

# ВЬЕТНАМ

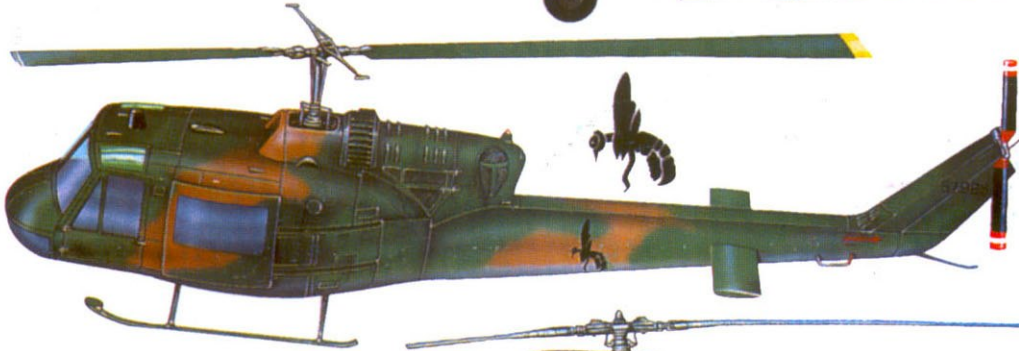


**БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ  
ВЕРТОЛЕТОВ**

UH-34D королевских ВВС Лаоса, 1969 г.



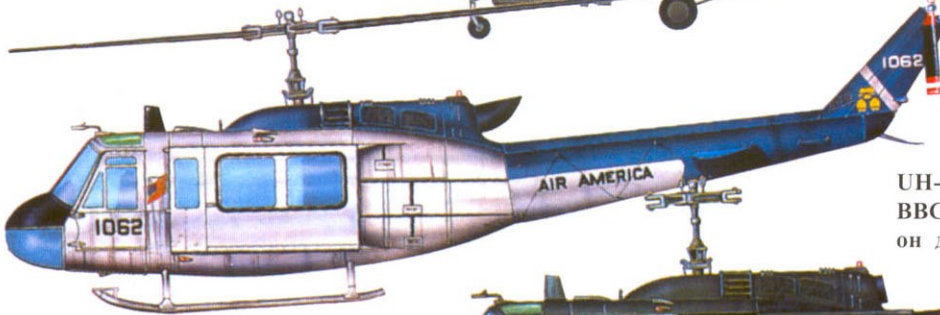
UH-1F из 20-й группы специальных операций, 1967 г.



Ми-4 ВВС ДРВ.



Bell 205 В из компании «Air America», Лаос, 1973 г.



UH-1H из 217-й эскадрильи ВВС Южного Вьетнама, район дельты Меконга, 1970 г.



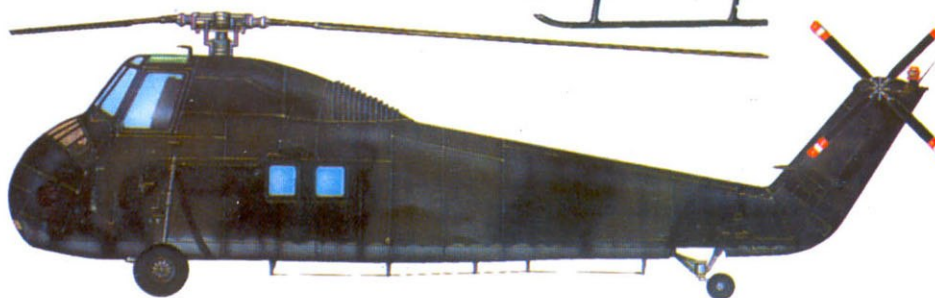
UH-1H из санитарной эскадрильи, 1971 г.



OH-58A «Kiowa» из батальона «Жеребцы Чарли», 1970 г.



UH-34D из 219-й эскадрильи ВВС Южного Вьетнама.



# **ВЬЕТНАМ**

## **БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ВЕРТОЛЕТОВ часть 2**



**ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ СЕРИЯ**

**№112**



### Летающие крепости

Вьетнам стал ареной действия самых больших для того времени вертолетов, настоящих «летающих крепостей». Речь пойдет о машинах АСН-47А «Chinook», популярно называвшихся «Guns-A-Go-Go» или «Go-Go-Birds».

Их история началась в 1964 году, когда армейское руководство решило найти замену вооруженным УН-1А/В. Из многих представленных образцов выбрали вертолеты Bell Model 209 (позднее получивших известность как АН-1 «Cobra»). Вместе с тем на себя обратил внимание вертолет фирмы Boeing - бронированный и вооруженный СН-47. Большая грузоподъемность машины позволяла устанавливать на нее самые разные системы вооружения и мощную броню. Официальный контракт заключили 30 июня 1965 года. Всего неделю спустя был готов первый экземпляр (№ 64-13145). Еще две машины прибыли 10 февраля 1966 года.

Готовы машины для трудно-го ТВД, каким был Вьетнам, на вертолеты установили более мощные двигатели Т-55L-7. Все лишнее оборудование с машин сняли: сиденья, гак, лебедку. Вместо них вертолет получил более тонны брони, которая защищала экипаж и важнейшие узлы. Броня должна была выдерживать попадание 12,7-мм пуль. Вооружение вертолета состояло из сле-

дующих элементов:

Двух 20-мм пушек М-24 с боекомплектом 800 выстрелов на ствол и двух выдвижных пусковых установок ХМ-159 на 19 ракет FFAR.

Автоматического гранатомета М-5 калибра 40 мм с боекомплектом 600 выстрелов. Гранатомет стоял в носовой части фюзеляжа.

Пять переносных станков для пулеметов М-2 калибра 12,7 мм (700 выстрелов на ствол) или М-60D калибра 7,62 мм (3000 выстрелов на ствол).

Вооружение вертолета обеспечивало круговой обстрел. Общая масса вооружения и боеприпасов достигала полутора тонн.

19 апреля 1966 года три первых вертолета поступили в только что сформированный 53-й авиационный отряд (53rd Aviation Detachment, Field Evaluation (Provisional)), возглавляемый подполковником У.Дж. Тедеско. Почти тут же часть отправили во Вьетнам. Личный состав прибыл на место 13 мая и был включен в 147-ю авиационную роту средних вертолетов. В составе новой части пилоты осваивались на новом месте. После того, как вертолеты прибыли в Вунгтау, 53-й отряд подчинили 11-му авиационному батальону.

Первые операции были проведены в июне-июле 1966 года. Отряд поддерживал действия 1-й пехотной дивизии США. В ходе поле-

тов отработывалась тактика для новых машин. Их использовали для непосредственной защиты посадочных площадок. «Chinook», кружась на большой высоте, уничтожал огнем крупнокалиберных пулеметов огневые точки противника. Очень быстро выяснилась бесперспективность таких действий. Вертолет долго летал под огнем противника и не мог использовать свое главное оружие - пушки и гранатомет. На вертолеты пробовали установить «миниганы» ХМ-18, но и от их использования быстро отказались.

Другим типом заданий была непосредственная поддержка пехотных частей. В одном из боев прицельный огонь АСН-47 позволил спасти из окружения взвод из 1-й пехотной дивизии. Бортовые стрелки поражали цели, расположенные всего в 25 метрах от машины. Вертолеты также участвовали в сопровождении автомобильных конвоев и проводили разведку. 26 июля начался новый этап испытаний, на этот раз взаимодействуя с австралийцами. Две исправные машины (64-13151 и 64-13154) поддерживали австралийские «Нееу», участвовавшие в переброске групп дальней разведки ASAS. Эти операции завершили 4 августа, а уже на следующий день отряд потерял первый «Chinook». Машина № 64-13151 ударила винтом о соседний СН-47. Винт отлетел, а машину подбросило в воздух, перевернуло вверх

колесами, после чего она упала на землю. В августе последний исправный «Go-Go-Bird» поддерживал действия пехотных частей в дельте Меконга.

11 сентября 1966 года 53-й отряд перебазировался в Анкхе, где его подчинили 1-й кавалерийской дивизии. В конце месяца прибыл четвертый вертолет (64-13145). Начался наиболее продуктивный период в истории отряда. В 1-й кавалерийской дивизии 53-й отряд оперативно подчинялся артиллерийскому командованию, а пехотное прикрытие обеспечивал 228-й батальон. Располагая богатым опытом использования вертолетов, командование 1-й кавалерийской дивизии отказалось от использования АСН-47 для разведки или пассивной охраны посадочных зон. Вместо этого вертолеты использовались для самостоятельных или совместно с дивизионными УН-1В налетов в рамках операции «Daisy Chain». Позднее отряд взаимодействовал с 1/9 Cavalry проводя разведку боем. Пролетая над подозрительным районом вертолет постреливал из гранатомета или пулеметов. Когда противник отвечал огнем, его расположение засекалось, после чего проводился классический налет с использованием ракет и пушек.

25 октября 1966 года официальный период испытаний АСН-47 во Вьетнаме завершился. Однако машины и их экипажи остались на фронте. Номер отряда сменили на 1-й, а сам отряд подчинили 2/20 АРА, в составе которого он действовал до конца.

Тем временем 1-я кавалерийская дивизия вела тяжелые бои в долине Бонгсон. АСН-47 здесь часто использовались для свободной охоты на протяженных коммуникациях вьетконга. 22 марта 1967 года экипаж капитана Джонса участвовал в очень рискованной операции по спасению разведывательной группы LRRP, окруженной в горах около Анлаэ. Во время первого полета АСН-47 сопровождал только один УН-1D. Но разведывательная группа находилась под обстрелом. Пилоты «Нюеу» отказались садиться, поскольку кроме обстрела ситуацию усложняли условия местнос-



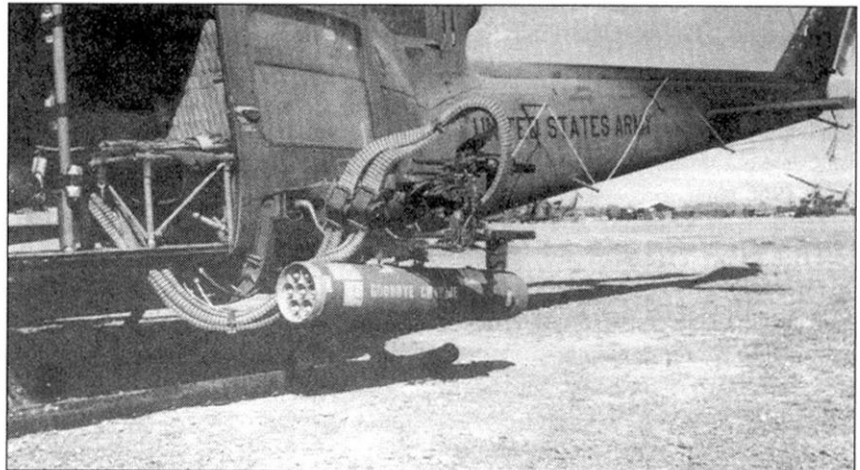
*Vertol АСН-47А «Armed Chinook» (№ 64-13149 «Easy Money»). Техническое обслуживание и пополнение боекомплекта на базе Анкхе, осень 1966 года.*

ти. Видя это, Джонс решил сам помочь окруженным. Ведя огонь из всех стволов, вертолет подлетел к обрыву, и касаясь его задними колесами опустил заднюю рампу, по которой разведчики забежали внутрь вертолета. Несмотря на многочисленные попадания никто из вертолетчиков не получил ранений.

Но уже 5 мая 1967 года в странном и одновременно трагическом происшествии был потерян вертолет 64-13145. Во время налета на позиции вьетконга отломилось крепление одной из пушек. Ствол развернулся вверх на 90 градусов и очередью срезал передний несущий винт. Машина рухнула на землю, погребя под своими обломками экипаж. Однако 1-й отряд продолжал действовать. 10-11 мая вертолеты поддерживали лагерь «зеленых беретов» в Бате. В июле, вместе с дру-

гими машинами 2/20 АРА, вертолеты 1-го отряда участвовали в многочисленных налетах. В их ходе вертолеты провели «пацификацию» (стерли с лица земли) порядка 80 деревень, жители которых подозревались в сочувствии партизанам. 9 августа 1967 года вертолеты 228-го батальона участвовали в налете на место концентрации партизан в долине Сонгре. В этот раз транспортные СН-47 выступали в роли бомбардировщиков, с них сбрасывались бочки с напалмом и газом CS.

Осень 1967 года прошла в мелких стычках. С началом наступления «Тет» активность отряда многократно увеличилась. Оба АСН-47 поддерживали 3-ю бригаду 1-й кавалерийской дивизии в ходе ожесточенных боев за Хюэ. 22 февраля 1968 года получивший тяжелые повреждения АСН-47 (64-13154) со-



*Система ХМ-16 на вертолете УН-1В из итурмового взвода «Mustangs» D Troop 1/4 Cavalry, 1965 год.*



*Ракетный UH-1C из 57 АНС, база Пхукат, 1971 год. Вертолет вооружен пусковой установкой XM-159 и двумя пулеметами M-60 на станках «Sagami». На хвосте виден силуэт кобры - в прошлом вертолет принадлежал 129 АНС.*

вершил вынужденную посадку. В его обшивке насчитали 99 пробоин. Экипаж вертолета подобрал второй АСН-47, пилотируемый майором А. Мэттьюзом и мастер-сержантом Г. Дэниелом. На подходе к базе Кемп-Эванс поступило сообщение о том, что поврежденный вертолет уничтожен прямым попаданием мины.

Потеря машины «Birth Control» фактически означало конец действий АСН-47. Последний вертолет № 64-13149 «Easy Money» не мог действовать самостоятельно. 1 апреля 1968 года поступил приказ разоружить вертолет и передать его в 1-ю авиабригаду, где его использовали для подготовки пилотов. Несмотря на очень высокую оценку, данную машинам этого типа, история АСН-47 на этом закончилась. К тому времени армия уже получила вертолеты АН-1Г «Собра», которые могли делать то же, что и тяжелый АСН-47, но быстрее и за меньшую стоимость. Кроме того, «Chinoook» был транспортным вертолетом, ценной и необходимой машиной, чтобы его использовать в качестве штурмовика.

#### **Вооружение - стандарт и самодеятельность**

Вьетнам был для американцев огромным полигоном, на котором испытывались многочисленные типы вооружения. Уже с 1962 года там действовала Концептуальная армейская группа «Вьетнам» (Army Concept Team Vietnam/ACTIV), которая следила за ходом испытаний нового вооружения и давала о нем

отзывы. Характер войны и роль, какую в ней сыграли вертолеты быстро сделали их главным объектом интересов АСТIV. Прежде всего команду интересовало вооружение вертолетов, поскольку все вертолеты были так или иначе вооружены. В ходе войны было разработано и испытано несколько стандартных комплектов вооружения. Однако экипажи вертолетов постоянно проявляли личную инициативу, изменяя вооружение вертолетов по своему усмотрению.

Именно по инициативе летчиков на «бананах» СН-21 появились пулеметы, а вертолеты UH-1A из УТННСО получили штурмовое вооружение. Разработанный уоррент-офицером Клетусом Хекком комплект состоял из двух танковых пулеметов М-73 и двух восьмитрубных пусковых установок МА-2А для 70-мм неуправляемых ракет FFAR (Folding Fin Aerial Rocket). Отдельные элементы крепились к полюзьям шасси. Так как в конструкции UH-1A не предусматривалось места для вооружения, все попытки вооружить вертолет вели к его перегрузке, что отрицательно сказывалось на его летных качествах.

Эту проблему попытались решить в следующей модификации вертолета - UH-1В. Эта машина имела штатные узлы крепления XM-156, к которым присоединялись детали вооружения. Первой системой вооружения вертолета, примененной в бою, стала система XM-6. Система появилась во Вьетнаме вместе с UH-1В в ноябре 1962 года и состояла из четырех пулеметов М-

60С, установленных парами по обоим бортам на подвижных станках. Пулеметы управлялись гидравлически, наведение пулеметов на цель осуществлял второй пилот, используя пантографический прицел. Однако система XM-6 состояла только из пулеметов, что для штурмовых машин из УННТСО было слишком мало. Поэтому К. Хек и майор Л. Коллар очень быстро приспособились устанавливать пусковые установки МА-2, крепя их над узлом XM-156 (8 труб) или под ним (6 труб).

Но такая комбинация была слишком сложна в обслуживании и эксплуатации. Особенно в том случае, когда пусковая установка крепилась над узлом, требовалось быть очень осторожным, чтобы сходящие с направляющих ракеты не ранили бортовых стрелков. Поэтому уже осенью 1963 года уоррент-офицер Уомэк начал устанавливать на вертолеты очень простые и эффективные семитрубные пусковые установки LAU-32/А, использовавшиеся в ВВС США. Армейское обозначение установок было XM-157. Направляющие крепились между узлом XM-156 и пулеметным станком. Впервые такую систему испытали в феврале 1964 года, а позднее приняли на вооружение под кодом XM-16. До середины 1967 года это была основная система для вертолетов UH-1В/С во Вьетнаме.

С 1967 года все большее распространение получила новая стандартная система XM-21, у которой пулеметы М-60С уступили место шестиствольным пулеметам



*«Ночной охотник» - UH-1D из D Troop 1/1 Cavalry, Чулай, 1971 год. Машина оснащена ксеноновым прожектором AN/VSS-3 с танка M-551 «Sheridan» и усилителем AN/TVS-4. Вооружение состоит из двух подвижных «миниганов» M-134. Чтобы улучшить обзор и облегчить эвакуацию экипажа в случае необходимости, с вертолета сняты все двери - обычная для Вьетнама практика.*

«Minigun» M-134. Новая система заметно превосходила старую. Когда пулеметы системы XM-16 поворачивались вбок на угол более 10 градусов, одна пара пулеметов отключалась, чтобы не повредить вертолет. Фактически вертолет терял половину залпа. «Миниганы» же при стандартной скорострельности 2000 выстрелов в минуту имели одну особенность. Когда один пулемет замолкал, другой увеличивал скорость стрельбы вдвое. Таким образом масса залпа не уменьшалась. С конца 1967 года в системе XM-21 пусковые установки XM-157 заменили на еще более простые XM-158. В такой конфигурации система просуществовала до конца войны.

Другой распространенной модификацией вертолетов UH-1B/C был так называемый ракетный вариант. Впервые такое оснащение вертолеты получили в мае 1963 года, когда штурмовой взвод 114-й роты оснастили системой XM-3. Система состояла из двух пусковых установок ракет FFAR по 24 направляющие в каждой. Масса установки и нагрузки при залпе оказались слишком большими, поэтому вскоре стали применять 19-трубные пусковые установки XM-159.

Огневую мощь вертолета дополнял 40-мм гранатомет M-5, раз-

мещаемый во вращающейся башенке на носу вертолета. Во Вьетнаме этот гранатомет впервые стали применять в 145-м авиабатальоне с конца мая 1965 года. Гранатомет оснащался пантографическим прицелом, что автоматически означало отказ от использования дистанционно управляемых пулеметов. Вскоре популярным стало сочетание гранатомета с пусковыми установками XM-157/XM-158. В низинных районах дельты Меконга в 1965/66 годах вертолеты оснащались гранатометом и полным или половинным комплектом XM-3. Вертолет в такой конфигурации назывался «Full Hog» или «Frog Hog». Позднее появилась комбинация гранатомета с пусковой установкой XM-159.

Когда в 1964 году партизаны получили большое количество 12,7-мм пулеметов, группа АСТИВ приступила к испытаниям на UH-1 крупнокалиберных пулеметов, способных быстрее подавлять огневые точки противника. Испытание на практике, хотя и весьма непродолжительное, проходили две системы. Одна XM-14 испытывалась в УТННСО в 1964 году и состояла из двух контейнеров с 12,7-мм пулеметами Browning с боекомплектом 750 выстрелов на ствол, расположенных в обтекаемой гондоле и установки

LAU-32. Другая система - XM-31 - состояла из двух 20-мм пушек M-24A. Запитывались пушки из кабины по системе гибких направляющих. Эту систему испытывали в 13-м авиабатальоне в 1966 году.

Очень важной и эффективной компонентой вооружения вертолета были бортовые пулеметы, обслуживаемые стрелками. Для бортстрелков также имелось несколько видов вооружения. Основным видом оружия были пулеметы M-60. В 1964 году появился станок «Sagami», который первоначально предназначался для транспортных вертолетов. Но очень быстро его удобство оценили и штурмовики, крепя станок к узлу XM-156. С 1965 года все более широкое распространение получил станок «Bungeecord», представлявший собой петлю длиной 70-80 см, свисавший с потолка кабины. Сунув в петлю ствол пулемета, можно было очень легко вести огонь. Зато на «Sagami» лучше было ставить «миниганы» и крупнокалиберные пулеметы. Первоначально «Sagami» устанавливали и на транспортные UH-1D. С ноября 1965 года стандартным вооружением вертолетов стала система M-23. В ее состав входил пулемет M-60D, установленный на специальном станке и запитываемый по системе гибких направляющих. Боекомплект к пулеметам составлял 500 выстрелов на ствол. Очень быстро систему начали модифицировать. Прежде всего убрали ненадежные направляющие. Вместо нее сбоку к пулемету прикрепили пустую консервную банку, которая выравнивала пулеметную ленту. Боекомплект пулеметов увеличивали по максимуму. Во многих частях, особенно на машинах, оснащенных дымогенераторами или предназначенных для эвакуации сбитых экипажей на станках M-23 устанавливали спаренные M-60 или крупнокалиберные пулеметы.

Пулеметы и ракеты были основным, но не единственным оружием вертолетов. Уже в 1963 году группа АСТИВ начала испытания бомбодержателей, крепившихся все к тому же узлу XM-156. В 1965 году в 2/20 АРА испытывались бомбодержатели для кассетных бомб с

газом CS E-159. Позднее бомбы с газом CS и CN получили повсеместное распространение, а для их сбрасывания приспособлялись вертолеты UH-1B/D/H и CH-47. В 1-м авиабатальоне для разбрызгивания газа CS (печально известный Agent Orange) использовались вертолеты UH-1D, оснащенных стандартным разбрызгивателем Model 3090. В 2/20 ARA и 25-м авиабатальоне практиковался сброс 81-мм мин от минометов. Система сброса мин носила название MAD (Mortar Air Delivery) и состояла из прямых деревянных или металлических направляющих, по которым скатывали мины. Самым крупным «бомбардировщиком» был CG-54 «Skycrane», который мог нести 4,5-тонные бомбы «Daisy Cutters». Эти бомбы оснащались парашютом и специальным взрывателем, срабатывавшим в 1,5 метрах над землей. Эти бомбы использовали для «вырубки» в джунглях посадочных площадок. Одной бомбы было достаточно, чтобы расчистить место для посадки двух UH-1.

Широким спектром вооружения и дополнительного оборудования располагали вертолеты, приспособленные к ночным полетам. Для освещения использовали прожекторы самолетов C-123 или C-130, усиленные огни, ксенонные прожектора с танков M-48 и M-551, приборы ИК-видения. В боекомплект вертолетов входили сбрасываемые фальшфейеры. Их перевозили в специальных стойках внутри грузового отсека UH-1D, а в 25-м авиабатальоне фальшфейеры ставили в половинки 200-литровых бочек из-под бензина. Обычным вооружением ночных UH-1D/H были «минигань» и крупнокалиберные пулеметы.

Ограниченное применение во Вьетнаме нашли управляемые противотанковые ракеты. В 1965 году в составе 2/20 ARA действовали четыре UH-1B, оснащенные системой XM-22 - пусковой установкой для шести ракет AGM-22B (американский вариант французских SS-11 Nord). Из-за редкости бронетехники ракеты использовали для уничтожения точечных целей, например, дзотов и дотов противника. Работа для ракет нашлась в 1972

году во время «пасхального» наступления, когда вьетнамцы впервые применили бронетехнику в массовых количествах. Тогда во Вьетнаме спешно перебросили два UH-1B, оснащенных системой XM-26 с ракетами TOW, которые оказались очень эффективными. В 1972 году действовали несколько вертолетов с системой XM-22, но их опыт оказался не слишком удачным.

### Морская пехота

Корпус морской пехоты США первым использовал вертолеты на поле боя и первым оказался во Вьетнаме. Еще в 50-е годы многочисленные советники USMC участвовали в формировании южно-вьетнамской морской пехоты. Вертолеты морской пехоты также очень быстро появились в небе Вьетнама. Когда в декабре 1961 года во Вьетнам прибыли первые «бананы», быстро выяснилось, что их грузоподъемность в условиях тропического климата не отвечает техническим требованиям. Поэтому американское командование, и прежде всего генерал П. Харкинс, потребовали перебросить во Вьетнам дополнительный вертолетный дивизион морской пехоты. После долгих споров командование Тихоокеанским флотом США согласилось с требованием, и 22 марта 1962 года командир НММ-362, полковник

Арчи Дж. Клэпп получил приказ перебазироваться во Вьетнам. В этот момент его дивизион вместе с НММ-261 участвовал в маневрах SEATO «Tulungan», проводившихся на территории Филиппин. Отозванная с учений часть 1 апреля 1962 года погрузилась на борт авианосца «Princeton», который взял курс на Вьетнам.

В качестве места базирования дивизиона выбрали Соктранг, единственный аэродром в дельте Меконга, имеющий асфальтовую ВПП. Этот аэродром был построен еще японцами в годы 2-й Мировой войны. 8 апреля 1962 года на аэродроме приземлились первые самолеты, доставившие механиков и персонал аэродромного обслуживания из MABS-16. Кроме UH-34 «Huss» на базу прибыли три самолета-наблюдателя Cessna OE-1 из VMO-2 и один транспортный «Super Dakota» C-117. Спустя неделю - 15 апреля - «Princeton» бросил якорь в 20 милях от устья Меконга. С помощью машин из НММ-261 до полудня все оборудование и личный состав НММ-362 был доставлен на базу. Официально часть получила название Task Unit 79.3.5, а ее популярное прозвище было «Shufly».

Уже через три дня по прибытии вертолетчики провели первую акцию. Два вертолета перевезли грузы из Камау в Бинхунг. Первая боевая операция имела место 24



*«Headhunter 38» UH-1H из A Troop 1/9 Cavalry высадил разведывательную группу на крутом косогоре. Виден пулемет M-60 XM-23 и нестандартное расположение скамеек в десантном отделении.*



апреля, когда в рамках операции «Nightingale» вертолеты перебросили 591 солдата из южновьетнамской 21-й пехотной дивизии. Во время полета вертолеты попали под огонь вьетконга. Один CH-34 получил попадание в маслопровод и совершил вынужденную посадку. Спустя час рядом с поврежденной машиной приземлились четыре вертолета с механиками и группой прикрытия. За два часа неисправность устранили и вертолет смог вернуться на базу. Поврежденные машины спасали таким образом еще несколько раз, прежде чем прибыли тяжелые CH-37 из HMS-16, способные перевозить сбитые CH-34 по воздуху.

С этого времени пилоты НММ-362 почти ежедневно участвовали в тех или иных операциях, главным образом в переброске солдат из 5-й, 7-й или 21-й пехотных дивизий ARVN. 18 июля 1962 года вертолеты участвовали в самой большой на тот день вертолетной операции. К ней привлекались машины из 57 TC, 18 «Huss'ов» из НММ-362 и 11 южновьетнамских вертолетов. Два дня спустя вертолеты провели первую ночную десантную операцию на Тростниковой долине, высадив 400 солдат из 7-й пехотной дивизии.

1 августа 1962 года, по указанию сверху, НММ-362 уступил место НММ-163. Однако смена затронула лишь личный состав частей, машины остались на месте. За три с половиной месяца действий в Южном Вьетнаме дивизион совершил 4439 вылетов общей протяженностью 5262 часа. 17 вертолетов и две «Сессы» получили повреждения, но ни одной машины не было потеряно.

Новый дивизион очень быстро вступил в действие - первый боевой вылет состоялся 2 августа. Совместно с «бананами» из 57 TC вертолетчики высадили десант в Ансуён. Тем временем в MACV было решено перебазировать дивизион в Дананг, на замену находящейся там 93 TC. Главной причиной этой рокировки была гористая местность в том районе, требовавшая машин с более мощным двигателем. Первый вылет с новой базы машины дивизиона совершили 18



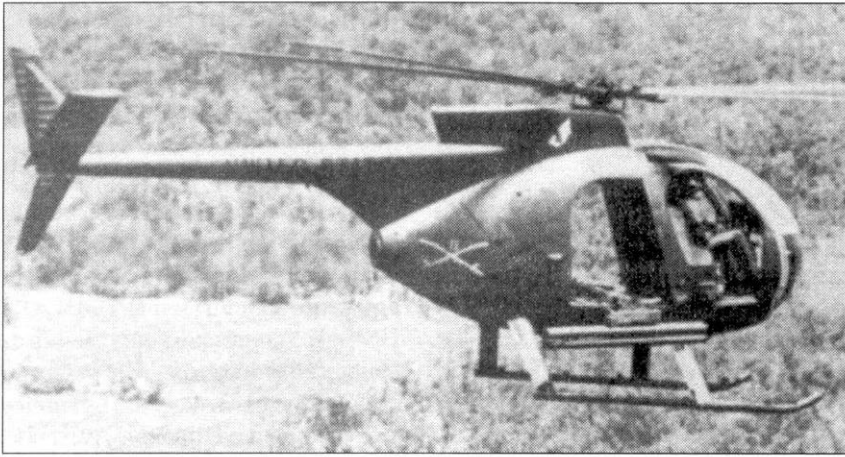
*В действиях воздушной кавалерии ведущую роль играли вертолеты-наблюдатели. Во Вьетнаме наблюдение велось со старых Bell OH-13 (фото сверху, В Troop 1/9 Cavalry, долина Анлао, 1967 год) и Hiller OH-23 «Raven» (фото внизу, D Troop 3/4 Cavalry, район Кучи).*

сентября 1962 года, высадив несколько десантов на высотах окружающих Дананг. Далее НММ-163 поддерживал действия элитарных частей ARVN - 1-й и 2-й пехотных дивизий - а также обеспечивал снабжение лагерей сил специального назначения. Чтобы увеличить радиус действия вертолетов были оборудованы передовые пункты заправки в Квангнгай и Тамки.

Действия в зоне I корпуса были гораздо сложнее. Противник здесь располагал лучшим вооружением, сказывалась и сложная, гористая местность. Эффективность вертолетов упала, потери, напротив, возросли. Например, 10 марта 1963 года CH-34 из НММ-162 потерпел крушение при попытке эвакуировать пилота сбитого OV-1 «Mohawk». В ходе операции «Back Phoung XI» 27 апреля 1963 года морские пехотинцы потеряли первый

вертолет, сбитый вьетконговцами. Один из пилотов - капитан В.Р. Хьюз - был тяжело ранен. Еще более печальное событие случилось 8 октября, когда в воздухе столкнулись и рухнули два вертолета (№ 148759 и 148785). Погибло 10 человек. В ноябре-декабре из-за муссонов и тайфунов резко ограничили число вылетов: 145 в ноябре и 230 в декабре. В то же время вертолеты получили бортовое вооружение: по два пулемета М-60, один из которых устанавливался в окне, а другой в дверях грузовой кабины. В начале 1964 года в дивизионе начали подготовку вьетнамских пилотов.

В 1964 году ситуация в зоне I корпуса стала напряженной. Все более и более ожесточенные атаки противника требовали ответных действий со стороны южновьетнамской авиации. Глядя на армейские штурмовики, в 1964 году вооруже-



*ОН-6 стал символом воздушного наблюдения во Вьетнаме. Особенно широко эти машины использовались в кавалерийских частях. Вверху вооруженный ракетами вертолет из Air Cavalry Troop, II Armored Cavalry Regiment. Внизу машина (66-7935) из D Troop 3/5 Cavalry, известного как «Charlie Horse». Видно, что вертолет по высоте был сравним с фигурой человека.*

ние получили три CH-34. Комплект вооружения ТК-1 состоял из двух пусковых по 19 ракет FFAR и двух станковых М-60. Уже первая акция, имевшая место 19 ноября в районе Сонгтхубонг, показала эффективность вооружения, но недостаточную маневренность вертолетов. Поэтому после нескольких проб в 1965 году вооружение с CH-34 сняли.

Последними боевыми акциями вертолетов «Shufly» было спасение жертв тайфуна «Ирис», вызвавшего наводнение в районе Дананга. В последний день 1964 года командование Тихоокеанским флотом приняло официальное решение о ликвидации «Shufly», а HMM-365 получил новое название - тактическая группа морской пехоты «Вьетнам» (Marine Task Unit Vietnam).

Когда утром 8 марта 1965 года на пляж возле Дананга высадилось 3500 морских пехотинцев,

начался новый виток конфликта во Вьетнаме. На следующий день в Дананг высадился вертолетный дивизион HMM-162. Оба дивизиона объединили в 16-ю авиагруппу морской пехоты (Marine Air Group-16/MAG-16). Так как части морской пехоты занимали оборонительные позиции, вертолеты поддерживали действия южновьетнамских частей. В ходе одной из операций, имевшей место 31 марта 1965 года, HMM-163 попал под огонь противника. Из 355 машин дивизиона 3 были сбиты, а 19 повреждены.

Вскоре развертывание сил продолжилось. В Фубай около Хьюэ расположился HMM-161, который 7 мая 1965 года участвовал в первой морской десантной операции, перенеся солдат из 1/4 батальона морской пехоты с борта авианосца «Princeton» на пляж у Чулай. Четырьмя днями раньше в Дананг при-

был дивизион наблюдателей VMO-2. Одна из эскадрилий дивизиона была оснащена самолетами OE-1 и несколькими вертолетами Kamap OH-43. Вторая эскадрилья располагала машинами UH-1E «Huey» - модификация вертолета, созданная специально для морской пехоты. Половина из UH-1E была оснащена комплексом ТК-2, состоявшим из четырех пулеметов М-60С и двух семитрубных пусковых установок ракет FFAR. В отличие от армейских образцов, в ТК-2 пулеметы закреплялись неподвижно. В 1967 году штурмовые вертолеты морской пехоты дополнительно оснастили башенкой ТАТ-101 с двумя М-60. С тех пор транспортные «Huss'ы» получили достаточно надежное прикрытие. В то же время UH-1E «Slicky» несли курьерскую службу, выступали в роли наблюдателей или командирских машин, а также применялись для транспорта и эвакуации раненных - в корпусе морской пехоты США не было специализированных санитарных частей. «Huey» всегда действовали парами: два штурмовика или штурмовик в сочетании с вертолетом другого типа.

В июле 1965 года морские пехотинцы активизировали свою деятельность и вскоре произошел первый настоящий бой с вьетконгом. В конце июля разведка донесла о том, что 1-й полк повстанцев концентрируется на полуострове Вантхуонг, расположенном всего в 15 км на юг от строящейся базы в Чулай. Морская пехота нанесла превентивный удар. На рассвете 18 августа 1965 года 3/3 батальон морской пехоты высадился на амфибиях на восточном берегу полуострова. Спустя час 2/4 батальон, переброшенный вертолетами из HMM-261 и HMM-361, десантировался на трех плацдармах: «Красном», «Белом» и «Синем». Оба батальона должны были соединиться и, образовав сплошной фронт, вытеснить противника к северному берегу, где повстанцы должны были быть уничтожены огнем корабельной артиллерии и авиацией. Но все вышло иначе. Высадившаяся на «Синем» плацдарме рота Н оказалась в самой середине боевых порядков 60-го батальона вьетконга. Плотный огонь заставил морских пехотинцев залечь и не откры-



*«Кобры» из F Troop 4 Cavalry на базе Хюэ - Пхубай, август 1972 года.*

вать голову от земли. Несмотря на поддержку самолетов и штурмовых вертолетов из VMO-2, а также непосредственную поддержку танков, рота смогла атаковать лишь через час. В ходе этой атаки был сбит один UH-1E. После шести дней боев операцию было решено прекратить. В ее ходе вертолеты перевезли более 5500 грузов, в том числе с борта авианосца «Iwo Jima».

В августе 1965 года вертолеты MAG-16 оставили перенаселенную базу в Дананг и перебазировались на новый аэродром в Мраморных горах, также неподалеку от Дананга. Спустя короткое время туда же прибыли новые части MAG-36, состоявшей из HMM-362, HMM-363,

HMM-364, VMO-6 и HMS-36. 36-я авиагруппа ожидала, пока не завершится строительство ее базы в Киха, район Чулай. Вместе с MAG-36 прибыли первые шесть тяжелых вертолетов CH-37 «Deuce», способных эвакуировать сбитые вертолеты.

Столь значительная концентрация сил не осталась незамеченной вьетконговцами. В ночь с 27 на 28 октября 1965 года повстанцы напали на базу. 90 спецназовцев из дакконга бесшумно сняли охранение базы и проникли на аэродром. Гранатами и фугасными зарядами вьетнамцы уничтожили 24 вертолета (в том числе 13 UH-1E), серьезно повредили 9 и легко 17 машин. Один из «легко» поврежденных CH-34

имел 122 осколочные пробоины в обшивке. С этого времени база в Мраморных горах подвергалась регулярным нападениям и обстрелам, что всегда приводило к большим потерям.

Вертолеты морской пехоты не всегда действовали только в пользу «сухопутных» товарищей по оружию. В сентябре 1965 года HMM-161 в ходе операции «Gibraltar» поддерживал действия 1-й бригады 101-й десантной дивизии, защищавшей район Анкхе перед прибытием 1-й кавалерийской дивизии. В октябре морские пехотинцы взяли на себя снабжение отрезанных гарнизонов ARVN. Постоянно вертолеты снабжали базы сил специального назначения, а при необходимости - эвакуировали их. Особенно драматично проходила эвакуация базы в долине Ашау, атакованной на рассвете 9 марта 1966 года. В полдень два CH-34 попробовали забрать раненных, но один из них был сбит. Ситуация с каждой минутой ухудшалась и вскоре поступил приказ эвакуировать базу. В 17:30 над полем битвы появились 16 CH-34 из HMM-163, которых сопровождали шесть UH-1E. План предусматривал прорыв осажденных к аэродрому, расположенному в 300 метрах от северной границы базы. Однако, едва вертолеты приземлились, охваченные паникой южновьетнамские солдаты бросились к машинам. Порядок удалось установить лишь пристрелив нескольких паникеров. Внезапно снаряд безоткатной пушки поразил один из CH-34. Почти сразу же загорелся и второй вертолет. Экипажи уничтоженных машин ушли в джунгли. В ходе операции удалось снять лишь 69 защитников базы. В течение ближайших дней были обнаружены и эвакуированы еще 100 человек. Вертолеты постоянно летали под огнем. В обшивке одного из вертолетов насчитали 128 пробоин. По завершению операции из 24 машин дивизиона 21 подлежала списанию.

Накануне нападения на базу в Ашау в Мраморных горах появились первые 27 новых Vertol CH-46 «Sea Knight», принадлежавших HMM-164. Вскоре во Вьетнам прибыл HMM-265 и до конца 1967 года

«Sea Knight» стал основным вертолетом корпуса морской пехоты во Вьетнаме. Перед отправкой во Вьетнам машины оснащали двумя пулеметами Browning M-2 калибра 12,7 мм, а также на вертолеты устанавливали бронеплиты общей массой 100 кг. Очень быстро выявились многочисленные дефекты конструкции, прежде всего сильная вибрация. Мелкий песок, поднимаемый ветром с поверхности Мраморных гор оказался смертельным для вертолетных турбин. Чтобы спасти моторы, на вертолеты пришлось устанавливать дополнительные воздушные фильтры.

Появление новых вертолетов совпало по времени с началом наступления морской пехоты в районе северной границы. С июня 1966 года вертолеты постоянно высаживали разведывательные группы - «Stingray Teams». Разведчики обнаружили, что северовьетнамская 321-я дивизия концентрируется в районе Квангтри. В связи с этим, командование III MAF предприняло ряд действий, имевших целью уничтожить противника. Первым шагом было организовать множество опорных пунктов, расположенных на господствующих высотах. Наиболее известной стала база «Rockpile», расположенная на 300-метровом гранитном пласте, возвышавшемся над долинами трех рек и контролирующем две важные дороги. Расположенные на базах подразделения можно было снабжать только с помощью вертолетов. Имеющиеся там площадки под час были так мала, что вертолеты могли приземляться лишь одним колесом, а то и вовсе приходилось сооружать навесные посадочные платформы.

Главная операция носила кодовое название «Hastings». Операция началась 15 июля 1966 года. В этот день вертолеты MAG-16 перебросили 3/4 батальон морской пехоты в долину Сонгнгау. Два первых эшелона «Морских рыцарей», управляемых с воздуха лично командиром группы, полковником Хантом, встретили лишь небольшое сопротивление противника. Ад разверзся в момент захода на посадку третьего эшелона. В первую же минуту были сбиты два CH-46 (YT-15



*«Charlie Horse» был единственным эскадроном воздушной кавалерии, который в 1970-1971 г.г. использовал машины «Kiowa» OH-58A. На фото вертолет 69-16648 взлетает с базы в Бьенхоа, 1970 год.*

и YT-18 из НММ-164). Третий вертолет, пытаясь уйти из-под огня, врезался в дерево и также рухнул на землю. Погибло 13 человек, полтора десятка получили ранения. Несколько человек изрубило вертолетными лопастями. В довершение дневных событий, вечером CH-46 (EP-171 №152500 из НММ-265), доставлявший подкрепление 2/1 батальону морской пехоты, был прощит очередью, загорелся и рухнул на землю возле КП батальона. Подобные потери вертолетчики несли и дальше.

В 1967 году главной задачей морской пехоты была охрана демилитаризованной зоны от возможного вторжения северовьетнамской армии. Морпехи вели постоянные сражения с регулярными частями армии Северного Вьетнама, а битвы в районе базы Контхиен напоминали сцены из битвы под Верденом. Так как основные действия были перенесены на север, в Пхубай сформировали новую авиагруппу - MAG-39 (Provisional). Главной задачей этой группы было снабжение изолированных гарнизонов. Кроме того, вертолеты участвовали в переброске групп дальней разведки - очень опасном деле.

Но и во время обычных грузовых рейсов то и дело случались происшествия. Например, 19 августа 1967 года 1-й лейтенант Дж. Плесс из VMO-6 получил приказ сопровождать конвой CH-34, перевозивших раненных. Около 16:00 корейская бригада морской пехоты, действовавшая в районе Чулай затребовала помощь. Выделенный для этой цели CH-34 не смог взлететь из-за технических проблем. Плесс и его экипаж решили действовать самостоятельно. По дороге к цели по радио поступило сообщение о том, что еще один американский вертолет был сбит над пляжем, а его экипаж попал в плен. Плесс попытался связаться с экипажем, но безрезультатно.

Поскольку в районе действия корейцев царил относительное спокойствие, американцы решили сперва спасти сбитый экипаж, который, как полагали, находился в районе устья Сонгтракхук. Подлетая к устью, вертолетчики заметили четырех стоявших на коленях американских пилотов, окруженных толпой вьетнамских партизан. Увидев вертолет, вьетнамцы поспешили в укрытия, откуда обрушили на подлетавшую машину лавину огня.

Плесс развернул машину в сторону вьетнамцев и выпустил залпом все ракеты. Поскольку в боекомплект входило несколько ракет с фосфорной боеголовкой, поле боя заволочли клубы белого дыма. Вертолет совершил еще несколько боевых заходов, поливая заросли кустарника пулеметным огнем. Вертолет летел так низко, что все лобовое стекло кабины оказалось забрызганным грязью и мокрым песком. Бортстрелки Дж. Фелпс и Л. Паулсон не снимали пальцев со спускового крючка.

Затем вертолет приземлился, закрыв фюзеляжем раненых американцев. Фелпс продолжал вести огонь, а Паулсон по очереди загаскивал раненных в кабину. Последний сбитый летчик был слишком тяжелым, поэтому на помощь Паулсону пришел Фелпс, а место у пулемета занял второй пилот Р. Фейрфилд. Однако вскоре и ему пришлось прийти на помощь своим товарищам. В этот момент вьетнамцы бросились к вертолету. Фейрфилд приказал Фелпсу вернуться к пулемету, а сам вместе с Паулсоном продолжал тащить раненного к машине.

Фелпс перепоручил свое задание одному из эвакуированных, который был в состоянии управляться с пулеметом, а сам поспешил обратно. Паулсон взялся за ноги, а Фелпс и Фейрфилд за руки раненного, и все трое бегом направились к вертолету. Несмотря на плотный огонь все четверо благополучно добрались до кабины. На пляже оставалось четвертое тело, но Фейрфилд, убедившись, что американец убит, приказал оставить труп на месте.

В этот момент над полем боя появился армейский UH-1В и вьетнамский СН-34, которому поручили эвакуировать труп. Плесс прекрасно понимал, что его прошитый очередями и перегруженный вертолет не сможет взлететь. Поэтому из кабины быстро выкинули все лишнее, в том числе отстегнули направляющие ракетных установок и сбросили навесную броню. Но и после этого тяжелый «Нюеу» при взлете четыре раза цеплял полозьями за воду. Едва вертолет набрал высоту, Фелпс и Паулсон начали перевязы-



*UH-1H из H Troop 10 Cavalry высаживает южновьетнамский десант, 1972 год.*

вать раненных, а Плесс выжимал из своей машины все возможное, направляя ее в госпиталь в Чулай. Раненных доставили в госпиталь, но спасти удалось только одного - сержанта Л. Аллена. Вернувшись в Киха, Плесс посмотрел на часы. Было только 16:30, а ему казалось, что прошла вечность.

Другое приключение пережил экипаж из НММ-161, получивший приказ 23 декабря 1968 года доставить в госпиталь раненого морского пехотинца. Прибыв к маленькой посадочной площадке в самой гуще джунглей, вертолетчики обнаружили, что забирать нужно двух пассажиров: раненого и того, кто ранил морпеха - огромного тигра, которому не дали уйти безнаказанным.

Летом 1967 года, в самый разгар боев на том участке, вертолетам морской пехоты пришлось заметно сократить свою активность. Это было вызвано серией катастроф вертолетов СН-46. «Черная серия» началась 3 мая 1967 года, когда из-за поломки трансмиссии лопасти обоих винтов вертолета столкнулись друг с другом. Спустя неделю у садящегося под огнем противника «Sea Knight'a» отвалилась хвостовая балка. Несмотря на приказ прекратить полеты, катастрофы продолжались. В июне у одного из вертолетов в воздухе отвалились две лопасти. Катастрофы происходили еще несколько раз, журналисты постарались раздуть скандал в прессе. Фирма-изготовитель попыталась исправить ситуацию и в течение

двух месяцев модификацию прошли 324 вертолета СН-46А и СН-46D. Чтобы восполнить численность парка командование III MAF приказало перебросить из Штатов во Вьетнам дополнительные части, оснащенные СН-34. Армия США предоставила еще 31 вертолет UH-1. Значительно увеличилось число действующих во Вьетнаме машин СН-53 «Sea Stallion».

Первые четыре машины этого типа, принадлежавшие НММ-463, прибыли во Вьетнам в январе 1967 года. Главной задачей тяжелых вертолетов была эвакуация сбитых машин. Действовавшие до той поры вертолеты «Deuce» могли транспортировать СН-34 со снятыми лопастями, двигателем и главной передачей. До 22 мая 1967 года СН-53 эвакуировали 103 сбитых вертолета и самолета. Остальные 22 машины дивизиона прибыли в Мраморные горы в июне. Новые вертолеты пользовались успехом, а генерал Р. Робертшоу, командир 1-го авиакрыла морской пехоты, так оговорился о них в своем рапорте: «Мы все изумлены работой, выполненной вертолетами СН-53. С удовлетворением мы отметили, что с момента прибытия дивизиона СН-53, тяжелые вертолеты перевезли 75% общего объема грузов MAG-16, налетав всего 16% от общего времени». Появление СН-53 означало конец карьеры СН-37, которые совершили последний полет 14 мая 1967 года. В это время во Вьетнаме действовало 13 из 24 вертолетных дивизионов кор-

пуса морской пехоты США.

В конце 1967 - начале 1968 г.г. на первых страницах газет появились сводки из района базы Кхесанх. А когда 20 января началась осада базы, эта тема стала темой № 1. Для американского командования стало серьезной проблемой наладить снабжение отрезанного гарнизона. В операции принимали участие и вертолеты корпуса морской пехоты. Чтобы обезопасить себя от сильного зенитного огня вьетконговцев, вертолеты летали строем, получившим название «Super Gaggle». Впервые этот строй применили 24 февраля 1968 года. Обычно строй составляли 12-16 машин CH-46, сопровождаемых 12 «Skyhawk» А-4 из MAG-12 и 6 УН-1Е из VMO-2. Сверху полет контролировал самолет наведения ТА-4F, который проводил разведку, координировал действия и указывал цели для А-4. Транспортные вертолеты вылетали с базы Донгха, расположенной в 30 км от Кхесанх. На отрезанную базу доставляли воду, провизию и боеприпасы. Однажды, в качестве подарка, осажденные получили 2 тонны мороженого. Несмотря на мощное сопровождение, полеты к Кхесанх обошлись американцам довольно дорого. 17 вертолетов было сбито, а 35 получило тяжелые повреждения. Через неделю боев НММ-262 потерял половину вертолетов, что заставило американское командование подключить к операции еще один дивизион - НММ-364.

После наступления вьетконговцев в 1968 году, характер действий американской армии и морской пехоты радикально изменился. Разбросанные по отдельным базам морские пехотинцы стали проводить лишь тактические операции, главным образом, патрулирование местности. 22 января 1969 году 9-й полк морской пехоты провел свою последнюю крупную операцию - «Dewey Canyon». Позаимствовав аэромобильную тактику армейских частей, морпехи организовали огневые базы «Razor», «Shiloh» и «Cunningham». При поддержке расположенной там артиллерии проводились многочисленные рейды по долине Докронг, расположенной рядом с уже упоминавшейся нами долине Ашау. Противника удалось захватить врасплох и к 19 марта долина была очищена от сил вьетконга.

Но это был последний успех морских пехотинцев. В соответствии с планом Никсона они должны были первыми покинуть Южный Вьетнам. 18 августа 1969 года в Пхубай расформировали MAG-39. В сентябре 1969 года, после отправки на родину частей MAG-36, во Вьетнаме остались лишь 7 дивизионов MAG-16, в том числе два новых дивизиона легких вертолетов HML-167 и HML-367. Они были сформированы на высвобождавшейся материальной базе подразделений VMO, переходивших на самолеты OV-10 «Bronco».

Дивизион HML-367 проводил испытания новых вертолетов:

АН-1G и АН-1J «Cobra». Первые четыре «Кобры»-G прибыли во Вьетнам 10 апреля 1969 года и вошли в состав VMO-2. Первый боевой вылет имел место 18 апреля, в ходе которого «Кобры» сопровождали транспортные «Sea Knight». Появление новых штурмовых вертолетов стало неприятным сюрпризом для вьетконговцев, уже привыкших к УН-1Е и транспортным машинам. Один из таких случаев, связанных с «Кобрами», описал полковник Ф.С. Фоули. «Рота морской пехоты, сопровождаемая «Кобрами», проводила прочесывание местности. Внезапно впереди прозвучало несколько выстрелов. Вертолеты выдвинулись вперед и открыли ответный огонь. Спустя несколько минут огонь прекратился, и морские пехотинцы начали осматривать поле боя. Было обнаружено четверо убитых вьетконговцев. Пятый, раненный, лежал на земле, и указывая руками в небо, что-то кричал. Переводчик сказал, что раненный - командир отделения - кричит: «Говорил им раз, говорил им тысячу раз: НЕ СТРЕЛЯЙТЕ В ВЕРТОЛЕТЫ ЭТОГО ТИПА!». В декабре 1969 года во Вьетнаме действовало уже 22 вертолета «Cobra-G», которые были собраны в составе HML-367.

Тем временем в Штатах проходили испытания новой модификации «Кобры», предназначенной исключительно для морской пехоты. Машина оснащалась двумя двигателями и трехствольной 20-мм пушкой вместо башенки ТАТ-102. Едва первые экземпляры АН-1J «Sea Cobra» были готовы, их отправили во Вьетнам. Переброску проводили самолетами С-133. Машины прибыли на место 18 февраля 1971 года. Командовал группой полковник П.У. Нисен. Он вместе с командиром HML-367, подполковником К.Э. Ризом провел первый боевой вылет 22 февраля. Испытания новых вертолетов продолжались до 28 апреля 1971 года. В ходе испытаний 4 вертолета налетали 614 часов, выпустили 14950 пуль калибра 7,62 мм, 77945 снарядов калибра 20 мм и 2847 ракет FFAR. В итоговом рапорте сообщалось, что «...боевые испытания показали, что новый вертолет заметно превосходит по эффектив-



«Loach» из 7/17 Cavalry, наводящий пехотинцев из ARP на бункер вьетконга, район Плейку, 1969 год.



*Вертолеты Sikorsky CH-34D из НММ-362 «Shufly», приземлившиеся под Дингтуонг, 26 июля 1962 года.*

ности и действенности огня старые АН-1G». Одним из важных заданий «Морских Кобров» было поддержание действий «Sea Stallion» из НММ-463 в ходе вторжения в Лаос. В ходе операции СН-53 совершили 968 вылетов, перевезя 4436 тонн грузов, потеряв одну машину. НММ-463 был последним вертолетным дивизионом морской пехоты, который покинул Вьетнам. Это событие произошло 11 мая 1971 года, а 1 июня базу в Мраморных горах передали армейским частям.

Однако спустя всего несколько месяцев вертолеты корпуса морской пехоты вернулись во Вьетнам. С марта 1972 года базировавшиеся на борту авианосцев НММ-164 и НММ-165 поддерживали южновьетнамские сухопутные части, действовавшие в районе Квангтри. В свою очередь «Sea Cobra» из НМА-369 отправили далеко на север, в район Тонкийского залива. Тут в рамках операции MARHUK (MARine HUnter-Killer) они должны были пресекать каботажные маршруты северян, главным образом в районе порта Хонла. В операции участвовали 7 вертолетов и 18 пилотов, которые 10 июня 1972 года прибыли на борт авианосца USS «Denver» (LPD-9).

Так как вертолетчики не имели никакого опыта боевых действий против кораблей, приходилось импровизировать. Вертолеты занимались воздушной разведкой, наблюдением, нападением на отдельные цели и наведением на цель штурмовой авиации. Боевое крещение вертолеты приняли 22 июня, когда пара машин, следившая за тем, как вьетнамские суденышки брали грузы с большого китайского грузового судна, попала под обстрел с берега. Первую победу летчики одержали 1 июля, когда, атаковав флотилию джонок, они потопили 3 и повредили 11 суденышек. На следующий день вслед вертолетам вьетконговцы пустили несколько «Стрел», но все ракеты прошли мимо. Вертолеты совершали и ночные вылеты, главным образом для коррекции огня корабельной артиллерии по наземным целям.

В начале августа машины перебазировались на борт USS «Cleveland» (LPD-7) и отправились на Окинаву для ремонта. Экипажи вертолетов получили отпуск. Снова в бой вертолеты вступили 17 августа. Теперь главной задачей стало наблюдение (в т.ч. и ночью) и указание целей для корабельной ар-

тиллерии. Самой успешной операцией стало уничтожение крупного склада боеприпасов, расположенного в 6 км от берега. С конца сентября после очередного перерыва вертолеты были оснащены новыми ракетами ZUNI калибра 127 мм, значительно превосходящие по эффективности старые FFAR. Боевые действия прекратили 30 декабря 1972 года, вертолеты успели совершить 759 вылетов.

Это были последние действия вертолетов корпуса морской пехоты во Вьетнаме. В дальнейшем вертолеты занимались лишь эвакуацией граждан США из стран Индокитая, которые одна за другой переходили в социалистический лагерь. 1 апреля 1975 года президент Камбоджи Лон Нол покинул свою страну, а работники посольства США были переведены в состояние повышенной готовности. В районе Вунгтау находился американский флот, на борту авианосцев которого находились два дивизиона вертолетов «Sea Stallion»: НМН-462 и НМН-463. 12 апреля началась операция «Eagle Pull». В 08:53 на футбольное поле, расположенном в 900 м от посольства США в Пномпене приземлилось 12 СН-53. Они дос-



*Вертолет CH-46A «Sea King» (150938) из HMM-262, заходящий на посадку на палубу десантного корабля USS «Guadalcanal», 1966 год.*

тавили группу охранения, состоявшую из солдат роты F 2/4 Marines. На обратном пути вертолеты захватили 82 работника посольства, в том числе посла. В ходе операции кроме работников посольства вертолеты эвакуировали 159 камбоджийцев и 35 лиц с иным гражданством. Последние морские пехотинцы покинули импровизированный аэродром в 11:15.

Уже 5 апреля 1975 года настал черед эвакуировать американцев из Южного Вьетнама. Эвакуацию проводили в основном самолетами. Лишь 29 апреля, когда база Тансонхут оказалась блокированной в результате артобстрела, посол Мартин решил привлечь к эвакуации вертолеты. Пока морские пехотинцы ожидали разрешения на взлет, машины ВВС США уже 29 апреля приступили к эвакуации отдельных лиц.

Окончательное решение об эвакуации в рамках операции «Frequent Wind» было принято в 10:40 29 апреля 1975 года. В операции участвовали 80 машин из PROVMAГ-39, состоявшей из НМН-462, НМН-463, НММ-165, НМЛ-367 и НМА-369. Эвакуацию проводили грузовые CH-53, сопровождаемые штурмовыми вертолетами «Sea Cobra». Машины «Ньюе» выступали в роли воздушных командных пунктов, а пары CH-46 из 15-го полка морской пехоты находились в состоянии готовности, на случай аварии какого-либо из действующих вертолетов.

Из-за задержек с заправкой, первая дюжина CH-53 приземлилась в Сайгоне лишь в 15:06. Как и раньше, на первых машинах прибыла группа боевого охранения, состоявшая из морских пехотинцев. Вертолеты забрали 679 американцев. Вскоре в Сайгон прибыл второй эшелон вертолетов. К 22:05 было эвакуировано еще 385 американцев

и 4475 вьетнамцев. За час до этого, один из CH-46 врезался в палубу USS «Hancock», оба его члена экипажа погибли. Одна из «Sea Cobra», пилот которой не уследил за уровнем топлива, совершила вынужденное приводнение.

С 5 часа вечера началась эвакуация из района посольства США в Сайгоне. Наступившие сумерки и тяжелые погодные условия серьезно затруднили деятельность экипажей. Вертолеты могли садиться лишь на крыше посольства (где садились CH-46 и UH-1), а также на парковочной площадке (где садились тяжелые CH-53). 30 апреля с 2:15 вертолеты «Sea Knight» и «Sea Stallion» садились каждые 10 минут. Их сопровождали машины AH-1J. За двадцать вылетов удалось эвакуировать 978 американцев и 1120 лиц с иным гражданством. В 4:58 по приказу президента Форда посольство покинул сам посол Мартин. В этот момент здание уже было окружено разъяренной толпой и эвакуацию проводили только через крышу здания. В 7:53, забросав нападающих гранатами со слезоточивым га-



*Sikorsky CH-37 был первым транспортным вертолетом корпуса морской пехоты, способным полноценно снабжать изолированные базы и блокпосты.*





*Sikorsky CH-53A «Sea Stallion» на базе в Мраморных горах.*

зом, здание посольства покинули последние морские пехотинцы. Война во Вьетнаме для Соединенных Штатов закончилась.

#### Вертолеты-спасатели

Спасение сбитых летчиков было и оставалось главной задачей вертолетов из Аэрокосмической службы спасения и ремонта (USAF Aerospace Rescue and Recovery Service). Первые спасательные вертолеты - Kaman HH-43B «Huskie» - появились на тайландской базе Нахком-Пханом в июне 1964 года, сразу после начала систематических налетов на Лаос. В конце года в Бьенхоа прибыли три модифицированные машины HH-43F «Pedro», оснащенные лебедкой с тягой 250 кг. Когда в феврале 1965 года началась операция «Rolling Thunder» на Индокитайском полуострове находилось уже 6 подразделений службы спасения, расквартированных на шести базах: Бьенхоа, Дананг, Тахли, Корат, Удорн и Нахком-Пханом. Машины с двух последних баз действовали над Лаосом и Северным Вьетнамом.

Но вертолеты HH-43 были легкими машинами, способными действовать лишь в непосредственной близости от баз. Чтобы проводить операции на достаточном удалении, на территории Лаоса организовали множество передовых опера-

тивных площадок (Forward Operating Landings или Lima Sites). Это были небольшие аэродромы, расположенные на вершинах гор, где располагались запасы топлива. Площадки защищали подразделения генерала Ванг Пао. Действуя с этих площадок, вертолеты смогли вступить в бой. 23 июня 1965 года таким способом удалось спасти сбитого над территорией ДРВ пилота F-105, майора Р. Уилсона.

Также с июня 1965 года вертолеты стали пользоваться поддержкой со стороны вертолетов. Первыми для этой цели стали использовать переоборудованные транспортники HC-54 «Skymaster», приспособленные на роль летающего командного пункта. Кружа на безопасной высоте, самолет принимал сигналы радиомаяка сбитого экипажа и направлял на них вертолеты. В 1966 году на смену HC-54 пришли более совершенные HC-130 «Hercules», который позднее стали использовать и в качестве заправочной станции. налаженная система ПВО, господствующая в небе ДРВ, потребовала придать вертолетам службы спасения достаточно мощное сопровождение. Выбор пал на уже устаревающий «Skyraider» A-1. Этот самолет отлично подходил для такого типа действий. Он был не слишком быстрый, но обладал огромным радиусом действия, мощным вооружением и отличался вы-

сокой живучестью. Позднее, когда система ПВО Северного Вьетнама была еще более усилена, в операциях по спасению сбитых летчиков все чаще стали применять машины с реактивным двигателем: F-100 «Super Sabre», F-105 или «Phantom».

Быстро выяснилось, что «Pedro» плохо подходит для полетов над опасными районами. Требовался более тяжелый вертолет, с большей скоростью и запасом хода. Поэтому уже 5 июля 1965 года на базу в Нахком-Пханом прибыли первые два вертолета Sikorsky CH-3, «выпрошенные» у командования тактической авиацией. Уже осенью того же года поступили вертолеты изначально предназначавшиеся для службы спасения - HH-3E. Однако и у этих вертолетов радиус действия оставлял желать лучшего и не давал возможность свободно действовать над удаленными районами ДРВ. По-прежнему были нужны передовые оперативные площадки. Дополнительную сложность создавал тот факт, что Лаос считался - по крайней мере официально - нейтральным государством.

Радикальным образом проблему удалось решить, установив на вертолеты систему заправки в воздухе, разработанную специалистами с базы Райт-Паттерсон. Первые модифицированные таким образом машины HH-3E получили прозвище «Jolly Green Giant» и провели первые операции в июне 1967 года. В сентябре того же года ARRS получила еще лучший вертолет - HH-53 «Super Jolly». Первые машины этого типа поступили сначала в отряд 237 службы снабжения, расквартированный в Удорне. Наконец-то служба спасения получила машину, полностью отвечающую предъявляемым требованиям: тяжелую, устойчивую в воздухе, хорошо вооруженную, имеющую большой радиус действия и мощный двигатель. Возможности нового вертолета показал прямой перелет двух HH-53 с базы Эггин во Флориде в Дананг в 1971 году. Вертолеты сопровождали два HC-130 «Hercules», которые на маршруте протяженностью 14000 км совершили 13 заливок в воздухе.

Также в 1967 году была окончательно отработана тактика спаса-



*В благоприятных условиях «Sea Knight» мог эвакуировать сбитого «Huss'a», но без двигателя, винта и главной передачи. Лишь после того, как во Вьетнам прибыли тяжелые CH-53, морские пехотинцы получили возможность без проблем эвакуировать сбитые вертолеты.*

тельных операций. Все части были подчинены сформированной в декабре 1965 года на базе Тансонхут 3-й аэрокосмической группе спасения и ремонта. Там же находился объединенный центр координации спасательных операций (Joint Rescue Coordination Center). В Удорне в Дананге расположились центры координации спасательных действий, отвечавших за действия службы спасения в отдельных регионах.

Спасательные операции проходили следующим образом. Когда американский самолет был сбит, как правило другие машины сообщали об этом в центр координации, который при возможности немедленно отправлял спасательный отряд в составе двух вертолетов, четырех машин сопровождения и одного самолета управления, обозначавшегося условно как «Crown» или «Kingbird». При подходе в указанный район предпринимались попытки установить контакт со сбитым летчиком, который обычно

имел при себе миниатюрный передатчик AN/PRC-11 или более совершенный AN/PRC-64. Часто вьетнамцы первыми обнаруживали такие передатчики и устраивали засады. Поэтому каждый пилот имел личную опознавательную карту. Чтобы удостовериться в личности пилота, ему задавалось несколько контрольных вопросов, ответы на которые мог знать только он. Среди прочих были вопросы о марке личного автомобиля, имени жены или названия любимой бейсбольной команды.

Первыми над местом падения самолета проходили самолеты «Skyraider», носившие условное название «Sandy». «Sandy 1» проводил непосредственное руководство операцией. Пилот высматривал сбитого летчика и определял расположение средств ПВО противника, подавить которые входило в обязанности машины «Sandy 2». Когда округа становилась безопасной, подлетал вертолет и забирал летчика. Другой

вертолет с парой «Skyraider» оставались в резерве. Однако такие операции проходили только на начальной стадии войны. Позднее события развивались все более и более драматично.

В качестве примера можно рассказать о спасательной операции, по спасению экипажа F-4E, сбитого над Лаосом 5 декабря 1969 года. Оба пилота - капитан Б. Даниельсон и лейтенант У. Берджерон - благополучно катапультировались и приземлились в довольно глубокой долине. Порывом ветра пилотов разбросало по разным берегам реки. Уведомленный другим «Фантомом» центр в Удорне направил в район падения два вертолета и два A-1. «Sandy 1» быстро обнаружил два парашюта и установил связь с летчиками. Затем самолет проверил местность, пытаясь обнаружить противника, но никого не нашел. Поэтому первый вертолет - «Jolly 37» - получил приказ выдвинуться вперед и подобрать обоих пилотов. Но едва



*СН-34, зацепившийся «одним колесом» на вершине Рокнайл.*

вертолет показался над долиной, как со всех сторон на него обрушился шквал зенитного огня. С окрестных высот по вертолету били многочисленные батареи 23- и 37-мм пушек, а также зенитные пулеметы. Получив несколько попаданий, вертолет развернулся и пошел на базу в Нахон-Пханом. Второй вертолет, в свою очередь, тоже попытался приблизиться к сбитым пилотам, но, получив множественные попадания, также был вынужден возвратиться на базу. Находившийся поблизости командирский НС-130 вызвал следующую пару вертолетов. Над полем боя появились самолеты «Phantom» и «Thunderchief», которые попытались подавить зенитные батареи. Но все усилия пропали даром. До конца дня еще четыре вертолета пытались забрать сбитых летчиков, но, получив повреждения, возвращались на базу порожняком.

На рассвете операцию возобновили. Многочисленные F-4 и F-105 бомбардировали позиции вьетнамцев. Использовался слезоточивый газ и дымовые шашки. Но дым

не помог американцам. Подполковник Ф. Кетлин, ведя свой «Jolly 72», зацепил хвостовой балкой за крону дерева и едва дотянул поврежденную машину до базы. Лишь на третий день после массированного бомбометания и нескольких неудачных заходов удалось снять лейтенанта Берджерона. Капитан Даниельсон на следующий день был обнаружен и убит вьетнамцами. В ходе операции получил смертельное ранение и скончался один из вертолетчиков. Всего было проведено 336 боевых вылетов, серьезные повреждения получили 12 вертолетов и 7 самолетов «Skyraider».

Служба спасения проводила операции и над территорией Южного Вьетнама. Эти операции проходили проще, так как спасательные команды поддерживала армейская авиация, а партизаны имели слабую ПВО. Хотя и здесь хватало драматичных событий.

30 сентября 1968 года в долине Ашау был сбит СН-34 корпуса морской пехоты. В ходе первых попыток эвакуации экипажа потерпели крушение еще три вертолета.

Всю ночь восемь уцелевших летчиков вели бой с вьетконговцами. На следующий день командование морской пехотой запросило помощь у расположенного в Дананге отряда службы спасения. Спасатели выделили на помощь морским пехотинцам четыре НН-3Е. Когда вертолеты вышли к долине, число эвакуируемых возросло до 14, так как партизаны сбили еще два УН-1Е. При поддержке штурмовых вертолетов «Jolly» начали эвакуацию. Условия были необычайно трудными. Сбитые летчики собрались в двух больших воронках на вершине холма, поросшего высокими - 45 м - джунглями. Противник вел сильный огонь. Первым попытался приблизиться к холму вертолет лейтенанта Грина, но получил попадание. Несмотря на повреждения Грин совершил новый заход, вышел к воронке и спустил трос лебедки. Минута, во время которой на борт поднимали четверых летчиков, казалась вечностью. Снаряды рвались все ближе, разрывы сливались в сплошной грохот. Тем не менее, раненных удалось поднять на борт, и Грин по-



*Bell UH-1E «Slick» поздней производственной серии (трубка Пито на крыше кабины) готовится к взлету на базе в районе Маттрз-Ридж. На крыше кабины также видна лебедка - главное внешнее отличие «Ниеу» морской пехоты от армейских машин.*

вел свою машину назад. В этот момент туман рассеялся, что позволило применить самолеты. «Sandy» вскрыли позиции партизан и подавили их огневые точки, после чего вертолеты «Jolly 3» и «Jolly 4» сумели эвакуировать оставшихся на земле.

Еще более драматичные события имели место 9 ноября 1967 года. В тот день в районе Кхесанх небольшой патруль американских сил специального назначения попал в засаду. Два вертолета, пробовавшие подобрать патруль, были сбиты. В полночь центр службы спасения в Дананге направил в район отряд, состоявший из двух HH-3E, C-130 с системой освещения и четырех армейских штурмовых вертолетов. Прибыв на место, C-130 осветил поле боя. Штурмовые вертолеты обстреляли ракетами позиции вьетнамцев. Как лимузин за мотоциклами к полю боя подошел первый HH-3E. «Зеленые береты» занимали оборону на склоне холма. Едва первые три солдата успели подняться на борт, находившиеся на соседнем холме вьетнамцы отрыли по вертолету ураганный огонь. В течение считанных секунд борта «Jolly» стали напоминать дуршлаг, и поврежденный вертолет потянулся в сторону базы в Кхесанхе, поскольку бензобаки были пробиты и дотянуть до Дананга не представлялось возможным.

Второй вертолет, пилотируемый капитаном Г. Янгом, в свою

очередь вышел к позициям американцев. Крутой склон позволял вертолету приземлиться лишь одним колесом. Один из вертолетчиков, сержант Мейзи выскочил из машины и помогал грузить раненных. Когда все раненные оказались на борту, снаряд угодил в правый двигатель вертолета. Раздался взрыв, вертолет рухнул на землю и покатился вниз по склону. Начался пожар. Когда вертолет остановился, он лежал вверх шасси. Капитан Янг висел вниз головой, его одежда горела. Голыми руками он потушил горящий комбинезон и выбрался из кабины. Там он нашел одного солдата, выпавшего из кабины. Тот находился в шоке. Янг отвел его в за-

росли кустарника, а сам снова направился к машине, надеясь найти там кого-нибудь живым. Однако вертолет превратился в огромный костер, а плотный огонь противника заставил капитана ретироваться.

Около 3 часов ночи над полем боя появились первые «Sandy», которые попробовали вступить в радиокontakt с оказавшимися на земле. Спасательная операция возобновилась с рассветом. Лишь тогда А-1 смогли установить связь с капитаном, который предупредил их о возможной засаде. Чтобы обнаружить противника самолеты совершили порядка сорока боевых заходов, но ничего не случилось. Прибывшие вертолеты 282-й роты 219-го дивизиона подобрали около разбитого вертолета 5 трупов. Тем временем удалось обнаружить капитана Янга и укрытого им солдата. Были обнаружены и отряды северян, стягивавших кольцо вокруг холма. Чтобы отеснить их от пилота, «Sandy» сбросили дымовые бомбы и направили к капитану вертолеты. Однако вьетнамцам удалось повредить «Sandy 1», самолет вышел из боя, и координация оказалась нарушенной.

Увидев ситуацию, Янг схватил солдата и побежал вниз в долину, поросшую высокой травой. План удался и вьетнамцы побежали за капитаном. Оторвавшись, американцы залегли и замаскировались. Тем временем у разбитой машины высадился небольшой десант, который обнаружил среди погиб-



*Вертолеты «Sea Knight» из НММ-161, высаживающие отряды морской пехоты в районе «Arizona Territory», к югу от Дананга.*



*«Sea Stallion» готовится эвакуировать сбитый CH-46 из HMM-265, сентябрь 1968 года.*

ших одного живого. Раненного и все трупы погрузили в вертолет и отослали на базу. Самого Янга удалось подобрать лишь вечером, он оказался в 10 км от места катастрофы.

Иногда трагические события перемежались юмористическими происшествиями. Одно из таких событий имело место 23 ноября 1972 года в ходе одной из крупнейших спасательных операций. Экипаж патрулировавшего окрестности Дананга Каман HH-43F лейтенанта Б. Лейзема засек сигнал СОС от пилота OV-10, пытающегося дотянуть до базы. Спустя несколько минут вертолетчики увидели, как горящий «Вронсо» врезался в землю в нескольких сотнях метрах от них. Пилот успел выпрыгнуть с парашютом и приземлился на рисовом поле. Вертолет тут же сел рядом и подобрал пилота. Всего спасательная операция продлилась минуту 38 секунд с момента получения сигнала СОС.

Спасательная служба проделала огромную работу. С 1964 по 1973 год вертолеты ARRS эвакуировали 3883 человека, в том числе 2807 американцев. Потери службы составили 71 человек убитыми и 45 вертолетов.

Падение пилота в джунглях, на территории, контролируемой противником, было опасным происшествием. Шансы спасти такого пилота резко падали. Поэтому американские летчики старались приводняться в Тонкийском заливе. Поэтому с начала войны в водах за-

лива действовали как машины ARRS, так и ВМФ США.

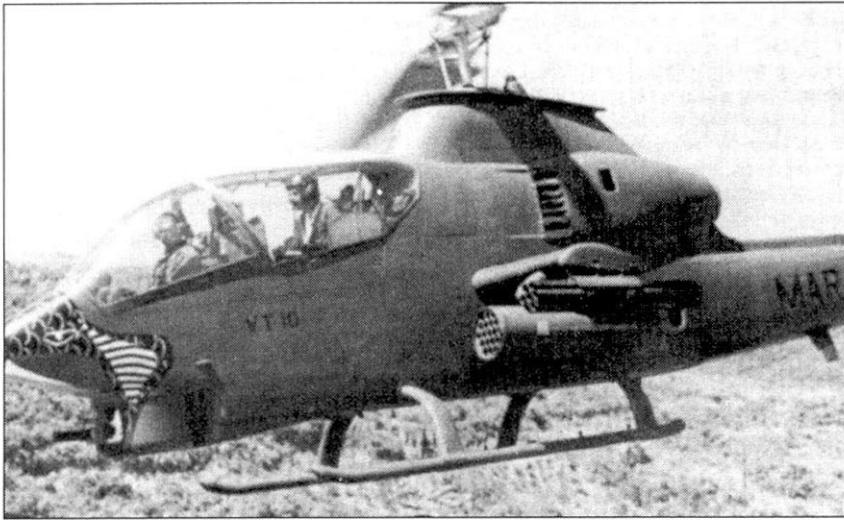
Первоначально военные моряки не были хорошо подготовлены для подобного рода деятельности. На оснащении ВМФ имелись противолодочные вертолеты SH-3 «Sea King» и легкие многоцелевые вертолеты UH-2 «Seasprite». Оба типа машин не имели подходящего оборудования, а их радиус действия был слишком мал, чтобы спасти пилота, упавшего в отдаленном районе залива. Но ситуация вынуждала и уже в середине 1965 года приспособленные для спасения сбитых

летчиков машины начали совершать регулярные полеты. Первой успешной акцией стало спасение пилота самолета А-4 из VA-72 2-го лейтенанта Дж.Р. Гарриса, сбитого 20 сентября 1965 года в 30 км к востоку от Ханоя. В операции участвовал UH-2A из отряда А эскадрильи HS-1. Вертолет сопровождали самолеты «Skyraider» из VA-25. Вообще, вертолеты при малейшей возможности сопровождались самолетами А-1 или А-4, действовавшими в составе спасательно-боевых воздушных патрулей (RESCue Combat Air Patrols/RESCAP).

Первыми частями, специально предназначенными для участия в спасательных операциях, стали HS-4 и HS-8, уступившие в октябре 1965 года место HS-2, базировавшейся на борту авианосца USS «Hornet». Тем временем шли работы по улучшению технических характеристик спасательных вертолетов. С вертолетов SH-3 сняли сонары, добавлено бронирование, установлены пулеметы, самогерметизирующиеся топливные баки и дополнительные баки. Таким образом переоборудовали 5 из 18 машин HS-2. Одновременно командующий ASW Wing One, контр-адмирал Э.П. Окорд заметил, что большое количество миноносцев и крейсеров, действовавших в районе Тонкийского залива, были оснащены системой



*«Sea Knight» из HMM-264, пытающийся приземлиться на вершине горы чтобы забрать экипаж сбитого CH-46. На кожухе передачи переднего винта можно разглядеть эмблему дивизиона - морского конька.*



*AH-1G «Cobra» из HML-367, 1969 год. Изображение кобры на носу вертолета черно-белое.*

дистанционного управления вертолетами QH-50. Эта система оказалась совершенно бесполезной, но зато все эти корабли имели небольшую посадочную платформу и запас авиационного топлива (26000 л). «Sea King» был слишком большим, чтобы сесть на платформу, но заправляться, зависнув в воздухе, вертолет вполне был в состоянии. Испытанная на Филиппинах система заправки в воздухе (Hover In - Flight Refueling, в шутку называемая «Highdrink») показала себя с самой лучшей стороны.

Использование системы HIFR значительно расширило сферу деятельности военно-морских вертолетов. С этого времени в районе, называемом «Mary Station» (35 морских миль на юго-восток от Хайфона) постоянно дежурили два эсминца или крейсера, оснащенные системой HIFR и дополнительным радионавигационным оборудованием. Эти корабли выполняли роль передового командного пункта, руководя действиями спасателей. На их борту находились более легкие UH-2, в то время как «Sea King» базировались на борту авианосцев, находившихся в 250 морских милях от передовых кораблей. Это приводило к тому, что экипажи вертолетов часто проводили в воздухе по 12 часов и больше.

Первая операция с участием SH-3 из HS-2, базировавшейся в то время на борту авианосца «Independence», состоялась 2 ноября 1965 года. В ее ходе один «Sea King» был сбит. Пилот вертолета, 2-

й лейтенант Т. Кемпбелл сумел посадить горящую машину на вершине горы. Экипаж вертолета снял пулеметы и занял оборонительные позиции. Через час подлетел UH-2A из 62-го отряда HC-2, базировавшегося на борту крейсера «Richard K. Turner». Но из-за слабого двигателя на высоте 1200 м вертолет смог забрать только двоих человек. Остальных вертолетчиков спустя еще несколько часов подобрали вертолеты BBC, а подбитый «Sea King» разбомбили истребители «Skyraider» из RESCAP.

Весной 1966 года в действие вступили 2 модифицированных вертолета «Seasprite» из HC-1 Det.5, базировавшегося на борту USS «Coontz». С машин сняли все тяжелое оборудование, вместо них установлена керамическая броня и пулеметы. Первая операция с участием этих вертолетов прошла крайне неудачно. 14 марта 1966 года 2-й лейтенант Д. Маккрачен проводил обычное патрулирование. Через час после вылета он услышал сигнал СОС. Экипаж сбитого над Ханоем «Фантома» катапультировался в районе острова Хонме, среди флотилии вьетнамских джонок. Высланный на помощь «Albatros» получил попадание из миномета и утонул. В воде барахтались уже восемь американцев. Первыми в район прибыли два «Sea King» из секции снабжения HS-3. Вертолеты несли оружие, но не имели брони. Под сильным огнем противника им удалось выловить шестерых летчиков. В воде оставался только экипаж

«Фантома». Вертолеты, получившие многочисленные повреждения, были вынуждены лететь на базу. Тут в районе появился «Seasprite» Маккрачена. При поддержке штурмовиков и ведя огонь из бортовых пулеметов, Маккрачен сумел подобрать обоих пилотов, в том числе раненого капитана Д. Прайса.

Позднее машины Det. 5 HC-1, получившие популярное название «Froggy Five» многократно вступали в соприкосновение с вьетнамскими джонками. В 1966 году большинство вертолетов перекрасили в темно-серый цвет, что затрудняло прицеливание пулеметчикам противника. Множество операций проводилось в заливе Хайфона, а иногда приходилось действовать и в непосредственной близости от этого крупнейшего порта ДРВ.

Зенитная оборона северян особенно эффективно действовала в мае 1967 года, когда HS-2 потеряла 5 вертолетов, в том числе две машины на протяжении одной недели. Еще два вертолета были сбиты в июле. 19 июля 1967 года в районе Пхули вертолет лейтенанта Петерсена получил прямое попадание 37-мм снаряда и рухнул на землю, погребя под собой экипаж.

Командование ВМФ все острее ощущало необходимость иметь специализированную спасательную часть. Для этой роли выбрали эскадрилью HC-7, сформированную 1 сентября 1967 года на базе Ацуги в Японии. Первым командиром эскадрильи стал капитан Л. Перземер. Вертолеты для эскадрильи собирались по всем американским базам на Тихом океане. Парк эскадрильи располагал машинами UH-2, SH-3, несколькими UH-46, а также VH-3, предназначенными для военачальников высшего ранга. Вскоре HC-7 приняла от HC-1 все дела по спасению сбитых экипажей, в то время как HC-1 целиком сконцентрировалась на охране аэродромов в рамках плана «Plane Guards». В операциях по спасению летчиков иногда привлекались эскадрильи HS.

Уже первая операция HC-7 прошла несколько необычно. 3 октября 1967 года «Seasprite», пилотируемый лейтенантом Т. Мелькоски, получил вызов от пары «Skyhawk», круживших над Хайфо-

ном. Наблюдатели сообщили, что пилот сбитого А-4 находится в воде в 50 метрах от большого серого грузового судна. Мелькоски повел свой вертолет на высоте 1,5 км, кружа над многочисленными кораблями. Сидящий на надувном плоту американский пилот пустил в воздух несколько ракет. Спустя несколько минут УН-2 уже завис над ним и сбросил вниз фал. Однако фал зацепился о что-то на дне и потребовалось много усилий, чтобы освободить его и подобрать пилота. Подобный метод спасения - сбрасывание спасательного фала в воду был разработан в НС-7 и до сих пор остается основным способом спасения в ВМФ США.

Уже на следующий день счастье покинуло Мелькоски. Его вертолет в ходе поиска летчика в 24 км на север от Хайфона получил настолько серьезные повреждения, что смог дотянуть только до берега. В 100 м от кромки пилот приводнился. Спустя несколько минут экипаж сбитого вертолета подобрал «Sea King» из НС-2.

Спасательные акции проводились и по ночам. Одна из них имела место в ночь с 18 на 19 января 1968 года и принесла 2-му лейтенанту К. Лассену медаль почета. В ту ночь самолеты, взлетевшие с палубы USS «America» бомбили грузовики на шоссе, ведущим в Хошимин. Из-за ошибки сопровождающий «Фантом» А-6С «Intruder» оторвался от основных сил, в результате машины оказались одни над опасным районом. Вьетнамцы выпустили множество ракет, из которых одна угодила в F-4 из VF-33. Экипаж самолета - Дж. Готцлоу и Дж. Бернс - катапультировались и приземлились на рисовом поле в 30 км от берега. Над сбитыми кружили второй «Фантом» и вернувшийся А-6. Для спасения летчиков направили машины Det. 104 НС-7, базировавшиеся на борту USS «Prebble».

В 00:20 УН-2 взлетел и по указанию, получаемым с борта USS «Jouett», направился к цели. Едва вертолет достиг берега, как мимо него прошли две вьетнамские ракеты. Летчики быстро заметили горящий «Фантом» и начали поиск его экипажа, который укрывался в гус-



*Когда в 1969 году действия морской пехоты приняли позиционный характер, задачей вертолетов стало снабжение баз. На фото СН-46 из НММ-161 доставляет боеприпасы на артиллерийскую базу в районе Донгха.*

тых зарослях. В свете фальшфейеров Лассен заметил обоих летчиков между двумя высокими деревьями и направил свой вертолет в их сторону. В этот момент фальшфейер погас и вертолет врезался в одно из деревьев. Только благодаря умелым действиям Лассена вертолет сумел сохранить высоту и не упасть на сбитых летчиков.

Круживший в воздухе «Intruder» сбросил очередной фальшфейер. В его свете Лассен огляделся и обнаружил, что слишком далеко отвел свой вертолет. Он тут же двинулся в сторону сбитых летчиков. Мимо пролетела очередная зенитная ракета. Вертолет снизился и попытался снова подойти к сбитым летчикам. Когда фальшфейеры кончились, Лассен включил прожектор, что превратило вертолет в мишень для вьетнамских пулеметчиков. Тем не менее, вертолет смог подобрать обоих сбитых летчиков и превращенная в решето машина повернула назад. Топлива было в обрез и Лассен вел вертолет прямым курсом. Когда в 2:40 машина села на палубу «Jouett», в баках оставалось топлива на 5 минут полета.

До 30 апреля 1969 года НС-7 провела 77 спасательных операций. В те периоды, когда налеты на объекты на территории ДРВ не проводились, работы у спасателей было мало. Это время использовалось для переоснащения части. 15 июня 1970 года поступили первые машины НН-2С «Sea Devil». «Морской дьявол» имел два двигателя, усиленное шасси и бронирование, а также более мощное вооружение, в том числе башенку с «миниганом». Кроме того, на фирме Сикорского появились первая специализированная модификация «Морского короля» - НН-3А «Big Mother». НН-3А получил самогерметизирующиеся топливные баки и более толстую броню. Предусматривалась возможность устанавливать на «Большую маму» две дистанционно управляемые башенки с «миниганами». Но из-за большой массы башенок их не использовали. Вместо того «миниганы» устанавливали на станках в грузовом отсеке вертолета. Десять переоборудованных таким образом машин участвовало в действиях НС-7 в 1972 году. В ходе этой кампании вертолеты парами базировались на

палубах кораблей, выдвинутых к побережью. Это делалось для того, чтобы сократить время подлета. В ходе операций «Linebacker I» и «II» HH-3A из Det. 110 HC-7 провели 48 вылетов, в том числе трижды попали под огонь противника, не потеряв ни одного вертолета. Район Тонкийского залива часть покинула 25 сентября 1973 года.

### Морские волки в дельте Меконга

Война во Вьетнаме была первой войной, в которой участвовали штурмовые вертолеты ВМФ США. Это объяснялось участием в боевых действиях в дельте Меконга речных флотилий. Начавшаяся в декабре 1965 года операция «Game Warden» очень быстро показала необходимость авиационной поддержки. По крутым берегам, поросшим густой растительностью, партизаны то и дело устраивали засады, в которые попадали патрульные катера. Американцы несли потери, но флот не имел возможности оказать патрулям поддержку с воздуха. Нехватка авиации волей неволей повышала роль вертолетов. Поэтому в марте 1966 года флот заключил с армией договор о поддержке. Для патрулирования в дельте Меконга была выделена 197-я вертолетная рота, базировавшаяся в Бинтхуи.

Одновременно командование ВМФ постепенно склонялось к мысли сформировать собственные эскадрильи штурмовых вертолетов. Снова обратились к армии. В обмен



*AH-1J «Sea Cobra» (157757) в полете над Южным Вьетнамом.*

на патрульные самолеты P-2 «Neptune» военные моряки выменяли у армейцев 8 «Huey». Эти машины передали эскадрилье HC-1, базировавшейся в Империял-Бич, Флорида. Большинство вертолетов (UH-2) эскадрильи находилось на кораблях 7-го флота.

Первые пилоты HC-1 прибыли во Вьетнам в июне 1966 года. Был сформирован 29-й отряд, возглавляемый 2-м лейтенантом У.А. Рокуэллом. Позднее отряд получил разговорное название «Крысы Рокуэлла». В Вунгтау под руководством инструкторов из 197-й роты морские летчики обучались тактике вертолетной штурмовки, а в августе уже начали боевые полеты. Отряд разделили на четыре звена по два вертолета, распределив звенья по всему району дельты. Одно звено базировалось в Вунгтау, другое - в

Нхабе, третье - в Винхлонг в центре дельты, а четвертое - на борту плавучего дока USS «Comstock», курсировавшего вдоль устья Меконга.

Такое расположение сил сохранялось до ноября 1966 года. В то время в район дельты прибыли четыре десантные части LST. Они имели корабль-базу на десять катеров PBR и два вертолета. Базы располагали запасом авиационного топлива, имели необходимые мастерские и взлетные площадки. Три базы расположились в главных рукавах дельты: Бассак, Кочьен и Хамлоунг. Четвертая база обычно находилась на текущем ремонте.

Уже первые действия морских штурмовиков дали результаты. 31 октября 1966 года совместно с десантными катерами вертолеты уничтожили порядка 50 сампанов. В декабре, в ходе операции на Митхо вертолеты уничтожили большой склад боеприпасов. Эти успехи заставили командование флотом во Вьетнаме развернуть 29-й отряд. 1 апреля 1967 года в Вунгтау сформировали 3-ю легкую штурмовую эскадрилью HAL-3, вскоре получившей прозвище по позывному Det. 29 - «Sea Wolves» («морские волки»). Численность личного состава и парка вертолетов возросла. Из резерва 1-й кавалерийской дивизии были получены машины UH-1B, а пилотов отправили на переподготовку в Форт-Ракер. Армия предоставила механиков, которые «опекали» вертолеты пока флот не подготовил свои кадры.

В середине 1967 года число вертолетов в эскадрилье достигло



*В 1972 году вертолеты «Sea Knight» доставляли отряды южновьетнамской морской пехоты на самые угрожаемые участки фронта.*





*Sikorsky HH-3E «Jolly Green Giant» (66-13290) из 37 Air Rescue Squadron, взлетающий с базы Дананг, 1968 год.*

22, а количество звеньев - 7. Рост численности позволил вести более активные действия в более широкой зоне. Теперь вертолеты поддерживали действия 166-й патрульной флотилии, разведку, мобильные речные силы, эвакуацию раненных, несли охрану сбитых самолетов и вертолетов, а также осуществляли поддержку отрядов SEAL. Постепенно вокруг «Морских волков» возник ореол части, которая всегда оказывается в нужном месте в нужное время и неизменно одерживает победу. В ходе наступления 1968 года вертолеты из HAL-3 поддерживали оборонительные действия южно-вьетнамской армии. Часто лишь благодаря вертолетам удавалось удерживать ключевые пункты на дельте. В том же 1968 году проводились ночные операции, которые оказались особенно эффективны, поскольку основная деятельность вьетконга проходила по ночам. Действуя совместно с патрульными катерами в рамках операции «Sealords», штурмовая эскадрилья сумела разрушить систему снабжения партизанских частей в районе дельты.

Очередные перемены принес 1969 год. Начала деятельность новая база в Бинтхуи. Переход армейских частей на «Кобры» позволил высвободить некоторое количество вертолетов и увеличить численность флотских частей. К 1970 году эскадрилья располагала уже 43 вертолетами UH-1B, C и M. Кроме того,

часть располагала несколькими многоцелевыми машинами UH-1L и HH-1K, которые были объединены в транспортную группу - AIRCOFAT - и базировались в Сайгоне. Группа обеспечивала переброску людей (главным образом, командиров), снабжения, почты, командос, а также эвакуацию. Группу также привлекали к участию в гражданской операции «Solid Anchor».

В начале 1970 года часть эскадрильи перебазировалась ближе к камбоджийской границе, с задачей перерезать водные коммуникации вьетконга. Однако численность сил была недостаточна для того, чтобы заметно повлиять на ситуацию в регионе. В мае 1970 года «Волки» участвовали во вторжении на территорию Камбоджи. Главную роль играл 8-й отряд, базировавшийся на борту USS «Hunterdon County» (LST 838). 9-й отряд осуществлял поддержку, а 5-й отряд находился в резерве. Кроме того, в боях участвовали 3-й и 4-й отряды. Моряки встретили слабое сопротивление и к 9 мая пробившись к Пномпеню. Во многом успех объяснялся участием вертолетов. Когда в июне американцы ушли из Камбоджи, HAL-3 вернулась к своим обычным заданиям, однако в ее зону включили Таиландский залив. Время от времени вертолетчики оказывали поддержку американским 1-й и 25-й пехотным дивизиям.

Тем временем все больший и больший масштаб принимала «вьет-

намизация», особенно отчетливо проявлявшаяся в дельте. С конца 1970 года на вертолетах HAL-3 все чаще и чаще летали вьетнамские наблюдатели и переводчики, которые должны были облегчить взаимодействие с южновьетнамскими сухопутными частями. С середины 1971 года началась подготовка вьетнамских пилотов. Какое-то время американские и вьетнамские экипажи действовали совместно. Но конец войны приближался и 26 января 1972 года эскадрилью расформировали. За почти пять лет боев «Морские волки» не потеряли ни одной машины, поставив абсолютный рекорд. Лучше всего их охарактеризовал один десантник с патрульного катера: «У волков был только один недостаток - их постоянно было мало».

#### Вертолеты с кенгуру

Австралия одной из первых вступила в войну во Вьетнаме. В июле 1962 года австралийское правительство направило во Вьетнам группу из 30 военных советников - специалистов по ведению войны в джунглях. Первые регулярные части прибыли во Вьетнам в июне 1965 года. В августе 1969 года была сформирована 1-я австралийская тактическая группа силой пехотного батальона, имевшая артиллерию и танки. Главной базой 1st ATF был город Нуидат в провинции Пхуоктуи. Одновременно во Вьетнам направили две вертолетные части.

Первой австралийской вертолетной частью, прибывшей во Вьетнам, стала 161-я отдельная эскадрилья воздушной разведки. Эскадрилья была сформирована в июне 1965 года и первоначально располагала только двумя вертолетами OH-13. Позднее эскадрилью переформировали и она располагала уже 6 вертолетами и тремя самолетами-разведчиками «Cessna 180». Главной задачей эскадрильи было проводить разведку для тактической группы. Особенно активно действовали OH-13. Их тактика напоминала действия американских наблюдателей. Вертолеты осматривали местность, двигаясь на уровне верхушек деревьев со скоростью 60-70 узлов. Состав



*Каган HH-43B «Huskie» (62-4511) из Det.4 Pacific Air Rescue Center, один из первых вертолетов ВВС США, участвовавших в действиях американских войск во Вьетнаме весной 1965 года.*



*Хотя на оснащение спасательных частей поступили большие вертолеты HH-3E и HH-53C, маленькие «Каган» HH-43F «Pedro» продолжали использоваться в небольших операциях в непосредственной близости от базы. На фото «Pedro» транспортирует стационарный огнетушитель.*

экипажа также напоминал американский образец. Только австралийцы предпочитали использовать не пулеметы, а ручные гранаты. Постепенно бортстрелки научились метать гранаты с точностью, присущей бомбардировщикам времен 1-й Мировой войны. Кроме гранат экипаж вооружался винтовками М-60, М-16 и подствольными гранатометами М-79.

Иногда австралийцы действовали совершенно нестандартно. Например, в ходе одной из операций требовалось зачистить район к 30 км на север от Нуидат. Этот район постоянно использовали вьетконговцы для отдыха и пополнения продовольствия. Вертолеты «Sioux» из 161-й эскадрильи почти каждый день находили там свежие следы ног и причаливавших ночью джонок. Многочисленные рапорты, поступавшие в штаб 1 ATF, оставались без реакции. Поэтому в эскадрилье решили действовать на свой страх и риск. За одну ночь приготовили «секретное оружие» - резиновый топливный бак, снаряженный пятикилограммовым разрывным зарядом, ударным взрывателем и 100 кг мыла.

На рассвете бомбу прицепили к вертолету лейтенанта Майка Роджерса. Целью атаки было небольшое озерко, в котором партизаны постоянно ловили рыбу. Выйдя к цели, Роджерс завис и сбросил бомбу с высоты около 200 м. Роджерс ждал взрыва, но тщетно. Бомба плавала по поверхности воды как «большая черная сарделька». Тогда летчики обстреляли бомбу из подствольных гранатометов. Вскоре бомба взорвалась, правда довольно слабо, без ожидаемого «гриба».

Вернувшись на базу Роджерс составил рапорт, который направил в штаб ATF. Уже через час какой-то нервный полковник позвонил командиру эскадрильи, майору Констеблю с угрозой отдать его под трибунал за нарушение Женевской конвенции и использование химического оружия. Роджерс получил изрядную головомойку. Еще больший удар ожидал его на следующий день, когда он вылетел на разведку. Сети вьетнамцев сушились на берегу, зато озеро было полно моющих-ся партизан.

Но большую часть вылетов 161-я эскадрилья посвящала разведке, а также наведению на цели артиллерии и пехоты. При случае вертолеты забирали раненных. Небольшие размеры OH-13 позволяли им садиться на пятачках, на которых «Нюеу» приземлиться не мог. При случае пилоты «Sioux» садились на секции понтонного моста на базе танка «Centurion». 161-я эскадрилья действовала во Вьетнаме до марта 1972 года, потеряв 14 машин, в том числе 8 OH-13. Один из вертолетов был потерян при невыясненных обстоятельствах.

В июле 1969 года во время вечернего разведывательного вылета знакомый уже нам лейтенант Роджерс увидел на высоком дереве развивающийся флаг вьетконга, о чем доложил своему командиру. Почти сразу в районе появилась американская «Cessna O-1» и начала кружить над деревом. Оба экипажа пытались заполучить трофей. Роджерс сначала пытался подцепить флаг на ползья. Американец цеплял флаг крючком на веревке. Наконец стрелок Роджерса умудрился подцепить флаг стволом своего М-60. Однако флаг был соединен с гранатой, которая тут же взорвалась, осыпав машину градом осколков. Один из осколков угодил в топливный бак, который тут же загорелся. Роджерс сохранил хладнокровие и посадил машину на ближайшем пятачке. Все остались живы и отделались незначительными ожогами. Но вертолет сгорел дотла. Позднее его эвакуировали и поставили перед столовой для назидания пилотов.

Весной 1966 года вместе с главными силами ATF во Вьетнам прибыла другая, более крупная вертолетная часть - 9-й дивизион RAAF. 24 мая восемь вертолетов UH-1B погрузили на борт авианосца HMAS «Sydney», а основная часть личного состава прибыла во Вьетнам самолетами «Quantas». Часть развернули в Вунгтау 12 июня, а уже на следующий день вертолеты совершили первый боевой вылет, перевезя 4,5 тонны боеприпасов для 5-го батальона RAR, охранявшего базу Нуидат. С того дня экипажи 9-го дивизиона постоянно сопровождали пехоту. Вертолеты



*Sikorsky HH-53C «Super Jolly» в действии.*

выполняли самый широкий круг задач: переброска войск и снабжение, эвакуация раненных с поля боя и разведка.

Вертолеты «Нюеу», называвшиеся у австралийцев «Альбатросами», проводили заброс в глубокий тыл противника разведывательных групп ASAS, которые активно действовали в районах дислокации 274-го и 275-го полков вьетконга. 10 июля 1966 года в ходе эвакуации одной из разведгрупп австралийские вертолеты приняли боевое крещение, попав под огонь вьетконговцев. Бортовые стрелки не остались в долгу. Вообще, высадка и эвакуация разведгрупп как правило сопро-

вождалась жаркими событиями.

В июле дивизион достиг полной боевой готовности. С каждым разом он привлекался ко все более и более масштабным операциям. 2 июля во время операции «Hobart» вертолетчики впервые эвакуировали раненных. Операцию проводили под сильным огнем противника, а вырубленная в густых джунглях посадочная площадка позволяла садиться только одной машине. Позднее, когда сесть было негде, вертолеты использовали лебедку, которая стояла на всех австралийских «Нюеу».

Первый настоящий бой австралийские вертолетчики провели



*HH-53 в сопровождении самолета «Skyraider» над джунглями Лаоса.*

месяцем спустя. В ночь с 17 на 18 августа значительные силы вьетконга атаковали базу в Нуидат. На следующий день, когда атакующие были отброшены, австралийские пехотные роты выдвинулись вперед и начали прочесывать местность в поисках партизанских минометов. Рота D в полдень попала в засаду, подвергшись нападению двух батальонов вьетконга. Вызванные на помощь вертолеты, пилотируемые капитанами К. Доулом и Ф. Райли, едва успели подлететь к полю боя, как вся местность оказалась накрытой тропическим ливнем. Сбросив боеприпасы для обороняющихся, вертолеты развернулись и пошли на базу. Благодаря этой помощи пехотинцы смогли продержаться до подхода подкрепления. Рота избежала разрома.

После этого боя, известного как сражение за Лонгтан, вьетконг ослабил натиск. Хотя количество боевых вылетов достигло 2207 (в том числе 1891 в августе), проходили они гораздо спокойнее. Экипажи стали терять бдительность и быстро были наказаны потерями. 18 октября в джунглях рухнул вертолет капитана Доула. Несколько членов экипажа получили тяжелые ожоги.

В январе 1967 года дивизион проводил переброску южновьетнамской пехоты, а в феврале машины дивизиона участвовали в большой операции на острове Лонгсон, в ходе которой перевозили «подозреваемых» в сочувствии вьетконгу в Вунгтау. Попутно было уничтожено несколько сампанов. Постоянно вертолеты обеспечивали снабжение сухопутных войск, а также

проводили эвакуацию раненных. Эвакуацию проводили любой ценой, что часто оборачивалось потерями среди летного состава. Висящие в воздухе машины, занятые вытягиванием фала с раненым, представляли собой отличную цель. 29 июля 1967 года первым в такой операции получил ранение боргстрелок, капрал Дж.А. Хенсон. Первым раненым пилотом стал майор Джим Кокс, получивший свою рану 6 августа в ходе операции «Ballanat».

По-прежнему очень опасными были операции по эвакуации групп дальней разведки. Эти вылеты проходили под постоянным огнем со стороны вьетконговцев. В ходе одного из таких перелетов, 13 августа 1967 года в районе Хюэнмок получил тяжелые повреждения



*Sikorsky SH-3A «Sea King» из HS-8 запрашивается с помощью системы HIFR от эсминца USS «Steinake» (DD-683), Тонкинский залив, сентябрь 1968 года.*



*Чтобы затруднить прицеливание вьетнамским пулеметчикам спасательные вертолеты ВМФ США были вскоре перекрашены в темно-серый цвет. На фото слева HH-3A «Big Mother», справа Kaman UH-2A «Clementine».*

один из «Нью», а его пилот, лейтенант М. Хаксел погиб. Спустя неделю, во время полета за очередной разведгруппой, попадания получили еще две машины, несколько вертолетчиков были ранены. Не раз австралийские пилоты спасали экипажи сбитых американских вертолетов.

В 1968 году 9-й дивизион значительно активизировал свою деятельность. Во время отражения наступления северян австралийские части в рамках операции «Cobra» были переброшены вертолетами в район Бьенхоа/Лонгбин, где успешно действовали против нескольких батальонов вьетконга. Уже в начале февраля дивизион перебросил в провинцию Пхуоктуи 6-й батальон, где тот вел бои с известным батальоном вьетконга D445. После завершения операции вертолеты перевезли батальон назад. В ходе боев дивизион получил первые машины UH-1D и UH-1H. Это позволило убрать с первой линии старые UH-1B, имевшие заметно меньшую грузоподъемность. Новые вертолеты хорошо себя показали в ходе операции «Pinago» в марте-апреле 1968 года, в боях за высоту Лонгхай, превращенную в укрепленный район. Роль вертолетов была заметной и в ходе майских событий 1968 года - боях за базы «Coral» и «Balmoral». Вертолеты постоянно доставляли боеприпасы и эвакуировали раненых под непрерывным огнем противника. Вертолеты проводили разведку, помогая выйти из окружения отрезанному танковому батальону.

По мнению командира дивизиона, полковника Хаббла это были самые славные дни в истории части, которая к середине 1968 года располагала уже 19 вертолетами.

Дивизион реорганизовали, выделив в его составе группу штурмовых вертолетов. До этого времени вертолеты дивизиона выступали в роли транспортных машин и были вооружены всего двумя пулеметами. Боевое сопровождение обеспечивали американцы. В мае 1968 года были сформулированы предложения, которые после долгих обсуждений были приняты. Полковник Хаббл посетил одну из американских вертолетных частей, где ознакомился с тактикой штурмовых вертолетов. В то время в 9-м дивизионе модифицировали несколько UH-

1H. Так появилась самая мощная модификация «Нью» во Вьетнаме. Вертолеты вооружались двумя «миниганами» и двумя семитрубными пусковыми установками ракет FFAR, которые обслуживал пилот, а также двумя спаренными пулеметами M-60, которые обслуживали бортовые стрелки. Вертолеты этого типа получили название «Bushrangers», а первый боевой вылет они провели 1 апреля 1969 года.

С этого времени штурмовые вертолеты своим прицельным огнем поддерживали транспортные вертолеты 9-го дивизиона, а также наземные части. С 1970 года они сопровождали разведывательные машины. Участвовали они и в операциях «Hawk Flights». Главной целью этих операций было уничтожать неболь-



*Пара «Нью» из Det. 5 HAL-3 на борту USS «Harnett County». Вертолет, стоящий на палубе оснащен пусковой установкой XM-158 и сдвоенные пулеметы Browning калибра 7,62 мм на станке «Sagami».*



Два фото «Морских волков» из HАL-3.

шие диверсионные группы противника. Операцию проводили силами небольших отрядов ASAS (по 10-12 человек) при поддержке трех штурмовиков. Остальные машины дивизиона тоже не простаивали и хотя число вылетов сократилось, в месяц дивизион совершал порядка 4000 боевых вылетов. Ежедневно дивизион выставлял 12 боеспособных машин, которые совершали более 11 боевых вылетов.

В августе 1971 года было решено, что на Рождество большинство австралийских частей вернется на родину. В связи с этим 6 ок-

тября вертолеты 9-го дивизиона доставили на палубу стоявшего в порту Вунгтау HMAS «Sydney» 500 человек из 3-го батальона RAR. 7 ноября были эвакуированы последние солдаты 4-го батальона. Тем временем продолжались обычные полеты - снабжение, разведка. 15 ноября вертолетчики спасли экипаж американского «Kiowu» OH-58, сбитого над Лонгсон. Потом начались приготовления к отправке. 8 декабря все 16 машин перелетели на палубу авианосца и отправились в порт Калундра, куда благополучно прибыли 19 декабря. За неполных пять

лет вертолеты 9-го дивизиона совершили 223487 боевых вылетов.

В обеих австралийских частях имелись также пилоты из Новой Зеландии. Первым новозеландцем стал капитан Бадд Миллз, прибывший во Вьетнам в 1967 году. За ним последовали майор Джон Клемент и капитан Кен Уэбб. Всего во Вьетнаме воевало 16 новозеландцев: 12 в 9-м дивизионе и 4 в 161-й эскадрилье.

Кроме того, австралийские морские летчики действовали в составе Experimental Military Unit из 135-й авиационной роты армии США. Это подразделение сформировали 2 ноября 1967 года. Первоначально отряд располагался в Вунгтау, а позднее начал действовать с полевых баз, например, Кемп-Блэкхорз или Кемп-Беркэт. Командиром первого контингента королевского австралийского военно-морского звена вертолетов «Вьетнам» (Royal Australian Navy Helicopter Flight Vietnam) был 2-й лейтенант Н. Ральф. Одновременно он исполнял обязанности заместителя командира роты. Рота, несмотря на пестрый состав, выполняла самые различные задания, как и остальные части 1-й бригады. На поле боя вертолеты поддерживали американские 9-ю и 25-ю пехотные дивизии, а также южновьетнамскую 18-ю пехотную дивизию. Несколько раз звено перебрасывало спецназовцев из SEAL. Первой боевой операцией стала операция «Santa Fe», имевшая целью разбить 5-ю пехотную дивизию вьетконга. В ходе этой операции звено понесло первые потери - был сбит штурмовик 2-го лейтенанта А. Касадио. Австралийские пилоты участвовали во всех операциях 135-й роты за исключением вторжения в Камбоджу и Лаос. По политическим соображениям австралийцам было запрещено летать над территорией Северного Вьетнама. Звено расформировали 8 марта 1971 года, а 16 марта австралийцы вернулись домой.

### Невидимый фронт

Партизанский характер войны в Индокитае, а также многочисленные политические ограничения заставляли американцев проводить тайные операции. Это касалось прежде всего действий в глубоком



*Вертолеты ВМФ США также использовали для транспортных перевозок. На фото SH-3 на палубе USS «Forrestal» доставил средства пожаротушения во время известного пожара в июле 1967 года.*

тылу противника, на территории Камбоджи, Лаоса и Северного Вьетнама. Уже в январе 1964 года американское командование в Южном Вьетнаме организовало систему групп особых операций. В состав этих групп входили представители элитарных частей США: SEAL, Marine Recon Companies, USAF Combat Control Teams и, прежде всего, «зеленых беретов». По политическим соображениям все члены MACV/SOG были номинально подчинены 5-й группе сил специального назначения.

Целью операций MACV/SOG было обнаружение маршрутов «тропы Хошимина» в Лаосе (операции «Shining Brass» и «Prairie Fire») и Камбодже («Daniel Boone»), локализация баз и учебных центров

вьетконга, проведение диверсий в тылу противника, розыск попавших в плен американцев, психологическая и идеологическая война, физическая ликвидация высших военачальников противника, закладка мин и ловушек на коммуникациях противника (операция «Eldest Son»), а также отыскание на территории противника потерянных ценных документов и оборудования. В качестве примера можно привести поиск черного ящика разведывательного самолета U-2, упавшего на территории Камбоджи в декабре 1966 года.

Для поддержки с воздуха групп MACV/SOG сформировали 90-е авиакрыло специального назначения, в состав которого входили: дивизион транспортных самолетов

C-130, секретный дивизион C-123, укомплектованный китайскими и тайваньскими пилотами, южновьетнамский 219-й вертолетный дивизион и 20-й вертолетный дивизион ВВС США. Кроме того, крылу на время придавались роты армейской авиации, обычно 189-я и 281-я роты из 52-го авиабатальона.

Первоначально группы доставлялись к месту на самолетах и выбрасывались с парашютом. Но после многочисленных происшествий доставлять группы стали только на вертолетах. Впервые вертолеты с этой целью использовали в мае 1965 года. Это были южновьетнамские машины «King Bee», сопровождавшиеся американскими штурмовыми вертолетами. Но CH-34 из 219-го дивизиона часто выходили из строя, что серьезно ограничивало возможности части. Аварии случались и во время полетов. Например, весной 1967 года в ходе заброски RT «Louisiana» сержанта Д.А. Морера у старого CH-34 отказал двигатель. Вертолет камнем пошел вниз. К счастью у самой земли двигатель снова ожил и машина смогла продолжить полет.

Плохое состояние матчасти и постоянное расширение сферы деятельности заставило использовать для поддержки групп MASV/SOG вертолеты ВВС США. Первые 14 машин Sikorsky CH-3C, принадлежавших 20-му вертолетному дивизиону «Pony Express», прибыли в Тансонхут 8 октября 1965 года. По плану командования 7-й воздушной армии задачей части было поддерживать действия авиационных частей, переброска грузов для изолированных радиолокационных станций, перевозка курьеров, эвакуация раненных, поддержка спасательных команд.

Нехватка тяжелых вертолетов приводила к тому, что имевшиеся машины использовали главным образом для поддержки сухопутных частей. В период с декабря 1965 по март 1966 года 8 вертолетов действовало с базы Дананг, взаимодействуя с морской пехотой. 10 марта 1966 года весь дивизион перебросили в Нхатранг, откуда машины поддерживали действия 101-й десантной дивизии. Главной задачей была переброска 105-мм гаубиц на распо-



*UH-1B из 9-го дивизиона RAAF забирает разведывательную группу ASAS в провинции Пхоктуи.*

ложенные в горах огневые позиции.

В июне 1966 года три эскадрильи дивизиона А, В и С (эскадрилья D с тремя вертолетами осталась в Соннхут), располагавшие 11 вертолетами CH-3, были переброшены на базу Удорн в Тайланде, откуда они вылетали на секретные операции MACV/SOG. Машины были выкрашены в черный цвет, все знаки государственной принадлежности были закраснены. Главной задачей эскадрилий была высадка и эвакуация разведывательных отрядов. Большинство операций проводи-

лось с базы Накхом-Пханом, расположенной у самой границы с Лаосом. До начала 1967 года было переброшено порядка 300 разведгрупп и 80 диверсионных отрядов. Представление об этих операциях дает майор Д. Армстронг, один из старейших пилотов «Ропу Экспресс»: «Мы регулярно летали над Лаосом, Камбоджой, Северным и Южным Вьетнамом. Обычно задание занимало целые сутки. Сперва мы вместе с офицером разведки летели до одной из передовых баз на территории Лаоса. Оттуда на лаосском самолете

с лаосским пилотом летели к предполагаемой зоне высадки и тщательно ее осматривали. Потом возвращались на базу.

Вечером наши вертолеты (обычно пара) перелетали на один из передовых аэродромов, где забирали «пассажиров». На закате вылетали с тем расчетом, чтобы приземлиться с последними лучами солнца. Это давало разведчикам целую ночь выигрыша во времени, позволяя им раствориться в джунглях. Разумеется, посадка в сумерках в густых джунглях было весьма рискованным приключением. Часто там ожидали нас заостренные колья или засады. Но нам как-то всегда удавалось высадить группу и взлететь. Мы всегда летали парами. Один вез командос, а другой шел рядом и был в любой момент прийти на помощь. Обычно нас также сопровождали два самолета, А-1 или Т-28.

Высаженные нами разведгруппы занимались в основном наблюдением за коммуникациями вьетконговцев в Лаосе. Кроме того, мы постоянно держали шесть разведывательных групп на территории Северного Вьетнама, несколько групп находилось в Камбодже и не менее двух в районе Мугиа. Обычно группы находились в 30 км друг от друга. Некоторые из них имели задание разрушить участок дороги или мост. Несколько раз я сажал



*Оснащенный поплавками Bell OH-13 «Sioux» (AI-660) из 161-й эскадрильи на аэродроме в гуще джунглей.*



свою машину прямо на дороге и несколько часов ждал, пока диверсанты сделают свою работу. После чего забирал их и возвращался на базу.

20-й дивизион проводил множество других заданий, в том числе спасал жертвы наводнения, перебрасывал патрули тайландской пограничной охраны, доставлял грузы. Мы помогали строить радиолокационную станцию на лаосско-северовьетнамской границе, а также участвовали в строительстве моста через реку Кваи. Однажды нам пришлось участвовать в десанте 500 па-

рашютистов. Я получил медаль Сикорского («Крылатую S») за спасение 14 американских солдат из глубокого ущелья. Ущелье было столь узким и так густо поросло деревьями, что приходилось постоянно маневрировать машиной вперед-назад, чтобы избежать столкновения с торчащими камнями и деревьями. Солдаты просидели в ущелье уже три дня без еды и воды, поэтому достать их оттуда было совершенно необходимо.»

В сентябре 1967 года в Накхон-Пханом прибыла очередная

вертолетная часть ВВС США - 21-й дивизион «Dust Devils». На вооружении дивизиона состояли модифицированные вертолеты СН-3Е, оснащенные форсированными двигателями, и несущие броню и две башенки ТАТ-102 с «миниганами». До середины 1968 года главной задачей дивизиона был сброс вдоль «тропы Хошимина» электронных датчиков системы «Igloo White». Позднее, совместно с «Pony Express», вертолеты сбрасывали устройства «Road Watch». В этот период разведгруппы особенно часто высаживали в районе, лежащем к северу от демилитаризованной зоны в Северном Вьетнаме. Все чаще приходилось прибегать к поддержке штурмовых вертолетов. 21 августа 1968 года эвакуация разведывательной группы из-под Бенкарай закончилась настоящим сражением. После того, как в ноябре 1968 года налеты на ДРВ прекратились, были остановлены и диверсионные операции. Вертолеты переключились на выполнение других задач. Летом 1969 года 21-й дивизион получил все СН-3 из 20-го дивизиона, который целиком перешел на УН-1F и УН-1Р «Нюеу».

Это была модель УН-1, заказанная ВВС США в 1963 году для обслуживания полевых ракетных



*С 1968 года основным вертолетом 9-го дивизиона стал «Нюеу» УН-1Н. На фото сверху штурмовой «Bushranger» на базе Нудат, внизу, десантный «Albatross» (A2-382), высаживает группу южновьетнамских рейнджеров.*





*Sikorsky CH-3C из 20 HS, перевозящий по воздуху 105-мм гаубицу в ходе операции «Double Eagle», февраль 1966 года.*

установок. От армейских вертолетов, машины этого типа отличались двигателем General Electric T-58-GE-3, который также устанавливали на CH-3. Первые машины появились в Юго-Восточной Азии летом 1966 года в составе смешанного 606-й авиационной эскадрильи командос. Эскадрилья базировалась в Накхом-Пханом. Ее официальной задачей была подготовка тайландских солдат для борьбы с партизанами. На практике сфера задач эскадрильи была гораздо шире. Вертолеты совершали вылеты не только в Таиланд, но и Лаос. Они выполняли и гражданские операции, содействовали пограничной охране, со-

трудничали с ВВС США. Когда пилоты UH-1F услышали о том, что ночью были отмечены полеты неизвестных вертолетов, то были предприняты попытки перехватить эти машины. Один из пилотов долго старался сбросить цепь на несущий винт неопознанного вертолета.

В середине 1967 года 606-ю эскадрилью расформировали. А все UH-1F отправили в Нхатранг и включили в состав 20-го дивизиона, где была сформирована эскадрилья Е. Тем временем дивизион подчинили 14-му авиакрылу командос, которое состояло из 12 дивизионов и отвечало за участие ВВС США в операциях сил специального назначения в

Индокитае. Началась интенсивная подготовка совместно с подразделениями MACV/SOG.

Машины UH-1F прошли модернизацию. Пилоты получили бронекресла. Дополнительную броню, а иногда просто бронезилеты выкладывали на нижних фонарях, что ограничивало видимость. Машины получили вооружение. Как и в армейских частях, машины разделили на «зализанных» транспортников и вооруженных штурмовиков. Транспортные машины вооружались двумя М-60, которые сперва устанавливали на станках «Sagami», а позднее на более удобных «bungee cord». Штурмовики оснащались двумя пусковыми установками ракет FFAR LAU-59/A, подвешенных на узлах М-156. Позднее систему подвески унифицировали с машинами UH-1E корпуса морской пехоты. Кроме того, на штурмовики устанавливали «миниганы» GAU-2B/A с боекомплектом 2000 выстрелов на ствол. «Миниганы» обслуживал стрелок. Предусматривалась возможность жестко закрепить оружие вперед, после чего наведение на цель осуществлял пилот, разворачивая машину. Штурмовики 20-го дивизиона получили обозначение UH-1P. Так как машины предназначались для выполнения секретных миссий, они не несли никаких эмблем и надписей, по каким можно было установить государственную принадлежность вертолета. Оставался только серийный номер и нарисованный на хвостовой балке силуэт, от которого пошло название части - «зеленые шершни» («Green Hornets»).

Первоначально UH-1F сопровождали транспортные CH-34 «King Bee». Очень быстро на машины 20-го дивизиона легла вся тяжесть работы по переброске групп SOG в приграничные районы Лаоса и Камбоджи. Кроме Нхатранга машины дивизиона базировались в Банметхуот, Контум, Удорн и Накхом-Пханом. На передовых базах экипажи вертолетов жили как командос SOG, чем заслужили дополнительное уважение.

Когда исчез элемент неожиданности, а сфера деятельности групп «Prairie Fire» расширилась,

заброска и эвакуация разведывательных групп стала опасным делом. Вьетнамцы устраивали на разведчиков и диверсантов настоящую охоту. Чтобы повысить шансы разведчиков приходилось прибегать к специальной тактике. Миссии с группами MACV/SOG проводились всегда следующими силами: четыре штурмовых вертолета, транспортный вертолет и резервный вертолет. Иногда состав группы сокращался, но всегда вертолеты летали парами, поддерживая друг друга. При забросе группы требовалось действовать как можно более незаметно, чтобы группа не была обнаружена и уничтожена сразу по прибытии. Чтобы упростить работу, перед каждым вылетом тщательно разведывались все возможные посадочные площадки. Вертолеты летали развернутым строем, чтобы спутать противника, в разных местах садились несколько вертолетов, но только один из них высаживал десант. Другим способом десантирования был медленный пролет колонны вертолетов над посадочной площадкой. Первая машина, доставлявшая десант, резко снижалась в заданной точке, высаживала десант и поднималась вверх, пристраиваясь к хвосту колонны. Тем самым создавалась иллюзия непрерывного полета.

Выполнив задание, вертолеты возвращались на базу и ждали сигнал. Как правило, разведывательная группа состояла из шести человек - двух американцев и четырех вьетнамцев. Срок деятельности группы ограничивался пятью днями. Когда срок заканчивался, разведчики связывались с самолетом службы ФАС, который вызывал вертолеты и, при необходимости, самолеты поддержки. Эвакуация разведчиков не требовала особой скрытности и, как правило, проходила под огнем противника. Очень редко вертолету удавалось сесть на землю. Вместо этого практиковались другие методы. Вертолет мог зависнуть в 3-5 метрах над землей, а разведчики забирались в кабину по веревочным лестницам. Другой метод предполагал использование устройства «McGuire Rig», позволявшего очень быстро поднять людей в вертолет. С вертолета сбрасывались



*В 1970 году американцы оснастили 161-ю эскадрилью восемью новыми Bell OH-58 «Kiowa». Эти машины служили для разведки, управления огнем, а прежде всего для подготовки экипажей, так как австралийская армия собирала заменить старые OH-13 на машины этого типа.*

тросы, заканчивающиеся карабинами. Командос носили на себе ремни так называемой «Stabo harness». Разведчики цепляли карабин к ремням и повисали под вертолетом. Имея свободные руки они могли вести огонь из личного оружия. Обычно эвакуацию проводили днем. Ночные полеты, как очень опасные, проводились лишь в исключительных случаях и только при свете фальшфейеров.

Полеты «шершней» над территорией противника часто принимали драматический характер. В ходе одного из таких полетов, имевшего место 19 февраля 1968 года, десять разведчиков сержанта Ф. Забитоски из «Spike Team Mike» высадились среди 50-метровых деревьев около Аттопо (Лаос). Внезапно

выяснилось, что здесь находится порядка 2000 северовьетнамских солдат. Тут же начался бой. Вертолеты попытались забрать командос. Одна из машин получила попадание из РПГ и рухнула на землю. Сам раненый Забитоски сумел добраться до горящего вертолета и вытащить оттуда оглушенных пилотов, прежде чем взорвались топливные баки.

Еще драматичнее развивались события 28 ноября 1968 года. Группа лейтенанта Гаррисона, состоявшая из семи человек, через четыре дня после заброски оказалась прижатой вьетконговцами к высокому берегу реки. Гаррисон запросил эвакуацию.

На сигнал вылетели 5 машин из 20-го дивизиона: 3 транспортни-



*Bell UH-1F (65-7930) из 20 SOS «Green Hornets» выполняет очередной полет в воздушном пространстве Лаоса.*



*Курсанты MACV-Recondo School покидают UH-1H из 281 АНС в ходе учений на острове Нонтра, в районе Нхатранг, 1969 год.*

ка и 2 штурмовика. Пилот F4C, майор Андерсен, указал пилотам вертолетов небольшие посадочные площадки, расположенные в 25 и 100 м от разведгруппы. Пока штурмовые вертолеты обстреливали позиции вьетконговцев, пилот первого транспортника, капитан Д. Миллер завис над рекой, пробуя поднять командос. Машина тут же попала под огонь. Из пробитых бензобаков полился бензин. Миллер попытался повернуть на базу, но прошитый новой очередью вертолет едва ли не рухнул на подвернувшуюся полянку. На счастье, буквально тут же рядом приземлился вертолет майора Д. Эппингера, который подобрал сбитый экипаж. Топливо кончалось и было решено вернуться на базу в Дукко.

Тем временем над полем битвы оставался только наблюдатель F4C, один транспортный вертолет лейтенанта Дж. Флеминга и один штурмовик майора Гонсалеса. Гонсалес пытался подавить вьетконговские пулеметы, а Андерсон приказал «зеленым беретам» прорываться на одну из ближайших полянок. Цепляясь полозьями за верхушки деревьев, Флеминг осмотрел полянку и убедился, что она слишком маленькая для того, чтобы садиться. Тогда он вернулся к берегу реки и сел у самого обрыва, так, что хвост висел над водой. Разумеется, на вертолет обрушился свинцовый град. Прижатые огнем к земле командос не могли приблизиться к машине.

Спустя минуту Флеминг поднял вертолет и сделал новый заход. В этот раз он опустил вертолет ниже кромки обрыва, частично закрыв машину от пуль. Топливо конча-

лось. В этот момент вьетнамцы попытались атаковать позиции командос. Однако командос установили перед собой несколько миловушек, которые остановили партизан и заставили их повернуть назад. Воспользовавшись секундным замешательством, командос бросились к вертолету. Бортовые стрелки - Кук и Джонсон - прикрывали бегущих огнем из своих пулеметов. Держа пулемет одной рукой, Кук другой буквально затаскивал подбегавших командос в кабину. За несколько секунд все оказались в безопасности и вертолет отправился на базу. Лишь приземлившись Флеминг и его второй пилот П. Макклеллан обнаружили, что их лобовое стекло в нескольких местах пробито насквозь.

Проводя подобного рода операции, 20-й дивизион постоянно нес потери. Только за первые четыре месяца 1969 года дивизион потерял 5 вертолетов. То же количество ма-

шин было потеряно в и 1967-68 годах. Пик операций «зеленых беретов» достиг в конце 1969 - начале 1970 годов. По политическим соображениям с 1 июля 1970 года полеты за границами Южного Вьетнама запретили. С того времени главной задачей дивизиона стало сопровождение и огневая поддержка южно-вьетнамских CH-34. В случае крайней необходимости вертолетчики проводили эвакуацию разведчиков. Такая ситуация сохранялась до последних дней пребывания 20-го дивизиона во Вьетнаме, то есть до марта 1972 года.

В конце 1970 года базирующийся в Камране дивизион получил первые экземпляры нового вертолета UH-1N. Оснащенный двумя двигателями «Twin Huey» имел гораздо большую грузоподъемность и, что было еще важнее, радиус действия. Новые машины выпускали как в транспортном, так и в штурмовом вариантах. У некоторых из них вместо правого «минигана» устанавливали гранатомет XM-94 с боекомплектом 800 выстрелов, что значительно повышало огневую мощь вертолета.

Другим главным фронтом в Лаосе была расположенная на северо-востоке страны Долина Кувшинов. Бои за контроль над ней шли с самого начала конфликта. С одной стороны действовали лаосские коммунисты, поддерживаемые правительством ДРВ, а с другой отряды горского племени Мео, возглавляемые известным генералом Ванг Пао.



*Bell UH-1H «Gunship» из 20 SOS на полевом аэродроме. Вертолет вооружен двумя пусковыми ракетными установками и парой «миниганов». В нижних иллюминаторах видны дополнительные бронелисты.*



*Вертолеты Sikorsky CH-53C «Knife» из 21 SOS на палубе авианосца USS «Midway» в ходе операции «Frequent Wind». В окне за кабиной пилотов виден ствол одного из трех «миниганов», составлявших штатное вооружение вертолета.*

С самого начала конфликта, то есть в 1959 года горцы получали регулярную авиационную поддержку со стороны американцев. Из-за официального нейтралитета Лаоса американцы не могли тут использовать свои армейские части. Поэтому приходилось маскироваться под гражданские авиакомпании, под личиной которых скрывалось ЦРУ. Наиболее известной была «Air America», другими компаниями, действующими в Лаосе были «Bird and Son», «Continental Air Services Inc.» и «Xieng Khouang Air Transport».

Самолеты этих компаний использовали для снабжения партизанских баз, расположенных высоко в горах, а также для тактической переброски живой силы. Кроме транспортных самолетов широко использовались вертолеты. Первой в 1960 году вертолеты применила «Air America». Это были 16 машин UH-34D, прежде принадлежавших корпусу морской пехоты. Вертолеты не имели никаких опознавательных знаков. Их единственным обозначением была буква «Н» и двузначный номер. Именно благодаря действиям вертолетов удалось отразить первое наступление лаосских коммунистов 1960 году. Вертолеты поддерживали действия американских советников из групп «White Star», перевозили грузы и людей, эвакуировали раненных.

После подписания мирного договора в 1962 году бои утихли, но в 1965 году ситуация вновь обострилась. К тому времени первые верто-

леты - Fairchild-Hiller FH-1100 - поступили в CASI. Через несколько месяцев одна машина разбилась. После этого CASI отказалась от использования вертолетов и с того времени монополия на этот вид техники принадлежала «Air America». На эту компанию работали многочисленные безработные пилоты, которые были привлечены возможностью внушительных заработков. Компания постоянно расширялась. Поскольку оснащенные поршневыми двигателями UH-34 плохо себя показывали в горных районах Лаоса, очень быстро их заменили машинами с турбинными двигателями - Bell 204 и 205 (гражданские версии UH-1B и UH-1D). Полеты в Лаосе были опасным делом. Пилоты могли полагаться только на самих себя. Очень часто приходилось летать в непогоду. В довершение всего, авиакомпания располагала только старыми, неточными картами. Особенно трудны были начавшиеся в 1966 году полеты над южными района-



*Вертолеты Bell 204B и 205 (на фото) были основными вертолетами авиакомпании Air America. Bell 205 несет фальшивый лаосский регистрационный номер XW-FPJ. Над кабиной видна дополнительная антенна ВЧ-радиостанции, предназначенной для связи с землей.*

ми Китая. Туда забрасывались разведывательные отряды «Team Fox», состоявшие из туземцев племени Миен.

С конца 1965 года вертолеты «Air America» участвовали в боевых действиях, перебрасывая отряды генерала Ванг Пао в тыл к коммунистам. Полномасштабная война вспыхнула в 1968 году, когда в район вошли регулярные пехотные дивизии Северного Вьетнама. С этого времени бои шли по следующему сценарию. Весной и летом - в сухой период - коммунисты наступали и захватывали определенную территорию. Осенью, с началом дождей, в наступление переходили части генерала Ванг Пао и возвращали утерянные территории. С каждым годом роль авиации в боях возрастала.

Для поддержки генерала Ванг Пао в Лаосе действовал целый 21-й вертолетный дивизион ВВС США, переименованный на этот период в 21-ю эскадрилью особого назначения. В то время дивизион располагал 17 вертолетами CH-53. С 1969 года он начал получать новые машины CH-3E, которым присвоили радиопозывной «Knife». Эти вертолеты во многом походили на спасательные HH-53. Они несли тяжелую броню и мощное вооружение, но не имели системы заправки в воздухе. Однако сил не хватало, поэтому в Лаосе часто использовали южновьетнамские вертолетные части, оснащенные вертолетами «CH-47 «Chinook» и CH-54 «Hurricane». Вертолеты базировались на территории Таиланда и над Лаосом летали без опознавательных знаков. В 1970 году в операции «Tailwind» участвовали машины CH-53D из NMH-463. 7-14 сентяб-



*Ми-6А ВВС ДРВ, перевозящий деталь антенны РЛС, 1971 год.*

ря 1970 года переброшенные этими вертолетами группы MACV/SOG общей численностью около роты сумели разбить штаб северовьетнамской дивизии. В ходе этой операции «Heavy Haulers» потеряли две машины, а шесть летчиков получили ранения.

В период «вьетнамизации» и вывода американских войск из Индокитая, компания «Air America» значительно разрослась. Она получила множество UH-1, отдельные Belle 206 и Hughes M500D, а также стала первой в мире компанией, получившей турбинные H-34 (S-58T). В ноябре 1972 года парк компании пополнился восемью CP-47C «Chinook».

Массированное использование вертолетов было главной причиной успехов генерал Ванг Пао. Например, в ноябре 1969 года в рамках операции «Pigfat» удалось занять город Пхоупхати. Самую громкую победу удалось одержать в августе 1969 года, в ходе операции

«Kou Kiet». Используя то обстоятельство, что силы коммунистов оказались рассредоточены, Ванг Пао провел ряд атак и при поддержке вертолетов сумел занять Долину Кувшинов, почти выйдя к границе с ДРВ. При этом удалось захватить огромные запасы. Операцию на севере проводили одновременно с операцией «Junction City Junior» на юге Лаоса, в результате которой удалось разбить два пехотных полка ДРВ. Подобных операций проводилось еще много. Последнюю провели 20 января 1973 года, когда 1000 человек из 31-й мобильной группы, переброшенных CH-47 из «Air America» и CH-53B из 21-й эскадрильи особого назначения, сумели разблокировать шоссе Вьентьян-Луангпхабанг.

Кроме крупномасштабных операций вертолеты «Air America» участвовали в заброске малых групп Commando Raider Teams. Эти группы состояли из 10-12 человек, их задачей было проведение разведки,

совершение диверсий и т.п. В феврале 1970 года одной из таких групп удалось уничтожить большой склад боеприпасов, расположенный в районе Дьенбьенпху. Группы также действовали на территории Лаоса и Камбоджи.

Собственными, хотя и немногочисленными вертолетами располагали Королевские ВВС Лаоса. В 1964 году туда прибыла первая группа инструкторов из Мобильной учебной команды корпуса морской пехоты США, а спустя еще год прибыли первые машины UH-34D. В среднем дивизион располагал 18-20 боеспособными машинами. Дивизион разделялся на четыре эскадрильи, которые базировались в Луангпхабанге, Вьентьяне, Саваннакхете и Паксе.

Над Лаосом также действовали тайландские вертолеты. Два первых Sikorsky H-19 появились там уже в 1955 году. Они служили для перевозки короля и его свиты. Лишь в 1971 году для поддержки действующих в Лаосе тайландских батальонов сформировали часть, получившую название «White Horse». «Белая лошадь» располагала несколькими вертолетами UH-1C, оснащенными системой M-21/XM-158. Позднее их передали Южному Вьетнаму для участия в операции «Infant». Вертолеты базировались в Паксе до весны 1973 года, когда все тайландские части вернулись на родину.

### Вертолеты ДРВ

Лаос был одним из главных фронтов, где действовали северовьетнамские вертолеты. Первые вертолеты ДРВ получила в начале 1966 года. Это были 6 Ми-6 и 20 Ми-4, доставленные по морю в Хайфон. Одновременно, по железной дороге через Китай прибыли 100 советских пилотов и техников. На месте они организовали сборку машин и начали подготовку вьетнамских летчиков. Вьетнамцев обучали на простых Ми-4. Обслуживание и пилотаж сложных Ми-6 целиком находился в руках советских специалистов.

«Шестерки» использовались для снабжения батарей зенитных ракет, также обслуживаемых советскими расчетами, перевозки элементов радиолокационных станций, на-



*Тройка Sikorsky H-19 из 1 HS ВВС Южного Вьетнама в учебном полете в районе Сайгона, 1958 год.*

ведения истребителей, перевозки людей и грузов. Во время полетов часто сталкивались с американскими самолетами. Однажды машину лейтенанта А.А. Стеценко атаковали два американских «Thunderchief»а». Лейтенант мастерски управлял своим вертолетом, и американцы, впуская расстреляв боекомплект, должны были возвращаться ни с чем. Иногда американцам везло больше. Во время массированного налета на Ханой 10 октября 1967 года группа F-105 заявила победу над 2 Ми-6 и 4 Ми-4.

В начале 1967 года во Вьетнам начали поступать новые партии советских вертолетов - общей сложностью 30 Ми-6. Прибыли новые пилоты и техники. Вертолеты начали переброску остро необходимых грузов на юг страны. Американские радары все чаще и чаще обнаруживали в воздухе вертолеты. В июне 1968 года несколько Ми-4 появились на северной границе демилитаризованной зоны. В течение недели вертолеты шесть раз пересекали границу. Часто советские вертолеты появлялись в районе пограничной реки Бенхай. Вертолеты использовали для перевозки высших военачальников, эвакуации раненных и доставки боеприпасов для батарей дальнбойных 130-мм пушек. В 1969 году ВВС ДРВ располагало уже более 40 вертолетами, собранными в составе 916-го полка. В тот период Северный Вьетнам получил первые машины Ми-8 и Ка-25.

Вертолеты северян регулярно появлялись в небе других государств Индокитая. Однако информации о тех событиях нет. Впервые появление северовьетнамских вертолетов в Лаосе отмечено в 1967 году. По донесению наблюдателя, в кабине сидел пилот европейской внешности. Другой рапорт, датированный 1968 годом сообщает, что «пилот европейской внешности был ранен в ходе эвакуации других солдат-европейцев». В 1970 году недалеко от Сараване (Лаос) наблюдатели Ванг Пао заметили группу из 20 солдат противника, высаживавшихся из вертолета. На земле машину ждало несколько проводников из местных жителей. Посадочная площадка больше походила на аэродром и имела освещение.



*Принадлежавший прежде корпусу морской пехоты СН-34D (148076) из 2 НС на базе в Дананг.*

После того, как в 1969 году войска генерала Ванг Пао заняли Долину Кувшинов, активность северовьетнамской авиации заметно возросла. Там экипаж одного из АС-130 заявил о том, что им удалось сбить один Ми-4. Спустя две недели в том районе обнаружили два вертолета. Вызванные американские самолеты смогли поджечь машины на земле. Тем временем вертолеты с желтой звездой на фюзеляже стали появляться и над Таиландом. Донесения тайской пограничной охраны сообщали о многократном появлении вертолетов ДРВ в северо-восточных районах страны. Дважды удавалось вступать с вертолетами в огневой контакт. Целью полетов было снабжение партизан Коммунистической партии Таиланда, а также переброска вьетнамских спецназовцев, совершавших нападения на американские базы в Таиланде. Вероятно вертолеты перебрасывали и советских военных советников. Как и в Лаосе, в Таиланде имелись подготовленные посадочные площадки с системой освещения.

Важной задачей вертолетов ДРВ было снабжение вьетнамских частей, охранявших «тропу Хошимина». Первоначально вертолетами доставлялись остро необходимые грузы, а позднее, когда вертолетов стало больше, с их помощью перебрасывались целые войсковые час-

ти. Офицеры ЦРУ во время допроса пленного северянина сумели выбить из него информацию о том, что в начале 1969 года его батальон численностью 600 человек был перебросен на вертолетах из ДРВ в Камбоджу. Полет продолжался 6 часов.

Используя базы в Камбодже, северовьетнамские вертолеты постоянно появлялись и над Южным Вьетнамом. Американцы неоднократно замечали вертолеты противника, но не вступали с ними в бой, опасаясь политических осложнений со стороны Советского Союза. Лишь однажды в 1969 году патруль «зеленых берегов» захватил врасплох Ми-6, стоявший на лесной поляне. Выстрелом из гранатомета LAW удалось поразить машину, которая загорелась и почти тут же взорвалась. Позднее из кабины были извлечены останки семи членов экипажа.

Случались и другие происшествия. Так в феврале 1969 года один из наблюдателей доложил о том, что видел вертолет, перевозивший по воздуху танк. Позднее удалось определить, что это был Ми-10. Вертолет видели в районе базы Бенхет, расположенной у границы с Камбоджей. Спустя всего несколько дней, в ночь с 3 на 4 марта 1969 года база была атакована крупными силами северян, пользовавшихся поддержкой танков ПТ-76 и бронетранспортеров БТР-50.



*Вертолеты UH-34 и CH-34 из 213 HS.*

К участию в боях северяне привлекали вертолеты лишь изредка. В июне 1968 года несколько Ми-4, вооруженных ракетами и пулеметами атаковали группу американских патрульных катеров PCF и один из них потопили. Бой произошел в одной миле от берега, чуть севернее Дананга. Подобные операции северяне проводили неоднократно. А в наступлении 1975 года вертолеты ДРВ уже постоянно участвовали в боях. Многочисленные Ми-8 и Ми-6 постоянно доставляли на передовую резервы и грузы.

#### **Южный Вьетнам**

Южный Вьетнам обзавелся вертолетами еще во времена французского владычества. В апреле 1956 года на базе Тансонхут был сформирован 1-й вертолетный дивизион. Однако вертолетов часть не имел, а четверо пилотов дивизиона летали на французских машинах, принадлежавших Международной

комиссии надзора и контроля. Когда в 1958 году французы покинули Южный Вьетнам, они передали 10 машин Sikorsky H-19 американцам, которые, в свою очередь, отдали вертолеты южанам. Вертолеты использовали для перевозки важных персон, а также для отдельных спасательных операций. Из-за большого износа и нехватки запчастей машины дивизиона очень редко поднимались в воздух. Также редко в воздух поднимались немногочисленные H-13, которых использовали для базовой подготовки пилотов.

Стараясь нарастить свою мощь, воздушные силы Южного Вьетнама требовали увеличить число вертолетов 1-го дивизиона. В декабре 1960 года в Сайгон прибыли первые три вертолета H-34. Затем доставили еще семь машин этого типа. Но нехватка запчастей также быстро приковала вертолеты к земле. Они успели лишь провести несколько операций в дельте Меконга. В дальнейшем южане использо-

вали два вертолета «Alouette II» и три «Alouette III». Они также попали к южанам от французов.

В начале 1963 года в ходе реорганизации ВВС Южного Вьетнама изменилась нумерация частей. 1-й дивизион получил номер 211, а 2-й дивизион - 213. В то время в Тансонхут была открыта школа для пилотов вертолетов. Школа располагала тремя H-19. В июле 1963 года началась подготовка механиков. Но лишь в середине 1964 года в соответствии с планами командующего ВВС, генерал Нгуэн Као Ки южане приступили к формированию следующих дивизионов: 215-го, 217-го и 219-го. Каждый дивизион получил по 24 вертолета H-34. С того времени в каждом из корпусных округов Южного Вьетнама действовал один вертолетный дивизион. Пятый дивизион находился в Бинхтуху и действовал в районе дельты Меконга.

Прибытие американской армии отодвинуло вьетнамские ВВС на второй план. За исключением 219-го дивизиона, участвовавшего в специальных операциях, остальные авиационные части Южного Вьетнама летали мало. Пассивности способствовал и парк, укомплектованный разваливающимися машинами. В ноябре 1966 года из 193 имевшихся в наличии H-34 могли летать лишь 65 машин.

Требовались перемены, но их удалось провести лишь после того, как начался вывод американских войск. В середине 1968 года появился приказ о переходе южновьетнамских ВВС на вертолеты UH-1H. В связи с этим многочисленные груп-



*Bell UH-1H (69-15618) из 215 HS, база Пхукат.*



**Потери ВВС США в ходе войны во Вьетнаме (1962-1973 г.г.)**

**Армия США**

<i>Тип</i>	<i>Боевые потери</i>	<i>Другие причины</i>	<i>Всего</i>
АН-1 «Cobra»	173	112	285
УН-1 «Huey»	1211	1379	2590
ОН-6 «Cayuse»	654	293	947
ОН-13 «Sioux»	74	100	174
СН-21 «Shawnee»	9	27	36
СН-37 «Mojave»	2	1	3
СН-47 «Chinook»	63	73	136
СН-54 «Tarhe»	1	8	9
ОН-58 «Kiowa»	28	17	45
Итого	2246	2075	4321

**ВВС США**

УН-1 «Huey»	13	6	19
СН-3	14	3	17
НН-3 «Jolly Green Giant»	10	4	14
НН-43 «Husky »	10	4	14
СН-53 «Knife»	2	0	2
НН-53 «Super Jolly»	9	1	10
Итого	59	18	77

**Корпус морской пехоты США**

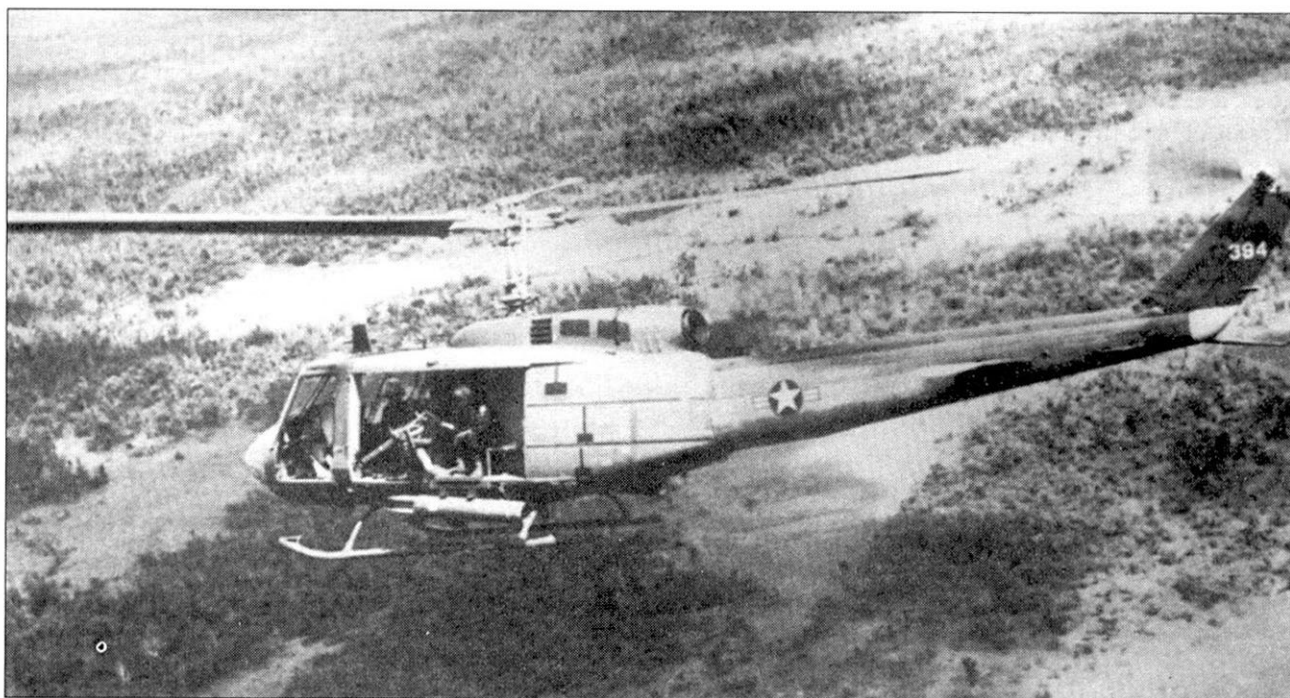
АН-1 «Cobra»	73	10	83
УН-1 «Huey»	69	32	101
УН-34 «Seahorse»	75	59	134
СН-37 «Mojave»	1	0	1
СН-46 «Sea Knight»	109	50	159
СН-53 «Sea Stallion»	9	10	19
Итого	270	154	424

**ВМФ США**

УН-2 «Seasprite»	1	10	11
SH-3 «Sea King»	4	6	10
УН-34 «Seahorse»	6	14	20
СН-46 «Sea Knight»	2	4	6
СН-53 «Sea Stallion»	0	1	1
Итого	13	35	48
Итого	2588	2272	4860

пы вьетнамских летчиков отправлялись в США, где проходили подготовку. Новые вертолеты начали появляться в боевых частях лишь в 1970 году. Кроме перевооружения уже имевшихся частей, были сформированы четыре новых дивизиона, которые получили вертолеты, оставленные американцами. Так, например, 223-й дивизион получил вертолеты 68 АНС, 227-й дивизион - 336 АНС, а 229-й дивизион - 189 АНС. Кроме того, был сформирован транспортный вертолетный дивизион, оснащенный машинами СН-47.

Боевое крещение новые вертолетные части Южного Вьетнама приняли во время наступления северян в 1972 году. Вертолеты оказывали огневую поддержку и доставляли грузы для отчаянно оборонявшихся в районах Анлок, Контум и Квангтри сухопутных частей ARVN. Это обошлось вертолетчикам дорогой ценой. За два первых дня боев было потеряно 69 вертолетов, а 391 машина нуждалась в серьезном ремонте. Фактически потери превысили 70% от штатной численности частей. Эти потери удалось восполнить лишь к концу года. В период с октября по декабрь 1972 года в рамках программы «Enhance» и «Enhance Plus» VNAF получили в числе прочих 859 УН-1Н и 70 СН-47. Это позволило приступить к формированию новых ча-



*Штурмовой УН-1Н атакует позиции вьетконга, 1970 год*



*Южновьетнамские вертолеты UH-1 в парадном строю в небе над Сайгоном.*

стей. К моменту подписания мирного договора ВВС Южного Вьетнама располагали уже 24 вертолетными дивизионами. Каждый из них насчитывал 31 машину, в том числе 8 целиком были оснащены UH-1H.

Подписанный 27 февраля 1973 года мирный договор не означал конца войны. Боевые действия потихоньку продолжались. До июня 1974 года ВВС Южного Вьетнама потеряло в ходе этой ползучей войны 52 вертолета. Но это была лишь прелюдия для готовившейся развязки.

Воспользовавшись тем, что в начале 1975 года Штаты полностью прекратили оказывать военную помощь Южному Вьетнаму, войска ДРВ провели серию пробных атак. Убедившись в беспомощности южан, в марте коммунисты начали генеральное наступление. Очень быстро вертолетные дивизионы оказались прикованными к земле нехваткой топлива. Нараставший хаос не позволял эффективно использовать даже имеющиеся силы. Когда 29 апреля 1975 года ситуация стала безнадежной, было принято решение об эвакуации. Более 45 машин «Нюе» перелетело на базу Утапао в Таиланде. Большинство машин направилось к стоявшим возле берега американским авианосцам. Именно в этот момент разыгрались те события, которые позднее были показаны по телевидению по всему миру. Множество вертолетов, которые садятся на палубу лишь для того, чтобы их тут же спихнули в

воду, давая место следующим. Так печально для вертолетов закончилась война во Вьетнаме - война вертолетов.

#### **Билл Макджи и его история**

Во Вьетнаме служили тысячи пилотов-вертолетчиков. Большинство из них в ходе годичного пребывания на фронте переживала множество приключений и драматических происшествий. Но только немногие из них сумели изложить свои переживания на бумаге. Некоторые из их произведений изданы массовыми тиражами и принесли славу авторам. Примером такой

удачной карьеры служат мемуары Роберта Мейсона из 1-й кавалерийской дивизии, автора известной книги «Орленок» («Chickenhawk»). Но многие авторы писали лишь для своих. К их числу принадлежит и Билл Макджи. Он служил во Вьетнаме с апреля 1963 по июнь 1964 года. Первые пять месяцев он летал из Бьенхоа на самолетах Cessna O-1 73-й авиароты. Затем он семь месяцев провел в 117-й авиационной роте, базировавшейся в Квантри, Банметхуот и Квангнай. Свои вьетнамские приключения он записал в виде небольших рассказиков, два из которых любезно предоставил нам для публикации.

#### **Буйвол на Новый год**

Казармы Goldberg Compaund находились на южном конце авиабазы Квинхон. Здесь квартировала 117-я авиационная рота армии США. Казармы так назывались по имени уоррент-офицера Джозефа Гольдберга, первого пилота-вертолетчика, погибшего во Вьетнаме.

Все офицеры и солдаты жили внутри ограды у удобных деревянных бунгалов. Пищу принимали в двух столовых. Меню было не слишком разнообразным: солдатский рацион изредка дополняемый местными фруктами и овощами. Не удивительно, что летчики старались достать еженедельные приглашения



*«Нюе» из 211 HS высаживающий десант в дельте Меконга, июль 1970 года.*



*Билл Макджи в казармах Кемп-Гольдберг и на фоне своего штурмового UH-1B из 117-й авиароты. Камуфляж вертолета довольно необычен. Вертолет оснащен системой XM-6 и ранней моделью пусковой установки.*

в находившийся поблизости отель советников МААГ, где подавали сочные стеки, зажаренные на гриле. Советников снабжали по совершенно другим каналам, так как в наших столовых свежее мясо не появлялось ни разу.

Приближался новый 1964 год и многие пилоты старались отметить Новый год по особенному. Мороженные индейки, доставленные на кухню не внушали оптимизма. Мы обсуждали разной степени законности способы разжиться свежей говядиной. Мысль добыть мяса на местной бойне мы отбросили сразу, так как тамошние санитарные условия, точнее отсутствие всяких санитарных условий действовали на нас сильнее, чем желание поесть мяса.

Тогда я предложил раздобыть где-нибудь молодого буйвола. Пер-

воначально мое предложение было встречено смехом и едкими замечаниями. Тем не менее я заметил, что район между Анкхе и Плейку был зоной «медленного огня» и нам ничего не стоило прихватить одного из тамошних буйволов. Наш командир - майор Эйшен - согласился с моим предложением и назначил меня ответственным по снабжению мясом. Мне в помощь выделили два экипажа в составе уоррент-офицеров Ховарда, Донненверта, Сен-Жермена и их бортстрелков. Мы отправились на охоту.

Мы вылетели в одну из обезлюженных деревень, в которой могли быть молодые буйволы, но отсутствовали вьетконговцы. Одна из машин приземлилась, а я на своем «Ниеу» загонял стадо. Пока я изображал из себя крутого ковбоя, члены

моего экипажа смотрели во все глаза, ожидая появления противника.

Нам удалось подстрелить двух буйволов. Мы подцепили их крючьями и доставили в Квинхон. Над базой мы прошли на минимальной высоте, чтобы все могли увидеть наши трофеи. Новый год мы встретили, поедая замечательный шашлык.

#### Задание

Один из старых пилотов сказал когда-то, что есть только два типа заданий: те, которые забываешь, и те, которые помнишь. На одно из таких заданий, которое я запомнил во всех подробностях, пришлось вылететь рано утром.

Я служил в составе 117-й авиационной роты, базировавшейся в Квинхоне, и летал на UH-1B «Ниеу». Хотя у меня была удобная кровать в казармах, на ней я проспал только 45 ночей за все семь месяцев, проведенных в Квинхоне. Остальное время мое звено из двух вертолетов поддерживало действия советников МААГ и «зеленых беретов».

Нас прикрепили к отряду МААГ в Банметхуот. 23 февраля 1964 года мы получили задание доставить груз для 23-го батальона южновьетнамских рейнджеров, ведущих бой с вьетконговцами в районе Боуннигара, на Центральном плоскогорье.

Мы совершили три рейса, доставляя солдатам необходимые грузы. Руководство, по которому мы учились летать, утверждало, что заходить на посадку нужно каждый раз с нового направления, что лететь каждый раз нужно по новому маршруту, чтобы не становиться с каждым разом все более и более легкой целью.

Но в том руководстве ни слова не было сказано о той местности, на которой нам пришлось действовать в тот день. Наш конечный пункт располагался на крутом обрыве. Последние сто ярдов можно было пролететь только по одному маршруту. К несчастью, вьетконговцы быстро поняли эту особенность. Во время первого захода в нашу сторону было сделано всего несколько



*UH-1B, несущий подстреленного буйвола, район Анкхе, декабрь 1963 года.*



*Печальный конец войны вертолетов. UH-1H сталкивают в воду с палубы USS «Blue Ridge», 30 апреля 1975 года.*

выстрелов. Зато при втором заходе на нас обрушилась лавина свинца. Мы отметили множество попаданий в груз, подвешенный в сетке под днищем вертолета. Наши М-60 также не умолкали. Заход прошел благополучно и мы доставили воюющим боеприпасы, рис и живых кур.

Мы сбросили груз с высоты всего несколько метров и быстро полетели на базу. По радио нам сообщили, что все куры погибли под пулями, а рис оказался перемешан со свинцом. Я посоветовал им сварить свинцовый суп с курятиной, а потом спросил, смогут ли нас поддержать огнем во время третьего захода.

Мы приземлились на заброшенном аэродроме в Банметхуот, чтобы заправить машину. Весь эки-

паж вылез наружу и начал осматривать вертолет, ища повреждения. Одна пробоина обнаружилась в лопасти несущего винта. Очевидно, груз принял на себя основной огонь противника. Мы были перевозбуждены - такая опасность, а у нас ни царапины. Едва баки наполнились, мы снова поднялись в воздух. Мы приняли очередную сетку с рисом, боеприпасами, живыми курами и поросятами в бамбуковых клетках. Летели к цели мы по другому маршруту, но на последнем отрезке нам пришлось лететь старым путем. Вьетконговцы не жалели для нас патронов.

В этот раз я кожей ощущал попадания в машину. Слышался непрерывный грохот стрельбы. Нас поливали свинцом, огрызались бор-

товые М-60. Мне почему-то было не страшно, я чувствовал, что умру не в этот день. И на этот раз нам удалось доставить груз.

Во время обратной дороги к безопасности и холодному пиву мы по радио услышали обращение: «На помощь, «Ниеу» над нами, вы можете забрать у нас раненных?»

Каждый из нас про себя выругался, но бросать раненных было негоже. Я потребовал: «Укажите желтым дымом место посадки». Кружась я заметил желтый дым, поднимающийся над небольшой полянкой. Все мы в один голос произнесли: «Поляна слишком маленькая».

«Вы можете срубить несколько деревьев?» - спросил я у пехотинцев. Ответ был коротким: «Мне очень жаль, но не можем. Нас тут трое раненых вьетнамцев и один американец, нам очень плохо. Помогите».

Пока шли переговоры по радиации, бортстрелки пытались прижать огнем противника. Главный бортстрелок сказал: «Давай я лягу на ползья и буду отдавать тебе команды, чтобы ты мог точнее маневрировать». Так мы провели маневр, который назывался «Посадка между 80-футовыми деревьями с целью спасти людей, подвергающихся обстрелу со стороны других людей». Когда мы сели и приняли раненных, встал вопрос: «Сможет ли наш перегруженный вертолет взлететь?»

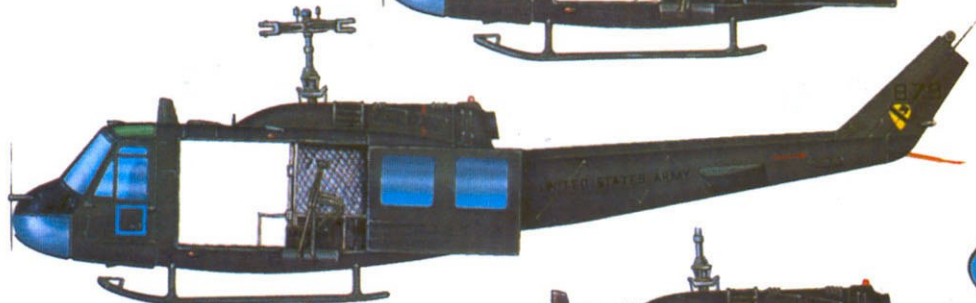
Бортстрелок лежал на ползьях и командовал мне: «Хвост влево! Хвост вправо!» Выжав из двигателя все до капли, мы поднялись в воздух.

Я отметил в техкнижке двигателя превышение допустимых оборотов турбины, пока из кабины доставали раненных, а второй пилот и главный бортстрелок осматривали вертолет. Пока шла заправка вертолета, мы исследовали обшивку, искали пробоины. Вот вход, вот вылет, а вот насквозь. Этим полетом мы отработали наше пилотское жалование. Все мы ощущали себя непобедимыми, бессмертными. Мы сделали свое дело. Доставили солдатам поросят, кур и риса, а также спасли жизнь нескольким раненым.

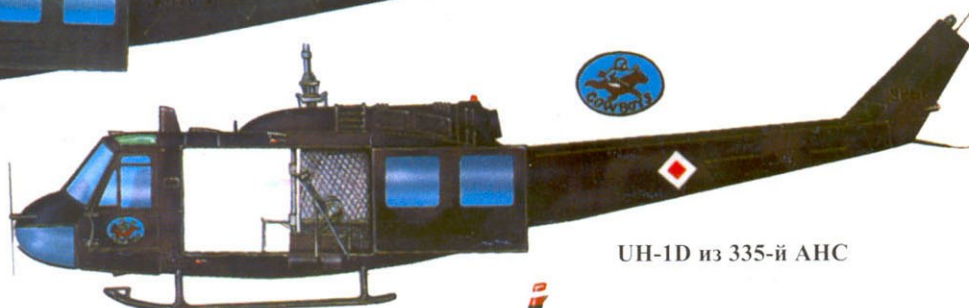
UH-1D из 1-го авиабатальона, 1967 г.



UH-1D из 229-го авиабатальона, Ан Кхе, 1965 г.



UH-1D из 335-й АНС



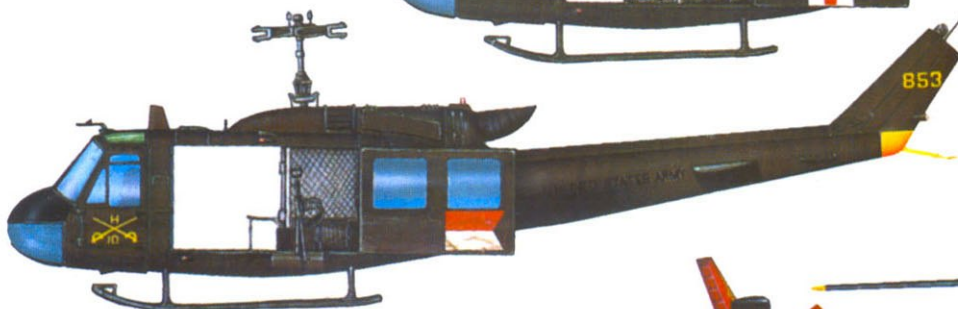
UH-1H из роты А «Медвежата» 25-го авиабатальона, Чи Хи, 1969 г.



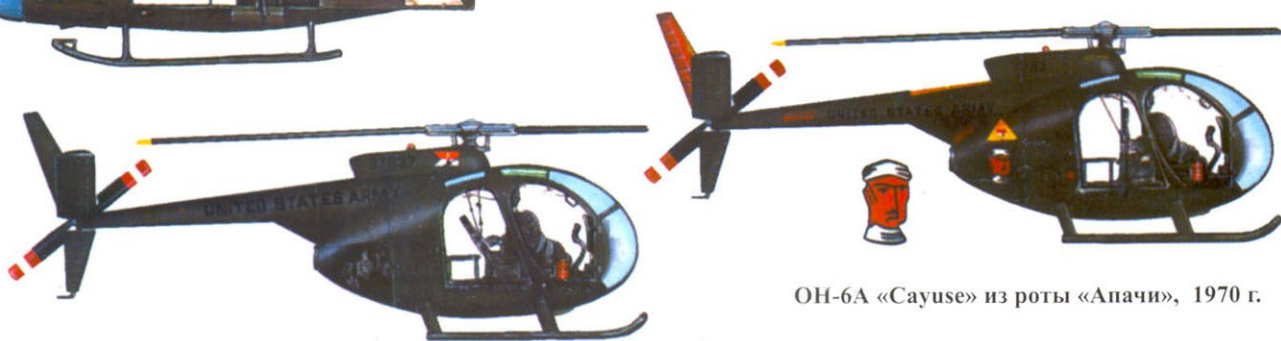
Санитарный УH-1H



UH-1H, 1972 г.



OH-6A «Сайусе» из роты «Апачи», 1970 г.



OH-6A «Сайусе», Пху Лой, 1969 г.



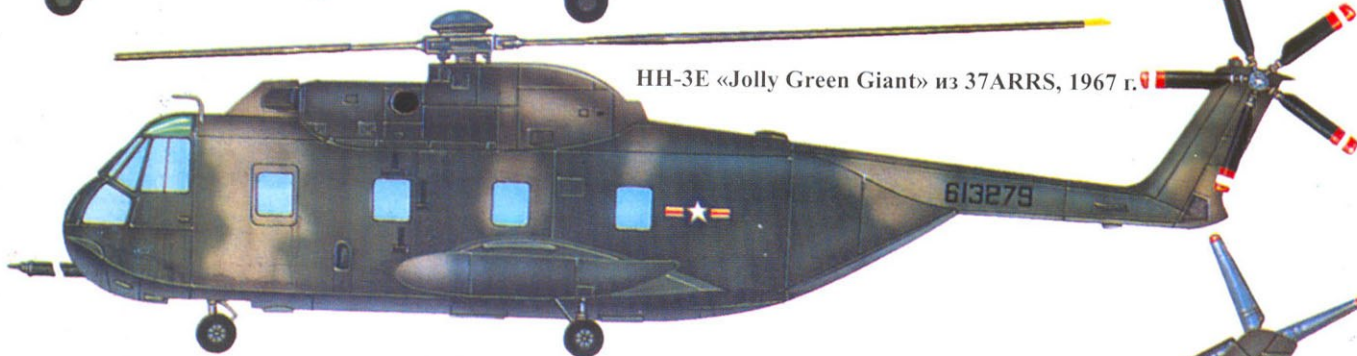
CH-46A «Sae Knight» из HMM-161.



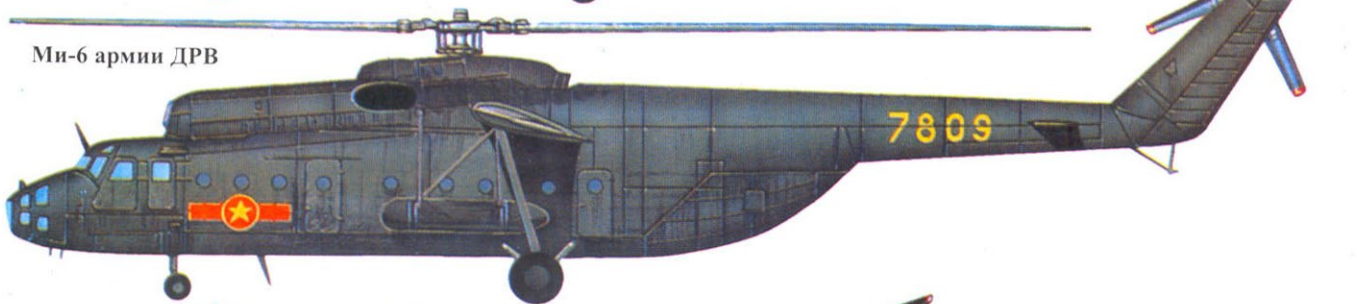
CH-53A «Sea Stallion» из РБР-462, гора Марбл, 1967 г.



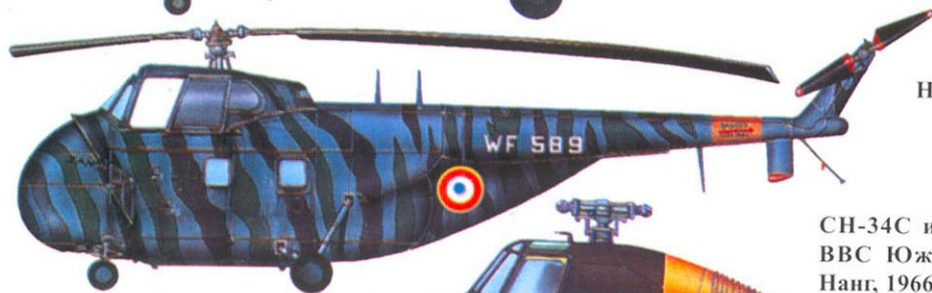
HH-3E «Jolly Green Giant» из 37ARRS, 1967 г.



Ми-6 армии ДРВ



H-19B ВВС Франции, Сайгон, 1955 г.



CH-34C из 213-й эскадрильи ВВС Южного Вьетнама, Да Нанг, 1966 г.

