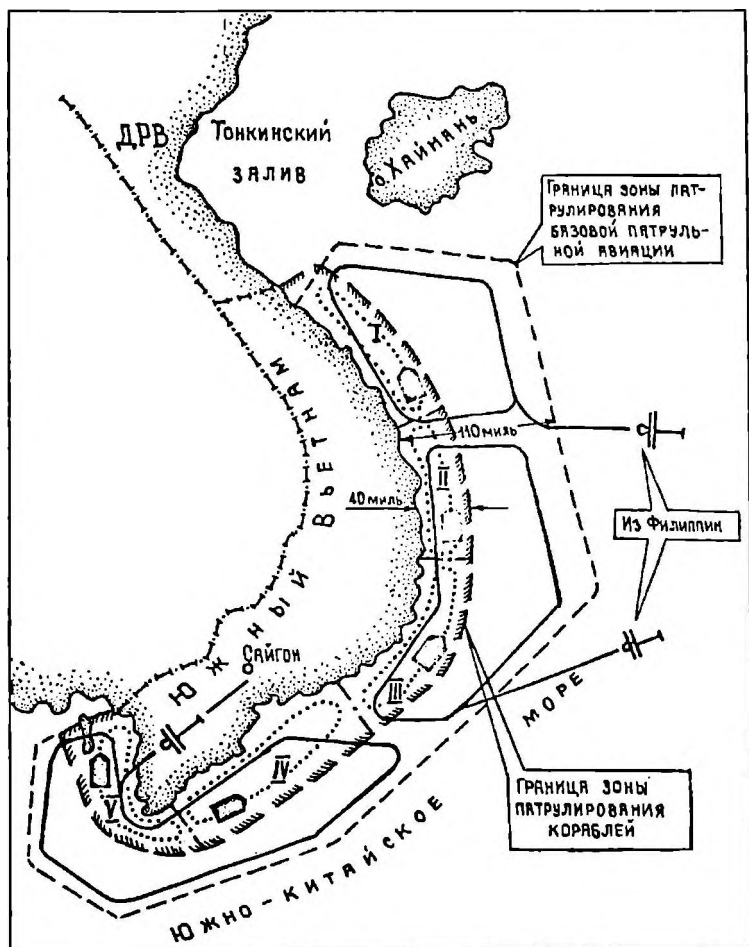
### **Флот блокирует берег**

Большое значение американское командование придавало морской блокаде побережья Южного Вьетнама. Ее цель — недопустить подвоза воинских грузов из портов Северного Вьетнама в районы боевых действий войск НФО. Морская блокада проводилась с учетом опыта войны в Корее.

Блокадные действия американцы начали в марте 1965 г. Правительством США официально была объявлена зона военных действий, в которую запрещалось заходить боевым кораблям и судам нейтральных стран. Вначале блокада носила импровизированный характер, а с 25 апреля 1965 г. была введена в действие специальная инструкция кораблям 7-го флота США по организации морской блокады. В этой инструкции устанавливались так называемые морские оборонительные районы. При создании этих районов американское командование рассчитывало на полную изоляцию войск НФО со стороны моря.

До середины 1966 г. к блокадным действиям привлекались всего 12 эскадренных миноносцев и траль-





Блокада в войне во Вьетнаме

щиков и несколько самолетов базовой патрульной авиации. И только летом 1966 г. было создано 115-е оперативное соединение прибрежных патрульных сил, главной задачей которого была морская блокада побережья Южного Вьетнама. Это соединение состояло из эскадры сторожевых кораблей, двух эскадр патрульных катеров,

эскадры тральщиков, дивизиона катеров на воздушной подушке и отряда базовой патрульной авиации. Кроме того, в 115-е оперативное соединение входили силы охраны портов, гаваней, морских гидротехнических сооружений, якорных стоянок и др. Всего в его состав входили 130 кораблей и катеров, 10—15 самолетов базовой патрульной авиации. Командовал соединением контр-адмирал Уорд. Со своим штабом он находился на корабле управления в порту Онг-Дой.

В связи с тем что южновьетнамские патриоты широко использовали речные коммуникации, американцы создали 116-е оперативное соединение речных патрульных сил. К блокадным действиям на реках привлекались и катера 117-го оперативного соединения речных десантных сил.

Общая протяженность зоны морской блокады доходила до 1100 миль, а ее глубина составляла 110—150 миль. Для более рационального распределения сил 115-го оперативного соединения вся зона морской блокады была разделена на пять районов, в каждом из которых действовала одна оперативная группа. Эта группа, как правило, состояла из 1—2 сторожевых кораблей, 3—4 тральщиков, до 5 катеров береговой охраны и дивизиона быстроходных патрульных катеров. В пятом районе блокаду побережья осуществляли ВМС Южного Вьетнама.

Блокадные силы осуществляли круглосуточное патрулирование в районах с таким расчетом, чтобы хотя бы один раз днем и один раз ночью просмотреть все бухты южновьетнамского побережья. Ближе к берегу патрулировали катера, а на удалении 15—20 миль — сторожевые корабли и тральщики. Общая глубина зоны патрулирования надводных сил составляла 40 миль. Самолеты базовой патрульной авиации патрулировали на высоте до 300 м со скоростью 290 км/ч. Максимальное время патрулирования составляло от 7 до 10 часов. Во время патрулирования с самолетов велось визуальное и радиотехническое наблюдение. Обо всех обнаруженных с самолетов судах доносили в берего-

вой центр наблюдения, а также патрулировавшим в районе надводным кораблям.

На узлах каботажных коммуникаций корабли 115-го соединения несли блокадные дозоры, а в некоторых районах осуществлялись постановки блокирующих минных заграждений. Всего в море одновременно находились до 70 кораблей и катеров и 4—5 самолетов.

В связи с тем что к началу 1972 г. все прибрежные морские коммуникации были пресечены, корабли 115-го оперативного соединения привлекались к нанесению ударов по прибрежным сухопутным коммуникациям.

Для участия в блокадных действиях в прибрежной зоне американцы специально создали артиллерийские катера типа «Эшвилл». Вооружение этих катеров состояло из одной 76-мм артиллерийской установки, 40-мм автомата и двух 12,7-мм спаренных пулеметов. Дальность плавания катера составляла около 1700 миль, а при скорости 35 узлов — 325 миль. Во второй половине 1967 г. во Вьетнаме находилось 17 артиллерийских катеров типа «Эшвилл». С марта 1967 г. в состав 115-го оперативного соединения начали поступать сторожевые корабли береговой охраны «Кэско», на вооружении которых были одно 127-мм универсальное орудие и четыре 40-мм автомата. В блокадных действиях американцами впервые были использованы катера на воздушной подушке SK-5. Они показали высокие боевые возможности, действовали в тех районах, где из-за малых глубин не могли патрулировать катера большого водоизмещения. Их большая скорость (до 60 узлов) позволяла в короткие сроки обследовать крупные районы. К патрулированию в дельте реки Меконг обычно привлекались 2 таких катера. После почти 150-мильного перехода из базы Кат-Лао (в 40 милях от Сайгона) в район выполнения боевой задачи катера патрулировали в течение 5 суток, а затем на 24 часа возвращались в базу. Их боевая деятельность обеспечивалась десантным кораблем-докком. После 8 месяцев активной боевой деятельности эти катера были отправлены в США на доработку.

Высокую боевую эффективность показали катера типа «Свифт». В 1967 г. 104 патрульных катера данного типа были построены фирмой «Сьюарт Сикрафт» специально для использования их во Вьетнаме. Основными преимуществами этих катеров были большая скорость (25 узлов), малая осадка (1,35 м) и сильное артиллерийско-минометное вооружение, состоящее из спаренных крупнокалиберных пулеметов и 81-мм минометов. Благодаря высокой скорости участок протяженностью до 200 миль и глубиной до 10 миль могли обслуживать всего 6 таких катеров.

Обнаружив цель, корабли (катера) сближались с нею и при необходимости производили досмотр и сообщали на береговой центр наблюдения и контроля за надводной обстановкой место и время обнаружения, курс, скорость, название, тип и государственную принадлежность судна, характер перевозимого груза и порт убытия и назначения. Часть из обнаруженных судов уничтожалась. Только с августа 1965 г. по ноябрь 1966 г. американские корабли произвели досмотр 84 тыс. вьетнамских джонок и на 40,5 тыс. из них высаживали досмотровые партии. Выполнение этой задачи было связано с большими трудностями, так как в прибрежной зоне в дневное время осуществляли переход не менее 4 тыс., а в ночное — около 2 тыс. плавсредств. Ежемесячно артиллерийским огнем уничтожалось или повреждалось до 300 мелких судов и плавсредств. Например, в мае 1967 г. из 635 обнаруженных судов было повреждено и уничтожено 257 единиц. В среднем на поражение одной цели расходовалось до 7 снарядов.

Впервые в блокадных действиях широкое применение нашла базовая патрульная авиация, действовавшая совместно с надводными кораблями. К решению этой задачи привлекались самолеты Р-2 «нептун», Р-3 «орин», а до 1968 г. — и гидросамолеты Р-5В «марлин» (в дальнейшем их сняли с вооружения). Базовая патрульная авиация действовала с авиабаз Южного Вьетнама и Филиппин. Американцами применялся способ пат-

рулирования одиночных самолетов в зоне протяженностью до 1100 миль и глубиной до 110 миль. Одновременно в воздухе находились 2—4 самолета, а за сутки отмечалось до 10 самолето-вылетов. Для уничтожения обнаруженных судов применяли стрелково-пушечное вооружение и ракеты «буллпап».

О масштабах блокадных действий можно судить по цифрам: к началу 1971 г. блокадными силами обнаружено более 700 тыс. плавединиц, из которых до 100 тыс. были задержаны и досмотрены. В результате к началу 70-х гг. каботажные перевозки резко снизились. Однако боевая техника и вооружение, хотя и в ограниченных масштабах, но все же доставлялись войскам НФО как морским, так и сухопутным путем. В связи с этим американское командование приняло решение о минировании портов Северного Вьетнама.

### **Минная война во Вьетнаме**

В целях повышения морской блокады с 9 мая 1972 г. 7-й флот США начал массированные минные постановки. В одну ночь по заранее разработанному плану палубной авиацией были выставлены минные заграждения на подходах к северо-вьетнамским портам Кам-Фа, Хон-Гай, Хайфон, Винь, Донг-Хой, Тхань-Хоа и др., через которые Вьетнам получал грузы из дружественных стран. Одновременно мины ставились и на внутренних водных коммуникациях. В целях маскировки одновременно с минированием авиация наносила бомбовые удары, а корабли вели обстрел береговых объектов.

Постановка мин производилась палубными штурмовиками А-6 «интродер» и А-7 «корсар», прикрываемыми истребителями F-4 «фантом». Авианосцы «Китти Хок», «Корал Си» и «Констеллейшп», с которых взлетали носители минного оружия, маневрировали на удалении 80—100 миль (в районе «Янки») от районов минирования.

Постановка мин самолетами осуществлялась в строю фронта или пеленга в период наступления малой воды.

Высота полета составляла 150—300 м, скорость — 550—650 км/ч. Каждый из самолетов нес от двух до шести донных мин Mk 36, Mk 50, Mk 52 или Mk 53, сбрасываемых по сигналу ведущего. Мины, попавшие на осушку или в районы с глубинами менее 3 м, самолеты ликвидировались.

На внутренних водных коммуникациях, где глубины места не превышали 15 м, американцы выставляли новые авиационные мины-бомбы. Эти мины («Дистрактор») представляли собой бомбы Mk 81 или Mk 82, снабженные неконтактным (индукционным) малогабаритным взрывателем.

Средняя плотность минных заграждений составляла 70—80 мин на милю фронта заграждения, а в некоторых местах и до 150 мин. Несмотря на то что было выставлено около 11 тыс. мин, американцы цели не достигли. Вьетнамское командование закрыло опасные для плавания кораблей и судов районы. Прибывающие же транспорты разгружались на внешних рейдах, за пределами минных заграждений, доставляя на берег грузы на малоразмерных, как правило, немагнитных плавсредствах. Потери составили всего 30 небольших судов, подорвавшихся на минах. Сами же американцы от подрыва на двух минах Mk 36 потеряли эскадренный миноносец «Уоррингтон».

Опыт минно-заградительных действий в войне во Вьетнаме показал, что авиация способна в короткие сроки осуществить массированные постановки мин. При этом в интересах скрытности американцы в максимальной возможной степени использовали темное время суток и пониженную видимость, а также практиковали постановку мин с одновременным нанесением бомбовых ударов. Вместе с тем серьезным недостатком авиации в качестве посетителя минного оружия является невысокая точность постановки мин. Как показал опыт, в блокадных действиях могут широко использоваться мины-бомбы, что значительно снижает стоимость минно-заградительных действий и позволяет осуществить массированные по-

становки мин, создавая опасность на огромных площадях.

В связи с тем что флот Северного Вьетнама не имел тральщиков и неконтактных тралов, борьба с минами велась примитивными способами. Например, вьетнамцы для траления мин использовали гребные шлюпки, буксировали рыболовецкие сети или драги для извлечения мин на поверхность. Для уничтожения мин с индукционным взрывателем по рекам сплавляли загруженные металлом плоты или же по дну реки протаскивали листы железа. Этими способами обезврежено до 50 мин-бомб «дистрактор». Была предпринята попытка уничтожения мин путем обстрела мест их постановки береговой артиллерией и сбрасывания глубинных бомб с катеров. Однако результаты этих действий оказались ничтожно малыми.

После подписания в Париже (в январе 1973 г.) соглашения о прекращении войны во Вьетнаме корабли 7-го флота США приступили к уничтожению минных заграждений в территориальных водах ДРВ. Для решения этой задачи они сформировали 78-е оперативное соединение (состоявшее из 25 кораблей и судов), куда вошли 2 десантных вертолетоносца, 3 десантно-вертолетных корабля-дока, 7 морских тральщиков, 1 танкодесантный корабль, 2 спасательных судна, 2 океанских буксира, до 7 кораблей охранения и 48 вертолетов-тральщиков СН-53Д («Си Стэльен»). Корабли были сведены в пять тактических групп. Флагманским кораблем командующего минно-тральными силами контр-адмирала Макколи служил десантный вертолетоносец «Нью-Орлеан». На этом же корабле находился и штаб в составе 14 офицеров. Действия американского флота проводились под кодовым наименованием операция «Энд Свип». Операцию планировалось проводить в три этапа. На первом этапе (с 1 ноября 1972 г. по январь 1973 г.) осуществлялось формирование 78-го оперативного соединения и в заливе Субик (Филиппинские острова) проводилась его боевая подготовка. В то же время командующий минно-тральными силами и

офицеры штаба посетили Ханой и Хайфон для изучения обстановки на месте.

На втором этапе, начавшемся 1 февраля 1973 г., шла подготовка мест якорной стоянки кораблей 78-го оперативного соединения. Тральщики «Ингейдж», «Империос», «Фортифайн» и «Форс» протралили район, расположенный в 35 милях к юго-востоку от Хайфона. Тральщики сопровождались эскадренным миноносцем «Эпперсон» и фрегатом УРО «Уорден». В период контрольного траления мест якорной стоянки еще 3 тральщика осуществляли переход с Гавайских островов в район Вьетнама. В районе Субик-Бея продолжали подготовку к тралению мин экипажи вертолетов СН-53Д из состава 462-й и 463-й эскадрилий. Через некоторое время к ним присоединились 164-я и 166-я эскадрильи вертолетов морской пехоты. На берегу развертывалась радионавигационная система «Рейдист».

Третий этап операции «Энд Свип» начался 26 февраля 1973 г. В соответствии с замыслом главная роль в этой операции отводилась вертолетам-тральщикам, а корабли должны были обеспечивать их деятельность. В ходе траления вертолеты-тральщики использовали тралы Mk 104, Mk 105, Mk 106 и MOR.

Наиболее современным является трал Mk 105. Он представляет собой плотик на подводных крыльях, оснащенный газотурбогенератором фирмы «Гэррет». К плотику прикреплены два плавучих кабеля, по которым поступает ток от газотурбогенератора. С помощью пульта управления пилот вертолета может имитировать магнитные поля различных кораблей. Пульсация тока в кабелях трала вызывает срабатывание взрывателей магнитных мин. Трал Mk 105 весил около 3 т и транспортировался десантно-вертолетными кораблями-доками. Длина плотика-трала 8,23 м, высота при поднятых крыльях 3,66 м, расстояние между кромками подводных крыльев около 4 м. Команды на трал подаются по многожильному кабель-тросу, внутри которого помещен топливный шланг диаметром около 50 мм. В двух пустотелых нонтонах плотика размещены топливные



баки, вмещающие 408 кг жидкого топлива. Этого количества хватает на 4 часа работы газотурбогенератора. Кроме того, топливо на трал может подаваться из баков, размещенных в хвостовой части вертолета, буксирующего трал. Если вертолет расходовал свой запас топлива, кабель-трос передавался другому вертолету, и таким образом траление продолжалось.

Подготовка трала Мк 105 к использованию проводилась в доковой камере корабля. Время на подсоединение и вывод трала через батопорт корабля занимало в среднем около 30 мин. Затем на высоте 30—50 м со скоростью 8—10 узлов вертолет следовал в район траления.

Одновременно в воздух поднимался вертолет-спасатель. Траление производилось, как правило, одним вертолетом. Полоса траления составляла 150—180 м. Координирование траления осуществлялось береговой РНС «Рейдист». После 2—3 часов траления вертолет подлетал к десантно-вертолетному кораблю-доку и осуществлял посадку, после чего корабельными лебедками трал втягивался в доковую камеру.

Для траления мин с акустическими взрывателями использовался легкий акустический трал Мк 104. Этот трал, выполненный в виде трубы Вентури, внутри которой размещен поворотный диск, имеет длину 0,91 м и весит около 15 кг. Его размещали непосредственно на вертолете-тральщике.

При подходе к району траления вертолет опускал трал при помощи лебедки, буксирный трос вытравливался на необходимую длину и крепился к буксирной балке, находящейся у грузового трапа вертолета. Для буксировки трала Мк 104 использовался полипропиленовый трос диаметром около 15 мм. Этот трал использовался совместно с тралом Мк 105, в результате чего получался комбинированный трал, известный под наименованием Мк 106.

Якорные мины тралились контактным тралом Мк 103. Мины, подсеченные этим тралом, расстреливались из пушек, установленных на вертолетах-тральщиках.

Ежедневно для траления вертолеты осуществляли 16—17 вылетов. Ими было протралено до 27 тыс. кв. миль. За время траления американцы потеряли 3 вертолета.

Для уничтожения мин с гидродинамическими взрывателями американцы применяли прерыватели (баржи) длиной до 100 м, которые буксировались кораблями малого водоизмещения. Длина буксирного троса устанавливалась около 200 метров. Трал МОР применялся в мелководных районах и для поверхностного траления. Только к 19 июля 1973 г. американцы завершили траление территориальных вод ДРВ. Однако полностью ликвидировать минную угрозу им не удалось.

### **Флот поддерживает войска**

Значительное место в боевой деятельности 7-го флота США занимала авиационная и артиллерийская поддержка сухопутных войск в наступлении и в обороне. К решению этой задачи привлекались палубная авиация, авиация морской пехоты и ударные группы ракетно-артиллерийских кораблей. Особенно большое значение придавалось поддержке сухопутных войск палубной авиацией в 1965—1966 гг., когда по причине слабо развитой аэродромной сети на театре военных действий ограничивалось применение авиации наземного базирования.

Палубная авиация 77-го оперативного соединения приступила к поддержке сухопутных войск на территории Южного Вьетнама с апреля 1965 г. Как правило, для решения этой задачи выделялась одна АУГ, а в периоды возрастания напряжения в боевых действиях на сухопутном фронте поддержку оказывали несколько АУГ, маневрировавших в двух подрайонах «Дикси». Для уменьшения подлетного времени авианосцы подходили к берегу на расстояние до 40 миль.

В силу специфических географических условий театра войны, а также партизанской тактики войск НФО авиация действовала преимущественно мелкими группами и в светлое время суток, хотя число ночных вы-

летов постепенно возрастало и в одно время достигало 40% от всех вылетов. За несколько минут до подъема самолетов авианосец ложился на курс против ветра и увеличивал скорость. Одновременно в воздух поднимались 2 спасательных вертолета, которые барражировали с правого и левого бортов авианосца на удалении до 5 каб. и на высоте до 50 м.

Взлет производился, как правило, одиночными самолетами, с использованием катапульт. Средний темп подъема самолетов составлял днем до 1 мин., а ночью — до 1 мин. 30 сек. Первыми в воздух поднимались обеспечивающие самолеты (ДРЛО, РЭБ, разведчики и истребители), а затем штурмовики. Общее время подъема большой группы самолетов составляло до 40 мин. После взлета самолеты набирали высоту 1500—2500 м, строились в боевые порядки и следовали в районы выполнения задач.

Полет к цели самолеты выполняли со скоростью до 900 км/ч на высоте до 5 тыс. м. В голове строя («клин», «пеленг», «фронт») следовали самолеты-разведчики и истребители. Боевой порядок имел глубину до 1500 м и растягивался по фронту до 1300 м.

Удары наносились разнообразными способами. Часто летчики использовали отвлекающий маневр, имитируя заход на другие цели или же умышленно пролетали мимо цели, а затем после резкого разворота наносили по ней удар. Бомбометание выполнялось парами самолетов, в основном с пикирования под углом 70—80 градусов. Значительно реже бомбы сбрасывались с горизонтального полета или с кабрирования. Расстояние между самолетами в паре составляло до 450 м. Выход из пикирования американские летчики осуществляли на высоте 800—1000 м. С интервалом в 10—15 сек. на объект удара выходила следующая пара штурмовиков. При выполнении ударов по объектам со слабой ПВО самолеты, маневрируя по кругу, поочередно выходили в атаку, пикируя под углом 45 градусов. Некоторые летчики в атаку выходили до трех раз. Вывод самолета из пикирования выполнялся на

высоте 200—300 м. Как и в войне в Корее, американские летчики действовали в условиях слабой ПВО. Только в 1972 г. на вооружение южновьетнамских патриотов поступил переносной ЗРК «Стрела-2». До этого противодействие авиации оказывали только зенитные пулеметы.

Возвращались на авианосцы самолеты, как правило, на высоте 800—3000 м одиночно, парами или мелкими группами. Средний темп посадки на авианосец в светлое время составлял 1—1,5 мин., а в темное — до 3 мин.

Из-за резкого повышения динамичности наземных операций, быстрой смены обстановки и значительной подвижности линии фронта потребовались существенные изменения в тактике авиации. Поддержка считалась эффективной, если самолеты прибывали в район через 10—15 мин. после их вызова. Быстрая реакция на вызов с переднего края и своевременность появления самолетов над объектом атаки достигались в связи с базированием авиации морской пехоты вблизи линии фронта и организацией подачи заявок по специальным каналам связи. Так, в 1965 г. вблизи Чу-Лая за 30 суток американцы создали авиабазу с одной взлетно-посадочной полосой, покрытой алюминиевыми листами. В октябре 1966 г. на этой авиабазе они закончили строительство бетонированной взлетно-посадочной полосы. В ходе войны в разных местах Южного Вьетнама возникло несколько таких авиабаз.

Действиями авиации руководил главнокомандующий вооруженными силами США во Вьетнаме через командующего 7-й воздушной армией. В короткие сроки американцы создали систему органов управления авиацией, включавшую в себя центры непосредственной авиационной поддержки, управления и оповещения, пункты наземных и воздушных авианаблюдателей и т.д.

Авиационная поддержка сухопутных войск подразделялась на непосредственную и общую. Организация непосредственной авиационной поддержки сложилась

в 1965 г. Самолеты действовали «по вызову» из положения «дежурство на палубе». Для повышения эффективности поддержки с конца 1965 г. палубные самолеты стали действовать «по вызову» из положения «дежурство в воздухе». В этом случае сокращалось время от момента запроса поддержки до ее выполнения. В 1966 г. количество таких ударов составило около 50%. Наводились самолеты на цели авианаводчиками (они же контролировали результаты ударов). На каждый батальон сухопутных войск или морской пехоты выделялся один авианаводчик. Со средствами наблюдения и связи он находился на передовом рубеже линии фронта. В его обязанности входило составление заявок на плановые и срочную («по вызову») авиационную поддержку, консультации командира батальона по вопросам боевого применения авиации, наведение самолетов на наземные цели и определение результатов удара. Авианаводчик имел прямую связь с армейским центром авиационной поддержки, штабом дивизии (бригады) и самолетами в воздухе. Заявки на поддержку войск авиацией подавались через центр авиационной поддержки. В наиболее напряженные периоды боев на суше дополнительно создавались наземный и воздушный центры управления вертолетами. При хорошо отработанной организации от момента получения запроса на авиационную поддержку до ее выполнения уходило 10 мин. и менее.

Общая авиационная поддержка выполнялась на основе заблаговременного планирования в соответствии с заявками, поступавшими от сухопутного командования. Авиация действовала из положения «дежурство на палубе». Удары могли наноситься как по наведению воздушных авианаводчиков, так и без них. В некоторых случаях летчики вылетали на «свободный поиск» целей.

Впервые во Вьетнамской войне наведение американской авиации на противника обеспечивалось с помощью радиомаяков. Их данные поступали в бортовые вычислительные машины штурмовиков А-6 «интродер»,

что обеспечивало высокую точность бомбометания в плохую погоду и ночью. Эти самолеты чаще всего действовали способом «по вызову». Самолеты, не имеющие бортовых ЭВМ, обычно действовали по плану.

Для поддержки сухопутных войск американцы создали оперативную группу 70.8, которая включала в себя до 15 ракетно-артиллерийских кораблей, в том числе линейный корабль, 2—3 крейсера, до 10 эскадренных миноносцев и фрегатов. Во время активизации войск НФО численность этой группы возрастала.

В связи с отсутствием сплошной линии фронта американцы вынуждены были направлять по 2—3 корабля в те районы, где велись боевые действия. Обстрелу подвергались позиции зенитных батарей, сухопутные коммуникации, сосредоточения войск, командные пункты и склады противника.

Осуществляя артиллерийскую поддержку войск, корабли вели огонь с дистанции 9—11 км, а с 1967 г., когда противодействие береговой обороны НФО возросло, дистанция стрельбы увеличилась до 10—20 км. Корабли, имеющие боекомплект из активно-реактивных снарядов 127-мм калибра, обстреливали береговые объекты с дистанции 25—30 км. Заняв огневую позицию, командир корабля устанавливал связь с наблюдательно-корректировочным постом. С поста на корабль сообщали номер цели, ее характер и координаты, необходимое количество выстрелов для уничтожения цели и сроки выполнения огневой задачи. Американцы часто практиковали выброску (парашютным способом или с вертолетов) в тыловые районы НФО разведывательно-корректировочных групп. Осуществляемые по данным этих групп огневые налеты оказывались несожиданными для вьетнамских партизан и вынуждали их менять места базирования. На пристрелку корабли расходовали обычно 2—4 снаряда, после чего с максимальной скорострельностью вели огонь на поражение. Стрельбы велись на малом ходу и значительно реже — при стоянке кораблей на якоре или при лежании в дрейфе. В районах вероятного расположения берего-

вых батарей вьетнамских партизан корабли вели огонь, следуя переменными курсами со скоростью 10–12 узлов.

### Характеристика артиллерийских систем кораблей США

Класс кораблей	Количество орудий	Калибр, мм	Дальность стрельбы, км	Скорострельность, выстр./мин
ТКР	3x3	203	27,6	10–20
«Ньюпорт-Ньюс»	6x2	127 <sup>1</sup>	16,9	15
	2x2	76	15,4	45
КР УРО «Чикаго»	2x1	127	16,9	15
КР УРО «Провиденс»	1x3 2x1	152 127	23 16,9	10 15
Атомный КР УРО «Лонг Бич»	2x1	127	16,9	15
Фрегаты УРО	1x1	127	23,8	20
	2x1	76	15,4	45
Эсминцы УРО	2x1	127	23,8	20

Попав под огонь береговых батарей, корабли прекращали выполнение боевой задачи и на скорости до 30 узлов под прикрытием дымовых завес, ведя ответный огонь из кормовых орудий, отходили от берега. По наведению с попавшего под огонь корабля через 5–6 мин. по стреляющей береговой батарее наносили удар палубные штурмовики. Это достигалось тем, что во время артиллерийской поддержки вблизи района выполнения задачи барражировали

<sup>1</sup>127-мм активно-реактивные снаряды имели дальность стрельбы 35,2 км.

самолеты. На кораблях, как правило, находились авианаводчики. Авиация морской пехоты в подобных случаях прибывала в район только через 30 мин., поэтому ее удары были менее эффективными.

Из-за отсутствия на вооружении вьетнамских партизан береговых батарей крупных калибров американские корабли получали лишь незначительные повреждения. Однако им не удалось избежать серьезных потерь. Так, во время выполнения очередной огневой задачи в районе острова Хоп-Ла от подрыва на двух минах американцы потеряли эскадренный миноносец «Уоррингтон». Взрыв первой мины произошел в районе носовой орудийной установки. Корабль получил сильное ударное сотрясение: часть обшивки корпуса была вдавлена внутрь от форштевня до 40-й шпации; многие шпангоуты были скручены; несколько водонепроницаемых переборок деформировано. Большие повреждения получили многие механизмы; редукторы главных машин были смещены; большое число трубопроводов в носовой части корабля полопалось; часть вспомогательных механизмов сдвинулась с фундаментов.

«Уоррингтон» продолжал движение по инерции. Он прошел около 200 м, когда под средней частью произошел взрыв второй мины. В результате в нескольких местах появилась течь корпуса. От ударных сотрясений пострадали почти все механизмы корабля, электрооборудование, средства связи и РЛС.

Поврежденный корабль отбуксировали в Субик-Бей. В тот же день командующий 7-м флотом США вице-адмирал Холлуэй, державший фланг на крейсере «Ньюпорт-Ньюс», отдал приказание: «Всем кораблям в Южно-Китайском море временно запрещается подходить к берегу ближе трех миль». Специально созданная комиссия пришла к выводу, что корабль подорвался на двух минах Mk 36, которые «случайно» сбросил американский самолет «скайхок» во время массированных постановок мин у северовьетнамского побережья. При тщательном обследовании «Уоррингтона» выяснилось, что восстановлению он не подлежит. По гру-



бым подсчетам, ремонт мог обойтись почти вдвое дороже первоначальной стоимости эсминца. «Уоррингтон» решили сдать на слом.

Огневая поддержка сухопутных войск подразделялась на ближнюю и дальнюю. При ближней артиллерийской поддержке корабли обстреливали цели, находящиеся не ближе 50 м от переднего края своих войск. Дальняя поддержка осуществлялась в пределах максимальной дальности стрельбы корабельной артиллерии. С более высоким напряжением ракетно-артиллерийские корабли использовались при плохих метеоусловиях, когда были затруднены действия авиации.

При организации артиллерийской поддержки американцы старались избегать дублирования ударов по одной цели, сводили до минимума оказание взаимных помех, назначали наиболее целесообразные виды огня, придерживались централизации управления всеми огневыми средствами поддержки, вводили единую систему обозначения целей и широко пользовались таблицами условных сигналов.

Из опыта войны во Вьетнаме следует, что попытки заменить корабельную артиллерию ракетами успеха не принесли. В некоторых случаях эффективно решать боевые задачи могла только артиллерия. Ее эффективность заключалась в высокой готовности к открытию огня, в способности длительно и непрерывно действовать в сложных метеоусловиях, высокой скорострельности и значительном боекомплекте, в высокой помехозащищенности и большей точности, а также в меньшей стоимости артиллерийского вооружения по сравнению с ракетным.

При поддержке сухопутных войск американское командование предпринимало попытки организовать взаимодействие палубной авиации оперативного соединения 77 и артиллерийских кораблей оперативной группы 70.8. Иногда это удавалось. При этом стремились избегать дублирования ударов по одной цели, исключать нанесение ударов по своим войскам, сводить

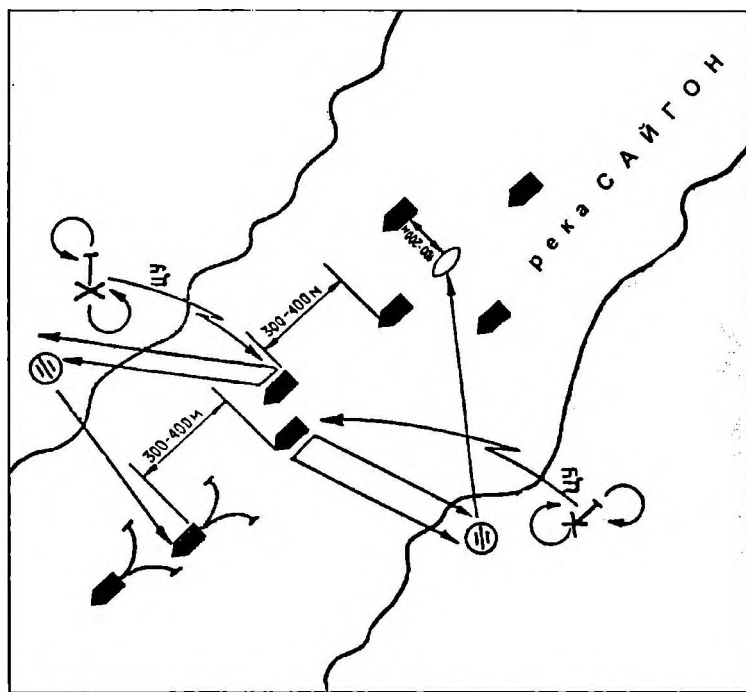
до минимума взаимные помехи, правильно определять вид и количество боеприпасов, возлагать ответственность за управление силами поддержки и координацию их действий на командиров основных тактических единиц, применять единую систему обозначения целей и т. д.

### **«Специальный экспресс» пересекает океан**

Большую роль во Вьетнамской войне играли воинские морские перевозки. За весь период военных действий до 98% всех грузов и до 60% личного состава в район Юго-Восточной Азии американцы перевезли на судах. Общее планирование воинских перевозок осуществлял штаб военно-морской транспортной службы ВМС США, а морскими перевозками в западной части Тихого океана занималось созданное в начале войны управление военно-морской транспортной службы со штабом в Йокогаме (Япония). Однако эти органы не могли справиться с большими объемами перевозок, в связи с чем в 1965 г. было создано отделение военно-морской транспортной службы в Сайгоне.

Морскими перевозками постоянно занимались до 300 судов. Это были суда военно-морской транспортной службы, линейные торговые суда, зафрахтованные у частных компаний, а также суда резервного флота национальной обороны США. С 1967 г. морские перевозки осуществлялись на 400—500 судах и более. Впервые в войне во Вьетнаме американцы использовали контейнеровозы. Их применение значительно ускорило обработку в портах разгрузки. Так, разгрузка контейнеровоза с воинскими грузами в порту Дананг в 1968 г. занимала всего 18 часов вместо 5—7 суток, требовавшихся для разгрузки обычного сухогрузного судна.

Основными портами погрузки были Лос-Анджелес и Сан-Франциско, а портами разгрузки — Сайгон, Камрань, Куйнен и Дананг. Основная часть грузов доставлялась в Сайгон. В этом крупнейшем порту одновременно могли разгружаться до 35 стоявших у при-



Проводка транспортов по реке Сайгон

чала судов и до 12 судов, стоявших на рейде. Ежедневно в этот порт прибывало до 20 судов. При заходе в Сайгон суда около 4 часов следовали по извилистому речному фарватеру, где часто попадали под обстрел орудий, пулеметов и даже стрелкового оружия. Иногда на речном фарватере ставились контактные мины. Для проводки судов американцы вынуждены были выделять до 10—12 катеров. Впереди конвоя на удалении до 1000 м следовали 2 катера-тральщика, вслед за которыми шли артиллерийско-минометные катера. Последние предназначались для подавления выявленных огневых точек противника до входа охраняемых судов в зону обстрела конвоя. Непосредственное охранение судов состояло из 4—8 катеров.

На переход из США в Южно-Китайское море суда, развивавшие скорость 15 узлов и более, затрачивали до 20 суток, а поскольку к воинским морским перевозкам привлекались главным образом устаревшие транспорты типа «Либерти», скорость которых не превышала 11 узлов, время перехода увеличивалось как минимум на 30% и составляло в среднем 20—27 суток. В связи с этим для доставки на театр военных действий срочных грузов американское транспортное командование вынуждено было ввести линию «специальный экспресс». Ее обслуживали суда со скоростью более 18 узлов. Таким образом, время на переход из США в Южный Вьетнам уменьшилось до 16 суток.

В целом на доставку воинских грузов на театр военных действий затрачивалось до 270 суток. Подача заявок в довольствующие органы министерства обороны и комплектование грузов на складах занимало от 30 до 80 суток. Почти 2 месяца затрачивалось на сосредоточение грузов в портах погрузки. Среднее время хранения грузов в портах доходило до 120 суток. Перевозка грузов морем и доставка их в районы расположения войск занимали до 60 суток. К концу войны заявки стали удовлетворяться несколько быстрее. Общее время доставки грузов было уменьшено более чем на 2 месяца.

Материальные средства доставлялись в порты погрузки командованием военных перевозок сухопутных войск США, а из портов разгрузки судов — специально созданным 1-м тыловым командованием, имевшим свои тыловые органы в четырех тыловых районах Южного Вьетнама. На протяжении всей войны в различных органах командования военно-морских перевозок США находились около 10,5 тыс. гражданских моряков и 420—450 человек военнослужащих.

Основным критерием эффективности морских перевозок американское командование считало оборачиваемость судов. Из портов США суда выходили в соответствии с утвержденным графиком морских перевозок. В нем предусматривалось прибытие судов в

порты Южного Вьетнама не ранее чем за 5 суток до прибытия туда воинских частей, для которых предназначались грузы, и не позднее чем через 2 суток после прибытия войск в данный район. Это позволяло избежать необходимости организовывать длительное хранение грузов в портах назначения. Однако отсутствие крупных портов в Южном Вьетнаме снижало этот показатель, так как некоторым судам в ожидании разгрузки приходилось стоять до 2 месяцев. В среднем время стоянки судов под разгрузкой в крупных портах (Сайгон и Камрань) занимало от 10 до 22 суток, а в менее развитых — до 40 суток. Иногда в портах и на рейдах Южного Вьетнама одновременно скапливалось до 100 неразгруженных судов.

Для ускорения обработки судов в некоторые районы американцами были доставлены сборно-разборные пирсы, для разгрузки судов использовались танкодекантные катера и суда каботажного плавания. При выполнении грузовых операций применение нашли вертолеты. Обычно на судне размещалось до 2 транспортных вертолетов. С их помощью велась разгрузка. При этом грузы доставлялись прямо в места базирования войск.

В ходе войны американцы стремились создавать как минимум 90-суточные запасы материальных средств, из которых половина находилась на складах Южного Вьетнама, а остальные грузы — на передовых и промежуточных базах. Для этого приходилось ежемесячно ввозить в Южный Вьетнам 85 тыс. тонн боеприпасов, 320 тыс. м<sup>3</sup> горючего и 15 млн суточных рационов продовольствия. Годовые же перевозки составляли 7,5 млн тонн грузов и 4 млн тонн нефтепродуктов. За всю войну, по далеко неполным данным, американцами было перевезено свыше 66 млн тонн воинских грузов, 27 млн тонн нефтепродуктов и более 2 млн человек.

Значительная часть доставленных на театр военных действий воинских грузов находилась на судах плавучего тыла. Для снабжения кораблей 7-го флота в Южно-Китайском море непрерывно находилось до

10 транспортов и танкеров, которые менялись через каждые 15 суток. Передача грузов на корабли проводилась траверзным способом, как правило ночью, на скорости 8—16 узлов при состоянии моря до 6 баллов. В отдельных случаях за ночь артиллерийские корабли принимали до 200 тонн боезапаса. Скорость, автономность, дальность плавания и мореходность судов подвижного тыла позволяли им плавать в составе оперативных соединений 7-го флота, в связи с чем исключались потери времени на переход кораблей в район встречи с соединением обслуживания.

Особое место в материальном обеспечении занимали построенные после Второй Мировой войны универсальные транспорты снабжения. Так, судно этого типа «Сакраменто» за 5 месяцев нахождения в составе 7-го флота США произвело 570 заправок, передав при этом 131,7 тыс. корабельного и 91 тыс. тонн авиационного топлива, 2 тыс. тонн продуктов питания и других грузов, 1125 тонн пресной воды, 23 тонны почты. Оно же доставило на корабли 930 человек рядового и офицерского состава.

В первой половине 60-х гг. на страницах зарубежной печати отмечалось, что ударный авианосец в состоянии без пополнения запасов топлива, питьевой воды и продуктов питания плавать автономно до 90 суток. Однако участие ударного авианосца «Мидуэй» в войне во Вьетнаме в течение 6,5 месяцев показало, что за это время он 43 раза пополнял запасы в море, то есть в среднем через каждые 4—5 суток, принял 8000 тонн боеприпасов, около 60 тыс. тонн корабельного и примерно 38 тыс. тонн авиационного топлива, а также 1200 тонн других грузов. Экипаж (4200 человек) потреблял более 9 тонн продуктов питания в сутки.

При составлении планов морских перевозок американское командование придерживалось тех же принципов, что и во время войны в Корее. К ним относили бесперебойное обеспечение корабельных группировок и войск, действовавших непосредственно на линии фронта, боеприпасами, топливом, продовольствием, ме-

дикаменстами; создание необходимых резервов всех материальных средств; разумное сокращение расхода материальных средств, в том числе и боеприпасов; доставка снабжения из портов своей страны в районы военных действий, то есть без захода судов в промежуточные базы. На основе опыта Вьетнамской войны можно подтвердить вывод о том, что морские перевозки значительно удобнее и экономичнее воздушных. Это заключается прежде всего в меньшей стоимости морских перевозок и возможностях перевозки на судах грузов, имеющих большие габариты и массу.

Во Вьетнамской войне в отличие от войны в Корее большая часть судов следовала в район военных действий без охранения. Лишь некоторые транспорты в целях отработки защиты морского судоходства охранялись боевыми кораблями.

### **В бою речные силы**

Значительное место в боевой деятельности ВМС США в войне во Вьетнаме занимали действия речных сил. Почти в самом начале войны для действий на реках американцы создали 116-е и 117-е оперативные соединения, где насчитывалось до 500 кораблей и катеров. Катера 116-го оперативного соединения нарушали речные коммуникации противника и защищали свои речные перевозки, а катера 117-го оперативного соединения оказывали поддержку сухопутным войскам путем высадки речных десантов и артиллерийско-минометного огня. Состав и организация этих соединений периодически менялись. 117-е оперативное соединение состояло из двух десантных эскадр и эскадры обслуживания. В свою очередь каждая десантная эскадра состояла из 26 бронированных войсковых транспортов, 5 речных мониторов, 2 катеров управления, 16 катеров огневой поддержки и 1 танкера. Эскадра обслуживания включала в себя 2 самоходные и 1 псамоходную плавказармы, 2 буксира, 2 танкодесантных корабля, 2 спасательных судна и 1 плавмастерскую.

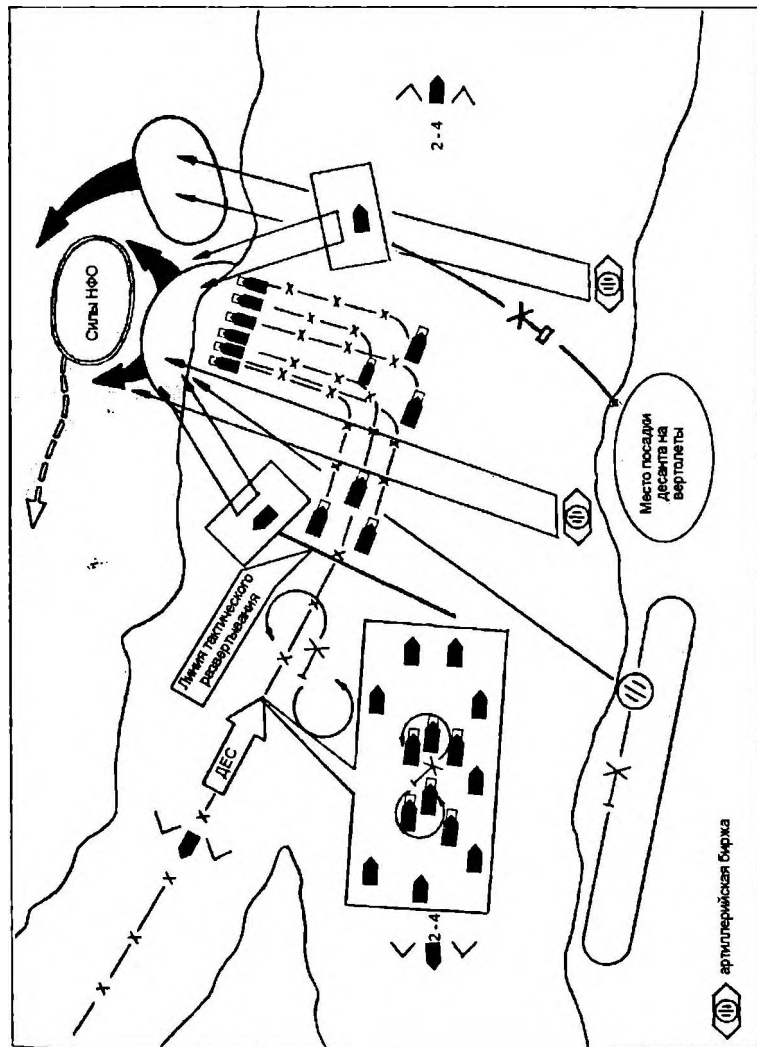
Для базирования речных сил американцы создали мобильные плавучие баржи-секции. На этих баржах речные катера могли осуществлять ремонт, докование, пополнение всеми видами материальных средств. На баржах имелись кубрики для отдыха личного состава катеров, санитарная часть и даже взлетно-посадочная площадка для вертолетов. В качестве баз речных сил использовались и танкодесантные корабли.

Высадки речных десантов проводились с целью ликвидации базовых лагерей, складов и сооружений вьетнамских партизан, а также для борьбы с войсковыми формированиями НФО. Почти все речные десанты высаживались по единой схеме. Десантные войска выделялись из состава 2-й пехотной бригады или 9-й пехотной дивизии. По численности речные десанты не превышали 1—2 батальонов.

На период десантных действий формировалось специальное десантное соединение из 30—50 катеров. Десантное соединение состояло из групп управления, тральщиков, эскорта, огневой поддержки и транспортной группы, а группа управления — из 2 катеров связи. При этом на одном катере находился командир корабельного соединения (командир сил высадки), командир десанта, офицеры управления авиацией и артиллерией и штаб. Второй катер выполнял функции ретранслятора. Группа катеров-тральщиков предназначалась для протраливания судового хода реки и района высадки десанта настолько, насколько позволяли глубины. Транспортная группа осуществляла доставку в район и высадку на необорудованное побережье десанта с боевой техникой. Во всех случаях старались на один десантный катер принимать цельное подразделение войск. Группа эскорта предназначалась для борьбы с засадами и прикрытия района высадки, а огневой поддержки — для подавления противодесантной обороны побережья и для поддержки войск на берегу.

Десантный отряд осуществлял переход плотным порядком. Впереди следовали катера-тральщики. На всем участке перехода десантный отряд сопровождался





Обобщенная схема высадки речных десантов в войне во Вьетнаме

вертолетами. В некоторых случаях для разведки места высадки десанта в район заранее забрасывались десантно-диверсионные группы.

Первыми в район высадки десанта прибывали катера и вертолеты огневой поддержки с целью предварительной подготовки мест высадки и отсечения вероятных путей отхода вьетнамских партизан. Для решения этих задач выделялись речные мониторы, созданные на базе десантных катеров типа LCM6. Эти катера при водоизмещении всего 90 т имели на вооружении 105-мм гаубицу, 40- и 20-мм автоматы и 7,62-мм пулеметы. К огневому обеспечению привлекались также артиллерийские катера типа ASPB (два 40-мм автомата) и FSPB Mk2 (105-мм гаубица) и буксируемые баржи-платформы, имевшие на вооружении две 105-мм гаубицы. В некоторых десантах к огневому обеспечению привлекались береговые батареи и 82-мм минометы, располагавшиеся на противоположном берегу. Для корректировки артиллерийского огня каждой роте придавался один наблюдатель-корректировщик.

Высадку речных десантов поддерживала также эскадрилья вертолетов («Морские волки»), базировавшаяся в 65 км к юго-востоку от Сайгона. В ее составе было более 20 вертолетов огневой поддержки.

На вероятных направлениях подхода речных сил противника разворачивались катера прикрытия района высадки. Высадка войск осуществлялась с десантных катеров типа АТС. На этих катерах могли перевозить либо 40 человек, вооруженных стрелковым оружием, гранатометами, пулеметами и минометами, либо один автомобиль или бронетранспортер. Часть личного состава высаживалась вертолетами. Высадка проводилась по следующей схеме: с подходом на траверз пункта высадки десантные катера выполняли поворот «все вдруг» на 90° в направлении берега. Достигнув берега, личный состав десанта быстро покидал катера, которые отходили в сторону, не мешая подходу катеров второй волны. Если в плане съемка войск не предусматривалась, то катера возвращались к местам базирования. В противном случае они собирались в специально назначенном районе

у противоположного берега (до окончания действий десанта на берегу). Часть войск (до одного батальона) находилась в резерве на десантных катерах. Эти войска высаживались при необходимости «по вызову».

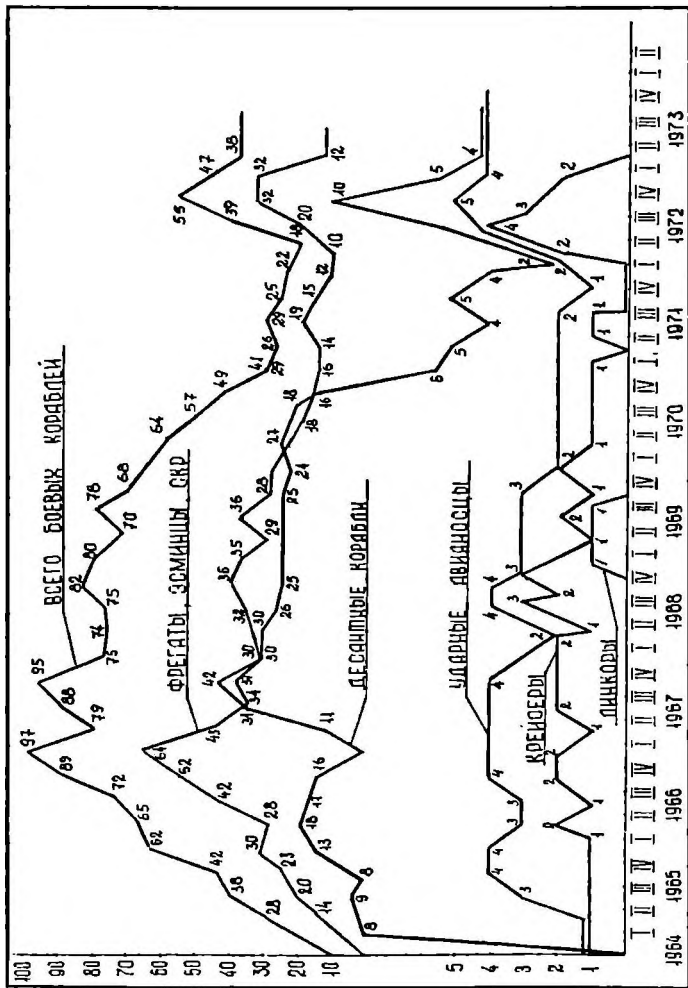
Борьбу на речных коммуникациях вели катера 116-го оперативного соединения. Основным способом их действий было патрулирование. Осуществлялось оно круглосуточно, на малом ходу парами катеров. Расстояние между катерами было 400 — 500 м. Все обнаруженные плавсредства досматривались. В местах переправ американские катера несли блокадные дозоры. По неполным данным, на реках Южного Вьетнама было досмотрено более 100 тыс. джонок и речных судов.

На этапе «вьетнамизации» войны речные соединения расформировали, а большую часть катеров (около 500 ед.) передали южновьетнамским ВМС.

\*\*\*

Война в Индокитае явилась крупнейшим вооруженным конфликтом после Второй Мировой войны. В наиболее напряженные периоды в боевых действиях с обеих сторон принимали участие до 3 млн человек, на вооружении которых находилось более 600 танков, свыше 7 тыс. орудий и минометов крупных калибров, до 5 тыс. самолетов и вертолетов. В это же время в Южно-Китайском море находилось более 100 кораблей основных классов, а на реках и в прибрежной зоне Южного Вьетнама — до 2 тыс. боевых катеров. За весь период военных действий в них принимали участие 2,5 млн американских солдат и офицеров. С 1964 по 1973 г. на территорию Северного Вьетнама было совершено более 250 тыс. налетов и сброшено около 7,7 млн тонн бомб. Американцы и их союзники высадили около 100 морских и речных десантов, а при ведении блокадных действий досмотрели около 180 тыс. морских и речных судов и плавсредств.

Потери в этой войне оказались внушительными: по данным Пентагона, они составили около 1 млн человек убитыми и ранеными (360 тыс. человек — военнослужащие США). В Юго-Восточной Азии американцы



Динамика количественного состава американских кораблей, принимавших участие в боевых действиях во Вьетнаме

№ НАИМЕНОВАНИЕ	кол-во поход.	1955		1956		1957		1958		1959		1960	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
1 Констелэйшн	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Рейнджер	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 Корал Си	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Хэнкок	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 Индепенденс	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Бон Омм Ричард	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Мидуэй	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Орискани	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Китти Хок	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Энтерпрайз	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 Тикандерога	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Участие американских авианосцев во Вьетнамской войне

потеряли 8612 самолетов и вертолетов, в том числе над территорией ДРВ — 4125 самолетов. Из общего числа потерянных самолетов 640 — палубная авиация и 425 самолетов и вертолетов — авиация морской пехоты. Из крупных кораблей был потерян только один эскадренный миноносец.

В ходе Вьетнамской войны американские ВМС получили значительный опыт в высадке десантов, в осуществлении морской блокады, в оказании огневой поддержки сухопутным войскам, в наступлении и обороне, нанесении ударов по наземным военным и промышленным объектам. При решении всех этих задач американское командование стремилось в максимальной степени использовать опыт Второй Мировой войны, а также проверить новые тактические приемы и испытать новые образцы боевой техники и вооружения. Уроки Вьетнамской войны оказали существенное влияние на усовершенствование ВМС США, их оперативную и боевую подготовку. Были подтверждены высокие боевые возможности авианосцев, особенно атомных, прежде всего большая дальность плавания и автономность, значительная подвижность (за сутки авианосцы совершали переход до 1000 км) и способность быстро концентрировать крупные авиационные группировки в районах со слабо развитой аэродромной сетью. В связи с этим большую роль играли авианосцы на начальном и заключительном этапах войны.

Уроки Вьетнамской войны оказали значительное влияние на развитие амфибийных сил и морской пехоты США. Как считают сами американцы, они получили уникальный опыт ведения боевых действий на реках. Этот опыт ими был положен в основу разработанной «доктрины речных операций».

По оценкам американских экономистов, война во Вьетнаме обошлась США в общей сложности в 111 млрд долларов, то есть в 2 раза больше, чем затраты на войну в Корее. Кроме того, общая сумма американской военной и экономической помощи марионеточному правительству Южного Вьетнама составила 20 млрд долларов.

---

---

# **РАКЕТЫ ТОПЯТ КОРАБЛИ**

---

---





**П**од натиском национально-освободительного движения на полуострове Индостан английское правительство в 1947 г. предоставило Индии независимость. После этого Индия была разделена по религиозному признаку на две части — индусское государство Индию и мусульманское — Пакистан. При этом Пакистан оказался разделен на две части — западную и восточную, между которыми находилась территория Индии. Оба государства получили права британских доминионов. Однако в результате произведенного раздела не были созданы полностью однородные по религиозному составу государства, что привело к взаимным претензиям по различным вопросам. Особенно острыми оказались территориальные проблемы, поскольку при разделе Индии англичане умышленно не провели демаркацию всей индийско-пакистанской границы. Пакистан стал претендовать на ряд районов Индии, населенных преимущественно мусульманами: княжество Джамму и Кашмир, часть восточного Пенджаба, северный

участок Качского района и некоторые другие территории. Со временем отдельные вопросы были разрешены, другие утратили свою остроту. Однако вопрос о Кашмире с годами превратился в один из главных факторов напряженности в отношениях между Индией и Пакистаном. Пакистанское правительство оспаривало права Индии на включение Кашмира в свой состав и требовало его присоединения к Пакистану на том основании, что около 80% его населения составляли мусульмане. Между Пакистаном и Индией из-за Кашмира неоднократно происходили вооруженные столкновения.<sup>1</sup>

Планируя военные действия, командование Пакистана намеревалось отсекающими ударами отрезать от Индии штат Джамму и Кашмир, а затем и захватить его. Планировалось также подавить движение восточно-бенгальского народа и отрядов освободительных сил, стремившихся к отделению Восточного Пакистана от Западного и получения политической самостоятельности. Индийское же военно-политическое руководство главной задачей своих вооруженных сил считало сохранение целостности территории государства и поддержку движения освободительных сил Восточного Пакистана.

---

<sup>1</sup> Первый вооруженный конфликт между Пакистаном и Индией начался в октябре 1947 г. и закончился в 1949 г. По соглашению от 27 июля 1949 г. под контролем Пакистана оказались западная и северо-западная части княжества Джамму и Кашмир, под контролем Индии — южная, восточная и центральная части, включая Кашмирскую долину. В 1965 г. конфликт возник дважды из-за северной части пустыни Качский рани и Кашмирской долины. Основными причинами, которые привели к вооруженному конфликту между Индией и Пакистаном в декабре 1971 г., являлись неразрешенность территориальных споров; политические и экономические противоречия внутри Пакистана, между его западной и восточной частями; политика США и некоторых других государств, направленная на поддержку военного режима Пакистана (подавлявшего национально-освободительные движения в восточной провинции) и на обострение индийско-пакистанских отношений.

Серьезные пограничные инциденты на индийско-пакистанской границе начались 21 ноября 1971 г., а 3 декабря пакистанская авиация нанесла удары по индийским аэродромам и городам в штатах Джамму и Кашмир, Пенджаб и др. Эти удары явились началом военных действий, которые продолжались две недели и закончились поражением Пакистана.

В сложившейся ситуации США пошли на прямую военную поддержку Пакистана. 14 декабря оперативное соединение 7-го флота в составе атомного авианосца «Энтерпрайз», 7 фрегатов и эскадренных миноносцев УРО, а также десантного вертолетоносца «Триполи» с 800 морскими пехотинцами на борту направилось в район Бенгальского залива, имея приказ «предпринять воздушные и морские операции в целях защиты американских интересов» в районе Индийского океана.

Советский Союз выступил за мирное урегулирование конфликта и указал на недопустимость вмешательства внешних сил, о чем говорилось в Заявлении ТАСС от 6 декабря и Заявлении МИД СССР от 18 декабря 1971 г. Эти предупреждения сыграли важную роль в прекращении военных действий.

Военно-морские силы Индии в своем составе имели более 80 кораблей и вспомогательных судов, в том числе авианосец, 2 крейсера, 6 эскадренных миноносцев, 4 подводные лодки и 6 ракетных катеров. Авианосец «Викрант», бывший английский, типа «Маджестик» был приобретен Индией в 1961 г. Полное водоизмещение авианосца 19 500 тонн, наибольшая скорость 24,5 узлов. На авианосце базировались эскадрилья штурмовиков-разведчиков «си хаук» (10 самолетов), эскадрилья противолодочных самолетов «ализе» (4 самолета) и 4 противолодочных вертолета «алуэтт». Два легких крейсера «Майсор» и «Дели» также английской постройки имели на вооружении 152-мм орудия главного калибра, 102-мм орудия универсального калибра и более 10 зенитных автоматов. Большое преимущество индийской стороне давало наличие в составе

ее флота ракетных катеров, имеющих на вооружении противокорабельные ракеты.

Это были катера советской постройки проекта 205. Их начали строить в 1957 г. Полное водоизмещение катера 216 тонн, скорость 30 узлов. При скорости крейсерского хода 30 узлов дальность плавания составляла 800 миль, а при максимальном запасе топлива и скорости 14 узлов — 2000 миль. Автономность катера по запасам провизии и воды — 5 суток. Вооружение катера: четыре пусковые установки ангарного типа противокорабельных ракет П-15, РЛС обнаружения надводных целей и выдачи целеуказания ракетному оружию «Рангоут», две спаренные 30-мм автоматические зенитные артиллерийские установки АК-230 с РЛС управления «Рысь». Ракета П-15 была принята на вооружение в 1960 г. Ее дальность стрельбы составляла 40 км. Фугасная боевая часть весом 450 кг могла уничтожить корабль среднего водоизмещения. Ракета имела активную радиолокационную головку самонаведения.

В составе морской авиации индийского флота имелись 20 самолетов английского производства «си хаук» (в том числе 10 на авианосце), 10 противолодочных самолетов французского производства «ализе» и вертолеты «алуэтт II».

Организационно ВМС Индии состояли из Западного, Южного и Восточного военно-морских командований. В состав Западного и Восточного командований входили Западный (командующий вице-адмирал Кохли) и Восточный (командующий вице-адмирал Кришнан) флоты.

Южное военно-морское командование состояло из дивизиона сторожевых кораблей и судов обеспечения.

С учетом разобщенного характера театра военных действий из боевого состава Западного и Восточного флотов ВМС Индии были сформированы два временных соединения: «Восточное», предназначенное для действий в Бенгальском заливе, и «Западное» — для действий в Аравийском море.

Состав ВМС Индии и Пакистана<sup>1</sup>

Класс кораблей	Индия	Пакистан
Авианосцы	1	—
Крейсера	2	1
Эскадренные миноносцы	6	5
Фрегаты и корветы	18	3
Подводные лодки	4	4
Тральщики	9	8
Ракетные катера	6	—
Сторожевые корабли	20	6
Десантные корабли	5	—
Десантные транспорты	1	—
Вспомогательные суда	9	3
Всего	81	30

В состав «Восточного» соединения входили авианосец «Викрант», эскадренный миноносец, 3 сторожевых и 2 противолодочных корабля. Базировалось это соединение в порту Визагапатам.

Накануне военных действий индийское командование перебазировало авианосец «Викрант» и корабли охранения из Визагапатама к Андаманским островам, где меньшей была угроза нападения пакистанских подводных лодок.

«Западное» соединение (база Бомбей) состояло из крейсера «Майсор», 6 сторожевых кораблей, 3 учебных кораблей и 6 ракетных катеров. Соединение обеспечивали плавучая база подводных лодок и 2 танкера.

Перед флотилий дизельных торпедных подводных лодок («Канхери», «Калвари», «Каранджа» и «Кхадери») была поставлена задача блокирования пакистанского побережья (2 ПЛ в Аравийском море и 2 ПЛ в Бенгальском заливе).

<sup>1</sup> Таблица составлена по данным Rivista Marittima, 1972, № 2, p.17 — 29.

Торговый флот Индии имел более 400 судов суммарной вместимостью около 2,4 млн брт.

Военно-морские силы Пакистана имели в своем составе 30 кораблей и судов, в том числе крейсер, 5 эскадренных миноносцев, 4 подводные лодки и другие корабли и суда. Личный состав — 9870 человек, из них 870 офицеров.

Один из серьезных недостатков пакистанских ВМС — отсутствие в их составе морской авиации. В связи с этим пакистанское командование использовало для разведки самолеты гражданской авиации, имевшие ограниченные возможности.

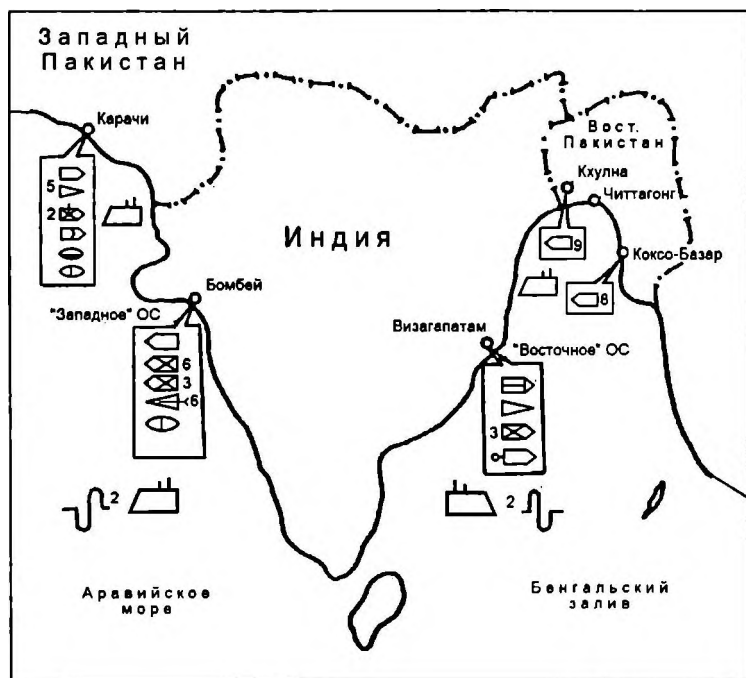
Организационно ВМС Пакистана состояли из флотов Восточного и Западного Пакистана. Во флот Западного Пакистана входили флотилии надводных кораблей, эскадры тральщиков и эскадренных миноносцев и отряды подводных лодок. Корабли базировались на военно-морской базе Карачи. Флот Восточного Пакистана состоял из речной флотилии и отдельного отряда сторожевых катеров, базировавшихся на военно-морских базах Читтагонг и Кхулна.

Пакистанский торговый флот имел в своем составе 179 судов общей вместимостью около 500 тыс. брт.

Таким образом, военно-морские силы Индии имели значительное численное превосходство над пакистанским флотом и были лучше сбалансированы. Кроме того, корабли индийских ВМС имели лучшее вооружение.

В середине ноября пакистанские ВМС были приведены в повышенную боевую готовность. 21 ноября они установили контроль над торговым судоходством. Эскадренные миноносцы и сторожевые корабли приступили к несению дозора у главной военно-морской базы Карачи.

Во второй половине ноября началось развертывание пакистанских подводных лодок к индийскому побережью: 2 подводные лодки были развернуты на подходах к главной военно-морской базе индий-



Дислокация флотов накануне индо-пакистанского вооруженного конфликта 1971 г.

ских ВМС Бомбей и 2 подводные лодки — в Бенгальском заливе. Остальные корабли сосредоточились в военно-морских базах Карачи, Кхулна и Читтагонг.

Основной задачей пакистанских ВМС являлась оборона военно-морских баз, портов (включая и ПВО) и побережья от нападения индийских кораблей и высадки морских десантов. Другой важной задачей пакистанского флота была оборона своих морских коммуникаций в Аравийском море и Бенгальском заливе. Только подводным лодкам были поставлены наступательные задачи — нарушение коммуникаций противника и уничтожение его боевых кораблей.

Командование индийских ВМС также в ноябре начало проводить мероприятия по повышению готовности сил флота. Все корабли пополнили запасы до назначенных норм. В середине ноября в своих территориальных водах начали патрулирование противолодочные корабли и самолеты.

Главная задача индийских ВМС — нарушение морских коммуникаций Пакистана. Планировалось также установление контроля над нейтральным судоходством, чтобы не допустить подвоз воинских грузов в Пакистан из союзных стран. В целом же индийское морское командование предполагало блокировать побережье Восточного и Западного Пакистана.

Перед индийским флотом ставились также задачи уничтожения кораблей противника в море и в базах. Предусматривались нанесение авиационных и ракетно-артиллерийских ударов по береговым объектам и высадка тактических десантов с целью содействия сухопутным войскам. В мирное время в ВМС Индии на учениях и в штабных играх отрабатывали задачи нанесения мощного авиационного удара по Карачи.

Индийскому флоту ставились и оборонительные задачи: защита своих морских коммуникаций в Аравийском море и Бенгальском заливе; оборона военно-морских баз, портов и побережья от ударов с моря.

Таким образом, индийские ВМС должны были вести активные наступательные действия.

В первых числах декабря корабли «Западного» соединения индийского флота вышли в море и к началу военных действий развернулись в 100 милях от пакистанского побережья. Подводные лодки вышли на коммуникации противника, а ракетные катера перебазировались в порт Окха (залив Кач).

Вечером 3 декабря 1971 года с целью завоевания господства в воздухе пакистанские ВВС нанесли бомбовые удары по 12 индийским аэродромам. Однако из-за умелого рассредоточения и маскировки индийских авиационных соединений удары пакистанской



авиации ожидаемых результатов не дали. Вторая попытка нанесения бомбовых ударов, выполненная в следующую ночь, также была неудачной. Вслед за ударами авиации в наступление перешли сухопутные войска Пакистана.

В ночь на 4 декабря в Индии согласно указу президента было введено чрезвычайное положение, а вооруженным силам отдан приказ начать боевые действия на суше, море и в воздухе.

Таким образом, 3 декабря 1971 г. начался военный конфликт между Индией и Пакистаном.<sup>1</sup>

В Аравийском море были сосредоточены основные силы флотов сторон, участвовавших в вооруженном конфликте. Поэтому здесь и развернулись основные боевые действия на море.

С началом конфликта корабли индийского Западного флота сначала блокировали военно-морскую базу Карачи, а затем и другие базы и порты Западного

---

<sup>1</sup> Восточный Пакистан был населен мусульманами, принадлежащими к иной этнической группе и говорившими на другом языке (бенгали), нежели основное население Пакистана. Партизанская война здесь вспыхнула летом 1971 года, после того как 25 марта центральное пакистанское правительство запретило победившую на декабрьских выборах прошлого года партию «Народная Лига». Индия активно поддержала повстанцев «мушти-бахини» (к которым присоединились и местные восточнопакистанские войска), предоставив им оружие и базы на своей территории. В ответ присланные из Пакистана войска развернули массовый террор против населения Восточного Пакистана. К ноябрю 1971 года число прибывших в Индию беженцев достигло 7 млн человек. 21 ноября 1971 года регулярные индийские войска пришли на помощь повстанцам и пересекли границу Восточного Пакистана. 3 декабря Пакистан официально объявил Индии войну и попытался начать наступление на западной границе. 6 декабря была захвачена столица Восточного Пакистана — Дакка, 16 декабря остатки пакистанских войск под командованием генерала Инази капитулировали в районе Читтагонга. На следующий день между Индией и Пакистаном было подписано перемирие. В результате войны на территории Восточного Пакистана было образовано независимое государство Бангладеш. (*Прим. ред.*)

Пакистана. Официально индийская сторона сделала заявление об установлении морской блокады пакистанского побережья 4 декабря. Блокирующие силы досматривали все суда, следовавшие в порты и из портов Пакистана, независимо от их государственной принадлежности.<sup>1</sup> Через час после приказа о начале боевых действий индийская подводная лодка потопила транспорт противника, следовавший в Карачи, а надводные корабли захватили судно с воинскими грузами, идущее из Карачи в Читтагонг.

В ночь с 4 на 5 декабря с целью ослабления пакистанского флота индийские ВМС осуществили нападение на военно-морскую базу Карачи. Ударная группа состояла из ракетных катеров «Ниргхат», «Нипат» и «Веер», обеспечивающая — из сторожевых кораблей «Килтон» и «Катчалл». Сторожевые корабли осуществляли прикрытие ракетных катеров на этапе развертывания и при выполнении удара и наносили артиллерийский удар по базе с целью развития успеха. Руководил силами представитель штаба флота командор Б.Б. Ядав.

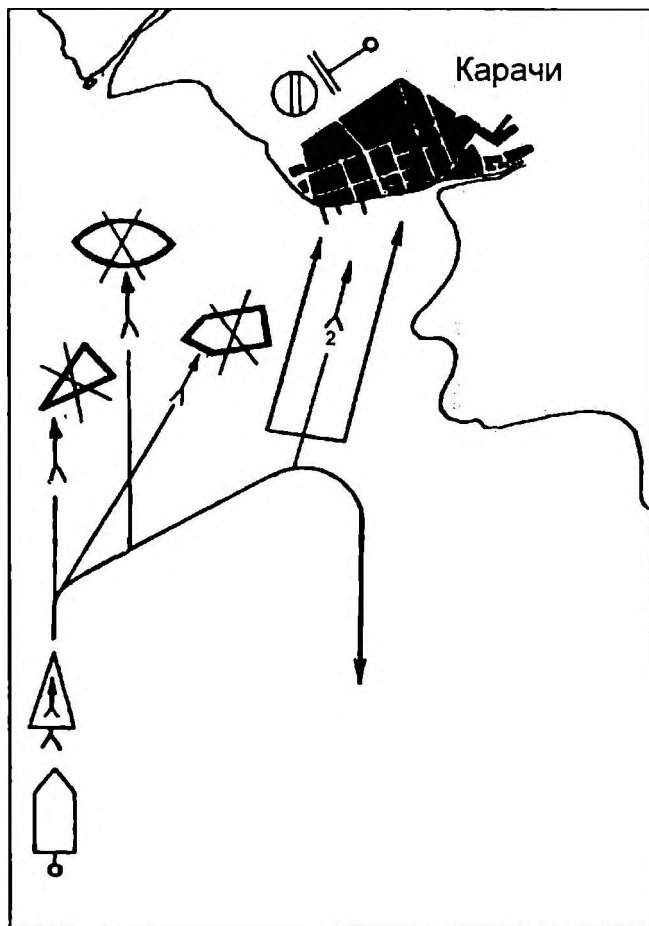
За 5 часов до ракетно-артиллерийского удара по пакистанскому аэродрому, с которого осуществлялось воздушное прикрытие базы, бомбовый удар нанесла индийская авиация.

С наступлением темноты, соблюдая полное радиомолчание, индийские корабли подошли к пакистанскому побережью. На дистанции около 20 миль от Карачи сторожевые корабли легли в дрейф, а ракетные катера малым ходом, маскируясь под рыболовецкие суда, продолжали движение в направлении берега.

Приближающиеся цели были обнаружены пакистанской гражданской береговой радиолокационной станцией на удалении около 40 миль от побережья. Для опознавания целей был выслан дозорный пакистанский эскадренный миноносец «Хайбер».

---

<sup>1</sup> Международное морское право допускает подобные действия. (Прим. ред.)



«Набеговая операция» индийского флота  
на ВМБ Карачи

Обнаружив приближение крупной цели, головной индийский ракетный катер атаковал ее двухракетным залпом. От попадания двух ракет эсминец затонул. Другой катер одной ракетой поразил дозорный пакистанский тральщик «Мухафиз», а второй — эсминец «Бадр», на котором погиб весь командный состав.

Затем катера атаковали стоявшую на рейде крупную цель, которая операторами радиолокационных станций была классифицирована как пакистанский крейсер. В действительности же противокорабельной ракетой был поврежден транспорт. После этого катера приблизились к берегу и выпустили две ракеты по портовым сооружениям, а подошедшие на большой скорости сторожевые корабли обстреляли базу, в результате чего был поврежден тральщик.

Решив поставленные задачи, индийские корабли возвратились в военно-морскую базу Бомбей. Успех индийских ВМС был достигнут в результате смелых и решительных действий, а также высокой эффективности противокорабельных ракет. Успеху способствовали также крупные просчеты пакистанского командования в организации обороны военно-морской базы с моря, недостатки в ведении разведки и полная неподготовленность к противоракетной обороне.

Этот набег имел большое значение для дальнейшего хода боевых действий на море. Уничтожив эскадренный минопосец и тральщик, индийские военно-морские силы еще больше изменили соотношение сил в Аравийском море в свою пользу. Первые успехи, достигнутые на море, способствовали поднятию морального духа индийских моряков, по достоинству оценивших возможности ракетных катеров.

После таких серьезных потерь пакистанское командование все боевые корабли возвратило в военно-морскую базу Карачи, где они использовались в качестве дополнительных средств ПВО.

5 декабря индийский учебный корабль «Кадма» и сторожевой корабль «Тришул» в районе полуострова

Катхиавар обнаружили пакистанскую подводную лодку и атаковали ее глубинными бомбами. Однако атака была безрезультатной. На следующий день еще одна пакистанская подводная лодка была атакована сторожевым кораблем «Кукри» в районе военно-морской базы Бомбей.

Днем 8 декабря развернутые у военно-морской базы Карачи индийские подводные лодки атаковали 3 пакистанских эскадренных миноносца, несущих ближний дозор. Однако эсминцы не только успешно уклонились от торпед, но и контратаковали подводные лодки, повредив одну из них.

В ночь с 8 на 9 декабря авиация Индии совершила серию налетов на военно-морскую базу Карачи, во время которых корабельной зенитной артиллерией было сбито 4 индийских самолета.

Получив некоторый опыт, индийское командование спланировало на 9 декабря более крупные по масштабам боевые действия против военно-морских баз, портов и береговых объектов Пакистана. Для этих целей было сформировано специальное соединение в составе двух ударных групп. В одну из них вошли сторожевые корабли и ракетные катера, в другую — крейсер, эскадренные миноносцы и сторожевые корабли.

Первая ударная группа нанесла внезапный ракетно-артиллерийский удар по Карачи, выпустив четыре ракеты по нефтехранилищам и обстреляв военно-морскую базу корабельной артиллерией. Ракетами было подожжено 12 из 34 топливных цистерн. Кроме того, ракетные катера атаковали стоявшие на рейде Карачи торговые суда, в результате чего 3 судна были потоплены, а 2 повреждены.

Корабли второй группы прошли вдоль побережья и подвергли артиллерийскому обстрелу ряд военных объектов Пакистана.

Индийские военно-морские силы потерь не имели.

Активными наступательными действиями индийским ВМС удалось нейтрализовать пакистанский флот

и полностью решить задачи по блокаде побережья противника. Реальную угрозу для индийского флота представляли только пакистанские подводные лодки. В связи с этим индийское командование уделяло серьезное внимание борьбе с подводными лодками.

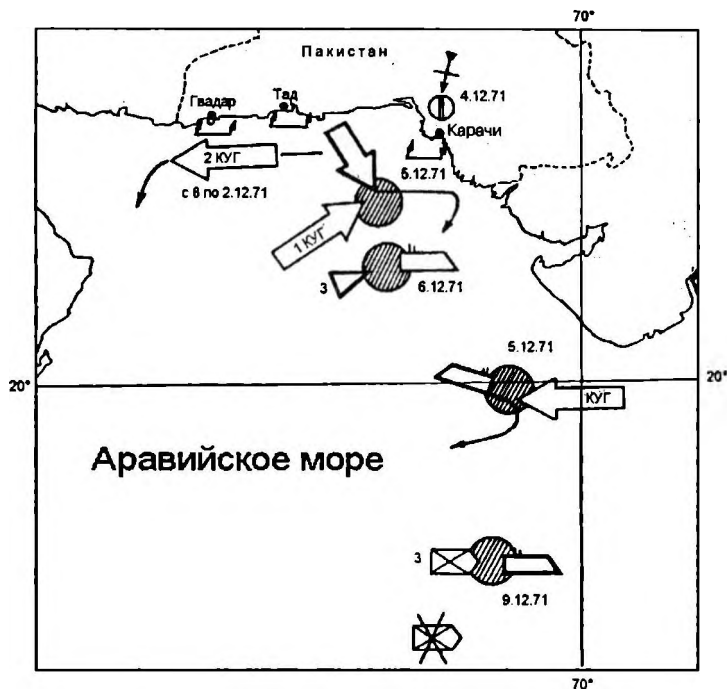
К решению этой важной задачи были привлечены разнородные силы: сторожевые корабли, противолодочные катера, а также противолодочные самолеты и вертолеты.

Противолодочные самолеты осуществляли поиск подводных лодок в открытом море, а вертолеты — в районах военно-морских баз и портов. На подходах к военно-морским базам систематически вели поиск подводных лодок сторожевые корабли и противолодочные катера. Вокруг находящихся на внешних рейдах торговых судов и боевых кораблей постоянно патрулировали противолодочные катера.

Для борьбы с подводными лодками в районе Бомбея индийское командование организовало 8 и 9 декабря массированный поиск подводных лодок. В ходе противолодочных действий 9 декабря пакистанская подводная лодка «Хангор» в 50 милях к юго-западу от порта Диу атаковала девятью акустическими торпедами корабельную поисково-ударную группу из 3 сторожевых кораблей «Кукри», «Кутар» и «Кирпан». В ходе этой атаки был потоплен сторожевой корабль «Кукри». Командир погибшего корабля капитан 1 ранга М.Н. Мулла стал национальным героем. Он передал свой спасательный жилет тонущему матросу.

Массированный поиск пакистанской подводной лодки к успеху не привел. Несмотря на то что в ходе поиска и преследования было сброшено более 150 глубинных бомб, подводную лодку уничтожить не удалось.

Таким образом, военно-морские силы Индии в Аравийском море действовали довольно активно:



Действия в Аравийском море

они блокировали пакистанские военно-морские базы и порты и полностью нейтрализовали флот противника.

С началом военных действий индийский флот приступил к блокаде побережья Восточного Пакистана. Для решения этой задачи из состава Восточного флота были созданы две корабельные группы — «Альфа» и «Бетта». Первая группа состояла из авианосца, 5 сторожевых и 2 противолодочных кораблей. Она патрулировала в Бенгальском заливе между портами Кокс-Базар и Читтагонг. Вторая группа, в которую входили противолодочные катера и сторожевые катера погранохраны, блокировала устье реки Ганг и действовала на реках.

3 декабря около 21:00 индийский эскадренный миноносец «Раджпут» произвел профилактическое противолодочное бомбометание у военно-морской базы Визагапатам. Днем в этом районе торговые суда обнаружили перископ подводной лодки. После сброса большой серии глубинных бомб на поверхности появилось масляное пятно и обнаружались другие признаки, свидетельствовавшие о потоплении подводной лодки. Водолазное обследование показало, что была уничтожена пакистанская подводная лодка «Гази». Пакистанская сторона утверждает, что подводная лодка погибла от подрыва на собственной mine.

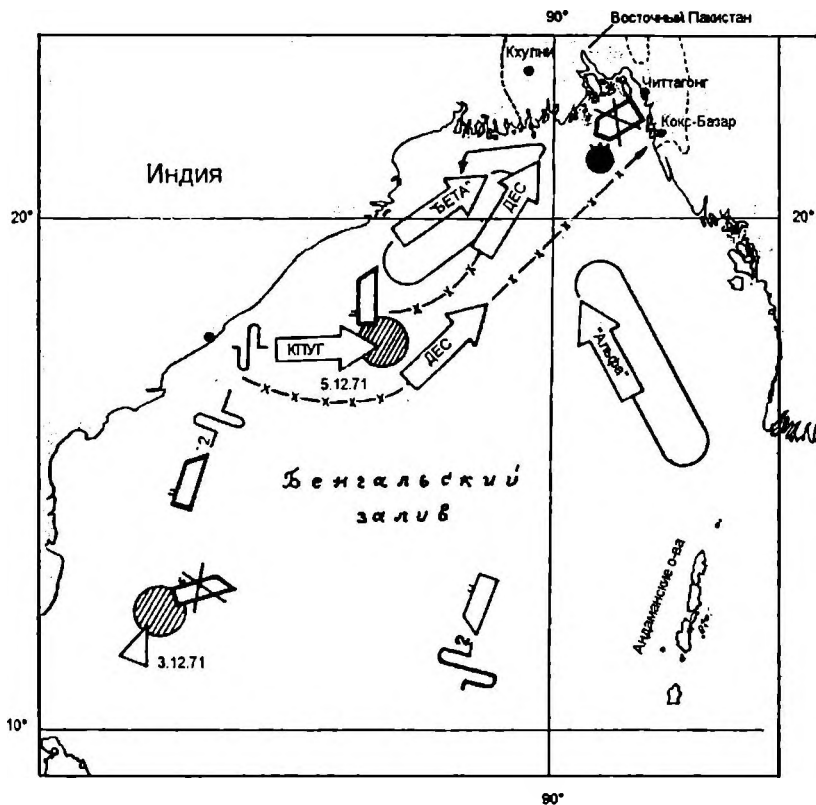
В ночь на 5 декабря корабли индийского флота обнаружили и атаковали другую подводную лодку, находившуюся в Бенгальском заливе на подходах к Калькутте. Однако подводная лодка от атаки уклонилась, а затем оторвалась от преследовавших ее индийских кораблей.

4 декабря палубные штурмовики «си хаук» с авианосца «Викрант» нанесли два удара (в 11 и 14 часов) по главной военно-морской базе Восточного Пакистана Читтагонг. В каждом ударе участвовало по 8 самолетов. В результате были потоплены 2 сторожевых катера, повреждены портовые сооружения и подъездные железнодорожные пути. Всего с 5 по 11 декабря палубная авиация совершила около 400 вылетов для нанесения ударов по военно-морским базам и портам. Были уничтожены 2 транспорта, 8 средних судов, множество малых судов, катеров, мотоботов, барж и паромов. Палубные штурмовики «си хаук» наносили удары группами (до 8 самолетов) в светлое время суток. Противолодочные самолеты «ализе» наносили бомбовые удары ночью, действуя одиночно или мелкими группами.

Корабли «Восточного» соединения 5 и 9 декабря обстреливали Читтагонг артиллерией.

10 декабря индийские катера предприняли попытку высадить десант в устье реки Ганг с целью содействия сухопутным войскам, наступающим с запада. Однако па-





Действия в Бенгальском заливе

кистанские береговые батареи отразили высадку морского десанта: 3 катера были уничтожены огнем береговой артиллерии, а 1 захвачен пакистанцами.

В период с 10 до 14 декабря на подходах к военно-морской базе Читтагонг пакистанские военно-морские силы выставили противодесантное минное заграждение, состоявшее из 80 якорных гальваноударных мин. Однако постановка мин проводилась бессистемно, за время боевых действий ни один индийский корабль не подрывался на выставленных минах.

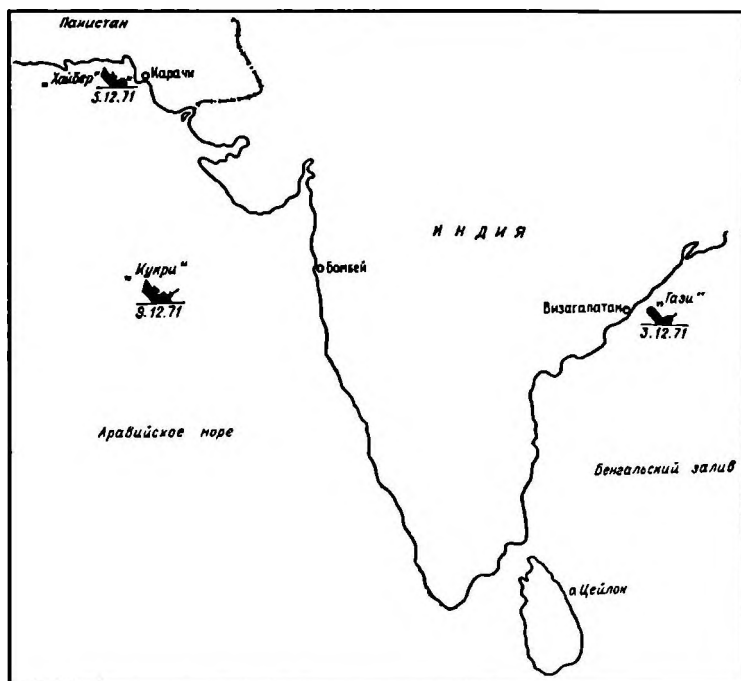
### Потери надводных кораблей и подводных лодок в индо-пакистанском конфликте<sup>1</sup>

Класс НК (ПЛ) название	Водоизмещение, т	Дата гибели	Причины гибели
Пакистан			
Эскадренный миноносец «Хайбер»	3361	04.12.71	Противокорабельные ракеты с катероп
Тральщик «Мухафиз»	375	04.12.71	Тоже
Дизельная торпедная подводная лодка «Газни»	2500	03.12.71	Глубинные бомбы с надводных кораблей
Индия			
Сторожевой корабль «Кукри»	1536	09.12.71	Торпеды с подводной лодки

16 декабря индийский флот высадил морской десант в Коксс-Базар в составе усиленного пехотного батальона. Перевозка его в район высадки производилась на торговом судне «Вишвавиджайя», а затем вблизи Кокс-Базара он был пересажен на десантные корабли. Из-за ошибки, допущенной при выборе места высадки десанта, вовремя высадить батальон не удалось. Он был высажен только после окончания боев за Коксс-Базар и никакого влияния на ход вооруженной борьбы в Восточном Пакистане не оказал.

В целом индийские ВМС свои задачи в Бенгальском заливе, так же как и в Аравийском море, решили успешно. Они полностью блокировали побережье Восточного Пакистана. Только одному пакистанскому сторожевому катеру «Раджшахи» удалось прорвать блокаду и прибыть 21 декабря в Пенанг (Малайзия).

<sup>1</sup> В таблицу включены корабли водоизмещением более 300 т. Таблица составлена по: Marine Rundschau, 1974, №1.



Места гибели кораблей в индо-пакистанской войне 1971 г.

17 декабря боевые действия на море были прекращены. Военно-морские силы Индии успешно решили поставленные перед ними задачи: они прервали морские коммуникации между Западным и Восточным районами Пакистана. Во время блокады пакистанских портов индийские ВМС задержали и досмотрели 712 судов, около 50 торговых судов уничтожили или серьезно повредили, а 4 транспорта захватили.

В ходе боевых действий ВМС Индии потопили подводную лодку «Гази», эскадренный миноносец «Хайбер», тральщик и 3 патрульных катера. Несколько пакистанских кораблей было повреждено. Флот Индии потерял сторожевой корабль «Кукри», 4 сторожевых катера и противолодочный самолет. Сторожевой корабль и ракетный катер были повреждены.

Основными действиями индийских ВМС в ходе конфликта были удары группировок ракетно-артиллерийских кораблей и палубной авиации по военно-морским базам, портам и береговым объектам противника, осуществление морской блокады, поиск и уничтожение подводных лодок противника и высадка тактических десантов.

Набеги выполнялись, как правило, в темное время суток по принципу внезапности. Развертывание ударных и обеспечивающих групп осуществлялось малыми ходами, что затрудняло классификацию целей противником. На переходе соблюдалось полное радиомолчание. Атаки были скоротечными.

Осуществляя морскую блокаду, индийское командование планировало патрулирование блокадных сил вдоль пакистанского побережья, несение блокадных дозоров у военно-морских баз и портов противника и нанесение ударов по береговым объектам. Организация противолодочных действий заключалась в массивном поиске пакистанских подводных лодок разнородными силами флота в районах военно-морских баз и портов.

Заслуживает внимания стремление индийского командования к организации взаимодействия не только с разнородными силами флота, но и с другими видами вооруженных сил.

Пакистанский флот в ходе конфликта действовал пассивно. Он оказался не подготовленным к борьбе с крылатыми ракетами, к обороне военно-морских баз с моря главным образом из-за плохо организованной разведки.

Опыт применения ракетных катеров в ходе конфликта показал их большие возможности не только в уничтожении кораблей и судов в море, но и в разрушении береговых объектов. В дальнейшем этот опыт широко использовался в арабо-израильской войне 1973 г.

---

---

# **АТАКА У БЕРЕГОВ СИНАЯ**

---

---



**П**осле войны 1967 г. правящие круги Израиля попытались закрепить оккупацию захваченных арабских земель, опираясь на политическую и военно-экономическую помощь США и других союзных государств. Главным средством достижения этой цели стало непрерывное наращивание военной мощи. На оснащение вооруженных сил Израиля из США поступали новая боевая техника и оружие, все старое вооружение подвергалось модернизации. В вооруженных силах Израиля к началу войны 1973 г. насчитывалось до 415 тыс. человек, 1700 танков, 690 самолетов, 84 вертолета и 47 боевых кораблей. В плане израильского командования предусматривалось отражение ударов арабских войск с заранее подготовленных оборонительных рубежей; недопущение их прорыва в глубь страны, в случае прорыва противника — нанесение мощных контрударов для его разгрома и восстановления положения. При благоприятной обстановке предусматривалось наступление на Каир и Дамаск. Египет и Сирия к освобождению захваченных земель стали готовиться почти сразу

после войны 1967 г. В египетских вооруженных силах к началу войны насчитывалось около 833 тыс. человек, 2200 танков, 590 самолетов, 190 вертолетов, 122 боевых корабля, а в сирийских — 332 тыс. человек, 1350 танков, 321 боевой самолет, 21 корабль. Таким образом, в вооруженных силах Египта и Сирии насчитывалось в общей сложности 1165 тыс. человек, 3550 танков, 1011 самолетов и 143 корабля. Вооруженные силы арабских государств превосходили вооруженные силы Израиля по численности личного состава и кораблей почти в 3 раза. План сирийского командования заключался в том, чтобы внезапным ударом овладеть Голанскими высотами и к исходу второго дня войны выйти на реку Иордан, где и перейти к прочной обороне. Египетское командование намечало при поддержке артиллерии и авиации форсировать Суэцкий канал южнее и севернее Большого Горького озера, прорвать оборону противника и на седьмой-восьмой день наступления овладеть значительной частью Синайского полуострова, заставить Израиль пойти на переговоры и очистить земли, захваченные в ходе войны 1967 г. Готовясь к наступлению, сирийское и египетское командования рассчитывали на внезапность первого удара.

В 15:00 6 октября 1973 г. после часовой артиллерийской и авиационной подготовки сирийские войска перешли в наступление и имели значительный успех. Однако путем быстрого наращивания сил на сирийском фронте к 10 октября израильскому командованию удалось перехватить инициативу и потеснить сирийские войска к линии перемирия. Утром 11 октября, создав превосходство в силах на направлении главного удара, израильские войска перешли в наступление и продвинулись в некоторых местах на 10—20 км. Дальнейшее их продвижение было остановлено сирийскими войсками, действовавшими совместно с подошедшими иракской танковой дивизией и иорданской бронетанковой бригадой. В течение 13 и 14 октября израильские войска пытались сломить сопротивление противника, но существенного успеха не добились. В



последующие дни из-за взаимного истощения сил воюющие стороны не предпринимали активных действий, а 24 октября в соответствии с решением Совета Безопасности ООН боевые действия на сирийском фронте были прекращены.

Одновременно с наступлением сирийских войск после мощной артиллерийской и авиационной подготовки египетские войска начали форсировать Суэцкий канал. К исходу дня 5 октября они форсировали его и овладели опорными пунктами первой позиции израильской линии обороны «Бар-Лева», а к исходу дня 3 октября захватили два плацдарма глубиной до 10—12 км каждый. Боевые действия на синайском фронте проходили с переменным успехом и закончились 25 октября. Однако более значительных успехов добились израильские войска, которые на западном берегу Суэцкого канала захватили плацдарм в 100 км по фронту и 30 км в глубину. Хотя Египту и Сирии не удалось достичь поставленных целей, итоги войны для них нельзя оценивать как неутешительные. Арабские армии развеяли миф о непобедимости Израиля, показав, что они вполне способны сражаться с израильскими войсками. В защиту Египта и Сирии снова выступили Советский Союз и другие страны социалистического содружества. Война 1973 г. была самой крупной локальной войной на Ближнем Востоке как по численности участвовавших в ней войск и боевой техники, так и по потерям. В боевых действиях приняли участие до 1700 тыс. человек, 6000 танков, 1800 боевых самолетов и около 200 кораблей и катеров. Столкновения сил сторон характеризовались противоборством танков и противотанковых средств, авиации и зенитных ракет, что повлекло за собой огромные потери в боевой технике. Воевавшие стороны потеряли не менее 50% танков и самолетов. Действия ВМС в этой войне носили ограниченный характер и существенного влияния на ход войны не оказали. Силы воевавших флотов прикрывали свое побережье, совершали рейды ракетных катеров к берегам противника в целях нанесения ударов по

наземным объектам. В ходе решения этих задач происходили морские бои между ракетными катерами, вооруженными ракетами класса «корабль — корабль».

### Состав ВМС Египта, Сирии и Израиля<sup>1</sup>

Класс кораблей	Египет	Сирия	Израиль
Эскадренные миноносцы	5	—	1
Фрегаты и корветы	6	—	1
Подводные лодки	12	—	3
Тральщики	8	2	—
Торпедные катера	43	10	9
Ракетные катера	20	6	12
Противолодочные корабли	8	—	1
Сторожевые корабли	—	3	8
Десантные корабли	2	—	3
Десантно-высадочные средства	18	—	—
Вспомогательные суда	—	—	2
<b>Всего</b>	<b>122</b>	<b>21</b>	<b>47</b>

Основным направлением развития военно-морских сил Израиля после арабо-израильской войны 1967 г. стало увеличение корабельного состава за счет быстроходных высокоманевренных кораблей малого водоизмещения, с ракетным и артиллерийским вооружением, оснащенных современными радиоэлектронными средствами. По мнению израильского командования, ударные группы, состоящие из таких кораблей, во взаимодействии с авиацией могли успешно решать задачи по завоеванию господства на море в прибрежной зоне. К началу войны израильские ВМС имели в своем составе 47 кораблей, сведенных в две группы — средиземноморскую и красноморскую. Средиземноморская группа базировалась на главной военно-морской базе

<sup>1</sup> Таблица составлена по данным Rivista Marittima, 1973, № 1, р. 43—55.

Хайфа и военно-морской базе Ашдод, красноморская — на военно-морской базе Эйлат и в пункте базирования Шарм-эш-Шейх. Кроме того, в составе ВМС Израиля имелись два батальона морской пехоты, отряд подводников-диверсантов и 12 батарей береговой артиллерии (43 орудия). Основу израильских ВМС составляли 12 ракетных катеров типа «Саар», полученных в 1968—1970 гг. от Франции. На 3 малых десантных кораблях были оборудованы посадочные площадки для вертолетов, которые во взаимодействии с ракетными катерами готовились к нанесению ударов по надводным кораблям и береговым объектам противника. В ходе боевой подготовки ВМС Израиля готовились к решению задач по уничтожению кораблей противника в море и в базах, нанесению ракетно-артиллерийских ударов по береговым объектам, защите морских коммуникаций в своей операционной зоне, обороне своего побережья, высадке тактических и разведывательно-диверсионных десантов на побережье противника. Основными задачами израильских ВМС были уничтожение сил флотов Египта и Сирии в море и в базах; нанесение ударов по наземным военным и промышленным объектам; высадка диверсионных десантов; оборона своих морских коммуникаций; содействие приморскому флангу сухопутных войск.

Военно-морские силы Египта состояли из 122 боевых кораблей различных классов, в том числе 5 эскадренных миноносцев, 6 фрегатов и корветов, 12 дизельных торпедных подводных лодок. Важным компонентом боевой мощи египетских ВМС являлись 20 ракетных катеров. Из-за слабо развитой ремонтной базы и недостатков в обслуживании материальной части ракетные катера могли развивать скорость не более 24 узлов (вместо 30 узлов, предусмотренных проектом). Противокорабельные ракеты, которыми были вооружены египетские катера, имели дальность полета около 40 км, а активная радиолокационная головка самонаведения давала возможность совершать послезалповое маневрирование сразу же после пуска ракет. Большая

часть корабельного состава египетских ВМС находилась в военно-морских базах Средиземного моря. Основными военно-морскими базами являлись Александрия, Порт-Саид и Суэц. Взаимодействие египетских ВМС с другими видами вооруженных сил не было отработано. Имелись серьезные недостатки в организации управления силами и разведки. Мало уделялось внимания таким вопросам, как противовоздушная и противоракетная оборона и радиоэлектронная борьба в морском бою.

Военно-морские силы Сирии находились в стадии строительства и имели в своем составе 21 корабль, в том числе 6 ракетных и 10 торпедных катеров, 2 тральщика и 3 сторожевых корабля. В ходе боевой подготовки главным образом отрабатывались вопросы отражения высадки морских десантов противника. Задачами ВМС арабских стран были оборона военно-морских баз и портов; противодесантная оборона побережья; защита морских коммуникаций; нанесение ударов по береговым военным и промышленным объектам; высадка тактических десантов и нарушение коммуникаций противника. В целом ВМС арабских государств по численности в 3 раза превышали израильский флот. Однако по числу пусковых установок противокорабельных ракет израильские ВМС имели незначительное превосходство. Арабские катера в дальности пуска ракет в 2 раза превосходили израильские. Следует отметить, что уровень подготовки личного состава израильских ВМС был несколько выше, чем в египетском и сирийском флотах.

Боевые действия на море начались с первых дней войны. Под видом проведения плановой боевой подготовки было осуществлено развертывание военно-морских сил арабских государств. Сирийские корабли начали патрулирование в районах Латакии и Тартуса, египетские — у Александрии, Порт-Саида и Суэца. Израильские военно-морские силы также были приведены в полную боевую готовность. На подходах к израильским военно-морским базам и портам были

развернуты дозорные корабли. Обе стороны приняли ряд мер по защите своего судоходства и усилили разведку в морском секторе. К вечеру 6 октября основные силы флотов воевавших сторон находились в море и были готовы к боевым действиям. Первые боевые столкновения на Средиземном море произошли в ночь на 7 октября. Тактическая группа из 7 египетских ракетных катеров нанесла ракетный удар по объектам противника на побережье Синайского полуострова, в районе Рунами. С целью введения в заблуждение разведки противника египетские катера осуществляли выход в море из различных пунктов базирования. Воздушное прикрытие катеров как на маршрутах их развертывания, так и в районах боевых действий не производилось, в результате чего после удара египетские катера подвергались атакам израильских самолетов и вертолетов. Отражая удар, египтяне сбили израильский вертолет, сами же потеряли ракетный катер. После этого боевого столкновения египетское командование направило основные усилия своего флота на защиту военно-морских баз и побережья.

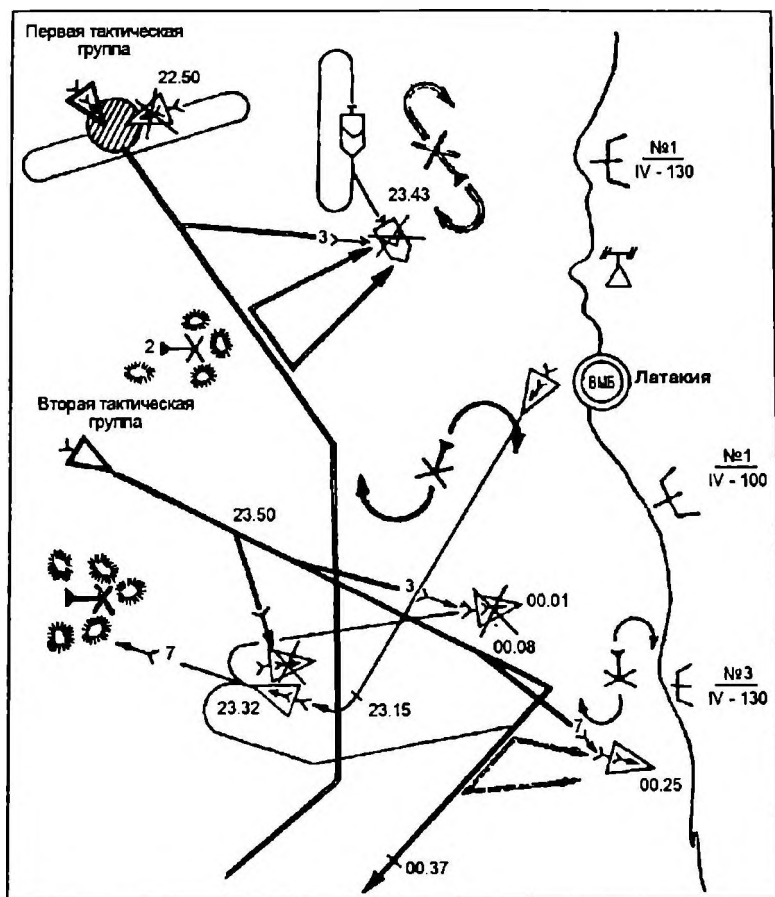
Первый морской бой израильский флот также провел в самом начале войны, в ночь с 6 на 7 октября, в районе сирийской военно-морской базы Латакия. Тактической группе из 5 ракетных катеров была поставлена задача нанести удар по порту и военно-морской базе Латакия: 2 катера должны были нанести удар с северо-запада, остальные — с юго-запада. Действия катеров обеспечивались 4 вертолетами, размещавшимися на 2 малых десантных кораблях. На вертолеты возлагались задачи: поиск кораблей противника, наведение на обнаруженного противника ударных сил и выдача целеуказания, нанесение вспомогательных ударов, создание помех средствами радиолокационного наблюдения противника.

Примерно в 25 милях от берега сирийский дозорный тральщик «Ярмук» обнаружил приближающиеся катера, о чем сделал донесение на береговой командный пункт. Для опознавания целей был выслан

торпедный катер. Так как обе цели находились в зоне пуска ракет «габриэль», после получения целеуказания израильские катера атаковали корабли дозора. Тремя ракетами был потоплен тральщик и одной ракетой — торпедный катер. Через несколько минут вертолеты обнаружили 3 сирийских катера, следовавших в порт Тартус. Сирийские ракетные катера с помощью РЛС также обнаружили вертолеты, но приняли их за надводные цели. Один сирийский катер был выслан для доразведки.

Однако, не дождавшись результатов разведки, командир тактической группы принял решение атаковать противника. С дистанции 13—19 миль были выпущены в одном залпе все боеготовые ракеты. Израильские вертолеты, обнаружив пуск ракет, резко набрали высоту и вышли из зоны наблюдения РЛС. Операторы классифицировали исчезновение отметок на экранах РЛС как потопление целей. Сирийские катера стали отходить со скоростью 24 узлов под прикрытие береговой артиллерии. Израильские катера начали преследование со скоростью более 30 узлов. После сближения на дистанцию стрельбы ракетами «габриэль» по разрядившимся сирийским катерам был нанесен удар: 2 катера были уничтожены прямым попаданием ракет, а 3-й, уклоняясь от ракет и артиллерийского огня, выбросился на берег, где был уничтожен вертолетами. В бою, продолжавшемся около 2 часов, ВМС Сирии потеряли тральщик, 3 ракетных катера и 1 торпедный. При этом из 5 кораблей 4 были уничтожены противокорабельными ракетами, что еще больше подняло престиж этого оружия.

После этого боя израильский флот перенес центр тяжести боевых действий на море, на борьбу с египетскими военно-морскими силами. Вечером 8 октября корабельная группа ВМС Израиля в составе 5 ракетных катеров и 2 десантных кораблей с 4 вертолетами на борту направилась к египетскому побережью в район Дамнетта—Бальтим. Вертолеты на малой высоте осуществляли полет вдоль египетского побережья (в

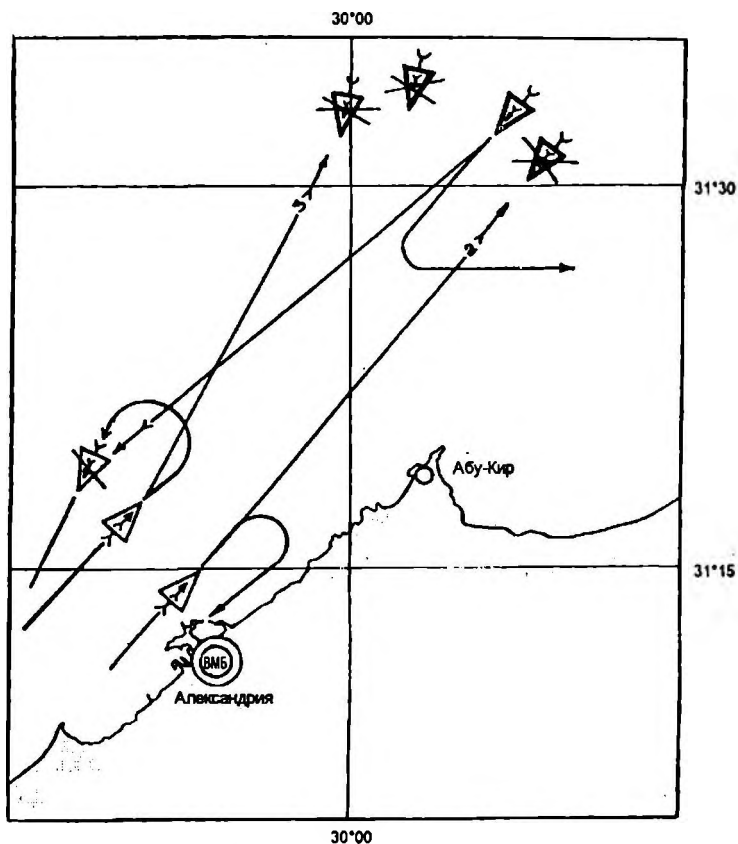


Бой у ВМБ Латакия

зоне радиолокационного наблюдения), имитируя переход надводных кораблей и одновременно ведя разведку. Ударная группа следовала параллельным курсом значительно мористее (за пределами радиолокационного наблюдения). Десантные корабли находились на еще большем удалении от берега, чем ракетные катера. Для уничтожения противника, обнаруженного береговыми средствами радиолокационного наблюдения,

египетское командование направило тактическую группу в количестве 4 ракетных катеров, египетские катера начали сближение с противником, следуя вдоль берега и маскируясь под рыболовецкие суда. Операторы радиолокационных станций египетских катеров обнаружили израильские вертолеты на удалении 17—20 миль и приняли их за надводные цели. С дистанции около 17 миль по ним был произведен залп шестью ракетами. Обнаружив пуск ракет, израильские вертолеты резким набором высоты вышли из зоны радиолокационного наблюдения. Исчезновение отметок на экранах РЛС египетские операторы приняли как потопление целей, и катера легли на курс отхода. Имея большую скорость хода, по данным наведения с вертолетов, израильские катера начали сближение с египетскими катерами. Заняв огневую позицию, с дистанции около 17 миль израильские катера нанесли удар по отходящему противнику ракетами «габриэль». В результате этой атаки 3 египетских катера были потоплены. В этом бою, так же как и в бою с сирийскими катерами, израильской стороной успешно использовались корабельные вертолеты для создания ложных надводных целей, а также для осуществления разведки и наведения ракетной ударной группы на противника. Египетское командование допустило те же ошибки, что и сирийское. Командир тактической группы, не осуществив до-разведку обнаруженной радиолокационными станциями групповой цели, принял решение — нанести массированный ракетный удар, используя максимальное число ракет в залпе. Этой ошибкой умело воспользовалось израильское командование. В тот же день возвращающиеся в свою базу израильские катера были атакованы египетским ракетным катером, который залпом с максимальной дистанции (20 миль) уничтожил катер противника. Эта атака наглядно показала, что, реализуя свое преимущество в дальности стрельбы ракетами, египетская сторона могла добиваться успехов в морском бою. Однако из-за недостатков в организации разведки и отсутствия надежных средств выдачи це-





Бой у ВМБ Александрия

леуказания египетское командование не всегда могло реализовывать это преимущество.

В ночь с 10 на 11 октября корабли израильских ВМС совершили набег на военно-морские базы Тартус и Латакия и пункт базирования Баннас. Израильские корабли действовали тремя тактическими группами. Отражая набег, сирийские ракетные катера применили восемь противокорабельных ракет, однако все они были выпущены по ложным целям. В ночь на

15 октября ударная группа израильских катеров (3 ракетных катера и 1 торпедный) в районе залива Абукир обнаружила две цели противника и начала сближение для нанесения удара. Египетские же катера, используя преимущество в дальности стрельбы, первыми атаковали израильтян и пятью ракетами потопили 1 торпедный катер и 2 ракетных. Уцелевший израильский катер сумел ракетой поразить катер противника. Однако экипаж египетского катера ликвидировал пожар и привел катер в базу. По признанию командования египетского флота, это была самая успешная атака за весь период боевых действий. Другие боевые столкновения сторон принципиально не отличались от рассмотренных выше.

Из имевшихся в составе египетского флота 20 ракетных катеров в боевых действиях на Средиземном море приняли участие только 8. Катера действовали, как правило, малыми тактическими группами (2—4 единицы). Развертывание в район боевых действий осуществлялось прибрежными маршрутами со скоростью 10—12 узлов с целью маскировки под рыболовецкие суда. В период развертывания соблюдалось радиомолчание. Наведение египетских катеров на противника осуществлялось с береговых командных пунктов по данным радиолокационных постов наблюдения.

Корабельные радиолокационные станции египтян обнаруживали противника на удалениях до 27 миль. Пуск ракет производился залпом, по две—шесть ракет одновременно. Послезалповое маневрирование катера осуществляли на скорости 20—24 узлов с отходом под прикрытие береговых батарей. Несмотря на то что оно начиналось вне зоны стрельбы ракетами «габриэль», израильские катера, имея большую скорость, достигали отходящего противника и наносили ответный ракетно-артиллерийский удар. Доразведка выявленной групповой цели, как правило, не производилась. Операторы РЛС часто принимали низко летящие вертолеты за надводные цели. В связи с этим атаки были успешными только тогда, когда израильская сторона не использовала вертолеты и средства РЭБ.

В трех морских боях египетские катера уничтожили торпедный катер и 3 ракетных катера противника, потеряв при этом 4 своих. Один египетский катер был поврежден. В целом за всю войну египетские военноморские силы потеряли 7 ракетных катеров.

Боевые действия израильских кораблей отличались значительно более высоким напряжением. Уже в первый день войны в море было развернуто 12 ракетных катеров. Всего за весь период боевых действий они сделали более 100 выходов в море.

### Потери надводных кораблей в арабо-израильской войне 1973 г.<sup>1</sup>

Класс кораблей	Вид оружия				Всего
	ракеты	артиллерия	авиабомбы	ПДСС	

#### Сирия и Египет

Тральщики	1	—	—	—	1
Десантные	—	1	—	1	2
Катера	9	1	4	1	15
<b>Всего</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>18</b>

#### Израиль

Катера	5	3	4	—	12
<b>Итого</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>30</b>

Израильские катера действовали во взаимодействии с вертолетами и самолетами, а также широко использовали средства РЭБ. Тактические группы численностью 5—6 ракетных и торпедных катеров, как правило, действовали двумя-тремя группами, нанося удары с

<sup>1</sup> Таблица составлена по данным: Морской сборник, 1984, № 1.

разных направлений. Развертывание осуществлялось при полном соблюдении радиомолчания на маршрутах, проходящих вне зоны радиолокационного наблюдения. Радиолокационные станции включались только на катере командира тактической группы, и то на короткое время. В бою же средства связи и радиолокации использовались неограниченно.

Для дезинформации о составе и боевых порядках ударных групп израильские катера применяли постановку облаков из дипольных отражателей, выстреливаемых из артиллерийских орудий 76-мм калибра, а также реактивных установок. При нахождении в зоне радиолокационного наблюдения противника израильские катера такие помехи ставили практически постоянно. Интервал постановок помех составлял 2—3 мин., что создавало видимость подвижной реальной цели. Время жизни облака на экране РЛС составляло 3—4 мин. На экране РЛС вначале появлялась яркая отметка, через 1—2 мин. она начинала распадаться, что давало возможность, используя крупномасштабные экраны РЛС, правильно ее классифицировать.

Израильское командование в морском бою широко использовало вертолеты, которые, имея специальные радиолокационные отражатели, производили полеты на высоте 100—200 м со скоростью около 50 км/ч, имитируя надводные цели. Операторы корабельных и береговых РЛС военно-морских сил арабских государств классифицировали их как надводные цели. После пуска ракет арабскими катерами вертолеты резко набирали высоту 300—400 м, уклоняясь от ракет, а затем вместе со своими катерами начинали преследование отходящего противника.

На скорости 35—40 узлов израильские катера сближались на дистанцию стрельбы ракетами «габриэль» и производили одиночные пуски ракет с интервалом около 10 сек. Учитывая слабое разрушительное действие боевой части ракеты «Габриэль», израильтяне по одной цели выпускали три-четыре ракеты. Значительно ослабив военно-морские

силы арабских государств, израильское командование перенесло основные усилия на нанесение ударов по береговым объектам, используя при этом ночные рейды. Практически каждую ночь их ракетные катера наносили удары по нефтехранилищам, позициям ЗУР и РЛС, различным сооружениям в районах военно-морских баз и портов Латакия, Баниас, Тартус, Дамьетта, Порт-Саид, Розетта и Александрия. Ракетные катера при этом действовали в составе ударных групп по 3—5 единиц. В ряде случаев, и особенно в дневное время, осуществлялась поддержка катеров с воздуха самолетами и вертолетами.

В ходе рейдов израильское командование большое внимание уделяло разведке, маскировке, скрытному управлению силами, радиоэлектронной борьбе, организации всех видов обороны и особенно тыловому обеспечению. В прилегающих к побережью районах разведку вели сторожевые катера, самолеты и вертолеты, а также средства берегового наблюдения за воздушной и морской обстановкой. Управление силами осуществлялось централизованно, непосредственное управление катерами в морском бою — с помощью автоматизированных систем управления, которые имелись на вооружении ракетных катеров.

С целью срыва радиолокационного наблюдения противника и введения его в заблуждение относительно местонахождения основных ударных сил, а также срыва самонаведения ракет противника израильская сторона применяла средства РЭБ.

Следует отметить, что противодействие израильским ракетным катерам, совершавшим набеги на побережье арабских государств, оказывали только береговые батареи.

Действия других сил флотов воевавших государств носили ограниченный характер. Из 10 египетских подводных лодок на боевое патрулирование выходила только половина, совершив в общей сложности 10 выходов в море. Подводные лодки действовали главным образом на коммуникациях противника, при этом одной из

них 23 октября было потоплено судно в 40 милях к северо-западу от Александрии.

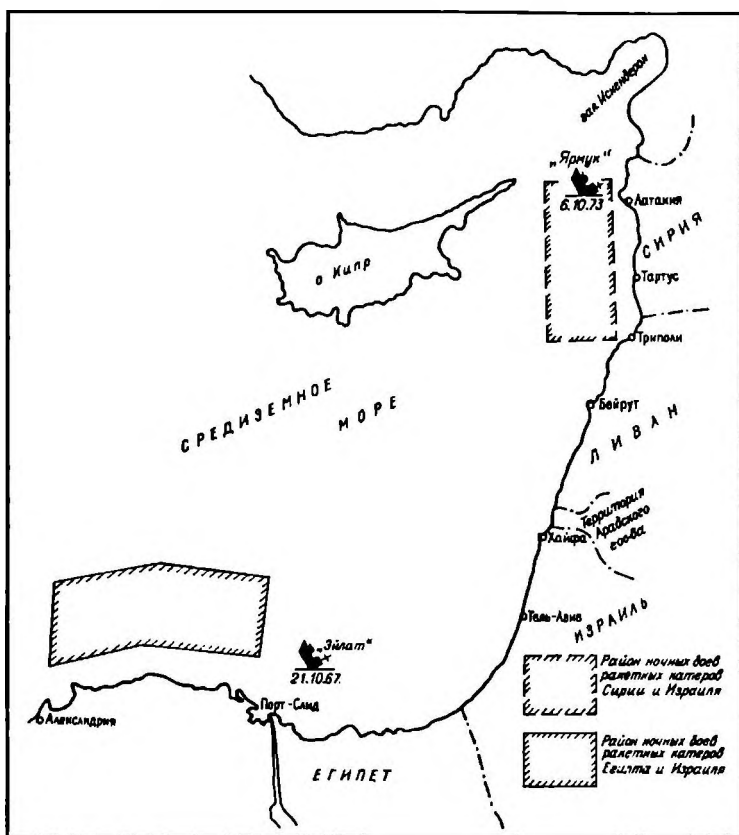
Эскадренные миноносцы, фрегаты и корветы участия в боевых действиях не принимали. Десантные корабли осуществляли перевозки грузов в интересах сухопутных войск.

Действия военно-морских сил в Красном море носили ограниченный характер и сводились главным образом к обороне военно-морских баз и портов, высадке разведывательно-диверсионных групп, обеспечению морских перевозок и осуществлению морской блокады побережья.

Главные силы ВМС Израиля находились в Средиземном море. В Красном море они имели менее 20 торпедных, сторожевых и десантных катеров. Египетский флот на этом театре был значительно сильнее.

Основной задачей своих ВМС в районе Красного моря египетское командование считало осуществление морской блокады побережья и портов противника. Способы действий египетских блокадных сил — патрулирование корабельных групп в районах, примыкающих к портам противника, и на узлах морских коммуникаций, а также постановка блокирующих минных заграждений. Так, в районе Тиранского пролива египетский флот выставил минное заграждение, на котором подорвался и затонул израильский танкер. После этого израильская сторона прекратила перевозки в Красном море, используя для внешних связей порты Средиземного моря.

Противодействию блокаде египетских ВМС, израильское командование осуществляло перехват египетских катеров в море, а также наносило удары по пунктам их базирования. Так, в ночь на 15 октября израильские катера нанесли удар по пункту базирования Рас-Гариб (Суэцкий залив), где повредили и потопили несколько мелких десантно-высадочных средств египтян. В то же время израильское командование предприняло попытку высадить морской десант в районе севернее Рас-Гариба, но безуспешно. Высадка



Места гибели кораблей в арабо-израильских войнах  
1967 и 1973 годов

морского десанта была отражена, а артиллерийским огнем береговых батарей потоплен израильский сторожевой катер.

Из-за отсутствия минно-тральных сил, несмотря на то что было выставлено незначительное количество мин, израильское командование не смогло обеспечить противоминную оборону своих сил.

Характерной особенностью вооруженной борьбы на море в арабо-израильской войне 1973 г. явилось то, что

в ней по сравнению с другими локальными войнами наиболее широко использовались противокорабельные ракеты. В ходе боевых действий воюющие стороны потеряли 30 боевых кораблей, из которых 50% погибло от воздействия противокорабельных ракет.

Инициатива в боевых действиях на море принадлежала израильским ВМС, флоты же арабских государств в основном вели боевые действия оборонительного характера. В Красном море обе стороны проявляли пассивность.

Израильские ВМС, как правило, совершали набеги на побережье Сирии и Египта, в ходе которых часто возникали встречные бои легких сил. Темное время суток в сочетании с маскировкой и РЭБ способствовало достижению момента внезапности. Огневые позиции ракетные катера стремились занимать в кратчайшее время и на максимальных скоростях. Шла острая борьба за первый залп. Ракетные удары наносились с эффективных дальностей (50—70% от максимальных), с одного или нескольких направлений. В ходе боя наносились повторные ракетные удары, в некоторых случаях применялась корабельная артиллерия. Особое внимание уделялось организации тактического взаимодействия между ракетными катерами ударной группы и обеспечивающими силами, четкому целераспределению, особенно в ночное время и при одновременном нахождении в районе большого количества целей.



---

---

**«ШЕФФИЛД»  
ПРОСИТ ПОМОЩИ**

---

---



**Ф**олклендские (Мальвинские) острова представляют собой архипелаг, в который входят два крупных острова — Восточный Фолкленд (Соледад) и Западный Фолкленд (Гранд-Мальвин), а также 200 мелких островов и скал в юго-западной части Атлантического океана, примерно в 500 км от побережья Аргентины и на расстоянии 12 тыс. км от Англии.

В 1833 г. архипелагом завладели англичане, и с тех пор Фолкленды являются спорной территорией между Великобританией и Аргентиной. Обе стороны доказывают свой приоритет первооткрывателей островов, обосновывая этим свои права на этот архипелаг. В Англии утверждают, что острова были открыты в 1592 г. Дж. Дэвисом, в 1690 г. английский капитан Дж. Стронг, посетивший эти места, открыл пролив, разделяющий два наиболее крупных острова, и назвал его именем лорда Фолкленда. Впоследствии это название англичане закрепили за всем архипелагом.

В Аргентине же считают, что острова открыты намного раньше испанцем Э.Гомесом (1520 г.), а так как законным правопреемником испанской колониальной империи в Южной Америке является Аргентина, то и острова, захваченные Англией, должны быть переданы Аргентине. За такой длительный период времени территориальный спор между двумя странами то несколько затухал, то вновь разгорался. Вопрос о принадлежности островов рассматривался на ряде сессий Генеральной Ассамблеи ООН, которая призывала правительства этих стран приступить к переговорам для мирного решения проблемы.

Однако в середине 70-х гг. ситуация резко изменилась, так как обнаружилось, что континентальный шельф Фолклендских островов чрезвычайно богат нефтью. Некоторые зарубежные эксперты утверждают, что запасы фолклендской нефти в 13 раз превышают нефтяные богатства Северного моря. Помимо этого, острова занимают важное стратегическое положение, располагаясь вблизи маршрутов, ведущих из Атлантического океана в Тихий. Еще в середине XIX в. британский губернатор Мууди писал: «Географическое положение островов так удобно... что преимущества, которые они могут дать для мореплавания в этих водах, всегда поражали тех, кто обращал на это внимание». В наши дни стратеги Великобритании и США считают, что для этих целей было бы выгодно создать на Фолклендских островах военную базу, которая стала бы в Южной Атлантике таким же центром военной мощи, как например передовая база США на острове Диего-Гарсия в Индийском океане. В связи с этим Англия резко усилила мероприятия, направленные на закрепление своего владения островами. При дипломатических переговорах она выдвигала заведомо неприемлемые для Аргентины требования, которые ущемляли интересы последней. Дальнейший ход событий показал, что правительство тори намерено вести переговоры в

отношении Фолклендских островов только с позиции силы.

Немаловажную роль в обострении конфликтной ситуации сыграли США, которые первоначально пытались взять на себя роль посредника в разрешении спора и одновременно укрепить свое влияние в этом районе, а затем, открыто блокируясь с партнером по НАТО, способствовали развязыванию «малой войны».

19 марта 1982 г. на остров Южная Георгия прибыли несколько десятков аргентинских рабочих компаний по переработке железного лома, чтобы разобрать старую китобойную станцию. В соответствии с соглашением 1971 г. они получили разрешение на въезд у английского посольства в Буэнос-Айресе. Однако власти Южной Георгии отказались признать право аргентинских рабочих находиться на территории острова. Положение усугубилось и тем, что аргентинцы подняли на острове свой национальный флаг. Этот факт был расценен Лондоном как «вызов», «незаконное присутствие», представляющее потенциальную опасность и требующее принятия «мер безопасности».

30 марта в район Фолклендских островов было направлено аргентинское корабельное соединение, состоящее из авианосца, крейсера, 2 эскадренных миноносцев УРО, фрегата УРО и подводной лодки, и десантный отряд в составе 3 десантных кораблей и 3 транспортов с морскими пехотинцами на борту. 2 апреля на Восточный Фолкленд высадились морской (750 человек) и воздушный (500 человек) десанты. После 3-часового боя английский гарнизон сложил оружие. В этот же день правительство Великобритании разорвало дипломатические отношения с Аргентиной, а через 3 дня направило к берегам архипелага крупную группировку ВМС с целью восстановления своего колониального статуса над этой территорией. В свою очередь Аргентина также приступила к наращиванию сил в этом районе, чтобы не

допустить овладения островами противником. Так, Аргентина и Великобритания оказались в состоянии военной конфронтации. Совет Безопасности ООН в своей резолюции № 502 от 3 апреля 1982 г. призвал обе стороны прекратить враждебные действия, вывести аргентинские войска с островов и приступить к мирным переговорам. Однако обе стороны этот призыв не приняли.

Таким образом, причинами конфликта явились территориальный спор между ведущей империалистической державой, членом военного блока НАТО Великобританией, с одной стороны, и развивающейся капиталистической страной, членом Организации Американских Государств Аргентиной — с другой и нежелание правительства тори отказаться от своей колониальной политики.<sup>1</sup>

Несмотря на относительно небольшую продолжительность военных действий (74 дня), их ограниченные цели и масштабы, Великобритания ввела в действие части, подразделения и соединения всех видов вооруженных сил с привлечением судов частных компаний. Однако главная роль отводилась ВМС, которые решали широкий круг задач: осуществляли морскую и воздушную блокаду Фолклендских островов, уничтожали боевые корабли и транспорты противника, прикрывали амфибийные соединения на переходе морем, высаживали морские десанты, оказывали огневое содействие войскам в период высадки на острова и при ведении боевых действий на берегу, прикрывали океанские коммуникации от надводных воздушных сил противника.

Всего в боевых действиях с обеих сторон приняли участие до 60 тыс. человек личного состава, свыше 180 кораблей и судов, 350 боевых самолетов и вертолетов.

---

<sup>1</sup> К моменту начала боевых действий большинство жителей Фолклендских островов не имели даже полноправного британского гражданства. (Прим. ред.)

Военный конфликт между Аргентиной и Великобританией начался в середине марта 1982 г. после высадки на остров Южная Георгия группы аргентинских рабочих и поднятия на острове аргентинского национального флага.

В начале апреля аргентинские вооруженные силы провели операцию «Розарио» с целью захвата Фолклендских островов. Первыми на мыс Пемброк (Восточный Фолкленд) были высажены на резиновых лодках аргентинские подводники-диверсанты, которые захватили маяк у входа в Порт-Стэнли, после чего с десантного корабля «Кабо-Сан-Антонио» высадились 300 морских пехотинцев. Вторая часть десанта численностью 450 человек высадилась непосредственно в Порт-Стэнли.

Почти одновременно с высадкой морского десанта на аэродром Порт-Стэнли был выброшен воздушный десант (500 человек), доставленный в район 6 самолетами «геркулес» с авиабаз Коммодоро-Ривадавия и Рио-Гальегос.

После 3-часового боя английский гарнизон численностью примерно 80 человек сложил оружие, а затем был переправлен в Уругвай.

Затем события развивались следующим образом. После разрыва дипломатических отношений с Аргентиной 5 апреля начали развертывание в Южную Атлантику британские экспедиционные силы. С 5 апреля по 15 июня англичане развернули в район боевых действий почти 100 боевых кораблей и судов, на борту которых находилось около 9 тыс. десантников, до 70 самолетов вертикального взлета и посадки и свыше 80 вертолетов.

К 30 апреля численность аргентинского гарнизона на Фолклендских островах была доведена до 11 тыс. человек.

С подходом к Фолклендским островам кораблей британских экспедиционных сил началась воздушная и морская блокада архипелага. Серьезных попыток со стороны аргентинцев прорвать блокаду не

было. После потопления аргентинского крейсера «Генерал Бельграно» (2 мая) инициатива на море полностью перешла к англичанам.<sup>1</sup> Прежде всего пассивность аргентинских военно-морских сил позволила англичанам без особых усилий добиться полной изоляции Фолклендских островов. В ходе боевых действий реальную угрозу британским экспедиционным силам представляла только аргентинская авиация, систематически наносившая удары по кораблям и судам противника. 25 апреля, высадив тактический десант на остров Южная Георгия, англичане овладели островом и создали на нем передовую базу.

21 мая в 2 часа ночи по местному времени на незащищенный участок в бухте Сан-Карлос высадился морской десант. На следующий день на захваченный плацдарм высадился второй эшелон английских войск с артиллерийским и ракетным вооружением, противотанковыми средствами и легкими танками «скорпион». Высадка третьего эшелона войск осуществлялась в ходе боев за острова, где также инициатива принадлежала англичанам. Аргентинское командование наступательных боевых действий не проводило, ограничиваясь оборонной и надеясь на победу в генеральном сражении за Порт-Стэнли.

2 июня войска и силы флота англичан полностью блокировали аргентинский гарнизон в районе

---

<sup>1</sup> В 1982 году ни сам крейсер, ни его гибель реального военного значения не имели и иметь не могли. Мартин Мидлбрук в книге «Битва за Фолкленды» рассказывает о своей беседе с бывшим старшим офицером-электриком крейсера Хорхе Шоттинхеймом: «...мы сравнили выход из строя электрической системы на "Бельграно" с тем, что произошло с английским линкором "Принс оф Уэльс", когда его поразили японские торпедоносцы в 1941 году. Я сказал, что "Принс оф Уэльс" был потоплен сорока годами раньше. «Да, — ответил Хорхе, — но не забывайте, что "Бельграно" был построен одновременно с этим линкором». (Прим. ред.)



Порт-Стэнли и начали подготовку к его овладению. Решающее наступление на Порт-Стэнли было предпринято 12 июня при поддержке авиации и корабельной артиллерии. В сложившейся обстановке 14 июня аргентинскому гарнизону пришлось капитулировать.

### **Британский флот пересекает океан**

План действий английских экспедиционных сил в Южной Атлантике основывался на отсутствии баз вблизи Фолклендских островов. Поэтому английское командование планировало первоначально захватить остров Южная Георгия, создать на нем передовую базу, установить морскую и воздушную блокаду Фолклендских островов, ударами авиации и артиллерийскими обстрелами ослабить оборону и деморализовать аргентинский гарнизон, а затем высадить десант на архипелаг с целью его захвата.

Стремясь к созданию подавляющего превосходства в силах и средствах, англичане отправили в Южную Атлантику до половины боеготовых кораблей и судов от общей численности своих ВМС. Организационно они сводились в 317-е оперативное соединение, состав которого был достаточно сбалансированным. Соединение делилось на авианосные группы 317.8 и 317.9. Командовал соединением командующий 1-й флотилией надводных кораблей контр-адмирал Д. Вудворд (ранее он командовал подводными лодками, эсминцем УРО «Шеффилд», являлся начальником оперативного управления штаба ВМС).

В 317-е оперативное соединение вошли 2 авианосца, 11 эскадренных миноносцев (из них 8 эсминцев УРО типа «Шеффилд»), 27 фрегатов, 3 атомные и 1 дизельная подводные лодки, 2 десантно-вертолетных корабля-дока, 6 танкодесантных кораблей, 2 тральщика и другие корабли и суда. Соединение состояло из наиболее современных кораблей, которые либо недавно вступили в строй, либо прошли модернизацию в последнее десятилетие. На борту

некоторых кораблей имелось ядерное оружие, готовое к немедленному применению.

Для обеспечения и усиления кораблей оперативного соединения правительство зафрахтовало до 70 гражданских судов различного предназначения.

Ядром оперативного соединения являлись противолодочные авианосцы «Гермес» и «Инвинсибл», которые вместе с кораблями охраны составляли авианосную ударную группу. В зависимости от решаемых задач английское командование формировало оперативные группы различного назначения: кораблей поддержки, оперативного прикрытия десанта, минно-тральных сил, амфибийных сил, пополнения запасов в море (плавучий тыл) и тылового обеспечения. Построение боевых и походных порядков, организация всех видов обороны оперативных групп соответствовали принятым в ОБМС НАТО нормам. Постоянно в составе охраны авианосцев находилась многоцелевая атомная подводная лодка.

### **Корабли и суда Аргентины и Великобритании, принимавшие участие в боевых действиях**

Класс кораблей (судов)	Аргентина	Великобритания
Авианосцы	1	2
Крейсеры	1	—
Эскадренные миноносцы	4	11
Фрегаты	2	27
Патрульные суда	4	—
Тральщики	2	—
Атомные ПЛ	—	3
Дизельные ПЛ	2	1
Танкодесантные корабли	2	6
Десантно-ветолетные корабли-доки	—	2
Транспорты и вспомогательные суда	6	48
Танкеры	1	36
<b>Всего</b>	<b>25</b>	<b>136</b>

Для общего руководства группировкой войск и сил флота был создан специальный штаб во главе с командующим ВМС Великобритании адмиралом Дж.Филдхаусом. В штаб вошли командующий ВВС маршал авиации Дж.Кертис, начальник штаба ВМС вице-адмирал Д.Халифакс, командующий подводными силами вице-адмирал П.Хербет, командующий морской пехотой генерал-майор Ж.Мур, начальник главного управления МТО ВМС контр-адмирал П.Хаммерсли. Одновременно штаб являлся консультативным органом правительства по военным вопросам конфликта. Размещался штаб в Нортвуде, вблизи Лондона. Непосредственное руководство силами в районе конфликта возлагалось на командира 317-го оперативного соединения контр-адмирала Д.Вудворда.

Для обеспечения связи штаба руководства с флагманским кораблем «Гермес» на геостационарную орбиту вывели английский искусственный спутник связи «Гепфиллер». Управление силами обеспечивалось также через американские спутники и систему военной связи восточного побережья Канады, предоставленных командованию Великобритании союзниками по НАТО на время конфликта.

Отмечается высокая оперативность развертывания британских экспедиционных сил. Так, силы первого эшелона покинули военно-морские базы метрополии 5 апреля, то есть через 3 суток после того, как правительство приняло решение на отправку их в Южную Атлантику, при этом многие корабли и суда были укомплектованы материально-техническими средствами только на 80%. Доснабжение этих сил осуществлялось с заходом их на промежуточную базу, расположенную на острове Вознесения. Необходимый запас грузов был доставлен до подхода к острову Вознесения сил первого эшелона самолетами военно-транспортной авиации. На эту базу заходили все корабли и суда для пополнения запасов, ремонта материальной части и отдыха личного состава.

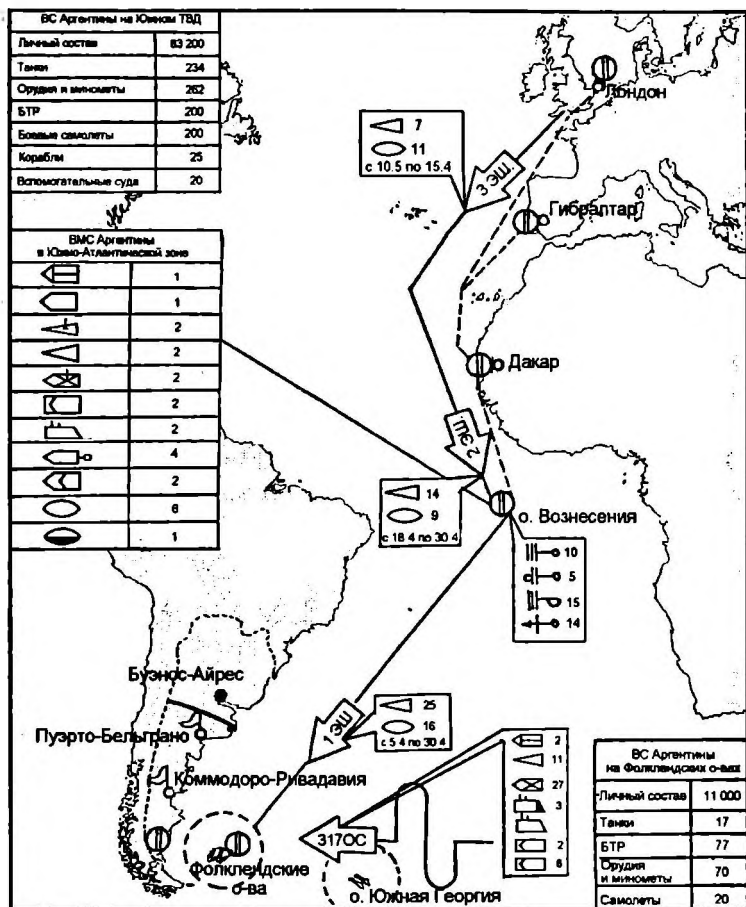
Развертывание сил осуществлялось тремя эшелонами. Некоторые корабли и суда делали переход самостоятельно. В этот период на кораблях шла интенсивная боевая подготовка. На этапе развертывания аргентинские ВМС противодействия не оказывали.

Первый эшелон (всего 25 боевых кораблей и 16 вспомогательных судов) состоял из боеготовых к этому моменту сил, сосредоточенных в базах метрополии, на Гибралтаре, а также боевую подготовку в районе Багамских островов. Основу эшелона составили 2 противолодочных авианосца «Гермес» и «Инвинсибл», на борту которых размещались 20 самолетов вертикального взлета и посадки «си харриер». На судах находились части и подразделения морской пехоты и сухопутных войск общей численностью до 3500 человек. Время развертывания первого эшелона составило 27 суток.

Во второй эшелон вошли 14 боевых кораблей и 9 вспомогательных судов. На последних находились 1500 человек десанта. На контейнеровозе «Атлантик Конвейер» в район боевых действий было доставлено 20 самолетов «харриер» и «си харриер». Развертывание второго эшелона заняло 28 суток (с 18 апреля по 15 мая).

В третий эшелон входили 7 боевых кораблей и 11 вспомогательных судов. До 20 самолетов «харриер» и «си харриер» базировались на переоборудованном контейнеровозе «Атлантик Коузвей». На судах были доставлены 3 тыс. человек из состава мотопехотной бригады. Переход третьего эшелона занял 35 суток (с 10 мая по 15 июня).

В это же время англичане перебазировали крупную авиационную группировку на американскую военно-воздушную базу, расположенную на острове Вознесения, а эскадрилья самолетов вертикального взлета и посадки с несколькими дозаправками в воздухе совершила перелет с Британских островов в Юж-



Развертывание британских экспедиционных сил в Южной Атлантике

ную Атлантику (с посадкой на острове Вознесения). Дозаправку в воздухе осуществляли американские самолеты-заправщики KC-135.

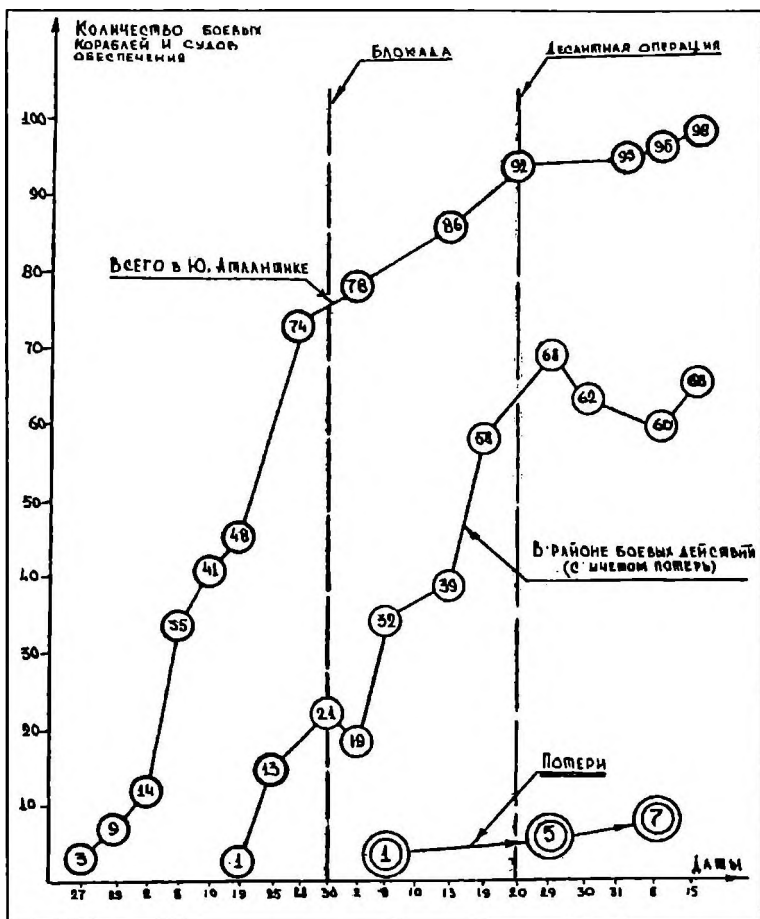
В целом развертывание британских экспедиционных сил было произведено организованно и на высоких средних скоростях (примерно 15 узлов). При протяженности маршрута перехода 7100 миль

время перехода одного эшелона составило от 27 до 35 суток (12—14 суток — переход к острову Вознесения, 3—4 суток — пополнение запасов и отдых личного состава у этого острова, 10—12 суток — переход от острова Вознесения к Фолклендским островам).

Таким образом, Великобритания продемонстрировала способность в короткие сроки создать и перебросить в отдаленный район крупную группировку своих вооруженных сил, оснащенных самыми современными видами оружия. Всего для ведения боевых действий в Южной Атлантике Великобритания, последовательно и демонстративно наращивая силы, смогла развернуть за два с половиной месяца до 100 боевых кораблей и судов, на которых находилось около 9 тыс. человек десанта, до 50 самолетов вертикального взлета и посадки и свыше 80 вертолетов.

В период развертывания сил правительство Великобритании предприняло в отношении Аргентины ряд политических акций. Ему удалось склонить на свою сторону большинство союзников по НАТО и ЕЭС. Были введены эмбарго на поставку Аргентине военной продукции, запрещен экспорт товаров из Аргентины в страны ЕЭС. Только последняя акция наносила ущерб Аргентине в размере 40 млн долларов в неделю.

Правительство Аргентины, видя реальные военные приготовления англичан, провело частичную мобилизацию, передислокацию отдельных частей сухопутных войск и ВВС на юг страны, а также усилило гарнизон на Фолклендских островах. По воздуху и морем на острова было переброшено около 11 тыс. человек, а также 17 легких танков AMX-13, 77 бронетранспортеров, около 70 орудий и минометов, ЗРК «Роланд» и «Тайгеркэт», 20- и 35-мм зенитные орудия и РЛС. Кроме того, на Фолклендские острова были доставлены запасы материальных средств, позволяющие вести боевые действия в условиях полной изоляции в течение полутора месяцев.



Наращивание британских экспедиционных сил  
в Южной Атлантике

Для борьбы с морским противником аргентинцы создали два отряда боевых кораблей (16 ед., включая авианосец «Бентисинко де Майо» и крейсер «Генерал Бельграно») для боевого патрулирования вдоль материкового побережья страны. Всего в боевых действиях приняли участие только 25 боевых кораблей, что составило менее 30% от боевого состава ВМС.

На десантоопасных направлениях были выставлены контактные якорные мины германского производства (периода Второй Мировой войны). Однако районы их постановки были выбраны не совсем удачно, а число мин было незначительным.

Общее руководство боевыми действиями аргентинских войск осуществлялось генеральным штабом вооруженных сил Аргентины во главе с президентом страны генералом Л.Гальтиери. Для непосредственного управления силами с 10 апреля были созданы два дополнительных командования ВМС — в Южно-Атлантической зоне со штабом в Пуэрто-Бельграно и Южного ТВД со штабом в Коммодоро-Ривадавия. Была установлена граница Южного ТВД. Командование войсками на Фолклендских островах, объявленных 24-й провинцией Аргентины, возлагалось на генерала М.Менендес (он же являлся губернатором Фолклендских островов).

В целом действия аргентинского командования были недостаточно целеустремленными и организованными, что не позволило создать надежную оборону Фолклендских островов.

Мощному британскому оперативному соединению Аргентина могла противопоставить значительно уступавшие ему ВМС, ядром которых являлись легкий авианосец «Бентисинко ди Майо» английской постройки, полным водоизмещением 19 896 тонн, и устаревший крейсер американской постройки «Генерал Бельграно» водоизмещением 10 300 тонн. Только 2 эскадренных миноносца УРО английского проекта 42 «Геркулес» и «Сантисима Тринидада» по своим тактико-техническим характеристикам можно сравнить с английскими кораблями. Для доснабжения кораблей топливом в море был подготовлен всего один танкер — «Пушта Меданос».

Крупный недостаток ВМС Аргентины — разнотипность кораблей и систем вооружения, которые были закуплены в США, Англии, Франции, Израиле и других странах. Корабли обладали низкими



противолодочными возможностями. Из-за отсутствия учебной базы уровень подготовки личного состава был низким.

Английское оперативное соединение превосходило аргентинские ВМС по числу пусковых установок противокорабельных ракет в 1,5 раза, а по числу пусковых установок зенитных ракет — в 7 раз.

Англичане имели в районе конфликта подавляющее превосходство в корабельном составе, так как потопление крейсера «Генерал Бельграно» в самом начале конфликта и постоянно существующая угроза со стороны английских атомных подводных лодок привели к полному бездействию аргентинские ВМС, корабли которых практически не выходили за пределы своих территориальных вод.

К началу конфликта численное превосходство в авиации было на стороне Аргентины. В ее ВВС насчитывалось до 450 летательных аппаратов (278 боевых самолетов, из которых 90% боеготовых). Реально же англичанам могли оказать противодействие не более 200 боевых самолетов: из них 6 штурмовиков «Супер Этандар», 21 истребитель «Мираж» 3Е и 23 «Даггер» 34М, 75 штурмовиков «Скайхок» А-4Р, 10 самолетов-разведчиков «Канберра» В-62. 14 самолетов «скайхок» А-4Q находились в ВМС (на авианосце).

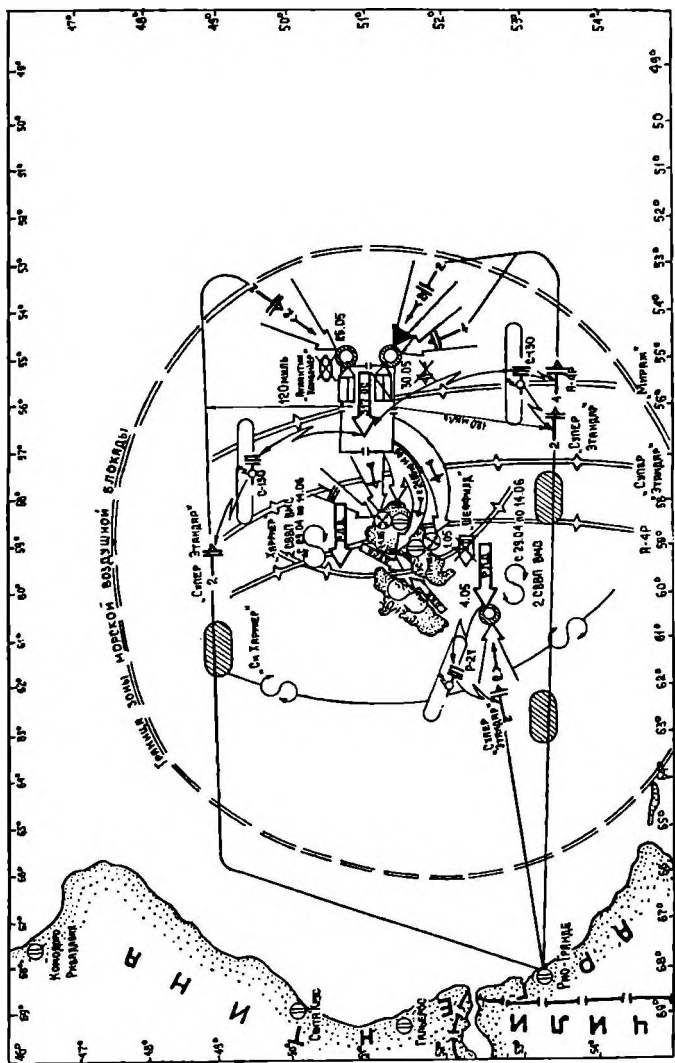
Аргентинская авиация была оснащена в основном устаревшими бомбами Mk 82 и Mk 84, УР Р.550 «Мажик» и Р.530 «Матра» и незначительным количеством современных бомб американского производства Mk 83. Большая часть самолетов имела устаревшую радиоэлектронную аппаратуру, что сильно ограничивало их действия в сложных метеослужбах.

Англичане могли противопоставить только 20 самолетов «си харриер», находящихся на противолодочных авианосцах «Гермес» (12 ед.) и «Инвинсибл» (8 ед.). Однако вскоре преимущество аргентинской авиации было сведено на нет. На контейнеровозах,

переоборудованных под авианесущие корабли, в район конфликта было доставлено до 30 самолетов «харриер» и «си харриер», а эскадрилья таких же самолетов с несколькими дозаправками в воздухе совершила перелет с Британских островов в Южную Атлантику. Кроме того, правительство США дало разрешение самолетам британских ВВС совершать посадку и заправляться на американской военно-воздушной базе, расположенной на острове Вознесения. С этой базы действовали английские стратегические бомбардировщики «вулкан» (10 ед.), самолеты базовой патрульной авиации «нимрод» MR-2 (5 ед.), самолеты-заправщики «виктор» (15 ед.) и самолеты-разведчики «канберра», в середине мая к ним присоединились еще 14 самолетов «си харриер».

Свыше 80 вертолетов восьми типов («Линкс», «Уэссекс», «Си Кинг», «Уосп», «Чинук», «Газель», «Коммандо» и «Скаут») базировались на кораблях оперативного соединения.

На ход борьбы за господство в воздухе повлияли просчеты аргентинского командования в использовании авиации и недостаточно высокий уровень подготовки аргентинских летчиков. Даже когда стало ясно, что Великобритания намерена разрешить конфликт военным путем, аргентинское командование не предприняло никаких мер по удлинению взлетно-посадочных полос на островах и сооружению укрытий для самолетов. Три взлетно-посадочные полосы, имеющиеся на Фолклендах, не могли обеспечить взлет и посадку современных самолетов, особенно в сложных метеоусловиях (Порт-Стэнли — бетонированная ВПП длиной 1200 м, Гус-Грин и остров Пейбл — грунтовые ВПП). Поэтому аргентинские летчики вынуждены были взлетать с континентальных аэродромов и действовать на пределе тактического радиуса, из-за чего самолеты вылетали с ограничениями по боевой нагрузке и могли действовать в районе конфликта считанные минуты. По этой же причине



Действия британских авианосных сил в англо-аргентинском конфликте

аргентинские ВВС практически могли осуществить только один массированный налет в течение 3 суток. Помимо этого аргентинские летчики не имели возможности выходить в повторные атаки и были ограничены в ведении самостоятельного поиска цели, из-за чего большинство атак аргентинская авиация выполнила по целям, находящимся в пределах визуальной или радиолокационной видимости с Фолклендских островов. В свою очередь, учитывая эту слабую сторону аргентинской авиации, английское командование стремилось держать свои корабли восточнее островов, а перегрузку войск с лайнеров на десантные корабли (чтобы исключить потерю этих ценных объектов) производить за пределами тактического радиуса авиации противника.

Английские самолеты «си харриер» были вооружены двумя ракетами «сайдуиндер» AJM-9L, которые позволяли вести огонь даже по встречным целям. Аргентинские же истребители были вооружены первой модификацией ракеты «сайдуиндер», от которой английские летчики легко уклонялись.

Аргентинское командование допустило просчет и в том, что даже не попыталось ввести в боевые действия свой авианосец, с которого могли взлетать до 14 штурмовиков «скайхок», 6 противолодочных самолетов «треккер» и 4 вертолета. Экипажи палубных штурмовиков «супер этандар» не были подготовлены к полетам с авианосца.

Одной из слабых сторон аргентинских ВВС было то, что в их составе находилось всего лишь 2 самолета-заправщика «геркулес», поэтому часть боевых самолетов использовалась в качестве заправщиков. Так, на тактические истребители «мираж» подвешивались два сбрасываемых топливных бака емкостью по 1700 л, а на самолеты «даггер» — два таких же или три по 1300 л, что, естественно, уменьшало боевую нагрузку. В частности, на самолеты подвешивались

вались, как правило, только по две бомбы калибра 500 фунтов. Для обеспечения дозаправки топливом ударных самолетов в воздухе применялись боевые машины с подвесными топливными баками, без вооружения, которые после передачи топлива возвращались на авиабазы. Использование боевых самолетов в качестве заправщиков приводило к уменьшению числа атакующих самолетов, а также препятствовало быстрому восполнению потерь ударной авиации.

Немаловажен и такой факт, как неподготовленность аргентинских летчиков к ночным боевым действиям. Английские же летчики могли успешно действовать как днем, так и ночью, а их авианесущие корабли находились непосредственно в районе боевых действий, что позволяло самолетам «си харриер» и «харриер» находиться в воздухе 1,5 часа, действуя на удалении от авианосца до 150 км.

В целом, создав авиационную группировку, в которой насчитывалось до 200 самолетов и вертолетов, англичане завоевали господство в воздухе до начала высадки морского десанта и удерживали его до полного захвата Фолклендских островов.

Общее соотношение по сухопутным войскам составляло 1:1,3 в пользу Аргентины. Однако лучшее вооружение английских войск компенсировало это незначительное преимущество в численности войск. Англичане имели на вооружении легкие танки «скорпион» (30 ед.), 105-мм пушки и 81-мм минометы (около 100), ПТУР «милан», носимый ЗРК «блюпаип», буксируемый войсковой ЗРК «рапира» и бронетранспортеры. Особенно большое преимущество английские войска имели в связи с наличием приборов ночного видения, которых противник не имел. Кроме того, детальное знание тактико-технических характеристик боевой техники аргентинских вооруженных сил, их способов действий и тактических приемов ставило англичан в выгодное положение.

Оценивая соотношение сил сторон в целом, следует указать на значительное качественное превосходство английской техники и вооружения. Учитывая все вышеизложенные факторы, надо признать, что превосходство в силах и средствах в районе боевых действий было на стороне англичан.

### **Субмарины блокируют Фолкленды**

Планируя боевые действия, английское командование большое значение придавало изоляции Фолклендских островов. Предусматривалось начать десантную операцию только после того, как будет установлена морская и воздушная блокада островов.

8 апреля 1982 г. английское правительство объявило, что с 12 апреля акватория в радиусе 200 миль вокруг Фолклендских островов является «зоной войны» и каждый корабль, обнаруженный в этой зоне, будет атакован британскими силами. Позднее эта зона была расширена. Каждый аргентинский корабль, обнаруженный на удалении более 12 морских миль от аргентинского побережья, также считался неприятельским со всеми вытекающими отсюда последствиями. В ответ на это Аргентина объявила о введении 200-мильной блокадной зоны. Действия обеих сторон не имели никакой правовой основы и являлись грубым нарушением норм международного права.

Фактически боевые действия по морской и воздушной блокаде Фолклендских островов начались 30 апреля с приходом в район боевых действий сил первого эшелона. Еще до этого английские многоцелевые атомные подводные лодки разведали обстановку в районе островов и установили слежение за корабельными группировками ВМС Аргентины.

Особенностью английской блокады было то, что блокировалась не отдельная база или участок побережья, а весь архипелаг. С началом блокадных действий основные усилия англичан направлялись на

уничтожение и вытеснение кораблей и судов противника из объявленной «зоны войны». Первые крупные потери обе стороны понесли на этапе блокадных и деблокадных действий. Так, в начале мая три оперативные группы (79.1, 79.2 и 79.3) были направлены в район Фолклендских островов. В состав южной оперативной группы входили крейсер «Генерал Бельграно» и 2 корабля охранения, эскадренные миноносцы «Иполито Бушар» и «Педро Буэна», на вооружении которых имелись ракеты «эксосет». Эта группа должна была нанести удар по английским блокадным силам с южного направления.

На центральном направлении удар возлагался на 3 корвета, также вооруженных противокорабельными ракетами «эксосет», а на северном — на авианосец «Бентисинко де Майо» в охранении 2 эсминцев. Однако из-за плохих погодных условий северная и центральная группы возвратились в свои базы, а южная продолжала движение на восток.

В 23:00 30 апреля средствами гидроакустической разведки многоцелевая атомная подводная лодка «Конкерор» зафиксировала работу гидролокаторов 2 эскадренных миноносцев. Предположив, что это корабли охранения, командир подводной лодки лег на курс сближения. В течение дня 1 мая с крейсером «Генерал Бельграно» был установлен сначала гидроакустический, а затем и визуальный контакт. В 23:00 1 мая крейсер и 2 эсминца охранения произвели заправку топливом, находясь в зоне визуального контакта с подводной лодкой. В 9:00 2 мая южная группа также получила приказание следовать в базу и легла на курс 270°.

Находясь на 2-часовом сеансе связи, подводная лодка постоянно информировала командование об обстановке в районе. Аргентинские корабли ни разу не обнаружили английскую подводную лодку. В 14:00 последовало приказание на уничтожение крейсера. В 20:00 был произведен залп тремя

торпедами Mk 8. В крейсер попали две торпеды: одна — в кормовую часть, а вторая — в среднюю часть корабля, после чего он затонул. Из состава корабля погибли 368 человек.<sup>1</sup>

Это было первое в истории потопление надводного корабля атомной подводной лодкой. Примечательно, что наведение подводной лодки на аргентинские корабли южной группы было осуществлено по данным космических средств разведки США. Атака производилась за пределами объявленной англичанами 200-мильной «зоны войны», в непосредственной близости от аргентинского острова Эстадос.

Стремясь сорвать блокаду, аргентинская авиация нанесла ряд ракетных и бомбовых ударов по британским силам, блокирующим архипелаг. 4 мая аргентинские летчики потопили эсминец УРО «Шеффилд». После этой потери англичане стали держать свои корабли в северо-восточной части блокадной зоны — на пределе тактического радиуса действий аргентинской авиации.

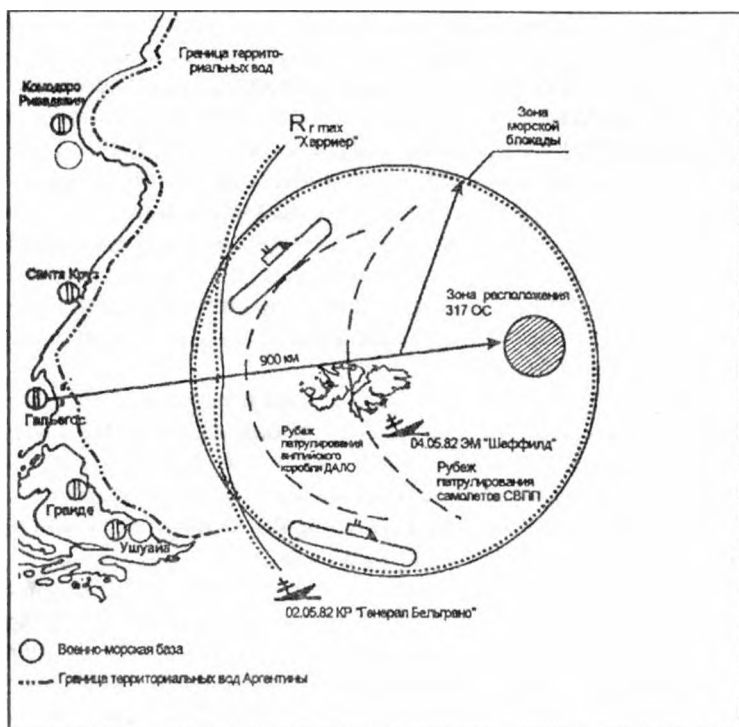
Серьезных попыток со стороны аргентинских сил прорвать блокаду не было. Так, например, 11 мая аргентинское судно без охранения пыталось доставить на Фолклендские острова воинские грузы, но было обнаружено английскими блокадными силами и потоплено.

В целях недопущения перебросок аргентинских войск и грузов по воздуху английская авиация нанесла несколько ударов по взлетно-посадочным полосам на аэродромах Порт-Дарвин и Гус-Грин. Са-

---

<sup>1</sup> Приводимые в различных источниках данные о местах попадания торпед, а также о числе жертв среди аргентинских моряков сильно расходятся. По уточненной информации вторая торпеда попала в кормовую часть корабля, буквально в одном-двух метрах от окончания бронзового пояса, и взорвалась в машинном отделении, что привело к большому количеству жертв. Всего на крейсере погиб 321 член команды, из них только 3 офицера. (Прим. ред.)





Блокада Фолклендских островов

молеты «си харриер» блокировали острова с воздуха.

Активные действия английских блокадных сил вынудили аргентинскую сторону прекратить переброски воинских грузов на Фолклендские острова. В ходе блокады англичане, кроме крейсера, уничтожили патрульный катер, танкер, транспорт, повредили 2 транспорта и патрульный катер. В период блокады английские корабли периодически осуществляли обстрел островов с целью выведения из строя аэродромов, вскрытия системы противодесантной обороны побережья, а также оказания психологического воздействия на личный состав противника.

Лишь одна подводная лодка из четырех, имевшихся в строю, действовала против английских экспедиционных сил. В боевом приказе подводной лодке «Сан-Луис» предписывалось, соблюдая максимальную скрытность, находясь большую часть времени под водой, атаковать корабли противника в районе к северу от Фолклендских островов. За время нахождения в море подводная лодка «Сан-Луис», вооруженная западногерманскими управляемыми по проводам торпедами SST4, а также американскими противолодочными торпедами Mk 37, произвела три атаки противника.

Первая атака состоялась 1 мая по данным гидроакустики. Имея уверенный гидроакустический контакт, командир подводной лодки с дистанции 10 тыс. м торпедами SST4 атаковал боевой корабль. Однако после выхода торпеды из аппарата связь с ней оборвалась. Атака сорвалась.

Британские корабли обнаружили подводную лодку и в течение 20 часов преследовали ее, применяя противолодочное оружие. Умело используя средства гидроакустического противодействия, аргентинская подводная лодка оторвалась от преследования.

Около 19 часов 8 мая гидроакустическими средствами подводная лодка вновь обнаружила цель. И хотя она находилась на удалении всего 2800 м и шла со скоростью 5—8 узлов, классифицировать контакт не удалось. Командир решил атаковать цель противолодочной торпедой Mk 37. Однако и эта атака была безуспешной.

Последнюю атаку «Сан-Луис» совершила в ночь на 11 мая примерно в 1 час 30 мин. Подводная лодка оказалась между 2 английскими фрегатами. Определив элементы движения цели, командир подводной лодки с дистанции 4600 м атаковал фрегат торпедой. Снова безрезультатно.

Более серьезное противодействие блокадным силам оказала аргентинская авиация. За период с 30 апреля по 21 мая авиация ВВС и ВМС Аргентины

нанесла по английским кораблям четыре массированных удара, в результате которых был уничтожен эсминец УРО «Шеффилд», повреждены эсминец и 2 фрегата УРО.

В целом англичанам удалось блокировать Фолклендские острова с моря и воздуха. Измотав гарнизон систематическими обстрелами и бомбардировками и лишив его снабжения, англичане подготовили условия для успешного захвата Фолклендских островов «малой кровью». Блокированный с моря и воздуха аргентинский гарнизон испытывал определенные лишения, в результате чего боевой и моральный дух рядового и командного состава был подорван до начала высадки англичан на острова.

Высокие боевые возможности в блокадных действиях показали многоцелевые атомные подводные лодки, которые использовались во взаимодействии с надводными и воздушными силами. Атомные подводные лодки создали для аргентинских ВМС такую угрозу, которой им нечего было противопоставить. Именно благодаря наличию атомных подводных лодок Великобритания смогла объявить воды вокруг Фолклендских островов запретной зоной еще до подхода главных сил первого эшелона в район конфликта.

С чисто военной точки зрения блокадные действия британских экспедиционных сил мало поучительны, ибо у оборонявшийся стороны не было реальных военно-морских сил, способных оказать надлежащее сопротивление.

### **Флот штурмует Фолкленды**

Главным содержанием боевых действий в англо-аргентинском конфликте были десантные операции, так как конечной целью британских экспедиционных сил являлся захват Фолклендских островов.

Замысел английского командования на высадку десанта на Фолклендские острова состоял в скрытном

развертывании сил и внезапной высадке морского десанта в темное время суток в районе с наиболее слабой противодесантной обороной. Предусматривались демонстративные действия с целью отвлечения внимания противника на ложные направления. Ближайшая задача войск первого эшелона заключалась в захвате плацдарма, достаточного для накопления на нем сил, способных решать наступательные задачи по захвату островов.

В качестве десантных войск английское командование направило в район боевых действий части и подразделения ядра сил быстрого развертывания из состава 3-й бригады морской пехоты, 2-го парашютно-десантного полка и 5-й мотопехотной бригады (всего около 9 тыс. человек). Основу войск десанта составили части и подразделения 3-й бригады морской пехоты (4 тыс. человек), которые считались наиболее подготовленными к действиям в составе штурмовых отрядов морского десанта.

Большую роль английское командование отводило разведывательно-диверсионным действиям. В состав экспедиционных сил были включены 22-й отдельный диверсионно-разведывательный полк, отряды боевых пловцов и разведывательные подразделения 3-й бригады морской пехоты. Они вели разведку мест высадки морских десантов, корректировали огонь корабельной артиллерии и наводили самолеты и вертолеты на цели, проводили диверсии по уничтожению боевой техники, складов топлива и боеприпасов, нарушали линии связи, вели разведку дислокации гарнизона противника, действовали в качестве штурмовых отрядов при высадке морских десантов.

В соответствии с принятым планом действий 25 апреля англичане высадили вертолетный десант на остров Южная Георгия. Высадке десанта предшествовали действия разведывательно-диверсионной группы, доставленной на остров атомной подводной лодкой. Бой за овладение островом Южная

Георгия длился 2 часа, после чего аргентинский гарнизон численностью 102 солдата и 32 гражданских лица капитулировал. Аргентинцы потеряли 3 человека убитыми, англичане потерь не имели. Захват этого острова Великобритания предприняла для создания на нем своей передовой базы на случай, если бы бои за Фолкленды затянулись на длительное время. В ходе захвата острова 2 вертолета «линкс» ракетами AS 12 и глубинными бомбами потопили аргентинскую подводную лодку «Санта Фе», находящуюся в надводном положении. Подводная лодка затонула на небольшой глубине в бухте Грютвикен.

В начале мая корабли британского оперативно-го соединения при поддержке самолетов и вертолетов начали обстрел военных объектов на Фолклендских островах. Наиболее интенсивно огонь велся по местам нахождения РЛС, взлетно-посадочным полосам и радиостанциям. Отмечены четыре налета на Фолклендские острова стратегических бомбардировщиков «вулкан». 1 мая самолет «вулкан», покрыв расстояние в 5600 км, нанес бомбовые удары по аэродрому Порт-Стэнли. Он дозаправлялся топливом в полете, последняя дозаправка была осуществлена на расстоянии 320 км от Фолклендских островов. Бомбометание производилось с высоты 3500 м, под небольшим углом к оси взлетно-посадочной полосы. Из сброшенных бомб в цель попала только одна, и это не помешало впоследствии аргентинским самолетам пользоваться аэродромом. Второй самолет «вулкан» сбросил на аэродром серию из 21 бомбы, но взлетно-посадочную полосу вновь не удалось вывести из строя.

Самолеты «вулкан» еще 3 раза бомбили Фолклендские острова: 2 раза удары наносились по самолетам на аэродроме Порт-Стэнли и по складам; 3-й раз — по РЛС, расположенной вблизи Порт-Стэнли. В последнем случае использовались противорадиолокационные ракеты «шрайк».

После выполненных ударов для дезинформации английской разведки аргентинцы насыпали из песка на взлетно-посадочные полосы круглые возвышения, которые на разведывательных снимках выглядели как воронки от бомб. Английское командование сочло, что аэродром выведен из строя. При нанесении ударов самолеты «вулкан» активными помехами подавили работу радиолокационных станций зенитных ракетных комплексов «Роланд» и «Тайгеркэт», осуществлявших ПВО аэродрома. Аргентинцы же систематически меняли огневые позиции ЗРК, а при подлете английских самолетов РЛС выключались.

Тральщики проводили разведывательный поиск мин в районе острова Южная Георгия, а затем вблизи Фолклендских островов. При этом один тральщик использовался как прорыватель минных заграждений, создавая своими механизмами значительное акустическое поле, которое заставило бы сработать мины с акустическими взрывателями.

Одновременно английское командование приняло меры по психологической обработке личного состава аргентинского гарнизона, для чего велись специальные радиопередачи, а в расположение аргентинских войск сбрасывались листовки.

Ночью 14 мая англичане высадили диверсионный десант на остров Пейл, расположенный на подходах с севера к проливу между Западным и Восточным Фолклендами. Высадка, так же как и на остров Южная Георгия, осуществлялась с вертолетов при поддержке эсминца «Глеморган». На острове Пейл был разрушен склад с боеприпасами, уничтожены подвижная РЛС наведения авиации и 11 турбовинтовых самолетов «Пукара».

В ходе подготовки к высадке на острова наряду с огневым поражением наиболее важных объектов и психологической обработкой аргентинского гарнизона англичане большое внимание уделяли организации и ведению разведки, мас-

кировке, тыловому обеспечению и радиоэлектронной борьбе.

Накануне вторжения на Фолклендские острова были высажены разведывательные группы, которым удалось выявить места, где отсутствовала противодесантная оборона, дислокацию аргентинских войск, разведать возможные маршруты продвижения десанта на берегу, найти площадки, удобные для посадки вертолетов. Постоянно разведку вела авиация. Кроме того, разведслужбы США обеспечивали англичан данными космической разведки и передавали метеорологические прогнозы для района Фолклендских островов, что играло большую роль при планировании боевых действий.

Цель оперативной маскировки состояла во введении противника в заблуждение относительно места и времени высадки морского десанта. Чтобы не привлекать внимание аргентинцев к месту высадки десанта, предварительные удары наносились на широком фронте, при этом они были более интенсивными на демонстративных направлениях. Постоянное изменение даты и места высадки держало аргентинское командование в неведении относительно дальнейших планов англичан. Для того чтобы сведения не просачивались в открытую печать, она подвергалась жесткой цензуре.

Для дезинформации противника инсценировалась «потеря» разведывательно-диверсионной группой «секретного документа», в котором в качестве места высадки десанта указывался район южнее Порт-Стэнли. Эта дезинформация подкреплялась специально проводившимися радиопереговорами между кораблями и высаженными разведывательно-диверсионными группами.

Очередная акция по дезинформации противника была проведена накануне вторжения. 20 мая министерство обороны Великобритании официально заявило, что оно не планирует проведения полномасштабной десантной операции, а ограничится лишь

выполнением пабеговых действий. Даже переговоры о мирном урегулировании конфликта англичане пытались использовать прежде всего как ширму для скрытия серьезных намерений.

В ходе конфликта английское командование широко проводило демонстративные действия. В целом англичанам удалось ввести противника в заблуждение, так как аргентинское командование считало наиболее вероятным местом высадки морского десанта район, находящийся южнее Порт-Стэнли.

Оценивая район боевых действий, английское командование испытывало большие трудности из-за отсутствия подробных карт Фолклендских островов. Только накануне высадки такие карты были изготовлены и доставлены на британские корабли.

При отправке экспедиционных сил в Южную Атлантику оказалось, что английские штабы не имеют подробных карт и описаний Фолклендских островов. Сразу возникло множество проблем относительно оценки района боевых действий. Выручил случай: вспомнили, что много лет назад майор британских вооруженных сил, проведя отпуск на Фолклендах, составил подробнейшее описание архипелага. Однако это описание никто не хотел опубликовать, считая, что удаленная на тысячи миль, холодная, продуваемая ветрами, болотистая и практически бесплодная земля никого не интересует. А теперь вдруг вспомнили о забытой рукописи. Спецслужбам удалось быстро разыскать автора и его рукопись, размножить ее и снабдить столь необходимым документом экспедиционные силы.

Считая бой за высадку важнейшим и в то же время наиболее трудным этапом морской десантной операции, английское командование особое внимание уделило выбору места и времени высадки десанта. Было решено высадку проводить в районе бухты Сан-Карлос (в 100 км от Порт-Стэнли), где практически отсутствовала противодесан-



тная оборона. Район считался безопасным в навигационном отношении, прикрытым от господствующих ветров, песчаные пляжи — удобными для высадки морского десанта, плацдарм на берегу — равнинным (с твердым грунтом), с севера и востока окаймленным холмистой, труднопроходимой для войск и техники местностью. Кроме того, здесь отсутствовали населенные пункты, которые могли бы стать узлами обороны.

Высаживать десант решили в темное время суток, что почти полностью исключало возможность противодействия аргентинской авиации, которая представляла реальную угрозу высадке. Ночная высадка также снижала эффективность противодействия сухопутных сил Аргентины, не имевших средств ночного видения, и позволяла достичь тактической внезапности. Для сил вторжения, имеющих на вооружении приборы ночного видения, темнота не являлась особой помехой.

Таким образом, выбранные англичанами место и время высадки явились весьма удачными на наиболее сложном этапе морской десантной операции.

Высадку войск на острова планировалось осуществить тремя эшелонами: основные силы высадить в первом эшелоне с задачей захвата плацдарма и последующих действий на берегу, со вторым эшелонам предусматривалась выгрузка на захваченный плацдарм тяжелой боевой техники, третий эшелон составляли резервы.

20 мая правительство Великобритании отдало приказание контр-адмиралу Д. Вудворду на проведение морской десантной операции. Сразу за пределами тактического радиуса аргентинской авиации началась перегрузка десантников с войсковых транспортов на десантные корабли. Закончив перегрузку войск, три десантных отряда (один основной и два демонстративных) начали разворачиваться. К исходу дня 20 мая они подошли на удаление 30—90 миль от намеченных районов высадки.

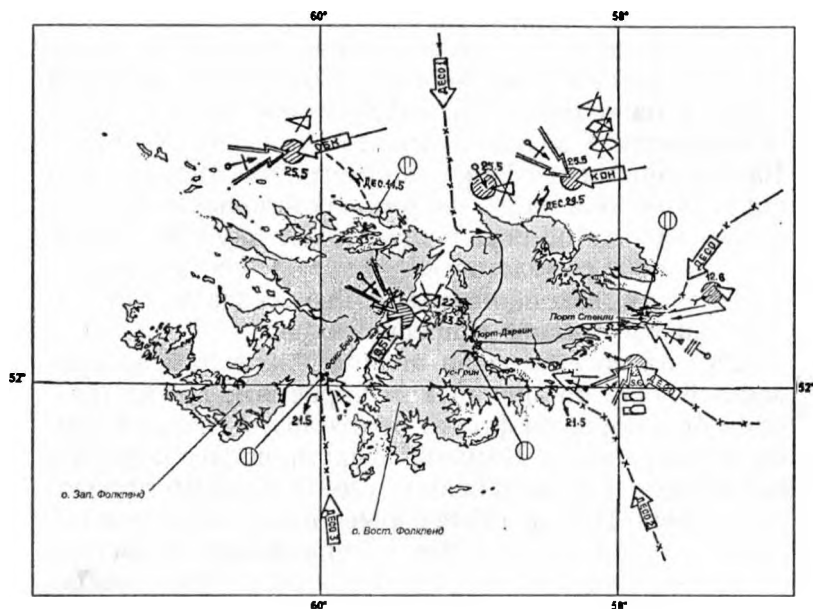
Высадке морского десанта предшествовала интенсивная огневая подготовка. Артиллерийскому обстрелу и бомбоштурмовым ударам подверглись Порт-Дарвин, Порт-Стэнли, Сан-Карлос и Фокс-Бей. Действия авиации против Порт-Стэнли были затруднены из-за наличия там ЗРК «Роланд» и «Тайгеркэт». По аргентинским данным, ракетами «роланд» в районе Порт-Стэнли были сбиты 4 английских самолета.

В ночь на 21 мая внезапно для противника способом «вертикального охвата» в районе бухты Сан-Карлос англичане высадили морской десант. Несмотря на то что высадка проводилась на относительно узком фронте, на необорудованное побережье и в сложных метеоусловиях, благодаря применению в качестве высадочных средств быстроходных катеров и транспортно-десантных вертолетов за 2 часа на Восточный Фолкленд высадились 2 тыс. человек. Для переброски войск и техники на берег использовались также и тихоходные десантно-высадочные средства типа LCU и LCVP. Всего на кораблях амфибийных сил находились 8 десантных катеров типа LCVP, 4 — типа LCU и 30 транспортно-десантных вертолетов.

Одновременно с действиями на главном направлении начали свои действия и два демонстративных десанта в районах Порт-Дарвин и Фокс-Бей. Однако, получив сигнал об успешной высадке основного десанта, они свои действия прекратили.

Высадка десанта на главном направлении прошла практически без противодействия. Только в одном пункте высадки (из четырех) отряд из 30 аргентинских солдат оказал сопротивление, в ходе которого были сбиты 2 десантных вертолета ракетами английского производства «блоупайп». Высадка десанта с моря прикрывалась группой оперативного прикрытия, состоящей из 5 фрегатов. Над районом высадки постоянно барражировали самолеты «си харриер».

Тактическая внезапность высадки морского десанта и отсутствие противодесантной обороны по-



Фолклендская десантная операция

бережья обеспечили захват плацдарма с минимальными потерями.

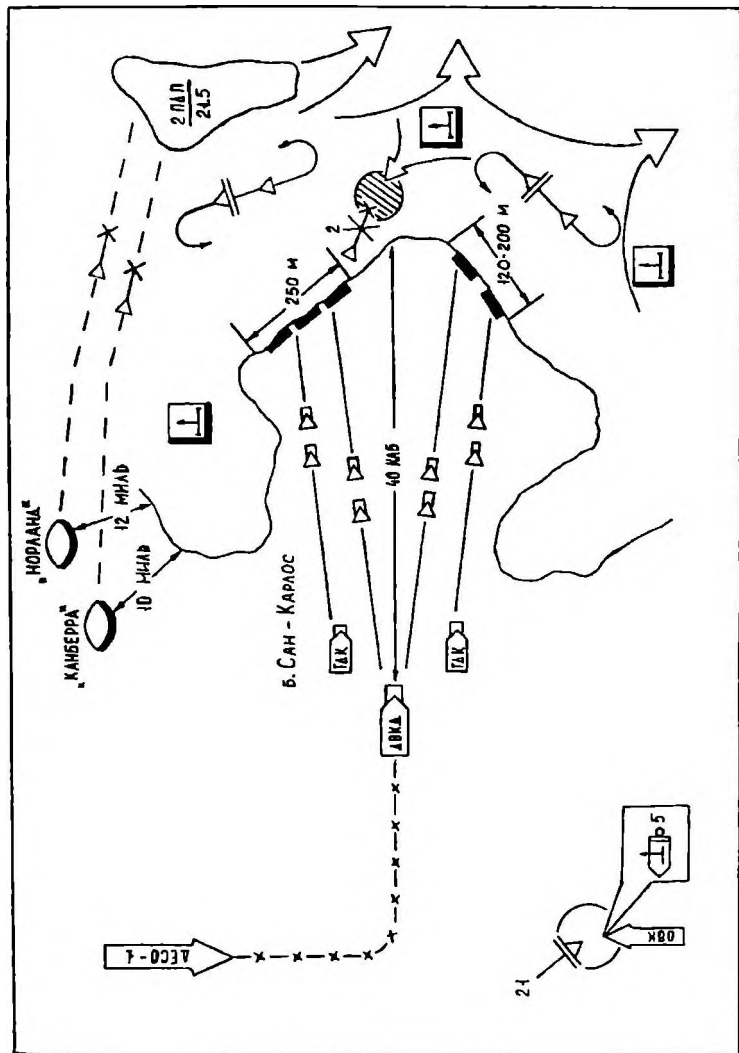
Более серьезные ответные меры аргентинские вооруженные силы смогли предпринять только на рассвете. Ударам аргентинской авиации подверглись корабли группы оперативного прикрытия, в результате чего 2 фрегата были повреждены. На следующий день аргентинская авиация повторно нанесла удар по кораблям группы оперативного прикрытия. При этом по фрегату «Ардент» нанесли удар одновременно 15 самолетов, что привело к дезорганизации стрельбы ЗУР и обеспечило прицельный сброс бомб. От попадания четырех авиабомб весом 225 кг каждая корабль затонул.

Ошибкой аргентинского командования следует признать то, что удары наносились не по десантным кораблям и транспортам, а по кораблям охранения.

В течение суток англичане расширили захваченный плацдарм до 13 км<sup>2</sup> и довели численность своих войск на нем до 5 тыс. человек. Со вторым эшелонном десанта на остров были доставлены легкие танки «Скорпион», зенитно-ракетные комплексы «Рапира», 105-мм пушки и 81-мм минометы. В относительно короткие сроки на плацдарме из стальных плит оборудовали взлетно-посадочную площадку (20 м<sup>2</sup>) для вертолетов и самолетов «харриер» и «си харриер». В емкостях, закопанных в землю, создали 3-суточные запасы топлива и пресной воды.

23 мая аргентинская авиация нанесла массированный удар по английским кораблям. Двумя бомбами был поражен фрегат «Антилоуп», однако бомбы не взорвались. Команду эвакуировали с корабля, после чего при разряжении одной из бомб произошел взрыв. В результате взрыва вышла из строя корабельная электростанция, возник пожар, затем последовали взрывы боеприпасов, после чего корабль затонул. Через день 4 аргентинских штурмовика «скайхок», подойдя со стороны берега на высоте 15 м, атаковали эсминец УРО «Ковентри», находившийся в северной части Фолклендского пролива. Самолеты были обнаружены корабельной РЛС на удалении 18 км. Из-за запоздания обнаружения самолетов англичанам удалось сбить только 2 «скайхока», остальные нанесли точный бомбовый удар. В эсминец попали три бомбы, через 5 мин. крен корабля на левый борт достиг 50°, а спустя 15 мин. он затонул.

Только после того как на захваченном плацдарме были развернуты 6 войсковых буксирных ЗРК «Рапира», англичане вывели корабли группы оперативного прикрытия из стесненного Фолклендского пролива. В дальнейшем такие же ЗРК установили в Тил-Инлесе, Гус-Грише, а также в районе бухты Фицрой, где шла высадка вспомогательного десанта. Однако из-за малых глубин десантные корабли «Сэр Галахад» и «Сэр Тристрам» не могли стать



Высадка английского десанта в бухте Сан-Карлос 21 мая 1982 г.

на якорь в зоне, прикрываемой ЗРК «Рапира», что значительно повышало их уязвимость от средств воздушного нападения противника. Только один «скайхок», выходящий из атаки в сторону берега, вошел в зону действия ЗРК «Рапира» и был сбит. Следует отметить, что время между захватом цели и ее уничтожением для этого ЗРК составляло в среднем всего 5 сек.

Так как в районе высадки отсутствовали порты, позволяющие осуществлять разгрузку судов у причалов, англичане использовали вертолеты для доставки грузов и войск на острова. Для выгрузки тяжелой боевой техники планировалось использовать вертолеты «чинук», обладающие грузоподъемностью свыше 10 тонн. Перебрасывая с десантных кораблей на берег личный состав, эти вертолеты брали на борт до 80 полностью вооруженных морских пехотинцев. Однако 3 из 4 таких вертолетов были потеряны вместе с контейнеровозом «Атлантик Конвейер», который потопили аргентинские самолеты «супер этандар». Для англичан эта потеря была особенно тяжелой, так как значительно снизились темпы доставки грузов на острова. Именно по этой причине 8 июня при разгрузке большие танкодезсантные корабли «Сэр Галахад» и «Сэр Тристрам» из-за длительного нахождения в пределах визуальной и радиолокационной видимости с Фолклендских островов были атакованы аргентинскими штурмовиками «скайхок». В результате «Сэр Галахад» был уничтожен, а «Сэр Тристрам» получил серьезные повреждения. Потери составили 59 человек убитыми и 74 ранеными.

Для того чтобы восполнить потери тяжелых транспортных вертолетов «чинук», часть вертолетов «си кинг» англичане использовали как транспортные средства, предварительно сняв с них противолодочное вооружение.

После накопления сил на плацдарме английские войска начали наступление вдоль северного и юж-

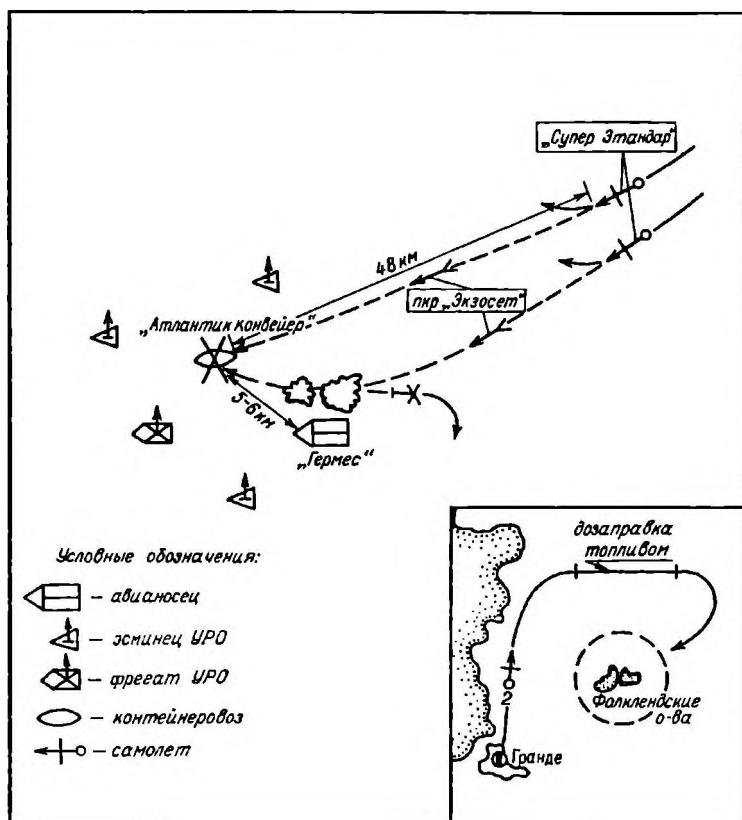


Схема атаки аргентинскими самолетами авиатранспорта «Атлантик конвейер»

ного побережий острова Восточный Фолкленд в направлении на Порт-Стэнли. Наступление вдоль северного побережья осложнялось сильнопересеченной и труднопроходимой местностью, в связи с чем на этом направлении действовали наиболее подготовленные в боевом отношении и обученные действиям в трудных условиях части 3-й бригады морской пехоты. 29 мая в районе небольшого порта Тил-Инлет высадился вертолетный десант общей численностью 500 человек.

Два батальона парашютного полка вели наступление в южном направлении, вдоль грунтовой дороги, соединяющей Сан-Карлос с населенным пунктом Порт-Дарвин и аэродромом Гус-Грин. К 29 мая оба эти пункта были захвачены. На аэродром Гус-Грин перебазировались английские самолеты: создались благоприятные условия для дальнейшего продвижения на восток.

Активные наступательные действия англичане вели только ночью, после массированных артиллерийских и бомбовых ударов, которые осуществлялись по наведению офицеров связи, находившихся в боевых порядках наступающих подразделений. Как правило, выполнение поставленных задач завершалось в первой половине суток. Из некоторых орудий 105-мм калибра производили по 500 выстрелов ежедневно. Корабельная огневая поддержка также сыграла существенную роль в боях за Фолкленды: только из 114-мм орудий было произведено более 8 тыс. выстрелов.

При ведении боевых действий англичане также применяли внезапные ночные атаки без предварительной авиационной и артиллерийской подготовки.

Удары по наземным объектам наносили с самолетов «харриер», имевших более точную прицельно-навигационную систему и лазерные дальномеры, выполнявших функции ведущих, и с самолетов «си харриер», которые были ведомыми.

В ходе боев за острова получили распространение ночные высадки вертолетных десантов, высаживавшиеся в различных местах и заканчивавшие боевые действия к утру. Ввиду сложного рельефа местности и слабо развитой дорожной сети вертолеты использовались для переброски боевой техники, боеприпасов и различных предметов снабжения.

Стремясь к достижению превосходства в силах непосредственно перед штурмом Порт-Стэнли, где



находилась основная группировка аргентинских войск, англичане высадили два морских десанта общей численностью около 3 тыс. человек. Один десант был высажен южнее Порт-Стэнли — в бухте Фицрой, другой десант севернее — в заливе Беркли.

2 июня английские силы полностью блокировали аргентинский гарнизон с моря и суши и приступили к интенсивной авиационной и артиллерийской обработке позиций противника. 12 июня по эсминцу «Глеморган», обстреливавшему позиции аргентинских войск в районе Порт-Стэнли, был нанесен удар двумя ракетами «экзосет» ММ-38. С корабля успели поставить уводящие пассивные помехи и одновременно выполнить противоракетный маневр. В эсминец попала только одна ракета. Удар пришелся в кормовую часть корабля, были выведены из строя вертолетная площадка и ангар. Только из-за того, что боеголовка ракеты не взорвалась, корабль получил сравнительно небольшие повреждения.

В условиях нехватки боеприпасов и полной изоляции аргентинцы не сумели отразить наступление английских войск, начатое в ночь на 13 июня, и днем 14 июня вынуждены были капитулировать. Обе стороны в ходе боевых действий понесли ощутимые потери. Примерно 200 англичан были убиты и около 300 ранены<sup>1</sup>. Аргентинские вооруженные силы потеряли убитыми около 1300 человек.

После захвата Фолклендских островов в руки британского командования попали документы, на которых были нанесены границы минных заграждений, выставленных на внешнем рейде Порт-Стэнли,

---

<sup>1</sup> Это опять же официальная британская статистика. Ниже будет упомянуто, что с 16 мая по 13 июня только на госпитальном судне «Уганда» была оказана помощь 730 английским военнопленным, из которых 92% (то есть 672 человека) получили ранения в боевой обстановке. Думается, что если бы удалось выяснить число заказанных англичанами цинковых гробов, их бы оказалось много больше двухсот... (Прим. ред.)

где глубины составляли 50—80 м. Используя парные контактные тралы, англичане без особого труда уничтожили минные заграждения. Подсеченные мины расстреливались корабельной артиллерией.

Опыт высадки морских десантов на Фолклендские острова позволяет сделать некоторые выводы, связанные с тенденцией развития военно-морского искусства в десантных действиях.

Полная изоляция района боевых действий, максимальное подавление противника до начала проведения морской десантной операции, а также достигнутое превосходство в силах и средствах были важнейшими условиями успешной высадки англичан на Фолклендские острова.

Во время англо-аргентинского конфликта выявилась тенденция возрастания роли почных боевых действий и применения приборов ночного видения. Наличие таких приборов на вооружении английских войск позволило успешно осуществить ночную высадку морского десанта, а затем в боях за острова в максимальной степени использовать темное время суток для решения боевых задач.

В ходе конфликта получил дальнейшее развитие такой способ высадки десанта, как «вертикальный охват». Здесь впервые в боевой обстановке таким способом осуществляли ночную высадку десанта.

Морская пехота явилась наиболее подготовленной для действий в составе штурмовых отрядов при захвате плацдарма на берегу.

Важным и незаменимым средством огневой поддержки в морской десантной операции была корабельная артиллерия. При высадке морского десанта на Фолклендские острова выявлено, что основными принципами ее подготовки и ведения явились тщательное планирование высадки и всестороннее обеспечение сил; создание многократного превосходства над противником на главном направлении; единство руководства всеми силами, участвующими в опера-

ции; достижение превосходства в воздухе до начала высадки десанта и удержание его до окончания операции; стремление к максимально высоким темпам высадки; стремление к изоляции плацдарма и надежное укрепление флангов до завершения высадки главных сил; высокое искусство маскировки и дезинформации противника; максимальное использование вертолетных десантов; высокий уровень подготовки войск и десантных сил.

### **Авиация топит корабли**

Английское командование большую роль в боевых действиях отводило авиации, на которую возлагался широкий круг задач. Она вела оперативную и тактическую разведку; обеспечивала завоевание господства в воздухе, противовоздушную и противоволодочную оборону оперативного соединения; высаживала воздушные десанты; осуществляла авиационную подготовку и поддержку морского десанта; производила транспортные перевозки; участвовала в воздушной блокаде Фолклендских островов.

Аргентинская авиация главным образом решала задачу уничтожения кораблей и судов в море, кроме того, она наносила удары по высаженным на острова войскам и вела борьбу с английской авиацией.

Следует отметить, что авиации в ходе конфликта приходилось действовать в сложных метеоусловиях. Скорость ветра достигала 50 м/сек., температура воздуха держалась в пределах между  $-5^{\circ}$  и  $+5^{\circ}$ . Сильное волнение моря значительно затрудняло работу радиолокационных станций, а постоянная низкая облачность (порядка 30 м) и ограниченная горизонтальная видимость осложняли выполнение полетов по профилю «большая — малая — большая» высота.

Тактика воздушных атак аргентинской авиации в немалой степени была обусловлена наличием на кораблях английского оперативного соединения ЗРК «Си Дарт» с 50-километровой зоной поражения.

Вследствие этого аргентинские летчики производили атаки на небольшой высоте, используя бомбы, ракеты и пушечное вооружение (без применения средств радиоэлектронной борьбы).

Основным способом действий авиации как по береговым целям, так и по кораблям явились эшелонированные удары группами. В боях аргентинская авиация нанесла несколько массированных ударов по кораблям противника. Самый крупный налет был проведен 21 мая. В нем участвовало более 70 самолетов, которые атаковали английские корабли в течение часа тремя волнами. Соотношение ударной и обеспечивающей авиации в группах составляло 2:1.

Аргентинские летчики практиковали смену маршрутов полета к цели, осуществляли подход к островам с различных направлений (чаще с юга), однако возможности для широкого маневра у них были ограничены. Рубежи дальнего радиолокационного дозора аргентинские летчики преодолевали, как правило, на малых высотах с привлечением демонстративных групп, которые часто связывали либо боем, либо преследованием английские истребители «си харриер». Для наведения своих самолетов на цель аргентинцы использовали береговую РЛС AN/TPS-43, обеспечивающую обнаружение воздушных целей на дальностях до 400 км.

Для преодоления ПВО аргентинцы использовали такой прием, как массирование самолетов, с целью перенасыщения обстановки за пределы возможностей средств ПВО. Такой прием аргентинцы использовали при нанесении удара по фрегату «Ардент».

Для увеличения радиуса действий своей авиации в самом начале конфликта аргентинское командование организовало дежурство самолета-заправщика KC-130 в воздухе. Но, после того как английские истребители сбили один заправщик, аргентинское командование отказалось от такой организации обеспечения своей авиации.

Выдвинутые в сторону материка корабли и самолеты ДРЛО противника вынуждали аргентинских летчиков преодолевать эту зону на малых высотах, что увеличивало расход топлива и требовало дозаправки в воздухе. Для этого часть боевых самолетов вместо бомб несли топливные баки. Так, для выполнения задачи самолеты «мираж» брали на борт две — три авиабомбы 500-кг калибра и два подвесных топливных бака по 1700 л каждый. Но все же организация заправки самолетов в воздухе была отработана слабо, так как из-за нехватки топлива 6 аргентинских самолетов при возвращении на аэродромы, не долетев до берега, упали в море.

Для англичан явилось полной неожиданностью успешное использование аргентинскими летчиками противокорабельных ракет «эксосет». Такие ракеты вместе с их носителями — палубными штурмовиками «супер этандар» были закуплены Аргентиной у Франции. Однако к началу конфликта поставки учебно-тренировочного оборудования, ракет и самолетов полностью осуществлены не были. Англичане считали, что без помощи французских специалистов аргентинские летчики не смогут применить эти ракеты. Видимо, из-за такой недооценки противника англичане не подготовились к противоракетной обороне. Поэтому первые атаки аргентинской авиации были успешными.

4 мая группа из 5 аргентинских самолетов — 2 ударных, под правой консолью каждого была подвешена противокорабельная ракета «эксосет», а под левой — сбрасываемый топливный бак емкостью 1100 л, 1 резервный с таким же вооружением, 2 только с подфюзеляжными топливными баками (выполняли функции заправщиков), направилась в район Фолклендских островов. По данным целеуказания с самолета-разведчика «нептун», находящегося за пределами зоны действия зенитно-ракетных комплексов английских кораблей, 2 самолета «супер этандар» в ракетном варианте были наведены на британские корабли.

Подход в район самолеты осуществляли на высоте 40—50 м со скоростью 900 км/час. Бортовые РЛС самолетов были выключены. Погода благоприятствовала достижению момента внезапности, горизонтальная видимость в районе была 400 м, высота нижней кромки облаков 150 м. На удалении 46 км от цели высоту полета увеличили до 150 м и произвели кратковременное включение РЛС (на 30 сек.), в результате чего были обнаружены две цели (эсминец «Шеффилд» и фрегат «Плимут»), угол между ними составлял 40°. После ввода данных целеуказания в бортовую ЭВМ по каждой из целей выпустили по одной ракете. В период атаки бортовая аппаратура зарегистрировала работу РЛС фрегата «Плимут». Поисковая РЛС эсминца «Шеффилд» в это время не работала, чтобы не создавать помехи спутниковой системе связи «скайнет», через которую велись переговоры с Лондоном. После пуска ракет самолеты выполнили разворот на обратный курс с резким снижением высоты до 30 м и вышли из района боя.

Активная радиолокационная головка самонаведения одной ракеты на удалении 12—15 км захватила эсминец «Шеффилд». При подлете к цели ракета снизилась до 2—3 м. С корабля ракету заметили за несколько секунд до попадания. Попав в корабль, ракета пробила борт на 1,8 м выше ватерлинии. Размеры пробоины составили 4,5 x 1,2 м.

На «Шеффилде» возник сильный пожар.<sup>1</sup> После 5 часов безрезультатной борьбы за живучесть экипаж покинул корабль. Англичане делали отчаянные попытки спасти эсминец, но при буксировке на сильном волнении 10 мая «Шеффилд» затонул.

---

<sup>1</sup> Сама ракета не взорвалась — как и большинство ракет «Экзосет», примененных в данном конфликте. (Прим. ред.)

Вторую ракету с фрегата «Плимут» обнаружили за 40 сек. Были поставлены пассивные помехи в виде завесы из дипольных отражателей, по которым сработала головка самонаведения ракеты.

После потери «Шеффилда» англичане значительно усилили ПВО и ПРО оперативного соединения. На противолодочных вертолетах «линкс» установили передатчики помех для увода ракет «экзосет». При отражении атак средств воздушного нападения противника англичане стали использовать неуправляемые ракеты-снаряды типа «корсус», «си фен» и «стоккейд», начиненные дипольными отражателями, изготовленными из металлизированного стеклянного волокна, алюминиевой фольги и других материалов. В нормальных метеоусловиях время действия помех составляло 6 мин. По заявлениям зарубежной печати, все средства радиоэлектронного противодействия были эффективными и действовали безотказно. Корабли оперативного соединения почти непрерывно выставляли облака заградительных пассивных помех, если возникала опасность воздушного нападения.

25 мая 2 самолета «супер этандар» после дозаправки топливом в полете по данным целеуказания береговой РЛС скрытно вошли в район расположения английских авианосцев. Вход самолетов в район цели происходил следующим образом. После взлета с авиабазы Рио-Гранде оба самолета взяли курс сначала на север, затем на восток (на этом участке маршрута производилась дозаправка топливом от самолета С-130), потом они развернулись на юг, а через некоторое время — на запад и неожиданно для англичан подошли к кораблям с восточного направления. Вход в район нахождения английских кораблей обеспечивал второй самолет С-130. На дальности около 80 км от предполагаемого местонахождения авианосцев аргентинские летчики включили бортовые радиолокационные станции и обнаружили две крупные цели с охранением. Выпустив две

ракеты на дистанции 48 км от целей, самолеты «супер этандар» на предельно малой высоте сразу же ушли в сторону континента. Англичане, обнаружив аргентинские самолеты, поставили мощные пассивные помехи. Ракета, идущая на авианосец «Гермес», была уведена помехой, но после выхода из облака пассивных помех головка самонаведения ракеты захватила крупную цель, находящуюся на удалении 5—6 км от авианосца. Этой целью оказался контейнеровоз «Атлантик Конвейер», который аргентинские летчики приняли за авианосец.<sup>1</sup> От попадания двух ракет «эксосет» контейнеровоз затонул.

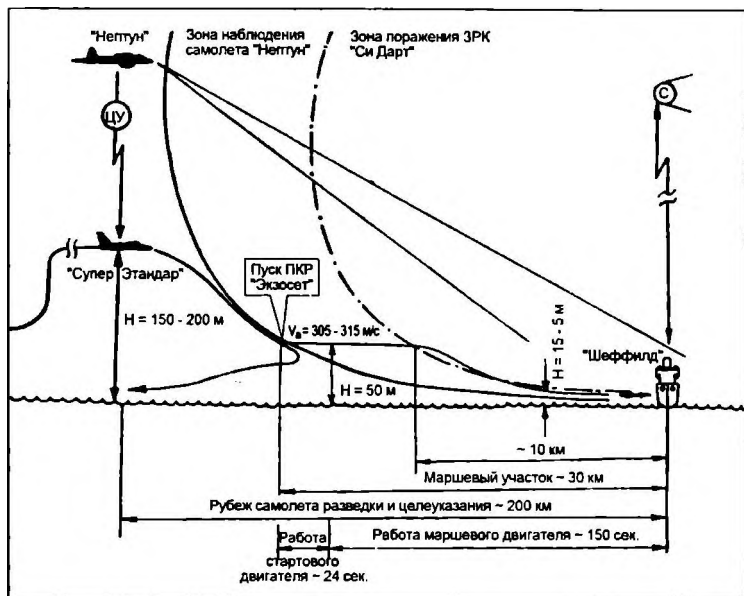
Из-за того что аргентинские летчики выполняли атаки с малых высот — топ-мачтовым способом, бомбы часто не успевали стать на боевой взвод, поэтому 80% бомб, попавших в английские корабли, не взорвалось. Так, например, 8 июня 5 аргентинских самолетов «мираж» сбросили бомбы на английский фрегат «Плимут». Четыре из них попали в корабль, но ни одна не взорвалась. Эта неудача дорого обошлась аргентинцам, так как в ходе конфликта с фрегата «Плимут» было выпущено девять зенитных ракет «си кэт» и произведено 900 выстрелов из 114-мм орудий, в результате чего было сбито 5 и повреждено несколько аргентинских самолетов. Попавшая в эскадренный миноносец «Глазго» 450-кг бомба также не взорвалась.

Несмотря на все отмеченные недостатки, аргентинская авиация нанесла наибольший урон британским экспедиционным силам: ей удалось потопить 2 эсминца типа «Шеффилд», 2 фрегата типа «Ама-

---

<sup>1</sup> Собственно, он и был вспомогательным авианосцем — благодаря усиленной палубе и соответствующему оборудованию контейнеровоз мог поднимать и принимать боевые вертолеты и истребители-бомбардировщики укороченного взлета/посадки «си харриер». Таким образом, «Атлантик Конвейер» является самым крупным военным кораблем, погибшим в ходе боевых действий после Второй Мировой войны. (Прим. ред.)





### Атака эскадренного миноносца «Шеффилд»

зон», десантный корабль «Сэр Галахэд» и контейнеровоз «Атлантик Конвейер», а также серьезно повредить более 10 кораблей (в том числе оба авианосца). Экипажи аргентинских самолетов выполняли полеты на предельно малых высотах и, используя для маскировки складки местности, довольно успешно действовали против английских кораблей, находящихся в Фолклендском проливе. Такой прием уменьшал дальности их радиолокационного обнаружения до 10—16 км, а соответственно и время на подготовку расчетов зенитных ракетных комплексов и зенитной артиллерии к открытию огня. Налеты проводились, как правило, с западного, юго-западного и южного направлений, в конце дня, со стороны солнца, когда его лучи ослепляли корабельные боевые расчеты, осуществлявшие наведение зенитных средств с помощью оптических прицелов.

### Потери самолетов и вертолетов ВВС Аргентины от зенитных средств<sup>1</sup>

Системы оружия	Сбитые самолеты, вертолеты	
	Достоверные потери	Вероятные потери
<b>Корабельные ЗРК:</b>		
«Си Вулф»	5	—
«Си Дарт»	8	—
«Си Кэт»	8	2
<b>Наземные ЗРК:</b>		
«Рашира»	14	6
<b>Переносные ЗРК:</b>		
«Блоунайп»	9	2
«Стингер»	1	—
Зенитная артиллерия	7	1
Всего	52	11

Из аргентинской авиации наиболее эффективно действовали самолеты «супер этандар», которые произвели шесть пусков ракет «эксосет». Три ракеты поразили цели, две были сбиты зенитными ракетами «си вульф», одна ракета была уведена пассивными помехами, поставленными с фрегата «Плимут». Во всех случаях самолеты выходили в атаку парами под прикрытием истребителей и производили пуск ракет (по одной с носителя), не входя в зону ПВО корабельного соединения. После пуска ракеты самолеты осуществляли отход отворотом на обратный курс. Малая высота полета самолета и самой ракеты, а также малая поверхность эффективного радиолокационного отражения ракеты кора-

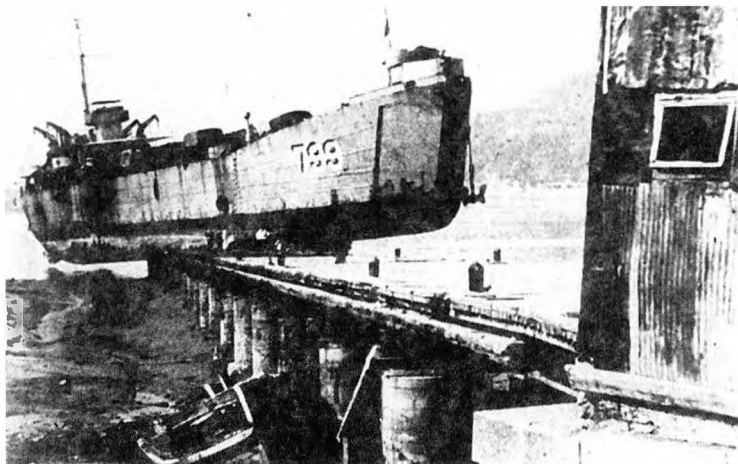
<sup>1</sup> Таблица составлена по данным: USNIP, 1983, № 5, p.130.



Против засевших в пещерах защитников Волмидо применялись ручные огнеметы.



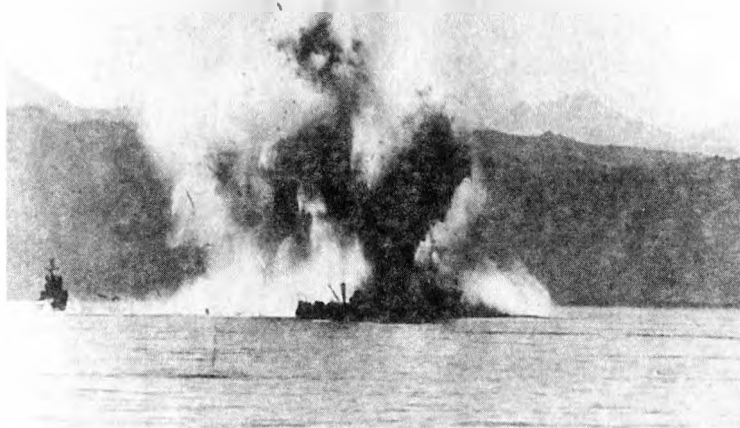
Разгрузка американских танкодесантных транспортов в гавани Инчхона во время отлива («красный» участок высадки).



Американский танко десантный корабль LST-799 на причале после отлива. *Ичхон, сентябрь 1950 года.*



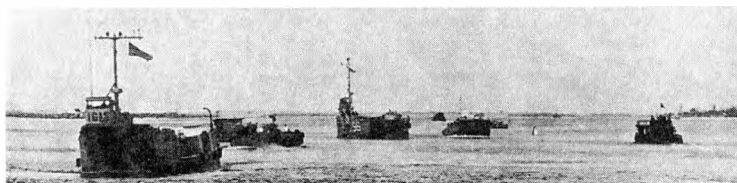
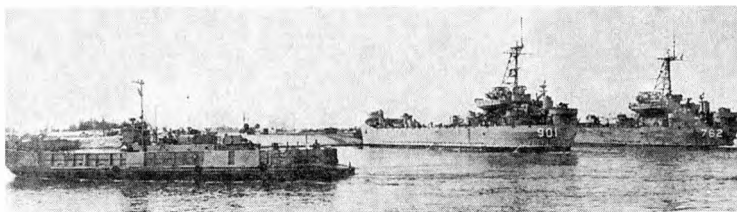
Танко десантная баржа, заброшенная приливом на корпус затопленного танко десантного корабля. *Ичхон, сентябрь 1950 года.*



Подрыв южнокорейского тральщика на донной  
неконтактной мине.



Таиландский фрегат «Прайс», попавший под огонь  
северокорейской береговой артиллерии. *Январь 1951 года.*



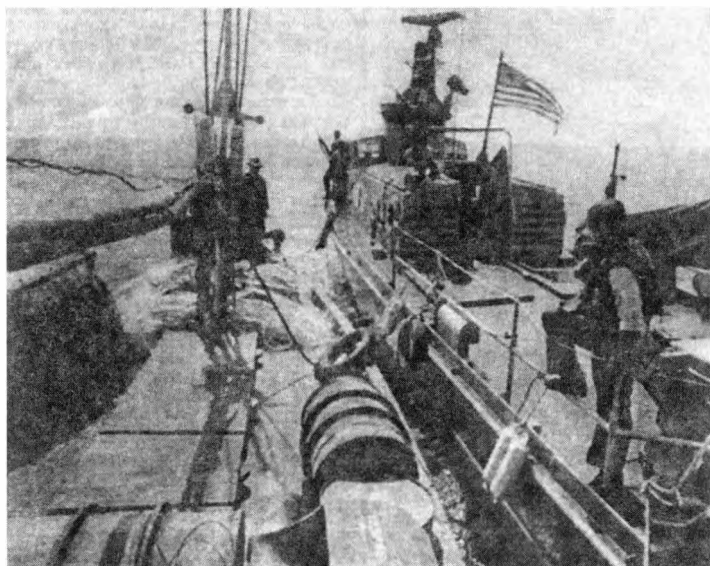
Американские корабли на реке Сайгон.



Речные бронекатера американских ВМС у причала.  
*Вьетнам, 1960-е годы.*



На борту бронекатера.



Американский патрульный катер типа RCF («Свифт») досматривает вьетнамскую джонку.



Израильский эскадренный миноносец «Эйлат» — первая жертва противокорабельных ракет.

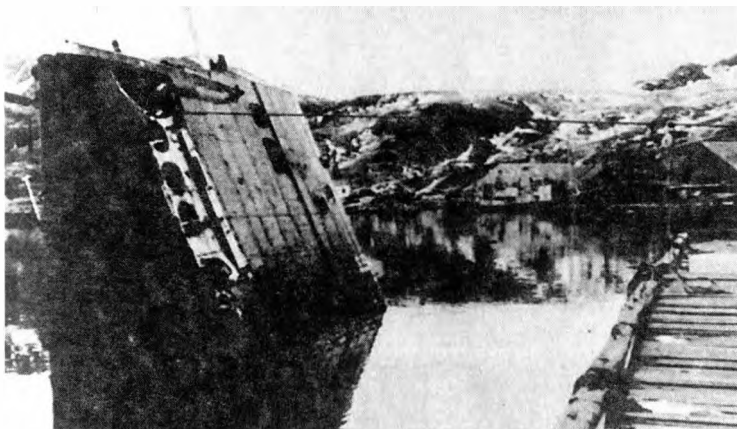


«Атлантик Конвейер» после переоборудования. За стенкой из контейнеров скрывается полетная палуба.





Истребитель-бомбардировщик «харриер» взлетает с палубы «контейнеровоза» «Атлантик Конвейер».



Рубка аргентинской подводной лодки «Санта-Фе», 25 апреля 1982 года потопленной британскими вертолетами у причала в бухте Грютвикен (остров Южная Георгия).



Атомная подводная лодка «Конкерор»...



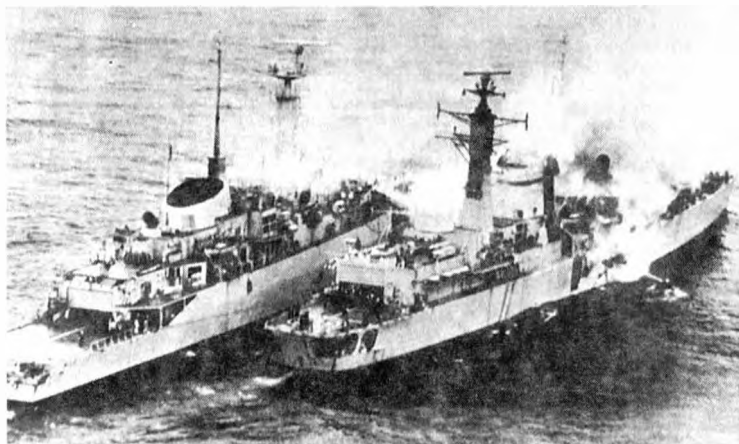
...и ее жертва — крейсер «Генерал Бельграно», тонущий с оторванной носовой частью. 2 мая 1982 года.



Американский аэродром на острове Вознесения. Эта база использовалась британскими ВВС в качестве перевалочного пункта на пути к Фолклендским островам.



Британский эсминец «Шеффилд» после попадания ракеты.  
*4 мая 1982 года.*



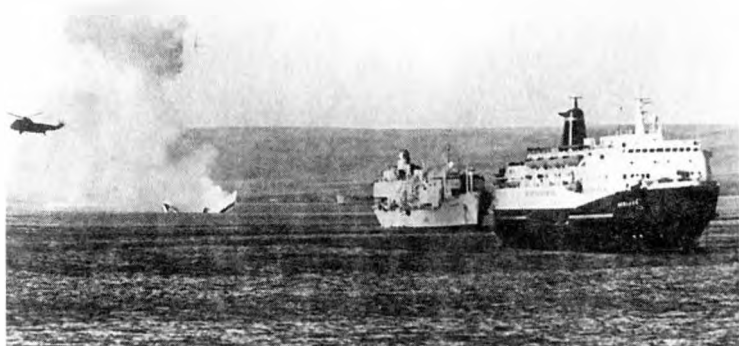
Фрегат «Арроу» помогает тушить пожар на «Шеффилде».  
*21 мая 1982 года.*



Британские корабли пытаются спасти фрегат «Ардент».



«Ардент» в огне.



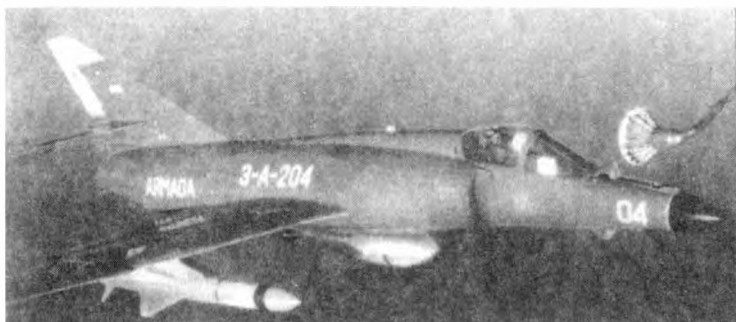
«Ардент» утонул...



Два дня спустя. Горящий «Антилоуп».



Прошло еще два дня. Гибель эсминца «Ковентри».  
*25 мая 1982 года.*



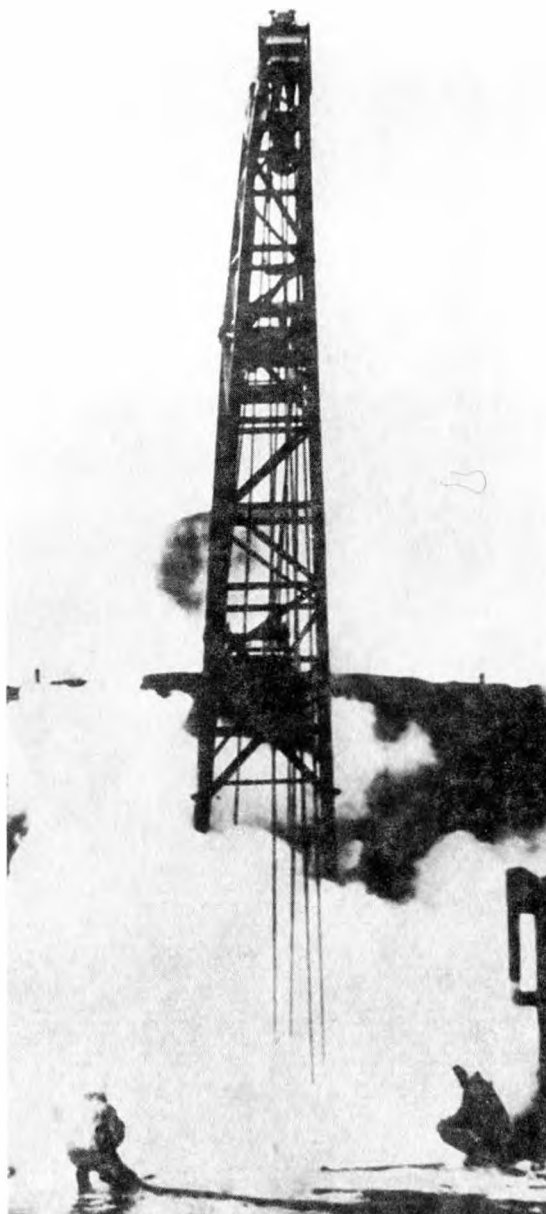
25 мая 1982 года – день национального праздника Аргентины.

Штурмовик «Супер Этандар», пилотируемый капитан-лейтенантом Х.Барраса, производит дозаправку в воздухе от самолета С-130.

*Через пару часов висящая под его крылом ракета поразит цель – британский авиатранспорт «Атлантик Конвейер».*

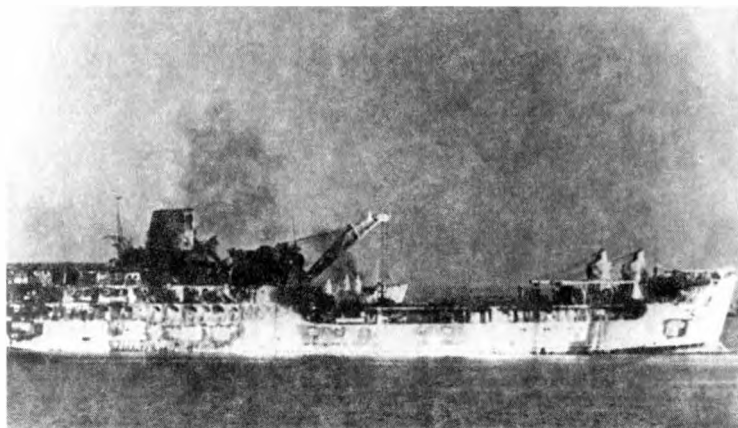


Сан-Карлос – место высадки британского десанта на острове Восточный Фолкленд.



Это — не пожар на нефтешки, а палуба танкодесантного транспорта «Сэр Галахад». 8 июня 1982 года.





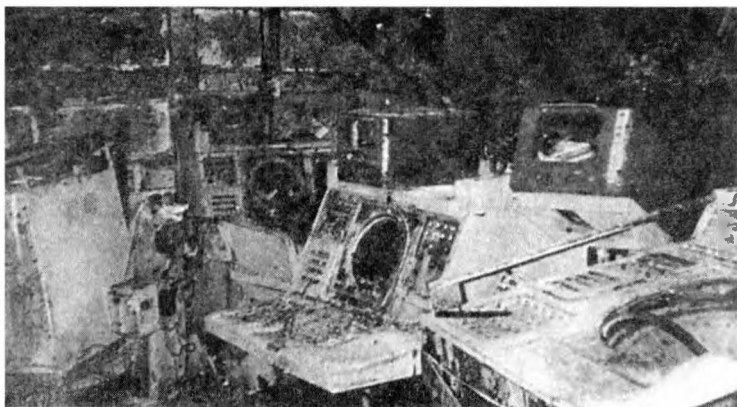
«Сэр Галахад» перед затоплением.



Английские десантники в Порт-Стэнли.



Фрегат «Старк». Место попадания второй ракеты.



Рубка фрегата «Старк» после пожара

бельными РЛС не позволяли вовремя обнаруживать атаки. Всего самолеты «супер этандар» произвели 26 боевых вылетов, в ходе которых 1 самолет был сбит и 1 получил повреждения.

Всего самолеты аргентинских ВВС сделали около 500 самолето-вылетов, при этом в 261 случае летчики возвращались, не выполнив задачу из-за противодействия сил и средств ПВО англичан или из-за нехватки топлива. Очень часто аргентинское командование допускало ошибки при выборе объектов уничтожения. Так, например, вместо того, чтобы сосредоточить все усилия своей авиации на уничтожении кораблей, и в первую очередь авианосцев, они стремились уничтожить максимальное количество английских самолетов. Потери аргентинской авиации составили более 100 самолетов и вертолетов, в том числе «супер этандар» — 1, «мираж» и «даггер» — 26, «пукара» — 23, вертолетов — 18 и др. Наибольшие потери аргентинские ВВС понесли от зенитных ракет (45 самолетов), 31 самолет потеряли в воздушных боях<sup>1</sup>, 30 — на аэродромах.

Аргентинское командование широко использовало транспортные самолеты С-130 и «боинг-707» для ведения разведки. С 1 мая по 19 июня они выполнили 466 полетов на воздушную разведку, налетав при этом более 2200 часов. В интересах скрытности эти полеты осуществлялись с выключенной бортовой РЛС, на предельно малых высотах (до 15 м). С выходом в район нахождения английских кораблей самолет-разведчик резко набирал высоту до 150 м, кратковременно включал бортовую РЛС и после засечки целей снова снижался.

Английская авиация действовала, как правило, небольшими группами. По береговым целям удар

---

<sup>1</sup> По другим данным, в воздушных боях (с английскими «си харриерами») было сбито только 28 аргентинских летательных аппаратов, причем 25 из них — управляемыми ракетами «сайдуиндер» AIM-9L. (Прим. ред.)

наносили 2—3 самолета «харриер» или «си харриер» с высоты 100—300 м, с горизонтального полета или пикирования, отход осуществляли с выполнением противозенитного маневра «горка», «змейка», отворот вправо, влево. Для уменьшения вероятности потерь при нанесении ударов по наземным целям английские летчики использовали такой тактический прием, как бомбометание с кабрирования. При этом подход к цели осуществлялся на малой высоте. На дальности около 5 км от объекта удара летчик переводил машину в режим крутого кабрирования и осуществлял сброс бомб. Кроме того, бомбометание с самолетов «харриер» зачастую производилось со средних высот — сначала с 3600, а затем с 5000 м. Самолеты применяли УР «мартель», 1000- и 500-фунтовые бомбы (ночью использовали лазерные прицелы).

Для подавления огня береговой артиллерии «харриеры» наносили по ней удар американскими бомбами с лазерной системой наведения. Подсветка цели, как отмечается в зарубежной печати, осуществлялась наземным наводчиком, а пара самолетов сбросила бомбы после захвата полуактивными лазерными головками самонаведения отраженного от цели луча.

Из-за малочисленности английской авиации ей пришлось действовать с большим напряжением. Так, только самолеты «си харриер» совершили свыше 1500 вылетов (в среднем 6 вылетов в сутки), а 880-я эскадрилья вертолетов «Си Кинг» только в мае налетала 1560 часов, или 270 летных часов на один экипаж, что равняется годовой нагрузке. Всего «харриеры» и «си харриеры» совершили 2376 боевых вылетов, в том числе 282 ночью. Общий их налет составил 2675 часов.

Каждый английский летчик ежедневно совершал по 3—4 вылета общей продолжительностью до 10 часов. Количество летчиков на 1 самолет в начале конфликта равнялось 1,2, а позднее было доведено до 1,4.

На самолетах «харриер» и «си харриер» отсутствовало противорадиолокационное оружие. По этой причине англичане оборудовали под противорадиолокационные ракеты «шрайк» самолеты «вулкан», предназначенные для уничтожения РЛС в районе Порт-Стэнли. Палубные же самолеты были оснащены приемниками обнаружения радиолокационного облучения, автоматами для выбрасывания дипольных отражателей и инфракрасными ловушками. На них находились передатчики активных помех, успешно использовавшиеся против РЛС управления огнем зенитной артиллерии.

Высокие боевые возможности показал самолет «си харриер», который в воздушном бою превзошел даже истребитель «мираж». В ходе воздушных атак самолеты «си харриер» произвели 27 залпов ракетами «сайдуиндер», 24 из них поразили цель, 7 самолетов они сбили 30-мм пушкой «аден». Из 31 сбитого самолета 19 были истребителями «Мираж». Притом ни один «си харриер» не был сбит в воздушном бою.

Атакуя аргентинские самолеты, англичане часто применяли следующий тактический прием. Ведущий «си харриер» снижался до высоты полета цели, догонял ее и открывал огонь из 30-мм пушки «аден», а ведомый «харриер» занимал позицию сверху, осуществлял захват самолета противника головкой самонаведения ракеты «сайдуиндер» и ждал результатов стрельбы ведущего. В случае промаха ведущий уходил в сторону, а ведомый пускал по цели ракету.

В ближнем воздушном бою англичане эффективно применяли управление вектором тяги в горизонтальном полете. Поскольку аргентинцы в основном использовали ракеты «сайдуиндер» с устаревшей инфракрасной головкой самонаведения, для эффективной атаки необходимо было обязательно зайти в заднюю полусферу противника. Однако как только английский летчик обнаруживал сзади аргентинский

«мираж» или выпущенную ракету, он немедленно реверсировал тягу двигателей за счет поворота струи выходящих газов, и «си харриер» или «харриер» резко тормозился, изменяя свое угловое положение. В результате самолет или ракета проскакивали вперед, английские летчики оказывались в выгодной позиции для атаки. В свою очередь, чтобы оторваться от оказавшегося в хвосте английского самолета, аргентинские пилоты применяли оборонительные маневры с включением форсажа, что значительно уменьшало запас топлива.

По оценке англичан, хорошо зарекомендовали себя самолеты базовой патрульной авиации «нимрод», выполнившие 110 вылетов. Продолжительность полета в среднем составила 15 часов. Самолеты «нимрод» осуществляли противолодочную оборону оперативного соединения на переходе, выставляли поля из радиогидроакустических буев как по маршруту движения авианосцев, так и в зоне их боевого маневрирования. Для поражения обнаруженных надводных целей на подкрыльевых пилонах подвешивались противокорабельные ракеты «гарпун», а для самообороны — ракеты «сайдуиндер». По мнению англичан, противокорабельная ракета «гарпун» станет основным вооружением самолетов базовой патрульной авиации. В дальнейшем предполагалось вооружить этими ракетами 34 самолета «нимрод».

В ходе англо-аргентинского конфликта очень широко использовались вертолеты. На кораблях британского оперативного соединения находилось до 80 вертолетов. Они наносили удары по наземным целям и по кораблям противника, вели разведку, доставку материальных средств, осуществляли связь, высаживали десанты, обеспечивали противолодочную оборону оперативного соединения. Большая часть вертолетов была вооружена пулеметами, часть — оснащена пусковыми установками НУР. На вертолетах «чинук» были установлены приемники обнаружения радиолокационного облучения и автоматы

для выбрасывания дипольных отражателей и инфракрасных ловушек.

В ходе конфликта отмечены два случая использования вертолетов против надводных целей. 2 мая пара вертолетов «линкс» ракетами «си скуюа» атаковала 2 аргентинских патрульных судна. Атака проводилась в сложных метеоусловиях (суда водоизмещением до 900 тонн периодически скрывались за волнами), однако была успешной. Одно патрульное судно было повреждено, другое — «Коммодоро Сомеллера» — потоплено. Ранее, 25 апреля, ракетами AS-12 и глубинными бомбами вертолеты потопили аргентинскую подводную лодку. В обоих случаях пуск ракет производился в условиях визуального наблюдения цели. С каждого вертолета было выпущено по одной ракете.

### Потери английской авиации<sup>1</sup>

Тип самолета, вертолета	Количество потерянных самолетов и вертолетов			
	от ПВО	на кораблях	в авариях	всего
«Си Харриер»	2	—	4	6
«Харриер»	3	—	1	4
«Чинук»	—	3	—	3
«Си Кинг»	—	—	5	5
«Уэссекс»	—	7	2	9
«Линкс»	—	3	—	3
«Газель»	3	—	—	3
«Скаут»	1	—	—	1
Итого	9	13	12	34

Потери английской авиации составили 34 самолета и вертолета, из них 9 погибли от огня наземных средств ПВО, а остальные — в результате ударов аргентинской авиации, аварий и катастроф.

<sup>1</sup> Таблица составлена по данным: USNIP, 1983, № 5 р. 130.

Опыт боевого использования авиации в англо-аргентинском конфликте позволяет сделать некоторые выводы.

Во-первых, более 80% кораблей и судов было потоплено авиацией. Это свидетельствует о том, что, как и в годы Второй Мировой войны, авиация остается грозной силой в боевых действиях на море. При этом наряду с авиацией ВМС для нанесения ударов по морским целям использовалась и сухопутная авиация. Следовательно, необходимо добиваться четкого взаимодействия между морской и сухопутной авиацией и подготовки летного состава для таких действий.

Во-вторых, борьба за господство в воздухе продолжает оставаться первоочередной задачей, а само завоевание господства — решающей предпосылкой успеха боевых действий на море.

В-третьих, заслуживает внимания опыт англичан по переоборудованию контейнеровозов в авианесущие корабли. Это позволило им, не имея в составе ВМС ударных авианосцев, добиться сосредоточения в удаленном районе до 70 самолетов и завоевать господство в воздухе.

Боевой опыт позволил также выявить сильные и слабые стороны в действиях авиации и наметить пути для повышения ее боеспособности.

К слабым сторонам аргентинской авиации следует отнести отсутствие в боевых порядках самолетов РЭБ и самолетов-заправщиков; неудовлетворительное материально-техническое обеспечение (нехватка запасных частей и боеприпасов); малочисленность квалифицированного обслуживающего персонала и летного состава для восполнения потерь; низкий уровень организации управления силами; неподготовленность летного состава к почным боевым действиям; слабая выучка летчиков ВВС в деле нанесения ударов по надводным целям; плохая организация ведения разведки.



К основным недостаткам английской авиации можно отнести отсутствие самолетов ДРЛО и сверхзвуковых истребителей-перехватчиков с большим радиусом действия; малую скорость, небольшой радиус действия и недостаточную боевую нагрузку палубных самолетов «си харриер».

Для обеспечения противовоздушной обороны экспедиционных сил английское командование создало три района ПВО.

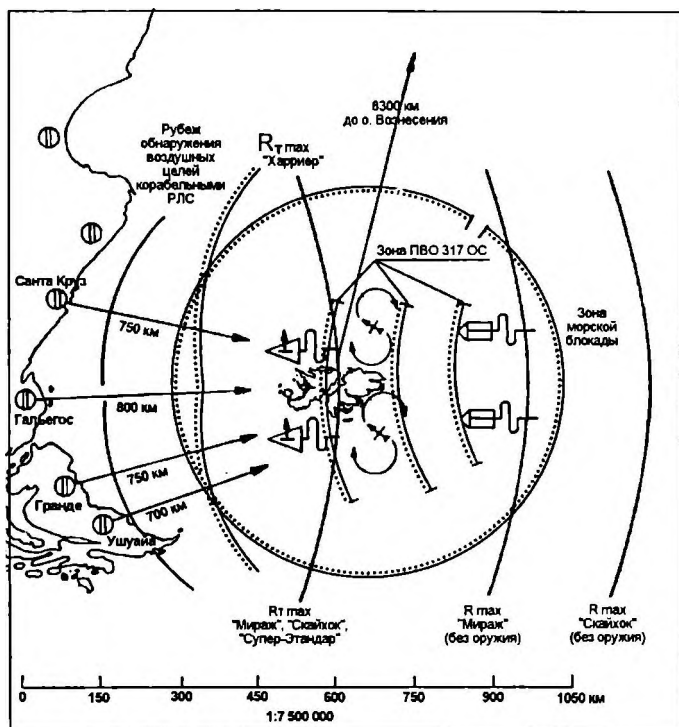
Первый район — пространство вокруг Фолклендских островов — находился в зоне досягаемости аргентинских ВВС. Дальнее радиолокационное наблюдение в этой зоне выполняли эсминцы типа «Шеффилд» в охранении фрегатов УРО, имеющих на вооружении ЗРК «Си Вулф». Эти корабли располагались в 120 милях от главных сил на угрожаемых направлениях. Использование в качестве радиолокационного дозора надводных кораблей явилось вынужденной мерой, так как самолетов ДРЛО англичане не имели, а применение для этих целей самолетов «харриер» и «нимрод» себя не оправдало. Хотя эти корабли и сыграли определенную роль в системе ПВО, они сами стали легкой мишенью для аргентинской авиации. Все 3 эскадренных миноносца, выполнявших такую задачу, были выведены противником из строя: «Шеффилд» и «Ковентри» потоплены, а «Глазго» лишь случайно избежал гибели после попадания авиационной бомбы, пробившей оба его борта. В этом же районе на удалении от авианосца до 140 миль в воздухе барражировала пара самолетов «си харриер». Смена воздушного патруля производилась через каждые 40 мин. Кроме того, на авианосцах в 3-минутной готовности к вылету находилось по звену самолетов «Си Харриер».

Второй район ПВО примыкал непосредственно к Фолклендским островам. Борьбу с воздушным противником в этом районе вели корабли в основном своими средствами ПВО (ЗРК «Си Слаг» и «Си

Дарт»), по их вызову в воздух могли быть подняты самолеты «си харриер» из группы воздушного прикрития.

Третий район ПВО — пространство над северной частью Фолклендского пролива и бухтой Сан-Карлос (район высадки десанта). ПВО в этом районе обеспечивалась развернутыми на плацдарме ЗРК «Рапира» и «Блоупайп», в проливе находились корабли группы оперативного прикрития, как правило, фрегаты УРО, имеющие на вооружении ЗРК «Си Вулф». Все корабли использовали также 20- и 40-мм зенитные автоматы, а фрегаты класса «Амазон» — ЗРК «Си Кэт».

Большую роль в ПВО и ПРО экспедиционных сил играли ЗРК, на долю которых приходится более 50% сбитых самолетов и вертолетов. Особенно высокие боевые возможности показал ЗРК «Си Вулф», на боевом счету которого 5 сбитых самолетов и две ракеты «Эксосет». Комплекс был принят англичанами на вооружение в 1979 г. и установлен на фрегатах УРО для борьбы с низколетящими целями, имеющими эффективную отражающую поверхность до 0,1 м<sup>2</sup>. Аргентинские летчики старались избегать встречи с кораблями, имеющими на вооружении ЗРК «Си Вулф», англичане же стремились именно такие корабли располагать на угрожаемых направлениях в ближней зоне ПВО авианосцев и сожалели о том, что не все корабли были вооружены этими ЗРК. Однако уже в ходе боевого использования обнаружили и серьезные недостатки ЗРК «Си Вулф». Из-за того что угол места цели составлял менее 1,5°, использовать РЛС сопровождения цели и ракеты было невозможно. Кроме того, оказалось, что ЗРК не приспособлен для отражения целей, идущих на корабль с различных направлений. В этом случае пусковая установка ставилась в среднее положение, а это требовало повторного процесса выработки данных для стрельбы. Оба эти недостатка пришлось устранять группам инженеров ракетостроительных фирм (инженеры были доставлены на судах обеспечения в район конфликта).



ПВО британских экспедиционных сил

Основной ЗРК британских ВМС «Си Дарт» в отличие от «Си Вулф» имел очень низкие боевые возможности. Зная его слабые стороны — значительную мертвую зону (4,5 км) и большое время реакции (20 сек.), аргентинские летчики выполняли атаки на предельно малых высотах, исключая таким образом стрельбу ракетами «си дарт». ЗРК оказался также малоприспособленным для борьбы с групповыми целями.

Особенно большим недостатком было то, что РЛС типа «909» не обеспечивала ЗРК «Си Дарт» точными данными при стрельбе в условиях сильного волнения моря. Ошибки в определении дистанции доходили до 16 км.

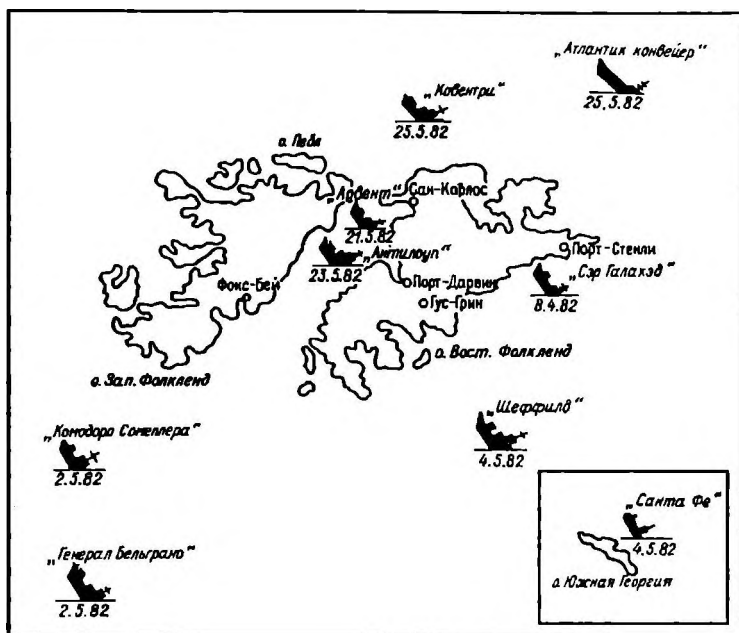
Англичане считали, что создание глубоко эшелонированной обороны против воздушного противника, ограниченного в выборе маршрутов полета, будет гарантировать безопасность кораблей и судов оперативного соединения. Однако, как показал опыт, англичане не смогли решить проблему ПВО и ПРО своих экспедиционных сил. Все потери в корабельном составе они понесли от аргентинской авиации. Отрицательно сказались такие факторы, как отсутствие палубных самолетов радиолокационного обнаружения и сверхзвуковых истребителей дальнего действия, недостаточная оснащенность кораблей ЗРК «Си Вулф» и скорострельной зенитной артиллерией, большие время реагирования и мертвая зона ЗРК «Си Дарт».

В англо-аргентинском конфликте ракеты, благодаря своим высоким боевым характеристикам прочно выдвинулись в число наиболее эффективных средств поражения на море и значительно повысили боевые возможности флотов. В то же время возник вопрос о защите кораблей от ракет противника: ПВО и ПРО стали одними из важнейших видов боевого обеспечения сил.

### Потери надводных кораблей, судов и подводных лодок<sup>1</sup>

Тип НК (ПЛ)	Водоизмещение, т	Дата гибели	Причина гибели
<b>Англия</b>			
Эсминец УРО «Шеффилд»	4100	10.05.82	ПКР «Экзосет» АМ-39
Фрегат УРО «Ардент»	3250	22.05.82	Авиационные бомбы
Фрегат УРО «Антилопа»	3250	23.05.82	Авиационные бомбы
Эсминец УРО «Ковентри»	4100	25.05.82	Авиационные бомбы
Транспорт «Атлантик Коинейер»	14 946	25.05.82	ПКР «Экзосет» АМ-39
Десантный кор. «Сэр Галахад»	5674	08.06.82	Авиационные бомбы

<sup>1</sup> Таблица составлена по данным: USNIP, 1983, № 5.



Места гибели кораблей в англо-аргентинском конфликте 1982 г.

### Потери надводных кораблей, судов и подводных лодок<sup>1</sup> (продолжение)

Тип НК (ШЛ)	Водоизмещение, т	Дата гибели	Причина гибели
<b>Аргентина</b>			
Подводная лодка «Санта Фе»	1870	25.04.82	ПКР AS-12, глуб. бомбы
Крейсер «Генерал Бельграно»	10 800	02.05.82	Подводная лодка
Сторожевое судно «Командор Сомеллера»	900	02.05.82	ПКР «Си Скьюа»

## Тыловое обеспечение

Группа сил обслуживания (плавучий тыл), предназначенная для обеспечения и усиления 317-го оперативного соединения, имела в своем составе 16 судов вспомогательной службы ВМС и более 70 судов, зафрахтованных у частных компаний.

Для доставки в район боевых действий самолетов и вертолетов англичане использовали ролкеры-контейнеровозы. Переоборудование их производилось по проекту АРАПАХО, разработанному в США. Для взлета самолетов в носовой части судна палуба усиливалась стальными листами и заканчивалась рампой (трамплином), обеспечивающей взлет с подскоком. Были оборудованы взлетно-посадочные огни и произведена разметка полетной палубы. Из контейнерных модулей оборудовались кубрики для личного состава, помещения для хранения и обслуживания авиационной техники, устанавливались цистерны для авиационного топлива и масел, на корме была сооружена вертолетная площадка. На контейнеровозе «Атлантик Конвейер» установили две артиллерийские установки 40-мм калибра. Кроме контейнеровоза «Атлантик Конвейер», под авиатранспорты переоборудовали однотипный «Атлантик Коузвей», а также «Контендер Безант». Все работы по переоборудованию контейнеровозов под авианесущие корабли заняли 7—9 суток. Это был первый случай фактического осуществления плана АРАПАХО в боевой обстановке.

Паромы и суда с горизонтальным способом погрузки (ролкеры) англичане использовали для доставки на Фолклендские острова колесной техники, легких танков «скорпион», 105-мм пушек, войсковых зенитно-ракетных комплексов «Рапира», то есть тех грузов, которые не пригодны к контейнеризации.

С объявлением аргентинской стороны о минировании вод, омывающих Фолклендские острова, англичане переоборудовали 5 рыболовных траулеров в минные тральщики и, укомплектовав их военными командами, отправили в район конфликта.

Заслуживает внимания опыт использования пассажирских судов-лайнеров для ускоренной доставки в район боевых действий крупного контингента войск. Всего было задействовано 3 судна этого класса: крупнейший английский лайнер «Куин Элизабет-2», «Канберра» и «Норленд». Вместимость первого лайнера была доведена до 3150 мест, второго — до 2000 и третьего — до 1200. Переоборудование лайнеров в войсковые транспорты заняло всего 48 часов. На судах оборудовали вертолетные площадки и приспособления для передачи грузов в море, установили дополнительные средства связи. Всего 16 суток потребовалось англичанам, чтобы на лайнере «Куин Элизабет-2» доставить в район боевых действий 3 тыс. морских пехотинцев.

Лайнер «Уганда» за 65 часов переоборудовали в госпитальное судно, на нем англичане развернули свыше 1 тыс. коек, загрузили 90 тонн медицинского имущества и приняли 100 человек медперсонала. Оборудованное реанимационное отделение имело почти 100 мест. Только с 16 мая по 13 июля на «Уганде» квалифицированную медицинскую помощь оказали 730 военнослужащим, 92 % которых составляли пораженные в ходе боевых действий. 500 из них на санитарно-транспортных судах были эвакуированы в Монтевидео (Уругвай), а затем по воздуху в Великобританию.

Использование лайнера «Уганда» в качестве госпитального судна стало возможным вследствие того, что еще в мирное время он строился для этих целей. Его скорость (более 20 узлов) позволяла быстро выходить из зоны боевых действий. Он имел большие помещения, удобные для размещения раненых и медицинского имущества, множество безотказно действующих устройств

для спуска спасательных шлюпок и катеров, кондиционеры воздуха, хорошие возможности для быстрого оборудования вертолетных площадок.

При переоборудовании зафрахтованных судов соблюдалась определенная последовательность видов работ: установка дополнительных емкостей для топлива и воды, развертывание жилых помещений, оборудование средствами связи и строительство вертолетных площадок. На некоторых судах — паромов ролкерного типа — устанавливались дополнительные водонепроницаемые переборки, а носовые лацпорты герметизировались с помощью электросварки. Например, на пароме «Раугатира», предназначенном для перевозки инженерной техники и 1000 военнослужащих, были установлены две водонепроницаемые переборки (из расчета сохранения непотопляемости и остойчивости при затоплении двух отсеков).

Почти все суда снабдили установками для бортовой или кормовой передачи-приемки жидкого топлива на ходу. На большей части из них смонтировали высокопроизводительные опреснители. Жилые помещения оборудовали дополнительными умывальниками и туалетами, подвесными койками; добавили спасательных средств, главным образом плотов. Для повышения надежности связи на борту некоторых судов установили космические средства связи.

На судах, длительное время находящихся в районе боевых действий, устанавливались артиллерийские зенитные автоматы (40-мм «Бофорс» и 20-мм «Эрликон») и зенитно-ракетные комплексы.

Переоборудование судов велось круглосуточно на верфях Сайтгемптон, Портсмут, Девонпорт и Росайт. По одному судну было переоборудовано в Гибралтаре и Чарльстоне (США). К производству работ было привлечено более 200 фирм-поставщиков.

Из всех судов, принимавших участие в боевых действиях, только на рыболовецких траулерах гражд-



данские команды были полностью заменены военными экипажами, на других судах имелся смешанный экипаж.

В англо-аргентинском конфликте гражданские суда явились важнейшим резервом ВМС. По мнению английских специалистов, суда должны составлять основу плавучего тыла их ВМС.

В ходе подготовки и ведения операции по захвату Фолклендских островов английское военное командование большое значение придавало тыловому обеспечению, организация которого осложнялась большой удаленностью района боевых действий от метрополии, значительным количеством сил, привлекаемых к операции, и отсутствием в Южной Атлантике передовых военно-морских баз.

Планирование и организация тылового обеспечения осуществлялись под непосредственным руководством начальника главного управления МТО ВМС Великобритании контр-адмирала П. Хаммерслея, входившего в штаб руководства операцией.

Материальное обеспечение являлось важнейшим в ходе боевых действий. Суда плавучего тыла, находящиеся в Южной Атлантике, несли свыше 100 тыс. тонн грузов и более 500 тыс. тонн корабельного топлива. Учитывая то, что 317-е оперативное соединение состояло в основном из кораблей с газотурбинными энергетическими установками, расходы топлива были значительными: месячная потребность достигала 135 тыс. тонн. Поэтому постоянно в районе конфликта находилось не менее 10 танкеров. Всего же в ходе боевых действий суда плавучего тыла свыше 2 тыс. раз пополняли запасы кораблей оперативного соединения (из них 1500 заправок топливом). Заправка кораблей топливом производилась на ходу траверзным способом с обоих бортов. Время заправки эсминеца в среднем составляло 1 час, фрегата — чуть более 1 часа. Обычно удавалось перекачивать из танкера до 450 тонн топлива в час.

Танкер «Бритиш Теймар» передал 18 тыс. тонн топлива за 52 часа 40 мин.

Большую роль в материальном обеспечении экспедиционных сил сыграла военно-транспортная авиация, которая перевезла свыше 10 тыс. тонн различных грузов. Транспортные самолеты С-10 и «геркулес» совершили свыше 600 вылетов, доставив на остров Вознесения более 5800 человек и 6600 тонн грузов. Ежедневно с острова Вознесения в район Фолклендских островов вылетало не менее 2 транспортных самолетов «геркулес», доставлявших предметы снабжения для экспедиционных сил. Грузы в водонепроницаемых упаковках опускались на парашютах в воду, а затем вылавливались вертолетами и доставлялись на корабли. Такая организация доставки грузов была возможна благодаря хорошо организованной дозаправке самолетов топливом в воздухе. При дальности полета от острова Вознесения до района боевых действий и обратно 12,8 тыс. км продолжительность полета составляла 24—25 часов. В период этих полетов отмечено почти 600 дозаправок в воздухе, и только в шести случаях из-за технических неполадок они были безуспешными. Средняя продолжительность одной дозаправки составляла около 15 мин., в течение которых перекачивалось до 11,3 тонн топлива. При этом англичане ощущали нехватку самолетов-заправщиков. Поэтому дополнительно к 15 самолетам-заправщикам «виктор» в качестве воздушных танкеров использовали 5 транспортных самолетов «геркулес» и 6 стратегических бомбардировщиков «вулкан». Масштабы этого вида обеспечения характеризует еще одна цифра: самолеты-заправщики «виктор» в ходе конфликта совершили 375 вылетов.

Поддерживая своего партнера по НАТО, США оказывали материальную помощь английской оперативной группе. Американские танкеры доставили на остров Вознесения более 60 тыс. тонн авиационного горючего. Кроме того, они намерены были снаб-

жать англичан зенитными ракетами, подвижными РЛС, боезапасом и др.

В ходе конфликта расход материальных средств на одного бойца составил около 100 кг в сутки. Только продовольствия требовалось доставлять в район боевых действий более 60 тонн ежедневно. Кроме того, корабли, авиацию и десантные войска необходимо было снабжать боеприпасами, запчастями, топливом и т.д. Английские десантники не ощущали недостатка в снабжении. Столкнувшись с суровыми климатическими условиями, они оперативно доставили в район боевых действий специальное обмундирование (терможилеты), позволяющее легче переносить низкие температуры. Все это свидетельствует об увеличении среднесуточного расхода материальных средств при ведении боевых действий, а следовательно, и о возрастании роли этого вида обеспечения. Наблюдалась также устойчивая тенденция к увеличению потребного тоннажа на одного десантника: если за Вторую Мировую войну он составлял 5—7 брт, то в англо-аргентинском конфликте — более 50 брт.

Аварийно-спасательное обеспечение выполнялось специально созданными группами спасательных судов и личным составом боевых кораблей и транспортов. Для выполнения аварийно-спасательных работ к Фолклендам были направлены 3 самых мощных английских буксира и 2 специальных судна морских нефтепромыслов «Стина Сиспред» и «Стина Проспектор», оснащенных водолазным оборудованием и 150-тонными кранами. Кроме того, на этих судах дополнительно установили тяжелое технологическое оборудование для ремонта корпусных конструкций, токарные и фрезерные станки, гибочные вальцы, трубогибочные станки, прессножицы и др.

В плавмастерской «Стина Сиспред» было отремонтировано 11 боевых кораблей и устранены повреждения на 24 судах. Персонал плавмастерской

«Стина Проспектор» также отремонтировал несколько поврежденных кораблей и обеспечил подъем потопленной англичанами аргентинской подводной лодки «Санта Фе».

Судя по потерям британских экспедиционных сил, можно сделать вывод о неудовлетворительной организации этого вида обеспечения и недостаточно высокой эффективности существовавших аварийно-спасательных средств ВМС Великобритании. Оказалось, что алюминий, использовавшийся для уменьшения веса надстроек, очень легко плавится. В результате нагревания корабельные надстройки превращались в массу расплавленного металла, что затрудняло борьбу с пожаром. Некоторые материалы, используемые в корабельных конструкциях, при нагревании выделяли густой едкий дым и токсичные вещества, что также затрудняло борьбу с пожаром. Часто положение усугублялось еще и тем, что аргентинские летчики осуществляли пуск ракет «экзосет» с дистанций, составляющих 50–70% от максимальных, и несгоревшее топливо ракеты взрывом разбрасывалось на большие площади, вызывая множество очагов пожара.

Заслуживает внимания опыт англичан по доставке в район конфликта групп инженеров ракетостроительных, судоремонтных и других фирм. Они производили ремонт и даже модернизацию техники и вооружения в ходе боевых действий. Так, на переходе через океан на авианосце «Инвинсибл» был выполнен серьезный ремонт газотурбинной установки, а инженерами ракетостроительных фирм осуществлены конструктивные доработки ЗРК «Рапира» и «Си Вулф».

Создание мощного плавучего тыла позволило английскому командованию решить многие проблемы по поддержанию и восстановлению боеспособности своих сил (соотношение «боевой корабль — вспомогательное судно» примерно 1:1). Тем не менее англичане не обошлись без использования островных

территорий. Огромную роль в тыловом обеспечении экспедиционных сил Великобритании играли военная база США, расположенная на острове Вознесения, а также созданная в ходе боевых действий передовая база на острове Южная Георгия. Однако отсутствие серьезного противодействия со стороны аргентинских ВМС позволило англичанам беспрепятственно решать сложные проблемы тылового обеспечения.

Англо-аргентинский военный конфликт, продолжавшийся 74 дня, завершился, так и не устранив основные причины, побудившие стороны начать необъявленную войну. Силой оружия Великобритании удалось сохранить свое колониальное господство над Фолклендскими островами.

Несмотря на ограниченные цели и масштабы конфликта, обе стороны привлекли к участию в боевых действиях значительную часть своих вооруженных сил. В общей сложности в боевых действиях приняли участие до 60 тыс. человек личного состава, свыше 180 кораблей и судов и до 350 боевых самолетов и вертолетов. Потери в корабельном составе в ходе конфликта были наибольшими за всю послевоенную историю локальных войн. Суммарный тоннаж потопленных кораблей составил более 50 тыс. тонн. До 20 кораблей и судов, в том числе 2 английских авианосца, были серьезно повреждены. Стороны потеряли около 2 тыс. человек.

Успех британских вооруженных сил был обусловлен созданием многократного превосходства в силах и средствах над противником и широкомасштабной помощью, которую оказывали им США и другие партнеры по НАТО, а также серьезными недостатками в организации обороны Фолклендских островов аргентинскими вооруженными силами. Англо-аргентинский военный конфликт в очередной раз показал, что военно-морские силы являются наиболее действенным инструментом силовой

политики, именно они решили главные задачи в конфликте.

Конфликт послужил новым толчком к наращиванию ВМС.

Надо отметить исключительную быстроту, с которой англичане смогли провести мобилизационные мероприятия. Всего 3 суток потребовалось им для того, чтобы отправить в Южную Атлантику силы первого эшелона. Эскадрилья «си харриеров», базирующаяся на авианосце «Гермес», была отмобилизована за 24 часа (за это время в эскадрилье число самолетов увеличилось с 5 до 12, а обслуживающий персонал — со 100 до 160 человек). Так же оперативно осуществлялись мобилизация и переоборудование коммерческих судов для военных целей.

Большую роль для англичан сыграла американская военная база на острове Вознесения, позволившая успешно провести Фолклендскую операцию в удаленном на тысячи миль от метрополии районе. Американские военные специалисты после конфликта заявили, что на практике подтвердилась их «островная» (или «базовая») стратегия, предусматривалось создание своих баз в различных районах Земного шара. Достаточно напомнить, что США имеют более 300 крупных баз и свыше 2 тыс. других военных объектов, расположенных в 30 странах мира.

В ходе конфликта в боевой обстановке применялись самые современные образцы боевой техники и вооружения и тактические приемы их использования. Это позволило выявить сильные и слабые стороны имеющегося вооружения и определить перспективы дальнейшего его развития и способы боевого применения.

На опыте англо-аргентинского конфликта показано, что в условиях постоянной угрозы воздушного нападения противника без надежной системы дальнего радиолокационного обнаружения воздушных целей соединение, состоящее даже из самых совре-

менных надводных кораблей, обладает низкой боевой устойчивостью. Из-за того что англичане не имели специальных самолетов радиолокационного дозора, большая часть ударов аргентинской авиации для них была неожиданной. Попытки же устранить этот недостаток, возложив задачи дальнего радиолокационного обнаружения на самолеты «си харриер» и «нимрод» и даже на эскадренные миноносцы типа «Шеффилд», успеха не имели. Вот почему министр ВМС США Леман так ратовал за строительство больших по водоизмещению авианосцев, которые, по его мнению, имея не только сверхзвуковые истребители, но и самолеты дальнего радиолокационного обнаружения, могут обеспечить надежную противовоздушную оборону корабельных группировок в любом районе Мирового океана.

Из опыта боевых действий в Южной Атлантике следует, что штурмовики и истребители-бомбардировщики могут успешно поражать надводные цели обычными авиабомбами с горизонтального полета на малой высоте. Ошибочное мнение аргентинских военных специалистов о роли и месте самолетов-торпедоносцев в современном морском бою отрицательно сказалось на конечных результатах боевых действий. Если бы аргентинские ВМС имели торпедоносцы, то потери английского флота были бы значительно большими. В период конфликта минное оружие могло принести успех только при его массовом применении.

В ходе боевых действий надводные корабли британского флота оказались весьма уязвимыми: они получали повреждения даже от обычных авиабомб, особенно при массированных налетах авиации в сложных метеоусловиях и с малых высот. Для успешного отражения массированных налетов авиации необходимо иметь автоматизированные системы управления средствами ПВО как одиночного корабля, так и соединения и повышать эффективность ЗРК за счет увеличения дальности стрельбы,

скорострельности, уменьшения мертвой зоны и времени реагирования. Необходима также установка на кораблях скорострельных зенитных артиллерийских систем. Настильность траектории полета, высокая скорость и малая отражающая способность современных противокорабельных ракет указывают на целесообразность уничтожения самолетов противника — носителей ПКР еще до подлета их к рубежам применения оружия. Это могут сделать истребители-перехватчики дальнего действия.

Анализ потерь свидетельствует о слабой живучести современных кораблей, а также о том, что имеющиеся аварийно-спасательные силы и средства не отвечают предъявляемым требованиям.

Применение англичанами средств радиоэлектронного противодействия значительно снижало эффективность ракетного оружия противника. В то же время опыт показал, что противокорабельные ракеты в некоторых случаях обнаруживались лишь за несколько секунд до подлета к цели и времени на выдачу целеуказания оставалось крайне мало, поэтому необходимо было иметь автоматизированные системы постановки помех из дипольных отражателей с улучшенными тактико-техническими характеристиками.

Опыт боевых действий подтвердил важность соблюдения требований электромагнитной совместимости радиоэлектронных средств, создающих условия беспомеховой работы всех типов РЛС, средств радиосвязи и систем управления оружием.

Руководство США и НАТО стремились максимально приспособить гражданские суда к нуждам войны. Возрастала роль в войне и масштабы мобилизации судов. Так, если в Первую Мировую войну Англия мобилизовала 5 тыс. судов, то во Второй Мировой войне эта цифра превысила 12 тыс. ед. В Фолклендском конфликте за очень короткие сроки было



мобилизовано более 70 судов. При этом если в прошлом для переоборудования судов нужны были месяцы и годы, сейчас эти сроки ограничивались сутками и часами.

Опыт использования военно-воздушных сил показал, какую большую роль играла дозаправка самолетов топливом в воздухе. Из-за пространственных размахов района боевых действий потребность в этом виде обеспечения была настолько велика, что англичанам пришлось переоборудовать в заправщики часть самолетов «вулкан» и «геркулес», а аргентинцы для этой цели использовали штурмовики и бомбардировщики, подвешивая вместо бомб топливные баки.

В англо-аргентинский конфликт, несмотря на чрезвычайно высокую оснащенность вооруженных сил воюющих сторон новейшими образцами боевой техники, моральный фактор оставался одним из важнейших в вооруженной борьбе.

Характерной особенностью этого конфликта явилось то, что англичанам пришлось обороняться только от средств воздушного нападения противника, да и то лишь в светлое время суток. Остальные аргентинские силы проявляли пассивность, что позволило англичанам удержать инициативу и успешно решать поставленные задачи.

Расходы Лондона на войну в Южной Атлантике были ощутимыми, особенно в условиях безработицы и высоких темпов инфляции. В английской печати отмечалась несоразмерность затрат целям — захвату группы маленьких островов. Только отправка 317-го оперативного соединения к Фолклендам, по примерным подсчетам, обошлась в 200—300 млн фунтов стерлингов (360—540 млн долларов). На содержание британских экспедиционных сил в Южной Атлантике затрачивалось около 3 млн фунтов стерлингов в день. Одна ракета стоила 10 тыс. фунтов стерлингов (18 тыс. долларов), торпеда — 500 тыс. фунтов стерлингов (900 тыс. долларов), самолет «харриер» —

5—6 млн. фунтов стерлингов (9—10 млн долларов). Эсминец типа «Шеффилд», который при постройке стоил 20—25 млн фунтов стерлингов (38—47 млн долларов), в 1982 г. с учетом инфляции оценивался в 120 млн фунтов стерлингов (230 млн долларов). После завершения конфликта стоимость его для Великобритании оценивалась в 1,5 млрд фунтов стерлингов. Однако это далеко не полные данные.

---

---

**ОПЕРАЦИЯ**  
**«ВСПЫШКА ЯРОСТИ»**

---

---



**В** марте 1979 г. народ Гренады — крохотного государства в Карибском бассейне — сместил стоявшего у власти Э.Гейри. В стране развернулась программа социально-экономических преобразований, прерванная осенью 1983 г. США, осуществившими вооруженное вторжение на Гренаду.

Гренада — бывшая английская колония, находящаяся на одноименном острове в группе Антильских островов, примерно в 36 милях от северного побережья Венесуэлы и в 1750 милях от США. По всей длине острова с севера на юг простирается горный хребет высотой 600—700 м. Местность на острове труднопроходима для войск и боевой техники.

Общая площадь государства 344 км<sup>2</sup> (54 км в длину и 30,9 км в ширину). В 1974 г. Гренаде была предоставлена независимость на правах самостоятельного государства Содружества, возглавляемого Великобританией. В 1979 г. власть в стране перешла к народно-революционному правительству во главе с премьер-министром М.Бишопом. Новое правительство

приступило к проведению преобразований. Был взят курс на расширение сотрудничества с социалистическими странами, в первую очередь с Кубой и СССР. Но в начале 1983 г. в руководстве правящей партии Гренады возник конфликт, вызванный разногласиями по вопросам стиля и методов преобразований в стране и борьбой за власть. В ходе этой борьбы М.Бишоп был смещен со всех постов, что привело к крупной демонстрации (19 октября) его сторонников, которая вылилась в вооруженное столкновение с армейскими подразделениями. В перестрелке М.Бишоп был убит. Власть в стране перешла к революционному восстательному совету во главе с дивизионным генералом Остином. С учетом сложившейся обстановки 20 октября в США, по указанию президента, была создана специальная группа наблюдения за событиями в Гренаде, возглавляемая вице-президентом Дж.Бушем, а вечером в этот же день Р.Рейган провел совещание, на котором был решен «гренадский вопрос». На следующий день президент США после обсуждения положения на Гренаде с ближайшими помощниками принял окончательное решение о вооруженном вторжении.

Чтобы хоть как-то оправдать акт агрессии, на пресс-конференции в Белом доме 25 октября Р.Рейган совершенно безосновательно заявил, что в Гренаде сложилась ситуация, в которой «на карту поставлены жизни проживающих в этой стране 1000 американцев».

Кроме того, готовя общественное мнение, Р.Рейган задолго до агрессии неоднократно заявлял, что под видом международного аэропорта на Гренаде сооружается «стратегическая советско-кубинская военная база», которая якобы угрожает США.

Фактически же, планируя вооруженное вторжение на Гренаду, военно-политическое руководство США преследовало цель свержения правительства и установления на Гренаде проамериканского режима, превращения острова в свою военную базу, а

также ослабления влияния на этот регион социалистических стран и подавления национально-освободительного движения в странах Карибского бассейна в целом.

Сигналом к подготовке агрессии против Гренады послужило смещение с поста премьер-министра М. Бишопа (12 октября 1983 г.). К разработке плана «операции», получившей кодовое наименование «Вспышка ярости», привлекался ограниченный круг лиц. В деталях план разрабатывался в Совете национальной безопасности контр-адмиралом Пойндекстером. План операции «Вспышка ярости» утверждал лично президент США как верховный главнокомандующий вооруженными силами, согласовав его с государственным секретарем Дж. Шульцем, министром обороны К. Уайнбергером и директором ЦРУ У. Кейси. Подготовка к агрессии осуществлялась в условиях строжайшей секретности. Для дезинформации американской и международной общественности и даже конгресса США были приняты все возможные меры, включая выезд Р. Рейгана на отдых в Огасти.

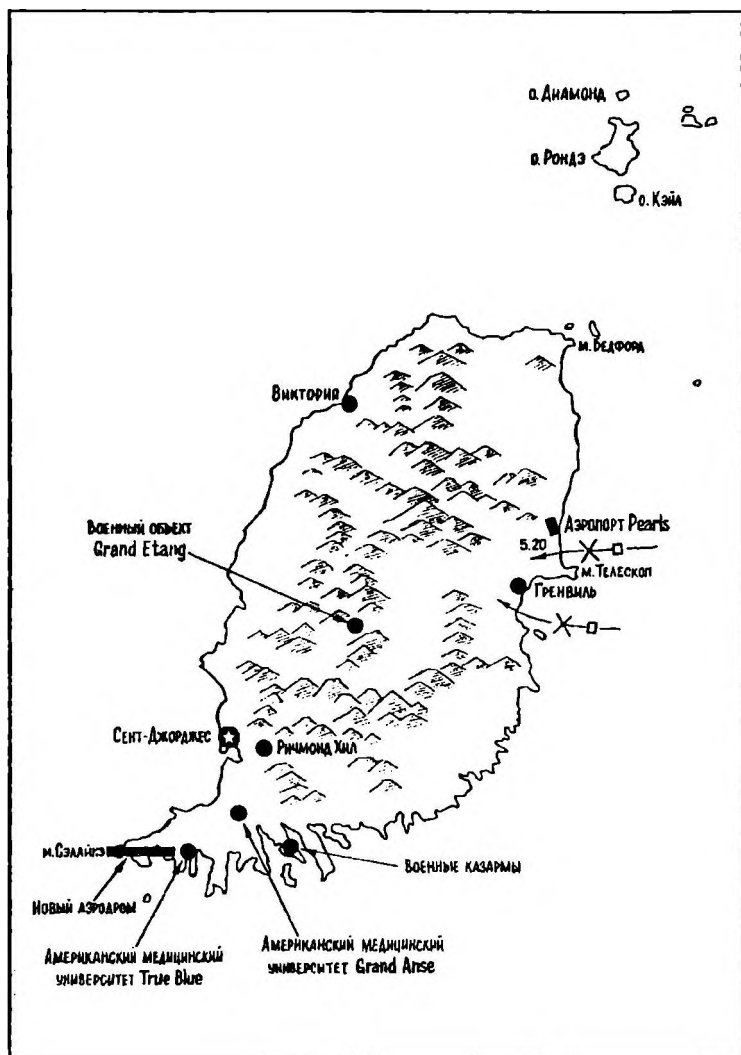
Подготовку к подобной акции в США начали давно. Региональное командование американских вооруженных сил в Карибском бассейне в течение ряда лет отработывало высадку морской пехоты на островную территорию. Например, в августе — октябре 1961 г. в ходе маневров «Оушен венчер» с участием 120 тыс. военнослужащих, 240 кораблей и 1 тыс. самолетов отработывалась высадка крупного десанта на остров Вьекес близ Пуэрто-Рико. Печать многих стран уже тогда называла эти маневры «репетицией к вторжению на Гренаду». Об этом убедительно свидетельствовали выбор места высадки, состав участвовавших в маневрах сил и стоявшие перед ними задачи. Под предлогом защиты жизни американских граждан предусматривалось свержение «недружественного правительства» и оккупация острова вплоть до установления там «демократии».

по американскому образцу». С аналогичными целями проводились маневры и в последующие годы.

В плане операции «Вспышка ярости» предусматривалось следующее: внезапно высадить морской и воздушный десанты, захватить важнейшие военные и административные объекты Гренады, а затем сломить оставшиеся очаги сопротивления и в дальнейшем исключить возможность развертывания освободительного движения. Морской десант планировалось высаживать на северо-восточное побережье острова, в районе аэродрома Перлз-Апрат, а воздушный — на юго-западе побережья, на территорию строившегося аэропорта Пойнт-Сэлайнз. Время высадки было назначено на 5:00 25 октября 1983 г. Оба десанта должны были высаживаться одновременно. Остров разделили на две зоны — северную и южную. Граница между ними проходила вдоль дороги, соединяющей Сент-Джорджес и Гренвиль. Такой выбор мест высадки определялся прежде всего тем, что доступных для высадки десанта районов на острове было мало.

В агрессии против Гренады приняли участие крупные силы ВМС, сухопутных войск и ВВС. Из состава 2-го флота США были сформированы авианосная и амфибийная группы, насчитывающие 11 боевых кораблей. В авианосную ударную группу вошли авианосец «Индепендес», крейсер УРО «Ричмонд К. Тернер», эсминец УРО «Кунц», эскадренные миноносцы «Мусбрагер» и «Кэрон» и фрегат УРО «Клифтон Спраг». Амфибийная группа состояла из десантного вертолетоносца «гуам» с батальоном морской пехоты на борту, десантно-вертолетного корабля-дока «Трентон», 2 танкодесантных кораблей «Мэнитоук» и «Бернстейбл Каунти» и десантного транспортного дока «Форт Спеллинг». На кораблях амфибийной группы находились около 9 тыс. десантников, имевших на вооружении минометы, артиллерийские орудия, бронетранспортеры и танки М60А. Командовал ими полковник Д.Фолкнер.





Операция «Вешышка ярости»

В качестве высадочных средств американцы могли использовать более 30 транспортно-десантных вертолетов и свыше 20 пехотно- и танкодесантных катеров.

Ядро морского десанта составлял 22-й усиленный батальон морской пехоты, считавшийся наиболее подготовленным для действий в штурмовых отрядах.

Все силы флота были сведены в оперативное соединение, возглавляемое командующим 2-м флотом США вице-адмиралом Дж.Меткафом.

Воздушный десант состоял из двух батальонов «рейнджеров» (700 человек) 75-го пехотного полка и двух бригад 82-й воздушно-десантной дивизии (3100 человек), а также частей и подразделений обеспечения. Общая численность воздушного десанта составляла около 5 тыс. человек. Командовал ими генерал-майор Н.Шварцкопф. Руководство всеми высаживаемыми на Гренаду войсками возлагалось на генерала Дж.Фарриса.

В период с 23 сентября по 2 октября 1983 г. в окрестностях портового городка Эфрата (штат Вашингтон) батальон «рейнджеров» отрабатывал задачу по захвату аэродрома. Тренировка проводилась в условиях, близких к обстановке, существовавшей в районе гренадского аэропорта Пойнт-Сэлайнз. В ночное время «рейнджеры» выбрасывались с воздуха, захватывали взлетно-посадочную полосу, очищали ее от заранее нагроможденных на ней препятствий, а затем занимали круговую оборону. После этого по их сигналу на захваченный аэродром производили посадку самолеты военно-транспортной авиации с боевой техникой и личным составом.

Из состава ВВС были выделены до 20 тактических истребителей, 3 самолета ДРЛО АВАКС, около 60 военно-транспортных самолетов С-5А, С-141 и С-130, самолеты-разведчики RC-135, R-71 и U-1, а также самолеты специального назначения AC-130 и EC-130.

Общее руководство всеми выделенными для участия в вооруженном вторжении на Гренаду силами было поручено главнокомандующему вооруженными силами США в зоне Атлантического океана адмиралу В.Макдональду.

Для выполнения на Гренаде полицейских функций был создан отряд из состава многонациональных сил восточнокарибских государств, которым руководил полковник Кен Берис из Ямайки. В так называемых «Карибских силах по поддержанию мира» насчитывалось 400 человек, но их участие в боевых действиях не предусматривалось.

В вооруженных силах Гренады насчитывалось около 1 тыс. человек, находящихся в составе одного полного и пяти кадрированных пехотных батальонов. На острове было около 700 кубинских рабочих, принявших участие в отражении агрессии. Боевых кораблей, самолетов, танков и тяжелой артиллерии вооруженные силы Гренады не имели: гренадские солдаты снабжались винтовками и автоматами. В районе строившегося аэропорта, в столице Гренады и на возвышенности у аэропорта Перлз-Апрат было установлено несколько пулеметов 12,7-мм калибра и 23-мм зенитных автоматов.

17 октября из военно-морской базы Норфолк вышла амфибийная группа, а 19 октября — авианосная ударная группа. На переходе соблюдалось полное радиомолчание. В официальном заявлении говорилось, что эти группы направлены в Средиземное море. Такое заявление было сделано для введения в заблуждение гренадского руководства. США хотели показать, что заблаговременно к агрессии не готовились, а решение произвести вооруженное вторжение возникло внезапно.

В это время несколько самолетов тактической авиации осуществили перелет на аэродром Бриджтаун (остров Барбадос), расположенный в 225 км от Гренады, с целью усиления группировки тактической авиации; на авиабазу Рузвельт-Родс (остров

Пуэрто-Рико), удаленную более чем на 1 тыс. км от Гренады, было переброшено 8 тактических истребителей F-15 и 8 штурмовиков A-10. На авиабазу прибыли 2 самолета-заправщика KC-10A. Одновременно шло сосредоточение войск и боевой техники в районах Хантер (штат Джорджия) и Поуп (штат Северная Каролина).

За несколько суток до начала агрессии участились полеты самолетов-разведчиков. Общее наблюдение за обстановкой в районе Гренады вели также самолеты ДРЛО АВАКС, базировавшиеся на авиабазе ВМС Рузвельт-Родс. Часть информации о вооруженных силах Гренады была получена от американских туристов, ранее посещавших остров.

23 октября на десантный вертолетоносец «Гуам» были доставлены офицеры связи командования Атлантическим флотом США, а на следующие сутки на флагманский корабль прибыл вице-адмирал Меткаф со своим штабом.

В ночь с 23 на 24 октября несколько разведывательно-диверсионных групп общей численностью до 50 человек были доставлены на остров Барбадос и в эту же ночь на 3 вертолетах переброшены на Гренаду для разведки мест предстоящей высадки десантов. К 3:00 (в «день Д») все группы донесли о результатах разведки.

В 16:00 24 октября был получен приказ о развязывании агрессии против Гренады (подтверждалось время высадки морского и воздушного десантов — 5:00 25 октября).

С наступлением темноты оперативное соединение, резко изменив курс, направилось к берегам Гренады. Севернее острова соединение разделилось: амфибийная группа направилась к восточному побережью в район аэродрома Перлз-Апрат, авианосная ударная группа — к юго-западной части острова. До подхода амфибийной группы на дальность зрительной видимости с берега в воздух были подняты транспортно-десантные вертолеты с морскими

ми пехотинцами на борту. Из-за сильного тумана первая волна вертолетного десанта достигла берега только в 5:25. Береговых средств радиолокационного наблюдения в этом районе не имелось. Такой способ высадки десанта обеспечил тактическую внезапность. В течение чуть более часа 18 вертолетов «си найт» при поддержке вертолетов «кобра» высадили 400 морских пехотинцев. Высадка осуществлялась в двух пунктах — один в районе аэродрома Перлз-Апрат, другой — южнее, в районе дороги, идущей вдоль побережья к Гренвиллю, хотя первоначально планировалось высаживать десант непосредственно на взлетно-посадочную полосу аэродрома. Но после того как разведчики донесли о наличии двух 12,7-мм пулеметов в северной части аэродрома, пункт высадки перенесли на 700 м южнее.

Переброска боевой техники, в том числе и танков М60А, производилась после захвата плацдарма. Противодействия высадке оказано не было. После непродолжительного боя одна рота морской пехоты захватила аэродром, на котором находились 2 пассажирских самолета, а вторая блокировала Гренвилль и дорогу, ведущую к столице.

После того как десант надежно закрепился на берегу, корабли амфибийной группы (кроме десантно-вертолетного корабля-дока «Трентон») направились к южной части острова.

С началом боевых действий американское командование объявило об установлении вокруг Гренады 50-мильной зоны морской блокады.

Одновременно с высадкой морского десанта начали действия разведывательно-диверсионные группы по захвату радиостанции «Свободная Гренада» и освобождению «политических заключенных» из тюрьмы «Ричмонт Хилл».

Выброска штурмовых отрядов воздушного десанта («рейнджеров») на аэродром Пойнт-Сэлайнз была выполнена с запозданием на 30 мин., которое

произошло из-за неисправности навигационной системы ведущего самолета и неожиданного для американского командования организованного сопротивления защитников острова. При подлете к району десантирования ведущий группы самолетов С-130, следовавших в боевом порядке «колонна», обнаружил неисправность в навигационной системе и, отклонившись от маршрута, хотел перестроиться в хвост группы, уступив функции лидера следующему за ним самолету. Однако не поняв этого маневра, вся группа последовала за ведущим, и самолеты один за другим сделали несколько кругов над районом высадки воздушного десанта. Такая оплошность американских летчиков позволила гренадским подразделениям привести в боевую готовность средства ПВО на аэродроме Пойнт-Сэлайнз, в том числе все семь 23- и 12,7-мм зенитно-пулеметных установок.

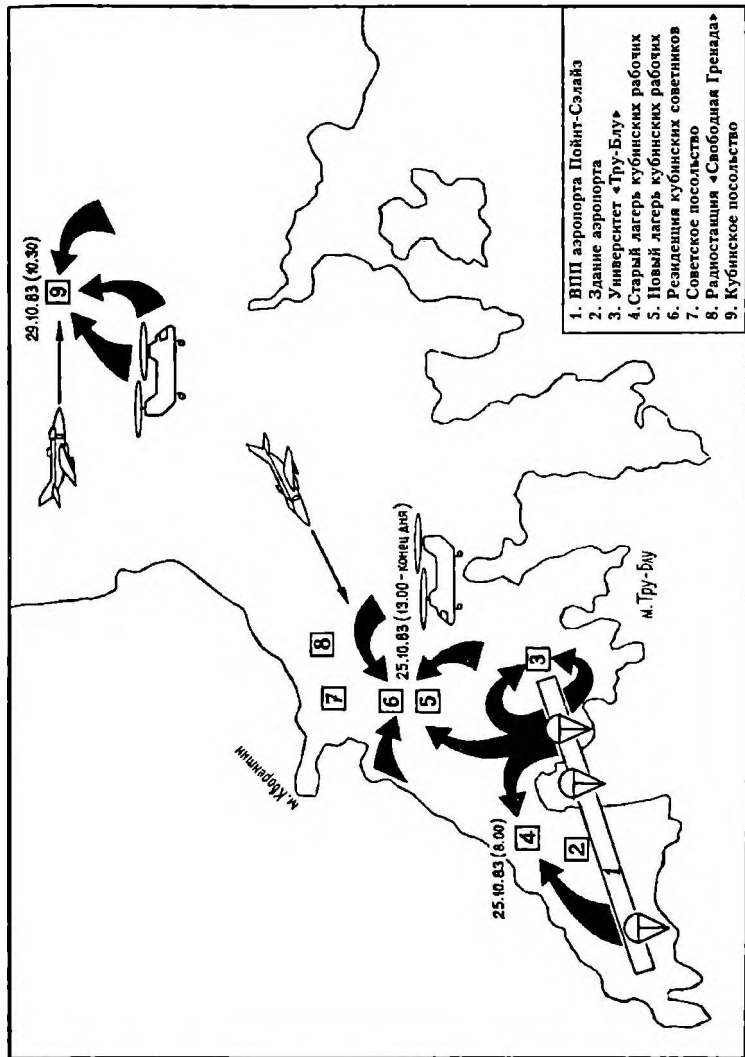
В связи с тем, что тактическая внезапность была упущена, во избежание крупных потерь воздушного десанта его выброска производилась с высоты 150 м вместо запланированных 450. Такое решение было принято еще и потому, что усилившийся до 14 м/сек. ветер при выброске десантников с больших высот мог снести их в море.

Выброшенные на аэродром штурмовые отряды «рейнджеров», заняв круговую оборону, приступили к расчистке взлетно-посадочной полосы и подготовке ее к приему военно-транспортных самолетов. Одновременно две роты «рейнджеров» совершили обход господствующей над местностью высоты и при поддержке палубной авиации и самолета АС-130<sup>1</sup> подавили ПВО аэродрома.

Американское командование полагало, что вооруженное вторжение на Гренаду будет происходить без противодействия. Однако этого не произошло:

---

<sup>1</sup> Самолет АС-130 «Ганшип» имеет на вооружении 105-мм гаубицу, две 40-мм пушки «Бофос», две 20-мм пушки «Вулкан» и два 7,62-мм пулемета.



Действия американских войск в районе мыса Сэлаінз (25 – 29 октября 1983 г.)

американцы везде встречали решительное сопротивление. Особенно сильные бои шли в районах, прилегающих к Пойнт-Сэлайнзу и Сент-Джорджесу, где огнем зенитной артиллерии были сбиты 3 американских вертолета. В 10:00 началась высадка первой группы десантников из состава 82-й воздушно-десантной дивизии. Два парашютно-десантных батальона были доставлены самолетами С-141, на каждом из которых размещалось по 140—150 десантников.

К 12:00 сопротивление защитников аэродрома Пойнт-Сэлайнз было подавлено. К концу дня взлетно-посадочную полосу очистили и подготовили для приема тяжелых самолетов. В дальнейшем войска и боевая техника доставлялись на Гренаду посадочным способом.

Большую роль для быстрого наращивания сил сыграли передовые военно-воздушные базы Рузвельт-Родс и Бриджтаун, с которых было совершено более 100 рейсов военно-транспортными самолетами, доставившими на Гренаду 4500 человек и до 1 тыс. тонн грузов.

Амфибийная группа, совершив на большой скорости переход к юго-западной части острова, в 7:30 высадила морской десант в бухте Морн-Руж, а через некоторое время и в заливе Блэк-Бей. Всего на оба участка за 3 часа высадилось до 800 морских пехотинцев, доставлено на берег 5 танков М60А, 13 бронетранспортеров, шесть 155-мм гаубиц и до 40 единиц другой боевой техники.

Крупные силы интервентов блокировали Сент-Джорджес, где развернулись особенно ожесточенные бои. Только 29 октября при поддержке корабельной артиллерии, самолетов и вертолетов американцам удалось вытеснить гренадцев из столицы. Защитники Гренады отступили в глубь острова и укрылись в горах, что значительно осложнило выполнение поставленной перед оккупантами задачи — подавить сопротивление в кратчайшие сроки.



Большую роль американцы отводили психологической обработке населения и войск Гренады: через громкоговорители со специальных агитационных машин, вертолетов и стационарных установок они «разъясняли мирную цель вторжения», якобы осуществленного по просьбе соседних государств только для спасения американских граждан и «восстановления мира и порядка на острове». Одновременно передавались призывы сдаваться в плен.

После захвата Гренады две роты американских морских пехотинцев 1 ноября в 5:30 без противодействия высадились на второй по величине остров этой страны — Корриаку (в 12 милях севернее Гренады), на котором находилось подразделение гренадских военнослужащих численностью всего 17 человек.

Агрессивная акция США против Гренады подверглась резкому осуждению со стороны многих государств и общественных организаций. В заявлении ТАСС от 27 октября 1983 г. отмечалось, что «Советский Союз решительно осуждает агрессию Соединенных Штатов против Гренады и клеймит ее как преступление против мира и человечества».

Таким образом, вооруженное вторжение американцами в островное государство впервые за послевоенный период было осуществлено как воздушно-морская десантная операция, в которой более 30% войск высаживались с воздуха. Успеху способствовало прежде всего огромное превосходство в силах и средствах. На море и в воздухе американцы господствовали безраздельно.

Заслуживает внимания высадка морского десанта на аэродром Перлз-Апрат, где районы стоянки и маневрирования десантных кораблей располагались за линией горизонта. Такой способ позволяет достичь тактической внезапности и, по всей видимости, с перевооружением амфибийных сил США на тяжелые транспортно-десантные вертолеты и десантные катера на воздушной подушке будет основным.

Несмотря на то что боевые действия на острове продолжались более недели, главные объекты были заняты интервентами уже в первый день вооруженного вторжения. Это стало возможно благодаря достигнутой оперативной, а в некоторых местах и тактической внезапности, удачно выбранным районам высадки морских и воздушных десантов и относительной близости Гренады к США и особенно к передовым базам.

Потери сторон составили более 130 убитых и раненых американцев и около 400 защитников острова. Такое несоответствие в потерях объясняется прежде всего значительным количественным и качественным превосходством сил США.

---

---

**«ТАНКЕРНАЯ ВОЙНА»**

**В**

**ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ**

---

---



**И**рано-иракская война возникла в сентябре 1980 г. из-за территориального спора двух соседних государств — Ирана и Ирака — о правах на пограничные районы по реке Шатт-Эль-Араб, впадающей в Персидский залив. Однако причинами войны были не только территориальные разногласия, но и целый ряд острых политических и экономических противоречий.

22 сентября 1980 г. иракское руководство официально объявило о состоянии войны с Ираном, а заранее сосредоточенным в приграничных районах войскам отдало приказ о переходе в наступление с целью свержения режима Хомейни. К началу войны в приграничной зоне с Ираном было сосредоточено около 140 тыс. человек, 1300 танков, 1700 орудий и минометов, 350 боевых самолетов. Со стороны Ирана им противостояла группировка войск в составе около 70 тыс. человек, имеющая на вооружении 620 танков, 710 орудий и минометов, 150 боевых самолетов. Таким образом, иракские вооруженные силы имели превосходство по личному составу и танкам в 2 раза, по самолетам — в 2,3, а по артиллерии и минометам — в 2,4. Силы флотов были примерно равными.

Боевые действия начались с нанесения массированных ударов иракской авиации по военно-экономическим и административным центрам Ирана, а также по его аэродромам, портам и военно-морским базам. Уже к концу первого дня войны иракской стороне удалось вклиниться на территорию противника до 20 км, а за 10 дней иранские войска были отброшены на 40 км. Был захвачен ряд приграничных городов, таких как Бустан, Мехран, Дехлоран и др. Однако к концу ноября 1980 г. наступление иракских войск прекратилось. На всех участках наблюдалось упорное, порой фанатичное противодействие иранских войск. С этого периода до осени 1981 г. война носила позиционный характер. Ни одной из сторон не удалось захватить инициативу. И лишь в начале сентября 1981 г., создав превосходство в силах, иранские войска перешли в наступление и освободили часть захваченной территории. В ходе этого наступления иранцы понесли большие потери. В марте—апреле 1982 г. они провели новое наступление и к маю вышли на линию государственной границы.<sup>1</sup>

#### Состав сил сторон по состоянию на начало 80-х гг.

Класс кораблей	ВМС Ирана	ВМС Ирака
Эскадренные миноносцы УРО	3	—
Фрегаты УРО	4	5
Корветы	4	6
Ракетные катера	12	12
Танкодесантные корабли	4	3
Базовые тральщики	3	2
Рейдовые тральщики	2	6
Катера	около 100	около 60
Итого	132	94

<sup>1</sup> По другим данным, Ирак сам отвел свои войска к границе, оставив за собой спорные территории. (Прим. ред.)

Началась новая фаза в ходе ирано-иракской войны. Иракское руководство, утратив инициативу, предприняло попытку урегулирования спорных вопросов путем мирных переговоров. Однако иранское военно-политическое руководство выдвигало неприемлемые для Ирака условия, в результате чего переговоры ни к чему не привели. Готовя новое наступление с целью отрезать выход Ирака к Персидскому заливу, Иран сосредоточил на линии фронта 120 тыс. человек, 600 танков, 900 орудий и минометов. Но цель этого наступления достигнута не была.

С конца 1982 г. обе стороны перешли к тактике постепенного «вгрызания» в оборону противника. Наступали войска, как правило, ночью. Несмотря на серьезные потери, ни одной из сторон не удалось прорвать оборону противника.

Силы флотов Ирана и Ирака до 1984 г. особой активности не проявляли, их действия ограничивались редкими ударами по военно-морским базам и портам, нерешительными попытками осуществить блокаду побережья своего противника.

С весны 1984 г. иракская авиация приступила к нанесению ударов по танкерам с иранской нефтью, следовавшим через Персидский залив. К октябрю 1984 г. было атаковано 40 танкеров. Авиация Ирана также начала наносить удары по танкерам, перевозившим нефть из Кувейта и Саудовской Аравии. Так возникла «танкерная война», в которую были втянуты ВВС и ВМС не только Ирана и Ирака, но и других стран. В конечном счете стороны понесли огромные экономические потери и потеряли более 1,5 млн человек. В 1988 г. бессмысленная война между Ираком и Ираном закончилась.

В самом начале войны иракская сторона объявила запретной зоной северную часть Персидского залива, приступив к нанесению ударов по танкерам и сухогрузам, следовавшим в иранские порты. В свою очередь иранцы прибегли к нападению на суда, вывозившие нефть из арабских стран, чтобы таким образом

оказать давление на Ирак. Обеими сторонами официально были объявлены границы районов военных действий в зоне Персидского залива. Если до 1984 г. удары по танкерам выполнялись эпизодически, то с весны 1984 г. они стали систематическими. По данным ООН, опубликованным в иностранной печати, с сентября 1980 г. до наступления перемирия (август 1988 г.) в зоне Персидского залива было атаковано и повреждено около 400 судов, суммарный тоннаж которых составил более 30 млн брт.

Особенно большой размах «танкерная война» приобрела в период с апреля 1984 г. по декабрь 1987 г. Каждые 3 дня поступали сообщения об очередной жертве «танкерной войны». Всего же была зарегистрирована 451 атака, из которых 283 приходились на иракские ВМС и ВВС, остальные 168 — на иранские. Наиболее часто под удары попадали танкеры. Из 340 поврежденных судов потери составили всего 3%. В 1984 г. была зарегистрирована гибель 3 судов, в 1986 г. — 2, а в 1987 г. — 6. Значительными оказались потери личного состава экипажей атакованных судов: по далеко неполным данным — более 300 человек. К ведению «танкерной войны» обе стороны привлекали разнородные силы: надводные корабли, авиацию, береговые ракетные и артиллерийские установки. В отдельные периоды на узлах морских коммуникаций ставились морские мины.

**Количество поврежденных судов в Персидском заливе  
в ходе «танкерной войны» (1984—1987 гг.)**

Страна	Количество поврежденных судов (по годам)				
	1984	1985	1986	1987	всего
Либерия	7	8	8	34	46
Иран	2	2	34	46	—
Пацама	8	6	11	16	41
Кипр	—	4	13	22	39
Греция	3	6	5	12	26



Страна	Количество поврежденных судов (по годам)				
	1984	1985	1986	1987	всего
Мальта	—	3	5	1	9
Кувейт	1	1	3	3	8
Саудовская Аравия	—	—	3	5	8
Турция	1	3	2	1	7
Норвегия	—	1	2	4	7
Сингапур	1	2	—	3	6
Великобритания	1	1	1	3	6
Япония	—	—	1	5	6
Южная Корея	1	2	—	2	5
ФРГ	1	1	—	3	5
Индия	1	1	—	2	4
Франция	—	—	2	1	3
Испания	—	1	—	2	3
Багамские Острова	—	—	—	3	3
Дания	—	—	—	3	3
Шри-Ланка	1	—	1	—	2
Пакистан	1	—	—	1	2
Италия	—	1	—	1	2
Катар	—	—	1	1	2
Филиппины	—	—	1	1	2
СССР	—	—	—	2	2
США	—	—	—	2	2
Мальдивская республика	—	—	—	2	2
Нидерланды	—	—	1	—	1
Бельгия	—	1	—	—	1
КНДР	—	—	1	—	1
Гонконг	—	—	—	1	1
КНР	—	—	—	1	1
ОАЭ	—	—	—	1	1
Югославия	—	—	—	1	1
Австралия	—	—	—	1	1
Румыния	—	—	—	1	1
Бирма	—	—	—	1	1
Не установлено	8	5	4	1	18
<b>Итого</b>	<b>37</b>	<b>50</b>	<b>84</b>	<b>169</b>	<b>340</b>

Из надводных сил с более высоким напряжением и более эффективно действовали катера (ракетные, торпедные, артиллерийские и минометные). Значительно реже для нарушения коммуникаций выходили эсминцы, фрегаты и корветы.

Иракские ракетные катера типа «Хазирани» (12 ед. постройки 1972—1988 г.) дислоцировались на военно-морских базах Басра и Умм-Каср. Из-за малого тактического радиуса они могли действовать только в северной части Персидского залива. Иранские же ракетные катера типа «Комбаттант-2» (12 ед. постройки 1977—1981 г.), базируясь на главной военно-морской базе Бендер-Аббас, находящейся в Ормузском проливе, военно-морской базе Бушир и пунктах базирования Бендер-Шахпур и Бендер-Ланге, расположенных вдоль восточного побережья Персидского залива, могли успешно действовать на всю глубину зоны «танкерной войны». В качестве временных пунктов базирования катера иранских ВМС использовали нефтяные платформы, а также строившуюся на побережье Оманского залива военно-морскую базу Чахбехар.

Катера обеих сторон применяли противокорабельные ракеты «гарпун», «экзосет», «си киллер», артиллерию 40- и 76-мм калибров, реактивные гранатометы и неуправляемые реактивные снаряды. Действовали они одиночно или небольшими тактическими группами, методами «засады» или «свободной охоты». Имея преимущество в дальности обнаружения крупных судов зрительными средствами, катера из «засады» наносили внезапные удары по судам. Были случаи, когда катера наводились на цель по данным береговых РЛС, а иногда и по данным РЛС, установленных на нефтяных платформах.

Как иранские, так и иракские катера не рисковали выходить в атаки на суда, следовавшие в охранении боевых кораблей. Атаковались в основном неохранные суда, в утренние или вечерние часы и реже — ночью. Огневые позиции, зависели от применяемого оружия и располагались на удалении от 1 до 50 км от цели.

Выполнив ракетную или артиллерийскую атаку, катера на максимальной скорости покидали район. С целью достижения внезапности атак катера соблюдали радиомолчание, следовали в район с выключенными ходовыми огнями, а иногда и без опознавательных знаков. В светлое время, чтобы снизить вероятность обнаружения катера по буруну кильватерного следа, сближение с целью осуществлялось на малых скоростях.

Особенно эффективно действовали катера, вооруженные противокорабельными ракетами итальянского производства «си киллер». Этими ракетами было поражено более 50 судов. Например, 17 октября 1967 г. ракетой «си киллер» был поврежден гонконгский танкер «Файв Брукс». С большим трудом команде танкера удалось потушить пожар. При этом 5 членов экипажа погибли, а 13 человек пропали без вести. И это при том, что вес боевой части ракеты «Си Киллер» составлял всего 70 кг, что более чем в 2—3 раза меньше, чем у ракет «экзосет» и «гарпун» соответственно.

Как правило, суда получали повреждения в местах надстроек. Чаще экипажам удавалось ликвидировать пожар собственными силами. В случае серьезного повреждения судно отбуксировывалось в ближайший порт, где ставилось на прикол.

За весь период военных действий флоты Ирана и Ирака потеряли 21 боевой корабль.

### Распределение поврежденных судов по классам

Класс судна	Количество поврежденных судов, единиц				
	1984	1985	1986	1987	всего
Танкеры	21	35	78	125	259
Сухогрузы	11	9	1	31	52
Вспомогательные суда	3	3	—	4	10
Буксиры	—	3	3	6	12
Другие суда	2	—	2	3	7
<b>Итого</b>	<b>37</b>	<b>50</b>	<b>84</b>	<b>169</b>	<b>340</b>

### Потери личного состава экипажей пораженных судов

Вид потерь	1984	1985	1986	1987	Всего
Убитые, человек	34	7	34	41	116
Раненые, человек	17	20	43	87	167
Пропавшие без вести, человек	9	3	10	15	37
<b>Итого</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>87</b>	<b>143</b>	<b>320</b>

### Распределение пораженных судов по видам оружия

Вид оружия	Количество пораженных судов, единиц				
	1984	1985	1986	1987	всего
Ракеты (гранатометы)	20	37	63	67	187
Мины	2	—	—	8	10
Артиллерия	1	1	1	11	14
Вид оружия не установлен	14	12	20	83	129
<b>Итого</b>	<b>37</b>	<b>50</b>	<b>84</b>	<b>169</b>	<b>340</b>

### Потери ВМС в ирано-иракской войне 1980—1988 гг.

Класс кораблей	Потери, единиц		
	ВМС Ирана	ВМС Ирака	всего
Корветы	2	—	2
Ракетные катера	1	5	6
Тральщики	1	—	1
Катера	1	11	12
<b>Итого</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>21</b>

С весны 1987 г. иранская сторона стала чаще использовать минное оружие. До этого также отмечались постановки морских мин. Но эти постановки носили эпизодический характер. На новом этапе мины ставились систематически с десантных кораб-

лей и транспортных самолетов, как правило в темное время суток. Ставились мины на узлах морских коммуникаций — на подходах к Эль-Кувейту, у острова Фарси и в Оманском заливе. Но после того как в сентябре 1987 г. американскими вертолетами успешно были атакованы иранский десантный корабль и транспортный самолет, занимающиеся постановкой мин, минирование Персидского залива прекратилось.

Зарубежные военные эксперты отмечали, что до прибытия в зону «танкерной войны» мино-тральных сил судоходство в Персидском заливе по существу было парализовано. Всего отмечено 10 случаев подрыва судов на минах. Во всех случаях наблюдались серьезные разрушения в подводной части корпуса, причем степень повреждений была различной и зависела от класса судна, его водоизмещения, места взрыва и т.д. Взрыв мины сопровождался металлическим звуком и создавал сотрясение корпуса. В результате разрушались переборки, трубопроводы, происходило смещение судовых механизмов. Пробоины были разных размеров и конфигураций. Так, 16 мая 1987 г. на подходах к Кувейту подорвался советский танкер «Маршал Чуйков». Танкер получил пробоину в подводной части площадью около 40 м<sup>2</sup>. Благодаря хорошему состоянию водонепроницаемых переборок судно не погибло. Танкер «Маршал Чуйков» своим ходом дошел до порта назначения.

К западу от острова Фарси 24 июля 1987 г. такая же участь постигла идущий под флагом США в охранении американских кораблей кувейтский танкер «Бриджтон» (401 382 т). Взрыв мины произошел под днищем в носовой части танкера. Отметка эхолота показывала глубину 30 м. Капитан «Бриджтона» Франк Сайтз на встрече с журналистами рассказывал:

«Я понял, что это была мина. Ощущение было, будто 600-тонный молот ударил нас снизу. Сначала

послышался удар металлом по металлу, потом почувствовались колебания корпуса, как во время сильнейшего шторма. Волна покатила по корпусу, множество предметов слетело со своих мест. Я остановил машину, но судно продолжало двигаться вперед еще 30 минут и прошло 3 мили даже с повреждениями в носу. Но уже через 5 минут мы поняли, что в действительности опасность не так велика и можно следовать дальше. Силой взрыва некоторые куски обшивки выбросило наверх. Большая часть навигационных приборов от сотрясения вышла из строя».

Самым малым ходом танкер дошел до Кувейта, где было проведено водолазное обследование судна и устранены мелкие повреждения. По оценкам сотрудников военно-морской разведки США, танкер наскочил на мину образца 1906 г. Имея толщину обшивки 27-мм, «Бриджтон» получил пробойну 10 м в длину и 5 м в ширину.

Созданием серьезной минной опасности Иран поставил под угрозу срыва вывоз и своей нефти. Пример тому — повреждение на mine 11 августа 1987 г. американского танкера «Тексако», груженого иранской нефтью.

Отмечались случаи действий на коммуникациях иранских вертолетов берегового базирования. В августе 1986 г. 2 вертолета ракетами AS-12 атаковали греческий танкер, но боевая часть ракеты, поразившей судно, не взорвалась. Следующая атака, выполненная парой вертолетов ровно через месяц, была успешной. Вертолеты атаковали идущее под английским флагом судно «Пони». На этот раз взрывами были разрушены надстройки судна. Пожар продолжался более 3 часов. На судне имелись раненые.

Иракское командование широко использовало авиацию берегового базирования. Самолеты действовали одиночно или парами, методом «свободной охоты». Летчики не решались выходить в атаку на охраняемые суда, поэтому под удары иракской авиации попадали лишь одиночные суда.

Некоторые транспорты подвергались ударам иранских береговых ракетных и артиллерийских батарей. 15 октября 1987 г. по танкеру США «Сунгари», следовавшему через Персидский залив под флагом Либерии, с полуострова Фао ракетой «Сулкуорм» был нанесен внезапный удар. В результате танкер получил значительные повреждения. На следующий день в этом же районе береговыми ракетами был атакован танкер «Си Айл Сити», ранены 18 членов экипажа, в том числе капитан судна. Впоследствии капитаны судов предпочитали не заходить в районы вероятных атак с берега.

Уроки «танкерной войны» всесторонне проанализированы западными военными специалистами. Об этом свидетельствуют многочисленные публикации. По их мнению, события в Персидском заливе в очередной раз напомнили о возрастающем значении минного оружия и необходимости быть в постоянной готовности к борьбе с ним. Высокую боевую эффективность показали легкие силы флота, что свидетельствует о необходимости их дальнейшего развития и совершенствования тактики их применения. В этой войне большую роль сыграли такие виды обеспечения, как разведка и маскировка. Отмечая невысокий процент гибели пораженных судов, зарубежные обозреватели сделали вывод о целесообразности применения торпед против крупнотоннажных судов.

В разгар «танкерной войны» для защиты судоходства в район Персидского залива была направлена крупная группировка ВМС США. В обычных условиях она состояла из 20—25 боевых кораблей и судов обеспечения, в том числе многоцелевого авианосца, крейсеров УРО, эсминцев УРО и фрегатов. Все силы вошли в 109-е оперативное соединение.

Для управления силами, развернутыми в районе Персидского залива, в сентябре 1987 г. было создано объединенное командование ВМС США на Среднем Востоке во главе с контр-адмиралом Д.Бруксом, которому было

также подчинено и 109-е оперативное соединение (силы США в Персидском заливе). В Аравийском море патрулировали корабли 70-го оперативного соединения (силы США в Аравийском море). Это соединение также подчинялось контр-адмиралу Д. Бруксу, который в свою очередь подчинялся главнокомандующему Объединенным центральным командованием вооруженных сил США генералу Д. Кристу, а последний — Комитету начальников штабов.

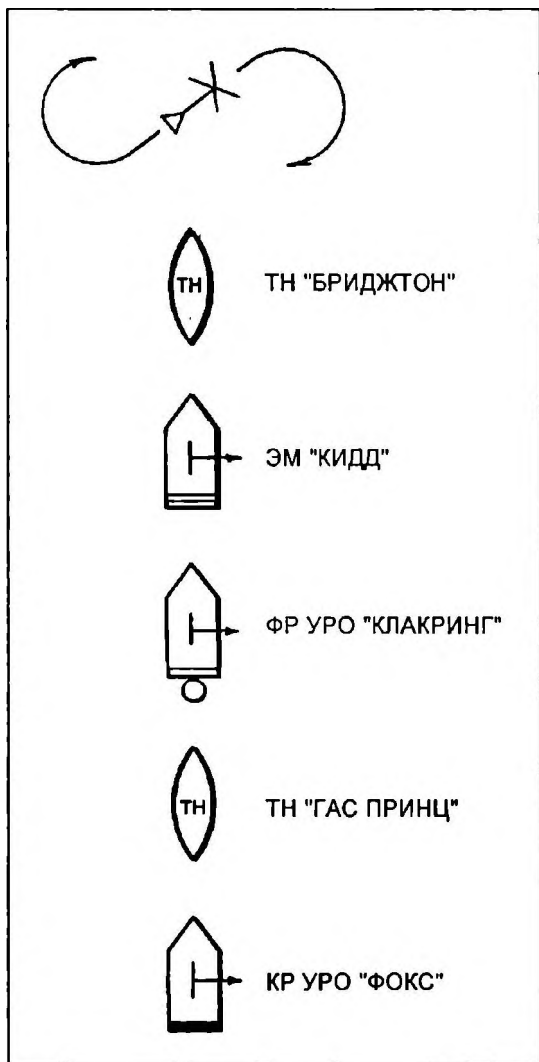
Основной задачей ВМС США в течение всего периода их пребывания в зоне военных действий была защита морских коммуникаций. Однако, как отмечается в зарубежной печати, в 6-часовой готовности к высадке на берег находился экспедиционный батальон морской пехоты численностью около 2 тыс. человек.

Организуя защиту морских коммуникаций, американское командование сочетало два метода: конвоирование судов и оборону района судоходства. Для удобства управления силами Персидский залив разделили на три зоны — северную, центральную и восточную. За каждой зоной закрепили свои силы. В районе постоянно велась воздушная разведка, осуществлявшаяся палубной авиацией и самолетами системы АВАКС, действовавшими с авиабазы Эр-Рияд (Саудовская Аравия). Воздушная и надводная обстановка велась на штабном корабле «Ла Саль».

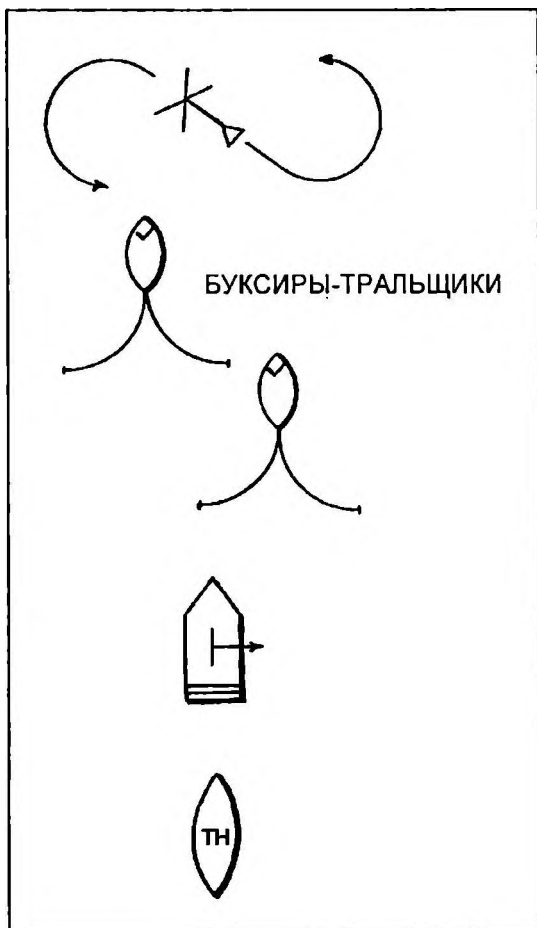
Конвоирование танкеров осуществлялось из портов погрузки (разгрузки) до выхода их из Персидского залива в Оманский залив. Конвои, как правило, были небольшими — 2—3 танкера и столько же кораблей охранения. На отдельных участках конвои прикрывались палубной авиацией. Авианосцы с охранением маневрировали в Аравийском море. В миноопасных районах организовывалась противоминная оборона. Для этих целей в зону Персидского залива американцы доставили 8 вертолетоуправляющих RH-53D, 4 катера-тральщика типа MSB







Конвой при подрыве на мине танкера «Бриджтон»



Вариант конвоя при выводе танкеров из Эль-Кувейта

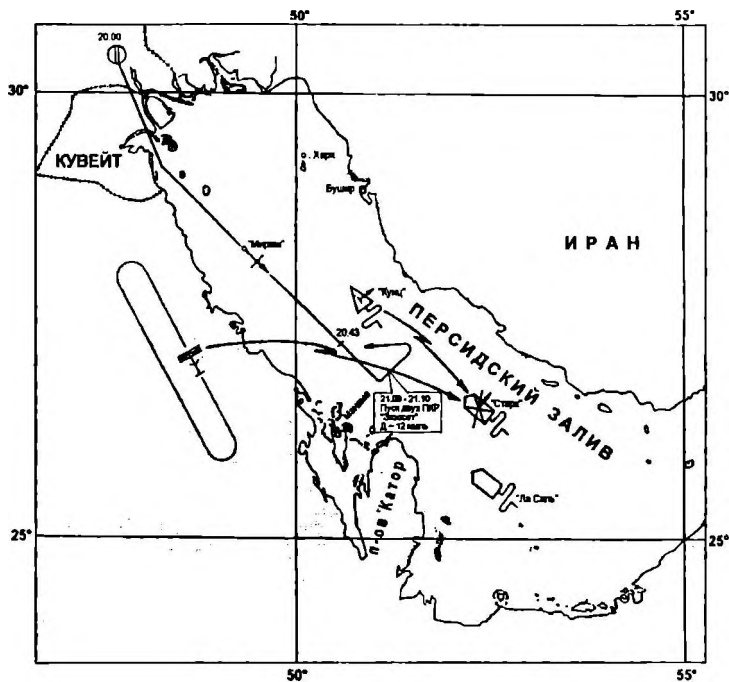
и 6 океанских тральщиков типа «Агрессив». В ордер включали по 2 тральщика, которые располагались на траверзных курсовых углах головного корабля (судна) и производили поиск мин с помощью гидроакустических станций. В наиболее опасных районах осуществлялась проводка судов за тралами. В этом случае тральщики с тралами следовали впереди в сомкнутом строю уступа.

Тыловое обеспечение ВМС США в Персидском заливе осуществлялось с привлечением специальных плавучих баз, представляющих собой крупнотоннажные баржи-секции. Две такие плавбазы были установлены в 30 милях к западу и к югу от острова Фарси. На каждой из них находились до 200 морских пехотинцев и обслуживающий персонал, по 2 вертолета, резервуары с топливом, запасы материальных средств и т.д. Баржи служили также в качестве временных пунктов базирования для тральщиков и катеров подразделений десантно-диверсионных групп.

Отмечено несколько боевых столкновений кораблей американского флота с ВМС Ирана. 22 сентября 1987 г. американский вертолет с фрегата «Джаррет» обстрелял ракетами иранский корабль «Иран-Алжир», в результате чего на корабле возник пожар, 4 члена экипажа погибли. 19 октября 1987 г. американские эсминцы «Кидд», «Лефтуич», «Янг» и «Хоэл» обстреляли иранские нефтедобывающие платформы, выпустив по ним около 1 тыс. снарядов. Действия эскадренных миноносцев прикрывали палубные самолеты.

Особый интерес представляет инцидент с американским фрегатом УРО «Старк». Свидетельства очевидцев и рапорт командира корабля, опубликованные в зарубежной печати, позволяют восстановить этот эпизод «танкерной войны».

17 мая 1987 г. в 9 час. 10 мин. американский фрегат УРО «Старк» вышел из порта Манам (Бахрейн), где пополнял запасы воды, топлива и продовольствия. В 13:30 фрегат занял линию дозора и



Атака фрегата УРО «Старк»

приступил к патрулированию в 65-85 милях северо-восточнее побережья Бахрейна. Корабль находился в боевой готовности № 3, при которой только 30% личного состава экипажа несло вахту на боевых постах. Фрегат поддерживал непрерывную связь со штабным кораблем «Ла Саль», эскадренным миноносцем УРО «Кунц» и самолетом ДРЛО и управления Е-3 системы АВАКС ВВС Саудовской Аравии, барражировавшим над Аравийским полуостровом для контроля над воздушной и морской обстановкой в районе Персидского залива.

В 20:00 самолет Е-3 обнаружил взлет иракского самолета Р-1 «Мираж», который вначале летел в южном направлении, а затем продолжил полет вдоль

Персидского залива. Первая информация была получена в сети БИУС через эсминец УРО «Кунц»: иракский самолет в сети оповещения обозначался как «цель № 2202». В 20:15 командир фрегата капитан Г. Бриндел, находясь на БИЦ, получил доклад вахтенного офицера лейтенанта Б. Монкрифа о том, что иракский самолет следует курсом на юго-восток и находится в данный момент на удалении 200 миль от «Старка».

В 20:43 эскадренный миноносец УРО «Кунц» обнаружил самолет «мираж» по пеленгу в  $285^\circ$  на удалении 120 миль от фрегата УРО «Старк». Самолет следовал на высоте 915 м со скоростью 540 км/час. На экране РЛС обнаружения воздушных целей AN/SPS-49 фрегата цель еще не наблюдалась. Однако через 3 мин. оператор РЛС «Старка» обнаружил приближающийся самолет. Удаление до него было 70 миль, пеленг —  $260^\circ$ .

В 21:00 командир эсминца «Кунц» сообщил на фрегат УРО «Старк» о том, что «мираж» лег на курс  $73^\circ$  и увеличил скорость до 620 км/час. Фрегат в это время находился в точке  $26^\circ 47'$  северной широты,  $51^\circ 45'$  восточной долготы. Со скоростью 10 узлов фрегат шел курсом  $300^\circ$ .

В 21:05 оператор поста радио- и радиотехнической разведки с помощью станции AN/SQL-32 перехватил сигналы работы поисковой РЛС самолета «мираж», который в это время находился в 27 милях от фрегата УРО «Старк». В 21:09 с борта фрегата «Старк» была передана радиограмма следующего содержания: «Неизвестный самолет — это боевой корабль ВМС США. Ваш курс  $78$  градусов, дистанция 12 миль. Прошу сообщить ваши намерения». Почти одновременно вахтенный офицер приказал приготовить к использованию пусковые установки НУР с противорадиолокационными отражателями и инфракрасными ловушками. Сигнальщик, находившийся на мостике с левого борта корабля, доложил о том, что он визуально наблюдал на линии

горизонта яркую вспышку. На фрегате объявили «боевую тревогу». В это же время на самолет повторно была передана предупредительная радиограмма об опасном положении.

В 21:10, выполнив пуск второй ракеты, «мираж» резко отвернул влево и, увеличив скорость, ушел в сторону иракской территории. В течение 1—2 мин сигнальщик несколько раз докладывал о приближении ракеты с левого борта фрегата. С главного командного пункта были даны команды: «Поставить пассивные помехи! По ракете огонь!», но команды запоздали. В это время в левый борт фрегата врезалась первая ракета, но взрыва не последовало. Через несколько секунд несколько выше того места, куда попала первая ракета, вошла и вторая. На этот раз мощный взрыв сотряс корабль.

На фрегате начался сильный пожар: горел кубрик старшинского состава. Массы расплавленного металла и едкий дым мешали вести борьбу с пожаром. К тому же вышла из строя носовая пожарная магистраль. Аварийно-спасательные партии, несмотря на слишком высокую температуру, пытались тушить пожар. Когда к борту «Старка» подошли эскадренные миноносцы «Уодделл» и «Каннинхэм», пожар был ликвидирован, им оставалось лишь отбуксировать поврежденный фрегат в Манаму, но прежде пришлось откачать воду, так как возникли опасения об остойчивости «Старка». Пока откачивали воду, ракетчики извлекли неразорвавшуюся боеголовку ракеты «экзосет», обезвредили ее и на вертолете доставили на штабной корабль «Ла Саль».

Пробоину размерами более 12 м<sup>2</sup> затагнули брезентом. Эксперты тут же отметили, что будь эта атака не в «комнатных условиях» Персидского залива, а где-нибудь в Атлантике, то фрегат мог бы разделить судьбу «Шеффилда». В то же время отмечалось, что корабль «выжил» только потому, что его непотопляемость обеспечивалась хорошо продуманной конструктивной защитой. В ходе проектирования было

предусмотрено несколько противопожарных зон, имеющих автономные средства борьбы с пожаром. Некоторые даже говорили, что корабль этого класса имеет избыточное дублирование и перенасыщен средствами борьбы за живучесть.

По иронии судьбы, за 3 дня до инцидента со «Старком» в районе Пуэрто-Рико американцы провели эксперимент по исследованию возможностей кораблей этого класса отражать противокорабельные ракеты типа «Экзосет». В целом испытания прошли успешно. Было доложено, что оборона кораблей «адекватна угрозе со стороны противокорабельных ракет “экзосет” последних модификаций». Этот вывод успокоил американское командование, выразившее сомнения по поводу боевой устойчивости своих кораблей после англо-аргентинского конфликта 1982 г.

Проектировщики кораблей и специалисты в этой области до мельчайших подробностей исследовали все аспекты инцидента. Организация борьбы за живучесть корабля была признана более чем удовлетворительной. Однако действия командира и расчета главного командного пункта не выдерживают критики. В актах комиссии очень часто повторяется «если бы»: «если бы своевременно были поставлены пассивные помехи», «если бы вовремя прозвучал сигнал боевой тревоги» и т.д. За халатность командира корабля отдали под суд.

В заключение военные эксперты подвергли резкой критике судостроителей за широкое и не совсем обоснованное применение алюминия.



---

---

**ОПЕРАЦИЯ**  
**«ОГОНЬ В ПРЕРИИ»**

---

---



**Н**а протяжении многих веков Ливия находилась под гнетом колонизаторов: в древние времена — под властью Карфагена и Рима, в XVI в. — Османской империи. Перед Первой Мировой войной Ливией завладели итальянцы, а в следующую мировую войну управление страной перешло в руки англичан и французов. В середине XX в. на территорию многострадальной североафриканской страны пришли американцы. Только в 1969 г. Ливия получила независимость.

В марте — апреле 1986 г. под предлогом борьбы с международным терроризмом американские ВВС и ВМС совершили два массированных воздушных удара по ливийским объектам, в том числе по столице страны Триполи. Эти налеты выполнялись в условиях подавляющего превосходства американцев в силах и средствах. Только крейсера и эсминцы УРО по числу пусковых установок ракет различных

классов и боекомплекту в десятки раз превосходили весь ливийский флот. Планируя военные акции против Ливии, американское командование преследовало цели отработки совместных действий палубной авиации ВМС и тактической авиации ВВС по уничтожению наземных объектов противника в начальном периоде войны. Разработка плана военных действий продолжалась достаточно долго: план первой операции был готов к концу января, а второй — к середине марта. На их доработку и изучение исполнителями оставался почти месяц. В это время выделенные на операцию силы интенсивно занимались боевой подготовкой.

Первую военную акцию против Ливии 6-й флот США провел 24—25 марта 1986 г. В официальных документах она получила кодовое наименование «Огонь в прерии». Тщательно готовясь к этой акции, американцы уже к середине марта в центральной части Средиземного моря развернули авианосцы «Америка» (авианосная группа 60.3), «Корал Си» (авианосная группа 60.1) и «Саратога» (авианосная группа 60.2), на борту которых находилось более 300 самолетов, из них почти половина — ударные. Охранение авианосцев состояло из крейсеров, эсминцев и фрегатов. Выделенные силы были сведены в 60-е авианосное ударное соединение. В составе этого соединения находились и многоцелевые атомные подводные лодки. В районе постоянно маневрировали 5 десантных кораблей с морскими пехотинцами на борту. Всеми силами управлял командующий 6-м флотом США с борта штабного корабля «Коронадо», переоборудованного из десантно-вертолетного корабля-дока. Аппаратура спутниковой связи этого корабля позволяла поддерживать непрерывную связь не только с кораблями 6-го флота, но и с Пентагоном, и даже с президентом США.

**Корабельный состав ВМС США и Ливии  
в Средиземном море 24–25 марта 1986 г.**

Класс кораблей	ВМС США	ВМС Ливии
Авианосцы	3	—
Штабные корабли	1	—
Крейсеры УРО	5	—
Эсминцы УРО	4	—
Эсминцы	2	—
Фрегаты УРО	3	—
Фрегаты	9	3
Атомные ПЛ	4	—
Дизельные ПЛ	—	6
Большие ракетные катера	—	8
Ракетные катера	—	24
Артиллерийские, патрульные катера	—	23
Корветы	—	1
Тральщики	—	8
Десантные корабли	5	8
Суда обеспечения	10	13

21 марта силы 60-го оперативного соединения совместно с судами 63-го оперативного соединения тылового обслуживания начали развертывание из Тирренского моря в район проведения операции. 22 — 23 марта все силы заняли районы боевого маневрирования и перестроились в боевые порядки.

В полночь 24 марта несколько палубных самолетов и отряд боевых кораблей с целью доразведки системы ПВО Ливии выполнили демонстративные действия. В воздух был поднят самолет ДРЛО Е-2С «Хокай», с которого велось управление всеми ударными и обеспечивающими группами. Этот самолет находился на удалении до 300 км от берега на высоте 4000 — 6000 м. Палубные самолеты в этот день в воздушное пространство Ливии не вторгались. Они патрулировали на удалениях от 110 до 130 км от береговой черты, постоянно держа систему ПВО Ливии

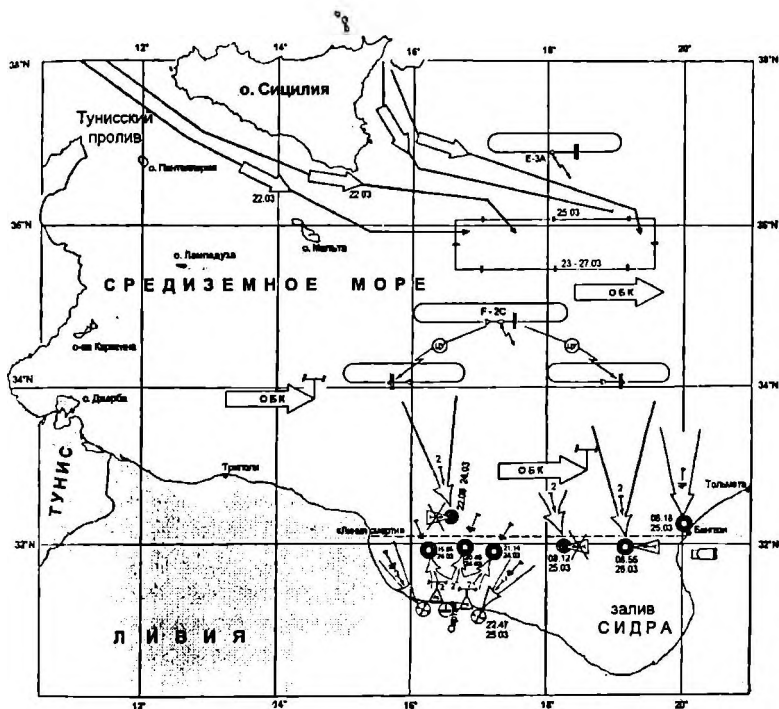
в напряжении. Во второй половине дня 24 марта ливийцы все же выполнили три двухракетных залпа по американским самолетам. Но все ракеты прошли мимо целей.

В ночь с 24 на 25 марта американцы нанесли «ответные» удары. В первом ударе они потопили 2 ливийских ракетных катера, а в порту Бенгази высокоточными кассетными бомбами «Роккей» повредили десантный корабль. Некоторые военные обозреватели считали, что палубная авиация потопила также и большой ракетный катер «Эйн Мара». Но, как выяснилось позже, противокорабельная ракета «Гарпун» в катер не попала: из-за сбоя в системе самонаведения она врезалась в море всего в 5—6 м от борта катера, не причинив ему никакого вреда, причем у этой ракеты даже не взорвалась боевая часть. Из береговых объектов незначительные повреждения получили две радиолокационные станции. При отражении налета ливийцы повредили американский палубный истребитель F-14A «Томкэт».

Потопление ливийских катеров происходило следующим образом. Вечером 24 марта около 23:00 по данным самолета ДРЛО и управления «Хоккай» 2 штурмовика «Интродер» с авианосца «Америка» были наведены на патрулировавший в 80 милях к северо-востоку от Мисурата ракетный катер «Вохид».

Атака выполнялась по отработанной до автоматизма схеме: прием целеуказания от самолета-разведчика, уточнение дистанции до цели бортовой радиолокационной станцией, контрольный замер расстояния с помощью лазерного дальномера, пуск ракеты.

В расчетной точке головка самонаведения ракеты «Гарпун» захватила цель и обеспечила прямое попадание в надстройку. Взрывом осколочно-фугасной боевой части с массой взрывчатого вещества 227 кг были полностью разрушены верхняя часть



Операция «Огонь в прерии»

надстройки и мачта. Все, кто находился на боевых постах, расположенных в надстройке, в том числе и командир катера капитан-лейтенант Сакулела, погибли. Как затем выяснилось, из экипажа катера погибли 16 человек. Главные двигатели остались в строю, и если бы не пожар, то катер своим ходом смог бы дойти до ближайшего порта. Но этого не произошло, так как вышла из строя пожарная магистраль, а малочисленному экипажу справиться с усиливающимся пожаром с помощью одних огнетушителей было невозможно. Огонь быстро подбирался к местам хранения боезапаса. Осознав, что в сложившейся ситуации надежд на спасение катера нет, оставшиеся в живых быстро спустили шлюпку и

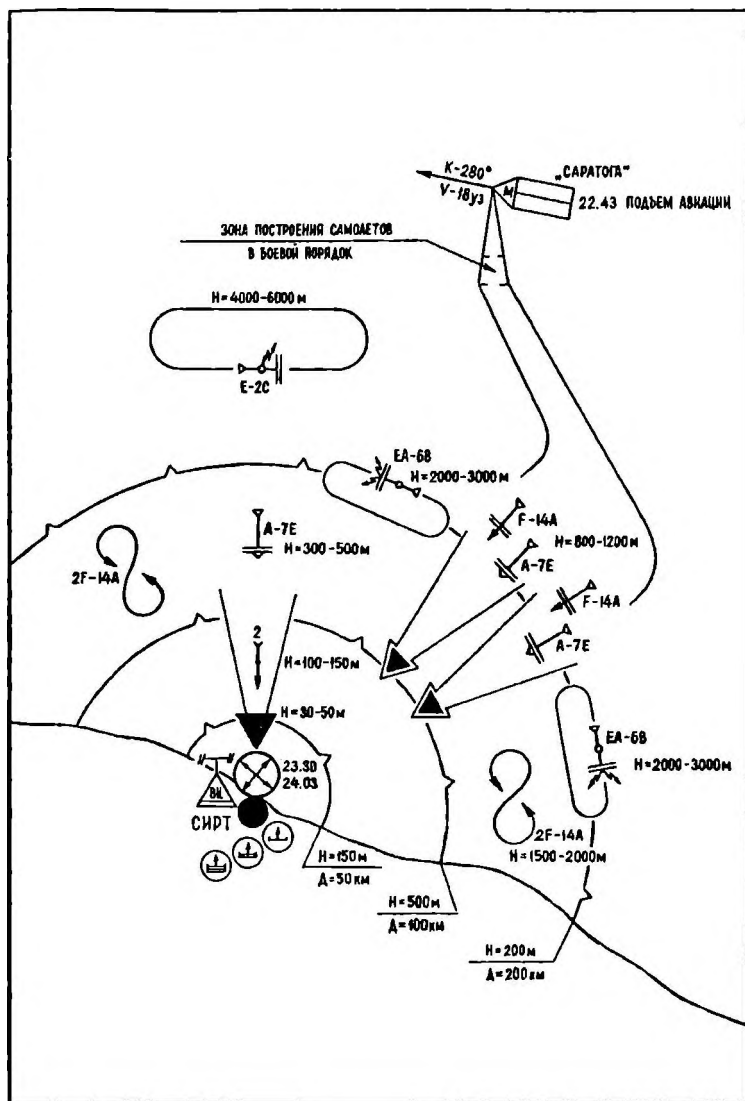
покинули катер. Спасательная операция заняла не более 5 мин. Тем временем на предельно малой высоте над катером пролетел американский штурмовик, обстреливая горевший катер пулеметным огнем.

Через несколько минут огнем была охвачена вся носовая часть катера. Начали рваться 76-мм снаряды. Когда шлюпка отошла от катера более чем на милю, раздалось несколько сильных взрывов. По всей видимости, это рвались ракеты «отомат». Через некоторое время «Вохид» затонул.

В этот же вечер, отделившись от ядра 60-го оперативного соединения, крейсер УРО «Йорктаун» направился в залив Сидра. Вероятно, он получил задачу нанести ракетный удар по одному из береговых объектов в районе Бенгази. Вооружение крейсера состояло из двух счетверенных пусковых установок противокорабельных ракет «гарпун» с дальностью стрельбы 110 км. Кроме того, крейсер имел две зенитные ракетные установки «Иджис», 127-мм артиллерийские установки, 20-мм зенитные автоматы и торпедное вооружение. Водоизмещение крейсера составляло 9200 тонн. Когда до берега оставалось около 70 миль, оператор РЛС «Йорктауна» обнаружил цель. Вначале она была классифицирована как рыболовецкое судно. Однако командир крейсера приказал продолжать наблюдение за ней. Как выяснилось позже, это был большой ракетный катер ливийских ВМС «Эйн Загут», который находился в дозоре в 20 милях к западу от Бенгази. Для соблюдения скрытности катер маневрировал малым ходом, все его радиоэлектронные средства были выключены, ходовые огни не горели.

Когда между «Йорктауном» и ракетным катером расстояние сократилось до 11 миль, командир катера произвел кратковременное включение РЛС. Едва антенна завершила второй оборот, как РЛС тут же выключили. Но этого было достаточно для того, чтобы на крейсере с помощью станции радиоразведки классифицировали цель. Теперь уже командир «Йорктауна» не сомневался в том, что прямо по курсу находится не рыболовецкое судно, а ракетный катер





Атака военно-морской базы Сирт (25 марта 1986 г.)

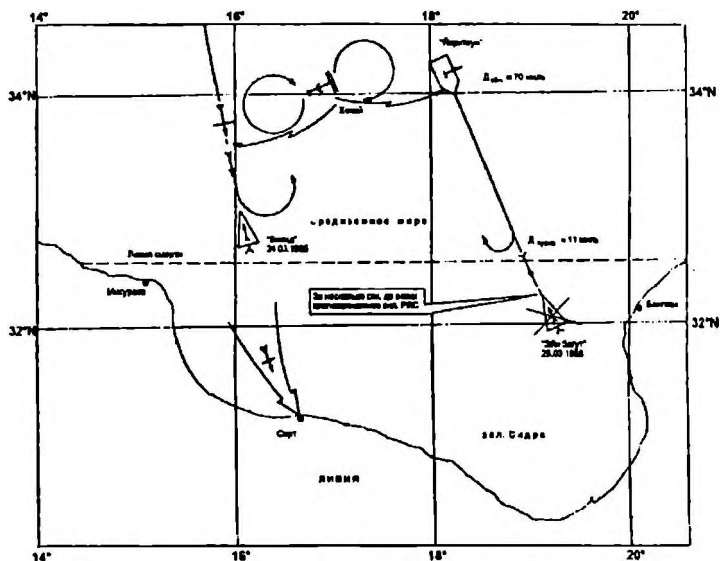
противника, который в любую минуту может выполнить ракетную атаку. Мгновенно оценив обстановку, командир крейсера подал команды на пуск ракет. С интервалом в несколько секунд по катеру выпустили две ракеты «гарпун».

Обе ракеты попали в цель. Первая ракета, пробив борт чуть выше ватерлинии, взорвалась в машинном отделении. Катер сразу потерял ход и обесточился. Через пробоину площадью до 20 м<sup>2</sup> начала поступать вода. После попадания второй ракеты почти весь катер был охвачен пламенем, так как невыгоревшее и наполовину топливо взрывом разбросало по кораблю. С огнем бороться было бесполезно, пожар быстро усиливался, и через 5 мин. катер напоминал ярко горящий факел. С дифферентом на корму он быстро начал погружаться и через 15 мин. затонул. Весь экипаж катера погиб.

В этой операции американская авиация нанесла также удар по двум РЛС, находившимся в районе г. Сирт. В этом ударе впервые были применены противорадиолокационные ракеты AGM-88M «Харм». Во время удара действия одного палубного штурмовика А-7Е обеспечивали 14 самолетов. При выходе на удар штурмовик А-7Е непрерывно выполнял противозенитный маневр по данным бортовой системы предупреждения об облучении самолета РЛС противника. Из двух выпущенных ракет одна попала в антенное поле РЛС, а другая прошла мимо цели.

На рассвете 25 марта корабли 60-го оперативно-го соединения отошли в центральную часть Средиземного моря. В ходе этой операции ливийской ПВО удалось повредить только один американский истребитель F-14А. В течение нескольких дней соединение оставалось в районе, соблюдая все меры защиты. Отряд боевых кораблей с крейсером УРО «Йорктаун» несколько раз приближался к побережью Ливии на 12 миль. 29 марта силы 60-го оперативного соединения покинули центральную часть Средиземного моря.

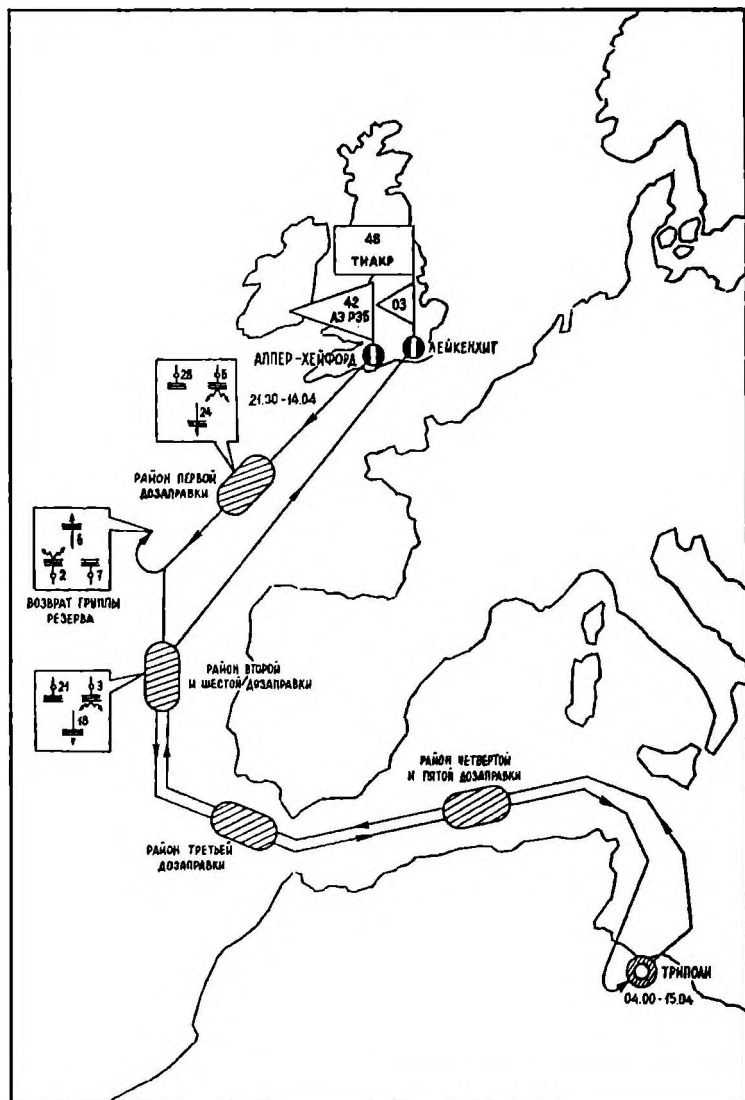
Как сочли американцы, цель операции «Огонь в прерии» была достигнута. В ходе этого удара им



Атака ливийских ракетных катеров  
«Вохид» и «Эйн Загут»

удалось потопить 2 катера и вывести из строя РЛС. Но главное, как отмечалось американскими экспертами, им удалось вскрыть систему ПВО противника и подготовиться к более масштабным действиям.

В ночь с 14 на 15 апреля американцы провели еще одну акцию, получившую кодовое наименование «Эльдорадо Каньон». В ней участвовало около 100 самолетов ВВС и ВМС из состава 60-го авианосного ударного соединения и 3-й воздушной армии ВВС США, дислоцировавшихся на аэродромах Великобритании. Для удара наметили пять целей, из которых три располагались в районе Триполи (казармы Баб-Аль-Азизия, база подготовки боевых пловцов Сиди Билала и военный сектор аэропорта Триполи) и 2 — в районе Бенгази (казармы Аль-Джамахария-Баррас и аэродром «Бенина»). Как и предыдущий, этот налет предполагалось осуществить в темное время суток, действуя по принципу внезапности.



Обеспечение операции «Каньон Эльдorado»  
(14 – 15 апреля 1986 г.)



При этом по объектам в районе Триполи удар должны были наносить самолеты F-111, действовавшие с английских авиабаз. Их перелет в район удара обеспечивался самолетами-заправщиками KC-10A и KC-135 (28 самолетов-заправщиков). Всего было отмечено до пяти дозаправок топливом в воздухе.

За 15 мин. до удара самолеты ДРЛО заняли зоны патрулирования, расположенные на удалении 50—100 км от побережья. Через 2 мин. в воздух были подняты самолеты РЭБ, которые начали постановку активных комбинированных помех. За 6 мин. до главного удара обеспечивающие группы нанесли удары по РЛС. Пуск противорадиолокационных ракет производился с дистанции 40—60 км.

В 4:00 палубная авиация 60-го оперативного соединения нанесла главный удар по объектам Бенгази. В составе соединения оставались авианосцы «Корал Си» (авианосная группа 60.1) и «Америка» (авианосная группа 60.2). Атаки целей продолжались 25 мин., после чего ударные группы отходили в северном направлении с набором высоты до 500—1000 м. Наведение самолетов на объекты осуществлял самолет ДРЛО «Хокай». Соотношение ударной и обеспечивающей авиации в группах было 1:2,3 (непосредственно в районе удара — 1:1,1). Бомбометание производилось с высоты менее 150 м при скорости полета более 800 км/час.

По мнению американских экспертов, цели операции были достигнуты. Всем объектам был причинен серьезный ущерб, на аэродромах уничтожено и повреждено 17 истребителей, 10 транспортных самолетов и вертолетов. У американцев 1 истребитель был сбит и 1 — поврежден.

В операциях «Огонь в прерии» и «Каньон Эль-дorado» большое внимание уделялось разведке, маскировке и РЭБ. По всем правилам была организована оборона 60-го оперативного соединения.

---

---

# **ВОЙНА В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ**

---

---





## Операция «Щит пустыни»

**В** ночь с 1 на 2 августа 1990 г. под предлогом защиты своих экономических интересов вооруженные силы Ирака вторглись на территорию независимого государства Кувейт. Территория Кувейта составляет всего 20,2 тыс. км<sup>2</sup>, население — около 1,7 млн человек, столица — Эль-Кувейт. Основное богатство страны — нефть. Она дает 92% национального дохода государства. По некоторым данным, запасы кувейтской нефти составляют 9 млрд тонн.

Агрессивной акции Ирака предшествовала политическая и пропагандистская кампания шантажа и угроз в адрес Кувейта, который обвинялся в «воровстве» нефти, добываемой на его территории, и в умышленном завышении цен на нефть с целью подрыва экономики Ирака.

120-тысячная группировка иракских войск, преодолев сопротивление кувейтской армии, состоявшей всего из 20 300 человек, к исходу 2 августа оккупировала всю территорию Кувейта. В ходе вторжения были захвачены корабли военно-морских сил Кувейта, состоявшие из

6 быстроходных ракетных катера типа «Аль-Эум», 2 артиллерийских катеров типа «Истиклал», 16 сторожевых катеров прибрежного действия (10 — типа «Аман», 3 — типа «Дастур», и 1 — типа «Махрус») и 10 десантных катеров. С началом военных действий были прерваны переговоры с Италией относительно закупки 4 фрегатов типа «Лупо» и ракетных корветов. В личном составе военно-морских сил Кувейта насчитывалось 1200 человек; в составе торгового флота Кувейта было 240 судов, часть из которых также оказалась захваченной противником.

Вооруженная акция Ирака сразу же была осуждена мировой общественностью. Президент США назвал ее вероломной, а на следующий день после начала военных действий конгресс США одобрил решение президента о применении строгих экономических санкций против Ирака. США полностью разорвали экономические связи с агрессором и были готовы пойти на любые меры, направленные на защиту своих интересов в зоне Персидского залива. Президент надеялся на то, что этими санкциями ему удастся изменить политику Ирака и заставить его вывести свои войска из Кувейта. Однако не исключалась возможность решения конфликта и военным путем.

10 августа на чрезвычайной сессии совета НАТО были одобрены политические и экономические санкции против Ирака и выражена всеобщая поддержка политики США. Все участники сессии заявили о готовности внести свой вклад в урегулирование конфликта.

6 августа с возникновением реальной угрозы безопасности соседней с Кувейтом Саудовской Аравии президент США принял решение о переброске в район конфликта крупного контингента своих вооруженных сил. Особенно значимым был довод о том, что с захватом Кувейта Ирак сразу может взять под контроль 10% мировой ежедневной добычи нефти, а в случае аннексии Саудовской Аравии эта цифра может увеличиться вдвое.

Великобритания и Франция также подтвердили свое решение направить в зону Персидского залива крупные группировки своих вооруженных сил. Затем и другие страны НАТО выразили готовность, по просьбе Саудовской Аравии, направить в район конфликта свои воинские контингенты. Только ФРГ, конституция которой не позволяла использовать вооруженные силы вне сферы влияния НАТО, на первых порах воздержалась от принятия этого решения.

На сессии также было оглашено заявление, что любая акция Ирака против Турции будет рассматриваться как посягательство на союзника по блоку НАТО со всеми вытекающими отсюда последствиями. В результате анализа обстановки стало очевидно, что при любом развитии событий Северо-Атлантический блок будет осуществлять морскую блокаду Ирака и Кувейта, а если потребуется, то и применит против агрессора военную силу. В конце августа в рамках НАТО был сформирован координационный центр для анализа обстановки в зоне Персидского залива; одновременно уточнены границы морской блокады и вероятные районы боевых действий на суше. 9 сентября на совещании представителей вооруженных сил США, НАТО и арабских государств для каждой из стран антииракской коалиции были уточнены районы блокадных действий. Так, основными районами действий ВМС США являлись Красное море, Оманский и Персидский заливы, а также восточная часть Средиземного моря, районами Франции — южная часть Красного моря, Аденский залив, Баб-эль-Мандебский пролив и т.п.

На блокадные силы возлагались задачи контроля за иностранным судоходством для соблюдения резолюции Совета Безопасности ООН от 6 августа 1990 г. об экономических санкциях против Ирака, а также конвоирование судов, осуществляющих воинские морские перевозки в районы, потенциально

опасные от возможной террористической деятельности со стороны стран, занимавших проиракскую позицию.

Первоначально со стороны ВМС США в блокадных действиях участвовало всего 8 эскадренных миноносцев УРО и фрегатов. В дальнейшем эти силы наращивались за счет кораблей охранения из состава авианосных ударных групп: их насчитывалось до 20 вымпелов. В блокадных действиях принимали участие и самолеты базовой патрульной авиации. Из авиабаз Диего-Гарсия, Масира и Джибути самолеты Р-3С «Орион» совершали до 100 вылетов в месяц. Из средиземноморской авиабазы Сигонелла самолеты базовой патрульной авиации совершали от 2 до 6 вылетов в сутки.

Не позднее 23 августа все участвующие в блокаде побережья Ирака и Кувейта силы объединились в оперативную группу, корабли которой только за первые 3 месяца войны задержали около 3 тыс. судов, из которых 340 были досмотрены, а 14 возвращены обратно. При этом в 240 случаях суда задерживались и на них высаживали досмотровые партии с кораблей американского флота. Всего же до окончания боевых действий было перехвачено более 7 тыс. судов, из них 860 были досмотрены, а 32 возвращены обратно. Блокадные действия продолжались после окончания военных действий и завершились 23 августа 1991 г.

Реализуя свои замыслы и планы, американцы и их союзники в период с 7 августа 1990 г. по январь 1991 г. провели операцию под кодовым наименованием «Щит пустыни». В ходе этой операции за пределами США в зоне Персидского залива была создана самая мощная со времен Вьетнамской войны 1964—1973 гг. группировка войск и сил флота. Содержанием операции «Щит пустыни» являлось сосредоточение и наращивание войск и кораблей союзников по антииракской коалиции в районе конфликта. Задача заключалась в переборске тяжелого

вооружения и боевой техники, средств материально-технического обеспечения соединений и частей всех видов вооруженных сил, а также в организации планового снабжения войск и сил, развернутых в зоне Персидского залива. Сама операция была проведена в сжатые сроки и явилась практической проверкой планов стратегических перебросок сил быстрого развертывания из США и стран НАТО на Ближний Восток.

Операция «Щит пустыни» проводилась в четыре этапа. На первом этапе, продолжавшемся с 7 по 9 августа, осуществлялась переброска на территорию Саудовской Аравии сил первого эшелона, состоявших из усиленной бригады 82-й воздушно-десантной дивизии, двух эскадрилий тактической авиации (самолеты F-15C и D), группы из 5 самолетов ДРЛО и управления (самолеты E-3C АВАКС) и двух команд (по 20 специалистов в каждой) наземных мобильных пунктов спутниковой связи. Корабли 6-го и 7-го флотов США переразвертывались в Красное и Аравийское моря, в Оманский и Персидский заливы. Второй этап операции «Щит пустыни» проходил с 10 по 30 августа: шла интенсивная переброска авиации в Саудовскую Аравию и продолжалось усиление АУГ. Было отмечено усиление всех видов разведывательной деятельности и установлен круглосуточный контроль за воздушной обстановкой в районе конфликта. В ходе третьего этапа, продолжавшегося с 31 августа по 7 ноября, по воздуху и морем осуществлялась переброска в район конфликта главных сил: 1-й бронекавалерийской, 2-й бронетанковой, 24-й механизированной, 82-й воздушно-десантной и 101-й воздушно-штурмовой дивизий; 197-й отдельной механизированной бригады и 3-го отдельного бронетанкового полка сухопутных войск; 1-й, 4-й и 7-й экспедиционных бригад морской пехоты. Четвертый этап начался 8 ноября и продолжался до начала 1991 г. В это время союзники продолжали не только наращивать силы и средства, но и

перебрасывать на театр военных действий топливо, продовольствие, медикаменты, запасные части и т.д.

Более 1 тыс. самолетов тактической авиации было переброшено из авиабаз США с промежуточными посадками на европейских аэродромах. При протяженности маршрутов перелета от 12 до 16 тыс. км продолжительность перелета одной эскадрильи составляла 15—20 часов. При этом самолеты до 12 раз дозаправлялись в воздухе. К началу боевых действий союзники создали мощную авиационную группировку, в которой насчитывалось около 2000 боевых самолетов, в том числе 82 самолета стратегической авиации, до 1240 тактической, до 470 палубной, более 200 самолетов морской пехоты и ДРЛО.

Для перевозки войск и грузов привлекались 269 судов командования морских перевозок ВМС США и зафрахтованные суда торговых флотов (18 стран предоставили 50 торговых судов).

Франция и Великобритания осуществляли перевозки как на собственных судах, так и на зафрахтованных. Так, Франция использовала 11 судов, в основном под национальным флагом, а Великобритания, помимо своих транспортов, привлекла еще 15 судов, зафрахтованных у судоходных компаний Дании, Нидерландов, Кипра, Италии, Канады, Швеции и других стран. Перевозки осуществлялись на судах — складах оружия, боевой техники и запасов снабжения морской пехоты, сухопутных войск и сил быстрого развертывания США, судах с горизонтальным способом погрузки типа «ро-ро», танкерах, контейнеровозах, грузовых транспортах, паромов, госпитальных, крановых и других судах. Погрузка судов производилась в портах восточного побережья США и Мексиканского залива. При этом средняя продолжительность погрузки судна составляла от 2 до 4 суток. Переход от Атлантического побережья США в район Красного моря и Персид-

ского залива общей протяженностью от 10 до 12 тыс. миль суда осуществляли самостоятельно или в составе групп. После прохода Суэцкого канала они следовали в охранении боевых кораблей. О напряженности морских перевозок можно судить по следующим фактам: в море ежедневно находилось до 100 судов, ежесуточно через Суэцкий канал проходило до 10—12 судов, а в порты Саудовской Аравии прибывало до 6—7 судов в сутки. Следовавшие со скоростью 12—15 узлов, суда прибывали в порты разгрузки через 25—30 суток. Контейнеровозы шли со скоростью 30—33 узлов и затрачивали на переход всего 12—15 суток. Всего в ходе проведения операции «Щит пустыни» было выполнено около 550—600 рейсов.

Средняя продолжительность разгрузки судна составляла от 1 до 4 суток. В самом начале операции ежемесячно на судах доставлялось 300—330 тыс. тонн грузов, а впоследствии эта цифра возросла до 450—600 тыс. тонн. При этом в сутки выгружали до 20 тыс. тонн воинских грузов. К началу военных действий для ВМС были созданы 60-суточные запасы средств материального обеспечения. Они состояли из 148,7 тыс. тонн боеприпасов, 525 тыс. тонн корабельного топлива, 130 тыс. тонн авиационного горючего и 9 тыс. тонн продовольствия. Для сухопутных войск и ВВС созданные запасы позволяли действовать до 30 суток.

К концу января 1991 г. в район Персидского залива из США и Европы было доставлено на судах около 7,3 млн тонн воинских грузов, в том числе 1,5 млн тонн военной техники, около 700 тыс. тонн нефтепродуктов и до 100 тыс. человек личного состава сухопутных войск и морской пехоты. В числе военной техники морем были доставлены 1500 вертолетов, 2100 танков, 1400 орудий и 990 боевых машин пехоты. Так, уже через неделю после начала операции «Щит пустыни» на судах в Саудовскую Аравию было доставлено 400 танков (масса основного

босового танка США M60A1 составляет 48 тонн). Всего около 95% воинских грузов на театр военных действий доставлено морем, в том числе горюче-смазочные материалы — полностью.

Уже на первом этапе операции «Щит пустыни» вскрылись недостатки в специализированных судах для перевозки тяжелой боевой техники, что послужило причиной для выделения дополнительных ассигнований на содержание и обслуживание судов, находившихся в резерве командования морских перевозок, а также пересмотра порядка ввода их в состав действующих сил. Американцы вынуждены были прибегнуть и к использованию судов частных судовладельческих компаний, а также союзников и дружественных стран.

Помимо перевозок морем, значительный объем воинских грузов доставлялся на театр военных действий по воздуху (операция «Вольный ветер»). Для этого американцы задействовали до 80% парка своей военно-транспортной авиации (250 самолетов C-5 и C-141). За 3500 рейсов на этих самолетах доставили 150 тыс. человек и 80 тыс. тонн грузов. Поскольку для переброски по воздуху только одной дивизии с полным комплектом техники требовалось выполнить 1538 рейсов самолетами C-141 и 269 рейсов самолетами C-5, американцы приняли решение перевозить личный состав с носимым вооружением по воздуху, а тяжелую боевую технику — морем. Это в некоторой степени уменьшило нагрузку на транспортную авиацию. Из Западной Европы переброску войск обеспечивали 50 военно-транспортных самолетов C-130. Из-за нехватки военно-транспортной авиации было мобилизовано и зафрахтовано до 50 транспортных самолетов гражданских авиакомпаний США.

Протяженность перелета из США в Саудовскую Аравию составляла 11,2—15 тыс. км, а время нахождения в полете — 20—25 часов.



Самолеты осуществляли посадку на Азорских островах, а также на территориях ФРГ и Испании. Масштабы переброски войск и грузов по воздуху и их темпы были огромными: за 3 недели перевозилось больше грузов, чем в годы войны в Корее за 3 месяца. Каждые 10—15 мин. на аэродром осуществлял посадку один самолет. Всего американцы использовали до 20 авиабаз. Прибывшие самолеты быстро разгружались и сразу взлетали. Их заправка осуществлялась уже в воздухе самолетами-заправщиками KC-10 и KC-135. Интенсивность полетов транспортной авиации составляла до 100 самолетовылетов в сутки. Всего же транспортная авиация выполнила около 11 тыс. рейсов. К концу января 1991 г. по воздуху в Саудовскую Аравию было доставлено около 380 тыс. человек личного состава и до 318 тыс. тонн воинских грузов.

Как отмечается в зарубежной печати, слабыми сторонами стратегических воздушных перевозок явились недостаточная пропускная способность аэродромов, особенно промежуточных, что приводило к срыву графика перевозок; значительные перегрузки летных экипажей, что создавало предпосылки к летным происшествиям; вынужденная высокая интенсивность эксплуатации самолетов и связанная с этим необходимость частой замены и ремонта их двигателей.

Развертывание сил флота включало в себя переразвертывание из Средиземного моря и западной части Тихого океана в район конфликта ударных и обеспечивающих сил из состава 6-го и 7-го оперативных флотов США; переброска формирований морской пехоты из континентальной части США и Окинавы; отобюджетирование подразделений резерва флота, морской пехоты и береговой охраны, кораблей резерва и судов резервного флота национальной обороны; переброска из США авианосных и ракетных ударных групп, десантных формирований, надводных кораблей и подводных

лодок, в том числе носителей крылатых ракет «томагавк». Объединенное командование стремилось в кратчайшее время создать группировку ВМС, способную до завершения операции «Щит пустыни» вначале обеспечить сдерживание вооруженных сил Ирака, противодействие их возможным наступательным действиям, осуществление его морской блокады, а затем переход к прямым военным действиям.

Развертывание сил флота в районе конфликта началось за 4 суток до принятия решения на проведение операции «Щит пустыни».

По состоянию на 3 августа в зоне конфликта в группировке сил флота насчитывалось 15 боевых кораблей, в том числе 6 — в районах Персидского и Оманского заливов, 2 — в северной части Аравийского моря (в 300 милях юго-восточнее от острова Масира), 7 — в Индийском океане (в 500 милях южнее от острова Цейлон) и 76 боевых самолетов.

В период с 3 по 5 августа АУГ (АВМ «Индепенденс») совершила переход из Йокосуки в Оманский залив и находилась в нем до 3 ноября. На смену ей прибыла АУГ (АВМ «Мидуэй») из состава 7-го флота США и находилась в Оманском и Персидском заливах до окончания военных действий. Авианосец «Индепенденс» с 23 по 26 ноября находился в Гонконге, а затем ушел в военно-морскую базу Сан-Диего. В то же время в зону Персидского залива прибыла крупная группа кораблей из состава 801-го оперативного соединения. Она состояла из штабного корабля «Ла Саль», крейсера УРО, эскадренного миноносца, 4 фрегатов УРО и фрегата. На этом этапе АУГ (АВМ «Дуайт Эйзенхауэр») с 6 кораблями охраны и 4 вспомогательными судами перешла из Средиземного моря в Красное и находилась там до 24 августа. Затем с прибытием в район других авианосцев эта АУГ была возвращена в Средиземное море, а 13 сентября прибыла в военно-морскую базу Норфолк.

7 августа из пункта базирования Мейпорт вышла АУГ (АВМ «Саратога») и 23 августа приступила

к боевому патрулированию в северной части Красного моря. С 27 октября по 2 декабря она находилась в восточной части Средиземного моря, после чего снова заняла район боевого предназначения в северной части Красного моря. 23 августа из Норфолка в Средиземное море направилась АУГ (АВМ «Джон Кеннеди»), которая с 31 августа по 15 сентября и с 27 октября по 2 декабря находилась в восточной части Средиземного моря, а остальное время — в северной части Красного моря. С 12 декабря 1990 г. по 14 января 1991 г. АУГ (АВМ «Рейнджер») 3-го флота США осуществила переход из района Сан-Диего в Персидский залив и находилась там до окончания военных действий, в конце декабря из Норфолка в северную часть Красного моря вышел авианосец «Америка», а в Аденский залив — «Т.Рузвельт». Оба авианосца прибыли в район боевого предназначения только 16 января 1991 г.

Следует подчеркнуть, что боевые действия начались при незавершенном развертывании части ударных сил в районы их боевого предназначения. Так, авианосец «Т.Рузвельт» в это время находился на переходе из Аденского залива в Персидский, и применение базировавшейся на нем авиации началось только 20 января 1991 г. Примечательно, что переразвертывание из Красного моря вначале в Аденский, а затем и в Персидский залив этот авианосец совершал со скоростью 32 узлов.

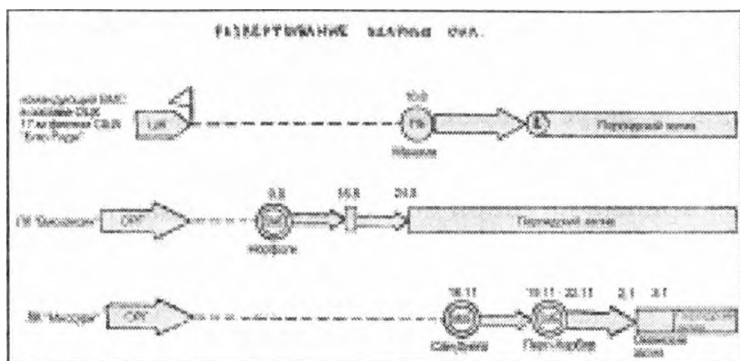
### Динамика наращивания группировки ВМС союзников в районе конфликта

ВМС	Число кораблей, единиц, по состоянию на						
	02.08.90	08.09.90	8:10.1990	08.11.90	08.12.90	08.01.91	08.06.91
США	6	54	55	48	49	49	92
Другие	2	34	39	50	47	53	53
Всего	8	88	94	98	96	102	145

### Группировка ВМС союзников к началу боевых действий

Класс корабля	Восточная часть Средиземного моря, ед	Северная часть Красного моря, ед	Персидский залив Аравийское море, ед	Всего в районе конфликта, единиц
Авианосцы	—	3	3	6
Линкоры	—	—	2	2
Крейсеры УРО	2	7	7	16
Эсминцы УРО	1	4	8	13
Фрегаты УРО	2	9	16	27
Эсминцы	1	2	6	9
Фрегаты	1	2	4	7
Атомные ПЛ	3	2	3	8
Десантные	—	1	36	37
Тральщики	5	—	11	16
Штабные	—	—	4	4
<b>Всего</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>100</b>	<b>145</b>

На этапе развертывания сил флота палубная авиация активно проводила учебно-боевую подготовку и осваивала театр военных действий, а также контролировала воздушное пространство с целью недопущения ударов со стороны иракской авиации. Как отмечают американские специалисты, с началом операции «Щит пустыни» и до 26 сентября, несмотря на высокую интенсивность полетов, не было отмечено ни одного серьезного летного происшествия, хотя в этот день упал в море вертолет «си кинг» (с АВМ «Д.Кеннеди»), на котором отказал один из двигателей. В августе 1990 г., после того как авианосец «Д. Кеннеди» вошел в Красное море, группа из 6 летчиков прошла специальный краткосрочный курс по применению новейших ракет типа СЛАМ. До первого боевого применения этих ракет было выполнено 10 учебно-испытательных пусков по специально оборудованной цели.



Развертывание ударных сил в районе  
Персидского залива

В ходе подготовки многонациональных сил антииракской коалиции к возможным военным действиям в октябре 1990 г. в восточной части Средиземного моря на фоне реального развития событий в зоне Персидского залива было проведено крупное учение объединенных вооруженных сил «Дисплей Детерминейшн» с привлечением соединений и частей сухопутных войск, ВВС и ВМС США, Великобритании, Италии, Турции, Португалии, Испании и Франции. Объединенные ВМС включали в себя около 110 боевых кораблей и вспомогательных судов, а ВВС — до 190 самолетов тактической, базовой и палубной авиации. Кроме того, на полигоне, сходном по площади и конфигурации с Кувейтом, шла отработка способов массированного применения авиации. В ходе учений «Рэд флэг» и «Дезерт флэг» было выполнено 22 тыс. вылетов и сброшены сотни тонн авиабомб и ракет. Одновременно с развертыванием авианосных ударных сил в район Персидского залива прибывали и ракетные ударные группы, ядро которых составляли линейные корабли «Висконсин» и «Миссури» (боекомплект каждого корабля состоял из 32 ракет «томагавк» и 16 ракет «гарпун») и десантные силы. 9 августа из передового пункта базирования Диего-Гарсия в район

конфликта вышли до 10 судов — складов оружия и военной техники. Этот отряд обеспечения сил быстрого развертывания прибыл в Персидский залив 17 августа и находился в районе до окончания военных действий.

1 сентября 1990 г. в район Персидского залива прибыл штабной корабль «Блю-Ридж», на нем был развернут флагманский командный пункт объединенных ВМС. Руководство группировкой многонациональных сил антииракской коалиции осуществлял командующий объединенным командованием генерал Н.Шварцкопф, входившими в группировку ВВС — генерал Ч.Хорнер, сухопутными войсками — генерал Г.Лан, а ВМС — вице-адмирал Х.Мауз (командующий 7-м оперативным флотом США).

Таким образом, в результате тщательно спланированной и хорошо организованной операции «Щит пустыни» страны антииракской коалиции во главе с США сумели в короткие сроки создать мощную группировку различных видов вооруженных сил и подготовить ее к ведению широкомасштабных военных действий. Многонациональные силы были представлены прямо или косвенно 34 странами и включали в себя более 700 тыс. человек, свыше 4 тыс. танков, более 3700 орудий полевой артиллерии и минометов, около 2 тыс. самолетов и до 200 боевых кораблей и вспомогательных судов. Примечательно, что впервые после 1945 г. одновременно в боевых действиях приняли участие 50% американских авианосцев (6 из 12 имевшихся в составе ВМС США). Около 80% этих сил и средств были американскими. Помимо войск США, наиболее значительными являлись группировки сухопутных войск Великобритании, Франции, Египта и Сирии.

Группировка ВМС 14 стран союзной антииракской коалиции включала в себя более 170 тыс. человек (свыше 30% численности всех многонациональных сил), 145 боевых кораблей и более 50 вспомога-

ных судов, из них 92 корабля ВМС США, в том числе 6 многоцелевых авианосцев, 2 линейных корабля, 5 десантных вертолетоносцев, 2 универсальных десантных корабля, 8 атомных многоцелевых подводных лодок, 24 десантных корабля и т.д. Из этого состава более 20 кораблей являлись носителями крылатых ракет «Томагавк» (около 500 ракет).

Учитывая высокую вероятность применения морских мин Ираком в Персидском заливе, США и их союзники развернули к началу боевых действий в этом районе 16 тральщиков, в том числе от ВМС США — 7, Великобритании — 5, Бельгии — 2, ФРГ — 5. Но все же, несмотря на столь мощные минно-тральные силы, на минах подорвались вертолетоносец «Триполи» и крейсер «Принстон».

Авиационная группировка ВМС многонациональных сил включала в себя 6 авиационных крыльев (470 самолетов), 260 самолетов авиации морской пехоты, до 20 базовых патрульных самолетов, всего более 700 машин, что составило свыше 30% всех военно-воздушных сил коалиции.

Войска морской пехоты (основу которых составляли 1-я и 3-я экспедиционные дивизии морской пехоты США) имели в своем составе 90 тыс. человек, на вооружении которых находилось около 220 самолетов штурмовой и истребительно-штурмовой авиации, 290 вертолетов, около 270 танков, более 530 артиллерийских орудий и минометов, до 800 пусковых установок противотанковых управляемых ракет и около 280 зенитных установок. Более 50% всего личного состава морской пехоты было переброшено в Саудовскую Аравию воздушным путем с использованием не менее 150 самолето-рейсов военно-транспортной авиации. Организационно войска морской пехоты были сведены в пять экспедиционных бригад.

В оперативном построении группировок объединенных ВМС предусматривалась возможность боевого воздействия на Ирак с трех направлений —

из Персидского залива, северной части Красного моря и восточной части Средиземного моря. В Персидском заливе действовали главные ударные силы объединенного флота. Основу этой группировки составляли авианосное ударное соединение («Зулу»), две ракетные ударные группы и десантные силы.

Группировка вооруженных сил Ирака включала в себя свыше 700 тыс. человек (42 дивизии сухопутных войск), на вооружении которых было около 5 тыс. танков, более 8 тыс. орудий полевой артиллерии и минометов, до 700 боевых самолетов и около 60 боевых кораблей и катеров, в числе которых находились и суда, захваченные у Кувейта. ВМС Ирака состояли из фрегата «Ибн Халдоум», 7 ракетных катеров типа «Оса-I» и «Оса-II», 3 сторожевых катеров типа SO-1, 6 торпедных катеров типа Р-6, 4 сторожевых катеров типа «Полухат-I» и 4 сторожевых катеров типа «Жук», 5 тральщиков, 3 десантных кораблей типа «Полночный-I», учебного фрегата, 1 танкера и др.<sup>1</sup> Численность личного состава ВМС — около 5 тыс. человек. Основными базами являлись Басра, Умм-Каср и Кувейт.

Военно-политическое руководство Ирака, используя опыт 8-летней войны с Ираном, в пределах своих возможностей подготовилось к отражению нападения. В широких масштабах проводились маскировочные мероприятия, включая использование заранее подготовленных ложных объектов и радиосетей, запасных аэродромов, стартовых и огневых позиций. Целенаправленно было проведено инженерное оборудование театра военных действий путем подготовки разветвленной сети минно-взрывных и

---

<sup>1</sup> Практически все перечисленные корабли — советской постройки. Но здесь не упомянуты четыре фрегата типа «Лупо» и шесть корветов типа «Ассад», построенные для Ирака в Италии в 1985 — 1987 годах. Кроме того, справочники говорят не о пяти, а о двух тральщиках и шести катерных тральщиках. (Прим. ред.)



проволочных заграждений, противотанковых и противопехотных рвов с нефтью, различных искусственных преград; для танков вырыты окопы и сооружены другие укрытия.

В целом по боевым возможностям, и прежде всего по качеству вооружения и боеприпасов, преимущество находилось на стороне США и их союзников.

Если соотношение по сухопутным войскам было примерно равным, то в танках новых типов союзники имели четырехкратное превосходство, в авиации — почти трехкратное, а в ВМС — абсолютное (хотя по численности кораблей союзники превосходили Ирак в 4,4 раза). Только в артиллерии иракские вооруженные силы имели двукратное превосходство.

### **Операция «Буря в пустыне»**

Активные попытки мирового сообщества, направленные на урегулирование кризиса, вызванного оккупацией Ираком Кувейта, завершились безрезультатно. 17 января 1991 г. в соответствии с решением Совета Безопасности ООН многонациональные силы антииракской коалиции начали военные действия под кодовым наименованием «Буря в пустыне».

Политические цели этой операции заключались в освобождении Кувейта и возвращении власти законному правительству, восстановлении стабильности в регионе Персидского залива; утверждении принципов «нового мирового порядка», а также в изменении состава руководства Ирака и его политического курса.<sup>1</sup> Военные цели операции состояли в уничтожении военного потенциала Ирака, грозящего

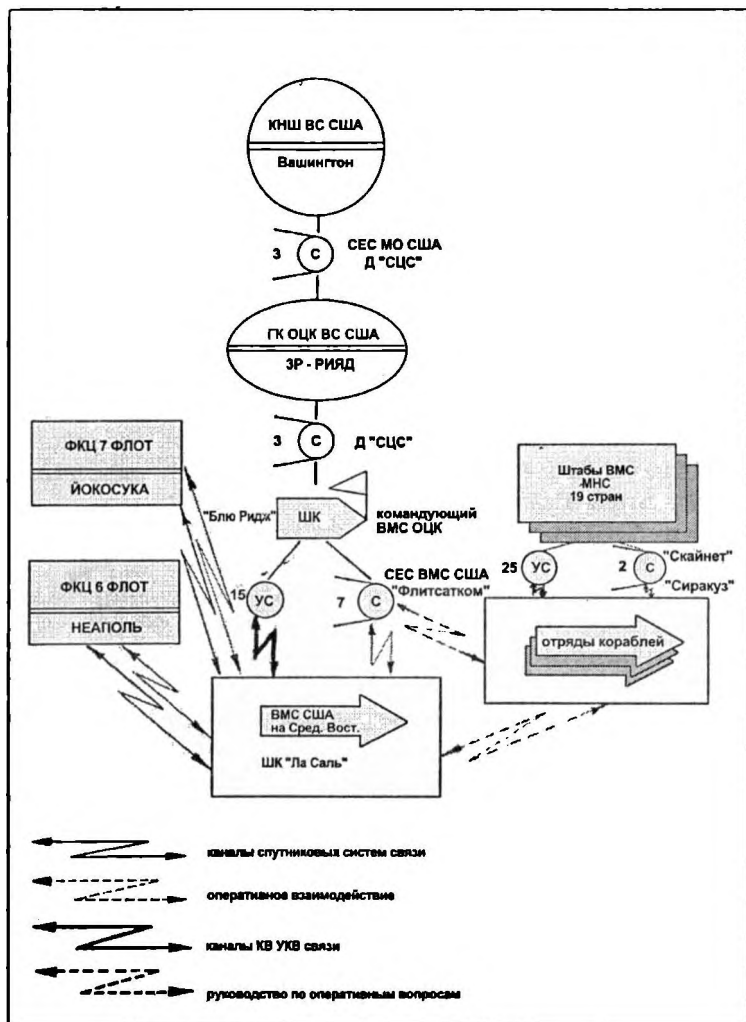
---

<sup>1</sup> Эта цель была декларирована, но не осуществлена. Более того, когда после поражения иракской армии возникла реальная возможность свержения Саддама Хуссейна объединившимися силами повстанцев, американское политическое руководство приняло решение снизить поставленные Ираку ограничения на применение боевой авиации. Приход к власти в Ираке оппозиции не соответствовал интересам США в регионе. (*Прим. ред.*)

своей военной мощью Израилю и некоторым странам Ближнего Востока; в лишении Ирака возможности производить ядерное, химическое и биологическое оружие.

В операции «Буря в пустыне», начавшейся 17 января, предусматривалось боевое использование многонациональных сил в рамках «воздушно-наземно-морской кампании», включавшей в себя проведение воздушной наступательной операции, воздушно-наземной наступательной операции и морской десантной операции. В замысле этой кампании предусматривалось: на первом этапе — ведение только воздушной наступательной операции путем массированных ударов крылатых ракет и авиации по военным и промышленным объектам на территории Ирака и Кувейта; на втором этапе — освобождение Кувейта силами сухопутных войск и морской пехоты при непосредственной поддержке авиации и кораблей, то есть проведение воздушно-наземной наступательной и морской десантной операций; на третьем — завершение разгрома сухопутных войск Ирака на его территории, если после освобождения Кувейта Ирак не капитулирует. В соответствии с этим замыслом и создавалась группировка воздушных сил. Сухопутные войска и ВВС были сосредоточены на территории Саудовской Аравии, а силы флота — в Средиземном и Красном морях и в Персидском заливе. Согласно замыслу, продолжительность операции «Буря в пустыне» должна составлять от нескольких недель до 3–6 месяцев.

Как уже отмечалось, в оперативном построении многонациональных ВМС предусматривалась возможность боевого воздействия на Ирак с трех направлений — из Персидского залива, северной части Красного моря и восточной части Средиземного моря. В Персидском заливе действовало более половины всей группировки ВМС союзников, в том числе сначала три, а затем четыре АУГ (АУС «Зулу»),



Организация управления и связи в операции  
«Буря в пустыне»

две оперативные ракетные группы, все десантные корабли и транспорты амфибийного соединения. В Красном море находились вначале три, а затем две АУГ (АУС «Янки») и 2 атомные многоцелевые подводные лодки; 6 атомных многоцелевых подводных лодок маневрировали в Аравийском и Средиземном морях.

В ходе операции «Буря в пустыне» многонациональные ВМС решали задачи завоевания и удержания господства в Персидском заливе путем уничтожения сил флота противника в море и в базах; участия в завоевании и удержании превосходства в воздухе путем нанесения авиационных и ракетных ударов по аэродромам Ирака и уничтожения его авиации в воздухе; участия в воздушной наступательной операции путем нанесения авиационных и ракетных ударов по военным и промышленным объектам Ирака, по мостам, переправам, складам и группировкам сухопутных войск; участия в воздушно-наземной наступательной операции путем огневой поддержки сухопутных войск и морской пехоты; проведения минно-тральных действий с целью ликвидации минной угрозы в Персидском заливе и обеспечения безопасности судоходства. Кроме того, палубная авиация ВМС США решала задачи противовоздушной и противолодочной обороны корабельных соединений и обеспечивала боевую устойчивость стратегических бомбардировщиков В-52 в воздухе. Палубные самолеты дальнего радиолокационного обнаружения и управления Е-2С «Хокай» совместно с самолетами Е-3С АВАКС осуществляли освещение надводной и воздушной обстановки в зоне Персидского залива и управление разнородной авиацией в своих районах ответственности. Основная ставка в военных действиях делалась на массированное применение союзниками своей воздушной мощи, что должно было свести к минимуму потери на суше.

На первом этапе операции «Буря в пустыне» предполагалось осуществить радиоэлектронное подавление и нанести скоординированные удары с помощью стратегической, тактической, палубной авиации и крылатых ракет «Томагавк» по иракским средствам системы ПВО, аэродромам, авиабазам, стартовым позициям оперативно-тактических ракет класса «земля — земля», по важнейшим пунктам государственного и военного управления, крупным узлам связи, ядерным и химическим центрам. В дальнейшем удары с воздуха предполагалось наносить по заводам, производящим оружие и военную технику, основным группировкам вооруженных сил Ирака, особенно по танковым и механизированным соединениям, дислоцировавшимся вдоль саудовско-кувейтской границы и в районе города Басра. Особое внимание на всех этапах операции уделялось поиску и уничтожению установок оперативно-тактических ракет «скад».

16 января в 2:30 командование многонациональных сил ввело непрерывное дежурство на воздушном командном пункте, расположенном на самолете ДРЛО и управления Е-3С АВАКС. Самолеты Е-2С «Хокай» были подняты в воздух для контроля за воздушным пространством над Персидским заливом и вдоль границы Ирака. Начались постановки радиоэлектронных помех в каналах связи оперативно-стратегического звена управления вооруженными силами Ирака, установлено круглосуточное ведение воздушной разведки, самолеты тактической авиации перебазировались на авиабазы северной части Саудовской Аравии. В период с 5:30 до 6:30 все войска и силы флота были приведены в полную боевую готовность.

В 8:00 силы и средства восточного сектора ПВО Турции переведены в наивысшую степень боевой готовности «Дельта». Командующий многонациональными силами генерал Шварцкопф отдал распоряжение о начале непрерывного прослушивания

радиосетей УКВ ракетных бригад вооруженных сил Ирака. Командование вооруженными силами НАТО в Европе и на Южно-Европейском театре военных действий отдало распоряжение всем органам управления с 14:00 16 января находиться в готовности для получения боевого приказа.

В 10:00 министерство обороны Франции, учитывая возможность применения Ираком химического оружия, отдало распоряжение прекратить передачу метеоданных по региону Персидского залива.

В 11:00 иракские моряки ввели в порт Эль-Кувейт 5 танкеров с целью их подрыва в случае высадки десанта противника.

С 11:30 начали выдвигание подвижные войсковые радио- и радиотехнические отряды разведки многонациональных сил в район границы с Кувейтом. Одновременно шло наращивание разведывательно-диверсионных групп в Ираке и Кувейте.

В 16:00 Ирак закрыл границу с Турцией и начал минирование возможных путей передвижения противника по своей территории. Посол Ирака в США покинул Вашингтон. В это же время дипломаты США и других стран многонациональных сил уехали из Багдада.

В 17:30 на авиабазе Диего-Гарсия началась подготовка к взлету 16 стратегических бомбардировщиков В-52 с целью нанесения ударов по Ираку.

В 19:30 принято решение о проведении операции «Буря в пустыне». Началось массированное применение средств РЭБ. В воздух поднят самолет с пунктом управления стратегическими бомбардировщиками Б-52.

В 20:30 16 стратегических бомбардировщиков В-52 вылетели из авиабазы Диего-Гарсия в направлении Саудовской Аравии.

В 21:00 военный атташе при посольстве СССР в Дамаске проинформирован военным атташе США о начале военных действий в 5:00 17 января.

С 13:30 16 января до 0:30 17 января высшему командованию ВВС, ВМС и сухопутных сил были поставлены боевые задачи.

Военные действия начались в 2 часа 30 мин. 17 января с внезапного ракетного и авиационного ударов многонациональных сил по военным и промышленным объектам Ирака. Первый ракетно-авиационный удар продолжался с 2:30 до 5:00. В ударе участвовали 600 самолетов, в том числе 12 стратегических бомбардировщиков Б-52. Ракеты «томагавк» применялись с надводных кораблей и подводных лодок, расположенных в Персидском заливе, Красном море и в восточной части Средиземного моря. Удары наносились по объектам системы ПВО, важнейшим пунктам государственного и военного управления, районам сосредоточения иракских войск, узлам связи, авиации на аэродромах, стартовым позициям ракет класса «земля—земля», по ядерным и химическим центрам. С 6:00 до 9:00 разведка уточняла результаты первого удара.

С 10:45 до 12:45 400 самолетов многонациональных сил нанесли второй удар по объектам энергоснабжения, производства и хранения оружия массового поражения. С 15:00 минно-тральные корабли начали разведывательное траление мин в северо-западной части Персидского залива. Линейные корабли «Висконсин» и «Миссури» произвели артиллерийский обстрел иракских войск, расположенных в районе Кувейта.

В 19:00—21:40 300 самолетов, в том числе 8 стратегических бомбардировщиков, нанесли третий удар по объектам военного и экономического потенциала Ирака.

С 22:46 17 января до 00:46 18 января из районов Оманского и Персидского заливов, Красного и Средиземного морей по объектам Ирака было выпущено 80 ракет «томагавк». В 0:00—2:00 400 самолетов, в том числе 7 стратегических бомбардировщиков Б-52, нанесли удар по назначенным объектам. С 0:36

до 2:36 снова был нанесен удар 80 ракетами «томагавк». Всего в четвертом ударе было применено 160 ракет «Томагавк» и 400 самолетов. Объектами ударов были склады с боеприпасами, горюче-смазочными материалами, снабжением. Часть ракет была выпущена по Багдаду и Басре. С 6:00 до 10:30 разведка определяла результаты четвертого авиационно-ракетного удара.

В 11:30 с авиабазы Диего-Гарсия взлетели 14 стратегических бомбардировщиков Б-52 для участия в пятом авиационном ударе. Более 700 самолетов выполняли удары четырьмя волнами: 15:30—16:00; 17:30—18:00; 19:30—20:00; 22:00—22:30. Ударам подверглись ранее не пораженные или восстановленные объекты системы ПВО и управления, узлы коммуникаций, нефтеперерабатывающие комплексы, радио- и телецентры Ирака.

В 2:15—3:15 19 января с надводных кораблей, находившихся в Персидском заливе и Красном море, и с подводных лодок, патрулировавших в Красном море, восточной части Средиземного моря и Оманском заливе, было выпущено 50 крылатых ракет «томагавк», в том числе по объектам в районах Валия и Мосул. В 2:30—4:30 400 самолетов нанесли удар по группировкам иракских войск в Кувейте и вдоль саудовско-иракской границы. С 7:30 до 12:00 разведка уточняла результаты шестого ракетно-авиационного удара.

В 14:30—18:00 500 самолетов нанесли седьмой удар по группировке иракских войск в Кувейте и по коммуникациям с целью изоляции района боевых действий.

Всего с 17 по 19 января многонациональными силами было нанесено семь массированных одно-временных ракетно-авиационных ударов, в том числе три удара выполнено ночью. Первый удар продолжался 2 часа 30 мин. Через 4—5 часов последовал второй удар, длившийся около 2 часов. Отмечено, что в каждом ударе авиация действовала двумя эшелон-



нами. В каждом налете участвовало от 300 до 700 самолетов. Третий удар последовал через 6 часов и продолжался с 19:00 до 21:40. В составе ударных эшелонов авиации действовали стратегические бомбардировщики В-52, новейшие истребители F-117A, F-15 «Игл», F-16 «Файтинг Фалкон», F-111, штурмовики А-6Е «Интродер», истребители-штурмовики F/A18A «Хорнет», тактические истребители «ягуар» и «торнадо». Массированные авиационные удары наносились волнами самолетов с разных направлений и, как правило, с больших высот, без захода в зону досягаемости наземных средств ПВО Ирака. Для прорыва системы ПВО и дезинформации системы управления и связи применялись самолеты РЭБ EF-111, EA-6B «Проулер» и F-4C. За 6—7 часов до удара до 200 таких самолетов своими помехами подавили систему раннего предупреждения, РЛС наведения истребителей и радиосети управления.

Только палубная авиация, участвуя в первых семи ударах, выполнила до 1200 боевых вылетов, из которых не менее половины приходится на ударные. Всего в ходе воздушной наступательной операции морская авиация выполнила около 29 тыс. вылетов, что составило примерно 26% от всех вылетов союзной авиации. Палубная авиация выполнила 12 тыс. боевых вылетов, что составило 17% от всех вылетов авиации. В среднем палубные самолеты выполняли от 80 до 300 вылетов в сутки.

Особенно эффективными были удары, нанесенные ракетами морского базирования типа «Томагавк». В первом ударе, выполненном двумя эшелонами, было выпущено 114 ракет. Удары наносились из Средиземного и Красного морей и Персидского залива. Дальность применения ракет из Средиземного моря составила 1100—1400 км, а подлетное время — 1 час 20 мин. — 1 час 45 мин., из Красного моря — 900—1300 км и 1 час 15 мин. — 1 час 40 мин., а из Персидского залива — 550—1300 км и 40

мин. — 1 час 10 мин. соответственно. Дистанция между носителями при пусках ракет составляла 10—25 миль, а между тактическими группами — от 60 до 150 миль. Носители приближались к береговой черте до 20—50 миль. Подводные лодки запускали ракеты из подводного положения. Они маневрировали на глубинах около 50 м, имея скорость около 5 узлов.

Следующий комбинированный (то есть ракетно-авиационный) удар многонациональные силы нанесли в ночь с 18 на 19 января (до 80 ракет в залпе), а утром 19 января выпустили до 50 ракет. Всего же в семи ударах американцы применили около 280 ракет типа «Томагавк», в том числе более 40 с подводных лодок. В иностранной печати отмечалось, что только линейный корабль «Висконсин» выпустил 19 ракет, что составило 60% от его боекомплекта. Иракская сторона утверждала, что средствами ПВО и ПРО было сбито до 29 ракет типа «Томагавк». Американцы заявляли, что эта цифра завышена: если иракской ПВО и удалось сбить эти ракеты, то не более 2—3.

В результате ракетно-артиллерийских ударов в первые сутки войны в некоторой степени удалось «ослепить» (нарушить работу 95% РЛС), частично «оглушить» (подавить многие узлы связи) и «обезглавить» противника, то есть нарушить управление страной и вооруженными силами Ирака. Его авиация была блокирована на земле, ЗРК нейтрализованы, частично уничтожены пусковые установки ракет «скад» и нарушено электроснабжение.

На вторые сутки войны было завоевано превосходство в воздухе, продолжены стратегические бомбардировки и начато выполнение задачи по изоляции района боевых действий.

Завоеванное превосходство в воздухе, а также хорошо организованное обеспечение боевой деятельности палубной авиации снижали ее боевые потери. В целом они составили 0,4 самолета на 1 тыс. вылетов. Этот же показатель для авиации ВВС США составил 0,22, для авиации многонациональных сил — 0,4, а для авиации морской

пехоты — 0,81. Более высокий уровень потерь авиации морской пехоты объясняется тем, что ей приходилось действовать в районах с более сильной ПВО (решая задачи непосредственной авиационной поддержки). В абсолютных цифрах флот потерял 15 самолетов (в том числе 6 палубных самолетов — боевые потери и 3 — не боевые). Всего воздушные многонациональные силы потеряли 44 самолета и 9 вертолетов.<sup>1</sup>

В результате ракетно-авиационных ударов многонациональным силам уже на первом этапе воздушной наступательной операции удалось нарушить систему управления не только вооруженными силами Ирака, но и страной в целом. 20 января начался второй этап операции. В течение 3 дней подряд авиация выполняла до 2000 боевых вылетов, в том числе до 900 вылетов в сутки делала палубная авиация. 23 и 24 января интенсивность ударов несколько снизилась. В эти дни самолеты выполняли до 150—200 вылетов. Одновременно уточнялись результаты предыдущих ударов и намечались новые цели. С 25 января авиация вновь приступила к нанесению массированных ударов, в том числе по изоляции района предстоящей наступательной операции

За 2 недели войны авиация союзников совершила более 30 тыс. вылетов — (3,5 тыс. из них выполнила палубная авиация). В это же время было применено до 260 ракет морского базирования «томагавк». В результате этих ударов из 44 основных аэродромов Ирака из строя выведены 25 (57%), а остальные — повреждены. Сразу резко снизилась интенсивность боевых вылетов иракской авиации. Если в первый день боевых действий она выполнила 116 вылетов, то в остальные дни — до 30—40, а в первую декаду февраля отмечались лишь одиночные вылеты. С 11 февраля иракская авиация полностью бездействовала.

За эти же 2 недели было разрушено 327 из 594 железобетонных укрытий для авиации, а в воздушных боях и на земле уничтожено более 100 самолетов. Удалось

<sup>1</sup> Предполагается, что эти цифры серьезно занижены. (Прим. ред.)

разрушить до 100% объектов по производству и хранению оружия массового поражения, уничтожить все стационарные пусковые установки ракет «скад», часть подвижных пусковых установок и запасов ракет, что привело к снижению количества их пусков с 35 в первую неделю войны до 4 — в третью. Ирак в целом смог использовать менее 15% имевшихся у него ракет типа «скад».

К середине февраля после 30-суточных стратегических бомбардировок предполагали, что нефтеперерабатывающие заводы Ирака сократили производство на 50—90%, объекты электроэнергетики были выведены из строя на 25%, военный потенциал снижен на 50%, уничтожено около 25% органов управления иракских вооруженных сил и их средств связи уничтожено, а 50% — повреждено. Однако полностью управление вооруженными силами, как думали союзники, нарушено не было.

Огромное внимание на всех этапах операции «Буря в пустыне» союзники уделяли разведке. Она постоянно велась 6—7 американскими искусственными спутниками Земли. В интересах разведки авиация ежедневно выполняла до 200 вылетов (10—15% от всех вылетов). Главнейшей считалась задача выдачи целеуказания по стационарным и мобильным пусковым установкам оперативно-тактических ракет типа «Скад». При обнаружении пуска ракет средствами космической разведки информация о времени и месте старта с большой точностью передавалась на пункты управления средствами ПВО и авиации в срок до 5 мин. При этом расчеты ЗРК «Пэтриот» имели не менее 1,5 мин. на подготовку к перехвату ракет, а в район пуска немедленно направлялось звено истребителей-бомбардировщиков. Для решения этой задачи авиация выполнила около 1500 вылетов (в отдельные дни выделялось до 30% всех самолето-вылетов). Союзникам удалось всего за 2 недели уничтожить 100% стационарных и значительное число мобильных пусковых установок.

С целью исключения усиления группировки сухопутных войск в южной части Ирака и на территории

Кувейта союзники приступили к уничтожению мостов, переправ, транспортных путей и складов, особенно с горюче-смазочными материалами. В результате авиационных ударов на 90% был сокращен подвоз материальных средств и уничтожено более 125 складов горюче-смазочных материалов. Одновременно наносились удары по изолированной группировке иракских войск. Для решения этой задачи в январе выделялось 12—14%, в начале февраля — до 25%, а в середине февраля — 30—40% всех вылетов авиации. В результате этих ударов к началу воздушно-наземной операции в районе ее проведения было уничтожено около 40% танков, более 30% бронетранспортеров и боевых машин пехоты и до 50% артиллерии.

Авианосные ударные силы ВМС США действовали в составе двух соединений (154-е и 155-е), состоявших из 2—4 авианосных ударных групп. В Персидском заливе действовали многоцелевые авианосцы «Т.Рузвельт», «Рейнджер», «Мидуэй», «Америка», а в северной части Красного моря — «Д.Кеннеди» и «Саратога». Площадь района боевого маневрирования авианосцев составляла 60 на 60 миль, а удары выполнялись на глубину от 500 до 1200 км. Авиация, как правило, действовала группами самолетов по 6—12 или 15—22 ед. В среднем за сутки авианосная ударная группа расходовала 1,7 тыс. тонн боезапаса, 6,6 тыс. тонн корабельного топлива, 2,0 тыс. тонн авиационного топлива и 0,2 тыс. тонн продовольствия.

Авианосные силы ВМС США участвовали в боевых действиях совместно с самолетами ВВС для нанесения бомбо-штурмовых ударов по военным объектам на территории Ирака и Кувейта; сопровождения истребителями F-14 «Томкэт» стратегических бомбардировщиков B-52 при выполнении последними ударов по группировкам сухопутных войск Ирака; обеспечения ПВО корабельных соединений в районах их боевого маневрирования; нанесения ударов по силам флота противника в море и в базах; ведение воздушной разведки самолетами ДРЛО и

управления E-2С «Хокай»; осуществление непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск и морской пехоты. Из всего многообразия задач американское командование на первое место ставило уничтожение наземных военных и промышленных объектов.

### Носители крылатых ракет в восточной части Средиземного моря

Носители КР	Ядерная БЧ	Оычная БЧ	Всего
КР УРО «Вирджиния»	2	6	8
ЭМ «Спрюенс»	4	41	45
ПЛА «Атланта»	2	6	8
ПЛА «Миннеаполис»	2	6	8
ПЛА «Филадельфия»	2	6	8
Итого	12	65	77

### Состав носителей и количество крылатых ракет в районе Персидского залива

Носители КР	Ядерная БЧ	Обычная БЧ	Всего
ЛК «Висконсин»	8	24	32
ЛК «Миссури»	8	24	32
КР УРО «М.Бей»	6	18	24
КР УРО «Б.Хилл»	—	122	122
КР УРО «Принстон»	6	18	24
ЭМ «Фостер»	4	41	45
ЭМ «Файф»	4	41	45
ЭМ «Лефтивич»	2	6	8
ПЛА «Чикаго»	2	10	12
ПЛА «Бирмингем»	2	6	8
ПЛА «Олимпия»	2	6	8
Итого	44	316	360



### Состав посетителей крылатых ракет в Красном море

Носители КР	Ядерная БЧ	Обычная БЧ	Всего
КР УРО «Миссисипи»	2	6	8
КР УРО «Норманди»	6	18	24
КР УРО «Сан-Джасенто»	—	122	122
КР УРО «Филиппин Си»	6	18	24
КР УРО «Л. Галф»	6	18	24
ПЛА «Лунсвилл»	2	10	12
ПЛА «Эспро»	3	5	8
Итого	25	197	222

Для обеспечения действий стратегических бомбардировщиков В-52 в воздух поднимались 10—15 самолетов палубной авиации. Так, в 15 час 50 мин. 19 января с авианосца «Рейнджер» для обеспечения действий стратегических бомбардировщиков поднялись 13 самолетов, в том числе 6 F-14 «Томкэт», 4 F/A-18 «Хорнет», 2 С-3А «Викинг» и 1 E-2С «Хокай». Решая эти задачи, палубная авиация выполняла в среднем 270 вылетов в сутки, что составляло 12% от всех вылетов авиационной группировки многонациональных сил. При этом 53% самолетов в каждом вылете составляли ударные машины, а 47% — обеспечивающие (истребители, разведчики, РЭБ и др.).

В первые дни ведения боевых действий усилия палубных штурмовиков были сосредоточены на нанесении ударов по военным и промышленным объектам, а также по позициям второго эшелона вооруженных сил Ирака (за весь период военных действий 53% вылетов палубной авиации было выполнено для нанесения ударов по наземным объектам). В дальнейшем объектами ударов являлись укрепления противодесантной обороны Ирака на побережье Кувейта, позиции частей сухопутных войск на территории Кувейта, корабли и



катера ВМС Ирака в северной части Персидского залива, подвижные установки оперативно-тактических ракет типа «скад» в западной части Ирака (для самолетов, действующих с авианосцев в Красном море).

Боевые действия на море начались 18 января и посилили характер отдельных боевых столкновений, поскольку иракское командование не предпринимало активных и целенаправленных действий против сил флота противника в Персидском заливе. За все время боевых действий были отмечены лишь два случая применения ракет иракской стороной по кораблям многонациональных сил. Выпущенная самолетом F-1 «Мираж» ракета «экзосет» была сбита ЗРК «Си Дарт», а стартовавшая с берега ракета «силкуорм» уведена с траектории выставленными пассивными помехами.

Союзники же весьма успешно применяли противокорабельные ракеты «си Скьюа» и «гарпун». Так, ударами палубной авиации и выпущенными с надводных кораблей ракетами типа «Гарпун» к 3 февраля были уничтожены 7 боевых кораблей и 14 катеров, что давало основание американскому командованию считать, что противник утратил способность вести наступательные действия на море. Вместе с тем командование многонациональными морскими силами предполагало, что противник может перейти к нетрадиционным методам борьбы на море. Суть их, по мнению американского командования, могла сводиться к выполнению атак с быстроходных катеров, оснащенных НУРС и даже противотанковыми гранатометами, как это было в ходе «танкерной войны», или к применению плавсредств малого водоизмещения против палубных самолетов и вертолетов, или к использованию ПДСС против кораблей и судов, стоящих на рейдах и в портах. Это вынуждало предпринимать целый комплекс мер, направленных на оборону кораблей и судов в зоне Персидского залива.

Несмотря на отсутствие серьезного противодействия на море, в целях отработки американцы организовывали все виды обороны своих авианосных ударных групп. При этом ПЛО создавалась по зональному принципу, с концентрацией усилий на угрожаемых направлениях и осуществлялась в ближней и средней зонах силами и средствами самой авианосной ударной группы, а в дальней зоне — самолетами базовой патрульной авиации, палубными противолодочными самолетами и вертолетами и многоцелевой атомной подводной лодкой из состава сил охранения. В ближней зоне на удалении 20—30 миль от авианосца находились корабли непосредственного охранения и палубные противолодочные вертолеты; в средней — на удалении — 30—60 миль от авианосца патрулировали противолодочные самолеты С-3В «Викинг» (до 3 ед.), корабельная поисково-ударная группа (2—3 корабля) и многоцелевая атомная подводная лодка; в дальней — на удалении 150—200 миль от авианосца находились самолеты базовой патрульной авиации и авианосной поисково-ударной группы.

ПВО авианосной ударной группы строилась по зонально-объектовому принципу и позволяла содавать эшелонированную защиту главных сил от ударов с воздуха. Воздушные цели обнаруживались со всех направлений с двух- или трехкратным перекрытием на глубину до 1000 км от центра построения сил с использованием собственных средств авианосной ударной группы и самолетов ДРЛО и управления Е-3 АВАКС. Контроль за воздушной обстановкой обеспечивался постоянным нахождением в воздухе 2—3 самолетов Е-3 АВАКС и до 5 палубных самолетов Е-2С «Хокэй». В направлении Ирака были выдвинуты корабли радиолокационного дозора. В целом созданная система обнаружения воздушных целей распространялась на прибрежную зону Ирака, тер-

риторию Кувейта, что гарантировало обнаружение самолетов противника за 300—400 км до выхода их на рубежи применения оружия по кораблям соединения.

### Состав сил и средств радиоэлектронной борьбы АУС ВМС

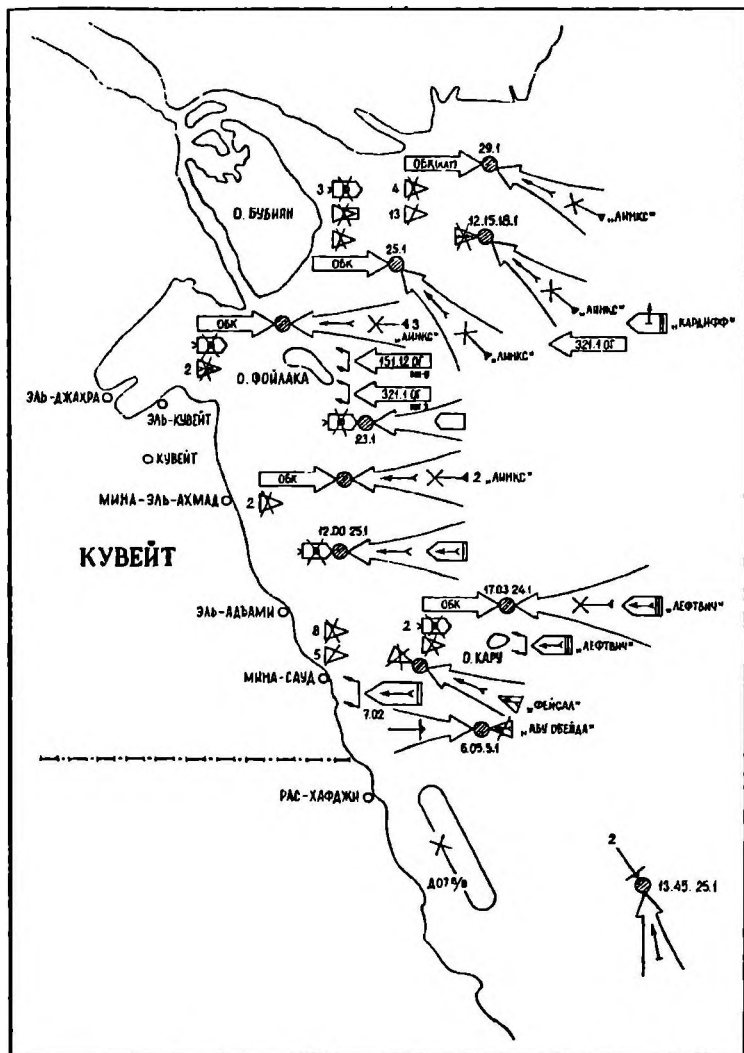
Авианосцы	Самолет РЭБ EA-6Б, единиц
АВМ «Т Рузвельт»	5
АВМ «Америка»	4
АВМ «Д. Кеннеди»	4
АВМ «Мидуэй»	4
АВМ «Рейнджер»	4
АВМ «Саратога»	4
Всего	25

Уничтожение воздушных целей обеспечивалось средствами так называемых корабельных барьеров ПВО и палубными истребителями. Созданные к 17 января 1991 г. два барьера включали в себя по 4—5 кораблей с ЗРК среднего и ближнего радиусов действия. Эти корабли были выдвинуты на угрожаемых направлениях на 90—130 км от АУГ. В наиболее выраженном виде эти барьеры существовали в первые сутки боевых действий, когда степень угрозы с воздуха еще не была определена. Впоследствии необходимость в этих барьерах отпала.

Палубные истребители действовали двумя способами — «дежурством в воздухе» и «дежурством на авианосце». С началом боевых действий предпочтение отдавалось первому способу. В воздухе одновременно находилось до 10 палубных истребителей F/A-18А «Хорнет» и F-14А «Томкэт». В дальнейшем к «дежурству в воздухе» привлекалось от 2 до 5 истребителей.

## Выявленные боевые столкновения

Время, дата	Место	Тип оружия	Кто применил оружие	Объект атаки	Результат атаки
12:15; 18.01	29°44'; 48°46'	ПКР «Си Скъюа»	вертолет «Линкс»	РКА Ирака	уничтожен
— 19.01	—	—	ФР УРО «Николае», вертолеты	нефтьвышки Ирака, НК, катра	захвачено 9 нефтьвышек, уничтожено 3 кат. ТЩ
18:00; 21.01	28°45'; 47°42'	—	А-6Е	РКА Ирака	поврежден
— 23.01	—	—	—	ЗМ Ирака	уничтожен
3:01; 24.01	28°50'; 48°36'	ПКР «Гарпуи»	РКА «Фейсал»	АКА Ирака	уничтожен
17.03; 24.01	о. Кару	—	ЭМ «Левтинч», вертолеты	о. Кару	захвачен остров
— 25.01	район Кваравах	ПКР «Си Скъюа»	вертолет «Линкс»	ТЩ, ДКА, СКА	уничтожены
12:00; 25.01	—	ПКР «Гарпуи»	ПК Саудовской Аравии	ЭМ Ирака	уничтожен
6:05; 25.01	28°36'; 48°47'	—	самолеты Ирака	РКА Саудов. Аравии	поврежден
13:45; 25.01	27°57'; 49°33'	—	—	самол. «Мираж» Ирака	сбиты
— 29.01	—	ПКР «Си Скъюа»	вертолеты «Линкс»	катера Ирака	уничт. 4, повр. 19
— 30.01	район о. Бубиял	ПКР «Си Скъюа»	вертолеты «Линкс»	ЭМ, 2 РКА Ирака	уничтожены
— 07.02	—	406-мм снаряды	ЛК «Висконсин»	п. Мипла-Сауд	уничт. 8 повр. 5 РКА, 2 причала
— 09.02	15 миль восточнее Кувейта	ПКР «Си Скъюа»	2 вертолета «Линкс»	2 катера Ирака	уничтожены
— 24.02	о. Файлака	—	321 ОГ 151.120 ОГ	о. Файлака	—



Босвые действия в Персидском заливе

Для решения задач ПВО палубная авиация ежедневно выполняла от 80 до 300 боевых вылетов. Средняя продолжительность полета палубных истребителей составляла 3 часа, а максимальная — до 5 часов. Самолеты ДРЛО и управления Е-2С «Хокай» в воздухе находились до 7 часов. К дозаправке палубных самолетов в воздухе привлекались не только самолеты авианосной авиации КА-6Д «Интродер», но и самолеты-заправщики ВВС США КС-135. Палубные самолеты, действующие из района Красного моря, находились на авианосцах «Саратога» и «Д.Кеннеди». Продолжительность полетов самолетов из этих районов составляла 5 часов. При этом дозаправки топливом в воздухе производились дважды — один раз при полете к объектам удара, а второй — при возвращении на авианосец. Из районов северной части Красного моря палубные самолеты могли выполнить лишь два групповых удара за сутки. В группах, как правило, находилось от 20 до 30 самолетов. Соотношение ударных и обеспечивающих самолетов составило 1:2.

В охранение авианосцев входили 1—2 крейсера УРО типа «Тикондерога» с многофункциональной боевой системой «Иджис», значительно повышавшей возможности по отражению массированных атак авиации и противокорабельных ракет. Боевой комплект этих крейсеров состоял из 64 зенитных управляемых ракет «Стандарт-2» с дальностью стрельбы 70 км. По оценкам самих американцев, наличие в составе охранения 2 крейсеров УРО типа «Тикондерога» обеспечивало отражение не менее 100 противокорабельных ракет в одновременном ударе.

В ходе боевых действий палубная авиация использовалась с оптимальным напряжением, обеспечивающим ее действие в течение длительного периода. Для этого осуществлялось своевременное восполнение потерь авиации, а также устанавливался определенный порядок использования авианосцев: 5 дней они вели активные боевые действия, а затем 2 дня действовали с пониженной интенсивностью.

## Состав авиакрыльев на авианосцах (количество, единиц)

Авиационные крылья	«Т. Рузвельт» ВАКР	«Рейнджер» 2АКР	«Мидуэй» 5АКР	«Америка» 1АКР	«Кеннеди» 3АКР	«Саратога» 17АКР						
	эск. №к-во	эск. №к-во	эск. №к-во	эск. №к-во	эск. №к-во	эск. №к-во						
<b>Штурмовые:</b>												
А6Е «Интродер»	36;35	20	145;155	20	115;185	20 85	10 75	10 35	10			
А7С «Корсар-2»	—	—	—	—	—	—	—	46;72	24	—	—	
<b>Истребительно-штурмовые:</b>												
F/A 18А, «Хорнет»	16;87	20	—	—	151;192;36	82;86	24	—	—	81;83	24	
<b>Истребительные:</b>												
F-14А «Томкэт»	41;84	24	1;2	24	—	—	33;102	24	14;32	24	74;163	24
<b>Противолодочные:</b>												
С-3А «Викинг»	24	10	38	10	—	—	32	10	22	10	30	10
<b>ДРЛО:</b>												
Е-2С «Хокай»	124	5	116	4	115	4	123	4	126	4	125	4
<b>РЭБ:</b>												
ЕА-6В «Проулер»	141	5	131	4	135	4	137	4	130	4	132	4
<b>Вертолеты:</b>												
«Си-Кинг»	9	6	14	6	12	6	11	6	7	6	3	6
<b>Заправщики:</b>												
КА-6Д «Интродер»	—	—	1/115	4	1/115	4	1/85	4	1/75	4	1/35	4
<b>Всего:</b>		90		72		74		86		86		86
<b>Из них:</b>												
<b>носители оружия</b>		40		20		56		34		34		34

Наибольшей гибкости в использовании палубной авиации удалось достичь в последние две недели военных действий, когда в северной части Персидского залива сосредоточились 4 АУГ (авианосцы «Т.Рузвельт», «Мидуэй», «Америка», «Рейнджер»). Так как к этому времени были сокращены расстояния до

целей, отпала необходимость дозаправки самолетов топливом в воздухе. Палубная авиация приступила к так называемым «циклическим операциям», в ходе которых ежедневно каждый час в течение 18 часов подряд с авианосцев поднимались в воздух группы до 20 самолетов. В группу входили истребители сопровождения F-14 «Томкэт», самолеты РЭБ EA-6B «Проулер», штурмовики A-6E «Интродер», истребители-штурмовики F/A-18 «Хорнет» и самолет управления и ДРЛО E-2C «Хокай». Точность выхода на цель достигалась с помощью спутниковой навигационной системы НАВСТАР, а в отдельных случаях — системы «Флитсатком» (при обеспечении бомбардировщиков B-52).

Боевое напряжение палубной авиации составляло 0,4—1,5 вылета на 1 самолет в сутки (при норме 2 самолето-вылета). Столь низкая интенсивность была вызвана частыми техническими неполадками в отдельных узлах и агрегатах самолетов, низким уровнем дисциплинированности летно-технического состава, а также недостаточно высоким уровнем выучки и слабой морально-психологической подготовкой.

Для нанесения ударов палубной авиацией по площадным целям использовались бомбы Mk 117 и бомбовые кассеты Mk 58, а для поражения высокозащищенных целей — управляемые лазерные авиабомбы СВВ-109В 900-кг калибра. Кроме того, авиацией использовались еще не принятые на вооружение управляемые ракеты типа СЛАМ класса «воздух — земля», с дальностью действия 120 км. Эти ракеты показали высокую боевую эффективность. Так, 19 января при нанесении удара по турбинному цеху гидроэлектростанции с самолета A.6E «Интродер» были запущены две ракеты СЛАМ. Первую применили для пробития отверстия в стене корпуса энергоблока, а вторую, выпущенную через 2 мин. после первой, направили точно в образовавшуюся пробину и уничтожили оборудование внутри здания. Но все же палубная авиация применила сравнитель-





палубные самолеты и авиация морской пехоты израсходовали около 23 тыс. тонн боеприпасов, из которых только 652 тонны приходились на высокоточное оружие. В целом же, по оценке командования ВМС США, эффективность ударов палубной авиации была меньше расчетной. Причинами послужили широкое использование противником различных мер маскировки, заблаговременный вывод части авиации из-под удара; сильная запыленность и задымленность целей от предыдущих ударов, а на территории Кувейта и от горящих нефтяных скважин; низкая вооруженность высокоточным оружием. С большей эффективностью действовали штурмовики-истребители F/A-18В «Хорнет», принятые на вооружение в 1984 г. и заменившие самолеты «скайхок» и «корсар-2».

Впервые в боевых действиях в широких масштабах применялись крылатые ракеты морского базирования «томагавк», в том числе с линейных кораблей «Миссури» и «Висконсин» и атомных многоцелевых подводных лодок типа «Лос Анджелес». Носители крылатых ракет «томагавк» были развернуты в Персидском заливе, Красном море и восточной части Средиземного моря. При этом применялись две модификации ракет «томагавк» — ВСМ-109С и ВСМ-109Д с дальностью стрельбы 1400 км, снабженные полубронебойной (массой 443 кг) и кассетной (166 бомб массой по 1,5 кг) боевыми частями; ракеты имели скорость полета 885 км/час и точность стрельбы — менее 10 м. Высота траектории полета ракет составляла от 15 до 60 м над уровнем моря. Ракеты наводились инерциальной системой управления и по первым специальным районам коррекции, откуда они следовали к последующим участкам коррекции с обходом позиций средств ПВО. На конечном участке полета электронно-оптическая система с помощью видеокамеры осматривала прилегающие к цели районы и вводила полученное изображение



местности в бортовую ЭВМ. Далее производилось сравнение изображения с «цифровыми картинками» местности, полученных от разведывательных спутников Земли. В результате вырабатывались команды на маневр ракет для выхода на цель с точностью 3—4 м.

Особую проблему для союзного командования представляла координация совместных ударов авиации и крылатых ракет морского базирования «Томагавк». Для подготовки полетных заданий и расчета выхода ракет на цель использовались компьютеры со специально разработанным программным обеспечением. К началу боевых действий американские ВМС уже имели усовершенствованное программное обеспечение для расчета одновременного подхода к целям выпущенных из разных районов крылатых ракет и нанесения с минимальным интервалом массивированного удара авиацией.

Траектории ракет, применявшихся подводными лодками из районов Красного и Средиземного морей, проходили над территориями Турции, Израиля, Египта и Саудовской Аравии. При подготовке к операции «Буря в пустыне» были назначены цели для поражения ракетами и составлены полетные программы для 700 ракет. При этом в первые сутки войны было выпущено 114 ракет, поражено 50 объектов из 51 назначенного для уничтожения. За 3 суток войны выпущено 244 ракеты. Впоследствии за сутки выпускали в среднем от 3 до 18 ракет. Всего за весь период военных действий использовали около 280 крылатых ракет «томагавк», эффективность поражения которых составила 80%. Помимо заранее назначенных объектов, ракетным ударам подвергались и вновь выявленные цели, расположенные в основном в районах городов Багдад и Басра.

Воздушная наступательная операция многонациональных сил во многом и способствовала поражению Ирака, но не привела к выводу иракских войск

с оккупированной территории. Для этого потребовалось провести еще и воздушно-наземную наступательную операцию, которая началась 24 февраля 1991 г. Она проводилась сухопутными войсками антииракской коалиции и морской пехоты США при поддержке авиации и сил флота в течение 100 часов (с 4:00 24 февраля до 8:00 28 февраля). В связи с проведением этой операции, явившейся в сущности первой практической проверкой новой американской концепции «воздушно-наземной операции», преследовалась цель завершения разгрома иракских войск и освобождения Кувейта, а также создание выгодных для себя и Израиля условий в дальнейшем политическом урегулировании ближневосточного конфликта.

Район операции ограничивался на востоке побережьем Персидского залива, с севера — реками Шатт-Эль-Араб и Евфрат, с запада — рубежом Рафха-Эс-Самава, а с юга — кувейтско-саудовской и иракско-саудовской границами. Ширина полосы действий многонациональных сил составила 500, а глубина — 250 км. Группировка сухопутных войск Ирака состояла из 42 дивизий, из которых в результате предыдущих ударов 15—30% личного состава и 30—50% боевой техники были уничтожены или выведены из строя. К началу наступления союзники превосходили противника в силах в 1,5 раза.

В соответствии с замыслом воздушно-наземной операции предусматривалось мощным фронтальным ударом сухопутных войск и морской пехоты с одновременным глубоким огневым воздействием на вторые эшелоны противника нанести ему максимальное поражение, а затем совместно с действиями воздушных, аэромобильных и морских десантов и формирований специального назначения расчленить, окружить и уничтожить иракские войска на территории южного Ирака и Кувейта.

Были также созданы группировки сил и определены направления ударов: приморское (вдоль

кувейтского побережья) — 1-я и 2-я экспедиционные дивизии морской пехоты США, соединения сухопутных войск Саудовской Аравии, Кувейта, Египта и Сирии; центральное — 7-й армейский корпус США, 1-я бронетанковая дивизия Великобритании; западное — 4-я аэромобильная и 6-я бронетанковая дивизии Франции. В резерве многонациональных сил находился 18-й воздушно-десантный корпус США (82-я воздушно-десантная и 101-я воздушно-штурмовая дивизии). На ВМС возлагалась задача проведения морской десантной операции, а на авиацию ВВС, ВМС и морской пехоты — задача по изоляции района боевых действий и непосредственная авиационная поддержка наступления. На центральном и западном направлениях после мощной огневой подготовки союзные войска при слабом противодействии противника начали стремительно продвигаться вперед.

На приморском направлении с минимальными потерями союзные войска через 4 суток достигли Эль-Кувейта. К исходу 4 суток многонациональные силы замкнули кольцо и приступили к ликвидации окруженной группировки иракских войск.

Одновременно авиация участвовала в непосредственной поддержке наступавших войск, продолжала наносить удары по военным и промышленным объектам, а также решала задачи по изоляции района боевых действий. Надводные корабли осуществляли огневое поражение войск противника на приморском направлении. Огневые позиции линкоров располагались на удалении 5—7 миль от берега. За сутки линкоры выпускали от 50 до 80 снарядов 406-мм калибра. Всего они израсходовали чуть более 1 тыс. снарядов. Несколько артиллерийских стрельб было выполнено с корректировкой, впервые осуществленной с помощью беспилотных летательных аппаратов типа «Пионер». Проводились также тральные работы вдоль южного побережья Кувейта для обеспечения высадки морского десанта.

Для достижения конечных целей операции «Буря в пустыне» командованием многонациональных сил наряду с воздушной и воздушно-наземной наступательными операциями была спланирована еще и морская десантная операция под кодовым наименованием «Сабля пустыни». Для высадки морского десанта были выделены две усиленные бригады морской пехоты США численностью около 22 тыс. человек (они находились на борту десантных кораблей). Для обеспечения ее действий (высадки в морском десанте, огневого поражения противодесантной обороны, огневой поддержки войск десанта на берегу, подвоза материальных средств) в Персидском заливе сосредоточили крупную группировку амфибийных сил, объединенных в оперативное соединение. В него входили 5 десантных вертолетоносцев типа «Иводзима», 2 универсальных десантных корабля типа «Тарава» и «Уосп», 7 танкодесантных кораблей типа «Ньюпорт», 5 десантно-вертолетных кораблей-доков типа «Остин» и «Рэли», 4 десантных транспорта-дока типа «Уитби-Айленд», 4 десантных грузовых транспорта типа «Чарльстон» и др. На кораблях, сведенных в три боевые амфибийные группы «Альфа», «Браво» и «Чарли», находилось достаточное количество воздушных и морских десантно-высадочных средств. Для поддержки десанта выделили более 200 самолетов и вертолетов огневой поддержки. Готовясь к высадке крупного десанта, эти силы провели пять специальных учений. В начале планировалось высадить либо один оперативный десант в составе до двух усиленных бригад морской пехоты, либо два оперативно-тактических. Конечной целью оперативного десанта было овладение Эль-Кувейтом с последующим нанесением охватывающего удара вдоль границы (навстречу западной группировке сухопутных войск) для полного окружения противника. Цель оперативно-тактических десантов также заключалась в овладении Эль-Кувейтом и нанесении ударов во фланг и тыл только приморской группировки

противника с последующим содействием войскам, наступавшим на этом направлении.

В районе Эль-Кувейта имелся только один крупный порт, который американцы могли бы использовать для выгрузки тяжелой техники и высадки войск непосредственно на причалы. Но порт находился на удалении от линии фронта почти на 80 км, около порта располагались острова, без овладения которыми высадка десанта прямо в порт была бы проблематичной. Наиболее укрепленным был остров Файлака, который обороняли части иракской дивизии морской пехоты численностью более 4 тыс. человек.

Высадкам морских десантов могла противодействовать относительно сильная группировка, состоявшая из четырех дивизий сухопутных войск и одной дивизии морской пехоты, растянутых вдоль 200-км прибрежной полосы. Хотя эти войска и опирались на достаточно развитую систему инженерных противодесантных заграждений в воде и на берегу, из-за низкого качества вооружения и слабой обученности в целом противодесантная оборона не отвечала предъявляемым к ней требованиям.

В соответствии с планом операции «Сабля пустыни» к 3 февраля завершилась погрузка морской пехоты на десантные корабли, которые на следующий день в составе десантных отрядов начали переход в район высадки. С началом их движения линейный корабль «Миссури» произвел предварительную артиллерийскую подготовку, а 6 февраля к нему присоединился и линейный корабль «Висконсин». Кроме ракет «гарпун» и «томагавк», эти корабли использовали расположенные в 3 трехорудийных башнях (2 в носу и 1 в корме) 406-мм орудия с дальностью стрельбы 39 км. Одновременно увеличилась интенсивность вылетов палубной авиации и авиации морской пехоты для нанесения ударов по объектам иракских войск в прибрежной полосе. К этому времени коалиционные тральные силы за-



вершили траление района высадки и маршрутов развертывания десантных сил. Тральщики действовали группами (по 2—3 ед.) и использовали как контактные, так и неконтактные тралы (акустические и электромагнитные). Скорость траления составляла 6—8 узлов. До высадки первых десантов (24 февраля) было вытралено 112 мин.

Операция «Сабля пустыни» началась 24 февраля с захвата небольших островков Кару, Уми-Эль-Марадим и Эль-Кубр. Но от высадки основных сил десанта американцы отказались. Причинами отказа, вероятно, явились сомнения в успехе вследствие наличия сильной группировки войск противника, развернутой в системе противодесантной обороны, а также стремительное наступление сухопутных войск многонациональных сил на всех направлениях, в том числе и на приморском. При достигнутых темпах наступления высадка морского десанта могла завершиться уже после освобождения Эль-Кувейта с суши. Американцы считали, что предварительная огневая подготовка высадки не оправдала надежд: полного поражения объектов противодесантной обороны достичь не удалось. Уже после прекращения огня на остров Сайдака с вертолетов была высажена морская пехота США, принявшая капитуляцию 1,4 тыс. иракских военнослужащих. Для содействия наступающим на приморском направлении частям морской пехоты с кораблей боевой амфибийной группы высадились 2 тыс. человек.

Была предпринята попытка высадить морской десант и иракской стороной, правда безуспешно. 29 января при наступлении на город Рас-Эль-Хафджи с целью содействия сухопутным войскам иракцы попытались высадить морской десант, но получили отпор союзников. При этом было уничтожено 5 кораблей и катеров ВМС Ирака.

К исходу 27 февраля из 42 дивизий Ирака, находившихся непосредственно в районе боевых действий, 29 были разгромлены. Союзники захватили

в плен 50 тыс. человек, уничтожили или захватили 3008 танков (71% от имеющихся на вооружении), 1856 бронетранспортеров и боевых машин пехоты (64%), 2140 орудий (69%); около 30% иракских солдат дезертировали. В воздухе и на земле было уничтожено 123 самолета и вертолета, а 137 самолетов перелетели в Иран.<sup>1</sup>

В ходе воздушной и воздушно-наземной наступательных операций, продолжавшихся с 17 февраля по 28 февраля 1991 г., авиация союзников (около 2 тыс. самолетов) выполнила более 110 тыс. боевых вылетов (в том числе 6 февраля более 75 тыс. вылетов), израсходовав при этом по 4 тыс. стационарных и подвижных объектов свыше 88 тыс. тонн авиационных боеприпасов, из которых 81,9 тыс. тонн неуправляемых бомб. Среднесуточная интенсивность составила 2,7 тыс. вылетов. Уровень боевых потерь при этом — 1 сбитый самолет на 3 тыс. вылетов. Долевое участие авиации многонациональных сил в боевых вылетах распределилось следующим образом: США — 86,5%, Великобритания — 5%, Франция — 1,5%, Саудовская Аравия — 6,5%. Из 110 тыс. боевых вылетов примерно половина (47%) приходилась на обеспечивающие действия, а остальные (53%) — на выполнение ударов по целям.

Окруженная полумиллионная иракская армия к 8:00 28 февраля, потеряв почти всю военную технику, прекратила сопротивление. Потери союзников убитыми, ранеными, пленными и пропавшими без вести не превысили 1 тыс. человек.

Успеху воздушно-наземной наступательной операции способствовал ряд факторов. Так, ей предше-

---

<sup>1</sup> Есть информация, что значительная часть «уничтоженной» бронетанковой техники представляла собой фанерные макеты. В этом плане обращают на себя внимание сравнительно небольшие (для такой неравной схватки) потери Ирака в авиации, сопоставимые с потерями Аргентины в фолклендском конфликте. (Прим. ред.)

ствовала крупномасштабная и целенаправленная подготовка — от экономической блокады, осуждения агрессии мировым сообществом и силового давления до развязывания военных действий. Эффективными оказались мероприятия по маскировке и дезинформации противника. Демонстрацией высадки крупного морского десанта союзникам удалось сковать около 25% дивизий сухопутных войск Ирака на приморском направлении, по существу исключив их из участия в сражении на направлении главного удара. Союзники осуществили скрытное сосредоточение крупной группировки танковых и воздушно-десантных войск на левом фланге. Создав таким образом на этом направлении значительное превосходство в силах и средствах, они быстро прорвали иракскую оборону и стремительно продвинулись вперед. Главным же событием явилась беспрецедентная по длительности (более 1 месяца) воздушная наступательная операция (кампания), в результате которой было завоевано безраздельное господство в воздухе и на море, дезорганизовано управление страной и вооруженными силами Ирака, выведено из строя 70% военно-промышленных объектов и основных элементов оперативного оборудования театра военных действий, нарушена система материально-технического обеспечения, а также нанесены значительные потери в живой силе и боевой технике вооруженных сил Ирака. Кроме того, успеху союзников способствовали эффективное применение средств радиоэлектронной борьбы, проведение мероприятий по оперативной маскировке, хорошая организация управления силами и отработанное взаимодействие. К тому же избрание иракской стороной тактики пассивной позиционной обороны обрекало ее на поражение. Отрицательно сказались громоздкая организационная структура соединений и частей иракских вооруженных сил, неустойчивая система их боевого и тылового обеспечения.

Проведя операции «Щит пустыни» и «Буря в пустыне», США и их союзники достигли главной цели: они не только освободили Кувейт, но и захватили значительную часть территории на юге Ирака. Для США эта короткая и победоносная война стала классическим образцом применения военной силы в районах их «жизненно важных интересов» и позволила закрепить свое влияние в странах Ближнего Востока.

Война в Персидском заливе явилась подтверждением того, что ВМС — наиболее универсальный и мобильный вид вооруженных сил, способный решать широкий круг задач как на море, так и на суше: в результате этой войны еще выше поднялся престиж флота. Война еще раз продемонстрировала необходимость технической подготовки боевого состава, показала важность тылового обеспечения, действенность средств РЭБ, значение разведки и маскировки, эффективность военной хитрости, перспективность высокоточного и дальнобойного оружия, влияние превосходства в воздухе и господства на море на ход и исход современной войны, преимущество упреждающих ударов и т.д.

Несмотря на то что флот многонациональных сил действовал практически без противодействия вооруженных сил Ирака, опыт его боевого применения весьма поучителен, особенно это касается действий авианосных сил и носителей крылатых ракет типа «Томагавк». В этой войне действовала крупнейшая авианосная группировка ВМС США, состоявшая из 6 многоцелевых авианосцев («Т.Рузвельт», «Рейнджер», «Мидуэй», «Америка», «Д.Кеннеди» и «Саратога»). Заметим, что в войне во Вьетнаме в районе боевых действий одновременно находились не более 4 авианосцев (только в 1972 г. непродолжительное время действовали 5 авианосцев). Успешность действий авианосных сил определялась прежде всего высокой оснащенностью кораблей и авиации средствами разведки, наблюдения и РЭБ, что позволя-

ло своевременно и с высокой степенью вероятности обнаруживать и классифицировать объекты противника. В зоне Персидского залива корабли и самолеты противника обнаруживались до выхода их на рубежи применения оружия, а ракеты — на дальностях, позволяющих принять действенные меры по их отражению.

При организации наблюдения за воздушной обстановкой американцы учли опыт англо-аргентинского конфликта, связанный с поражением английского эскадренного миноносца УРО «Шеффилд» противокорабельной ракетой «экзосет». В этой войне все воздушное пространство над Персидским заливом было охвачено наблюдением с двух-, трехкратным перекрытием, включая сверхнизкие высоты. К решению этой задачи привлекались самолеты ДРЛО и управления Е-3С АВАКС, палубные самолеты ДРЛО Е-2С «Хокай» и корабельные барьеры ПВО. В ходе войны не было отмечено ни одного случая несвоевременного обнаружения средств воздушного нападения противника.

На основе опыта применения палубной авиации в воздушной наступательной операции можно прийти к выводу, что самолеты, имеющие дозвуковую скорость и действующие на сверхнизких высотах, способны более эффективно осуществлять поиск и наносить удары по точечным целям, в том числе и по пусковым установкам оперативно-тактических ракет типа «скад». В то же время низкая вооруженность палубной авиации высокоточным оружием значительно влияла на снижение результативности ударов.

Важнейшими особенностями применения американского флота в действиях по уничтожению наземных объектов следует считать: большой пространственный и временной размах действий; взаимодействие не только родов сил флота, но и видов вооруженных сил; массирование сил; стремление к уничтожению особо важных объектов, представлявшим наибольшую

воснную и экономическую ценность; высокая оперативность управления силами; возрастание роли ночных действий; постоянное возрастание роли обеспечивающих действий.

Заслуживает самого тщательного изучения опыт массированного применения крылатых ракет типа «Томагавк» и палубной авиации в одном ударе. Американцам удалось очень четко скоординировать по месту и времени действия палубной авиации из районов Персидского залива и северной части Красного моря с массированным применением крылатых ракет морского базирования типа «Томагавк», выпущенных из разных районов. По мнению американских экспертов, этот удар во многом определил успешное развитие операции «Буря в пустыне».

В Персидском заливе практически была проверена эффективность боевого применения новых образцов техники и вооружения: крейсеров УРО типа «Тикондерога», крылатых ракет морского базирования типа «Томагавк», управляемых ракет типа СЛАМ и др.

Подтвердилась зависимость эффективности применения сил и оружия от уровня психологической подготовки, дисциплинированности и обученности личного состава. Именно эти факторы значительно повлияли на относительно высокую аварийность и снижение коэффициента оперативного напряжения палубной авиации, привели к нулевой результативности применения иракской стороной ракетного оружия по кораблям многонациональных сил в зоне Персидского залива.

---

---

# **УРОКИ ЛОКАЛЬНЫХ ВОЙН**

---

---





**Б**ольшое влияние на развитие военно-морского искусства оказывал опыт локальных войн, что позволяло проверять правильность сложившихся военно-теоретических концепций и взглядов, подтверждать или опровергать их. Локальные войны оказывали также влияние на строительство и организационную структуру военно-морских сил.

По мнению многих военных специалистов, их опыт способствовал выбору направлений, по которым шло развитие и совершенствование оружия и боевой техники ВМС. Основными считаются следующие:

- универсализация техники и вооружения ВМС с учетом возможности ведения боевых действий в различных географических условиях;

- улучшение качества вооружения с целью повышения его боевой эффективности и совершенствования способов его применения;

- создание и развитие средств автоматизации управления кораблями, авиацией и морской пехотой при ведении ими боевых действий;

— развитие вооружения и техники морской пехоты, способствующих повышению мобильности ее частей и соединений для их быстрой переброски в удаленные районы.

Анализ опыта применения военно-морских сил в локальных войнах позволяет определить характерные черты и особенности современного военно-морского искусства. В большинстве случаев боевые действия флотов велись с целью обеспечения операций сухопутных войск, в то время как в годы Второй Мировой войны действия ВМС, как правило, носили самостоятельный характер. Для выполнения основных задач создавались специальные группировки из соединений, частей всех видов вооруженных сил, часто при ведущей роли флотов. Так было в войне в Корее, во Вьетнаме, в англо-аргентинском конфликте и др. Военно-морские силы, как правило, использовались при полном господстве нападающей стороны на море и в воздухе, в тесном взаимодействии с другими видами вооруженных сил путем проведения совместных операций и организации боевых действий одновременно во всех сферах — на суше и на море, в воздухе и под водой. Группировки военно-морских сил, действующие в интересах сухопутных войск, создавались для высадки морских десантов, авиационной и артиллерийской поддержки войск в наступлении и обороне, для блокады побережья и обеспечения морских перевозок. Группировки для действия в открытом море создавались значительно реже (индо-пакистанский вооруженный конфликт 1971 г., англо-аргентинский конфликт 1982 г.).

Основными формами применения ВМС были операции, систематические боевые действия и морские бои. Масштабы некоторых операций соответствовали масштабам подобных действий периода Второй Мировой войны, а в отдельных случаях превосходили их. В локальных войнах 50—70-х гг. восставшие страны использовали в основном те же формы и способы применения военно-морских сил, что и во

Второй Мировой войне. Однако появление принципиально новых средств (реактивной авиации, атомных подводных лодок и надводных кораблей, кораблей на воздушной подушке и др.), оружия и боевой техники (ракет различных типов, новых радиоэлектронных средств, автоматизированных систем управления и др.) не могло не повлиять на характер боевых действий флотов. Уже первые примеры успешного применения ракетного оружия в арабо-израильской войне 1967 г., а затем и в других войнах заставили военных специалистов произвести переоценку различных родов сил и боевых средств флота и изыскивать новые формы и способы их применения.

### **Удары по наземным объектам**

К нанесению ударов по наземным объектам привлекались различные рода сил: палубная авиация, артиллерийские корабли и ракетные катера. Масштабы их применения зависели от продолжительности локальной войны, размаха боевых действий и складывающейся обстановки. Основными формами применения сил флота при нанесении ударов по береговым военным, промышленным и другим объектам были операции и систематические действия. При этом если в войне в Корее силы флота, как правило, использовались в форме операций, то в войне во Вьетнаме — в форме систематических действий, а в индо-пакистанском конфликте (1971 г.) и арабо-израильской войне (1973 г.) — в форме так называемых «набеговых операций».

Главной силой в решении задачи являлись авианосные ударные соединения (группы). Основной формой применения палубной авиации были массированные, групповые и одиночные удары — как самостоятельные, так и во взаимодействии со стратегической и тактической авиацией (воздушные операции).

Одним из направлений оперативного взаимодействия палубной авиации и ВВС явилось распределение между ними районов действий. Авиация флота

действовала преимущественно на приморских направлениях. Оперативное руководство взаимодействующей авиацией осуществлялось командованием ВВС.

В локальных войнах почти не использовалась высокая мобильность авианосцев, которые фактически использовались как плавучие аэродромы, с которых круглосуточно совершала полеты авиация для нанесения ударов по объектам противника.

Война во Вьетнаме в значительной мере повлияла на развитие авиационной техники. На основе ее опыта в США получили развитие палубная реактивная авиация, беспилотные самолеты-разведчики, появились новые типы боеприпасов.

В боевых действиях авианосцев отчетливо проявилась тенденция перехода от тактики одиночных носителей оружия к групповой, основанной на комплексном использовании различных средств поражения всеми тактическими группами в палете и на узкой «специализации» каждой из них. При нанесении ударов палубной авиацией по наземным объектам во Вьетнаме каждая ударная группа, решая свою специфическую задачу, обеспечивала в то же время действия других групп, применявших оружие. Эта же тенденция прослеживается в действиях ракетных катеров в индо-пакистанском конфликте и в арабо-израильской войне.

### Интенсивность применения палубной авиации в войне в Корее и во Вьетнаме

Война	Кол-во вылетов	Количество вылетов в сутки с авианосцев			Общий вес сброшенных боепр., млн. т
		с 1	с 2	с 3	
Война в Корее (1950 – 1953 гг.)	205 000	60 – 120	210	ок. 300	1,8
Война во Вьетнаме (1964 – 1973 гг.)	750 000	178	311	Бол. 350	6,5

К нанесению ударов по наземным объектам широко привлекались артиллерийские корабли. По признанию зарубежных военных специалистов, интенсивность их использования в локальных войнах была намного выше, чем во Вторую Мировую войну.

Командование американских ВМС, оценивая действия линейных кораблей во Вьетнаме, отметило, что их способность действовать практически в любых погодных условиях, большая точность и эффективность огня по поражению защищенных целей выдвинули линкор на первое место по сравнению с полевой артиллерией, бомбардировочной и штурмовой авиацией. При проведении локальных войн, как считают западные специалисты, необходимо и в дальнейшем наращивать артиллерийскую ударную мощь кораблей для нанесения ударов по береговым объектам.

### **Артиллерийская и авиационная поддержка сухопутных войск**

В отличие от Второй Мировой войны, когда авиационная и артиллерийская поддержка чаще всего осуществлялась при высадке морских десантов, в локальных войнах этот вид обеспечения сухопутных войск имел самостоятельное значение.

Из опыта локальных войн следует, что в период интенсивного развития ракетного оружия роль артиллерийского корабельного вооружения незаслуженно снижалась, что мешало выявлению огневых возможностей кораблей в целом. В ходе локальных войн были приняты необходимые меры по повышению скорострельности орудий, дальности стрельбы, а также по созданию универсальных автоматических (с высокими тактико-техническими характеристиками), артиллерийских систем среднего и малого калибров.

Усиленная «береговая» направленность действий сил флота повлияла на изменения и в оперативнотактической подготовке кораблей ВМС США, что выразилось в отработке ими действий по нанесению

артиллерийских ударов по различным площадным и точечным объектам при любых метеоусловиях.

Опыт применения артиллерийских кораблей для огневой поддержки сухопутных войск на приморских направлениях был учтен при разработке новых систем средне- и крупнокалиберной корабельной артиллерии, предназначенной для вооружения современных сил надводного флота США и стран НАТО. В 1975 г. в США после 11-летнего перерыва в строительстве миноносцев в состав флота вошел головной (из серии до 30 кораблей) эскадренный миноносец «А.Спрюэнс» с двумя 127-мм артиллерийскими установками Mk 45 с дальностью стрельбы до 24 км. В Англии в 1975 г. после 22-летнего перерыва в строительстве эсминцев вступил в строй эскадренный миноносец «Шеффилд» со 114-мм автоматизированной артиллерийской установкой Mk 8 фирмы «Виккерс» с дальностью стрельбы 20 км при скорострельности 25 выстр./мин. и готовности к открытию огня 15 секунд.

Помимо артиллерийских кораблей, для огневой поддержки сухопутных войск широко использовались палубная авиация и авиация морской пехоты.

Для повышения эффективности артиллерийской и авиационной поддержки американское командование большое внимание уделяло взаимодействию между авиацией, кораблями и сухопутными войсками. Специально создаваемые координационные группы согласовывали действия кораблей, авиации и наземных частей, разграничивали зоны и районы их боевого применения, а также определяли объекты для ударов. Особое внимание уделялось обеспечению безопасности сухопутных войск и авиации от поражения огнем своей корабельной артиллерии. При этом в целях безопасности устанавливались предельная высота траектории снарядов и минимально допустимая высота полета для самолетов.

В ходе войны в Корее более четко обозначилась тенденция, наметившаяся в последние годы Второй

Мировой войны: замена бомбардировщиков истребителями-бомбардировщиками (на авианосцах — штурмовиками).

В войне во Вьетнаме из-за резкого повышения динамичности наземного боя, быстрой смены обстановки, а также значительной подвижности линии фронта потребовались существенные изменения в тактике авиации. Быстрая реакция на вызов с переднего края и своевременность прибытия самолетов к объектам ударов достигались путем базирования авиации морской пехоты на аэродромы, расположенные вблизи линии фронта, а также организацией подачи заявок на поддержку по специальным каналам связи.

Взаимодействие между палубной авиацией и сухопутными войсками осуществлялось в форме непосредственной авиационной поддержки или выражалось в заблаговременном создании и выдвигении в определенные районы оперативных группировок ВМС в интересах действий сухопутных войск.

При нанесении воздушных ударов стремились заблаговременно дезорганизовать работу радиоэлектронных средств противника, а также защититься от ударов зенитных управляемых ракет и воздействия средств РЭБ. Это достигалось с помощью тщательной разведки (выявления необходимых характеристик, местоположения РЛС противника), маскировки внезапного и массированного применения средств РЭБ в интересах выполнения главной задачи. Широко применялась маскировка ударных групп помехами со специальных самолетов-постановщиков из нескольких зон барражирования, что затрудняло действия сил ПВО, но в то же время сковывало маневр ударных групп, а сами постановщики помех были уязвимы: их настигала истребительная авиация.

Для повышения эффективности действий авиации в течение 1967 г. истребительная авиация США оснащалась новой контейнерной станцией помех, что, по оценке военных специалистов США, снизило в 50

раз вероятность поражения самолетов зенитными ракетными комплексами. Непрерывность авиационной поддержки сухопутных войск днем и ночью в любую погоду как принцип общевойскового боя обозначалась еще в годы Второй Мировой войны и особенно проявилась в ходе войны во Вьетнаме.

Особенности действия авиации ночью: значительное затруднение или исключение групповых действий; некоторые виды атак, рассчитанные на определенную дальность обнаружения и сопровождения цели (2,5–5 км днем); способы применения оружия по визуально не наблюдавшимся целям; методы поиска и целеуказания, используемые авиационными воздушными наводчиками.

В локальных войнах на Ближнем Востоке и в ходе англо-аргентинского конфликта в темное время суток для выполнения задач поддержки было выполнено не более 2% от общего количества самолето-вылетов.

По мнению иностранных специалистов, проблема ночных действий авиации в интересах действий сухопутных войск пока остается нерешенной.

### **Высадка морских десантов**

В связи с появлением ядерного оружия значительно поколебалась уверенность официальных кругов и военных теоретиков капиталистических государств в возможности успешного проведения крупных морских десантных операций, под сомнение ставился весь опыт, накопленный в период Второй Мировой войны.

Такие взгляды послужили «тормозом» в развитии не только морских десантных сил и средств, но и теории морской десантной операции. И только анализ опыта испытаний ядерного оружия и опыта применения морских десантов в войне в Корее позволил иностранным военным специалистам сделать однозначный вывод о возрастающей роли десантных действий и получить ответы на многие вопросы военного искусства, в том числе и на разработку теории морской десантной операции.



«Инчхон вновь продемонстрировал неоценимое значение десантных операций», — отмечали американские исследователи войны в Корее. Этот опыт послужил толчком к возрождению десантного искусства. При этом указывалось на возрастание роли морской пехоты в морских десантных операциях. Поэтому в США уменьшенная после Второй Мировой войны численность морской пехоты была в дальнейшем доведена до 300 тыс. человек. Кроме того, 60% десантных кораблей постройки периода Второй Мировой войны, выведенных после ее окончания в резерв, были вновь введены в строй.

С учетом боевого опыта и проведенных учений в начале 50-х гг. в США были разработаны основные положения по ведению морских десантных операций, вошедшие в официальное наставление. Аналогичное наставление появилось в Великобритании и других странах НАТО. В зависимости от состава привлекаемых сил и решаемых ими задач американские военные специалисты стали подразделять морские десантные операции на три основных вида — «вторжение», «захват» и «рейд».

По своему составу большая часть десантов, высаженных в ходе локальных войн и военных конфликтов, не превышала тактического, а иногда оперативного уровня. Однако некоторые из них преследовали достижение стратегических целей (Инчхонская десантная операция).

В ходе локальных войн и военных конфликтов послевоенного периода высадка морских десантов проводилась в форме морских десантных операций и боевых действий по высадке морских десантов. Вооруженное вторжение американских сил на Гренаду осуществлялось в форме воздушно-морской десантной операции.

В некоторых случаях высадка морского десанта носила характер контрудара с моря в тыл наступающим войскам противника (Инчхонская десантная операция), в других случаях это был предупреждающий удар для срыва

наступления войск противника на приморском направлении (десантные действия во Вьетнаме).

Во многих локальных войнах и военных конфликтах с помощью высаженного десанта осуществлялась полная и частичная оккупация всей страны, подвергшейся агрессии, или наиболее важных ее районов (Гренада, Кипр, Ливан, Гватемала, Панама).

Состав войск морского десанта в каждом отдельном случае определялся боевой задачей, наличием сил и средств для ее решения, составом войск и сил противодесантной обороны противника и необходимым соотношением сил сторон для успешной высадки морского десанта и решения его войсками задач на берегу.

В ходе локальных войн основными тактическими подразделениями морской пехоты стали батальонные десантные группы, включающие в себя батальон морской пехоты с подразделениями усиления и обеспечения общей численностью до 2500 человек. Батальонная десантная группа (экспедиционный батальон морской пехоты) стала основной тактической единицей при планировании и выполнении расчетов в ходе подготовки морских десантных операций.

Для успешного ведения десантных действий, как и в годы Второй Мировой войны, обязательным считалось выполнение следующих условий: изоляция района боевых действий; создание превосходства сил на суше, на море и в воздухе; максимальное ослабление противодесантной обороны противника до начала высадки десанта; достижение скрытности подготовки и внезапности высадки. Именно так организовывались Инчхонская, Суэцкая, Фолклендская и другие десантные операции.

Высадка большей части морских десантов в локальных войнах и военных конфликтах осуществлялась в строгом соответствии с руководящими документами, регламентирующими подготовку и проведение морских десантных операций с применением всех сил и средств для высадки войск десанта, их боевого обеспечения и прикрытия даже при отсутствии противодействия противника на всех этапах операции или отдельных из них.

В общем случае морские десантные операции планировались и проводились по этапам: планирование; посадка войск и погрузка боевой техники и грузов на десантно-транспортные средства; репетиция высадки; переход десанта морем; бой за высадку и решение войсками десанта задач на берегу.

**Количество морских десантов, высаженных в ходе локальных войн и военных конфликтов после Второй Мировой войны**

Локальная война, военный конфликт	Количество высаженных морских десантов				Всего
	оперативно-стратегических	оперативных	оперативно-тактических	тактических	
Война в Корее (1950—1953 гг.)	1	2	—	10	13
Вооруженная агрессия США против Гватемалы (1954 г.)	—	—	1	—	1
Англо-франко-израильская агрессия против Египта (1956 г.)	—	1	—	—	1
Вооруженная агрессия США против Ливана (1958 г.)	—	1	—	—	1
Вооруженная агрессия США против Кубы (1961 г.)	—	—	—	1	1
Вооруженная агрессия США против Панамы (1964 г.)	—	—	—	1	1
Вооруженное вторжение США в Доминиканскую Республику (1965 г.)	—	1	—	—	1
Агрессивная война США во Вьетнаме (1964—1973 гг.)	—	—	—	69	69
Вооруженное вторжение греческих, турецких войск на о. Кипр (1974 г.)	—	—	1	—	1
Англо-аргентинский вооруженный конфликт (1982 г.)	—	—	1	2	3
Вооруженное вторжение США на о. Гренада (1983 г.)	—	—	1	1	2
Всего	1	5	4	84	94

Организационная структура сил, участвующих в морской десантной операции, зависела от ее масштаба.

В крупных морских десантных операциях с участием всех видов вооруженных сил предусматривалось создание сил вторжения (объединенных десантных сил) в составе объединений (соединений) сил флота, войск десанта и ВВС. В операциях меньшего масштаба создавались амфибийные десантные соединения (объединенные десантные отряды). В него входили соединения флота и морской пехоты с приданными им соединениями и частями.

В общем случае целями высадки морских десантов были содействие сухопутным войскам при ведении ими оборонительных и наступательных операций; свержение правительств независимых государств; восстановление колониального статуса; борьба с партизанами; подавление национально-освободительных движений и поддержка реакционных режимов; решение территориальных споров.

После войны в Корее в состав войск морского десанта, помимо соединений морской пехоты и сухопутных войск, как обязательный компонент стал включаться воздушный эшелон, состоящий из частей и подразделений воздушно-десантных войск численностью до 3000 человек в Суэцкой десантной операции, до батальона при вторжении на Кубу и до 5000 человек при вторжении американских войск на Гренаду.

Независимо от состава войск и сил противодесантной обороны агрессоры всегда стремились к созданию и поддержанию в районе высадки подавляющего превосходства над противником в войсках, силах и средствах. На примере локальных войн выявлена устойчивая тенденция к централизации управления силами. Общее руководство силами в морской десантной операции обычно осуществлял главнокомандующий вооруженными силами на театре военных действий, а непосредственное — командующий объединенным оперативным соединением ВМС или амфибийным десантным соединением (представитель ВМС). Командиром сил высадки, как правило, назначался командир амфибийной группы, амфибийного

десантного соединения или объединения, в зависимости от масштабов десантных действий.

Ответственность за ведение боевых действий войсками десанта на берегу нес командир десанта. В операциях крупного масштаба он обычно назначался из состава командования сухопутных войск, а в десантных действиях тактического масштаба — морской пехоты.

Амфибийные десантные соединения, как правило, включали в себя несколько оперативных отрядов или групп (отряд прикрытия, передовой отряд, отряды десантных кораблей, транспортов, кораблей управления, огневой поддержки), а также соединения и части палубной авиации, авиации морской пехоты и ВВС.

#### **Характеристики некоторых морских десантов, высаженных в ходе локальных войн и военных конфликтов**

<b>Морская десантная операция, место и дата высадки войск</b>	Инчхонская десантная операция («Кромайт»), порт Инчхон, сентябрь 1950 г.
<b>Наступающая сторона</b>	США
<b>Продолжительность подготовки</b>	1 месяц
<b>Состав участвующих войск и сил:</b>	
общее	45 000
воздушный десант	—
вертолетный десант	—
корабли и суда	250
самолеты	500
<b>Время высадки десанта</b>	
морского	утро, во время полной воды, вечер, во время полной воды
воздушного	не высаживался
вертолетного	не высаживался
<b>Продолжительность огневой подготовки:</b>	
артиллерийской	45 мин.
авиационной	45 мин.

<b>Морская десантная операция, место и дата высадки войск</b>	Суэцкая десантная операция («Мушкетер»), Порт-Саид, сентябрь 1956 г.
<b>Наступающая сторона</b>	Англия, Франция
<b>Продолжительность подготовки</b>	3 месяца
<b>Состав участвующих войск и сил:</b>	
общее	40 000
воздушный десант	3000
вертолетный десант	415
корабли и суда	130
самолеты	751
<b>Время высадки десанта</b>	
морского	утро 06.11.1956
воздушного	утро 05.11.1956
вертолетного	одновременно с морским
<b>Продолжительность огневой подготовки:</b>	
артиллерийской	45 мин.
авиационной	45 мин.
<b>Морская десантная операция, место и дата высадки войск</b>	Вооруженное вторжение США на Кубу («Плутон»), залив Кочинос, апрель 1961 г.
<b>Наступающая сторона</b>	США
<b>Продолжительность подготовки</b>	12 месяцев
<b>Состав участвующих войск и сил:</b>	
общее	1400
воздушный десант	батальон
вертолетный десант	—
корабли и суда	9
самолеты	38
<b>Время высадки десанта</b>	
морского	ночь 3:00 17.04.1961

воздушного	утро 17.04.1961
вертолетного	—
<b>Продолжительность огневой подготовки:</b>	
артиллерийской	не проводилась
авиационной	не проводилась
<b>Морская десантная операция, место и дата высадки войск</b>	Высадка тактического десанта на полуостров Транг-Фан («Старлайт»), Вьетнам, август 1965 г.
<b>Наступающая сторона</b>	Англия, Франция
<b>Продолжительность подготовки</b>	8 суток
<b>Состав участвующих войск и сил:</b>	
общее	5000
воздушный десант	—
вертолетный десант	около 500
корабли и суда	8
самолеты	около 100
<b>Время высадки десанта</b>	
морского	утро
воздушного	не высаживался
вертолетного	одновременно с морским
<b>Продолжительность огневой подготовки:</b>	
артиллерийской	15 мин.
авиационной	15 мин.
<b>Морская десантная операция, место и дата высадки войск</b>	Фолклендская десантная операция («Корпорейтед»), Фолклендские (Мальвинские) острова, апрель — июль 1982 г.
<b>Наступающая сторона</b>	Англия,
<b>Продолжительность подготовки</b>	1,5 месяца

**Состав участвующих войск и сил:**

общее	9000
воздушный десант	—
вертолетный десант	около 1000
корабли и суда	около 100
самолеты	70

**Время высадки десанта**

морского	ночь
воздушного	не высаживался
вертолетного	одновременно с морским

**Продолжительность огневой подготовки:**

артиллерийской	30 мин.
авиационной	30 мин.

**Морская десантная операция, место и дата высадки войск**

Вторжение США на Гренаду («Вспышка ярости»), о. Гренада, октябрь 1983 г.

**Наступающая сторона**

США

**Продолжительность подготовки**

15 суток

**Состав участвующих войск и сил:**

общее	14 000
воздушный десант	5000
вертолетный десант	400
корабли и суда	11
самолеты	около 100

**Время высадки десанта**

морского	утро
воздушного	одновременно с морским
вертолетного	одновременно с морским

**Продолжительность огневой подготовки:**

артиллерийской	не проводилась
авиационной	не проводилась



Одним из важных элементов амфибийного десантного соединения являлся передовой отряд, который прибывал в район высадки заблаговременно, до подхода главных сил, с задачами доразведки района высадки, траления проходов в минных заграждениях к пунктам высадки, предварительной авиационной и артиллерийской подготовки района высадки, проведения подводно-подрывных работ для уничтожения противодесантных инженерных заграждений в воде и на берегу, ведения демонстративных действий. Для решения указанных задач в состав передового отряда включались соответствующие отряды и группы сил и средств. Чтобы преждевременно не раскрывать район предстоящей десантной операции или главного направления высадки морского десанта, в других районах проводились демонстративные действия. Например, в ходе предварительной огневой подготовки в районы высадки и траления Инчхонского рейда было высажено несколько демонстративных отрядов, а по наиболее десантно-доступным местам наносились отвлекающие удары.

Иногда с целью достижения внезапности предварительные действия передового отряда не планировались, а свои задачи он выполнял в ходе высадки. Из опыта локальных войн видно, что для действий передового отряда следует предусматривать достаточное время для полного решения поставленных ему задач. Невыполнение этого условия приводило к срыву высадки морского десанта. Так, в ходе Вонсанской десантной операции американское командование направило передовой отряд в район Вонсана за 10 суток до начала высадки морского десанта. При этом времени на уничтожение противодесантных минных заграждений ему не хватило. Высадку же англичан на Фолклендские острова обеспечивал сильный передовой отряд, которому за 30 суток удалось значительно ослабить противодесантную оборону противника и полностью вскрыть

систему обороны архипелага, что позволило при захвате островов иметь незначительные потери.

В морских десантах большая роль отводилась таким видам обеспечения, как разведка, маскировка, радиоэлектронная борьба. Практически всегда перед высадкой главных сил на берег забрасывались разведывательно-диверсионные группы с целью разведки ПДО противника, нарушения линий связи, диверсий по уничтожению пунктов управления, складов боеприпасов, боевой техники, корректировки огня корабельной артиллерии и наведения авиации на объекты.

В ходе локальных войн наметилась устойчивая тенденция к применению различных способов достижения внезапности высадки десантов. Это достигалось путем скрытия факта подготовки десантной операции, ее планов, усиления охраны мест сосредоточения войск и штабов, использования кодовых наименований, установления соответствующих грифов секретности на документах, ограничения круга лиц, допущенных к разработке планов операции и других документов, сокращения использования средств радиосвязи, активной борьбы с разведкой противника, а также проведением отвлекающих, демонстративных действий и дезинформации.

Во всех десантных операциях особое значение придавалось надежному поражению противодесантной обороны противника путем проведения эффективной авиационной и артиллерийской подготовки высадки и огневой поддержки действий десанта на берегу. При этом в первую очередь поражались объекты противодесантной обороны, препятствующие действиям передового отряда. На примере локальных войн была доказана целесообразность более широкого применения артиллерийских кораблей для подавления и уничтожения группировок войск и объектов ПДО на плацдарме глубиной до 20 км от берега. При этом эффективное применение корабельной артиллерии определялось возможностью

быстрого маневра траекториями, переносом и сосредоточением огня по наиболее опасным объектам; достижением в короткие сроки сосредоточения огня в наиболее ответственные моменты действий десанта на берегу по заявкам командиров подразделений.

При назначении даты и времени высадки морского десанта учитывались возможный характер противодействия противника; степень готовности своих сил; сроки, установленные вышестоящим командованием; возможность наиболее эффективно использования сил авиационной и корабельной поддержки; продолжительность светлого и темного времени суток; местные гидрометеорологические условия, и т. д. В большинстве случаев высадка десантов производилась на рассвете, что позволяло в максимальной степени использовать светлое время суток для решения задач на берегу. Однако с принятием на вооружение приборов ночного видения стало возможным осуществлять высадку морского десанта ночью, как например в ходе англо-аргентинского конфликта.

Считается, что высадка десанта в темное время суток обеспечила достижение тактической внезапности, исключила возможность противодействия авиации противника, а также помешала аргентинскому командованию правильно оценить обстановку и своевременно принять контрмеры. Кроме того, светлое время суток непосредственно после ночной высадки способствует быстрому развитию морской десантной операции.

Вместе с тем ночью ограничиваются возможности оказания авиационной и артиллерийской поддержки десанта, что требует высокого уровня совместной подготовки сил к боевым действиям на суше и в море. В ночных условиях снижаются также темпы наращивания войск, сил и средств десанта на берегу с помощью вертолетов.

Война в Корее послужила толчком к дальнейшему развитию амфибийных сил и средств. Именно с

этого периода начался переход от узкой специализации десантных кораблей и судов к их универсализации. Вначале появились десантные вертолетоносцы, а затем десантно-вертолетные корабли-доки, которые в отличие от десантных транспортов-доков постройки военных лет могли принимать не только морские десантно-высадочные средства, но и вертолеты.

### Соотношение сил сторон в некоторых десантных операциях

Войска и силы	Десантные операции		
	Инчхонская	Суэцкая	Фолклендская
Сухопутные войска	20:1	5:1	1:1,3
Военно-морские силы	Подавляющее	Подавляющее	Подавляющее
Военно-воздушные силы	Подавляющее	Подавляющее	1:2

Новым явлением в Суэцкой десантной операции (1956 г.) стала впервые осуществленная высадка морского десанта способом «вертикальный охват». Применение вертолетов в этой операции привело к мысли, что обычные вертолеты не приспособлены к таким действиям, необходимо создавать специальные транспортно-босвые вертолеты, способные принимать значительное количество личного состава и тяжелой боевой техники. Первый десантный вертолетоносец ВМС США «Тетис Бей» был переоборудован в 1955—1956 гг. из эскортного авианосца типа «Анцио». Однако из опыта учений следует, что такие вертолетоносцы малопригодны для размещения на них тяжелых транспортно-десантных вертолетов. Наличие на полетной палубе всего четырех взлетно-посадочных площадок и одного подъемника не обеспечивало желаемого темпа проведения высадки войск морского десанта.

Был сделан вывод, что строить надо десантные вертолетоносцы специальной конструкции. Пока велась разработка такого корабля, в 1956 г.

США в десантные вертолетоносцы переоборудовали тяжелые противолодочные авианосцы «Боксер» и «Принстон», но и эти корабли не отвечали предъявляемым требованиям, хотя на них уже могли размещаться 30—40 десантных вертолетов и один усиленный батальон морской пехоты численностью до 1000 человек.

В дальнейшем в США в период с 1961 по 1969 г. было построено 7 десантных вертолетоносцев: «Иводзима» (1961 г.), «Окинава» (1968 г.), «Гуадалканал» (1963 г.), «Гуам» (1965 г.), «Триполи» (1966 г.), «Нью-Орлеан» (1968 г.) и «Инчхон» (1969 г.), (LPH 2, 3, 7, 9—12 соответственно), способных нести на борту до 26 вертолетов. На современных десантных вертолетоносцах может размещаться и длительное время находиться один усиленный батальон морской пехоты с соответствующими транспортными средствами и вооружением, приспособленными для доставки их на берег с помощью вертолетов, и необходимыми грузами, боеприпасами и запасами материальных средств. Группа одновременно взлетающих вертолетов с такого корабля может перебросить на берег за один рейс до 300 морских пехотинцев. В период с 1962 по 1971 г. в США были построены 2 десантно-вертолетных корабля-дока типа «Рэли» (LPD 1,2) и 11 типа «Остин» (LPD 4—10, 12—15), имеющих на борту по 6 вертолетов.

При боевых действиях десантных амфибийных групп во время войны во Вьетнаме из-за несогласованности действий кораблей этих групп иногда нарушалась организация высадки войск десанта.

Исходя из этого тогда у американцев возникла идея создания универсального десантного корабля, который обладал бы одновременно качествами вертолетоносца, транспорта-дока и корабля управления. Такой корабль, по мнению американского командования, должен был стать ядром батальонной десантной группы, способной самостоятельно решать

тактические задачи в морской десантной операции. Ни один из существовавших в то время десантных кораблей такие задачи решать не мог. Контракт на постройку головного универсального десантного корабля типа «Тарава» (LHA) был заключен в ходе Вьетнамской войны, а всего за период с 1976 по 1980 г. ВМС США получили 5 таких кораблей (LHA 1-5), на которых предусматривалось базирование до 30 транспортно-десантных вертолетов, вертолетов огневой поддержки и др., а также до 6 десантных катеров. Кроме того, эти корабли могли нести на борту самолеты с вертикальным или укороченным взлетом и посадкой. Все высадочные средства этого корабля позволяли одновременно доставлять на берег до 1,5 тыс. человек. Один десантный корабль типа «Тарава» мог заменить десантный вертолетоносец типа «Иводзима» и десантно-вертолетный корабль-док типа «Остин». Наличие на борту этого корабля транспортно-десантных вертолетов и десантных катеров позволяло высаживать батальон морской пехоты способом «вертикальный охват». Пять универсальных десантных кораблей могли решать те же задачи, что и 8 десантных транспортов, 4 грузовых транспорта и 2 десантных вертолетоносца одновременно: высадить на необорудованное побережье способом «вертикальный охват» экспедиционную бригаду морской пехоты с боевой техникой и материально-техническими средствами.

Боевые действия ВМС США во Вьетнаме явились своеобразным полигоном, на котором подвергались испытаниям новые образцы боевой техники и вооружения кораблей и морской пехоты, вырабатывались новые концепции десантных действий, впоследствии нашедшие отражение в официальных наставлениях и боевых инструкциях морской пехоты и амфибийных сил. Десантные действия американских ВМС в тот период носили характер скоротечных поисково-карательных десантных действий типа «рейд». Все морские десанты высаживались спо-

собом «вертикальный охват», при этом наблюдалась устойчивая тенденция к увеличению состава морской пехоты, десантируемой вертолетами.

Новыми факторами в морских десантных действиях во Вьетнаме явились создание и первое применение американцами мобильных амфибийных десантных групп. Одна или две такие группы с десантом и боевой техникой на борту постоянно маневрировали вдоль побережья Вьетнама в готовности к высадке тактических десантов в назначенном районе.

При высадке морских десантов американцы применяли два способа действий — «молот и наковальня», «кольцо». При способе «молот и наковальня» одна группировка (сухопутные войска и артиллерийские корабли) занимала блокирующие позиции, выполняя функции «наковальни», другая, ударная (морской десант), «молот» вела наступление с целью вынуждения противника отойти в сторону блокирующих позиций, где и должен последовать его полный разгром. Способ «кольцо» заключался в высадке морского десанта таким образом, чтобы силы противника оказались в окружении. После массированного огня артиллерии, ударов боевых вертолетов и авиации завершался разгром этих сил.

Война во Вьетнаме способствовала увеличению огневой мощи морской пехоты США. От плавающих танков из-за их невысоких боевых возможностей американцы отказались. Отказ был обусловлен тем, что плавающие танки входили в первые волны десанта, а их малая скорость на воде снижала темпы высадки десанта. Кроме того, оказалось, что точность стрельбы танка на плаву невысока, а выходить на берег такой танк мог только в том случае, если берег пологий, с твердым грунтом. Основным боевым танком морской пехоты стал танк М60, который за время войны во Вьетнаме модернизировали с учетом полученного опыта. Самоходные

гаубицы 203,2- и 155-мм калибра явились главным артиллерийским вооружением морской пехоты.

Из опыта высадки морских десантов во Вьетнаме следует, что десантно-высадочные средства существующих типов не отвечают предъявляемым к ним требованиям. Их малая скорость (9—12 узлов), недостаточная мореходность (не более 3 баллов), а также отсутствие амфибийных качеств отрицательно сказались на проведении морской десантной операции.

Действия десантных катеров на воздушной подушке (КВП) получили положительную оценку американского командования. Тогда же был сделан вывод о целесообразности использования таких катеров в качестве десантно-высадочных средств. Их высокая скорость позволяла достигать тактической внезапности и значительно повышать темпы высадки, а их амфибийные качества — успешно форсировать ими противодесантные заграждения в воде, действовать в условиях ледового покрова, на мелководье, над равнинными и заболоченными участками местности и даже производить маневр в тактическую глубину обороны противника. Движение с отрывом от водной поверхности значительно уменьшало уязвимость КВП от известных в настоящее время образцов торпедного и минного оружия.

Применение КВП в качестве десантно-высадочных средств позволяло уменьшить потери десантных кораблей и транспортов, располагая внешние и внутренние районы их стоянки при высадке на значительном расстоянии от береговой черты (25—30 миль), то есть за пределами эффективной дальности стрельбы артиллерии противодесантной обороны противника. Кроме того, КВП давали большие возможности в выборе района высадки подразделений десанта. Это послужило основанием для начала в США опытно-конструкторских работ по созданию современных десантно-высадочных средств на воздушной подушке и вооружения ими десант-



ных кораблей. В результате этих работ в США в 1983 г. началось серийное строительство десантных катеров на воздушной подушке типа LCAC.

Таким образом, с учетом опыта морских десантных действий в войне во Вьетнаме значительно изменились теоретические взгляды на морские десантные операции и на развитие амфибийных сил и вооружения морской пехоты США.

В период англо-аргентинского конфликта при наличии приборов ночного видения высадка десанта в ночное время обеспечивала большую степень внезапности и успешность выполнения десантом задач на берегу. Опыт высадки воздушно-морских десантов привел к зарождению новой формы совместного применения различных видов вооруженных сил — воздушно-морской десантной операции.

В результате локальных войн подтвердилось и большое значение противоминного обеспечения в десантных действиях. Так, недостаточно организованные, несвоевременно выполненные противоминные действия привели к срыву Вонсанской морской десантной операции (1951 г.), спланированной американцами по всем правилам военного искусства. Американские ВМС оказались абсолютно не подготовленными к борьбе с минной опасностью, даже при отсутствии противодействия противника. Почти 300 кораблей и судов с войсками на борту вынуждены были ожидать окончания траления района высадки, на что ушло 15 суток вместо 5 запланированных.

Успешность высадки морских и воздушных десантов в некоторых операциях обуславливалась прежде всего четкой организацией взаимодействия (Суэцкая десантная операция 1956 г., вооруженное вторжение на Гренаду в 1983 г.). Помимо разработки детальных планов взаимодействия, накануне высадки проводилось оперативное ориентирование, на котором уточнялись поставленные задачи, очередность и сроки их выполнения. Однако не всегда

удавалось добиться четкого взаимодействия сил (вооруженное вторжение на Кубу в 1961 г. и др.).

Анализируя многие десантные операции, можно предположить, что в дальнейшем совершенствование способов высадки морских десантов будет осуществляться путем принятия на вооружение новых скоростных десантно-высадочных средств, прежде всего десантных катеров на воздушной подушке, глиссирующих катеров, тяжелых транспортно-десантных вертолетов и самолетов с вертикальным (укороченным) взлетом и посадкой, а также новых десантных кораблей с увеличенными десантовместимостью и дальностью плавания.

Применение десантно-высадочных средств на воздушной подушке расширит десантнодоступность побережья с 17 до 70% от общей протяженности береговой черты, увеличит возможности высадки десанта на необорудованное побережье и повысит темпы высадки войск на берег, а также обеспечит дальнейшее развитие способов высадки «горизонтальный» и «вертикальный» охват. Спуск на воду десантно-высадочных средств будет происходить на удалениях от берега более чем на 30—35 миль (сейчас 2—3 мили), то есть за границей эффективной дальности стрельбы артиллерии противодесантной обороны (способ высадки «удар из-за горизонта»).

Существенные изменения произойдут в организации артиллерийской подготовки и поддержки в десантных операциях. По мнению военных специалистов США, отсутствие на современных кораблях артиллерии крупного калибра не позволяет оказывать эффективную артиллерийскую поддержку войскам десанта.

Повышение эффективности огня корабельной артиллерии предполагается осуществить за счет применения активно-реактивных снарядов 155- и 203,2-мм калибров, с полуактивной системой наведения на конечном участке траектории, принятия на вооруже-

ние облегченных корабельных артиллерийских установок 203,2-мм калибра, с дальностью стрельбы до 28 км, а также модернизации и ввода в строй артиллерийских кораблей, находящихся в резерве. По мнению иностранных специалистов, в современных условиях роль морских десантов значительно возрастет.

Для отдельных театров и направлений высадка десантов может стать главным содержанием военных действий. О важности морских десантов свидетельствует и направленность боевой подготовки ОВС НАТО. Почти на всех учениях этого блока одно из важных мест занимают десантные операции крупного масштаба, количество которых за последние 15 лет возросло в 3,5 раза.

### **Морская блокада**

Одной из форм участия флотов в локальных войнах и вооруженных конфликтах послевоенного периода являлась морская блокада. Наибольшее распространение блокадные действия получили во время войн в Корее, Вьетнаме и Южной Атлантике. Во всех локальных войнах и вооруженных конфликтах они носили противоправный характер. Особенностью блокадных действий являлось то, что обороняющаяся сторона, как правило, не обладала ВМС, способными оказывать сопротивление противнику, имеющему сильный флот. Исключение составлял лишь англо-аргентинский конфликт, где стороны имели примерно равные по численности ВМС.

В некоторых локальных войнах морской блокаде отводилась первостепенная роль. Так, например, при захвате Фолклендских островов морской десант был высажен только после установления блокады.

В зависимости от задач и масштабов морской блокады могли достигаться не только оперативные, но и стратегические цели. В самом начале военных

действий нападающая сторона официально объявляла об установлении морской блокады с указанием даты начала блокадных действий и ее границы (называлась она по-разному: «зона военных действий», «район морской войны», «операционная зона», «карантинная зона» и др.), которая проходила на удалении от блокируемого побережья от нескольких десятков до сотен миль. Так, глубина зоны морской блокады при вооруженном вторжении США на Гренаду составляла 50 миль, в войне в Корее — 100—130 миль, а в англо-аргентинском конфликте — 200 миль. Протяженность блокадных зон в отдельных случаях доходила до 2 тыс. миль. В некоторых войнах блокировались лишь отдельные участки морского побережья, отдельные порты и военно-морские базы. Обычно это были районы высадки морских десантов или участки побережья, граничащие с местами расположения группировок сухопутных войск. Для ведения морской блокады побережья, военно-морских баз и портов привлекались надводные корабли, подводные лодки (в том числе атомные), морская авиация (палубная, базовая патрульная и морской пехоты), которые, как правило, сводились в соединения целевого назначения.

В войне в Корее, объявив блокаду, американское командование не имело ни четких планов, ни устоявшихся взглядов на организацию ее проведения. В первое время она носила импровизированный характер. Кораблям, патрулирующим у побережья КНДР, ставилась задача воспрепятствовать морским перевозкам противника и попутно производить обстрел его береговых объектов с целью нанесения потерь в живой силе и технике. Самые же крупные силы привлекались во время Карибского кризиса (октябрь—ноябрь 1962 г.) для морской блокады Кубы. По данным зарубежной печати, в блокаде принимали участие более 180 кораблей, в том числе 8 авианосцев, т.е. практически весь Атлантический флот США.

При проведении морской блокады в общем случае применялись три способа действий сил: патрулирование в зонах морской блокады и несение дозоров у военно-морских баз и портов противника; нанесение ракетно-артиллерийских ударов по пунктам базирования, портам и прибрежным сухопутным коммуникациям; минирование военно-морских баз, портов и морских коммуникаций.

Локальные войны и военные конфликты внесли существенный вклад в искусство ведения морской блокады. Из анализа опыта блокадных действий следует, что их организация и способы ведения определялись военно-политическими целями, составом и соотношением сил противоборствующих сторон; характером применения и боевыми возможностями сил по ведению блокады и контрблокады; географическими и гидрометеорологическими условиями района боевых действий.

Хотя морская блокада непосредственно не приводила к достижению целей войны, она в значительной мере способствовала успешному решению задач, стоящих не только перед ВМС, но и перед вооруженными силами воюющих государств. Для достижения оперативно-стратегических целей войны (конфликта), и прежде всего подрыва военно-экономического потенциала противника, блокада и впредь будет оставаться составной частью действий на море и одной из важных задач ВМС.

В большей части локальных войн и военных конфликтов цели морской блокады достигались главным образом путем создания подавляющего превосходства в силах над противником. Но даже в таких условиях блокадные силы несли ощутимые, часто неоправданные потери. Например, в период с апреля по июнь 1952 г. батареям Вонсана удавалось по 5 раз в месяц поражать американские корабли. В локальных войнах дальнейшее развитие получило

комплексное применение разнородных сил и средств флотов при ведении блокадных действий. Возрос их пространственный размах, расширились объем решаемых задач, целей и масштабы блокадных действий, увеличилась плотность блокадных сил, значение обеспечивающих мероприятий.

При ведении морской блокады возросло значение минного оружия, которое помимо поражения кораблей и судов оказывало еще и психологическое воздействие на личный состав и требовало для борьбы с ним привлечения значительных сил и средств противоминной обороны. Морская блокада в локальных войнах и военных конфликтах практически всегда дополнялась политическими и экономическими санкциями. Не умаляя важности других способов ведения блокадных действий, многие военные специалисты отмечают возрастающую тенденцию к нанесению ударов по береговым объектам, расположенным как на побережье, так и в глубине территории противника. При этом они подчеркивают роль в решении этих задач модернизированных и введенных в состав ВМС США линейных кораблей типа «Айова», которые, по мнению американских военных специалистов, являются «идеальным средством» для нанесения ударов по береговым объектам.

Необходимо отметить, что опыт блокадных действий ВМС в локальных войнах и военных конфликтах уже применяется в практике оперативной и боевой подготовки национальных и объединенных ВМС многих государств. Так, за последние годы возросло количество учений с отработкой блокадных действий в различных регионах мира, и особенно в проливных зонах Черного и Балтийского морей, у берегов Японии, в Северном, Норвежском и Средиземном морях. При этом к отработке задач блокады привлекались все классы надводных кораблей, авиации и подводные лодки.

## **Уничтожение сил флота противника в море и в базах**

Основными формами боевых действий при уничтожении сил флота в море и в базах были морские бои, удары по кораблям в базах и минные постановки. При этом было потеряно более 150 кораблей и вспомогательных судов.

Ведущая роль в уничтожении сил флота противника в море и в базах принадлежала средствам воздушного нападения. Если в ходе Первой Мировой войны на долю авиации пришлось 1—2% от всех потопленных кораблей, то потери боевых кораблей от ударов авиации за время Второй Мировой составили уже 35,7%. В военно-морских базах авиацией было уничтожено 126 надводных кораблей и подводных лодок из 158, что составило 80% от общих потерь. В ходе локальных войн и военных конфликтов средствами воздушного нападения воюющих сторон было уничтожено 54% боевых кораблей и вспомогательных судов, в том числе с использованием авиационных бомб — 37% и противокорабельных ракет — 17%.

В англо-аргентинском конфликте потери кораблей и судов от средств воздушного нападения значительно возросли и составили 80% от числа потопленных и 93% от числа поврежденных кораблей и судов обеих сторон. Основными причинами того, что англичане понесли тяжелые потери в кораблях, являются недостаточная надежность ПВО их корабельной группировки ввиду отсутствия в ее составе самолетов ДРЛО и управления «Нимрод» для раннего обнаружения воздушных целей, а также самолетов и вертолетов радиолокационного дозора. Сказалось также недостаточное количество на кораблях ЗРК «Си Вулф», которые положительно рекомендовали себя в ходе боевых действий, поскольку обладали высокой степенью реагирования.

Из анализа потерь кораблей и вспомогательных судов в ходе локальных войн следует, что больше всего кораблей и судов погибло от авиационных бомб, что явилось полной неожиданностью для зарубежных военных специалистов. Считалось, что с принятием на вооружение зенитных управляемых ракет, скорострельных зенитных артиллерийских комплексов, а также автоматизированных систем управления оружием самолеты не смогут сблизиться с кораблями для выполнения бомбометания.

Эффективность применения авиационных бомб подтверждается и тем, что в англо-аргентинском конфликте (1982 г.), применяя обычные авиабомбы, аргентинские летчики потопили 4 новейших корабля ВМС Великобритании и более 20 кораблей повредили. При этом как потопленные, так и поврежденные корабли имели самые современные средства обнаружения воздушных целей, зенитные ракетные и артиллерийские комплексы, современные комплексы радиоэлектронной борьбы, автоматизированные системы отображения обстановки и др. Особенно эффективны были удары при массированных палетах в сложных метеоусловиях и с малых высот. На основании анализа опыта англо-аргентинского конфликта западные эксперты пришли к выводу, что авиационные бомбы являются эффективным средством поражения кораблей, особенно при действиях в островных и шхерных районах, при сильном радиоэлектронном противодействии противника, а также кораблей, имеющих сильное бортовое и палубное бронирование. В целом степень поражения боевых кораблей при применении авиационных бомб характеризуется тем, что из всех кораблей, атакованных авиацией с применением бомб, 25% было уничтожено и 75% повреждено. Как правило, от авиационных бомб корабли получали осколочные повреждения открытых боевых постов и надстроек. Прямые попадания авиабомб в некоторых случаях приводили к разрушению подводной части корпуса



корабля. 80% уничтоженных кораблей погибло в результате сильных пожаров, вызванных попаданием авиабомб, которые в дальнейшем взрывались и приводили к нарушению герметичности корпуса, и как следствие, к потере устойчивости или плавучести. Уроки локальных войн свидетельствуют о том, что для уничтожения боевых кораблей таких классов, как эскадренный миноносец, фрегат, большой десантный корабль, необходимо добиться прямого попадания 2—3 авиабомб до 500-кг калибра. Новшеством при уничтожении сил флота противника в море и базах по сравнению с опытом Второй Мировой войны явилось применение с конца 60-х гг. противокорабельных ракет (ПКР). Несмотря на ограниченное их применение, от ракетного оружия погибло 22 боевых корабля и вспомогательных судна, что составило 17% от всех погибших кораблей и судов.

В результате боевого применения противокорабельных ракет в арабо-израильской войне 1967 г. отмечена их значительная эффективность. Потопление в ходе этой войны арабскими ракетными катерами израильского эсминца «Эйлат» и последующие успешные действия ракетных катеров привлекли к этому классу кораблей повышенное внимание военно-морских специалистов и способствовали их интенсивному строительству, а также к переоценке родов сил, классов кораблей и боевых средств. Опыт боевого применения ПКР в локальных войнах послужил толчком к развертыванию широких работ по их совершенствованию. В 70-х гг. начался процесс переоценки роли и значения подводных кораблей в решении наступательных задач флота. Он был ускорен путем создания новых видов оружия и техники, среди которых следует прежде всего отметить ПКР: в США — «Гарпун» и «Томагавк», во Франции — «Экзосет», в Норвегии — «Пингвин», в Италии — «Си Киллер», в Израиле — «Габриэль». Вооружение кораблей ПКР обеспечило значительное повышение их наступательных возможностей.

**Распределение случаев гибели боевых кораблей и  
вспомогательных судов в зависимости от видов  
применявшихся боеприпасов**

Класс кораблей	Всего	Причины гибели	Количество
Крейсеры	1	торпеды	1
Эскадренные миноносцы	7	авиабомбы	1
		ракеты	4
		мины	2
Фрегаты	4	авиабомбы	2
		артиллерия	2
Сторожевые корабли	4	авиабомбы	2
		ракеты	1
		торпеды	1
Десантные корабли	2	авиабомбы	1
		артиллерия	1
Тральщики	36	авиабомбы	4
		ракеты	2
		артиллерия	2
		мины	24
		берегов. артил.	4
Боевые катера	63	авиабомбы	32
		ракеты	13
		артиллерия	15
		берегов. артил.	3
Подводные лодки	2	ракеты	1
		глубинные бомбы	1
Вспомогательные суда	6	авиабомбы	4
		ракеты	1
		мины	1
<b>Всего</b>	<b>125</b>		<b>125</b>

**Примечания.**

1. В таблице учтены потери 17 тральщиков от мин в ходе послевоенного траления в 1945—1951 гг.

2. В таблице не учтены потери кораблей и катеров в ходе ирано-иракской войны 1980—1988 гг. и войны в Персидском заливе 1991 г. ввиду отсутствия достоверных сведений о поражении их конкретными видами оружия.

**Анализ причин гибели крупных боевых кораблей и  
вспомогательных судов в ходе локальных войн и военных  
конфликтов в послевоенный период**

<b>Класс корабля (судна)</b>	тральщик «Пайрет»
<b>Водоизмещение, т</b>	960
<b>Страна</b>	США
<b>Дата гибели</b>	12.10.1950
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести от подрыва на мине
<b>Класс корабля (судна)</b>	тральщик «Пледж»
<b>Водоизмещение, т</b>	960
<b>Страна</b>	США
<b>Дата гибели</b>	12.10.1950
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести от подрыва на мине
<b>Класс корабля (судна)</b>	фрегат «Прайз»
<b>Водоизмещение, т</b>	1375
<b>Страна</b>	Таиланд
<b>Дата гибели</b>	07.01.1951
<b>Причина гибели</b>	от пожаров и взрывов в результате попадания артиллерийских снарядов береговой артиллерии
<b>Класс корабля (судна)</b>	океанский буксир «Сарси»
<b>Водоизмещение, т</b>	1675
<b>Страна</b>	США
<b>Дата гибели</b>	27.08.1952
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести от подрыва на мине
<b>Класс корабля (судна)</b>	фрегат «Домайт»
<b>Водоизмещение, т</b>	2175
<b>Страна</b>	Египет
<b>Дата гибели</b>	01.11.1956
<b>Причина гибели</b>	от пожаров и нарушения герметичности корпуса в результате попаданий артиллерийских снарядов корабельной артиллерии

<b>Класс корабля (судна)</b>	эскадренный миноносец «Эйлат»
<b>Водоизмещение, т</b>	2555
<b>Страна</b>	Израиль
<b>Дата гибели</b>	21.10.1967
<b>Причина гибели</b>	потеря остойчивости и плавучести в результате попадания 4 противокорабельных ракет
<b>Класс корабля (судна)</b>	подводная лодка «Газн»
<b>Водоизмещение, т</b>	3500
<b>Страна</b>	Пакистан
<b>Дата гибели</b>	03.12.1971
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести в результате поражения глубинными бомбами
<b>Класс корабля (судна)</b>	эскадренный миноносец «Хайбер»
<b>Водоизмещение, т</b>	3361
<b>Страна</b>	Пакистан
<b>Дата гибели</b>	05.12.1971
<b>Причина гибели</b>	потеря остойчивости и плавучести в результате попадания 2 противокорабельных ракет
<b>Класс корабля (судна)</b>	сторожевой корабль «Кукри»
<b>Водоизмещение, т</b>	1536
<b>Страна</b>	Индия
<b>Дата гибели</b>	08.12.1971
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести в результате попадания 1 торпеды
<b>Класс корабля (судна)</b>	эскадренный миноносец «Уоррингтон»
<b>Водоизмещение, т</b>	3479
<b>Страна</b>	США
<b>Дата гибели</b>	1972
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести от подрыва на 2 донных неконтактных минах

<b>Класс корабля (судна)</b>	тральщик «Ярмук»
<b>Водоизмещение, т</b>	600
<b>Страна</b>	Сирия
<b>Дата гибели</b>	06.10.1973
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести в результате попадания 3 противокорабельных ракет
<b>Класс корабля (судна)</b>	подводная лодка «Санта Фе»
<b>Водоизмещение, т</b>	2425
<b>Страна</b>	Аргентина
<b>Дата гибели</b>	25.04.1982
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести в результате попадания 2 противокорабельных ракет
<b>Класс корабля (судна)</b>	крейсер «Генерал Бельграно»
<b>Водоизмещение, т</b>	13 645
<b>Страна</b>	Аргентина
<b>Дата гибели</b>	02.05.1982
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести в результате попадания 2 торпед
<b>Класс корабля (судна)</b>	патрульное судно «Комодоро Сомеллера»
<b>Водоизмещение, т</b>	800
<b>Страна</b>	Аргентина
<b>Дата гибели</b>	02.05.1982
<b>Причина гибели</b>	от пожаров, взрывов и нарушения герметичности корпуса в результате попадания 2 противокорабельных ракет
<b>Класс корабля (судна)</b>	эскадренный миноносец УРО «Шеффилд»
<b>Водоизмещение, т</b>	4100
<b>Страна</b>	Англия
<b>Дата гибели</b>	04.05.1982
<b>Причина гибели</b>	затонул 10 мая при буксировке в результате потери плавучести от попадания противокорабельной ракеты

<b>Класс корабля (судна)</b>	фрегат УРО «Ардент»
<b>Водоизмещение, т</b>	3250
<b>Страна</b>	Англия
<b>Дата гибели</b>	21.05.1982
<b>Причина гибели</b>	потеря плавучести в результате попадания 4 авиабомб
<b>Класс корабля (судна)</b>	фрегат УРО «Антилоупа»
<b>Водоизмещение, т</b>	3250
<b>Страна</b>	Англия
<b>Дата гибели</b>	23.05.1982
<b>Причина гибели</b>	потеря остойчивости и плавучести в результате попадания 2 авиабомб
<b>Класс корабля (судна)</b>	эскадренный миноносец «Ковентри»
<b>Водоизмещение, т</b>	4100
<b>Страна</b>	Англия
<b>Дата гибели</b>	25.05.1982
<b>Причина гибели</b>	потеря остойчивости и плавучести в результате попадания 3 авиабомб
<b>Класс корабля (судна)</b>	авиатранспорт «Атлантик Конвейер»
<b>Водоизмещение, т</b>	14 946
<b>Страна</b>	Англия
<b>Дата гибели</b>	25.05.1982
<b>Причина гибели</b>	от пожаров и взрывов в результате попадания 2 противокорабельных ракет
<b>Класс корабля (судна)</b>	десантный корабль «Сэр Галахэд»
<b>Водоизмещение, т</b>	5676
<b>Страна</b>	Англия
<b>Дата гибели</b>	08.06.1982
<b>Причина гибели</b>	от пожаров и взрывов в результате попадания авиабомб

### Степени поражения КР, ЭМ, ФР, ТШ, ПЛ в зависимости от видов применения по ним боеприпасов

Тип боеприпасов	Погибло кораблей, %	Повреждено кораблей, %
Противокорабельные ракеты	77,7	22,3
Авиационные бомбы	25	75
Мины	60	40
Артиллерийские снаряды	5	Около 95
Торпеды	40	60
Глубинные бомбы	50	50

В ходе индо-пакистанского конфликта (1971 г.), арабо-израильской войны (1973 г.) и англо-аргентинского конфликта (1982 г.) ПКР благодаря высоким боевым характеристикам прочно вошли в число наиболее эффективных средств поражения надводных кораблей и береговых объектов. Степень поражения кораблей и судов составила 77,7% от числа всех уничтоженных целей, атакованных ПКР и 22,3% поврежденных кораблей. Из опыта локальных войн видно, что для уничтожения корабля класса эсминец необходимо попадание двух-трех ракет, класса сторожевой корабль, фрегат, тральщик водоизмещением до 600 тонн, большой десантный корабль — одной-двух, а для кораблей меньшего водоизмещения — одной. Исключением стала арабо-израильская война (1973 г.), в ходе которой для потопления катера водоизмещением около 200 тонн израильтяне расходовали до 4 ракет типа «Габриэль». Но это объясняется малой мощностью боевой части израильских ракет. Сразу после окончания военных действий этот недостаток ими был устраним.

Как правило, попавшая в борт корабля противокорабельная ракета образовывала значительную пробоину, иногда до 8 м<sup>2</sup>. После подрыва боевой части ракеты на корабле обычно возникал сильный пожар, в некоторых случаях сопровождавшийся

взрывами корабельных боеприпасов и топлива. Особенно сильными были пожары тогда, когда пуск ракет производился с малых дистанций. В этих случаях несгоревшее ракетное топливо разбрасывалось взрывом на большую площадь, вызывая множество очагов пожара. В некоторых случаях от попадания ракеты нарушалась прочность корабля. Он терял запас плавучести и тонул.

Вооруженные противокорабельными ракетами надводные корабли, самолеты и подводные лодки могут решать в настоящее время разнообразные задачи в боевых действиях на море и представляют потенциальную опасность для надводных кораблей всех типов.

Оказались несостоятельными утверждения, будто бы эра надводных кораблей закончилась. Вооружение их современным оружием и боевыми средствами различного назначения сделало их самыми универсальными кораблями из всех родов сил флота. Свидетельством повышения роли надводных кораблей является дорогостоящее восстановление американцами на новой технической основе 4 линейных кораблей и развертывание во многих странах строительства крейсеров, эскадренных миноносцев и фрегатов.

Использование крылатых ракет привело к радикальным изменениям в оперативном искусстве и тактике боевых действий на море, придало им современное наступательное содержание, обусловило новое построение боевых порядков сил в бою.

Анализируя боевой опыт применения ракетного оружия в ходе локальных войн и военных конфликтов, можно показать, что эффективное его применение возможно при качественной подготовке сил к выполнению боевой задачи, принятии обоснованного решения на приведение сил в готовность и на применение противокорабельных ракет, на развертывание сил в условиях тактической и оперативной маскировки при стремительном сближении с про-



тивником и нанесении ему упреждающего ракетного удара, при развитии успеха последующим применением ПКР и других видов оружия. Достичь успеха в современном морском бою невозможно без его всестороннего обеспечения, особенно силами разведки и РЭБ. По мнению многих военных специалистов, одна из главных причин успеха действий израильского флота и неудач сирийских и египетских ВМС связана со своевременным обеспечением кораблей разведывательными данными о противнике и централизованным управлением силами в море, а также непосредственным управлением катерами в бою с помощью современных автоматизированных систем.

Первоочередными требованиями, предъявляемыми к разведке, явилась необходимость обеспечения применения ПКР на загоризонтные дальности. Кроме того, возникла потребность обнаруживать носители ракет на расстояниях, превышающих дальность стрельбы ракетного оружия, поэтому без знания загоризонтной тактической обстановки возрастает угроза быть внезапно атакованным ПКР.

Наиболее характерной особенностью для англо-аргентинского конфликта явилось комплексное применение всех видов разведки Великобритании и взаимодействие ее со спецслужбами и космическими системами США.

Впервые были широко использованы данные космической фото-, радио- и радиотехнической разведки. Американские искусственные спутники Земли оптико-космической разведки («Ки Хоул 11»), фото- и радиотехнической разведки («Биг Берд») собирали и передавали английскому командованию обширную информацию.

Касаясь способов использования средств РЭБ, военные специалисты сделали вывод о том, что эти средства должны применяться по тщательно разработанному плану, комплексно, с учетом сложившейся тактической обстановки, возможностей противника

и своих сил. При этом обращалось внимание на правильность постановки активных и пассивных помех ПКР. Например, поспешно сформированное облако пассивных помех с помощью дипольных отражателей при отражении налета аргентинской авиацией 25 мая 1982 г. без учета построения ордера кораблей увело ракеты «экзосет» от английского авианосца «Гермес» на находившийся поблизости контейнеровоз «Атлантик Конвейер».

С учетом опыта локальных войн сделано заключение, что проблема обороны кораблей от средств воздушного нападения противника стала одной из главных. Военные специалисты считают, что ПВО должна включать в себя противосамолетную и противоракетную оборону, а также находится в едином централизованно управляемом комплексе с силами и средствами обнаружения воздушных целей, оповещения о них, зенитными огневыми средствами, истребительным прикрытием и средствами РЭБ.

Корабельные ударные группы, применявшие ПКР, формировались в ходе локальных войн однородного или разнородного состава. В последнем случае в их состав, кроме ракетных катеров или надводных кораблей с ракетным вооружением, входили эскадренные миноносцы, фрегаты, сторожевые корабли. При анализе опыта локальных войн военные специалисты указывают на необходимость при нанесении ударов по соединению кораблей противника авиацией с применением ПКР иметь в составе боевого порядка ударных групп авиации следующие группы: разведки, демонстративных действий, подавления средств ПВО, радиоэлектронной борьбы, наведения и управления, воздушного прикрытия и группы для непосредственного нанесения ударов. Они также считают, что ПКР имеют и определенные недостатки, к которым относятся дозвуковая скорость полета, уязвимость от корабельных зенитных огневых средств, ограничения избирательности целей, недостаточная помехозащищенность голо-

вок самонаведения, необходимость привлечения специальных сил для обеспечения загоризонтного целеуказания и придания боевой устойчивости носителям. При сравнительном анализе боевых возможностей ПКР выявлено, что недостатки этого вида морского оружия вполне компенсируются его достоинствами. Именно благодаря этому они взяты на вооружение кораблей многих государств. Массовое оснащение ВМС ПКР в значительной мере повлияло на изменение характера боевых действий на море, на совершенствование тактики морского боя.

В послевоенный период от мин погибло 27 кораблей (22%). Сразу после окончания Второй Мировой войны для борьбы с оставшейся минной опасностью было создано «Международное тральное бюро», располагавшее 1600 тральщиками. С августа 1945 по 1951 г. ими была протралена водная акватория площадью 250 тыс. миль и уничтожено 38 973 мины. При этом погибли 17 тральщиков, 12 получили повреждения. За это же время на минах погибло 218 торговых судов, 186 получили повреждения. Мины обладают высокими поражающими свойствами и по своей эффективности уступали только противокорабельным ракетам. Из всех случаев подрыва кораблей на минах 60% погибло, 40% получили повреждения.

При подрыве на mine корабли водоизмещением до 1 тыс. тонн, как правило, тонули. Причем тральщики водоизмещением до 500 тонн тонули в течение нескольких минут. Минное оружие оказывало большое психологическое воздействие на личный состав и отвлекало значительные противоминные силы и средства для борьбы с минами. Однако подрыв кораблей на минах мог быть и большим, так как воевавшие стороны выставили более 20 тыс. мин.

Столь незначительные потери объясняются тем, что с возникновением минной опасности определенные районы закрывались для плавания кораблей и судов и открывались только после уничтожения мин.

Например, даже незначительное количество мин, выставленных в Суэцком канале в 1967 г., почти на 6 лет прервало международное судоходство по важнейшей водной артерии, связывающей Атлантический и Индийский океаны.

Как и в годы Второй Мировой войны, в локальных войнах корабельная и береговая артиллерии особой роли в уничтожении кораблей не сыграли.

От огня артиллерии погибло всего 20 кораблей (16%): в основном это малые боевые корабли (тральщики и торпедные катера, 17 ед.). Артиллерийскими снарядами были уничтожены только 2 крупных корабля — египетский фрегат «Домайт» (1956 г.) и тайландский фрегат «Прайс» (1951 г.). Из общего числа поврежденных артиллерией кораблей погибло менее 5%. В Корейской войне огнем береговых батарей повреждено более 60 боевых кораблей, из которых только 2 погибли.

С помощью торпед уничтожено всего 5 боевых кораблей (4%), из них только 2 крупных — аргентинский крейсер «Генерал Бельграно» и индийский сторожевой корабль «Кукри». Столь малая доля потерянных боевых кораблей от торпедного оружия вызвана прежде всего ограниченным его применением.

В связи с тем что в локальных войнах редко проводились морские бои с участием разнородных сил, потери от комбинированного воздействия боеприпасов составили всего 4 корабля (3%). Примером может служить бой на минно-артиллерийской позиции в районе Вонсана: были потоплены американские тральщики «Пайрет» и «Пледж».

Опыт локальных войн и военных конфликтов при решении задач уничтожения сил флота в море и базах оказал значительное влияние на развитие военного кораблестроения.

Успешное применение крылатых ракет вызвало появление кораблей новых классов, ракетных кораблей (кораблей УРО) и ракетных катеров. В англий-

ской печати военные специалисты отмечали, что «Фолкленды спасли надводный флот Великобритании». Дело в том, что в начале 80-х гг. существовали планы постепенного сокращения численности надводных кораблей из-за перераспределения финансовых средств, направлявшихся в основном на строительство подводных лодок и базовой патрульной авиации. Специальная комиссия пришла к выводу, что в составе британского флота необходимо иметь не менее 50 эскадренных миноносцев и фрегатов.

Для повышения живучести основных постов кораблей предусматривалось применение композитных броневых листов. Американские судостроители высказались за применение для защиты жизненно важных постов корабля так называемой динамической брони и за исключение применения в судостроении (по возможности) легковоспламеняющихся и токсичных материалов.

Так, по сообщению военной прессы, находящийся в постройке новый американский эскадренный миноносец УРО типа «Орли Берк» впервые в практике будет почти полностью стальным, а алюминиевые сплавы будут использоваться в очень ограниченных количествах. Наиболее важные помещения, погреба боезапаса, шахты пусковых установок, посты управления будут защищены броней.

К другим мерам повышения живучести западные кораблестроители относят увеличение количества водонепроницаемых отсеков, пожарных рожков и насосов, индивидуальных средств защиты (изолирующих противогазов и термостойких костюмов), снижение уровня физических полей, герметизацию кабельных вводов в водонепроницаемых переборках, расположенных даже выше ватерлинии, деление внутренних помещений корабля на автономные противопожарные зоны, сокращение применения дымообразующих и легковоспламеняющихся материалов, снижение их токсичности при горении.

С учетом случаев пожаров, происходивших во время англо-аргентинского конфликта, на английские корабли стали поступать изолирующие противогазы, обеспечивающие нахождение личного состава в задымленном помещении в течение 45 мин. Приняты на вооружение аварийные дыхательные аппараты ELSA непродолжительного действия, которые будут использоваться для эвакуации личного состава из задымленных отсеков. Для повышения эффективности противопожарной защиты кораблей предусмотрено их оснащение новыми, более эффективными системами пенного и объемного пожаротушения. Корабельные аварийные партии получили портативные тепловизионные камеры, позволяющие быстро находить очаг пожара и пострадавших, а также ориентироваться в задымленных отсеках.

Требование британского Адмиралтейства — повысить живучесть кораблей — нашло отражение в проекте строительства фрегатов типа «Норфолк», начатого 1985 г. Этот корабль полным водоизмещением 3900 тонн разделен на 5 автономных зон с противопожарным оборудованием, аварийными дизель-генераторами и насосами забортной воды, индивидуальными средствами спасения, расположенными вдоль вероятных маршрутов выхода личного состава.

### **Обеспечение военных морских и океанских перевозок**

Обеспечение военных морских и океанских перевозок в ходе локальных войн являлось одной из важных задач.

Их значение возрастало в продолжительных войнах с участием крупных группировок различных видов вооруженных сил (в войнах в Корее, во Вьетнаме, в англо-аргентинском конфликте). Интенсивность и масштабы военных перевозок зависели от размаха вооруженной борьбы и удаления театра военных действий от метрополии.

Так, ежемесячный объем океанских перевозок в Южный Вьетнам составлял 1,5—2 млн тонн, в том числе 85 тыс. тонн боеприпасов, 320 тыс. тонн горючего, 15 млн суточных рационов продовольствия. Годовые перевозки составили 7,5 млн тонн грузов, 4 млн тонн нефтепродуктов.

В англо-аргентинском конфликте океанскими перевозками было занято более 54 судов общим водоизмещением около 700 тыс. тонн, в том числе 16 танкеров. Они перевозили более 100 тыс. тонн грузов, 9 тыс. человек личного состава и 95 самолетов. Танкеры ежемесячно доставляли 150 тыс. тонн топлива.

С целью повышения темпов морских и океанских перевозок использовались транспортные суда новейшей конструкции, в том числе контейнеровозы, что давало выигрыш во времени на их разгрузку в 6—8 раз. В ходе англо-аргентинского конфликта для перевозки в район конфликта самолетов и вертолетов англичане впервые использовали контейнеровозы, переоборудованные по проекту АРАПАХО под авиатранспорты. Характерной особенностью океанских и морских перевозок явилось то, что переход морем и выгрузка судов осуществлялись без противодействия, а поэтому большая часть судов следовала без охранения, а если оно и было, то лишь в целях отработки способов защиты морского судостроения.

Особенностью океанских перевозок в ходе англо-аргентинского конфликта явилось отсутствие передовых военно-морских баз и портов, что вынуждало англичан держать часть судов с грузами в защищенных районах, удаленных от метрополии более чем на 7 тыс. миль.

В ходе локальных войн военно-морским командованием США и Великобритании были определены средние нормы потребности использования вспомогательных и гражданских судов для обеспечения снабжения войск и сил в районах боевых

действий. На примере англо-аргентинского конфликта было установлено, что соотношение боевых кораблей и судов обеспечения должно быть примерно 1:1, чтобы удовлетворить все потребности по снабжению материально-техническими средствами оперативного соединения.

В локальных войнах военно-морские силы также решали задачи по обеспечению перегруппировки войск и их эвакуации с изолированных плацдармов.

Так, в начале войны в Корее американским и южнокорейским войскам удалось избежать окончательного разгрома на Пусанском плацдарме только благодаря тому, что американцы смогли в спешном порядке перебросить на этот плацдарм из Японии морем пять дивизий сухопутных войск. В декабре 1950 г. при отступлении из Северной Кореи американское командование, спасая свои войска от полного разгрома, осуществило эвакуацию морем из Нампхо, Сончжина и Хыннама около 90 тыс. человек. Для эвакуации войск было привлечено около 200 десантных и транспортных судов. Для прикрытия эвакуации использовались 6 авианосцев, линейный корабль, 2 тяжелых крейсера и 45 эскадренных миноносцев.

Помимо океанских и морских перевозок, в ходе локальных войн получили развитие воздушные перевозки грузов и личного состава. Значительных размеров они достигли в войне во Вьетнаме. Среднегодовые воздушные перевозки воинских грузов в период с 1965 по 1968 г. составили более 450 тыс. тонн.

### **Оборона морского побережья**

Задача обороны морского побережья в ходе локальных войн решалась, как правило, силами военно-морских флотов государств, подвергшихся нападению, совместно с соединениями и частями сухопутных войск и военно-воздушных сил.



К решению этой задачи привлекались береговая артиллерия, авиация и минное оружие. Основными формами применения сил были оборонительный бой на минно-артиллерийской позиции, постановка оборонительных минных заграждений, авиационные, артиллерийские и ракетные удары с берега.

**Объем океанских и морских перевозок, осуществленных американскими ВМС в период войн в Корее и во Вьетнаме**

Название	Объем перевозок			Кол-во привлекаемых к перевозкам судов и боевых кораблей
	личного состава, млн.	воинских грузов млн. т	нефти млн. т	
Война в Корее (1950–1951 гг.)	5	52	22	от 300 до 638 судов, 82 боевых корабля
Война во Вьетнаме (1964–1973 гг.)	2	66	27	300 судов

С учетом опыта войны в Корее можно подтвердить вывод о том, что массированное применение минного оружия может привести к оперативным результатам. Даже малые минные заграждения, прикрываемые береговой артиллерией, являлись эффективным средством обороны побережья. В результате постановки минного заграждения на подходах к порту Вонсан сорвалось проведение американцами Вонсанской десантной операции в октябре 1950 г. ВМС США оказались абсолютно не подготовленными к борьбе с минной опасностью даже при отсутствии противодействия противника. Основываясь на этом опыте, командование ВМС США уже в 1951 г. восстановило минно-тральные силы и

направило промышленности заказы на строительство 125 новых тральщиков. К концу 50-х г. ВМС США имели в своем составе более 200 эскадренных и базовых тральщиков и около 100 тральщиков — искателей мин. Кроме того, командованием ВМС США сделалось заказ на разработку новых образцов минного оружия.

---

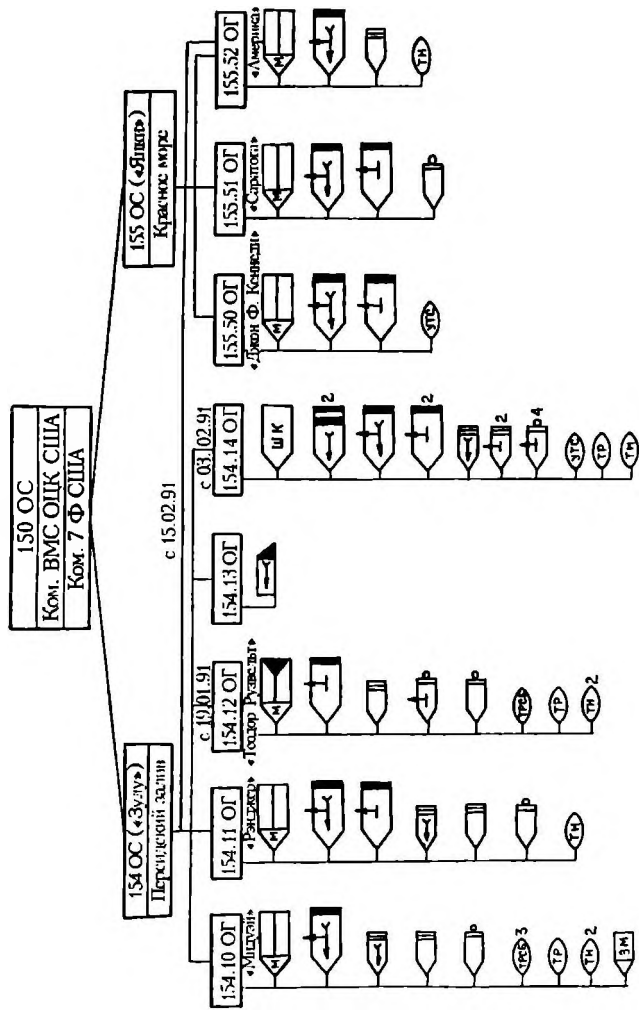
---

# ПРИЛОЖЕНИЯ

---

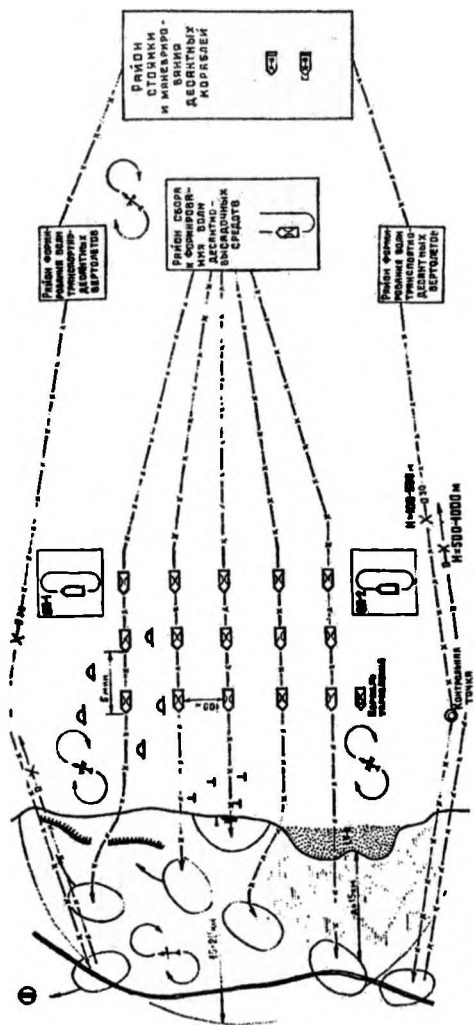
---





1. Оперативная организация авианосных сил США в войне в Персидском заливе

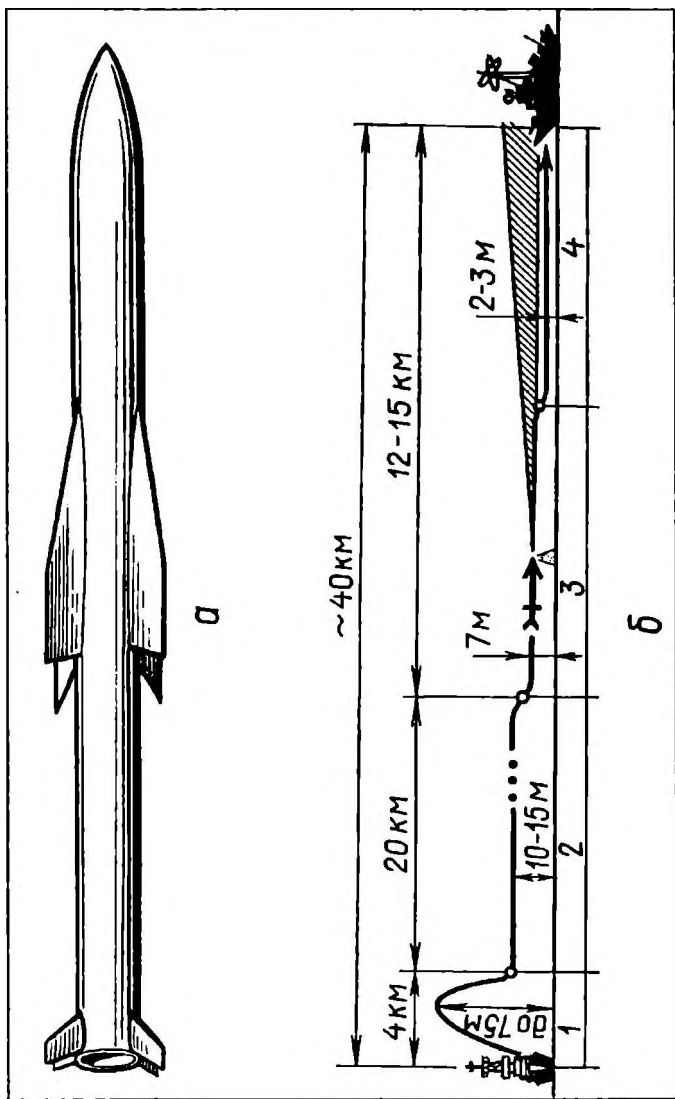




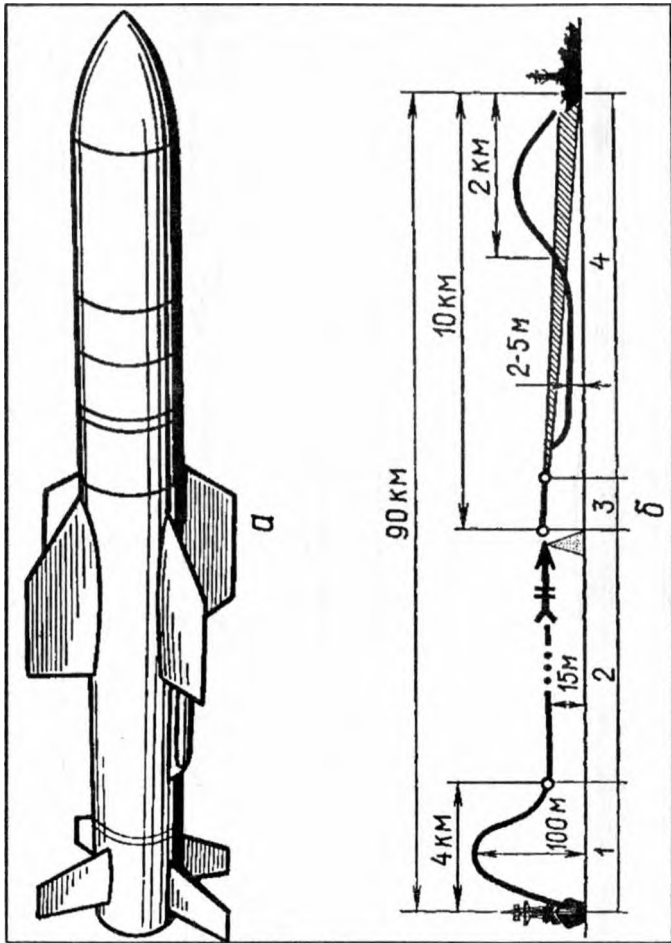
3. План высадки батальона морской пехоты способом «Удар из-за горизонта»



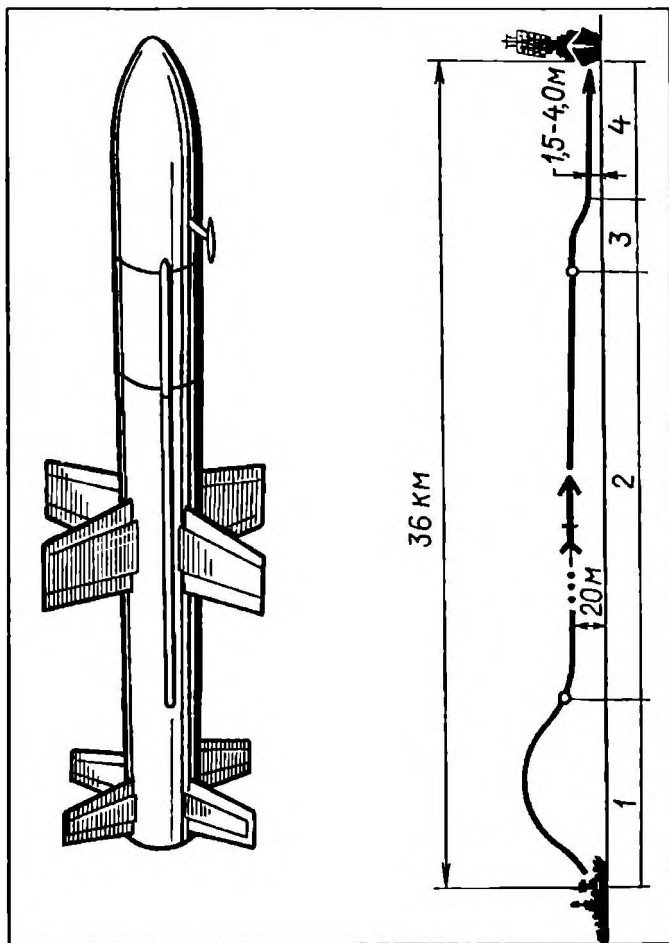




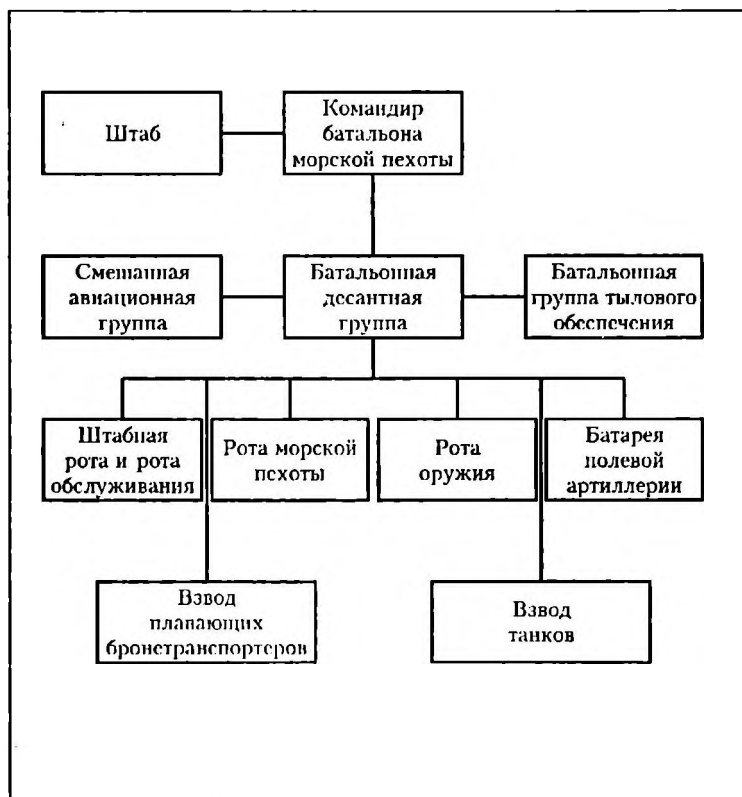
5. Противокорабельная ракета «экзосет» (Франция)



6. Противокорабельная ракета «гаргун» (США)



7. Противокорабельная ракета «габриэль» (Израиль)



Организация экспедиционного батальона морской пехоты

НАИМЕНОВАНИЕ	Кол-во
Личный состав	1800
Танки М60А1	5
155-мм гаубицы на механической тяге	6
Пусковые установки ПТУР «Тоу»	8
Пусковые установки ПТУР «Дракон»	32
88-мм минометы	8
60-мм минометы	12
Зенитно-ракетные комплексы «Стингер»	20
Плавающие бронетранспортеры	14
Транспортно-десантные вертолеты СН-46F и СН-53D	24
Вертолеты огневой поддержки АН-1	6
Самолеты А-8А «Харриер»	6

Состав и вооружение экспедиционного батальона  
морской пехоты

### **Примечание:**

1. Время планирования высадки экспедиционного БМП – 1–16 суток.
2. Для переброски экспедиционного БМП необходимо 5–6 десантных кораблей и транспортов.
3. Продолжительность посадки экспедиционного БМП – 24 часа.
4. Время высадки экспедиционного БМП – 1,5–3 часа.
5. Время высадки штурмового эшелона экспедиционного БМП – 50 минут.

## Послесловие

**В**торая Мировая война не привела ко всеобщему прекращению войн, а лишь знаменовала новый передел мира — гораздо более глобальный, чем тот, что произошел после Первой Мировой. Да, с появлением ядерного оружия ни одно из ведущих государств мира не могло более рассчитывать на победу в открытой схватке — но это лишь стимулировало цепь новых периферийных конфликтов за передел сфер влияния.

Поскольку противостояние сверхдержав с самого начала декларировалось как идеологическое, неудивительно, что большинство локальных войн тоже носило идеологическую окраску. До какой-то степени это помогало обеим сторонам прикрывать свои реальные геополитические интересы. Но очень скоро хвост начал вилять собакой: страна, заявившая о том, что избрала «социалистический путь развития», могла рассчитывать на получение экономической и военной помощи от СССР, а любая военная диктатура, объявившая себя носителем «либеральных западных ценностей» и их оплотом в борьбе с коммунизмом, немедленно оказывалась под покровительством США.

Естественно, что наличие таких «союзников» сплошь и рядом только подрывало престиж обеих сверхдержав и никак не способствовало укреплению их влияния в «третьем мире».

Но этим дело не кончилось. Как известно, любая война есть способ достижения государством своих внешнеполитических целей, при котором сохранение независимости другой страны и жизни ее граждан не ставится необходимым граничным условием. Однако идеологическое противостояние подобно религиозному: оно не ставит перед собой «корыстных» целей, а требует уничтожения враждебной конфессии. Зачастую — вместе с ее представителями, которых по каким-то причинам не удастся обратить в свою веру. То есть война, ведущаяся по идеологическим мотивам, неизбежно превращается в тотальную — направленную против мирного населения и поддерживающей его жизнедеятельность промышленно-хозяйственной инфраструктуры. Сначала начинаются «ковровые бомбардировки» вражеской территории, затем появляются «факты немотивированной жестокости» против мирного населения, потом «за поддержку партизан» начинают вырезаться целые селения. Естественно, партизанская война от этого только разгорается с новой силой — и воронка террора продолжает закручиваться, увлекая в себя обе воюющие стороны. Именно по такой схеме велись две из трех самых крупных и кровопролитных войн второй половины нашего столетия — Корейская и Вьетнамская.

Удаленность театров локальных войн второй половины XX века от «цивилизованного мира» и центров военно-промышленной инфраструктуры обусловила исключительно широкое участие в боевых действиях военных флотов. В первую очередь флот использовался в транспортных целях — для быстрой переброски войск и снаряжения. А снаряжения требовалось очень много: экономически развитые

страны, стремясь в полной мере использовать свое промышленное и технологическое превосходство, старались вести войну самыми современными средствами. Главной ударной силой стала авиация — как правило, палубная, поскольку для ее использования не требовалось наличие сухопутных баз и взлетных полос. Кроме того, авианосные самолеты максимально приспособлены для точечных ударов по малоразмерным объектам. Напротив, стратегические бомбардировщики в конечном счете оказались исключительно «психологическим» оружием, применяемым для подавления воли к сопротивлению у противника, а также для поднятия собственного боевого духа. Военная логика в них, как правило, отсутствовала — экономическая инфраструктура слабо развитых стран имеет диффузный характер, и даже массовые бомбардировки не в состоянии нанести ей серьезный ущерб. А поскольку практически все боевое снаряжение обороняющейся стороне поступало из-за рубежа, то производящая его промышленность по определению оказывалась вне досягаемости атакующей стороны.

Такое положение дел в значительной степени уравнивало шансы и давало возможность даже слабому государству с успехом противостоять современной военной машине любой из ведущих держав мира. Вряд ли Япония капитулировала бы в 1945 году, имея она возможность в неограниченных количествах получать топливо и военное снаряжение от какой-либо нейтральной державы. А использовать для достижения победы все свои ресурсы (как промышленные, так и людские) государство-агрессор<sup>1</sup> просто не в состоянии — ибо в этом случае цена

---

<sup>1</sup> В данном случае под «агрессором» мы понимаем сторону, действия которой не были вызваны непосредственной угрозой ее территории или наличием прямых военных обязательств, подписанных до начала боевых действий, — то есть не имели каких-либо юридических оснований. С этой точки зрения



такой победы оказалась бы несоизмеримой с понесенными потерями.

Разница в задачах, стоявших перед обеими воюющими сторонами, обуславливала серьезную разницу в способах и методах ведения боевых действий. Сторона, подвергшаяся нападению, как правило, не испытывала недостатка в людских ресурсах и в полевом оружии: автоматах, пулеметах, ручных гранатометах, легкой артиллерии, переносных ракетных установках — а зачастую даже в танках. Напротив, нападающая сторона использовала весь спектр высокотехнологичных и высокоточных вооружений (вплоть до управляемых ракет и «вакуумных» бомб) — но была скована необходимостью избегать серьезных потерь в живой силе.

В морской войне главным средством слабейшей стороны традиционно считалось минное оружие, береговая артиллерия, малые торпедные корабли и подводные лодки прибрежного действия. С развитием противолодочных средств субмарины постепенно выпали из этого списка. Правда, во время Вьетнамской войны американский флот проводил противолодочное патрулирование — но делалось это, скорее, в порядке общей тренировки. Минное оружие первоначально использовалось очень широко — особенно в Корейской войне, причем обеими воюющими сторонами. При этом для препятствования тралению широко использовалась береговая артиллерия. Однако

---

действия Израиля во всех войнах с арабами (после 1949 года) не являются агрессивными в полном смысле этого слова — скорее, здесь можно вести речь о «превентивной войне». Напротив, в англо-аргентинском конфликте 1982 года вопрос о праве суверенитета над Фолклендскими островами является более чем спорным. Претензии Аргентины на эти территории достаточно обоснованны, и были бы еще более вескими (по крайней мере, для международных юридических органов), если бы на тот момент в стране существовал режим традиционной парламентской демократии.

вскоре выяснилось, что артиллерию достаточно легко подавить бомбардировкой с воздуха, либо обстрелом берега главным калибром линкоров, а развитие систем оружия позволило сильнейшей стороне наносить удары, не приближаясь к берегу и не входя в зону минных заграждений. Поэтому основным районом применения мин стали реки. Морские мины после Кореи использовались в локальных конфликтах гораздо реже — в основном, для противодесантной обороны, а также для нарушения торгового судоходства. В последнем случае мины сплошь и рядом ставились за пределами территориальных вод воюющей страны, что является грубейшим нарушением международного права.

Применение в локальных конфликтах торпедных (а впоследствии и ракетных) катеров дало неоднозначные результаты. С одной стороны, очень быстро выяснилось, что использование одиночных кораблей против ударной группировки противника, оснащенной современными средствами обнаружения, бессмысленно — любые такие попытки приводили лишь к неоправданным потерям (Суэцкий конфликт, Ливия). С другой стороны, при относительном равенстве сил на море и в воздухе (имевшем место в арабо-израильских и индо-пакистанских войнах) групповое применение малых ракетных и торпедных кораблей дало исключительно хорошие результаты. Причем исход столкновения в первую очередь зависел даже не от уровня техники, а от профессионализма сторон и их умения управляться со своим оружием.

В этом плане можно предположить, что активное и массированное применение ударных катеров против крупных корабельных соединений может стать хорошим средством борьбы для слабейшей стороны — естественно, при профессиональной организации таких действий, высоком уровне подготовки моряков и эффективной постановке помех вражеским радиолокаторам. К примеру, если бы во время

Суэцкого конфликта 1956 года египтяне решились организовать подобный удар эскадре союзников, они вполне могли бы добиться блестящего успеха. На такую мысль наводит потрясающий непрофессионализм англо-французского командования. Напомним — корабельное соединение, непосредственно участвовавшее в операции против Египта, на 5 авианосцев и 3 легких крейсера имело всего 10 кораблей эскорта — 6 эсминцев и 4 корвета (не считая 8 тральщиков). Опыт Второй Мировой войны свидетельствует, что подобными силами организовать надежную противолодочную или противокатерную оборону соединения просто невозможно. Проведенная египетским командованием ночная комбинированная атака с участием торпедных катеров, подводных лодок и самолетов (хотя бы для постановки помех и отвлечения внимания противника) могла нанести агрессору значительные потери — вплоть до уничтожения одного или нескольких авианосцев. После этого проведение десантной операции становилось невозможным — и не столько из-за потерь в кораблях или личном составе морской пехоты, сколько по причине неизбежной реакции общественного мнения Англии и Франции на подобную бойню.

На причинах, по которым стали возможны подобные ситуации, следует остановиться особо. Крайнее неравенство сил на море, имевшее место во всех послевоенных локальных конфликтах с участием великих держав, привело к утрате военно-морским флотом опыта борьбы с равноценным противником. Военное кораблестроение и морские технологии не стояли на месте, строились новые корабли, появлялись новые средства атаки и защиты — но все это происходило в тепличных, «лабораторных» условиях. Дальнейшие перспективы развития систем вооружения намечались умозрительно, с опорой только на опыт Второй Мировой войны, либо вообще без учета реального опыта, а эффективность

оружия определялась лишь по результатам полигонных испытаний.

Уже первые столкновения на море между равными «по классу» противниками привели к неожиданным результатам. Арабо-израильские войны 1967 и 1973 годов подтвердили эффективность авиации и противокорабельных ракет в борьбе с надводными кораблями — но одновременно показали, что основным залогом успеха является не совершенство оружия, а профессионализм в его применении — либо крайняя беспечность противной стороны. Индо-пакистанский конфликт 1971 года продемонстрировал преждевременность отказа от ствольной артиллерии крупных калибров (свыше 100 — 127 мм). Она оказалась гораздо более дешевым средством борьбы с береговыми объектами, и при этом не менее эффективным, нежели управляемые корабельные ракеты. Было также подтверждено, что подводные лодки продолжают оставаться надежным морским оружием — так же, как неуправляемые торпеды и «традиционные» глубинные бомбы.

Однако настоящий шок у военно-морских специалистов вызвал англо-аргентинский конфликт 1982 года. Казалось бы, явное неравенство сил на море не позволяло аргентинским ВМС добиться какого-либо серьезного успеха. Правда, англичане не имели возможности сосредоточить в районе конфликта крупные силы палубной ударно-штурмовой авиации — на авианосцах и авиатранспортерах имелось только 42 истребителя-бомбардировщика укороченного взлета и посадки «харриер». Но это с лихвой компенсировалось наличием у британской стороны большого количества десантных и противолодочных вертолетов, а также тяжелых самолетов (разведчиков и бомбардировщиков), действовавших с острова Вознесения. Напротив, Аргентина не смогла сосредоточить в районе Фолклендских островов серьезных сил бе-

реговой авиации (за исключением одиннадцати легких штурмовиков, уничтоженных англичанами на острове Пейл). Самолетам же, базирующимся на континенте, пришлось действовать на предельном радиусе.<sup>1</sup>

Тем не менее действительность превзошла все ожидания: успехи аргентинских ВВС в морской войне оказались просто невероятными. Ими были потоплены два эсминца, два фрегата, авиатранспорт и большой десантный корабль общим водоизмещением свыше 35 тысяч тонн! И это при том, что большинство попавших в цель бомб и ракет не разорвались. Поскольку топмачтовое бомбометание производилось с малых высот, неразорвавшиеся бомбы можно объяснить отсутствием времени для взведения взрывателя (хотя в годы Второй Мировой войны такой проблемы перед авиацией почему-то не возникало). Но вот то, что современнейшие, начиненные электроникой противокорабельные ракеты сплошь и рядом выполняли роль учебных болванок, наводит на печальные размышления. И если бы эта проблема возникла только у флотов, пользующихся импортными системами вооружения! Но нет — последующие события в Персидском заливе подтвердили, что дорогостоящие суперсовременные ракеты, выпущенные британскими или английскими кораблями и самолетами, тоже имеют обыкновение не взрываться. Напротив, техника времен обеих мировых войн — неуправляемые снаряды и торпеды — срабатывала

---

<sup>1</sup> Английские (а вслед за ними и некоторые отечественные) обозреватели особо подчеркивали «значительное» превосходство аргентинской стороны в авиации, при этом забывая упоминать в своих подсчетах британские бомбардировщики, действовавшие с острова Вознесения, а также все разведывательные машины и вертолеты. Между тем английская авиация с базы на острове Вознесения совершила 466 боевых вылетов — почти столько же, сколько все аргентинские самолеты за период конфликта (500 самолето-вылетов).

вполне успешно. Как тут не вспомнить акустические взрыватели немецких торпед, благодаря дефектам которым в первый период Второй Мировой войны уцелело столько британских кораблей и судов!

Единственным успехом англичан в морской войне вокруг Фолклендов стало потопление английской подводной лодкой дряхлого крейсера «Генерал Бельграно», у которого от попадания торпеды сразу же отвалилась носовая часть. Без сомнения, использование этого корабля в боевых действиях было серьезной ошибкой аргентинского командования — и не столько из-за его боевой ценности (близкой к нулю), сколько из-за человеческих жертв и морального эффекта, вызванного гибелью столь крупного корабля. Причем британская субмарина, пользуясь отсутствием реальной противолодочной обороны, атаковала аргентинский крейсер буквально с «пистолетной» дистанции в 1400 футов (430 метров). Это позволило использовать надежные неуправляемые торпеды с большим зарядом, причем из четырех выпущенных торпед три попали в цель. Напротив, аргентинская лодка «Сан Луис» трижды атаковала корабли противника с дистанции 10 000 метров (54 кабельтовых), 4600 метров (25 кабельтовых) и 2800 метров (15 кабельтовых). Все три раза управляемые торпеды американского и западногерманского производства либо не попали в цель, либо не врывались. Вполне вероятно, при наличии на борту аргентинской лодки неуправляемых торпед старого образца результат был бы совсем иным (при стрельбе залпом не попасть в эсминец с полутора миль достаточно тяжело).

Да, аргентинцы в итоге все-таки потерпели поражение — при столкновении противников столь различных «весовых категорий» другой исход был в принципе невозможен. Аргентинская авиация понесла тяжелые потери — как от зенитного огня, так и в воздушных боях. Тем не менее из самых результативных самолетов ВВС Аргентины — штурмови-

ков «супер этандар» французского производства — погиб только один. В целом же, как британские, так и аргентинские пилоты и моряки в ходе боевых действий проявили удивительный профессионализм и высочайшие боевые качества на тактическом уровне. А вот оперативное руководство действиями обеих сторон оставляло желать лучшего. К примеру, эсминец «Шеффилд» погиб из-за откровенного разгильдяйства командования, не удосужившегося организовать вокруг корабля, отключившего системы радиоэлектронного слежения, элементарный ордер ПВО. Ну а то, что современные корабли, изготовленные из легких магниевых сплавов, даже от попадания невзорвавшейся ракеты или бомбы вспыхивают, как новогодние шутихи, стало уже притчей во языцех.

В отличие от Фолклендского конфликта, боевые действия в Персидском заливе не дали военно-морскому искусству ничего нового. В очередной раз была подтверждена эффективность морских мин против торгового судоходства и крайне низкая живучесть современных боевых кораблей. К сожалению, с окончанием Третьей Мировой войны надежды на прекращение локальных войн и установление на планете всеобщего мира стали едва ли не более призрачными. Во-первых, экономическое и политической противостояние никуда не исчезло. На месте СССР и так называемого «социалистического содружества» появились новые геополитические силы, тоже требующие себе места под солнцем. А на смену идеологическим противоречиям выходят противоречия национально-религиозные. Между прочим, куда более опасные, ибо в гораздо меньшей степени подчинены любой (в том числе геополитической) логике. То есть на рубеже двух тысячелетий можно уверенно прогнозировать новую вспышку локальных войн. Другое дело, что степень участия «сверхдержав» в этих войнах будет куда меньшей — то есть вестись они

будут на более низком технологическом уровне, и уровень этот для враждующих сторон будет примерно равным. Можно предполагать, что эти конфликты окажут куда большее влияние на развитие военно-морского искусства, нежели «периферийные» войны второй половины XX века.

*Владислав Гончаров*



## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Алымов А.И., Белоусов А.А. Военно-морские флоты в локальных войнах после Второй Мировой войны (Текст лекции). Владивосток: ТОВВМУ им. С.О. Макарова, 1987.

Бабич В.К. Авиация в локальных войнах. М.: Воспиздат, 1988.

Белавин Н.И., Осипов С.А., Осипов Ю.М. Босвые катера. М.: Воспиздат, 1971.

Белашенко Т.К. США: 200 лет – 200 войн. 2-е изд., доп. М.: Воспиздат, 1982.

Белов М.И. Аэромобильные операции армии США. М.: Воспиздат, 1977.

Боровик А.И. Опыт использования ВМС империалистических государств в локальных войнах и военных конфликтах в послевоенный период. Л.: Учеб. Пособие. ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского, 1987.

Внезапность в операциях вооруженных сил США. Под ред. М.М. Кирьяна. М.: Воспиздат, 1982.

Военное искусство во Второй Мировой войне и в послевоенный период. (Стратегия и оперативное искусство). М.: Воен. акад. Ген. штаба им. К. Е. Ворошилова, 1988.

Гаккель А.М., Доценко В.Д. Опыт использования сил флота в локальных войнах после Второй Мировой войны. (Индонезийский конфликт 1971 г. и арабо-израильская война 1973 г.): Учеб. пособие. Л.: ВМА им. А. А. Гречко, 1987.

Гаккель А.М., Замчалов А.Н., Пензин К.В. История военно-морского искусства. Учебник. — Л.: ВМА им. А.А. Гречко, 1980.

Горшков С.Г. Морская мощь государства. 2-е изд., доп. М.: Воспиздат, 1979.

Государства НАТО и военные конфликты. Военно-исторический очерк. Под ред. П. А. Жилина, Р. Брюля, К. Собчака. М.: Наука, 1987.

Джерихов В.Б. Взвод морской пехоты в основных видах боя. Учеб пособие. Владивосток: ТОВВМУим. С.О. Макарова, 1987.

Доценко В.Д. Опыт боевого применения сил флота в локальных войнах после Второй Мировой войны (Война в Корее 1950 — 1953 гг., англо-франко-израильская агрессия против Египта в 1956 г., вооруженное вторжение США на Кубу в 1961 г. и Гренаду в 1983 г.) Учеб. пособие Л.: ВМА им. А.А. Гречко, 1989.

Доценко В.Д. Потопленные. Боевые повреждения кораблей после 1945 г. СПб.: 1992.

Доценко В.Д. Опыт боевого применения сил флота в локальных войнах после Второй Мировой войны (Война во Вьетнаме 1964 — 1973 гг., ирано-иракская война 1980 — 1988 гг., вооруженная агрессия США против Ливии в 1986 г.). СПб.: 1992.

Короткий И.М., Слепенков З.Ф., Колызасв Б.А. Авианосцы. М.: Воспиздат, 1964.

Короткий И.М., Слепенков З.Ф., Колызасв Б.А. Авианосцы и вертолетоносцы. М.: Воспиздат, 1972.

Коротков Г.И. Американский милитаризм в войнах. М.: Воспиздат, 1973.

Локальные войны империализма (1950 — 1961). М.: 1964.

Локальные войны: история и современность Историко-теоретическое исследование. М.: Воен. акад. Ген. штаба им. К.Е. Ворошилова, 1975.

Локальные войны. История и современность. И.И. Джорджадзе, В.В. Ларионов, Н.А. Антонов и др. Под ред. И. Е. Шаврова. М.: Воспиздат, 1981.

Мацуленко В. Локальные войны империализма (1946—1966). М.: ВПА им. В.И. Ленина, 1967.

Мочалов В.В. Большая ложь о малых войнах. О буржуазной теории ограниченных войн. М.: Воспиздат, 1965.

Международные конфликты современности. М.: Наука, 1983.

Норден А. Так делаются войны. Пер. с нем. М.: Прогресс, 1972.

Осгуд Р.Э. Ограниченная война. Пер. с англ. М.: Воспиздат, 1960.

Палий А.И. Радиоэлектронная борьба. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Воспиздат, 1989.

Пирумов В.С., Червинский Р.А. Радиоэлектроника в войне на море. М.: Воспиздат, 1987.

Потапов И.Н. Послевоенные доктрины и развитие флотов империалистических государств. М.: Воспиздат, 1966.

Потапов И.Н. Развитие военно-морских флотов в послевоенный период. М.: Воспиздат, 1971.

Родионов Б., Новичков Н. Крылатые ракеты в морском бою. М.: Воспиздат, 1988.

Савушкин Д.Л. Локальные войны империализма. (1945—1978). М.: ВПА им. В.И. Ленина, 1979.

7-й флот США — орудие агрессии и разбоя в Азии. Владивосток: Политупр. КТОФ., 1967.

Скороход Ю.В., Хохлов И.М. Корабли противоминной обороны. М.: Воспиздат, 1967.

Смукул А.О., Федурин Л.С. Тыл военно-морских сил. М.: Воспиздат, 1973.

Сталбо К. ВМС США — орудие агрессии и насилия. М.: Политупр. ВМФ, 1983.

Строкин А.А. Развитие флотов основных капиталистических государств после Второй Мировой войны. Локальные войны (1945 — 1979 гг.). Севастополь: СВВМИУ, 1981.

Усиков А.В. Морские десанты в локальных войнах М.: Воен. акад. Ген штаба им К.Е. Ворошилова, 1986.

Фэйи Ф., Мур Д. Босвые пловцы. Сокр. пер. с англ. М.: Иностран. лит., 1958.

Александров Е., Сансев В. Ливан: агрессия империализма США руками сионистов. Зарубеж. воен. обозрение. 1982. № 8.

Артамонов В. Военно-морские силы в локальных войнах // Воен. мысль. 1981. № 7.

Бабич В.К. Проблемы современного воздушного боя (по опыту локальных войн) // Воен. мысль. 1989. № 7.

Беркутов С. Влияние опыта локальных войн на строительство вооруженных сил США // Военно-исторический журнал. 1984. № 1.

Берцев И., Качур П. Тактика авиации при прорыве ПВО на приморском направлении (по опыту боевых действий в Ливане) // Мор. сб. 1984. № 7.

Дольников Г. Развитие тактики авиации в локальных войнах. Воен.-ист. журн. 1983. № 12.

Доценко В. Д. Военно-морские силы в локальных войнах. Воен. Мысль. 1989. № 5.

Доценко В. Д. Мины в локальных войнах. Мор. сб. 1987. № 2.

Доценко В. Д. Морская блокада в локальных войнах. Мор. сб. 1987. № 12.

Доценко В. Д. Морские десанты в локальных войнах. Мор. сб. 1985. № 10.

Жарков В. Морские воинские перевозки США в ограниченных войнах // Восп. зарубежник. 1966. № 5.

Кожевников Л., Миттенко Т. О некоторых тенденциях развития противовоздушной обороны в локальных войнах // Восп.-ист. журн. 1984. № 2.

Колпаков А. Борьба с минами на море в локальных войнах // Восп. мысль. 1986. № 1.

Колпаков А. Противовишняя оборона десантных действий // Мор. сб. 1987. № 3.

Константинов В. Влияние опыта локальных войн на развитие техники и вооружения ВМС (по материалам иностранной печати) // Восп. мысль. 1989. № 9.

Крахмалов С. События на Кипре (высадка турецких войск на Кипре 1974 г.) // Зарубеж. воен. обозрение. 1974. № 12.

Ларионов В., Усиков А. Координация действий вооруженных сил империалистических государств в локальных войнах // Восп. мысль. 1988. № 1.

Лосик О. Локальные войны и военное искусство // Восп. мысль. 1981. № 6.

Лоскутов Р., Морозов В. Некоторые вопросы тактики вооруженного конфликта в Ливане в 1982 году // Восп.-ист. журн. 1984. № 7.

Макдональд Л. Использование авианосцев (США) после 1950 года. Пер с англ. // Воен. зарубежник. 1965. № 4.

Марков А.К. Флоты в конфликтах послевоенного периода // Мор. сб. 1966. № 4.

Марков В., Колупасв К. Вооруженные конфликты. Международное право // Мор. сб. 1988. № 4.

Мацуленко В. Локальные войны империализма (1946—1968 гг.) // Восп.-ист. журн. 1968. № 9.

Мацуленко В. Локальные войны империализма. Некоторые уроки // Сов. воен. обозрение. 1984. № 10.

Мацуленко В. О внезапности в локальных войнах // Воен.-ист. журн. 1979. № 4.

Мацуленко В. О некоторых вопросах управления войсками в локальных войнах. Воен.-ист. журн. 1980. № 3.

Мацуленко В. Уроки локальных войн империализма // Сов. воен. обозрение. 1982. № 1.

Микрюков Л., Вайтушко В. Из опыта боевого применения вертолетов в локальных войнах // Воен.-ист. журн. 1983. № 11.

Навойцев П. Действия ВМС против берега (по опыту локальных войн и военных конфликтов) // Воен.-ист. журн. 1984. № 8.

Овсянников В., Колпаков А. Боевое использование ракетных катеров в локальных войнах // Мор. сб. 1984. № 1.

Остроумов Н. Некоторые вопросы вивративного применения ВВС в локальных войнах // Воен. мысль. 1986. № 3.

Партала М. Американская агрессия против Ливии (некоторые вопр. радиоэлектрон. обеспечения) // Мор. сб. 1988. № 7.

Родин А.Г. Морская пехота США в десантных операциях // Воен. мысль. 1987. № 6.

Родионов Б., Новичков Н. Противокорабельные ракеты: нападение или защита? // Мор. сб. 1984. № 10.

Славгородский А., Доценко В., Мессойлиди В. Материальное обеспечение сил флота в локальных войнах // Мор. сб. 1988. № 3.

Сталбо К. Военно-морские силы в локальных войнах // Мор. сб. 1976. № 9.

Тактика действий авианосцев ВМС США (по опыту локальных войн и учений) // Мор. сб. 1981. № 1.

Тэйлор Дж. Способы вертикального охвата // Восп. зарубеж-  
шик. 1961. № 9.

Усиков А.В. Морская и воздушная блокада в локальных  
войнах // Восп. мысль. 1989. № 2.

Усиков А.В. Морские десанты в локальных войнах // Восп.  
мысль. 1986. № 4.

Эндаков Д.Н. Уроки и выводы из опыта локальных войн.  
XXIX науч.-техн. конф. Тезисы докл. Владивосток // ТОВВМУ  
им. С. О. Макарова, 1986.

#### **Война в Корее (1950–1953 гг.)**

Гельфонд Г.М. История войны в Корее 1950–1953 гг. (Дей-  
ствия восп.-мор. сил). Л.: ВВМУ им. М.В. Фрунзе, 1964.

Котунов А. Опыт использования морских сил в войне в  
Корее 1950–1953 гг. Л.: ВМА им. А. А. Гречко. 1968.

Кэгл М., Мэнсон Ф. Морская война в Корее. Сокр. пер. с англ. Под  
ред. П.Н. Видуэцкого. М.: Воспиздат, 1962.

Монгросс Л. Воздушная кавалерия: Повесть о боевых вер-  
толетах мор. пехоты США. Пер с англ. М.: Иностр. лит., 1946.

Монгросс Л., Кэнзона Н. Инчхон-Сульская операция. Пер.  
с англ. М.: Иностр. лит., 1959.

Стюарт Дж. Воздушная мощь — решающая сила в Корее,  
Пер. с англ. М.: Иностр. лит., 1959.

Балин И. Мишная опасность (по опыту войны в Корее,  
1950–1953 гг.) // Мор. сб. 1972. № 11.

Бароло. Вертолеты сегодня и в будущем // Восп. зарубеж-  
шик. 1964. № 2.

Белашенко Т.К. О потерях военно-морского флота США в Корее.  
(по данным амер. печати) // Мор. сб. 1955. № 1.

Вожанов А.М. Некоторые присмы оперативной маскировки в морских операциях. (по данным иллюстрационной печати) // Мор. сб. 1956. № 9.

Гельфонд Г.М. Итоги боевых действий американского флота в интервенции в Корее (1950—1953 гг.) // Мор. сб. 1957. № 2.

Донской Д.А., Буров Н.Ф. Инчхонская десантная операция // Мор. сб. 1955. № 12.

Ланцов В. Из опыта боевых действий военно-морских сил США в Корее // Воен. Мысль. 1955. № 12.

Мешко И.И. О противоминном обеспечении агрессивных действий американского флота в корейских водах // Мор. сб. 1953. № 9.

Платонов Р.К. Некоторые сведения об использовании артиллерии кораблей США и Англии против берега (по опыту войны в Корее) // Мор. сб. 1955. № 7.

Савенко Я., Максимов А. Американская агрессия в корейских водах // Мор. сб. 1951. № 11.

#### **Англо-франко-израильская агрессия против Египта (1956 г.)**

Информация о боевых действиях военно-морских сил Великобритании и Франции в период интервенции против Египта (31 октября — 7 ноября 1956 г.). М.: 1957.

Антонов В. Англо-франко-израильская агрессия против Египта в 1956 году // Воен.-ист. журн. 1976. № 10.

Беркли К. Действия англо-французских войск против Порт-Саида в 1956 году // Воен. зарубежник. 1957. № 8.

Ведяков И., Попов Н. Англо-франко-израильская агрессия против Египта (обзор воен. действий) // Воен. вестник 1957. № 2.

Якушев Ю., Рябинов И. Агрессия против Египта в 1956 году // Воен.-ист. журн. 1961. № 10.

#### **Вооруженное вторжение США на Кубу (1961 г.)**

Сергеев Ф. Тайная война против Кубы. М.: Прогресс, 1982.



Хинкл У., Тернер У. Рыба красного цвета. История одной тайной войны. Пер. с англ. М.: Прогресс, 1983.

Василевский Л. Над Пляя-Хирон // *Авиация и космонавтика*. 1962. № 10.

Пубильонес Т.Б. Битва на Пляя Хирон // *Великая победа советского народа*. 1941 — 1945. М., 1976.

#### **Война во Вьетнаме (1964—1973 гг.)**

Аксенов В. Палубная штурмовая авиация США в войне в Индокитае // *Зарубеж. воен. обозрение*. 1977. № 11.

Александр Дж. Морская десантная операция во Вьетнаме (1965 г.). Пер с англ. // *Воен. зарубежник*. 1966. № 6.

Виноградова П. 7-й флот США — орудие агрессии во Вьетнаме // *Мор. сб.* 1966. № 5.

Катин В. Палубная авиация в локальной войне (из опыта войны во Вьетнаме) // *Мор. сб.* 1974. № 6.

Кораблев А. Материально-техническое обеспечение в ограниченной войне // *Мор. сб.* 1973. № 5.

Орлов А.С. Американская авиация в войне против народа Вьетнама // *Вестн. противовоздуш. обороны*. 1965. № 7.

Потапов Ф. Боевое использование ударных авианосцев ВМС США в войне во Вьетнаме // *Зарубеж. воен. обозрение*. 1973. № 4.

Робинзон К. Траление мин во вьетнамских водах. Пер. с англ. // *Зарубеж. воен. обозрение*. 1973. № 10.

Соловьев В., Евтсев В. Связь ВМС в современной войне. Некоторые аспекты связи по опыту боевых действий ВМС США во Вьетнаме // *Мор. сб.* 1975. № 2.

Уикс Р.Х. Связь в операциях ВМС США в Юго-Восточной Азии. Пер с англ. // *Воен.-науч. информ. Восп. акад. Ген. штаба им. К. Е. Ворошилова*. 1970. № 29.

Чекуров М. Как создается «казус белли» // Техника молодежи. 1984. № 9.

Чугунов Е., Потапов Ф. Морская пехота США в войне во Вьетнаме // Восп. зарубежник. 1970. № 2.

Яшин С., Недоруб Е. Авианосцы США у берегов Вьетнама // Мор. сб. 1972. № 12.

#### **Индо-пакистанский конфликт (1971 г.)**

Боженко П.В. Индо-пакистанский конфликт 1971 года. Действия на море. Львов, 1993.

#### **Арабо-израильские войны (1967–1973 гг.)**

Булатов А., Масленников П., Никитин Н. Зарубежная печать об опыте боевых действий на Ближнем Востоке // Восп. мысль. 1974. № 3.

Востров В. ВМС Израиля в войне 1973 года // Зарубеж. восп. обозрение. 1979. № 2.

Крахмалов С. Некоторые итоги арабо-израильской войны 1973 года // Зарубеж. восп. обозрение. 1974. № 5.

Палий А. Радиоэлектронная борьба в израильско-арабских войнах // Воен.-ист. журн. 1980. № 7.

Сероштан С.В. Радиоэлектронная борьба в локальных войнах на Ближнем Востоке // Восп.-ист. журн. 1986. № 3.

Тучков Ю. Разминирование и расчистка Суэцкого канала (1974–1975) // Зарубеж. воен. обозрение. 1976. № 1.

Шаскольский Н.В. Первое боевое применение ракетного оружия класса «корабль-корабль» и его развитие // Мор. сб. 1970. № 5.

#### **Англо-аргентинский конфликт (1982 г.)**

Альмов А.П. Опыт применения ракетного оружия в англо-аргентинском конфликте. Тез. докл. на XXIX научно-техничес-

кой конференции. Владивосток: ТОВВМУ им. С. О. Макарова, 1986.

Английская «Белая книга» по Фолклендскому конфликту. Пер. с англ. М.: 1983.

Бахарев Б.В., Грибовский В.Ю. Военно-морские силы в англо-аргентинском конфликте (март – июнь 1982 г.). По материалам советской и зарубежной печати. Учеб. пособие Л.: ВВМУ им. М.В. Фрунзе, 1988.

Боевое применение авиации воюющих сторон в период англо-аргентинского конфликта. Пер. с франц. М.: 1982.

Владимиров Ю.П. Анализ ведения радиоэлектронной борьбы в англо-аргентинском конфликте. Л.: ВВМУ им. М.В. Фрунзе, 1985.

Доценко В.Д. Опыт использования сил флота в локальных войнах после Второй Мировой войны (англо-аргентинский конфликт 1982 г.). Л.: ВМА им. А. А. Гречко, 1985.

Мартышов Д.Д., Коковин В.А. Боевые повреждения кораблей и судов в англо-аргентинском конфликте 1982 г. По материалам открытой зарубеж. печати Л.: ЛВВМИУ им. В. И. Ленина, 1989.

Митяева Е.В. Англо-аргентинский конфликт из-за Фолклендских (Мальвинских) островов. М.: Междунар. отношения, 1985.

Уроки Фолклендов. По материалам зарубеж. печати. Калининград: Политупр. БФ, 1983.

Усиков А.В. Англо-аргентинский военный конфликт. Уроки и выводы. М.: Воен. акад. Ген. штаба им. К.Е. Ворошилова, 1983.

Авиация против кораблей (к англо-аргентинскому конфликту) // Мор. сб. 1982. № 7.

Галкин Ю. Действия английских разведывательно-диверсионных подразделений (к англо-аргент. конфликту) // Зарубеж. воен. обозрение. 1983. № 5.

Галкин Ю. Противовоздушная оборона английских экспедиционных сил // Зарубеж. воен. обозрение. 1983. № 3.

Гачев А. Транспортный флот в англо-аргентинском конфликте // Мор. сб. 1985. № 1.

Доценко В. Фолклендская десантная операция // Воен. вестн. 1983. № 6.

Евгеньев И. Подвижной тыл английских ВМС в Южной Атлантике // Мор. сб. 1983. № 4.

К вопросу об англо-аргентинском конфликте // Судостроение за рубежом. 1982. № 7.

Капитанец И. Роль флота в англо-аргентинском конфликте. По материалам зарубежной печати // Мор. сб. 1983. № 2.

Кондратьев В. Ракеты «Экзосет» против английских кораблей // Зарубеж. воен. обозрение. 1982. № 9.

Лавров В., Доценко В. Фолклендский кризис: некоторые вопросы тылового обеспечения (по материалам иностранной печати) // Тыл и снабжение Сов. Вооруж. Сил. 1984. № 4.

Ланг В.П. Использование противоминных кораблей ВМС Великобритании в Фолклендском конфликте // Судостроение за рубежом. 1984. № 5.

Маров Б.Г. Англо-аргентинский конфликт и ВМС Великобритании // Судостроение за рубежом. 1983. № 8.

Маров Ю., Бирюсов Л. Некоторые итоги Фолклендского конфликта // Зарубеж. воен. обозрение. 1984. № 5.

Навойцев П.И. Особенности использования флотов в современных локальных войнах: (на примере англ.-аргент. конфликта) // Воен. мысль. 1983. № 9.

Новик И. Действия авиации в англо-аргентинском конфликте // Зарубеж. воен. обозрение. 1981. № 8, 9.

Новичков Н. Босвая авиация в англо-аргентинском конфликте // Авиация и космонавтика. 1983. № 2, 3.

Партала А., Партала Н. Радиоэлектронная борьба с противокорабельными ракетами // Мор. сб. 1984. № 1.

Ракитин Е. Ставка на внезапность (высадка десанта на Фолклендские (Мальвинские) острова) // Мор. сб. 1983. № 3.

Родионов Б., Никитин Е., Новичков Н. «Радиоэлектронная война» в Южной Атлантике // Мор. сб. 1983. № 1.

Родионов Б., Новичков Н. Тактика действий авиации против кораблей // Мор. сб. 1983. № 12.

Соколов В. Причастны к агрессии. Мор. флот. 1982. № 11.

Соколов В. Фолкленды — новая ступень милитаризации торгового флота НАТО // Тыл и снабжение Сов. Вооруж. сил. 1983. № 1.

Усиков А. Некоторые уроки и выводы из англо-аргентинского вошного конфликта (по материалам зарубежной печати). Восп. ист. журн. 1983. № 4.

Усков И. Уроки англо-аргентинского конфликта и роль надводных кораблей в борьбе на море // Мор. сб. 1982. № 11.

#### **Вооруженное вторжение США на Гренаду (1983 г.)**

Гренада. Мир против преступления. Сб. документов и материалов. Пер. с англ. М.: Прогресс, 1985.

Нитобург Э.Л. Гренада. Растоптанная свобода. М.: 1984.

Нитобург Э.Л., Фетисов А.С., Яковлев П.П. Трагедия Гренады. М.: Мысль, 1984.

Белов И. Оккупанты обобщают опыт разбоя на Гренаде // Зарубеж. восп. обозрение. 1985. № 5.

Доценко В. Агрессия США против Гренады (по материалам зарубежной печати) // Мор. сб. 1988. № 10.

Иванов Ф., Семenov С. Наглая агрессия США против Гренады // Зарубеж. восп. обозрение. 1984. № 1.

Как это было год назад (амер. вторжение на Гренаду глазами очевидцев) // Новое время. 1984. № 44.

#### **Ирано-иракская война (1980—1988 гг.)**

Козачук Ф. К ирано-иракскому вооруженному конфликту. Информ. сб. Вып. 2. М.: Гл. политупр. Сов. Армии и ВМФ. 1985.

Яременко В. К ирано-иракскому вооруженному конфликту. Информ. сб. Вып. 2. М.: Гл. политупр. Сов. Армии и ВМФ. 1987.

Абрамов М., Голубев М., Кожвинков М. ВМС США обостряют обстановку в Персидском заливе // Мор. сб. 1988. № 3.

Георгиев А. Инцидент с фрегатом УРО «Старк» ВМС США // Зарубеж. восп. обозрение. 1987. № 9.

Доценко В. «Танкерная война». Итоги и уроки. По материалам зарубеж. печати // Мор. сб. 1989. № 5.

Жучков В. Кому это выгодно? (Ирано-иракская война на море) // Мор. сб. 1986. № 3.

Кленов И., Орлов В. Ирано-иракская война // Зарубеж. восп. обозрение. 1985. № 1. С. 22—28, ил.

#### **Война в Персидском заливе (1990—1991 гг.)**

Босвые действия в Персидском заливе. Аналитический обзор. Составитель Н.Н. Новичков. М.: 1991.

Война в Персидском заливе. М.: 1993.

Война в Персидском заливе. Итоговый доклад министерства обороны конгрессу США. В 2 ч. Пер. с англ. М.: 1994.

---

Некоторые уроки войны в Персидском заливе. М.: 1992.

Васильев Г. Воспная операция «Буря в пустыне» // Зарубж. восп. обзорнис. 1991. № 3.

Васильев Г. Завершающий этап операции «Буря в пустыне» // Зарубж. восп. обзорнис. 1991. № 4.

Трейфф Б.Э. Война из-за просчетов // Восп. мысль. 1992. № 3.

## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие .....	6
Морская война в Корее .....	9
Операция «Мушкетер» .....	85
Провал операции «Плутон» .....	101
Флот сражается с берегом .....	115
Ракеты топят корабли .....	197
Атака у берегов Синая .....	219
«Шеффилд» просит помощи .....	239
Операция «Вспышка ярости» .....	313
«Танкерная война» в Персидском заливе ...	329
Операция «Огонь в прерии» .....	351
Война в Персидском заливе .....	365
Уроки локальных войн .....	421
Приложения .....	473
Послесловие	
<i>Владислав Гончаров</i> .....	484
Библиография .....	495



## Издательская группа АСТ

Издательская группа АСТ, включающая в себя около 50 издательств и редакционно-издательских объединений, предлагает вашему вниманию более 10 000 названий книг самых разных видов и жанров. Мы выпускаем классические произведения и книги современных авторов. В наших каталогах — интеллектуальная проза, детективы, фантастика, любовные романы, книги для детей и подростков, учебники, справочники, энциклопедии, альбомы по искусству, научно-познавательные и прикладные издания, а также широкий выбор канцтоваров.

В числе наших авторов мировые знаменитости Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, Фридрих Незнанский, братья Стругацкие, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

**Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:**

**107140, Москва, а/я 140**

**ВЫСЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ**

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ по низким издательским ценам в наших фирменных магазинах:

### **В Москве:**

- Звездный бульвар, д. 21, 1 этаж, тел. 232-19-05
- ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- ул. Каретный ряд, д. 5/10, тел. 299-66-01, 299-65-84
- ул. Арбат, д. 12, тел. 291-61-01
- ул. Луганская, д. 7, тел. 322-28-22
- ул. 2-я Владимирская, д. 52/2, тел. 306-18-97, 306-18-98
- Большой Факельный пер., д. 3, тел. 911-21-07
- Волгоградский проспект, д. 132, тел. 172-18-97
- Самаркандский бульвар, д. 17, тел. 372-40-01

### **мелкооптовые магазины**

- 3-й Автозаводский пр-д, д. 4, тел. 275-37-42
- проспект Андропова, д. 13/32, тел. 117-62-00
- ул. Плеханова, д. 22, тел. 368-10-10
- Кутузовский проспект, д. 31, тел. 240-44-54, 249-86-60

### **В Санкт-Петербурге:**

- проспект Просвещения, д. 76, тел. (812) 591-16-81  
(магазин «Книжный дом»)

### **Издательская группа АСТ**

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7 этаж.

Справки по телефону (095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: [astpub@aha.ru](mailto:astpub@aha.ru) <http://www.ast.ru>

ISBN 5-17-005627-3



Научно-популярное издание

Доценко Виталий

**Флоты в локальных конфликтах  
второй половины XX века**

Ответственный редактор В. Л. Гончаров

Выпускающий редактор С. Н. Абовская

Редактор Л. А. Вдовина

Художественные редакторы О. Н. Адаскина, А. Е. Нечасв

Компьютерный дизайн: Ю. А. Хаджи

Технический редактор Ю. Ю. Смирнов

Корректоры В. В. Свиридова, Е. В. Шестакова

Подписано в печать 28.02.01.

Формат 84×108 <sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Усл. печ. л. 26,88.

Тираж 10 000 экз. Заказ №3638.

Налоговая льгота — общероссийский классификатор продукции  
ОК-005-93, том 2; 953000 — книги, брошюры

Гигиеническое заключение № 77.99.14.953.П.12850.7.00 от 14.07.2000 г.

ООО «Издательство АСТ» Лицензия ИД № 02694 от 30.08.2000 г.  
674460, Читинская область, Агинский район,  
п. Агинское, ул. Базара Ринчино, д. 84

Наши электронные адреса: WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

Издательство «Тетра Fantastica» издательского дома  
«Корвус». Лицензия ЛР № 066477.

190121, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 1/44Б.

Электронные адреса:

WWW.TF.RU, E-mail: TERRAFAN@TF.RU

Отпечатано с готовых диапозитивов  
в ОАО «Рыбинский Дом печати»  
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.



# ФЛОТЫ

## В ЛОКАЛЬНЫХ КОНФЛИКТАХ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

Вторая половина XX века изобиловала локальными войнами. Корея, Вьетнам, Фолклендские острова, Персидский залив... И во всех этих конфликтах исключительную роль играли военно-морские флоты.

В книге впервые собрана вместе малоизвестная, а зачастую и недоступная широкому читателю информация об участии ВМС разных стран в боевых действиях.

Книга будет интересна не только специалистам, но и всем любителям военной истории.