

Участие ВМС США в войне во Вьетнаме

(отрывок из книги Доценко В.Д. – Флоты в локальных конфликтах второй половины XX века).

Война во Вьетнаме 1964 — 1973 гг. явилась одним из наиболее крупных вооруженных столкновений после Второй Мировой войны. После победы над французскими колонизаторами создались благоприятные условия для мирного объединения Северного и Южного Вьетнама. Однако такое развитие событий в Юго-Восточной Азии не входило в планы правящих кругов США. Не без их помощи в Южном Вьетнаме было создано марионеточное правительство, которое при содействии американских военных советников стало формировать армию и проводить карательные операции против патриотических сил.

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

Начало агрессии носило характер заранее продуманной провокации. 2 августа 1964 г. американский эскадренный миноносец «Мэддокс», войдя в Тонкинский залив для разведки береговых радиотехнических объектов Северного Вьетнама, вторгся в его территориальные воды, о чем северовьетнамское правительство уведомило США в официальной ноте, потребовав прекратить враждебные действия против суверенного государства. Однако через два дня уже 2 американских эскадренных миноносца («Мэддокс» и «С.Тернер Джой») вошли в территориальные воды Северного Вьетнама и были обстреляны катерами береговой охраны. Этот эпизод вошел в историю под названием «Тонкинский инцидент». В качестве «ответной меры» утром 5 августа 1964 г. 64 самолета с авианосцев «Констеллейшн» и «Тикондерога» нанесли удар по пунктам базирования катеров Северного Вьетнама, в результате чего 24 катера были повреждены, а некоторые потоплены. При этом были разрушены некоторые портовые сооружения. Затем американцы приступили к быстрому наращиванию своих сил в Юго-Восточной Азии.



Авианосец «Констеллейшн»(USS Constellation (CVA-64)).

В начале 1965 г. у берегов Вьетнама находились 42 боевых корабля, в том числе 3 авианосца с 294 палубными самолетами на борту, а на территорию Южного Вьетнама были переброшены 3-я экспедиционная дивизия морской пехоты (30 тыс. человек) и первое авиакрыло морской пехоты, где насчитывалось до 157 самолетов. С этого времени у берегов Вьетнама постоянно находилось более половины корабельного состава 7-го флота США. Так, в 1966 г. в Южно-Китайском море находилось до 100 боевых кораблей, в том числе 4 авианосца и 18 десантных кораблей, а численность морской пехоты была доведена до 41 тыс. человек.



Авианосец «Тикондерога» (USS Ticonderoga (CV-14)).

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

К решению задач по уничтожению наземных военных и промышленных объектов силы американского флота привлекались довольно часто. Как и в Корейской войне, при решении этой задачи основную роль играли авианосцы 77-го оперативного соединения 7-го флота ВМС США. В военных действиях участвовали 15 ударных и 2 противолодочных авианосца, совершивших на театре военных действий 66 боевых походов. Из 16 американских авианосцев в войне во Вьетнаме принимали участие «Энтерпрайз», «Америка», «Индепендес», «Китти Хок», «Констеллейшн», «Рейнджер», «Саратога», «Мидуэй», «КоралСи»,

«Франклин Д. Рузвельт», «Бон Омм Ричард», «Орискани», «Тикондерога», «Хэнкок» и «Форрестол». Некоторые авианосцы совершили до 5 — 7 походов к берегам Вьетнама. Так, атомный авианосец «Энтерпрайз»! с 1965 по 1972 г. совершил шесть боевых походов в Юго-Западную часть Тихого океана. С этого авианосца было выполнено более 39 тыс. боевых вылетов, израсходовано до 30 тыс. тонн боеприпасов и выставлено 400 мин.

Photo # USN 1120428 USS Franklin D. Roosevelt underway in the Gulf of Tonkin, October 1966



Авианосец Франклин Д. Рузвельт (USS Franklin D. Roosevelt (CV-42)).

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

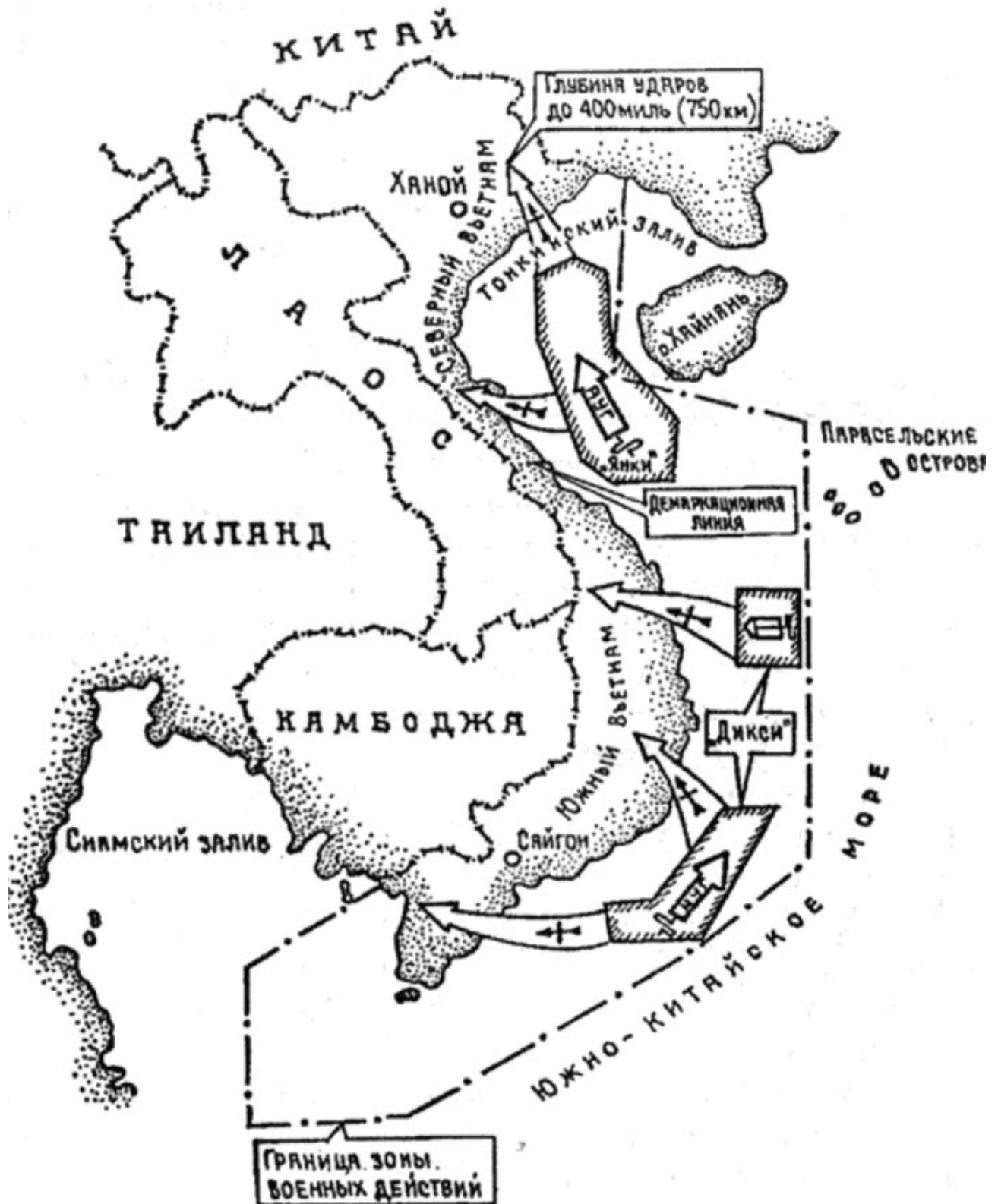
патрульной авиации, или только на самолеты базовой патрульной авиации «Орион» и «Нептун», патрулировавшие в ближней и дальней зонах.



Самолёт БПА Р-2 «Нептун».

Пребывание авианосцев в составе 7-го флота достигало 175 — 250 суток, в том числе 5 — 6 выходов в зону боевых действий максимальной продолжительностью до 50 суток. Время нахождения авианосцев в районе боевого маневрирования составляло 108 — 136 суток, на переходы затрачивалось в среднем до 45 суток, на стоянки в базах — до 60 суток. На текущий ремонт и боевую подготовку уходило в среднем от 170 до 210 суток. Переход авианосцев от западного побережья США в операционную зону 7-го флота занимал 14 суток, а от восточного — вдвое больше.

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

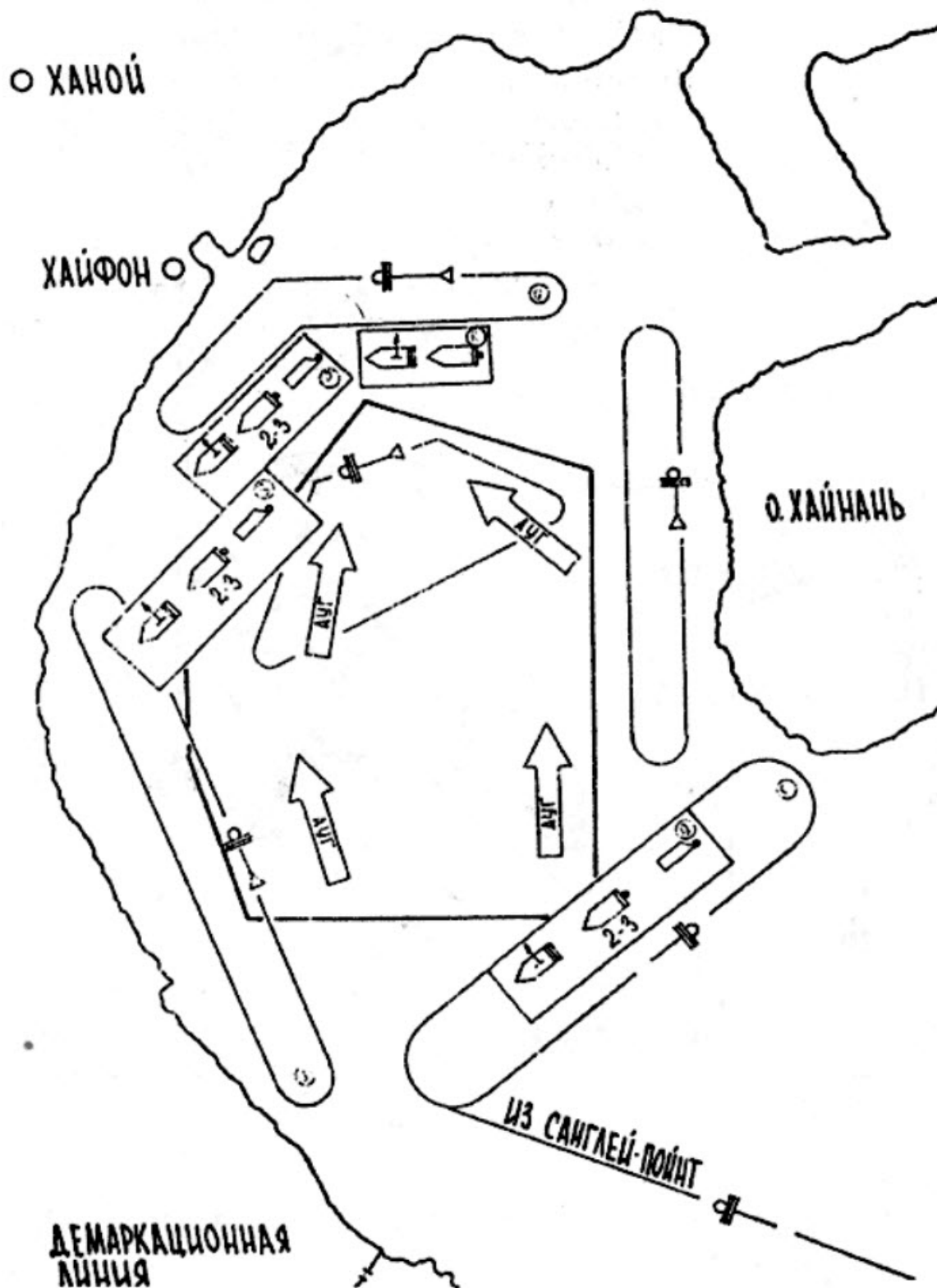


Районы боевого маневрирования авианосцев в войне во Вьетнаме.

Район боевого маневрирования («Янки») сил 77-го оперативного соединения с февраля 1965 г. по январь 1973 г. находился в Тонкинском заливе. Его размеры составляли 140x160 миль, а удаление границ от береговой черты

достигало 40 — 80 миль (дальняя кромка — на 100 — 120 миль). В этом районе находились от 2 до 4 авианосных ударных групп, у каждой из которых существовал свой подрайон. В пределах этого района назначались подрайоны пополнения запасов, где постоянно находилась одна из групп соединения обслуживания, или так называемый «плавающий тыл». Американская авиация действовала на удалениях 200 — 650 км от центра района боевого маневрирования (фронт ударов достигал 400 — 650 км).

Количественный состав авиации 77-го оперативного соединения: при 2 авианосцах в зоне боевых действий — 152 — 166 самолетов (в том числе 86 — 96 штурмовиков, 48 истребителей); при 3 — 240 — 250 (в том числе 130—150 штурмовиков, 72 — 84 истребителя); при 4 — 312 — 324 (в том числе 166—184 штурмовика, 96 истребителей). На изменение состава авиакрыла оказывали влияние многие факторы, в том числе противодействие противника и потери, которые были внушительными. Только с 7 февраля 1965 г. по 31 марта 1968 г. потери американской авиации составили: около 360 сбитых палубных самолетов и до 1000 — поврежденных. Всего за весь период из состава 77-го оперативного соединения выбыли 640 действующих самолетов.



Организация ПЛО авианосного ударного соединения при маневрировании в Тонкинском заливе.

К августу 1964 г. Комитет начальников штабов США на основании данных американских разведывательных органов разработал перечень 94 объектов, расположенных на территории Северного Вьетнама, которые предназначались

для уничтожения в первую очередь. Основными целями являлись сухопутные коммуникации, важные промышленные и топливно-энергетические сооружения и элементы системы ПВО. При этом важнейшей задачей на протяжении всей войны было нарушение сухопутных коммуникаций. Для сбора сведений об этих объектах использовались стратегические разведывательные самолеты U-2 и корабли со специальной радиотехнической аппаратурой.

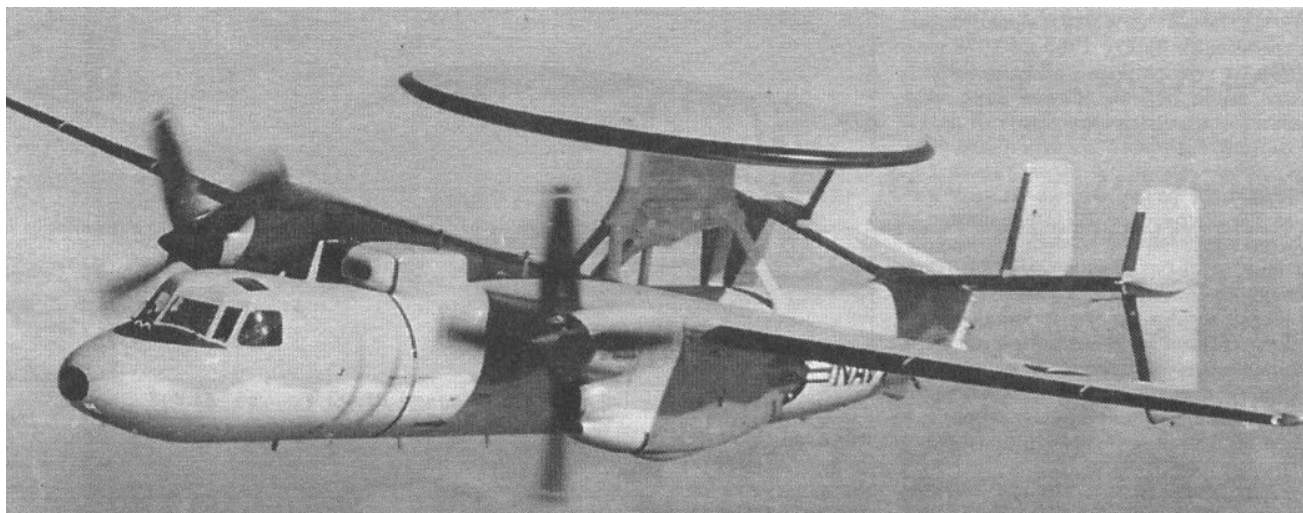
Подчеркивая важность нарушения сухопутных коммуникаций на территории ДРВ, командир 77-го оперативного соединения контр-адмирал Д.Ричардсон писал: «Наша цель состоит в том, чтобы не дать противнику возможности использовать какую-то часть его транспортно-коммуникационной системы, заставить его транспортировать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

Наиболее существенное влияние на увеличение оперативно-тактических возможностей 77-го оперативного соединения оказало появление на вооружении в июне 1965 г. штурмовиков А-6 «Интродер».



Штурмовик А-6 «Интродер».

Это был первый в истории авиастроения палубный самолет, специально созданный для действий на высоких дозвуковых скоростях, на малых высотах и при любых метеорологических условиях. Не меньшее значение имело появление в ноябре 1965 г. первого в мире самолета дальнего радиолокационного обнаружения Е-2 «Хокай». Этот самолет успешно применялся как воздушный командный пункт.



Самолёт ДРЛО Е-2 «Хокай».

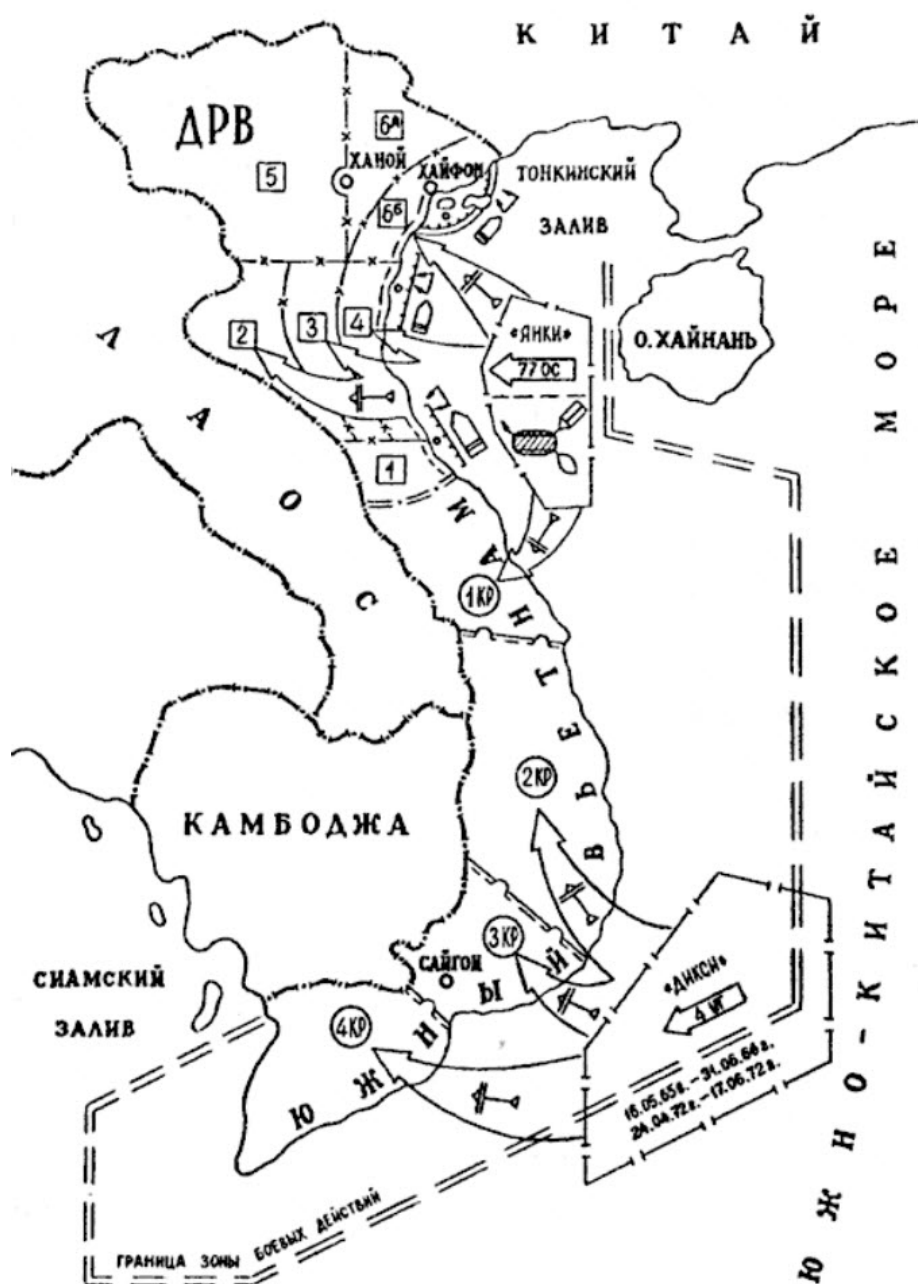
Палубная авиация использовалась с высоким напряжением. В 1966 г. с 1 авианосца выполняли в среднем 111 самолето-вылетов в сутки, с 2 — 178. В 1969 г. эти цифры составили 178 и 311, а в 1972 г.— 132 и 233 соответственно. При этом боевое напряженное авиации составляло: для штурмовиков — 1,2—1,3 самолето-вылета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



Палубный штурмовик А-4F "Скайхок".

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

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



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

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



Штурмовик А-7 "Корсар".

В развитии ПВО ДРВ можно выделить два этапа. С августа 1964 г. до начала 1966 г. для нее характерно ограниченное количество сил и средств, что позволяло американским летчикам практически безнаказанно осуществлять бомбардировки

на территории ДРВ. 1966 г. отмечен ростом сил и средств ПВО, в первую очередь появлением зенитных ракет, что привело к росту потерь и потребовало новых подходов к действиям авиации.

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

Непосредственно на театре военных действий палубной авиацией руководили специально созданный штаб (центр совместных действий), находившийся в Сайгоне, и штаб 77-го оперативного соединения. Центр совместных действий ставил боевые задачи, а штаб 77-го соединения разрабатывал план боевого применения авиации на сутки, ставил боевые задачи ударным и обеспечивающим группам. Самолетами в воздухе руководили специальные пункты управления, расположенные на выдвинутых к побережью ДРВ кораблях, а с ноября 1965 г. — на самолетах Е-2А «Хокай». С апреля 1966 г. с целью координации действий авиации вся территория ДРВ была разделена на несколько постоянных зон ответственности, каждая из которых закреплялась за определенным видом авиации. При этом палубной авиации отводилась прибрежная зона, что упрощало ее действия. До 95% всех вылетов авианосной авиации обеспечивались палубными самолетами ДРЛО Е-2А «Хокай».

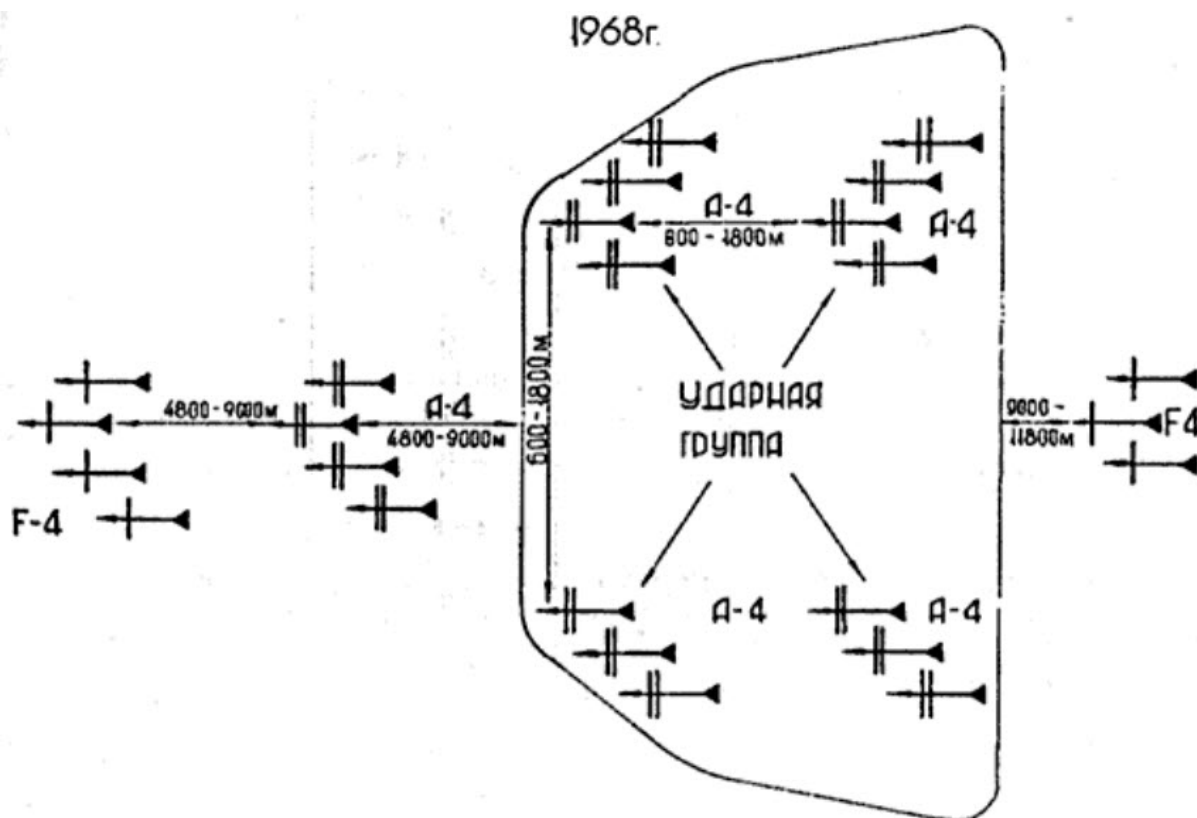
На этих самолетах была установлена полуавтоматическая аппаратура обнаружения и опознавания воздушных целей (АТДС), включающая в себя РЛС обнаружения AN/SPS-70, аппаратура отображения воздушной обстановки и передачи информации о ней на авианосец. Обычно самолет «хокай» патрулировал вдоль побережья ДРВ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

Для повышения эффективности ударов авиации по наземным объектам использовались также искусственные спутники Земли, которые обеспечивали

главным образом ведение метеорологической разведки. Физико-географические условия, особенно климатические, имели здесь очень важное значение. Ливневые дожди, туманы, низкая облачность и штормовые ветры, характерные для периода с мая по октябрь, не позволяли использовать авиацию с достаточной интенсивностью, а из-за мощных тайфунов нередко авианосцы вынуждены были покидать районы боевого маневрирования.

Основными способами боевого применения палубной авиации в действиях по уничтожению наземных объектов являлись одновременные и последовательные удары. Для первого года войны наиболее характерными были одновременные удары, наносимые группами, состоящими из 30 — 60 самолетов. До середины апреля 1965 г. большая часть самолетов решала главные задачи. Группа подавления зенитной артиллерии состояла из 4 — 6 самолетов и упреждала основной удар на 1 — 2 мин. Полет к цели осуществлялся по кратчайшему маршруту на высотах 800 — 1500 м в едином плотном боевом порядке «колонна звеньев». При подходе к цели самолеты перестраивались в «колонну пар». Цель атаквалась в основном с одного направления последовательно всеми самолетами, которые в ожидании очереди находились над контрольными ориентирами вне зоны поражения зенитной артиллерии. Бомбометание осуществлялось с высоты 800—1000 м с пикирования.

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



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

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

При визуальном обнаружении пуска зенитных ракет американские летчики выполняли резкий разворот на 90—180° (с увеличением скорости. Однако не всегда этот маневр позволял уклониться от выпущенной ракеты. Более эффективным стал противоракетный маневр, при котором самолет либо резко набирал высоту, либо резко снижался с одновременным применением средств РЭБ. Так, благодаря этому маневру в августе 1967 г. из 16 потерянных самолетов

только 6 были сбиты зенитными ракетами. При этом американские летчики отметили 249 пусков зенитных ракет.

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

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

По объектам ПВО наносились одиночные и групповые удары палубными штурмовиками с применением ракет «шрайк». Пуск ракет осуществлялся с пикирования, горизонтального полета и реже с кабрирования. При атаке с пикирования самолет производил пуск ракеты по работающим РЛС с высоты 1500 — 2000 м под углом пикирования 15 — 30° (Предельная дальность пуска составляла 45 км, а минимальная — 12 км. После пуска ракеты самолет продолжал полет прежним курсом в течение 10—15 сек., наводя ракету на цель. При атаке с кабрирования самолет выходил на цель с высоты 500—1500 м, а затем резко набирал высоту и с дистанции 24 — 25 км производил пуск ракеты.

Боевой порядок, как правило, состоял из пяти групп: ударной, расчистки воздушного пространства, подавления зенитных управляемых ракет, подавления зенитной артиллерии, прикрытия. Дистанция между группами составляла от 4800 до 9000 м, а между самолетами — от 150 до 400 м.

При выполнении ударов по важным объектам налеты выполнялись волнами, с временным интервалом 10 минут и более. В условиях плотной облачности удары наносились мелкими группами из-за облаков. Выход на цель и сбрасывание бомб производилось с помощью системы «Такан», а также по командам самолета-лидера, вышедшего на цель с помощью бортовой радиолокационной аппаратуры. Возрастание потерь вынуждало американское командование чаще прибегать к ночным действиям. Если в первые месяцы войны на ночные вылеты приходилось всего 20 — 30% от общего количества вылетов,

то к концу 1965 г. эта цифра возросла до 60%. При этом отмечена тенденция возрастания удельного веса ночных боевых действий: в начале 1965 г. их доля достигала 18% от общего количества вылетов, в 1967 г. — 35%, а в 1972 г. — 65%. Ночные действия вели либо одиночные самолеты, либо небольшие группы. Бомбометание осуществлялось в основном с горизонтального полета и реже — с пикирования. При этом летчики выполняли по одному заходу на цель. Во всех случаях осуществлялась подсветка цели.

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

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

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

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

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

ангара и части помещений, катапульт, подъемников и электрооборудования авианосца. Во время тушения пожара за борт авианосца сбрасывались тонны авиабомб и других боеприпасов.

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

Самая крупная катастрофа за всю послевоенную историю американского флота произошла на авианосце «Форрестол» 29 июня 1967 г.



Пожар на авианосце «Форрестол» (USS Forrestal (CV-59)).

При подготовке к вылету группы из 12 штурмовиков «скайхок», 7 истребителей «фантом» и 2 разведчиков «виджилент» на полетной палубе произошел пожар. Причиной пожара, по заявлению специальной комиссии, расследовавшей катастрофу, явилось срабатывание предохранительного устройства 127-мм неуправляемого реактивного снаряда «зуни», подвешенного под крылом «фантома». «Зуни» попал в подвесной топливный бак стоявшего впереди «скайхока» и взорвался. Разлившееся по палубе топливо вспыхнуло мгновенно. Аварийные партии сразу же приступили к тушению пожара. За борт авианосца были сброшены подготовленные к вылету самолеты и предназначавшиеся для них боеприпасы. На помощь подошли авианосцы

«Орискани», «Бон Омм Ричард» и эскадренные миноносцы охранения «Маккензи», «Рупертес». Командиры эсминцев, невзирая на рванувшиеся бомбы и ракеты, подошли к «Форрестолу» почти вплотную и направили на него более двух десятков мощных струй воды.

Из-за несвоевременной герметизации помещений дым быстро распространился по всему кораблю, а затем огонь стал проникать во внутренние помещения. Более 18 часов шла борьба за живучесть авианосца. Когда огонь был потушен, казалось, что «Форрестол» вышел из жесточайшего сражения. Из десяти палуб шесть были повреждены. От разрывов авиабомб в броневой полетной палубе образовалось семь пробоин диаметром до 7 м каждая. В результате пожара на «Форрестоле» 29 самолетов сгорели, а 42 были серьезно повреждены. Из экипажа погибли 132 человека, а 64 человека получили ожоги и ранения. Убыток, причиненный пожаром, был оценен в 135 млн долларов.

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



Крейсер «Оклахома-сити» (USS Oklahoma City (CLG-5)).

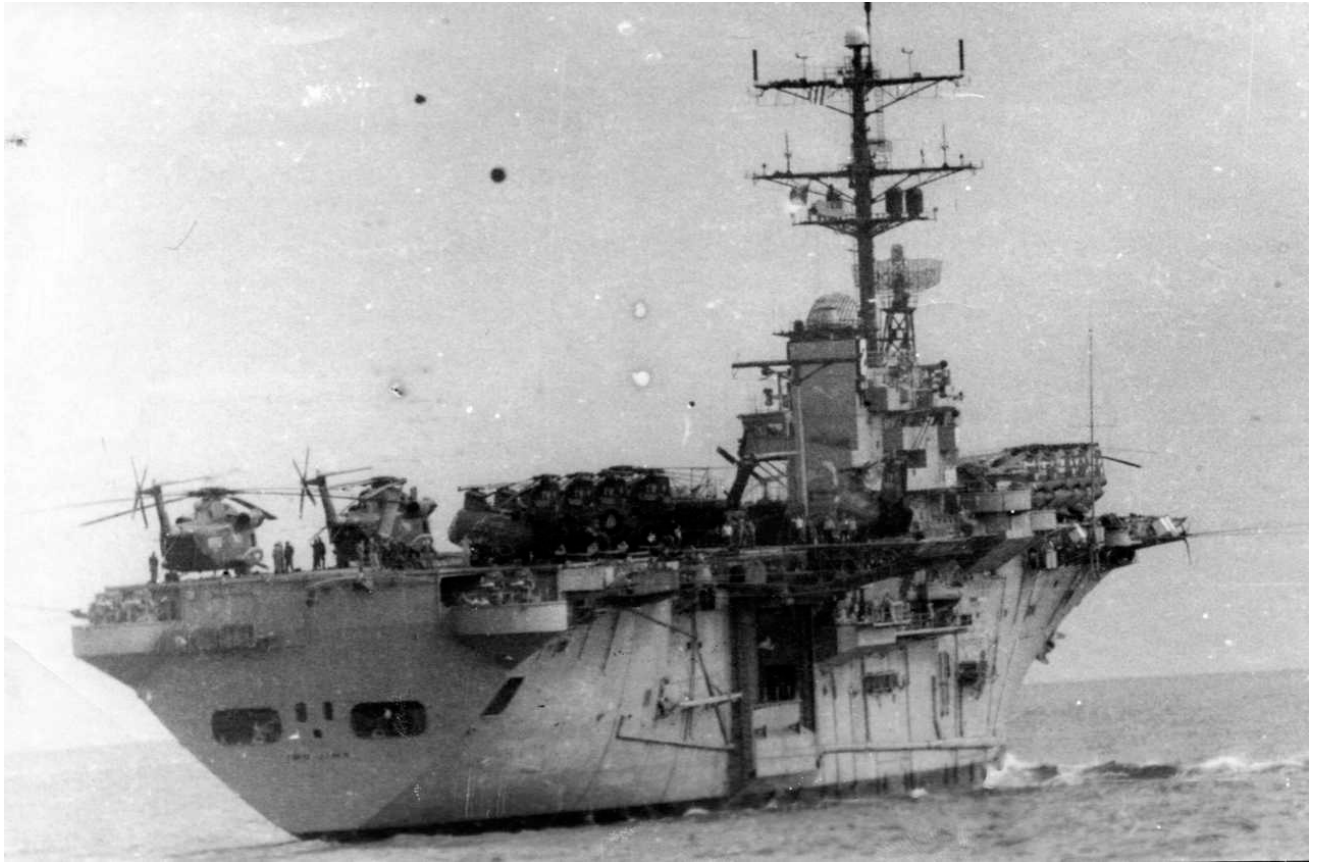
Из-за недостатков в организации опознавания американцы наносили удары и по своим силам. Так, 15 июня 1968 г. палубные штурмовики ракетами атаковали свои корабли, ведущие обстрел побережья. В результате получили повреждения крейсер «Бостон», австралийский эскадренный миноносец УРО «Хобарт», а два патрульных катера типа «Свифт» были потоплены.

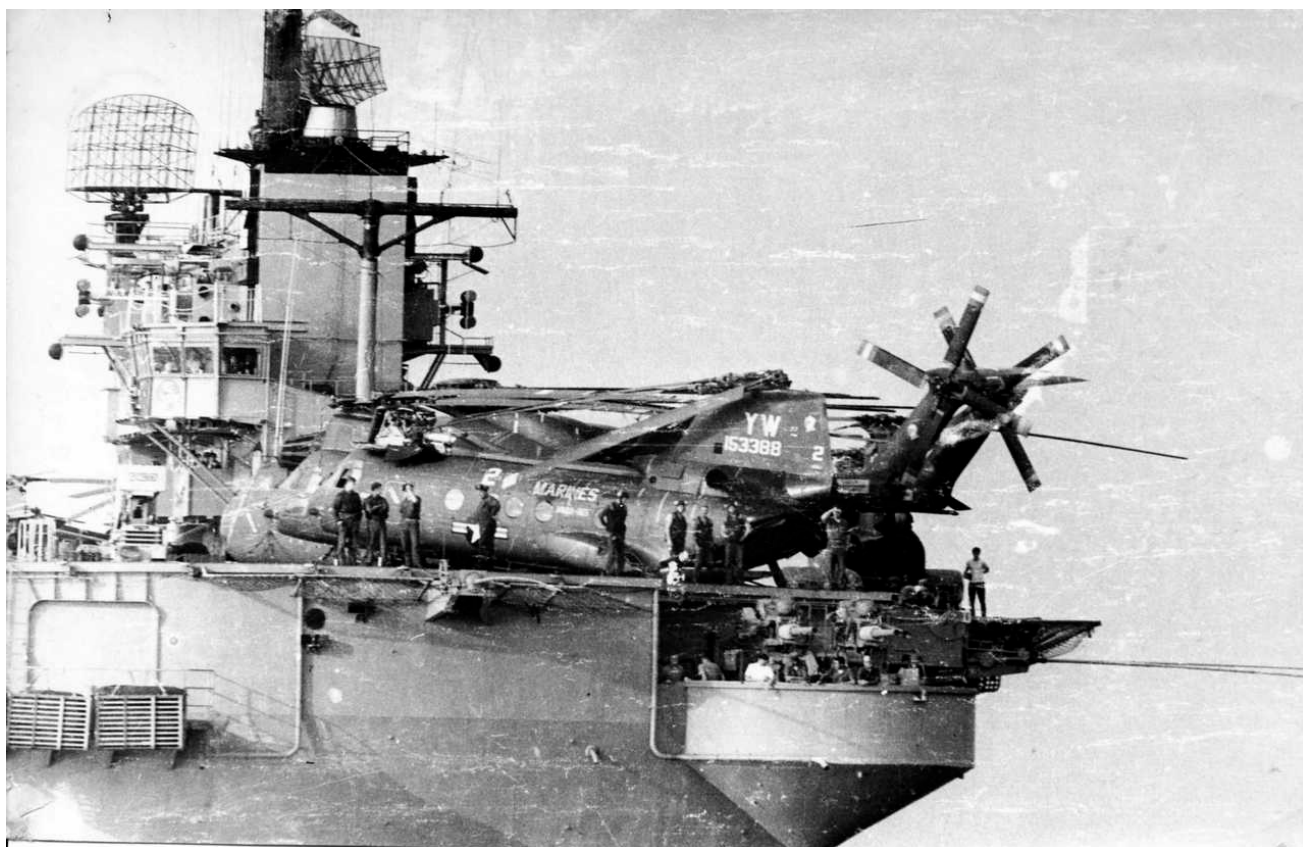
В 1972 г. палубный штурмовик противорадиолокационной ракетой «шрайк» атаковал фрегат УРО «Уорден». Ракета взорвалась на высоте 25—30 м прямо над кораблем. Град осколков боевой части и корпуса ракеты осыпал фрегат. На корабле начались короткие замыкания, сработала защита. Большая часть приборов и механизмов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

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

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

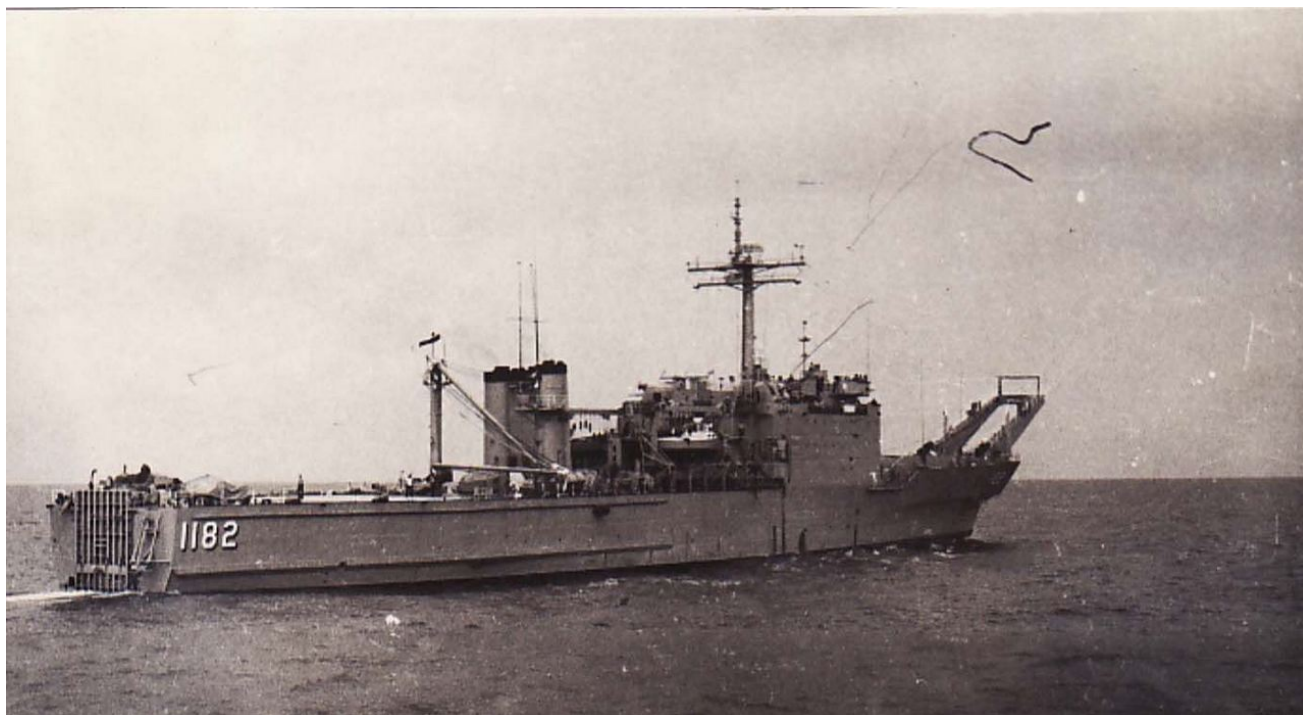
В период войны во Вьетнаме американское командование, как правило, высаживало десанты типа «рейд» с разведывательными, диверсионными, карательными или демонстративными целями. Большая часть высадок американской морской пехоты носила характер жестоких карательных операций против малочисленных групп вьетнамских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





Десантный вертолётносец «Иводзима» (USS Iwo Jima (LPH-2)).

Переброска морской пехоты и боевой техники из пунктов постоянной дислокации в районы боевых действий началась в марте 1965 г. Для перевозки войск и боевой техники были использованы 3 десантных вертолетоносца, десантно-вертолетный корабль-док, 15 десантных транспортов-доков, 19 больших танкодесантных кораблей и 26 десантных транспортов. Некоторые части морской пехоты перебрасывались на самолетах военно-транспортной авиации. Погрузка боевой техники и посадка личного состава осуществлялись в портах Лонг-Бич и Сан-Диего (США), Перл-Харбор (Гавайские острова), Йокосука, Ивакуни и Сасебо (Япония), Наха и Букнер-Бей (остров Окинава), Субик-Бей (Филиппины), Пусан и Инчхон (Южная Корея).



Танко-десантный корабль "Фресно" (USS Fresno (LST-1182)).

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

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



Транспортный вертолёт СН-46 "Си найт".

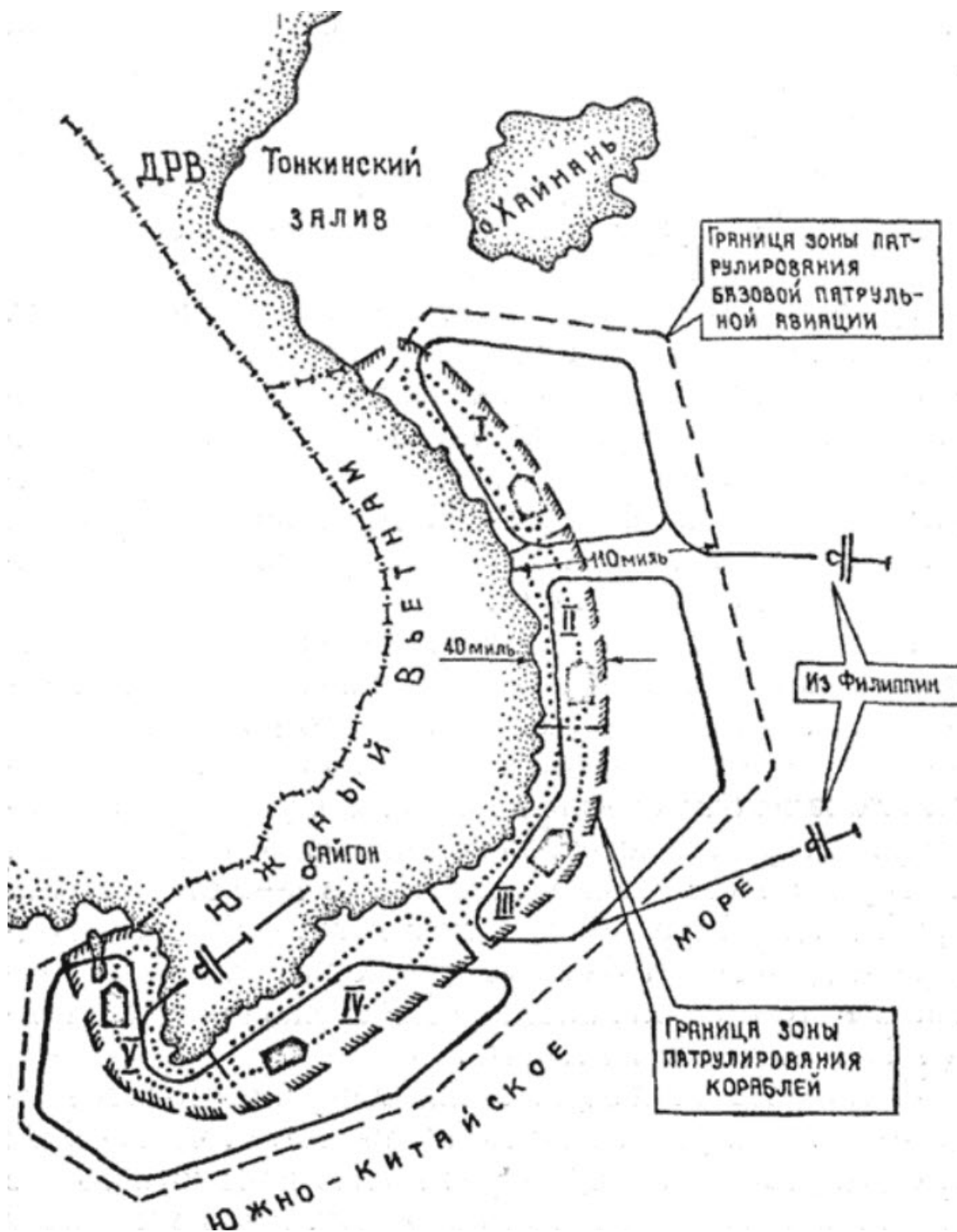
Для артиллерийской поддержки, ПЛО, ПВО и ПМО десантных сил привлекались корабли 70-го оперативного соединения, из состава которого формировались группы целевого предназначения: 70.4 — противолодочная авианосная поисково-ударная (авианосец, 2 эсминца и 3 — 4 сторожевых корабля); 70.5 — минно-тральных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

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

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

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

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



Блокада в войне во Вьетнаме.

До середины 1966 г. к блокадным действиям привлекались всего 12 эскадренных миноносцев и тральщиков и несколько самолетов базовой патрульной авиации. И только летом 1966 г. было создано 115-е оперативное соединение прибрежных патрульных сил, главной задачей которого была морская блокада побережья Южного Вьетнама. Это соединение состояло из эскадры сторожевых кораблей, двух эскадр патрульных катеров, эскадры тральщиков, дивизиона катеров на воздушной подушке и отряда базовой патрульной авиации. Кроме того, в 115-е оперативное соединение входили силы охраны портов, гаваней, морских гидротехнических сооружений, якорных стоянок и др. Всего в его состав входили 130 кораблей и катеров, 10 — 15 самолетов базовой патрульной авиации. Командовал соединением контр-адмирал У орд. Со своим штабом он находился на корабле управления в порту Онг-Дой.

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

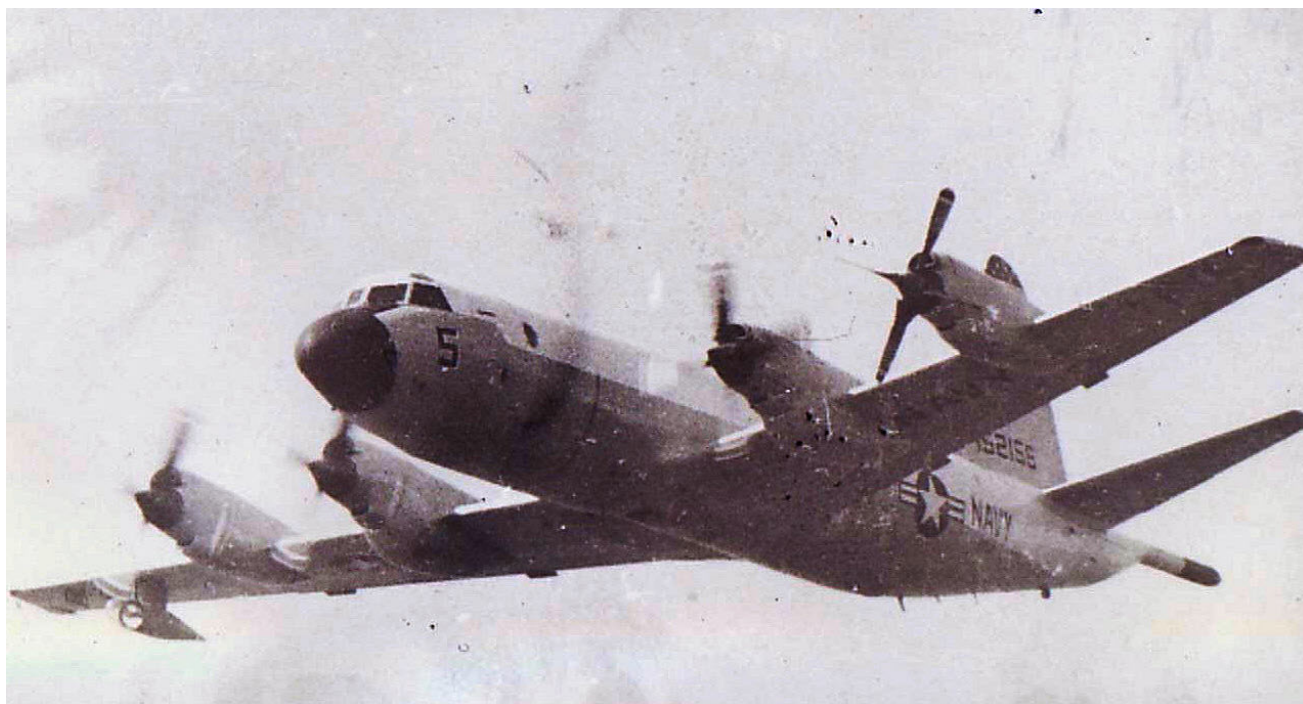
Общая протяженность зоны морской блокады доходила до 1100 миль, а ее глубина составляла 110 — 150 миль. Для более рационального распределения сил 115-го оперативного соединения вся зона морской блокады была разделена на пять районов, в каждом из которых действовала одна оперативная группа. Эта группа,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

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

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

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

Впервые в блокадных действиях широкое применение нашла базовая патрульная авиация, действовавшая совместно с надводными кораблями. К решению этой задачи привлекались самолеты Р-2 «нептун», Р-3 «орион», а до 1968 г. — и гидросамолеты Р-5В «марлин» (в дальнейшем их сняли с вооружения).



Самолёт БПА Р-3 "Орион".

Базовая патрульная авиация действовала с авиабаз Южного Вьетнама и Филиппин. Американцами применялся способ патрулирования одиночных самолетов в зоне протяженностью до 1100 миль и глубиной до 110 миль. Одновременно в воздухе находились 2 — 4 самолета, а за сутки отмечалось до 10 самолето-вылетов. Для уничтожения обнаруженных судов применяли стрелково-пушечное вооружение и ракеты «буллпап».

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

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

маскировки одновременно с минированием авиация наносила бомбовые удары, а корабли вели обстрел береговых объектов.

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

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

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

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

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

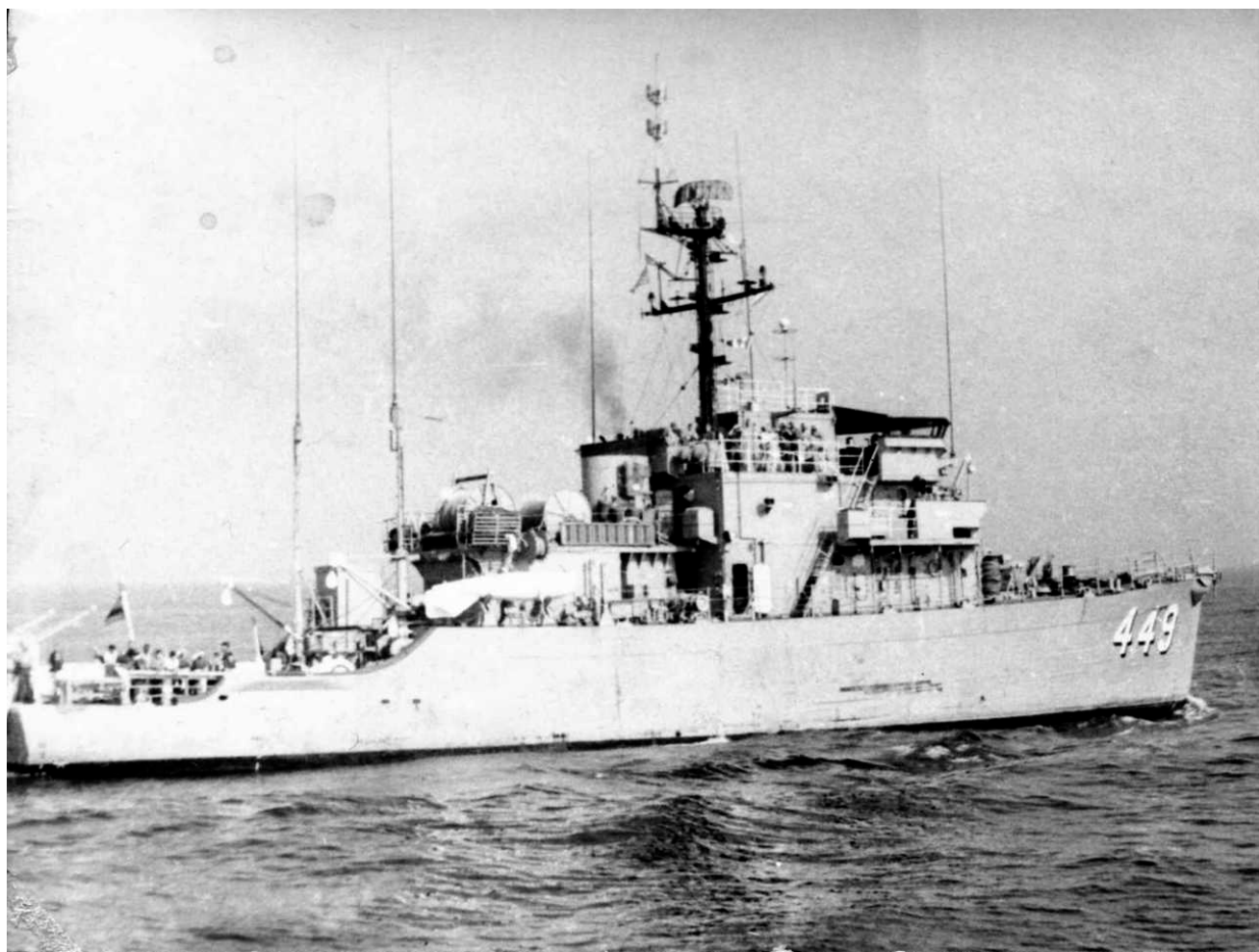
Опыт минно-заградительных действий в войне во Вьетнаме показал, что авиация способна в короткие сроки осуществить массированные постановки мин. При этом в интересах скрытности американцы в максимально возможной степени использовали темное время суток и пониженную видимость, а также практиковали постановку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

После подписания в Париже (в январе 1973 г.) соглашения о прекращении войны во Вьетнаме корабли 7-го флота США приступили к уничтожению минных заграждений в территориальных водах ДРВ. Для решения этой задачи они сформировали 78-е оперативное соединение (состоявшее из 25 кораблей и судов), куда вошли 2 десантных вертолетеносца, 3 десантно-вертолетных корабля-дока, 7 морских тральщиков, 1 танкодесантный корабль, 2 спасательных судна, 2 океанских буксира, до 7 кораблей охраны и 48 вертолетов-тральщиков CH-53Д («Си Стэльен»).



Многоцелевой вертолёт Sikorsky Aircraft CH-53 Sea Stallion.

Корабли были сведены в пять тактических групп. Флагманским кораблем командующего минно-тральными силами контр-адмирала Макколи служил десантный вертолетеносец «Нью-Орлеан». На этом же корабле находился и штаб в составе 14 офицеров. Действия американского флота проводились под кодовым наименованием операция «Энд Свип». Операцию планировалось проводить в три этапа. На первом этапе (с 1 ноября 1972 г. по январь 1973 г.) осуществлялось формирование 78-го оперативного соединения и в заливе Субик (Филиппинские острова) проводилась его боевая подготовка. В то же время командующий минно-тральными силами и офицеры штаба посетили Ханой и Хайфон для изучения обстановки на месте.



Океанский тральщик "Импервиос"(USS Impervious (MSO 449)).

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

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

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

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

Только к 19 июля 1973 г. американцы завершили траление территориальных вод ДРВ. Однако полностью ликвидировать минную угрозу им не удалось.

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

Потери в этой войне оказались внушительными: по данным Пентагона, они составили около 1 млн человек убитыми и ранеными (360 тыс. человек — военнослужащие США). В Юго-Восточной Азии американцы потеряли 8612 самолетов и вертолетов, в том числе над территорией ДРВ — 4125 самолетов. Из общего числа потерянных самолетов 640 — палубная авиация и 425 самолетов и вертолетов — авиация морской пехоты. Из крупных кораблей был потерян только один эскадренный миноносец.

В ходе Вьетнамской войны американские ВМС получили значительный опыт в высадке десантов, в осуществлении морской блокады, в оказании огневой поддержки сухопутным войскам, в наступлении и обороне, нанесении ударов по наземным военным и промышленным объектам. При решении всех этих задач американское командование стремилось в максимальной степени использовать опыт Второй Мировой войны, а также проверить новые тактические приемы и испытать новые образцы боевой техники и вооружения. Уроки Вьетнамской войны оказали существенное влияние на усовершенствование ВМС США, их оперативную и боевую подготовку. Были подтверждены высокие боевые возможности авианосцев, особенно атомных, прежде всего большая дальность

плавания и автономность, значительная подвижность (за сутки авианосцы совершали переход до 1000 км) и способность быстро концентрировать крупные авиационные группировки в районах со слабо развитой аэродромной сетью. В связи с этим большую роль играли авианосцы на начальном и заключительном этапах войны.

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

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

Примечания - фотографии из интернета и архивов ветеранов 38 бригады кораблей ОСНАЗ Тихоокеанского флота.

[Доценко В.Д. "Флоты в локальных конфликтах второй половины XX века" М.:АСТ, Спб.: Terra Fantastica, 2001.](#)