

# ВЬЕТНАМ



**БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ  
ВЕРТОЛЕТОВ**





UH-34D из HMM-362, 1962 г.

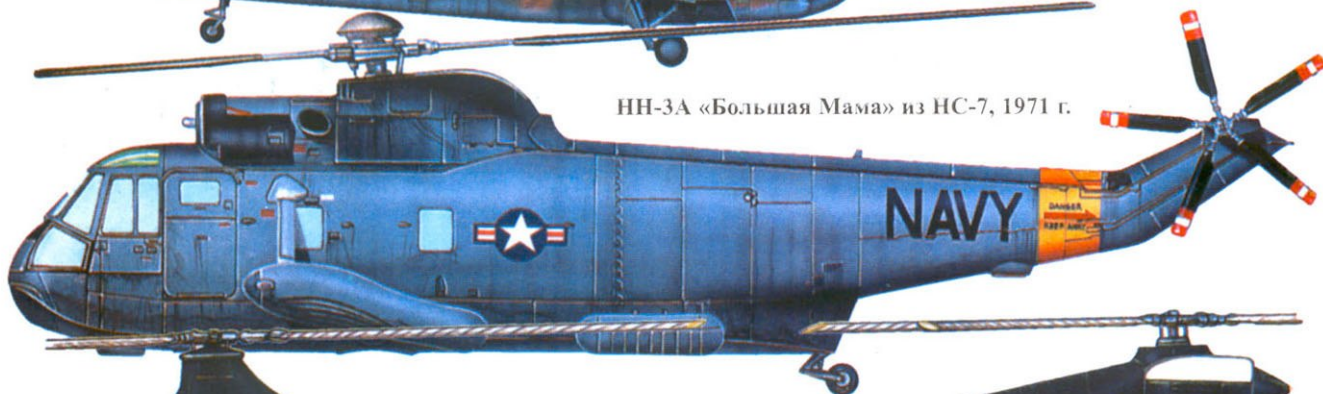


UH-34D из HMM-161, 1967 г.

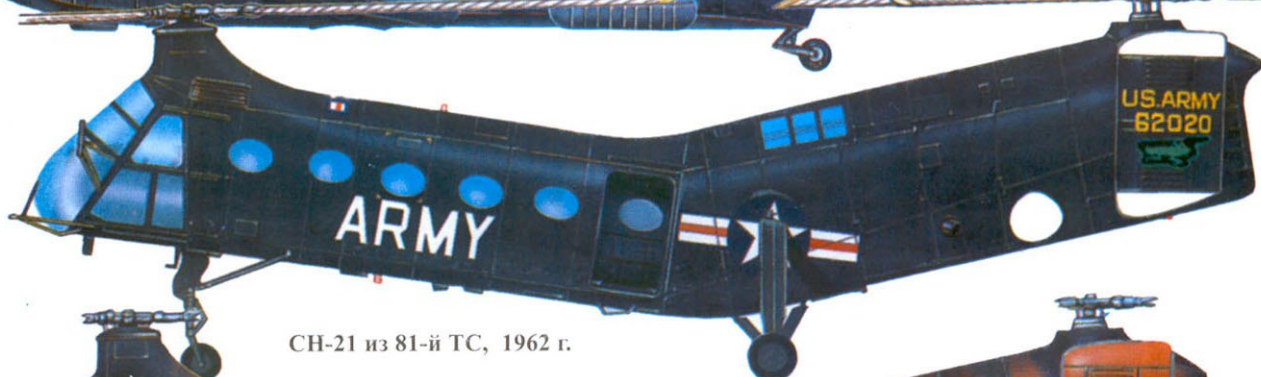


HH-2A из HC-2, 1966 г.

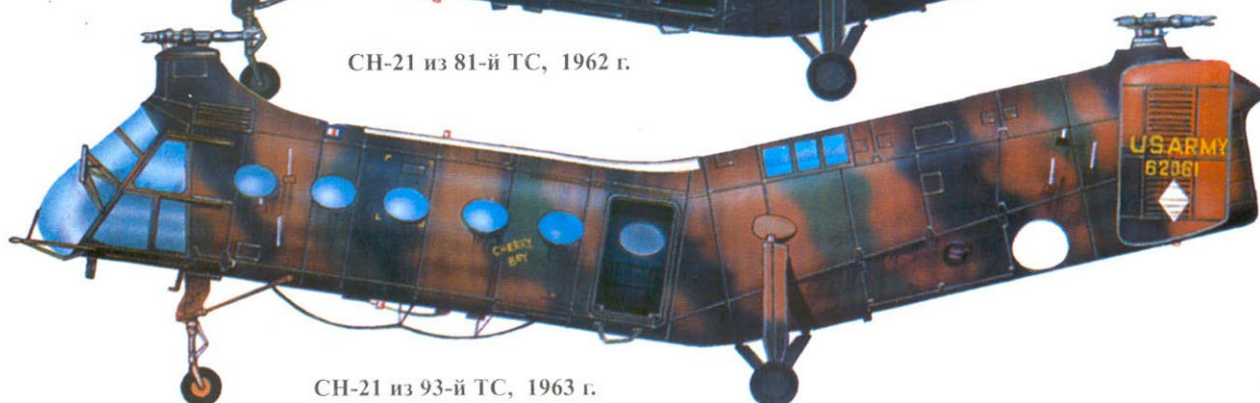
HH-2C из HC-7, 1969 г.



HH-3A «Большая Мама» из HC-7, 1971 г.



CH-21 из 81-й ТС, 1962 г.



CH-21 из 93-й ТС, 1963 г.

# **ВЬЕТНАМ**

## **БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ВЕРТОЛЕТОВ часть 1**



**ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ СЕРИЯ**

**№111**





*Символ войны во Вьетнаме - американская пехота, высаженная с вертолетов, бежит по рисовому полю. Солдаты 173-й бригады и UH-1B «Slick» из 118 АНС, лето 1965 года.*

Войну во Вьетнаме назвали «войной вертолетов» уже в 1962 году, хотя полномасштабное применение винтокрылых машин началось несколькими годами спустя. Вертолет стал символом этой войны. По единодушному мнению специалистов, не было ни одной крупной войсковой операции американской армии, в которой бы не применялись вертолеты. В массовом сознании живут кадры кинохроники, в которых американские вертолеты перебрасывают десант, доставляют снабжение, эвакуируют раненных, вывозят трупы или обстреливают позиции противника. Главную роль вьетнамской трагедии сыграл вертолет UH-1 «Ниеу». Кроме армейской авиации во Вьетнаме действовали машины ВМФ США, корпуса морской пехоты, а также ВВС США. Эта книга расскажет читателю о действиях американской вертолетной авиации во Вьетнаме.

### **Первыми были французы**

Первыми вертолетами, появившимися в Индокитае, стали французские машины. Дебют был очень скромный. 12 мая 1950 года над головами изумленных зевак в Сайгоне пролетели две странные машины, которые приземлились на

Кафедральной площади. Это были два вертолета Hiller 360 (H-23) из гражданской организации Service de Sanite de Indochine, которая занималась эвакуацией раненных с поля боя. Пилотами вертолетов были добровольцы: капитан Алексис Сантини, фельдфебель Анри Бартье и капитан медицинской службы Валерия Андре - первая французская женщина-пилот вертолета, позднее ставшая первой женщиной-генералом французских ВВС.

Спустя четыре дня машины совершили первый боевой вылет, в ходе которого капитан Сантини эвакуировал двух раненых легионеров из-под Тануен. Первой крупной операцией, в которой участвовали вертолеты, стала операция «Normandie», проводившаяся силами 1-го полка Иностранного легиона на Тростниковой Равнине в районе Сайгона. Спустя несколько месяцев вертолет фельдфебеля Бартье перебросили на север, где он действовал с аэродрома Бахмай под Ханоем вместе с санитарными самолетами.

На протяжении первых двух лет Hiller'ы налетали более 590 часов и эвакуировали более 300 раненных. Французское командование

дало очень высокую оценку действиям вертолетов. В феврале 1952 года в Индокитае прибыло пять очередных машин Hiller UH-12A, а в апреле парк пополнился несколькими вертолетами Sikorsky HRS-1 (S-51), переданных англичанами. Вертолеты распределили между тремя легкими эскадрильями (ELA 52, 53 и 54), которые действовали независимо друг от друга, покрывая максимально возможную территорию. Очень часто вертолеты были единственным средством эвакуации раненных.

До самого конца войны французы наращивали численность вертолетного парка в Индокитае. В середине 1953 года L'Armee d L'Air располагала уже 23 машинами. В Сайгоне сформировали 65-ю эскадрилью вертолетов (65 Escadrille d'Helicopteres, позднее Escadrille Helicopteres Legeres I/65). Первым командиром эскадрильи был подполковник Шарер, а его заместителем - капитан Сантини. Тяжелый тропический климат заметно сокращал ресурс машин, а условия высокогорья еще больше ограничивали возможности вертолетов. Поэтому важным событием стало прибытие в октябре 1953 года первых 12 ма-



шин Sikorsky H-19 (S-55). Эти вертолеты могли принимать на борт за раз до 6 раненых. Причем раненные размещались внутри фюзеляжа, а не в подвесных гондолах, называемых в шутку «гробами». Большая мощность двигателя H-19 позволяла вертолетам действовать в гористой местности, преобладающей на севере Вьетнама - месте основных боев.

Там разыгралось знаменитое сражение под Дьенбьенфу, в котором вертолетам пришлось сыграть заметную роль. 27 марта 1954 года вьетнамские войска заняли позиции Eliane I, и французы потеряли возможность пользоваться взлетно-посадочной полосой. Поэтому снабжение войск и эвакуацию раненных пришлось осуществлять только с помощью вертолетов. Действуя с аэродрома в Сьенхуан, вертолеты 53-й эскадрильи совершили множество вылетов, спасая не один десяток жизней.

Кроме эвакуации раненных в задачу французских вертолетов входило спасение пилотов, сбитых за линией фронта. До конца войны удалось спасти 38 летчиков и 80 других солдат, главным образом, сбежавших из плена. Количество эвакуированных раненных превысило 10000 человек, из которых более 2000 спас фельдфебель Бартье. Госпожа Андрэ совершила 129 вылетов, эвакуировав 165 раненных. Ог-



*Капитан Валери Андрэ на фоне одного из первых вертолетов Hiller. Видна отмеченная красным крестом гондола для транспортировки раненного.*

раниченно вертолеты использовались и для заброса в тыл противника диверсионных групп. Однако использовать вертолеты для этой цели удавалось очень редко - машины работали на пределе возможностей, их постоянно нехватало. Ведь к мо-

менту вывода французских войск из Индокитая, там действовало всего 42 вертолета.

Над Индокитаем также действовали вертолеты ВМФ Франции. Впервые морские вертолеты появились в сентябре 1951 года, когда в Индокитай прибыл авианосец «Argomanches», располагавший несколькими HRS-1. Французские морские вертолеты занимались главным образом патрулированием воздушного пространства в момент взлета и посадки палубной авиации, а также участвовали в спасении сбитых пилотов. Иногда их привлекали к операциям по снабжению войск и решению курьерских задач. В октябре 1953 года авианосец «Argomanches» снова прибыл в Индокитай, имея на этот раз более внушительные машины Piasecki HUP-2. Вертолетами располагали и другие французские авианосцы: «La Fayette» и «Bois Bellau». Все морские вертолеты принадлежали к эскадрилье S. 58.



*Раненого подносят к вертолету Sikorsky H-5.*



*Hiller H-23 из ELA 52 принимает раненного в Тхайбин, 27 февраля 1952 года.*

### **Затем пришли американцы**

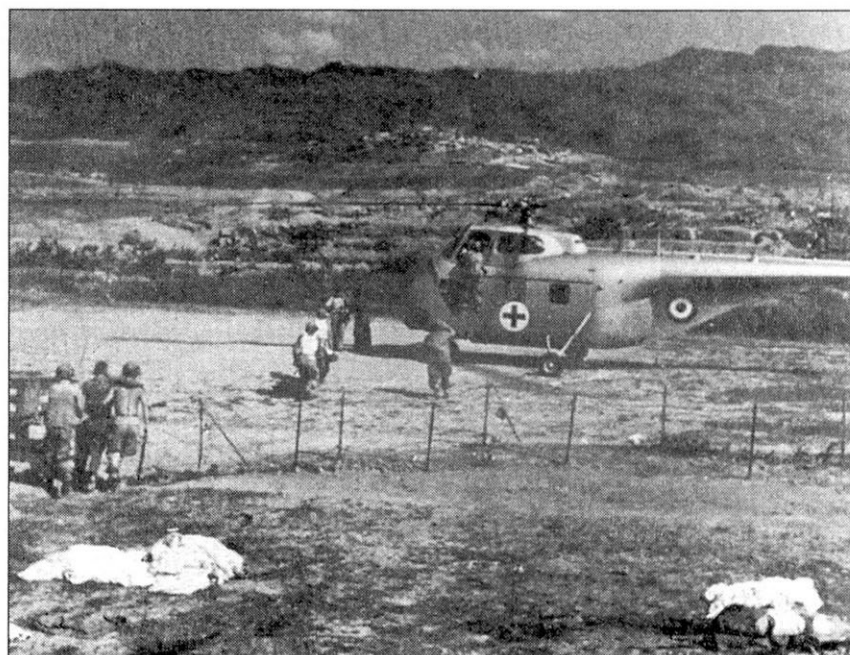
Уже первые операции сформированного 20 декабря 1960 года Народного Фронта Освобождения Южного Вьетнама показали полную неспособность южновьетнамской армии справиться с возникшей опасностью. Части регулярной армии Сайгона не могли поспеть за мобильными партизанскими отрядами, наносящими с каждым разом все более ощутимые удары. Недостаточная мобильность была одним из главных недостатков южновьетнамской армии (ARVN). В своем рапорте специальный представитель президента США, генерал М. Тейлор отметил этот недостаток. Рапорт был представлен Джону Кеннеди, посетившему Южный Вьетнам в октябре 1961 года. Ознакомившись с рапортом, Кеннеди решил усилить американское военное присутствие в регионе. Значительно увеличивалось число военных советников, в Южный Вьетнам отправлялись первые части сил специального назначения, истребительно-бомбардировочной авиации и ВМФ США. Для повышения мобильности сайгонских войск в Южный Вьетнам направили две вертолетные роты.

В первых числах ноября 1961 года по тревоге были подняты 8-я и 57-я транспортные роты легких вер-

толетов (Transportation Companies (Light Helicopters)). Уже 21 ноября обе роты погрузились на борт вспомогательного авианосца «Card». Место назначения хранилось в секрете. Спустя 21 день - 11 декабря - авианосец благополучно причалил в сайгонском порту. Толпы зевак наблюдали, как вертолеты поднимались в воздух, и направлялись на базу в Тан-Сон-Нхут. Первые дни вертолетчики занимались ознакомлением с условиями местности. 22 декабря 1961 года 40 вертолетов Vertol (Vertol - английская аббреви-

атура VERTical Take-Off and Landing - вертикальный взлет и посадка. Совпадение английского «Vertol» и русского «вертолет» носит случайный характер. (Прим.пер.) CH-21C «Shawnee», называвшихся в шутку «летающими бананами», совершили учебный десант. Было высажено несколько подразделений южновьетнамских парашютистов. Все этапы операции: погрузка, перелет, контрольные пункты и высадка - прошли по плану.

На следующий день машины обеих рот провели первый боевой



*Sikorsky H-19 (№ VA-599) из ELA 53 в Дьенбьенфу, март 1954 года.*



вылет. Целью операции, носившей символический криптоним «Шоррег» (Разговорное название вертолета в американской армии: (Прим.пер.), было уничтожить партизанскую базу и радиостанцию в деревне Дук-Хо, находившейся в 15 км на восток от Сайгона. В операции участвовало 30 вертолетов, которые должны были перебросить 1000 десантников. После трехчасового ожидания результатов разведки операция началась. Машины оторвались от земли и, сформировав длинную колонну, потянулись к цели.

Появление такого количества вертолетов захватило партизан врасплох. Но американцы не смогли использовать элемент неожиданности. Десант высадили на болотистом ананасовом поле, в котором увязли и вертолеты и выгрузившиеся парашютисты. Партизаны сумели организовать оборону. Несмотря на плотный огонь вьетконговцев, вертолеты поднялись в воздух и направились за следующим эшелоном десанта. Все, за исключением СН-21 №56-2018 из 57-й роты, который получил попадание, загорелся и рухнул на землю. Это был первый американский вертолет, сбитый во Вьетнаме. Тем не менее, цель операции была выполнена. Партизан вытеснили из деревни, а радиостанцию уничтожили. 2 января 1962 года подобный десант был высажен в условиях джунглей.

Хотя первые операции с участием вертолетов в целом проходили успешно, вскрылось множество проблем. Несмотря на то, что эти операции были сравнительно простые - доставить людей из пункта А в пункт Б - очень часто отказывала связь на участке воздух-земля. Интенсивная подготовка, проводившаяся главным образом в 57-й роте, со временем позволила устранить большинство проблем. Осталась одна неустраняемая проблема: «Shawnee» имели достаточно высокие шасси, из-за которых низкорослые вьетнамцы испытывали трудности при погрузке и десантировании.

Небольшой радиус действия вертолетов ограничивал их сферу деятельности ближайшими районами вокруг Сайгона. 25 января 1962 года во Вьетнам прибыла следую-

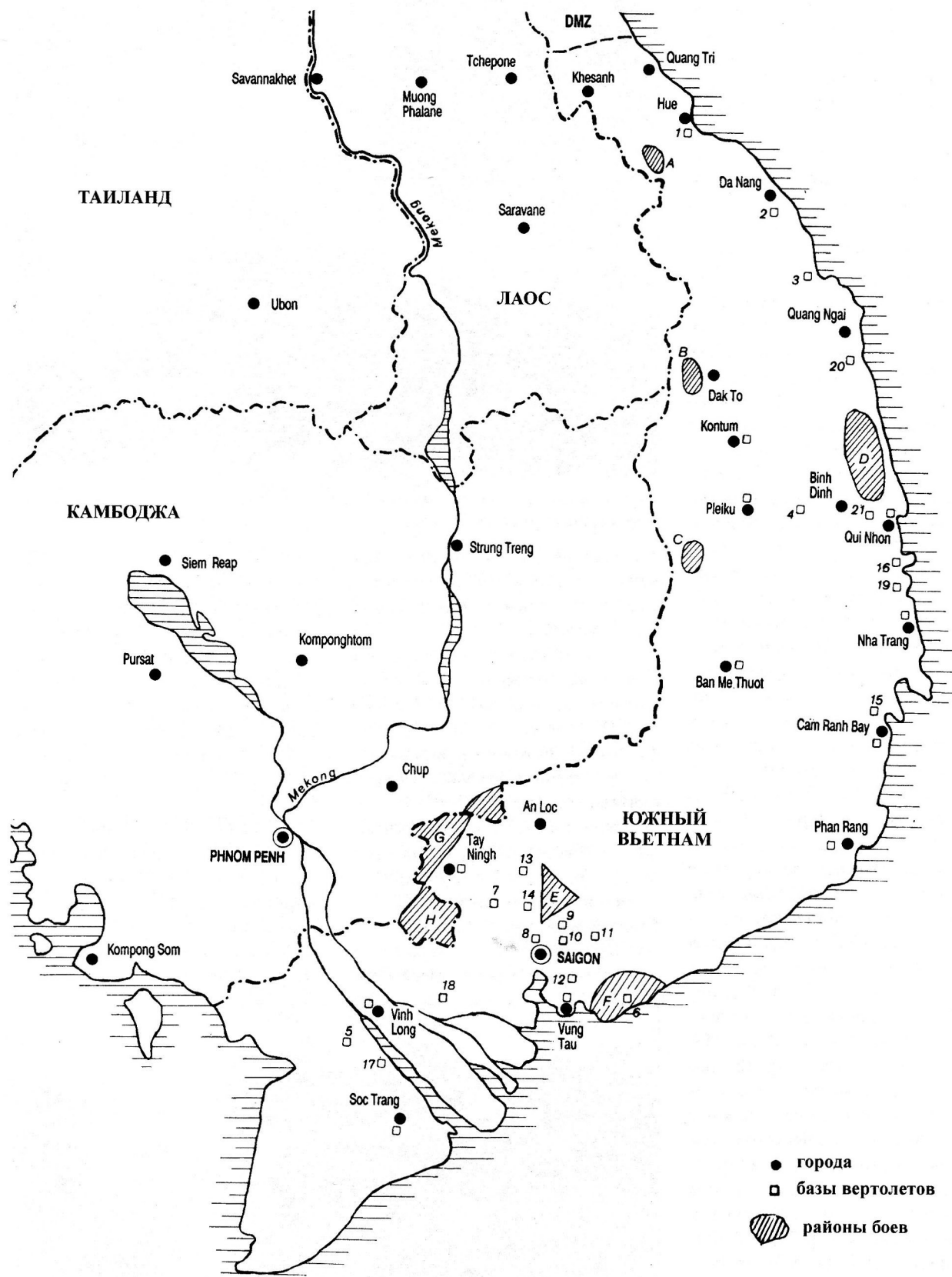


*Вертолеты Vertol CH-21 «Shawnee» из 81 TC в групповом полете над дельтой Меконга, 1962 год.*

щая вертолетная часть - 93-я транспортная рота легких вертолетов, которая стала дислоцироваться в Дананге на севере страны. 1 февраля 1962 года вертолеты 93rd TC (LH) совершили первый боевой вылет. Гористая местность делала полеты трудным и опасным делом. Одной из главных задач вертолетчиков стало снабжение многочисленных баз «зеленых беретов», многие из которых можно было снабжать только по воздуху. В то же самое время - 8 февраля 1962 года - во Вьетнам прибыла 18-я авиационная рота (18th Aviation Company), оснащенная многоцелевыми самолетами U-1 «Otter». Задачей роты было обслуживание и снабжение разбросанных по всему Южному Вьетнаму вертолетных подразделений. Сфера действий вертолетов постоянно расши-

рялась. В сентябре 1962 года во Вьетнам прибыли 33-я и 81-я транспортные роты. Все вертолетные роты подчинили штабу 45-го транспортного батальона.

Очень быстро силуэт вертолета стал обычным зрелищем. Разбросанные почти по всему Южному Вьетнаму машины практически каждый день совершали вылеты. Командование армии Южного Вьетнама все более охотно использовало вертолеты. Все чаще «летающие бананы» действовали совместно с машинами корпуса морской пехоты США или ВВС Южного Вьетнама. Например, 2 августа 1962 года 93-я рота совместно с 10 СН-34 из вертолетного дивизиона ВВС Южного Вьетнама провели операцию в зоне ответственности I Корпуса (северная часть Южного Вьетнама). Пе-



- города
- базы вертолетов
- ▨ районы боев

#### БАЗЫ ВЕРТОЛЕТОВ

- |                     |                  |                    |
|---------------------|------------------|--------------------|
| 1 - Phu Bai         | 8 - Tan Son Nhut | 15 - Dong Ba Thien |
| 2 - Marble Mountain | 9 - Bien Hoa     | 16 - Tuy Hoa       |
| 3 - Chu Lai / Ky Ha | 10 - Long Binh   | 17 - Can Tho       |
| 4 - An Khe          | 11 - Di An       | 18 - Dong Tam      |
| 5 - Binh Thuy       | 12 - Bear Cat    | 19 - Ninh Hoa      |
| 6 - Nui Dat         | 13 - Lai Khe     | 20 - Duc Pho       |
| 7 - Cu Chi          | 14 - Phu Loi     | 21 - An Son        |



реброшенные вертолетами два батальона элитарной вьетнамской 1-й пехотной дивизии смогли захватить и уничтожить штаб 5-го военного округа Вьетконга в районе До-Ся.

Когда партизаны привыкли к виду вертолетов, они стали все чаще и точнее обстреливать неповоротливые «бананы». Конечно, первый опыт борьбы иногда носил анекдотичный характер. Например, пилот одного СН-21, приземлившись, обнаружил в соседних кустах патруль вьетконга. Пилот тут же начал взлет, а вьетнамцы открыли по вертолету огонь. Но вьетнамцев учили брать упреждение при стрельбе по воздушным целям, поэтому все пули кучно легли в 15 метрах перед вертолетом. Но сравнительно безопасный период продлился недолго. 30 сентября 1962 года в ходе операции «Lam Son II» в провинции Кван-Нгай из 12 СН-21 93-й роты две машины оказались сбиты (№№ 52-8662 и 56-4350), а 9 получили тяжелые повреждения. Погибло шесть, ранено девять военнослужащих.

Вскоре стало ясно, что транспортные вертолеты нуждаются в сопровождении. Части «воздушных коммандос», действовавшие во Вьетнаме с декабря 1961 года, были слишком перегружены работой и не могли поддержать транспортников. Поэтому во Вьетнам перебросили сформированную в июле 1961 года тактическую транспортную вертолетную роту общего назначения (Utility Tactical Transport Helicopter Company UTTTHCO). Это была уникальная часть, оснащенная 15 вертолетами Bell HU-1A «Huey». До переброски во Вьетнам рота проводила многочисленные учения на Окинаве и в Тайланде, в ходе которых выяснялись возможности использовать вертолеты в качестве штурмовиков. Рота состояла из трех взводов («Playboys», «Raiders» и «Dragons»), ею командовал майор Р.Дж. Ранкл. Рота прибыла в Тан-Сон-Нхут 3 октября 1962 года и поступила в непосредственное подчинение командующего американскими силами во Вьетнаме. Одной из проблем, с которыми столкнулась рота, был статус американских войск во Вьетнаме. Официально американцы выступали в роли военных советников, поэтому



*Первый из многих - санитарный Bell UH-1A (58-2081) из 57-го медицинского отряда, Нхатранг, 1962 год.*

вертолеты UTTTHCO могли открывать огонь лишь для самообороны, сделав несколько предупреждающих выстрелов.

Эффективность действий штурмовых вертолетов, называвшихся тогда «эскортными», изучалась в ACTIV в период с 16.10.1962 по 15.03.1963. За этот срок рота налетала более 1800 часов, потеряв всего одну машину. В ноябре 1962 года роту усилили 11 новыми вертолетами Bell UH-1B. Появление штурмовых вертолетов почти на половину сократило потери в транспортных ротах. Особенно ценной была огневая поддержка в момент высадки. Кроме того, вертолеты UTTTHCO сопровождали

автомобильные колонны, оказывали наземным войскам непосредственную огневую поддержку, а также проводили разведку огнем. Эффективные действия роты вызвали у пилотов состояние эйфории, так что некоторые из них стали ставить под сомнение необходимость поддержки «классической» авиации, полагая, что вертолеты способны действовать самостоятельно.

Очень быстро пришло протрезвление. 2 января 1963 года командование 7-й дивизии ARVN планировало уничтожить партизанскую радиостанцию в деревне Ап-Бак, расположенной в 50 км к востоку от Сайгона. По данным развед-



*СН-21 высаживает южновьетнамских десантников, 1962 год.*



*Вооруженный UH-1A (59-1679) из 2-го взвода UTHCSO.*

ки радиостанцию охраняла рота партизан. Разработанный при участии американцев план предусматривал переброску двух пехотных батальонов из 7-й дивизии на рисовое поле к северу от деревни, в то время как два батальона гвардии при поддержке бронетранспортеров должны были атаковать деревню с юга. Для участия в операции выделили 10 транспортных вертолетов из 93-й роты и 5 UH-1 из UHNTCSO.

Первоначально события развивались по плану. К 10:30 вертолеты приступили к высадке четвертого эшелона десанта. В этот момент на приземляющиеся машины обрушилась лавина огня. Партизаны стреляли из крупнокалиберных пулеметов и минометов. Вертолеты все же высадили пехоту и попытались взлететь. Четыре первые машины сумели подняться в воздух и

взять курс на базу в Тан-Хьеп. Пятый вертолет получил прямое попадание в двигательное отделение и рухнул на землю. Экипаж шестого вертолета попытался подобрать упавших, но и этот вертолет был сбит. Седьмой вертолет сумел выйти из-под обстрела, но полученные повреждения заставили пилота совершить вынужденную посадку всего в километре от поля боя. Из семи вырвавшихся из-под огня машин только две подлежали ремонту. Место высадки оставалось под обстрелом, поэтому выслать спасательную команду не представлялось возможным. Вертолеты сопровождения не смогли подавить огневые точки противника и, в свою очередь, потеряли один UH-1A, стрелок которого, сержант У. Дил погиб.

Стрельба утихла лишь через два часа, тогда на поле боя был выс-

лан один вертолет, который должен был подобрать уцелевших членов экипажа. Но едва вертолет попытался приземлиться, как огонь снова усилился. Пилот повел свою машину назад, но вскоре ему пришлось совершить вынужденную посадку. На базе Тан-Хьеп из семи разбитых вертолетов удалось собрать два. Эти машины до вечера доставляли сражающимся подкрепления и боеприпасы, а также эвакуировали раненных.

На земле события в районе Ап-Бак также развивались не лучшим образом. Противник, который был представлен 514-м батальоном регулярных войск вьетконга, занимал заранее подготовленные и хорошо замаскированные позиции. Атакующие несли тяжелые потери. Круживший весь день над полем боя южнокорейский наблюдатель не мог указать ни одной цели для поспешно вызванной авиации. Дополнительную неразбериху вызвал парашютный десант южан. По приказу из Сайгона парашютистов отправили на запад, в то время как партизаны отступили в прямо противоположном направлении. В результате этого казуса всю ночь десантники бродили по джунглям, то и дело устраивая перестрелки между собой. Всего злосчастный десант обошелся нападавшей стороне в 68 человек убитых (в т.ч. 3 американцев) и 106 раненных (6 американцев). Было потеряно 5 вертолетов, еще 9 машин получили серьезные повреждения.

Бой при Ап-Бак стал поворотным пунктом в ходе войны во Вьетнаме. Партизаны получали все большее количество тяжелого оружия, поэтому могли вести бой на равных с южанами. Американцы во многом потеряли веру в боеспособность армии Южного Вьетнама. Результатом боя при Ап-Бак стали перемены, коснувшиеся вертолетные части во Вьетнаме. Уже в феврале 1963 года UTHCSO получила разрешение первой открывать огонь. Одни из взводов роты перебросили в Да-Нанг, откуда UH-1 должны были поддерживать действия вертолетов корпуса морской пехоты. С марта 1963 года во Вьетнам на 90-дневные туры стали прибывать пулеметные взводы из 25-й пехотной дивизии США. Пулеметчики этой



*Очень быстро выяснилось, что большие белые звезды на бортах вертолетов служат отличной мишенью для вьетконговцев. Поэтому с 1963 года все вертолеты во Вьетнаме получили двух- или трехцветный камуфляж. На фотографии CH-31 (55-4143) «Chicken Runner» из 57 TC в двухцветной оливково-зеленой окраске.*





*Пара Vertol из 93 TC в полете над дельтой Меконга, апрель 1963 года.*



*Появление тяжелых CH-53 «Мojаве» позволило эвакуировать по воздуху сбитые вертолеты. На фотографии CP-37 (55-0626) эвакуирует сбитый CH-21 (52-8617) из 121-й авиароты, 14 сентября 1963 года.*

дивизии должны были выступать в роли бортовых стрелков в ротах CH-21. В марте в Плейку прибыл штаб 52-го авиационного батальона, который должен был руководить действиями вертолетных подразделений, находившихся в зоне II корпуса.

Началось постепенное замещение тяжелых и неповоротливых «летающих бананов» на современные UH-1B. Это потребовало полностью реорганизовать вертолетные роты. В июне 1963 года транспортные роты расформировали, а на их место сформировали авиационные аэромобильные легкие роты (Aviation Companies (Airmobile Light)). Каждая такая рота состояла из двух взводов транспортных и одного взвода штурмовых вертолетов. Взводы располагали по 8 вертолетов UH-1B. Еще одна машина находилась в ремонтном взводе. Транспортную модификацию UH-1B солдаты называли «slicks» («гладкие»), а штурмовую - «gunship» («канонерка»). Транспортные вертолеты, действительно, выглядели зализанными по сравнению с обвешанными вооружением штурмовиками. Однако УННТСО сохранила свою структуру, только к июню 1963 года из роты отозвали все старые UH-1A.



*В ноябре 1962 года УТТНСО получила новенькие УН-1В. На фотографии новые машины оснащены системой ХМ-6. На заднем плане старый УН-1А.*

Эта рота должна была поддерживать те части, в которых еще отсутствовали штурмовые взводы. Из-за перебоев с поставками новых УН-1В последние СН-21 вывели из Вьетнама лишь в августе 1964 года. В мае 1964 года во Вьетнам прибыла 114-я рота, которая вместе с 121-й ротой образовали временный авиационный батальон «Дельта» (Delta Aviation Battalion (Provisional)), базировавшийся в Сок-Транге. В состав 145-го батальона включили отряд А 19-й авиационной роты, прибывший во Вьетнам в мае 1963 года. Этот отряд располагал тяжелыми вертолетами Sikorsky СН-37 «Мojаве». Главной задачей тяжелых вертолетов была эвакуация сбитых машин. До октября 1964 года удалось эвакуировать 33 сбитых вертолета, потери отряда составили одну машину (№55-00627), сбитую 12 декабря 1963 года.

Интенсивность боевых действий нарастала и в период 1963-1964 г.г. вертолеты действовали все более активно. Обычным делом становились операции, в которых участвовало несколько десятков машин. Это требовало применения подходящей тактики и умелого руководства. Почти в каждой роте один вертолет оснащался несколькими комплектами радиостанций, служа в качестве летающего командного пункта. Была унифицирована тактика боевых действий.

Вертолеты могли действовать по парам (легкие огневые груп-

пы) и по тройкам (тяжелые огневые группы). Опыт УТТНСО свидетельствовал о том, что 5-7 штурмовых вертолетов вполне могут сопровождать 20-25 транспортных машин. Действия штурмовиков разделялись на три этапа: полет, заход на посадку и сама посадка. Полет произво-

дился на высоте порядка 500 метров, то есть вне пределов ружейного огня. В огневой контакт с противником на этой стадии вертолеты вступали лишь по прямому приказу командира «эскорта», который перед вылетом получал данные разведки о расположении огневых то-



*Почти с самого начала войны вертолеты участвовали в психологических операциях. УН-1В из 118-й авиационной роты сбрасывает листовки с помощью специального устройства.*



чек противника. При заходе на посадку вертолеты снижались до нескольких метров и открывали огонь по посадочной площадке и окрестностям. Затем огонь переносили в глубь, после чего начиналась высадка десанта. Когда десант оказывался на земле, управление огнем брал на себя командир пехоты или его американский советник. Он также указывал цели, если штурмовые вертолеты задерживались в районе высадки. Однако надолго штурмовики не оставались, а присоединялись к транспортным вертолетам, взявшим обратный курс.

Планирование десантных операций проводилось в корпусном центре тактических операций, откуда планы через штаб батальона передавались в роты. При малейшей возможности проводилась предварительная авиаразведка, в ходе которой выбиралась точка высадки, уточнялся маршрут полета и отлета, а также определялись контрольные точки на трассе. В зависимости от полученных данных вертолеты строились по-разному. Если площадка была маленькой - на 1-2 вертолета - то использовали построение в колонну. Если место позволяло, машины строились «лестницей» влево или вправо или в двойную колонну. Но самым популярным строем был клин, который всегда применяли во время перелетов. Строй клином облегчал контроль и управление конвоем, а также позволял маневрировать силами, чтобы высадить десант в самые сжатые сроки. Каждая следующая машина держалась сбоку и сзади от предыдущей. Задние вертолеты шли заметно выше, чтобы не попадать в завихрения, вызванные винтом переднего вертолета. Обычно выдерживалась дистанция, равная двум диаметрам несущего винта UH-1. За 5 минут до прохода конвоя местность разведывал авангард, состоящий из одной или двух пар штурмовых машин. Остальные штурмовики двигались по бокам конвоя. Если было достаточно сил, одна пара штурмовых машин замыкала строй.

Всегда старались сделать так, чтобы прямой и обратный маршрут пролегли в стороне друг от друга.



*Bell UH-1B (62-1877) из УННТСО, оснащенный системой ХМ-14, лето 1964 года. С середины 1963 года вертолеты этой части носили трехцветный камуфляж.*

Если требовалось высадить несколько эшелонов десанта, то каждый раз маршрут перелета изменялся. Но в горах и в условиях густых джунглей часто приходилось летать по одному маршруту. В этом случае старались минимизировать время нахождения вертолетов у цели.

В ходе операций важным моментом было взаимодействие транспортных и штурмовых вертолетов. Штурмовики, обвешанные броней и оружием, летали на пределе допустимой нагрузки, поэтому едва развивали скорость 50 км/ч и не могли поспеть за транспортными машинами. Но и транспортные машины испытывали проблемы. В условиях тропиков выяснилось, что вертолеты не могут брать на борт паспортный груз. Первоначально каждый транспортный вертолет перевозил

по 10 десантников. Но после того как 10 апреля 1964 года у вертолета из 114-й роты (№62-1910) на высоте 900 м отвалилась хвостовая балка и погибло 12 человек, нагрузку ограничили до 7-8 человек.

Все более решительные удары партизан по небольшим базам сайгонской армии заставили американцев сформировать силы быстрого реагирования, способные быстро прибывать к местам боев. Силы получили название «Eagle Flights», первые подразделения которых появились еще в 1963 году. На следующий год командование американскими войсками во Вьетнаме (MACV) придало подразделениям быстрого реагирования единую структуру. Каждый отряд «Eagle Flights» состоял из одного штурмового UH-1B, выступавшего в роли



*Вертолеты играли ключевую роль в снабжении частей специального назначения. На фотографии UH-1B из 118-й авиароты доставил воду на пост «зеленых берегов» а вершине горы Нуйбаден.*



*В середине 1964 года для нужд все более многочисленных групп советников были сформированы Airlift Platoons, разбросанные по всей территории Южного Вьетнама. На фотографии UH-1B (63-8633) из 145 Airlift Platoon.*

летающего командного пункта, семи транспортных «Ньюе» и пяти штурмовых машин. При возможности в состав отряда включали санитарный вертолет. В роли десанта выступали рейнджеры. Отряды «Eagle Flights» постоянно находились в состоянии полной боевой готовности, а иногда даже патрулировали угрожающую местность. Результаты десанта зависели от того, насколько быстро удавалось прибыть к месту сражения. Главной задачей сил быстрого реагирования было связать партизан боем до прибытия главных сил. Десантные группы также использовали для блокирования путей отхода. Отряды «Eagle Flights» стали первыми подразделениями, в которых на

практике был осуществлен принцип «аэромобильности», то есть возможности перебрасывать по воздуху все элементы отряда.

Быстрота реагирования «Eagle Flights» часто путала планы партизан. Но переломить ситуацию во Вьетнаме уже было невозможно. Несмотря на то, что в 1964 году численность американского контингента превысила 25000 человек (и 259 вертолетов), вьетконг выигрывал одно сражение за другим, постоянно расширяя контролируемую территорию. Командиры из MACV все настойчивее предлагали развернуть во Вьетнаме американские регулярные дивизии, но президент Джонсон отказался пойти на такой шаг. Зато вьетконг приступил к форми-

рованию регулярных дивизий. 28 декабря 1964 года 9-я пехотная дивизия вьетконга атаковала в районе деревни Бинх-Гхия 33-й батальон южновьетнамских рейнджеров. На помощь атакованным выступили механизированные и танковые части, парашютисты и морская пехота. Но противник не отступил и на протяжении нескольких дней вел полномасштабное сражение. Несмотря на артиллерийскую и авиационную поддержку южане потерпели поражение, потеряв убитыми более 400 солдат. Участвовавшие в бою 145-й и 13-й авиационные батальоны потеряли сбитыми 5 машин, полтора десятка вертолетов получило повреждения.

Теперь уже и для президента Джонсона стало очевидной необходимостью американской интервенции. Окончательно сомнения рассеялись после того, как в ночь с 7 на 8 февраля 1965 года вьетконговцы подвергли массированному минометному обстрелу базу 52-го авиационного батальона в Кемп-Холлоуэй под Плейку. Погибло 9 американских солдат, а 126 солдат получили ранения. Минами было уничтожено 9 вертолетов. Но лишь спустя несколько месяцев, 5 мая 1965 года на базу Бьен-Хо под Сайгоном начали прибывать первые части армии США - 173-я воздушно-десантная бригада. В штабной роте бригады имелось 4 легких вертолета. Прикрытие высадки обеспечивали все машины 145-го авиабатальона.

На протяжении первых двух недель американские десантники возводили оборонительные укрепления вокруг базы, а также проводили совместные учения с вертолетчиками. Акцент делался на взаимодействие со штурмовыми машинами. В специальном приказе командир бригады, генерал Э.У. Уильямсон говорил: «Штурмовые вертолеты очень часто тревожили прибывающие подразделения бригады. Кружили над головами, то и дело открывали огонь. Пусть вас не смущают сыплющиеся сверху стреляные гильзы и обрывки пулеметных лент. Многие необстрелянные солдаты принимали гильзы за пули. Не надо пугаться. Они не причинят вам вреда. Настоящие пули уже поразили



*UH-1B из 120-й авиароты обстреливает ракетами позиции вьетконга. Стрелок наблюдает ход обстрела.*





*Некоторые UH-1D, прибывшие во Вьетнам весной 1965 года, еще несли старые эмблемы с белой звездой и белой надписью «ARMY». Очень быстро эти эмблемы закрасили. На фотографии вертолеты из 175-й авиароты.*

цель. Вертолетчики - это наиболее профессиональные военные, каких мы до сих пор когда-либо видели. Если мы сумеем обнаружить цель, они ее поразят наверняка.»

Первый боевой опыт 173-я бригада получила 28 июня 1965 года, когда вместе с батальоном австралийской пехоты и двумя батальонами 2-й южнокорейской десантной бригады провела десант в так называемой «Зоне боевых действий D», известной также под названием «железного треугольника». Это был самый крупный к тому времени вертолетный десант. В операции участвовало 144 вертолета, в том числе 77 транспортных машин. Все пять батальонов были быстро перебросены в глубь треугольника. Партизаны, захваченные врасплох, отступили почти не оказав сопротивления. Аналогичную операцию провели 6-7 июля и снова добились победы. Но на этот раз арьергардные подразделения партизан оказывали ожесточенное сопротивление, так что для их ликвидации пришлось привлечь артиллерию и вертолеты.

В сентябре 1965 года на основании полученного опыта было решено освободить 145-й батальон, оставив при бригаде лишь одну вертолетную роту. Это позволило значительно повысить эффективность использования машин. В короткий срок число вылетов увеличилось на 24%, причем число боевых вылетов увеличилось на 165%. Масса перевезенных грузов возросла на 50%. При этом нагрузка на пилотов сократилась на 24%, а на вертолеты - на 23%.

В сентябре 1965 года во Вьетнам начали прибывать первые части 1-й пехотной дивизии («Big Red One»). В ноябре переброска завершилась. В составе дивизии имелось 108 вертолетов. Главными силами дивизии был авиакавалерийский (В американской армии термин «кавалерийский» (cavalry) скорее соответствует русскому «разведывательный»). (Прим.пер.) эскадрон (D-1/4 Cavalry) и 1-й авиационный батальон. В состав батальона входила рота десантных (22 UH-1D) и рота штурмовых (20 UH-1B) вертолетов. В штабной роте батальона имелось еще четыре вертолета. Кроме того, по 4 вертолета находилось при штабе дивизии и штабах трех бригад, а 9 легких вертолетов использовали в

качестве воздушных артиллерийских наблюдателей. База дивизии находилась в районе Фу-Лой, откуда дивизия быстро перешла к активным действиям в районе Сайгона.

Первые же операции выявили лучшие боевые качества более новых UH-1D, которые могли на равнинах вокруг Сайгона перевозить за раз до десяти американцев. Первые машины этого типа прибыли во Вьетнам в мае 1965 года в составе роты А 82-го авиационного батальона и роты А 1-го авиационного батальона. Обе упомянутые роты были целиком оснащены машинами UH-1D. Однако вскоре они поменялись с соседями (в т.ч. с 118-й ротой), передав несколько UH-1D в обмен на UH-1B. Именно 118-й



*UH-1B из взвода «Playboys» 197-й авиароты, оснащенный системой XM-16. Стрелок обслуживает пулемет M-60, подвешенный на «Bungeecord».*



*UH-1D, высаживающий десант 173-й бригады в районе Плейку, ноябрь 1965 года. Появление большого количества вертолетов позволило американцам быстро перебрасывать целые части на значительные расстояния.*

роте принадлежал первый сбитый во Вьетнаме UH-1D. Машина №64-13607 была сбита 10 июня 1965 года в ходе ожесточенного сражения под Донгсё, в ходе которой 145-й авиабатальон сумел спасти от полного разгрома лагерь сил специального назначения.

Другой крупной регулярной частью стала 1-я бригада знаменитой 101-й десантной дивизии -

«Screaming Eagles». Бригаду разместили на территории строящейся базы в Камране. 22 августа 1965 года бригада начала операцию «Gibraltar», действуя при поддержке вертолетов из 52-го батальона и корпуса морской пехоты. Целью операции было разблокировать шоссе QL-19, соединявшее Кинхон и Плейку, а также очистить от противника район Анкхе, куда должны

были прибыть части 1-й кавалерийской дивизии.

1-я аэромобильная кавалерийская дивизия была в то время единственной дивизией армии США, полностью оснащенной вертолетами. Дивизию сформировали 1 июля 1965 года на базе 11-й авиаштурмовой дивизии и 2-й пехотной дивизии. Фактически это была совершенно новая часть, хотя ей по-



*Вертолеты 13-го батальона (более 80 единиц) ждут сигнала к вылету на следующую операцию.*





*Во Вьетнаме главным средством эвакуации раненных с поля боя были специализированные санитарные вертолеты. Благодаря их применению раненных удавалось доставлять в госпиталь в течение часа с момента ранения.*



старались привить традиции 1-й кавалерийской дивизии, участвовавшей во 2-й Мировой войне и войне в Корее. Дивизия не имела танков и бронетранспортеров, а число грузовых автомобилей составляло лишь 30% от обычного. Зато дивизия располагала 443 вертолетами и самолетами, которые обеспечивали транспортом и снабжением восемь пехотных батальонов их три дивизиона 105-мм гаубиц. Главную силу дивизии составляла 11-я авиационная группа, в состав которой входило два батальона десантных вертолетов

UH-1 и один батальон транспортных вертолетов CH-47 «Chinook» с приданной 478-й ротой тяжелых вертолетов CH-54 «Tarhe» - «летающих подъемных кранов». Транспортный батальон состоял из трех рот по 16 машин в каждой. Десантные батальоны состояли из трех десантных рот (по 20 UH-1D) и одной штурмовой роты (12 UH-1B). В состав группы также входила 11-я авиационная рота, которая обеспечивала потребности штаба дивизии.

Качественно новую часть представлял собой 2/20-й воздуш-

ный батальон ракетной артиллерии (2/20 Aerial Rocket Artillery Battalion), располагавший тремя батареями штурмовых вертолетов UH-1B (по 12 машин в каждой) и штабной батареей (четыре UH-1B). Батальон входил в состав дивизионной артиллерии и выполнял характерные для артиллерии функции. Вертолеты проводили непосредственную поддержку сухопутных частей, уничтожая цели, обнаруженные наземными и воздушными наблюдателями. В задачу штурмовых вертолетных рот входило прежде всего



*UH-1D из «Champagne Flight» 1-го авиабатальона взлетает, высадив десант. Виден станок «Sagami» для пулемета М-60.*

сопровождение транспортных вертолетов. В 1970 году роты расформировали, а на их месте сформировали авиакавалерийские эскадроны. Целиком оснащенных вертолетами был разведывательный батальон дивизии 1/9 Cavalry Squadron. Здесь следует уточнить, что хотя в американской армии термином «кавалерийский» обозначают разведывательные части, 1-я аэромобильная кавалерийская дивизия называлась кавалерийской лишь для поддержания традиции. Когда в 1968 году 101-ю воздушно-десантную дивизию реорганизовали, она сохранила свое старое название, но получила дополнение - аэромобильная.

В действии такого сложного механизма, как аэромобильная дивизия, ведущую роль играло правильное руководство. В этой области также обнаружилось множество нововведений. Все командиры от командира батальона и выше располагали командирскими вертолетами. Это были серийные UH-1D, оборудованные дополнительными радиостанциями, позволявшими поддерживать связь с землей, авиацией и командиром высшего уровня. В ходе войны радиостанции постоянно модифицировались с целью повысить их надежность и уменьшить

массу. Благодаря этим усилиям масса дополнительной радиоаппаратуры сократилась с 600 до 150 кг. Чтобы обеспечить надежную связь в гористых районах на двух дивизионных самолетах CV-2 «Caribou» установили ретрансляторы. Мобильные командные пункты командиров бригад и дивизии оборудовали в подвесных контейнерах для СН-54. В таких же контейнерах оборудовали пункты оказания медицинской помощи, оснащенные кондиционерами, рентгеновскими аппаратами и операционными столами. Эвакуацию раненных с поля боя возложили на 15 санитарных «Ниеу». Все эти особенности превращали дивизию в грозную боевую единицу.

В том, что противник появился серьезный, вьетконговцы убедились уже в октябре 1965 года, когда 1-я кавалерийская дивизия вступила в бой в районе реки Ядранг. Это был первый (и как оказалось - последний) за всю войну случай, когда регулярная американская дивизия вступила в бой с регулярной дивизией армии Северного Вьетнама. Бой начался 19 октября 1965 года, когда 32-й северовьетнамский полк атаковал лагерь сил специального назначения Плейме, расположенный в 35 км на юго-восток от Плейку. Обороняющаяся сто-

рона при поддержке самолетов и вертолетов сумела сдержать первый натиск. 22 октября к месту боев прибыл 91-й батальон рейнджеров, доставленный в район вертолетами из 155-й авиационной роты. 24 октября главнокомандующий американскими войсками во Вьетнаме, генерал У. Уэстморленд приказал командующему 1-й кавалерийской дивизии, генералу Киннарду ликвидировать противника.

Первым шагом Киннарда стало выдвигение к месту боев артиллерийских батарей и пехоты сопровождения. Но на шоссе 6С американцы столкнулись с вьетнамцами из 33-го полка. Началась битва, которая через два дня внезапно прекратилась - северяне прекратили бой и растворились в джунглях. Обнаружить исчезнувшего противника поручили разведчикам из 1/9 Cavalry и батальонам 1-й бригады. С помощью вертолетов американцы тщательно прочесывали джунгли. Противника удалось обнаружить лишь 1 ноября. Высланная вперед американская пехота наткнулась на вьетнамский госпиталь. Вьетнамцы мгновенно контратаковали и лишь с помощью поддержки вертолетов из 2/20 ARA американцам удалось отбросить противника.





*Вертолеты «Хьюи» из роты А 25-го авиабатальона на бреющем полете над рисовыми полями в предместьях Сайгона, 1967 год.*

Дальнейшая разведка обнаружила войска северян у подножья горы Чупонг. Для перехвата противника, американцы организовали на дорогах несколько засад, каждая силой одного взвода 82-мм минометов. В ночь со 2 на 3 ноября один из взводов, расположенный в районе посадочной полосы «Магу», оказался атакован 8-м батальоном 66-го полка северян. Чтобы спасти взвод, американцы впервые применили штурмовые вертолеты ночью. Результаты штурмовки, проведенной ночью в условиях плотного соприкосновения враждующих сторон, оказались не слишком впечатляющими. Спустя час в район боя прибыли вертолеты из 227-го батальона, доставившие две роты 1/8 пехотного батальона. Следующий бой произошел 6 ноября, когда рота В из 2/8 Cavalry Battalion угодила в засаду. Лишь самоотверженные действия вертолетчиков, вытащивших солдат из-под огня, спасли роту от полного уничтожения.

Три дня спустя поисками противника в районе Чупонга занялась 1-я бригада. На 14 ноября был назначен десант 1/7-го кавалерийского батальона, возглавляемого подполковником Х.Г. Муром. Предполагалось, что десант будет представлять собой спокойное патрулирование джунглей. Но все вышло по-другому. Для высадки десанта на плацдарме X-Ray выделили 16 машин из 229-го батальона. Одновременно на плацдарме могли приземлиться восемь вертолетов, поэтому десант предполагалось высадить

четырьмя эшелонами. Высадку десанта прикрывали 4 легкие огневые группы из роты D 229-го батальона и 8 машин из АРА. Еще два вертолета обеспечивали снабжение десанта.

Первый эшелон, состоявший из роты В и штаба батальона, высадился на плацдарме X-Ray в 10:48. Спустя несколько минут прибыл второй эшелон. Очень быстро американцы смогли взять «языка», от которого узнали, что в районе горы Чупонг находятся три северовьетнамских пехотных батальона, которые «рвутся в бой убивать американцев». В это время подполковник Мур располагал всего 120 солдатами, которых он разослал во все стороны с задачей выяснить ситуацию. К полудню вертолеты доставили две

роты, а в 13:45 один из взводов вступил в огневой контакт с противником. Спустя несколько минут вьетнамцы перешли в атаку. Мур тут же вызвал огневую поддержку: артиллерию и вертолеты АРА. Спустя еще несколько минут в район боевых действий прибыли первые американские самолеты. Несмотря на плотный огонь удалось высадить еще один эшелон десанта. Прибыли санитарные вертолеты для эвакуации раненных.

Бой был ожесточенный и шел на короткой дистанции. Противоборствующие стороны часто переходили в рукопашную. В 14:25 поступил приказ остановить переброску следующих эшелонов десанта и вообще, ограничить вылеты в тот район лишь добровольно вызвавшими-



*Транспортные CH-47 «Chinook» использовали для доставки тяжелых грузов на уже захваченные плацдармы. На фотографии машины из 13-го авиабатальона в ходе операции «Junction City».*



*Вертолеты 173 АНС взлетают, высадив десант 1-й пехотной дивизии в ходе операции «Attleboro».*

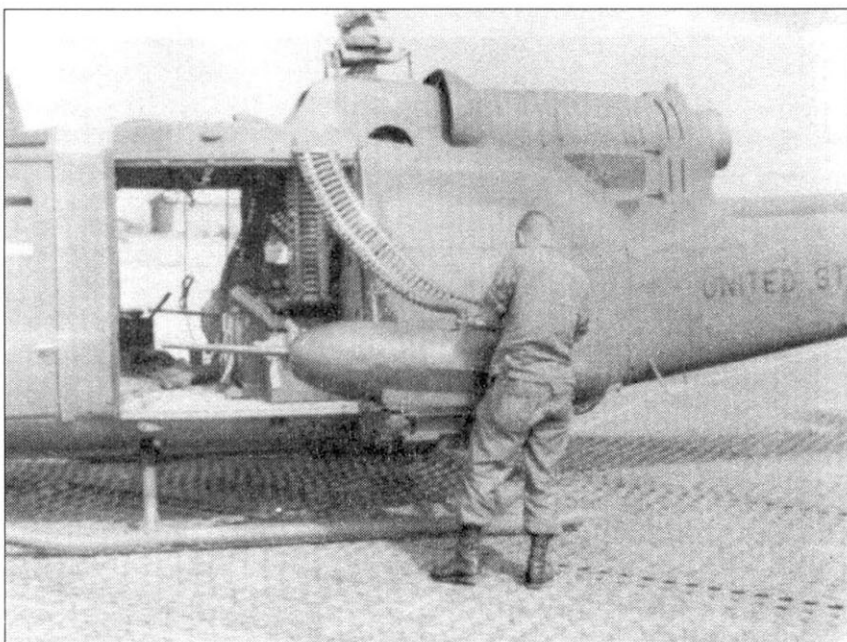
мися экипажами. До вечера вертолеты совершали рейсы к X-Ray, доставляя боеприпасы, воду и пищу. Улетая обратно, вертолеты забирали раненных и убитых. В ходе одного из вылетов вертолет «Orange 4» получил попадание в двигатель и совершил вынужденную посадку на плацдарме. Вечером, когда огонь ослаб, за три вылета на плацдарм перебросили роту В 2/7 кавалерийского батальона. Последний вертолет покинул плацдарм 21:30, когда уже стемнело.

С рассветом бой возобновился. Вьетнамцы атаковали так напористо, что подполковник Мур сообщил о том, что его положение становится угрожающим. Это означало, что все имевшиеся в распоряжении средства огневой поддержки - главным образом авиация - следовало направить на плацдарм. Огневой шквал заставил вьетнамцев прекратить штурм и уйти на территорию Камбоджи. Вскоре на плацдарм прибыло подкрепление в лице 2/5 батальона. Американцы прочесали

местность, обнаружив несколько сотен тел погибших вьетнамцев. Потери американцев составили 79 человек убитых и 121 раненых. 229-й батальон потерял 2 вертолета. Хотя поле боя осталось за американцами, одержать победу они смогли лишь ценой тяжелых потерь и благодаря массовой поддержке с воздуха.

Битва при Ядранге стала первой в боевой карьере новых транспортных вертолетов «Chinook». В период с 26.10 по 06.11 1965 года машины 228-го ASHB совершили более 4000 вылетов. Главной задачей вертолетов было переброска грузов из Анкхе и Плейку в Плейме. Кроме того, вертолеты перевезли по воздуху 32 105-мм гаубицы. Первоначально гаубицы перевозили внутри грузового отделения вместе с боекомплектом и расчетом. Однако такой способ перевозки требовал оборудования удобных посадочных площадок. Кроме того, выгрузка орудия занимала очень много времени. Позднее гаубицы и боекомплект стали перевозить на внешней подвеске под фюзеляжем вертолета. Использование вертолетов СН-47 для переброски артиллерии радикально изменило расклад сил на поле боя. С той поры американцы получили возможность использовать артиллерию там, где до этого о ее применении не могло быть и речи. Пушки могли поддерживать огонь пехоту с горных вершин. Со временем артиллерийские позиции на господствующих вершинах стали важной деталью в схеме действий американских войск во Вьетнаме. Позднее саперы 1-й кавалерийской дивизии разработали специальный комплект, перевозимый на «Chinook'ах», с помощью которого артиллерийская позиция могла быть оборудована за считанные часы. С 1969 года вертолеты СН-47 стали использовать в ходе артиллерийских налетов. Отдельные батареи вместе с пехотной ротой забрасывали в глубокий тыл противника, откуда артиллерия открывала огонь. Спустя несколько часов пушки и пехота доставлялись обратно.

Переброска артиллерии и грузов была основным заданием «Chinook'ов» во Вьетнаме. Для пе-



*Вооруженный 20-мм пушками (система XM-31) UH-1В из 145-го батальона, Бьенхоа.*





*Полеты в поросших джунглях горах требовали от пилотов огромного мастерства. На фотографии камуфлированный UH-1D доставляет боеприпасы для солдат 25-й пехотной дивизии.*

реброски живой силы вертолеты использовались значительно реже, и то только в безопасных тыловых районах. Как и у других вертолетов, грузоподъемность CH-47 во Вьетнаме оказалась значительно ниже паспортной. Вместо обычных 7 тонн модель А могла брать лишь 3,5 тонны в гористой местности и 4 тонны в низменностях. Полезную нагрузку также ограничивало навесное вооружение и броня. Для транспортировки бензина были разработаны простые резиновые подвесные баллоны емкостью 500 галлонов. CH-47 также использовали в гражданских операциях, в ходе которых перевозили беженцев и их имущество. В ходе одного из таких рейсов на борт «Chinook'a» взяли рекордное число вьетнамцев - 147 человек.

Другой важной задачей вертолетов CH-47 стала эвакуация сбитых вертолетов и самолетов. До конца войны было эвакуировано более 11500 сбитых машин общей стоимостью более 3 миллиардов долларов. Другой любопытной работой, вы-

полнявшейся главным образом машинами из 242 ASHC, было вытаскивание из трясины увязших машин, прежде всего бронетранспортеров M113. Кроме того, «Chinook'и» эвакуировали раненых и вывозили трупы погибших американцев. Всего за годы войны во Вьетнаме «летающие грузовики»

совершили более 2,9 миллионов боевых вылетов, в ходе которых перевезли 4,5 миллионов тонн грузов и 8,5 миллионов пассажиров.

В 1965 году американцы продолжили развертывание своих войск. К тому времени во Вьетнаме действовало уже 660 вертолетов. Планы предусматривали увеличить число вертолетов в следующем году до 2000 машин. Кроме того, планировалось перебросить во Вьетнам 4-ю, 9-ю и 25-ю пехотные дивизии. Такой рост авиации поставил перед MACV серьезную проблему - руководства столь многочисленной группировкой. В непосредственном подчинении MACV находилось множество отдельных вертолетных батальонов, разбросанных по всей территории Вьетнама. Батальоны использовали собственную тактику, приспособленную для конкретных условий: местности и поддерживаемых сухопутных частей. В результате такого разнообразия представлялось трудной задачей простая переброска пехотной роты из района Дельты на Центральное Плато и обратно. Чтобы стандартизовать тактику, подготовку и облегчить взаимодействие, 1 мая 1966



*«Full Hog» или оснащенный системами XM-3 и XM-5 UH-1B из 120 АНС в полете над Сайгоном.*



*CH-47 «Chinook» (66-19055) из 242 МНС вытаскивает увязший на рисовом поле бронетранспортер M-113 из 3/4 Cavalry Squadron.*

года в Тансонхут была сформирована 1-я авиационная бригада, которая взяла под свое командование все отдельные авиационные части Армии США во Вьетнаме. С течением времени бригада стала одной из самых многочисленных американских частей во Вьетнаме. В момент наибольшего развития бригада располагала 2202 УН-1, 635 ОН-6, 447 АН-1, 311 СН-47 и 641 самолетом.

Кроме централизованного управления отдельными частями в задачу бригады входило обеспечение поддержки с воздуха сухопутных частей. Возникла простая, но необычайно эффективная схема, которую отработали на примере 11-го авиационного батальона полковника Дж.Б. Старка, приданного 1-й пехотной дивизии. По возможности, каждая американская и южно-вьетнамская бригада должна была получить свою вертолетную роту. Оставшиеся резервы распределяли между южновьетнамскими пехотными дивизиями. На практике одной дивизии придавался один вертолетный батальон, независимо от того, сколько рот было в батальоне. Так, 52-й батальон поддерживал 4-

ю дивизию, 10-й батальон - бригаду 101-й дивизии и корейскую дивизию, 11-й батальон - 1-ю кавалерийскую дивизию, 214-й батальон - 9-ю дивизию, а 269-й батальон - 25-ю дивизию. 13-й батальон, развернутый позднее в авиационную группу, дислоцировался в районе Дельты и поддерживал исключительно южновьетнамские части.

В условиях Вьетнама было невозможно организовать адекватное техническое обеспечение многочисленного парка вертолетов. Это вело к большим боевым потерям. С одной стороны, молодые, неопытные пилоты часто совершали грубые ошибки в условиях неудобного ландшафта и нелетной погоды. Часто вертолеты врезались в деревья или склоны гор (эти причины составляли 20% всех боевых потерь). Вертолеты сталкивались в воздухе фюзеляжами или лопастями винтов. Много катастроф происходило из-за усталости конструкций или внезапной потери мощности из-за перегрузки машин. Случались и технические неисправности, например, двигатель глох во время полета, хвостовой винт повреждался стреляными гильзами (этим грешил

ла система ХМ-21), распаивалась створка грузового люка у УН-1D. Отмечались случаи спонтанного разрушения хвостового винта. 18 мая 1967 года УН-1D №62-12351 из роты А 227-го батальона рухнул с высоты 500 метров, похоронив под своими обломками всех четырех членов экипажа. Очень часто случалось, что мощная воздушная струя от несущего винта тяжелого УН-1 или СН-47 опрокидывала маленькие ОН-13 или ОН-23.

Множество катастроф объяснялась так называемым «человеческим фактором». Большое количество ошибок объяснялось физической усталостью как пилотов, так и технического персонала. Техникам приходилось работать по 14-16 часов в сутки, главным образом ночью. Пилоты также помногу находились в воздухе. Месячный норматив налета 140 часов сплошь и рядом перекрывался. Например, 1-й лейтенант Дон Уильямс из 191 АНС лишь за 25 января 1968 года совершил 36 боевых вылетов в район дельты Меконга общей протяженностью 12,8 часов. В течение следующих семи дней он совершил 206 вылетов, проведя в воздухе 69 ча-





*Машина AH-1G «Cobra» ранней производственной серии из 1-го взвода 334 АНС, Бьенхоа, апрель 1968 года. Машина несет типичное вооружение (с башенкой TAT-102). Снаружи на пилонах подвешены пусковые установки XM-159, а ближе к фюзеляжу гондолы с «миниганами» XM-18. В кабине сидит командир взвода, майор Р. Грей. 334 АНС была первой частью, полностью оснащенной «Кобрами».*

сов. И это было не исключение, а скорее правило.

День пилота начинался в 4:30. Не позднее чем через два часа пилот уже поднимался в воздух. Планы на день составлял командир части. Пилоты могли совершать грузовые или административные рейсы, в ходе которых на базы доставлялась почта, с одной базы на другую перевозили священника, из одной деревни в другую перебрасывали южновьетнамских солдат, в Сайгон и Дананг доставляли отпускников, а оттуда забирали окончивших отпуск. Случалось, что полет по самым спокойным маршрутам мог закончиться трагически. О таком рейсе вспоминает Уэйн Маца, служивший в 1971 году бортовым стрелком в 240 АНС: «...240-я рота и 1-я рота 9-го батальона поднялись по тревоге для того, чтобы эвакуировать жителей одной из деревень, затопленных в результате ливня. Мы получили координаты посадочной площадки и распоряжение закончить рейс как можно быстрее. Вся проблема заключалась в том, что на ту же посадочную площадку претендовало еще 40 вертолетов. Разумеется, на земле не было никаких огней, так что нам пришлось вклю-

чить свои прожектора. Со стороны казалось, что над затопленной деревушкой кружат какие-то НЛО с зелеными, красными и белыми мигающими огнями. На стеклах кабины играли блики. Не было никакой координат, и все обошлось без аварий лишь благодаря чуду.»

Главной задачей вертолетных рот все же была тактическая переброска войск и снабжение сухопутных частей. Ежедневно роты выделяли по 10 транспортных, 4-5 штур-

мовых и одной ремонтно-эвакуационной машине. Вечером, накануне операции, машины перелетали с базы на местный аэродром, где экипажи проводили ночь. Обычно прифронтовой аэродром представлял собой участок дороги, взлетно-посадочную полосу или учебный полигон. С восходом солнца, около 6:45, машины взлетали. Посадка хорошо подготовленных солдат была делом нескольких секунд. После взлета вертолеты формировали заранее определенный строй и направлялись к цели. Примерно за 30 минут до прибытия вертолетов, плацдарм «размягчался» с помощью авиации и артиллерии. Затем появлялись штурмовые вертолеты, которые кружили над зоной высадки пока шел десант. Часто место высадки закрывали дымовой завесой, которую ставили вертолеты UH-1, оснащенные системой дымогенерации.

Особенно трудно проходили десанты в центральной и северной частях Вьетнама, покрытых горами и джунглями. Тут тактика была другой. Возможные места высадки встречались редко и все контролировались партизанами. Для каждого нового десанта требовалось создавать новую посадочную площадку. Для этого основной десант предварялся небольшим отрядом солдат, оснащенных бензопилами и динамитом. Эти солдаты спускались на землю по канатам и быстро расчищали участок, необходимый для посадки хотя бы одного UH-1. Вер-



*Bell OH-13 «Sioux» был основным вертолетом воздушного наблюдения на первом этапе войны. На фотографии оснащенная ракетами машина из 1/9 Cavalry.*

толеты начинали высадку, доставляя все новых людей, которые тут же включались в работу по расширению посадочной площадки. Позднее джунгли стали расчищать с помощью 4-, 5- или 7-тонных бомб, сбрасываемых с вертолетов CH-45 и самолетов C-130 «Hercules».

Посадочные площадки требовались и для работы санитарных вертолетов. Уже в Корее славу добились маленькие OH-13 из MASH. Во Вьетнаме же вертолеты сплошь и рядом были единственным средством эвакуации раненных с поля боя. Благодаря широкому использованию вертолетов, раненных быстро доставляли в госпиталь, что позволило снизить смертность среди них. Для эвакуации раненных использовали вертолеты всех типов, однако уже с начала войны действовали специализированные части санитарных вертолетов. Первой из таких частей стал 57-й медицинский воздушно-санитарный отряд (57th Medical Detachment (Air Ambulance)), прибывший во Вьетнам 26 апреля 1962 года. Отряд возглавлял капитан Темперилли, на оснащении отряда состояли в то время еще новые машины UH-1 «Huey». Все эти приоритеты позволили отряду позднее получить прозвище «Originals» («Они были первыми»). База 57-го медицинского отряда первоначально находилась в Нхатранге, а позднее отряд перебазировался ближе к местам боев - в



*Санитарные вертолеты особенно кстати приходились в ходе боев в дельте Меконга. Для их посадок были сделаны специальные платформы. На фотографии UH-1D принимает на борт раненного с борта АТС-Н.*

Тансонхут. Хотя главной задачей отряда была эвакуация раненых американских советников, вертолетчики оказывали помощь и южнокорейским солдатам и мирным жителям.

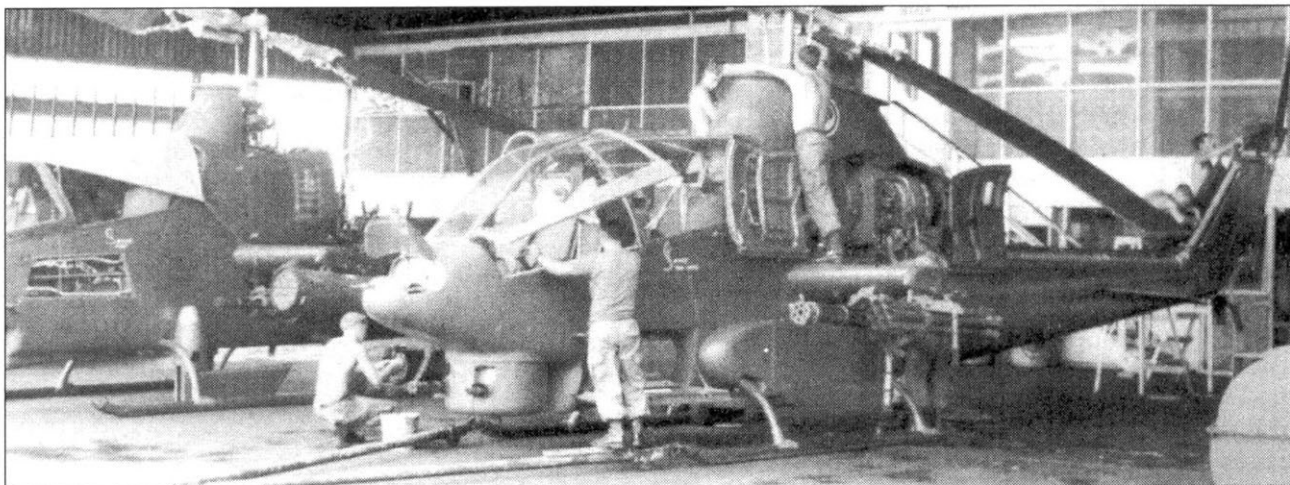
В первое время санитарные вертолеты не пользовались большим признанием. Постоянно шел спор о том, кому должен подчиняться 57-й отряд - никто не хотел брать на себя обузу. Отряду не выделили даже позывных и радиодиапазона. Лишь в середине 1963 года, когда бои с вьетконговцами начали носить ожесточенный характер, а число раненных росло с каждым днем, репутация 57-го медицинского отряда резко пошла в гору. Тогда отряд

получил свой первый радиопозывной - «Dustoff», который позднее стал синонимом термина «санитарный вертолет». Заметно увеличилось количество боевых вылетов, причем приходилось летать и в темное время суток. Два вертолета (из пяти машин отряда) постоянно действовали в районе Соктранга и Плейку. Особенно высоко акции отряда взлетели во время, когда им командовал майор Ч. Келли - третий по счету командир. Именно он придумал основное правило санитарной авиации: «Ты НИКОГДА не отказываешься от задания и НИКОГДА не взлетаешь без раненного на борту». Санитарная авиация несла



*UH-1C создавался как штурмовой вертолет. На фотографии одна из немногих машин в транспортном варианте из штабной эскадрильи 1-й авиабригады. Эмблема бригады видна на носу вертолета.*





*Пара «Кобр» из Cobra Transition School в ходе технического обслуживания, база Вунгтау. Машина на первом плане оснащена подвесной 20-мм пушкой XM-35 и пусковой установкой XM-158. На борту над полозьями виден контейнер для боекомплекта пушки.*

потери. Сам майор Келли погиб 1 июля 1964 года, когда его UH-1B (№63-896) был сбит вьетконговцами. Всего санитарная авиация потеряла убитыми 206 пилотов.

Хотя число санитарных вертолетов никогда не превышало 140 машин, они проделали огромную работу. В период с 1962 по 1973 г.г. вертолетчики вывезли 900000 раненных в ходе 496573 вылетов. Среди эвакуированных было 372947 американских граждан. Благодаря оперативности вертолетчиков раненные очень быстро оказывались в госпиталях. Редко когда между ранением и прибытием в госпиталь проходило больше часа. Медицинский отряд в числе первых получил новые UH-1H, оснащенные более мощным двигателем. В 1967 году вертолеты оснастили лебедками, которые позволяли поднимать раненных на канатах из густых зарослей. Во Вьетнаме американцы потеряли 199 санитарных вертолетов.

Период 1966-1967 г.г. проходил под знаком крупного контрнаступления американских войск. В многочисленных операциях типа «обнаружить и уничтожить» и «очистить и удержать» вертолеты играли ключевую роль. На вертолетах с каждым разом перебрасывалось все больше и больше живой силы и грузов. Первой из таких операций стала операция «Marauder», проводившаяся силами 173-й бригады 1-8 января 1966 года на Тростниковой равнине в районе Сайгона. В ходе боев американцам удалось разбить 267-й батальон вьетконга. Сразу

после окончания операции вертолеты 145-го батальона перебросили бригаду в лес Хобо, где 173-я бригада и 1-я пехотная дивизия участвовали в ликвидации командного комплекса 4-го военного округа вьетконга.

Затем 1-я кавалерийская дивизия продолжила осуществление плана «Matador» и очистила район Плейку и Контум от остатков северовьетнамской дивизии, находившихся там со времен сражения при Ядранге. Затем основные силы дивизии передислоцировались в провинцию Биндинь. Эта богатая рисовыми чеками провинция на протяжении ближайшего года превратилась в арену боев 1-й кавалерийской дивизии с 22-й пехотной дивизией Северного Вьетнама. В ходе операции «Masher/White Wing»

впервые по воздуху перебросили 155-мм гаубицы с помощью «летающих подъемных кранов» CH-54.

Самой крупной операцией 1966 года стала операция «Attleboro», проведенная в провинции Тайнинх. Ее проведение было спровоцировано атакой подразделений 9-й дивизии вьетконга, состоявшейся 14 сентября 1966 года, на позиции четырех рот специального назначения в лагере Суйда. Видя в этих событиях непосредственную угрозу Сайгону, генерал Уэстморленд отправил в район боевых действий 22 американских батальона из 1-й, 4-й, 9-й и 25-й пехотных дивизий, а также 173-й и 196-й бригад. Переброшенные на вертолетах американские части перекрыли пути отступления, но вьетнамцы растворились в джунглях. Северян удалось



*Мойка вертолетов в долине Анкхе.*



*Пехотные десанты на равнинах дельты Меконга часто проводились под прикрытием дымовых завес. Для этой цели применялись вертолеты с дымогенераторами. На фотографии эпизод десанта в районе Трангбанга, сентябрь 1969 года.*

обнаружить лишь 16 октября. Разыгралась ожесточенная битва, в ходе которой три вертолетных батальона совершили 37400 боевых вылетов, перевезя 46000 солдат и 6400 тонн грузов.

1967 год начался новым наступлением на «Железный треугольник». 8-26 января в ходе операции «Cedar Falls» американцам удалось уничтожить обширный укрепленный район вьетконговцев. В операции участвовали 1-я, 4-я, 25-я пехотные дивизии, 173-я бригада и 11-й бронекавалерийский полк. Сразу после завершения операции все эти части были переброшены на север в так называемую «зону боевых действий С», расположенную в провинции Тайнинх на границе с Камбоджей. Здесь действовала 9-я пехотная дивизия вьетконга. 22 февраля 1967 года 2/503-й парашютный батальон 173-й бригады совершил первый и единственный в ходе вьетнамской войны парашютный десант. Это позволило высвободить порядка 60 вертолетов, которых применили на других участках фронта. Проходившая в период с 22 февраля по 14 мая 1967 года операция потребовала от американо-сайгонской стороны привлечь 30 пехотных батальонов и значительное количество бронетехники. Это была самая крупная операция во Вьетнаме, которая закончилась полным уничтожением 9-й дивизии вьетконга. В это время 1-я кавалерийская дивизия вела бои в Биндине, отгесняя противника к северу.

Осенью подразделения 1-й кавалерийской дивизии пересекли границы I корпусного округа, в ко-

тором до того времени действовали лишь части морской пехоты США. Появление большого количества вертолетов и опытных солдат совершенно изменило расклад сил в районе. До этого партизаны сталкивались лишь с единичными вертолетами USMC. Третьим главным фронтом в 1967 году был район Плейку, где действовали главные силы 4-й пехотной дивизии (Ivy Division). Особенной ожесточенностью и кровопролитностью отличалась битва под Дакто в ноябре 1967 года. В ходе операции 4-я дивизия действовала при поддержке 173-й бригады и 1-й кавалерийской дивизии. Снабжение обеспечивал 52-й авиабатальон, перебросивший 40000 солдат и 6000 тонн грузов в ходе 22000 боевых вылетов. Всего в 1967 году вертолеты 1-й авиабригады совершили 2,9 миллионов вылетов, налетав 1,2 миллиона часов (то есть около 137 лет), перебросив 5 миллионов солдат (313 пехотных дивизий). Одновременно вертолеты заявили уничтожение 10556 партизан, 10400 укрепленных пунктов, а также затопление 10000 сампанов и джонок.

В ходе боев 1966-1967 г.г. силы вьетконга были вытеснены в труднодоступные горные районы на границе с Лаосом и Камбоджей. Американцы не имели разрешения пересекать границу Вьетнама, но постоянно пренебрегали им. Лишь в 1966 году над территорией Камбоджи было сбито четыре американских вертолета. Оказавшись в безопасности, повстанцы быстро восполнили потери и уже 30 января

1968 года начали генеральное наступление, известное как наступление «Тет».

Целью контрнаступления вьетконга было занять как можно больше населенных пунктов в Южном Вьетнаме и вызвать народное восстание. Однако с военной точки зрения операция была чистым самоубийством. Когда отряды партизандобровольцев выходили из-под прикрытия джунглей на открытую местность, они мгновенно делались легкой добычей американской артиллерии и авиации.

Когда 31 января 1968 года вьетконговцы атаковали американский штаб, расположенный на базе Тансонхут, на подмогу были вызваны штурмовые вертолеты из 120-й роты «Razorbacks». Вертолеты появились над полем боя уже спустя пять минут, как раз в тот момент, когда атакующий батальон вьетконга находился на поле для гольфа, прилегавшем к базе. Ликвидация открыто расположенной живой силы была для вертолетчиков делом нескольких минут. В обороне базы Бьенхо с аналогичным успехом выступили вертолеты AH-1G «Cobra» из 334-й вертолетной роты.

Благодаря вертолетам американцы смогли очень быстро перегруппировать свои силы, перебросив армейские части на наиболее угрожаемые участки, прежде оборонявшиеся лишь частями военной полиции. Вертолеты также высадили пехотный взвод из 101-й дивизии на крыше посольства США в Сайгоне, во время нападения на посольство отряда смертников. К 3



февраля все, за исключением Хюэ, сорок захваченных вьетконговцами населенных пункта были отбиты. Но бои за старую столицу Хюэ продолжались до 25 февраля. Бой шел за каждый дом. Главную ударную силу американцев в том районе составляли морские пехотинцы, вскоре к месту боев начали прибывать части 1-й кавалерийской дивизии. Кавалеристы блокировали город с земли и воздуха, а также организовали снабжение частей, ведущих уличные бои. Впервые армейские вертолеты CH-47 «Chinook» доставляли грузы на поле боя прямо с борта кораблей.

Отразив наступление вьетконга, американцы захватили инициативу и провели несколько крупномасштабных наступательных операций. В районе Сайгона в течение 54 дней 79 американских, австралийских и южновьетнамских батальонов зачищали территорию от вьетконговцев. Однако для репутации американцев много значило снятие многомесячной блокады с базы в Кхесанх. Это задание было выполнено 1-й кавалерийской дивизией в рамках операции «Pegasus». Причем впервые за всю войну дивизия действовала в полном составе. Поддержку осуществляли части морской пехоты и армии Южного Вьетнама. Применяв тактику «лягушачьего наскока» американцы шаг за шагом приближались к блокированной базе, пока не достигли ее 8 апреля 1968 года. Официальное завершение операции наступило спустя неделю.

Почти сразу все силы дивизии были переброшены в долину Ашау, которая с 1966 года стала одной из главных баз вьетконга. Отсюда вьетконговцы атаковали Хюэ. Чтобы устранить этот источник неприятностей, генерал Уэстморленд приказал кавалеристам ликвидировать вьетконговскую базу. Операция «Delaware/Lam Son 215» длилась с 14 апреля по 17 мая 1968 года. На этот раз противник избегал вступать в контакт и результатом операции стало лишь некоторое количество захваченных трофеев. Зачистки долины Ашау американцы проводили еще несколько раз. Но лишь один раз партизаны оказали сопротивле-



*Для перевозки особо тяжелых грузов применялись «летающие краны» - Sikorsky CH-54 «Tarhe». На верхней фотографии вертолет из 1-й кавалерийской дивизии перевозит 155-мм гаубицы на огневые позиции в рамках операции «Pegasus». На нижней фотографии CH-54 из 273 НН летит с подвесным контейнером, вмещающим до 67 человек.*

ние. Это было в мае 1969 года, в ходе операции «Apache Snow». Именно тогда произошло известное сражение при холме Гамубргер-хилл, в ходе которого «Кобры» из 4/77 ARA 101-й дивизии нанесли точный удар по... американским позициям.

К тому времени совершенно изменилась политическая ситуация. Под истеричные вопли либеральной прессы президент Р. Никсон был вынужден начать вывод американских войск из Вьетнама. От проведения крупных операций отказались, вместо них перешли к такти-

ке множественных булавочных уколов. Действия проводились силами пехотных взводов и рот. В апреле 1969 года был поставлен рекорд, когда вертолеты совершили 800000 боевых вылетов, то есть каждый вертолет в месяц совершил по 250 вылетов или 8-9 вылетов в день. Вместе с тем штурмовые вертолеты все чаще и чаще оказывали поддержку действиям южновьетнамской пехоты.

В 1970 году вывод американских войск из Вьетнама уже был в полном разгаре. В этот момент Ник-



*Расположенные в густых джунглях посадочные площадки редко давали возможность вертолетам опуститься на землю.*

сон принял решение начать вторжение в Камбоджу с целью уничтожить огромные склады оружия и провианта, созданные в районе камбоджийско-вьетнамской границы. Тем самым предполагалось отсрочить очередное наступление вьетконговцев на год. Операция, точнее несколько операций (Thoan Tang 43, 45 и 46), началась 1 мая 1970 года. Первым делом был так называемый «попугайский зоб», далеко выдающийся вглубь территории Южного Вьетнама и заканчивающийся всего в 33 км от Сайгона. На рассвете многочисленные В-52 сбросили бомбы на выбранные плацдармы. Две 7-тонные бомбы образовали площадки «East» и «Central», на которые в 8:10 начали высаживаться первые подразделения южновьетнамского 5-го парашютного батальона. Для их доставки привлекались 42 транспортных «Ньюеу», сопровождаемых 22 «Cobra» ми. Вьетконговцы спешно оставили угрожаемый район.

В то же самое время на земле в наступление перешел американский 11-й бронекавалерийский полк и южновьетнамский 1-й кавалерийский полк. Танки сопровождали две роты из 2/7 кавалерийского батальона 1-й кавалерийской дивизии, которые высадились в зоне X-Ray район «Fishhook». Третье направление удара шло из района Плейку-Банметхуот. Но это было

только начало. 5 мая подразделения 2/5 Cavalry обнаружили «город» - огромный комплекс из 182 бункеров и 18 казарм, расположенных на площади более 3 км<sup>2</sup>. Там было найдено несколько тысяч единиц стрелкового оружия, миллионы патронов, тысячи тонн риса и более 200 грузовиков. Все эти трофеи были переправлены в Южный Вьетнам. На протяжении 60 дней стянутые со всей страны вертолеты совершали регулярные рейсы, забирая добычу. Отвод американских войск из Камбоджи начался в середине июня, ежедневно снимали по одной базе. Последние американские солдаты (из В Трупп 1/9 Cavalry) покинули Камбоджу 29 июня 1970 года в 17:28.

Последней крупной операцией американской армии в регионе стало вторжение в Лаос. Причиной, заставившей американцев пойти на этот шаг, стали данные разведки о том, что в южном Лаосе организованы огромные склады, которые планировалось использовать в очередном наступлении вьетконга. Чтобы пресечь наступление до его начала, командование южновьетнамского I армейского корпуса и американского XXIV корпуса разработало операцию, которой присвоили криптоним «Lam Son 719». По плану сильные механизированные и танковые части вместе с перебрасываемой на вертолетах пехотой должны были выступить из района Кхе-

санх по шоссе № 9 на запад, выйти в район баз № 604 и 611, расположенных в районе Алоуи и Чепонэ и уничтожить их. К операции привлекались лучшие части армии Южного Вьетнама: 1-я пехотная дивизия, танковая бригада, парашютная бригада, бригада морской пехоты и три батальона рейнджеров генерала Хоанг Сюань Лама. Ограничения, наложенные Конгрессом США, не позволили американским войскам принять в операции непосредственное участие. Поэтому американцы участвовали лишь в ходе подготовительной операции «Dewey Canyon II». Целью этой операции было разблокировать шоссе № 9 на территории Вьетнама, а также уничтожить приграничные базы повстанцев в Кхесанх и Вандергрифт. Подготовительный этап продолжался с 30 января по 7 февраля 1971 года. За это время вертолеты совершили 16131 боевой вылет.

Само вторжение в Лаос началось 8 февраля 1971 года. Поддержку с воздуха оказывала 101-я авиатруппа, усиленная 14-м и 223-м авиационными батальонами, а также многочисленными вертолетными ротами, набранными со всего Вьетнама. Был усилен и 2/7-й кавалерийский эскадрон, который стал располагать четырьмя авиакавалерийскими ротами. Очень сложная горная местность, низкая облачность, дожди и противник сильно затрудняли работу вертолетчикам. В Лаосе вьетконговцы располагали 19 зенитными батальонами, оснащенными не только 12,7-мм пулеметами, но и 23, 37 и даже 57-мм зенитными пушками. Зенитные батареи прикрывали практически все места возможной высадки.

Первыми, как обычно, в дело вступили вертолеты воздушной кавалерии. Их задачей было обнаружить и уничтожить артиллерийские позиции вьетконговцев, разведать ситуацию, а также прикрыть зоны высадки десанта. Утренний туман отсрочил вылет первого эшелона десанта, который поднялся в воздух лишь в полдень. Всего до вечера было совершено 1460 боевых вылетов, в ходе которых удалось перебросить несколько пехотных и артиллерийских подразделений. Десант образовал четыре огневые



базы: «Delta», «Hotel» к югу от шоссе № 9 и базы № 30 и № 31, к северу от шоссе. Уже в первый день противник оказал ожесточенное сопротивление. Плотным зенитным огнем вьетнамцам удалось повредить несколько вертолетов, из которых один рухнул, не дотянув до базы в Кхесанх, погребя под своими обломками четверых членов экипажа и шестерых южновьетнамских военнослужащих.

На второй день погода испортилась окончательно, поэтому вертолеты оставались на земле. Бронетанковые силы смогли продвинуться на запад на 2 км. 10 февраля погода прояснилась и два батальона парашютистов высадился в предместьях Алоуи. В 15:15 десантники соединились с бронетанковыми частями. Во второй половине дня в зоне «Delta» высадились батальоны 1-й пехотной дивизии и начали продвигаться в направлении базы №611. На этом первый этап операции завершился. На протяжении следующих двух недель силы вторжения занимались обнаружением и уничтожением складов вьетконговцев. 25 февраля вертолетчики обнаружили и перерезали трубопровод, по которому северовьетнамские части получали топливо.

В тот же день вьетконговцы после нескольких пробных атак решили в контрнаступление. При поддержке танков северовьетнамская пехота заняла базы № 30 и 31. Несмотря на сильный огонь, санитарные вертолеты смогли эвакуировать из базы «Hotel» более 100 раненных. Сама же база также подверглась нападению и 1 марта ее пришлось оставить. Гарнизон базы отошел в Алоуи.

Несмотря на активные действия противника, генерал Уэстморленд приказал начать наступление на главную цель американцев - Чепоне. Все имевшиеся танки были связаны боем, поэтому оставалось только провести воздушный десант. С 3 по 6 марта батальоны 1-й пехотной дивизии смогли занять несколько плацдармов, которые обозначили именами голливудских звезд: «Sophia», «Liz» и «Lolo». Уже в первый день во время высадки десанта на плацдарм «Lolo» американцы



*Бортовой стрелок штурмового вертолета играл важную роль в ходе штурмовки. Он прикрывал борта и хвост вертолета, а также служил наблюдателем. Как видно на фотографии, работа бортстрелка была очень опасной.*

потеряли 7 вертолетов, а еще 22 машины получили сильные повреждения. Поэтому, уже на следующий день перед высадкой десанта плацдарм забрасывали дымными шашками, чтобы прикрыть дымовой завесой садящиеся вертолеты. 6 марта после очень удачного бомбометания удалось посадить 130 транспортных УН-1, прикрываемых 70 штурмовыми вертолетами. Тем самым всего в нескольких километрах от Чепоне на плацдарме «Норе» высадились два батальона 1-й пехотной дивизии. Десантники обнаружили и уничтожили склад, вмещавший порядка 1300 тонн оружия и боеприпасов.

После того, как Чепоне был взят, 10 марта было приказано начать отвод войск. Вьетконговцы блокировали с земли практически все плацдармы. 12-16 марта стояла нелетная погода. 13 марта в ходе эвакуации плацдарма «Sophia» из 60 вертолетов более половины получили повреждения, а 6 машин было сбито. Не лучше обстояли дела и на плацдарме «Lolo». Большие потери в вертолетах заставили командование ограничить их использование. Части получили приказ прорываться по земле, а вертолеты использовали лишь для эвакуации блокированных частей. Чтобы еще больше

сократить потери, вертолеты приземлялись в стороне от плацдармов. Активно использовалось маневрирование и полеты на минимальной высоте. Некоторые южновьетнамские части охватила паника. Обезумевшие солдаты цеплялись за полозья шасси взлетающих вертолетов, так что вертолетчикам пришлось смазывать полозья солидолом.

19 марта началась эвакуация из района Алоуи, а 25 марта последними покинули территорию Лаоса гарнизоны баз «Brown» и «Delta». До 7 апреля вертолеты совершали полеты в воздушном пространстве Лаоса, подбирая разрозненные группы солдат. Официальная пропаганда заявила об успешности операции. Вертолетчики совершили 164442 вылета, в том числе над территорией Лаоса 45828. Было потеряно 107 машин (6 OH-6, 12 UH-1C, 49 UH-1H, 18 AH-1G и 3 CH-47), а 618 вертолетов получили повреждения, причем более 200 машин ремонту не подлежали. Как вспоминал один из пилотов: «Тут мы поменялись ролями. Если во Вьетнаме мы были охотниками, то в Лаосе охотились на нас». Самые тяжелые потери понесли десантные машины, которым приходилось действовать на самых опасных участках. Большие потери понесли и наблюдатели



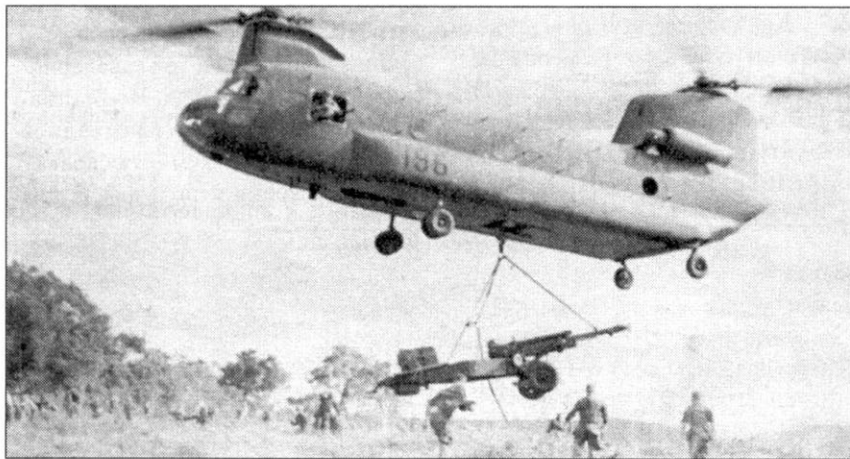
*В середине 1967 года во Вьетнам начали прибывать первые экземпляры нового вертолета воздушного наблюдения Hughes OH-6A «Coyote», имевшего популярное название «Loach» (Light Observer Chopper). Первоначально машины принимались неохотно, но позднее выяснилась необычайно высокая живучесть машины. На фотографии OH-6 из C-16 Cavalry, вооруженный «миниганом» XM-27.*

ОН-6, от использования которых очень быстро пришлось отказаться. В условиях хорошо организованной зенитной обороны выявилась живучесть АН-1Г по сравнению с УН-1С. Неоднократно «Кобры» возвращались на базу прошитые очередями крупнокалиберных пулеметов.

В Лаосе американские вертолеты впервые столкнулись с северовьетнамскими танками. Первоначально вертолетчики ничего не могли противопоставить толстой броне. Ракеты с фосфорными и фугасными головками не причиняли танкам вреда. Кроме того, для прицельного попадания вертолет должен был приблизиться к цели, сам становясь целью для зенитных пулеметов. Для борьбы с легкими плаваю-

щими ПТ-76 оказались эффективными 20-мм пушки XM-35. Лишь после того, как в части срочным порядком доставили ракеты FFAR с кумулятивной головкой, американские вертолеты смогли поражать танки. Хотя и в этом случае эффективность действий была не слишком высокой. Так, в период с 8 февраля по 29 марта 1971 года вертолеты из 2/17 Cavalry 66 раз атаковали танки противника, сумев сжечь только 6 машин и 8 повредить.

Необходимость специализированных противотанковых вертолетов становилась все ощутимее, тем более северяне применили бронетехнику в массовом количестве в ходе своего весеннего наступления 1972 года. В наступление перешли



*CH-47A «Chinook» из 196 МНС перевозит по воздуху 105-мм гаубицу М-102 в ходе операции «Bolling» в провинции Пхуйень.*

12 пехотных дивизий, поддерживаемые сотнями танков и тысячами самоходных орудий. Северяне легко смяли сайгонскую пехоту, а оставшиеся американские вертолеты стояли на земле из-за нелетной погоды. К тому времени американские войска уже практически покинули Вьетнам. Среди оставшихся вертолетных частей была 57 АНС, расположенная в Плейку. Машины роты поддерживали действия групп MACV/SOG. Во время Ночного наступления вертолетчики поддерживали окруженный гарнизон Контума: доставлялись подкрепления, боеприпасы, эвакуировались раненные. Штурмовые машины висели в воздухе по 24 часа в сутки. За первые две недели боев взвод «Cougars» потерял четыре вертолета над шоссе QL-14 из Дакто в Контум. Битва достигла апогея 14 апреля 1972 года, когда северяне приступили к генеральному штурму города. В этот день вертолеты из 57-й роты совместно с «Кобрами» из 361 АВС постоянно совершали боевые вылеты, стараясь хоть чем-то поддержать обреченный гарнизон.

Район Контума стал полигоном для спешно доставленных во Вьетнам вертолетов NUH-1В, оснащенных ракетами TOW. Вертолеты прибыли 28 апреля 1972 года в Кем-Холлоуэй, а уже 2 мая сержант К.У. Лейн подбил первый танк, которым оказался американский М-41 «Walker Bulldog», захваченный северянами в базе «Brown». С этого времени NUH-1В ежедневно совершали боевые вылеты, охотясь за северовьетнамской бронетехникой. 26 мая 1972 года вьетнамцы снова усилили натиск на Контум. Вертолеты до полудня совершили по три вылета, выпустив 21 ракету и подбив все 9 участвовавших в атаке танков. До конца июня, когда часть покинула Вьетнам, вертолетчики выпустили 81 ракету TOW и заявили 24 подбитых танка и полтора десятка бронетранспортеров. В ходе боевых вылетов NUH-1В всегда сопровождался «Кобрами» из 361 АВС или 7/17 Cavalry. Указание целей проводил капитан Р. Садек, летавший на своем УН-1Н. В июле 1972 года вертолеты TOW-Team прибыли в Мраморные горы в районе Дананга, где





*Южновьетнамский UH-1H, взлетающий с базы Тансонхут.*

обученные экипажи из 1-й авиабригады участвовали в боях за Квангтри. Там же действовали шесть UH-1M, оснащенные старыми ракетами SS-11. После завершения боев в Квангтри в октябре 1972 года оба отряда перевели в Бьенхо, где они оставались до конца войны.

Третьим важнейшим фронтом 1972 года был район Анлок, расположенный к северу от Сайгона. Там главную роль играли «Кобры» из 1-й кавалерийской дивизии, которые прицельным огнем сумели сорвать первую атаку северян. По одним данным вертолетчики применяли ракеты TOW, но более вероятно другая версия о применении ракет FFAR. Над Анлоком «Кобры» впервые столкнулись с новыми зенитными ракетами «Стрела» (SA-7 «Grail» по классификации НАТО). 12 мая северяне с помощью «Стрел» менее чем за полчаса уложили на землю пять AH-1G. Чтобы уменьшить потери, «Кобры» стали оборудовать системой отведения горячих выхлопных газов. Позднее, такую систему установили на все вертолеты.

Ценой невероятных усилий наступление северян удалось остановить. Начались переговоры о мире. В октябре, когда до заключения мира «было рукой подать», во Вьетнаме уже почти не оставалось американских войск. Большинство оставшихся вертолетных частей готовилось к отправке домой. Лишь аэромобильная кавалерия, несколько добровольческих отрядов и 57 АНС продолжали вести боевые дей-

ствия. В октябре вертолеты 57-й роты участвовали в эвакуации и уничтожении американской радиорелейной станции «Leghorn» в Ласосе. Вертолеты постоянно оказывали поддержку южновьетнамским войскам. До конца в штурмовых взводах использовали старые UH-1C. Даже когда 8 января 1973 года в Париже была достигнута устная договоренность, 57-я рота продолжала совершать боевые вылеты. Лишь когда 23 января мирный договор был официально подписан, боевые действия прекратились. Последние вертолетные части покинули Южный Вьетнам в конце марта. 28 марта расформировали 1-ю авиационную бригаду. Последним Вьетнам покинули вертолеты 57-го медицинского отряда.

### **Воздушная кавалерия**

Кавалерия, которая в свое время считалась элитой американской армии, после 2-й Мировой войны фактически перестала существовать, уступив место танковым войскам. Лишь кое-где сохранились

разведывательные подразделения. Первую попытку оснастить кавалерию вертолетами предприняли осенью 1955 года, когда был сформирован экспериментальный Sky Cavalry Platoon. Однако сопротивление со стороны некоторых высокопоставленных генералов не дало проекту хода. Лишь в 1962 году командование континентальной армии решило сформировать в танковых разведывательных батальонах (Cavalry Squadron) роты воздушной кавалерии (Air Cavalry Troop). Первой такой ротой стала D Troop (Air) 2nd Squadron 15 Cavalry 4-й танковой дивизии.

Рота воздушной кавалерии состояла из штаба, материально-технического взвода, а также трех боевых взводов: взвода вертолетов-наблюдателей (Scouts), взвода штурмовых вертолетов (Guns) и авиастрелкового взвода (Aero Rifle Platoon - ARP), располагавшего собственными транспортными вертолетами. В некоторых ротах транспортные вертолеты выделялись в отдельный взвод (Aero Lift Platoon). Во взводе наблюдателей и штурмовиков было по 9 вертолетов, а в транспортном взводе - 5. Еще три машины находились при штабе роты. Всего штатное расписание роты воздушной кавалерии включало 26 вертолетов и 182 человека.

Позднее началось формирование батальонов воздушной кавалерии (Air Cavalry Squadron). В состав батальона входил штаб и пять рот: штабная рота, три роты воздушной кавалерии (A, B и C), а также рота наземной разведки (D). В свою очередь, рота D состояла из штаба, секции снабжения и три кавалерийских взвода на джипах. Во Вьетнаме роты D в шутку назывались «крысиным патрулем», поскольку их первое время использовали для



*Санитарные машины из 498-й медицинской роты в Квинхоне, май 1967 года.*



*Несмотря на широкое распространение «Кобр» во многих частях до конца войны использовали в качестве штурмовиков старые UH-1C. На фотографии вертолет 66-0618 из взвода «Muskets» 176 АНС, Чулай, 1971 год. Бело-красно-белый пояс на хвостовой балке был знаком быстрой идентификации машин 14-го авиабатальона. Вооружение: «Minigun» XM-21 и пусковая установка XM-158.*

разведки, патрулирования дорог, охраны конвоев и баз, а также в качестве сил быстрого реагирования. Часто рота D действовала совместно с вертолетными ротами. Позднее задачи роты D изменились. На их базе формировались дополнительные авиастрелковые взводы, действовавшие наряду со штатными ARP. В некоторых случаях роту D даже расформировывали (например, в 1/9 Cavalry), создавая на ее месте стандартную роту воздушной кавалерии.

Несмотря на обширный опыт, полученный в ходе учений на территории США, первый период службы воздушной кавалерии во Вьетнаме был неудачным. Концепция использования еще не была до конца определена, и каждый командир имел свое авторитетное мнение на этот счет. Поэтому некоторые роты использовались в качестве транспортных частей или частей поддержки. Почти правилом стало оперативное подчинение Air Cavalry Troops дивизионным авиабатальонам. В этот период наиболее активно действовали взводы штурмовых вертолетов. В качестве примера можно привести участие пары UH-1B из D-1/4 Cavalry 1-й пехотной дивизии (ведущий 1-й лейте-

нант Бен Прайб) в ходе сражения при Апбаубанг 11 ноября 1965 года.

Сражение было ожесточенным и шло целый день. За свои действия в том бою лейтенант Прайб получил медаль «Летный крест за отличие». В наградном листе говорилось: «В тот день 1-й лейтенант Прайб был ведущим пары штурмовых вертолетов. Его задачей было разведать район деревни Баубанг, где американские войска (главным образом танки из 1/4 Cavalry и рота пехоты) были атакованы и связаны боем примерно полком пехоты вьетконга. Около 09:30 санитарный вертолет, занимавшийся эвакуацией раненных (UH-1D № 64-13423) попал под огонь противника и получил 15 попаданий. Пилот санитарного вертолета заявил, что дальнейшая эвакуация раненных невозможна до тех пор, пока огонь не ослабнет. Раненные начинали умирать. В это время Прайб решил сопровождать санитарный вертолет. Пренебрегая собственной безопасностью, лейтенант направил свою машину в сторону противника, отвлекая на себя огонь. Прицельным огнем вертолет Прайба подавил несколько огневых точек вьетконговцев, позволив тем самым санитарному вертолету забрать раненных. В ходе

вылета вертолеты сопровождения получили множественные попадания, но продолжали выполнять задание до тех пор, пока все раненные не оказались в безопасности.»

Серьезной проблемой, особенно для вертолетов-наблюдателей, было приспособиться к условиям Вьетнама. В ходе учений в Форт-Уолтерс или Форт-Ракер, пилоты готовились к войне на европейском ТВД. Наблюдатели умели определять советскую бронетехнику. Основным приемом наблюдателей было высадиться на господствующей высоте и с помощью бинокля осматривать окрестности. Личный состав из 7/17 Cavalry незадолго перед отправкой во Вьетнам проходил обучение в арктических условиях Форта-Кемпбелл. Поэтому оказавшимся во Вьетнаме вертолетчикам пришлось коренным образом переучиваться. Во Вьетнаме было главным не определить тип танка, а обнаружить хорошо замаскированные позиции противника.

Так воздушные разведчики превратились в следопытов. Очень быстро они стали действовать над самой землей или над верхушками деревьев. Вертолет одного из пилотов D-1/4 Cavalry - Рода Уиллиса - неизменно возвращался на базу с



полозьями, увешанными обломками веток, а случалось и останками зверей. Очень быстро наблюдатели стали с первого взгляда находить тропинки и следы. По тому как лежит помятая трава они могли определить направление и давность движения. Следы пребывания противника искали на берегах рек, находя там рыболовные верши. Особое внимание обращали на пожарища, где особенно легко было обнаружить свежие следы. Практиковались полеты в сумерках, когда огонь и дым костров выдавал расположение противника. Активно искали склады, укрепленные позиции и укрепленные точки вьетнамцев. Кроме того, в задачу наблюдателей входило обнаружить площадки, годные для высадки десанта, управление движением танков и пехоты, определение маршрутов и целей, обнаружение засад, оценка ситуации, а также оценка эффективности бомбометания (Bomb Damage Assessment - BDA).

Подобные проблемы возникали и с пехотой из ARP. В первый период войны авиастрелковые взводы расплылись, формируя из них дальние разведывательные патрули (Long Range Recon Patrol), состоявшие из пяти человек. В задачу этих патрулей входила разведка глубоких тылов противника. Патрули проводили в джунглях до 30 дней проводя оценку эффективности бомбометания и обнаруживая засады. Но



*Bell OH-58A «Kiowa» должен был заменить OH-6. Однако из-за слабых летных качеств эти вертолеты не получили популярности. Их использовали главным образом в качестве курьерских машин.*

главной задачей патрулей было держать под наблюдением части противника, обнаруженные вертолетами, до прибытия ударных сил.

Когда в 1970 году условия войны во Вьетнаме изменились, изменилась и тактика ARP. С этого времени им поручали в основном спасение сбитых пилотов, а также оборону баз. Когда в 1972 году американское правительство запретило сухопутным частям участвовать в боевых действиях, ARP остались без работы. Их мораль резко пошла вниз, начался разврат, пьянство и появились наркотики. Для поддержки с земли некоторые роты воздушной кавалерии использовали южновьетнамских добровольцев и даже китайцев-наемников.

В авиастрелковых взводах служили только добровольцы, которые уже имели опыт боевых действий во Вьетнаме. Продуманная тактика и использование вертолетов

позволяли стрелкам действовать налегке. Они не таскали 40-килограммовые рюкзаки. Дневной рацион, две фляжки с водой и по максимуму боеприпасов - вот все что они брали с собой на задание.

Со временем воздушная кавалерия сумела добыть себе славу. Больше всего прославились части 1-й кавалерийской дивизии и 11-го кавалерийского полка. Эти части со своего первого дня во Вьетнаме эффективно использовали «летающие глаза и уши». Полковник Г.С. Паттон (сын знаменитого генерала Паттона), командир 11 ACR, утверждал, что 90% боев полк начинал с того, что в контакт с противником входила воздушная кавалерия. Он также говорил, что большинство побед полк одержал «благодаря 9 парам глаз воздушных разведчиков». Подобную оценку воздушной кавалерии давали и в 1-й кавалерийской дивизии. 1/9 батальон располагал



*UH-1D (65-12775) из 162 АНС сбрасывает контейнеры с газом CS.*



*«Бомбардировщик» УН-1Н, оснащенный системой MAD, 25-й авиабатальон.*

17% вертолетного парка и 4% личного состава дивизии, но на его счету записано более половины уничтоженной дивизией живой силы противника. В этом деле огромна заслуга подполковника Стоктона, первого командира 1/9 Cavalry, который часто вопреки приказам и запретам вел своих солдат к победам.

Успехи, одержанные 1/9 батальоном заставили американское командование приступить к формированию отдельных батальонов воздушной кавалерии. Первый из них - 7/17 Cavalry - сформировали в сентябре 1966 года в Форт-Ноксе, а уже весной 1967 года батальон оказался во Вьетнаме. Следом за ним прибыл 7/1 Cavalry и 3/17 Cavalry, которые вошли в состав 1-й авиационной бригады. Часто эти батальоны придавали пехотным дивизиям. Так, 7/1 Cavalry обычно действовал с 9-й пехотной дивизией, 3/17 Cavalry - с 1-й пехотной дивизией, а 7/17 Cavalry - с 4-й пехотной дивизией.

В конце 1967 года постепенно начался изменяться круг задач, решаемых воздушной кавалерией. Из разведывательных частей они стали превращаться в боевые части, целью которых стало наносить противнику максимальные потери. Впервые воздушную кавалерию ис-

пользовали в полномасштабных боевых действиях в октябре 1967 - январе 1968 г.г. в ходе операции «Wheeler/Wallowa» в районе Чулай. В ходе операции Рота В 1/9-й роты 1-й бригады 1-й кавалерийской дивизии сумела уничтожить до батальона пехоты вьетконга и захватить 37 пулеметов. Вертолеты батальона 265 попадали под огонь противника. Потери батальона - 3 убитых и 42 раненных.

Дальнейшие перемены происходили в период 1968-1969 г.г. В это время американская армия значительно сократила проведение крупномасштабных наземных операций. Вместо этого основной акцент был сделан на небольшие операции силами роты или батальона. Когда же начался вывод американских войск из Вьетнама, части воздушной кавалерии приняли на себя всю тяжесть дальнейших боевых действий. В ходе вторжения в Камбоджу в апреле-мае 1970 года была даже сформирована 9-я кавалерийская бригада в составе 1/9 и 3/17 батальонов, подчиненная штабу 1-й кавалерийской дивизии. Роты воздушной кавалерии продолжали действовать и тогда, когда основные силы их дивизий уже были выведены из Вьетнама. Оставшимся ротам

меняли номера и подчиняли их штабу 1-й авиабригады. Воздушная кавалерия была по сути единственными частями армии США, участвовавшим в боях 1972 года. Последние кавалерийские части покинули Южный Вьетнам в феврале 1973 года.

Деятельность воздушной кавалерии носила очень интенсивный характер: 10-12 часов в сутки, 7 дней в неделю, 52 недели в году. Ежедневно рота выставляла 4 вертолета-наблюдателя, 4 штурмовых вертолета и 4 транспортный вертолет, в том числе одну командирскую машину. В некоторых частях, чьи базы были далеко удалены от района боевых действий, организовывались полевые аэродромы (FARRP). Это позволяло сократить время на дозаправку и перевооружение, а также позволяло постоянно держать машины в контакте с противником. Это было особенно важно, так как противник мог воспользоваться удобным моментом и уйти в джунгли. Аэродромы FARRP особенно хорошо себя показали в ходе отражения партизанских наступлений в 1968 и 1972 годах. Боевые действия обычно проводились только днем. Ночью вертолеты поднимались в воздух лишь в исключительных случаях.





*«Light Fire Team» из роты В 25-го авиабатальона. В психологических целях на вертолетах нарисованы зубастые пасти и свирепые глаза.*

День в частях воздушной кавалерии начинался в 5 часов утра. Оперативный офицер сообщал задачи и указывал районы действий. Экипажи наскоро завтракали и поднимались в воздух. Воздушная кавалерия действовала отрядами, которые обозначались различными цветами. «Белый» отряд состоял из двух наблюдателей, «красный» - из двух штурмовиков. Вертолеты ARP входили в состав «синих» отрядов. В первое время в 1/9 Cavalry «белые» и «красные» обычно действовали сообща. Один из вертолетов летел над самой землей и вел наблюдения. Второй шел на высоте 100 м, а на высоте 500 летели две штурмовые машины. Когда появились вер-

толеты OH-6 в некоторых частях (например, 7/1 Cavalry) оба наблюдателя стали летать над землей. В некоторых частях предпочитали двигаться медленно, в других (D-1/4) запрещалось снижать скорость меньше 80 км/ч.

С середины 1968 года основным отрядом воздушной кавалерии стал «розовый» - «Pink Team» или «Hunter-Killer Team». Как можно догадаться по названию, отряд состоял из наблюдателя («охотника») и штурмовика («убийцы»). Наблюдатель, как обычно, шел над самой землей, а штурмовой вертолет кружил высоко в небе, выступая в роли ретрансляционной станции. Если «розовым» придавался вертолет

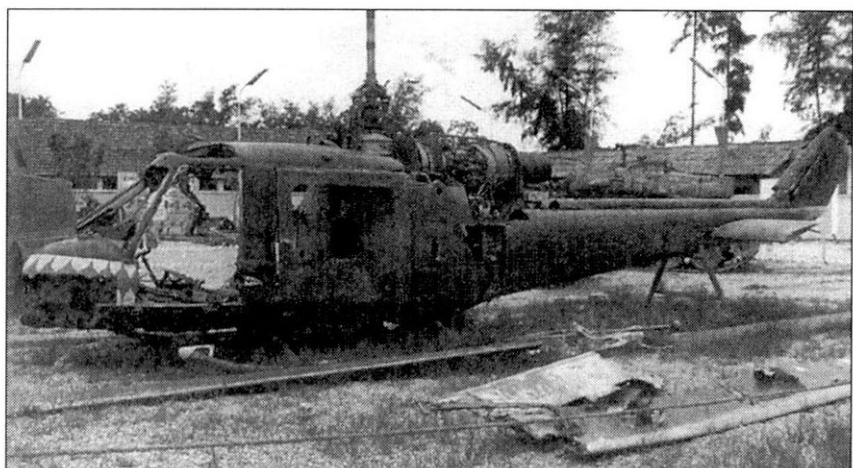
ARP, то команда «меняла» свой цвет на «фиолетовый». В особо угрожаемых районах формировали так называемые «Cavalry Packs» состоявшие из трех OH-6, трех AH-1G и двух UH-1H.

С рассветом роты воздушной кавалерии отправляли на разведку два «розовых» отряда, которые проводили визуальную разведку. В зависимости от ситуации отрядам или указывали районы разведки или давали право свободной охоты. Подлет к заданному району проводили на высоте 500-600 м. Над целью наблюдатель стремительно снижался и начинал «охоту».

В ходе выполнения заданий постоянно происходили какие-то



*Штурмовой UH-1B патрулирует район Ан-Кхе.*



*Во вторжении в Лаос участвовали многие остававшиеся во Вьетнаме авиационные части. Среди них были и «зубастые» УН-1С из 174 АНС. На фотографии сверху «туз пик» готовится к вылету на базе Кхесанх. Внизу: на всякий туз найдется джокер - один из сбитых в Лаосе «зубастиков» позднее экспонировался в ханойском музее.*

казусы. В феврале 1966 года во время боев 1-й кавалерийской дивизии в долине Бонгсон, пилот Дейв Брей из В-1/9, пролетая мимо пальмы, увидел как сидевший на ее верхушке вьетнамец направил в его сторону свой АК-47. Брей уже попрощался с жизнью, но бортовой стрелок П. Бечбаргер успел выстрелить первым. 1 ноября 1965 года в долине реки Ядранг тот же Брей и Л. Ташер устроили настоящую охоту, заставив четырех вьетконговцев бежать до изнеможения.

Один из пилотов С-3/17 Cavalry, проводя разведку в районе границы с Камбоджой, обнаружил, что на одном из участков дорога закрыта бамбуковым навесом. Тогда пилот направил свою машину прямо под навес. Внутри навеса находилась группа партизан, которые не растерялись и открыли огонь. Уходя из-под огня, пилот взял резко вверх, пробил крышу навеса и набрал высоту.

В августе 1968 года патруль из D-1/4 Cavalry обнаружил большой укрепленный пункт противника. Отправленные в тот район авиастрелки с изумлением обнаружили внутри бункера тщательно законсервированный американский танк М-41 «Walker Bulldog». Как позднее выяснилось, этот танк был захвачен в 1966 году вьетконговцами во время нападения на южновьетнамскую базу Бенкат. В другой раз, 28 августа 1969 года, «розовая» команда (Г. Миллз на ОН-6 и Д. Синер на АН-1Г) обнаружили неподалеку от огневой базы Киен (60 км к северу от Сайгона) северовьетнамский взвод, расположившийся на небольшой полянке. В течение нескольких минут Миллз и его наблюдатель Дж. Паркер выпустили по поляне весь боекомплект. Синер пустил пять ракет. Раненных добивали из винтовки, а когда к ней кончились патроны, Миллз достал пистолет.

Высланный потом на поляну взвод ARP обнаружил 26 трупов и кучу брошенного снаряжения. Миллз оставил себе на память простреленный в 24 местах котелок одного из убитых вьетнамцев.

После того, как противник был обнаружен, наблюдатель брал на себя проведение дальнейшей операции. Он направлял штурмовые вертолеты и указывал им цели. Если ситуация осложнялась, наблюдатель вызывал помощь. На базе роты или на FARRP всегда ждали два резервных отряда. «Синие» тоже были наготове. Когда авиастрелки отправлялись на задание, наблюдатель должен был найти для них подходящую посадочную площадку. Транспортные вертолеты всегда прикрывались штурмовиками или «розовым» отрядом. Особенно тщательно действовал эскорт в районе высадки. В момент десантирования пехоту огнем прикрывали не только штурмовые машины, но и бортовые стрелки транспортных вертолетов. Наблюдатель в этот момент отлетал в сторону, чтобы не попасть под шальную пулю или рикошет. Когда «синие» оказывались на земле, наблюдатель возвращался на свою позицию и продолжал руководить операцией. От него требовалось не только хорошее зрение, но и изрядная сноровка, чтобы одновременно обмениваться информацией сразу в трех радиодиапазонах.

В результате наблюдатели дольше всего оставались над полем боя, служа мишенью для противника. Постоянные споры шли на тему, какое оружие должно быть у наблюдателя. В некоторых частях полагали, что главная задача наблюдателя - следить за полем боя и координировать действия вертолетов, поэтому наблюдатель должен иметь лишь легкое оружие, чтобы не перегружать вертолет. В других же частях утверждали, что раз наблюдатель постоянно висит над полем боя, то вертолет следует превратить в маленькую летающую крепость. Именно так попытались оснастить ОН-13 из 1/9 Cavalry. Однако грузоподъемность вертолетов этого типа позволяла разместить на борту лишь пулемет и несколько ручных гранат.





*Камуфлированный УН-1В из 117-й авиароты в полете над провинцией Куи-Нхон, 1964 г.*

Значительно лучше вооружались ОН-6. В D-1/4 на вертолеты ставили «Minigun» M-27 с боекомплектom 2000 выстрелов, которым управлял пилот. Личное вооружение пилота состояло из винтовки CAR-15 с 20 магазинами, револьвера и кольта 45-го калибра. В задней кабине стрелка-наблюдателя располагался целый арсенал. Под сиденьем лежала винтовка M-16 с 30 магазинами, гранатомет M-79, а часто и дробовик. У ног располагался деревянный ящик, вмещавший не менее 3000 патронов к пулемету M-60. Слева от стрелка стоял второй ящик (часто выстланный бронежилетом) с гранатами: осколочными, зажигательными, фосфорными и слезоточивым газом. В обязательный боекомплект входило 25 дымовых шашек, по 5 каждого цвета. Обычно дымовые шашки развешивали на веревке, протянутой между сиденьями в кабине пилота. Предпринимались попытки использовать самодельные бомбы. Это могла быть бочка с нефтью и привязанной к ней термитной гранатой, или осколочная граната, обложенная кусками пластика C-4 и обсыпанная гвоздями, болтами и осколками стекла. Часто изготавливать такие «адские машины» приходилось от безысходности. Например, в 1972 году капитан Р. Редклифф из F-4 Cavalry лишь с помощью самодельных бомб су-

мел остановить несколько вьетнамских танков.

Вьетконговцы и северовьетнамцы старались не открывать своих позиций. Если американцам удавалось их обнаружить, вьетнамцы концентрировали огонь на APR и вертолетах. Иногда вьетнамцы устраивали засады, которые могли закончиться ожесточенным боем. Именно по этому сценарию развивались события 9 июля 1969 года в районе Фулой.

В тот день первым на разведку вылетел Б. Кэллуэй из D-1/4 Cavalry. Он обнаружил, что на территории брошенной американской

базы расположился северовьетнамский взвод. Заметив вертолет, вьетнамцы ушли в джунгли. Было решено высадить взвод APR, возглавляемый лейтенантом Бобом Гаррисом. Кэллуэй, понимая неопределенность ситуации, выступил против десанта, но командир роты, майор Мур настоял на своем решении. Примерно в 9:00 «синие» высадились на небольшой полянке, заросшей высокой в рост человека «слоновой» травой. Осмотревшись, Гаррис приказал своим солдатам двигаться в сторону джунглей, куда по словам Кэллуэя скрылись вьетнамцы. Американцы медленно двину-



*Пилот Пол Винкель у своего «Хью».*



*Штурмовой вертолет UH-1N «Твин Huey» на авиабазе Камрань, 1971 г. Машина предназначена для высадки «зеленых беретов», поэтому опознавательные знаки закрашены.*

лись в указанном направлении, продираясь через траву.

Несмотря на то, что в воздухе кружило два наблюдателя (вторым был уже известный читателю Г. Миллз), позиции вьетнамцев обнаружить не удавалось. Между тем, расположившись полукругом, вьетнамцы следили за десантом и терпеливо ждали, когда американцы подойдут поближе. Внезапно на солдат лейтенанта Гарриса обрушился свинцовый ливень. Десантники залегли, не успев даже засечь откуда по ним ведут огонь. Осмотревшись, Гаррис определил, что единственный их шанс на спасение - это добраться до воронки от полторатонной бомбы. Очень быстро американцы укрылись в воронке. О судьбе шедших впереди рядовых Графтоне и Митчелле ничего не было известно. Отделение сержанта Гамильтона, находившееся на правом фланге, попыталось про-

рваться к воронке, но залегло, а сам Гамильтон получил ранение в голову и начал терять кровь.

Положение становилось критическим. Кэллуэй, молодой неопытный пилот, не знал что предпринять. Неопределенность позиций не давала возможности применить штурмовые вертолеты или авиацию. Единственное, что он мог сделать, это кружить над полем боя, держа связь со штабом в Фулой. Однако вскоре ему пришлось вернуться на базу, так как топливо было на исходе, а плотность огня увеличилась. Место Кэллуэя занял Боб Дэвис. Очень быстро он определил, что численность противника превышает 100 человек, расположенных по меньшей мере в 30 точках. Но попал под огонь 12,7-мм пулеметов и был вынужден отлететь на почтительную дистанцию.

Спустя несколько минут к месту событий прибыл командир

роты и вызвал помощь в лице пехотной роты из 1-й дивизии. Но и эта рота, высадившаяся на соседней поляне, была прижата к земле кинжальным огнем вьетконговцев. Тем временем, командование принял на себя Г. Миллз, который приказал всем вертолетам роты перелететь в соседнюю базу Даудьенг. Вертолет Миллза находился под огнем. Майор Мур решил садиться и приказал Миллзу найти для него подходящую площадку. Миллз указал полянку и майор оказался на земле, но также был вынужден залечь.

Осмотревшись, Миллз двинулся вперед, ища Графтоне и Митчелла, и вскоре нашел их лежащими в 40 метрах от воронки. Графтон лежал на спине и размахивал магазином от M-16, давая понять, что ему нужны патроны. Миллз бросил ему несколько магазинов. В это время над полем боя показался санитарный вертолет, прилетевший за уже начавшим агонизировать Гамильтоном. Сержанту требовалось переливание крови, а на борту вертолета ее не было. Пока санитарный вертолет кружил над воронкой, он получил около 40 попаданий и его пилот решил лететь на базу, высадив санитара. Санитар сообщил Миллзу, что срочно требуется кровь, иначе через десять минут Гамильтон умрет. Миллз вернулся на базу, взял кровь и вернулся к воронке. Не обращая внимания на свистящие



*Вертолет UH-1D приземлился на поляне. На хвостовой балке видны растяжки антенны радиостанции HF, устанавливаемой на командирские машины.*





4,5-тонная бомба «Excedrin Headache No 10003» подвешивается под CH-54В из 1-й кавалерийской дивизии, Дананг, октябрь 1968 года.

пули, он завис над воронкой, а его бортстрелок сумел сбросить контейнер с кровью прямо в центр воронки. Вертолет получил тяжелые повреждения и начал терять мощность. Миллзу ничего не оставалось, как возвращаться на базу.

На его место прибыл Род Уиллис. В этот момент Миллз пересел на другую машину и услышал в наушниках голос коллеги: «Очень плотный огонь, я получил попадания, падаю...». Миллз на полной скорости полетел к воронке. Сбитый «Loach» лежал на краю поляны, Уиллис и его бортстрелок К. Стромер показывали, что они в порядке. Прикрываемый «Кобрами» Д. Синера и К. Коранди Миллз приземлился и забрал обоих летчиков. Доставив их в Даутьенг, он вернулся к воронке. Когда через 20 минут вьетнамцы ослабили огонь, пара наблюдателей (вторым был Уиллис, также пересевший на исправный вертолет) начали систематично обследовать местность. Но партизаны, видимо, только и ждали, когда вертолеты подлетят поближе. Мгновенно они перенесли весь огонь на вертолеты. Снова Уиллис был вынужден передать в эфир «получил попадание, падаю...». Его горящий

ОН-6 упал в нескольких метрах от уже лежащей машины. И снова оба летчика остались живы. Спустя несколько минут их и майора Мура подобрал командирский УН-1 и доставил в Фулой.

Вскоре Миллз, который чудом держал в воздухе свой прошитый насквозь вертолет, получил извещение о том, что в направлении Даутьенг движется бронетанковая колонна, которой требуется один вертолет сопровождения. Первоначально танки сопровождала «Кобра» Коранди, а затем его сменил от-

чаянный Уиллис. Он и вывел колонну к воронке. Вертолетчики сбросили дымовые шашки, указывая на позиции вьетнамцев. В этот момент вьетнамцы снова перенесли огонь на вертолеты. Уиллис потерял свой третий вертолет, но исход боя был уже предрешен. Танки быстро выбили вьетнамцев.

Пока шла зачистка джунглей, два отделения APR добрались до Графтона и Митчелла и, найдя их в целости, отвели обоих к воронке. Спустя 40 минут бой закончился. Танки прекратили огонь, а пехота



Один из двух оснащенных ракетами TOW XM-26 вертолетов NUH-1B (62-12554) на базе Ансон, июль 1972 года. Машина несет необычный двухцветный камуфляж и оснащена патрубком, отводящим выхлоп вверх. Такие патрубки начали устанавливать в 1972 году, чтобы снизить потери от советских зенитных ракет «Стрела».



*Современная кавалерия: танки, бронетранспортеры и вертолеты. 1/4 Cavalry Squadron, ноябрь 1965 года.*

начала прочесывать лес. Вскоре прибыл транспортные «Нюеу» лейтенанта Уэйна Макаду, который забрала злополучный «синий» отряд. Мур посадил на свой УН-1 родившегося в рубашке Уиллиса. А сержанта Гамильтона спасти не удалось, несмотря на все усилия, он умер. Наблюдатели потеряли четыре вертолета, а еще один вертолет нуждался в капитальном ремонте. За участие в этом бою Миллз и его бортстрелок получили по Серебряной звезде.

Агрессивные действия воздушной кавалерии были причиной тяжелых потерь, которые несли наблюдатели и авиастрелки. Меньше страдали штурмовики и почти не несли потерь транспортники. В ходе

операции «Pershing» (февраль 1967 - январь 1968) 1/9 Cavalry потерял 200% парка вертолетов, то есть дважды батальон пришлось переоснащать. Вьетнамцы сбили 44 вертолета, а 103 машины не подлежали ремонту. Погибло 4 человека, 244 получили ранения. Позднее, когда вьетнамцы получили новое оружие, потери вертолетчиков еще больше возросли.

Во многих частях ни один ОН-6 не доживал до первого техосмотра, который следовало проводить после налета 300 часов. Опытный пилот из В-1/9 Дж. Дэвидсон утверждал, что «Вертолеты «Loach» находились в частях такое короткое время, что никто даже не пытался нарисовать на них эмблему части». Потери среди пилотов также были высоки. Из двадцати пилотов-наблюдателей из В-1/9 Cavalry, прибывших во Вьетнам в 1965 году, четырнадцать погибли в ходе первых шести месяцев боев. После первых трех дней боев в Камбодже в мае 1970 года из 11 пилотов взвода наблюдателей С-1/9 в живых осталось двое. Взвод располагал десятью машинами, и сбитый пилот тут же после эвакуации возвращался в бой. Некоторые гибли быстро, другим улыбалась удача. Тот же Миллз, который за время своих двух туров во Вьетнам совершил 1019 боевых вылетов, был сбит 16 раз и 4 раза ранен. Капитан К. Райс из D-3/4 за полгода был сбит девять раз, но каждый раз не получал даже царапины.

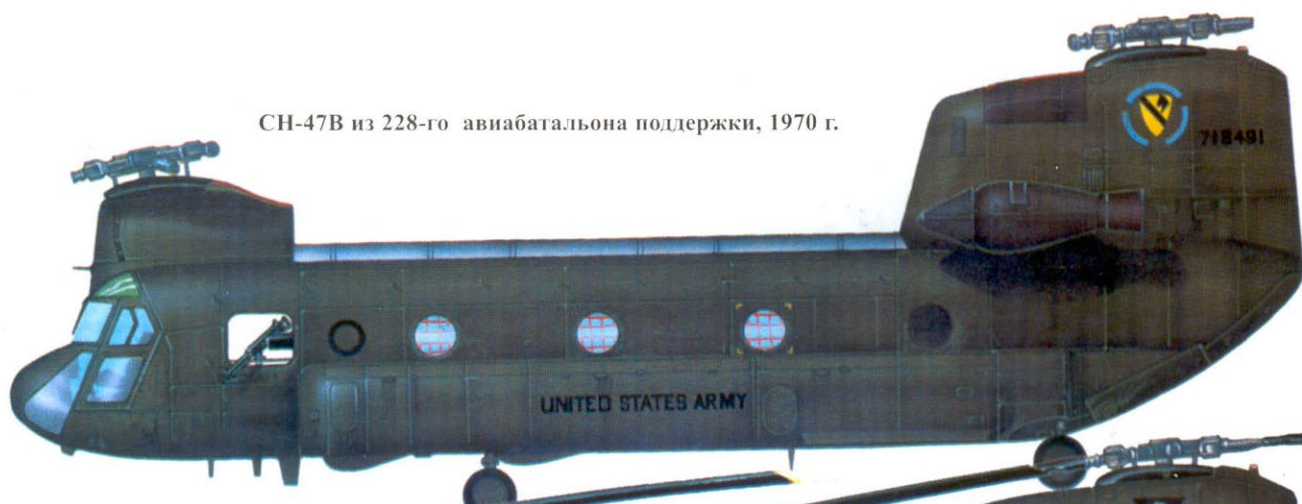
Постоянное пребывание на краю гибели серьезно сказывалось на неокрепшей психике молодых пилотов (а их средний возраст составлял 18-20 лет) и делало их людьми чудными и необычайно суеверными. Прежде всего, они старались придать себе более-менее кавалерийский вид. Они носили шляпы-монтана, желтые шейные платки и отращивали густые усы. Возвращаясь с победой, они всегда сбрасывали на подлете красную дымовую шашку. В роте D-3/5 Cavalry традицией стала «инициация» молодых пилотов, которые после первого боевого вылета должны были выпить вина из человеческого черепа. Пилоты этой роты первыми стали постоянно носить сабли M1902, которые полагалось доставать лишь в случае крупных парадов. В 1969 году командир взвода наблюдателей, капитан Алан Коззалио приземлился в самой гуще боя и саблём зарубил нескольких вьетконговцев. В 1970 году наблюдатели из В-7/17 подстрелили в джунглях огромного тигра, которого отвезли в Квинхон. Там из зверя сделали отличное чучело, которое постоянно находилось при штабе роты в Кемп-Энари.



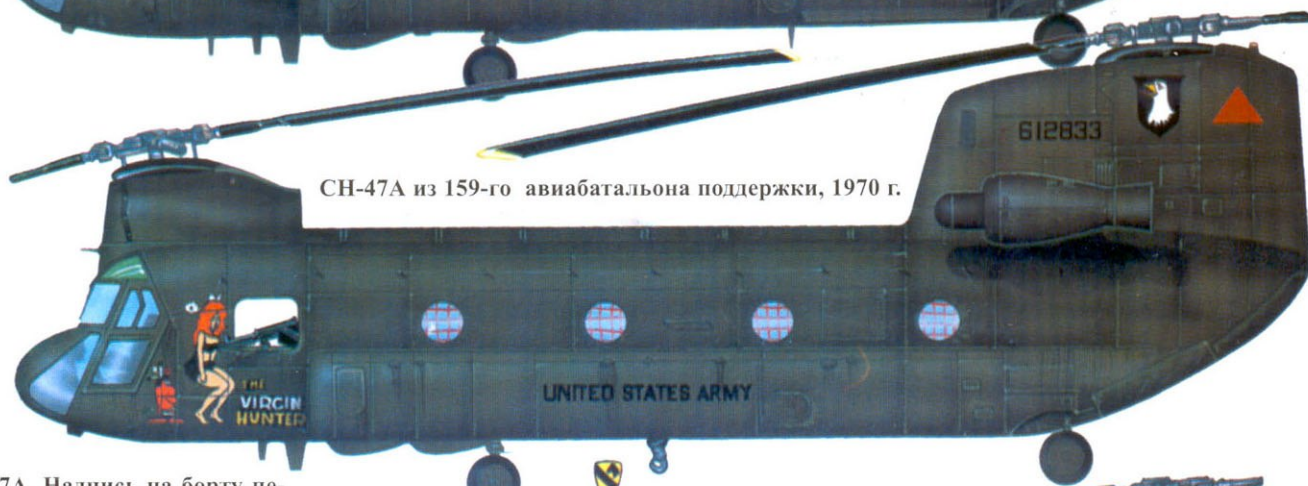
*Вертолеты на большой высоте. Внизу видны кучевые облака.*



CH-47B из 228-го авиабатальона поддержки, 1970 г.



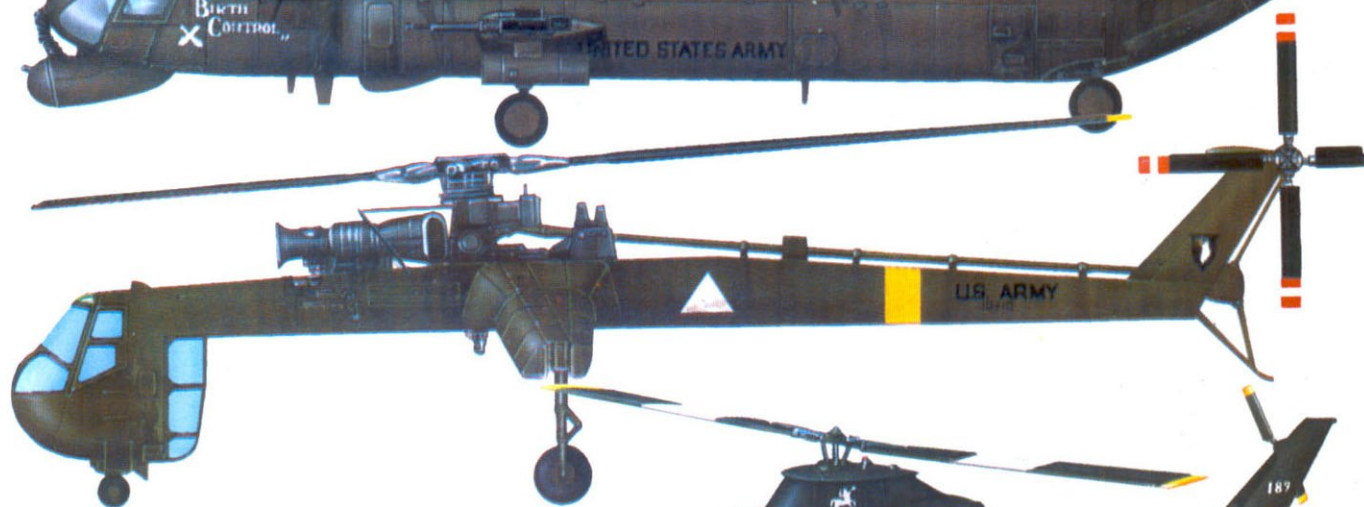
CH-47A из 159-го авиабатальона поддержки, 1970 г.



CH-47A. Надпись на борту переводится как «Контроль над рождаемостью».



CH-54A из 478-й ННС, Да Нанг, 1969 г.

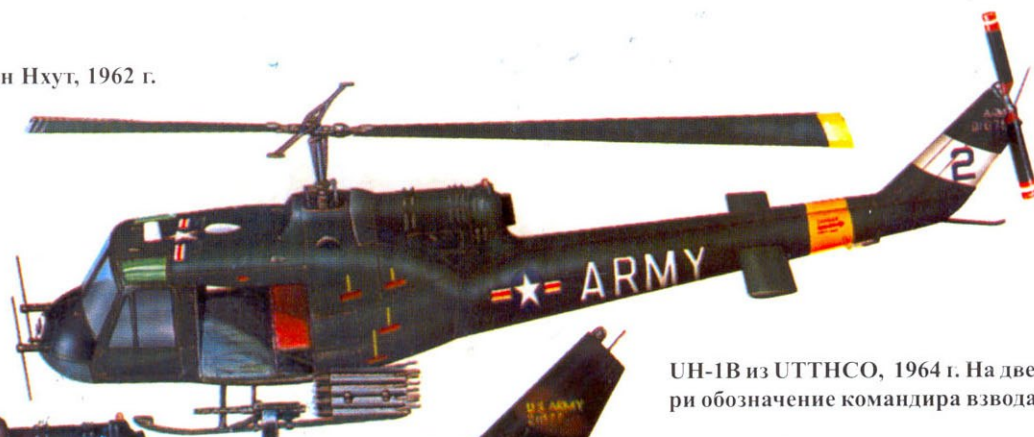


AH-1G из роты «Кентавр», 1969 г.





UH-1A из UTTHCO, Тан Сан Нхут, 1962 г.



UH-1B из UTTHCO, 1964 г. На двери обозначение командира взвода.



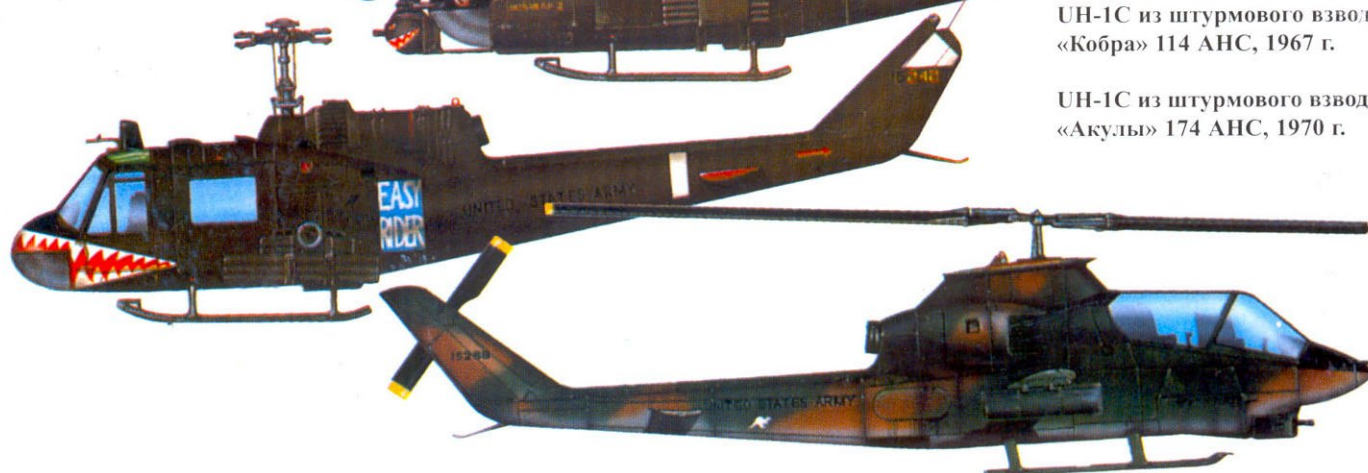
UH-1B из роты А авиационного батальона «Rebels», 1966 г.



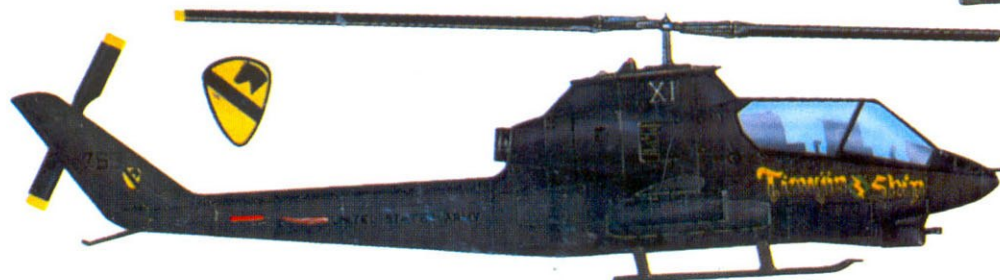
UH-1B из штурмового взвода «Скорпионы», долина Ан Лао, 1967 г.



UH-1C из штурмового взвода «Кобра» 114 АНС, 1967 г.



UH-1C из штурмового взвода «Акулы» 174 АНС, 1970 г.



AH-1G из экспериментальной группы «Кобра» Биен Хоа, 1967 г.

AH-1G «Timujin Ship» из 227 авиационного батальона, Лаи Кхе, 1970 г. Пилот - П. Гарлем.