

Стратегическая авиация ВВС США

Способы боевого применения

Учебное пособие



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ ПЕРВОГО ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ Б. Н. ЕЛЬЦИНА

Стратегическая авиация ВВС США

Способы боевого применения

Рекомендовано методическим советом УрФУ
в качестве учебного пособия для студентов, обучающихся
по направлению 11.05.01 «Радиотехнические системы и комплексы»
программы подготовки кадровых офицеров и офицеров запаса

Екатеринбург
Издательство Уральского университета
2015

УДК 623(075.8)
ББК Ц520.1я73-1
С833

А в т о р ы:
Н. П. Тимофеев, Ю. Ф. Куприянов,
Ю. П. Самохвалов, С. Г. Чурбанов

Р е ц е н з е н т ы:
заместитель командующего объединением ВВС и ПВО
по противовоздушной обороне – начальник противовоздушной обороны
полковник С. Водзянский;
доктор политических наук, профессор кафедры государства и права
Уральской государственной юридической академии полковник В. Шерпаев

Н а у ч н ы й р е д а к т о р
лауреат премии Правительства России
за значительный вклад в строительство Военно-воздушных сил (2012)
генерал-лейтенант Н. П. Тимофеев

Стратегическая авиация ВВС США : Способы боевого
С833 применения : [учеб. пособие] / [Н. П. Тимофеев, Ю. П. Само-
хвалов, Ю. Ф. Куприянов, С. Г. Чурбанов ; науч. ред. Н. П. Ти-
мофеев] ; М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал.
федер. ун-т. – Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2015. – 104 с.
ISBN 978-5-7996-1543-7

В учебном пособии собраны и систематизированы материалы о бое-
вом применении стратегической авиации ВВС США в локальных войнах
и вооруженных конфликтах. Подробно рассмотрены тактико-технические
характеристики самолетов, проанализированы некоторые особенности
их боевого применения в локальных войнах и вооруженных конфликтах.

Адресовано преподавателям, курсантам учебного военного центра
и факультета военного обучения, а также курсантам, обучающимся в во-
енных учебных заведениях. Будет полезным офицерам соединений, во-
инских частей и подразделений ВВС и ПВО для использования в ходе
командирской подготовки.

УДК 623(075.8)
ББК Ц520.1я73-1

Введение

Войны были всегда. На нашей планете произошло более 15 тыс. войн и вооруженных конфликтов. И в процессе развития человечества они не исчезают, а развиваются вместе с цивилизацией.

Меняется мир. Развитие технологий, геополитика изменяют и облик войн, поэтому на повестку дня ставится вопрос о необходимости иных подходов в военном строительстве: новым реалиям должна соответствовать новая модель вооруженных сил. Ведь страна, готовящаяся выигрывать войны прошлого, неизбежно обречена на поражение, как не раз показывала мировая история.

Наша задача – понять, какие войны ожидают Россию в будущем и к чему надо быть готовым офицерским кадрам.

Позиция США в отношении тенденций будущих военных требований к боеготовности открыто обозначена в новой военной стратегии (The National Military Strategy of the United States of America-2011), которая включает два важных аспекта:

- совершенствование информационно-разведывательных систем и систем управления войсками (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance – C4ISR);

- создание новых поколений высокоточного оружия.

Настоящие и тем более будущие военные операции опираются не на массивную и объемную военную мощь, в их основе – информация, разведка, точность, гибкость, подвижность.

Пример войны нового поколения – война в зоне Персидского залива, проведенная США в 1991 г. дистанционным бесконтактным способом. Эта война – прообраз войны будущего. В 1996-м была вторая такая война – в Ираке, небольшая по масштабам, а уже в 1998 г. – новая война в Ираке, более крупная, потом война 1999 г. в Югославии, удары авиации по Ливии в 2011 г. Это войны нового поколения.

К такому дистанционному бесконтактному поколению войн должны быть готовы и офицеры Российской армии. Война будущего придет через воздушно-космическое пространство, и удар будет нанесен высокоточным оружием – не только по вооруженным силам, но в первую очередь по экономике государства.

Прошедшие войны можно разделить на два серьезных периода: доядерный и ядерный. В доядерный период войны были в основном контактными, их неотъемлемым элементом оставалась ситуация, когда противники сходились на поле боя для того, чтобы уничтожить друг друга. В ядерный период зародились дистанционные бесконтактные войны: удар может быть нанесен по территории любого государства планеты.

За все время существования цивилизованного человечества можно выделить шесть поколений войн.

Первое поколение – войны с использованием холодного оружия.

Второе поколение – войны с применением огнестрельного, гладкоствольного оружия.

Третье поколение – войны с использованием нарезного оружия.

В начале XX в. появилось новое оружие, автоматическое, и возникло четвертое поколение войн. Автоматическое оружие стали устанавливать на бронетанках, самолетах, надводных и подводных кораблях. Войны проводились с применением фронтовых наступательных и оборонительных операций стратегического масштаба. Такие войны продолжаются и сегодня.

В 1945 г. появилось ядерное оружие – атомное, затем термоядерное, что стало основой войн пятого поколения. К счастью, после двукратного применения в конце Второй мировой войны это оружие более не использовалось.

С 1991 г. начинается шестое поколение войн – войны с применением высокоточного оружия. Первый опыт был получен армией США в ходе войны во Вьетнаме, когда самолеты типа F-4D управляемыми авиационными бомбами разрушили с первого вылета два речных моста. Удары по этим мостам наносились

и ранее, по каждому из них было применено более 4 тыс. обычных фугасных бомб и неуправляемых ракет, но тогда они устояли.

Результат впечатлил и заставил военную промышленность стран мира активно включиться в создание новых образцов высокоточного оружия.

4 мая 1982 г. возник фолклендский конфликт между Великобританией и Аргентиной. Аргентина приобрела у Франции пять высокоточных крылатых ракет. С их помощью были потоплены три английских корабля. С тех пор высокоточное оружие начало очень интенсивно разрабатываться и набирать мощь.

Американцы применяют это оружие не просто с помощью самолетов и кораблей, а с помощью так называемых разведывательно-ударных боевых систем. Это собираемые на период войны в организационную структуру средства разведки, программирования, управления, запуска, наведения и документирования результатов поражения. Такие разведывательно-ударные боевые системы применялись американцами уже несколько раз. С помощью таких систем, можно выиграть любую войну без применения сухопутных сил.

Когда в 1991 г. началась война в зоне Персидского залива, Ирак был очень хорошо подготовлен к войне четвертого поколения. У него было 60 ракет типа «Скад», дальность поражения которых доходила до 400 км, была мощнейшая авиационная группировка – более 300 боевых самолетов, 35 зенитных ракетных комплексов (ЗРК), достаточно современных, много переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК) ПВО, плюс к этому 20 дивизий сухопутных войск. Но армия осталась незадействованной. С самого начала войны бесконтактным способом были уничтожены все ракеты и вся система ПВО, 85 % экономического потенциала.

Эта война была названа прообразом войны будущего. Готовясь к ней, американцы призвали в армию специалистов по моделированию войн, которые создали порядка 200 различных вариантов войн с Ираком. Из них было отобрано 22. Потом 3. И, наконец, последний. Согласно этой схеме предполагалось, что если американцы будут вести войну бесконтактным способом, то она закончится через 35 суток без потерь и без применения сухопутных войск.

Американцы пошли на такую войну. И действительно, не через 35, но через 38 суток война была практически завершена. Война в зоне Персидского залива показала, что можно воевать так и дальше.

Война в Югославии была проведена по графику дистанционной бесконтактной войны. Ее можно условно разделить на два периода: первые шесть недель и вторые пять недель. Всего 11 недель, 78 суток.

Первые шесть недель шла дистанционная бесконтактная война. Было применено порядка 1,5 тыс. высокоточных крылатых ракет. Они были выпущены с большого расстояния: ни один самолет и ни одна лодка не зашли в зону поражения ПВО Югославии. Сама система ПВО была практически уничтожена в течение первых суток. Почему?

Американцы учли, что все системы ПВО в мире, в том числе и российская, построены на базе активной радиолокации. Нельзя уничтожить самолет, если его не обнаружит радиолокатор, если его не подсветит другой локатор, если не будет наведена на эту цель зенитная ракета. Американские спутники «Лакросс» висели над театром военных действий и регистрировали каждое включение локатора на земле. После этого информация передавалась на огневое средство, которое уничтожало данный объект. Таким образом, в течение суток было уничтожено 75 % ЗРК ПВО.

Сербы практически лишились системы ПВО. То, что у них осталось, они выключили и спрятали под землей. Но в целом система ПВО была разрушена именно из-за того, что была основана на радиолокации.

Высокоточные крылатые ракеты запускались с расстояния 80–800 км и очень точно поражали все цели. На территории Сербии и Косово подлежало уничтожению порядка 900 объектов экономики и военной инфраструктуры. Было выпущено 1500 высокоточных крылатых ракет, все было уничтожено с эффективностью 75–80 %. В итоге из 8 тыс. управляемых ракет и авиационных бомб, примененных во время конфликта, только у 15 (0,18 %) произошли сбои в наведении.

В этой войне не было театра военных действий, а был театр войны. Театр военных действий образуется, когда противники встречаются в противоборстве. Здесь борьбы не было: один наносил удар из воздушно-космического пространства, а второй не мог его отразить, потому что было нечем.

Т е а т р в о й н ы отличается от театра военных действий тем, что здесь господствует одна сторона, в то время как на театре военных действий активно участвуют обе стороны. У американцев есть театры войны, но нет театров военных действий. И им пока никто не может эффективно противостоять.

Югославские вооруженные силы отставали от американских: они оставались в прошлом, четвертом поколении войн, которые основываются на базе сухопутных войск.

Поражению подверглась не только радиолокация. Системы радиоэлектронной борьбы, компьютерные центры, телевидение, радиостанции, ретрансляторы – все, что было связано с прямым или косвенным излучением, подверглось уничтожению. Была проведена операция против информационного ресурса Югославии. Уничтожили не только все излучающие ресурсы, но даже бумажные, в том числе редакции: население не должно было получать информацию об истинном ходе войны.

Таковыми были первые шесть недель этой войны. Было испытано много новых высокоточных крылатых ракет, другого оружия. *Впервые была отработана воздушно-космическо-морская военная операция.*

В 2000 г. американцы на многоразовом корабле «Индевор» совершили полет с картографами. В результате создали электронную карту нашей планеты с трехмерным объемным изображением от 56-го градуса южной широты до 60-го градуса северной широты – по всему кругу с дискретностью 30×30 м. При помощи этой карты они могут наносить удар по стране, отдельному городу, отдельному зданию. Высочайшая разрешающая способность, до нескольких сантиметров, позволяет очень точно обозначить то место, куда нужно послать крылатую ракету. В мире, кроме США, такой карты не имеет никто. Это сделано с целью ведения войны не просто

с конкретным противником, а с любым противником на планете, где бы он ни находился.

США начали очень интенсивно укреплять свои военно-воздушные (ВВС) и военно-морские (ВМС) силы. Все дистанционные бесконтактные войны на сухопутных театрах военных действий были выиграны ВВС и ВМС. Эти два вида вооруженных сил активно развиваются США, идет активная гонка высокоточных вооружений.

Координаты войны оторвались от земли и ушли в воздушно-космическое пространство (на территорию Югославии не ступил ни один иностранный солдат). Роль американских сухопутных войск во всех этих войнах была сведена к нулю. Американцы перешли к совершенно иной структуре вооруженных сил. Изменились такие основные понятия, как «фронт», «тыл», «передний край». Раньше эти слова были у всех на устах во время любой войны, сейчас они уходят в прошлое, на смену приходят всего два словосочетания: «подлежит поражению» и «не подлежит поражению» (высокоточным дистанционным ударом). Наибольший вес теперь имеют новейшие виды вооружения и средства противодействия им.

Глава 1

Способы боевого применения стратегической бомбардировочной авиации ВВС США. Тактико-технические характеристики самолетов СБА

1.1. Назначение и состав стратегической бомбардировочной авиации ВВС США

ВВС США являются, по мнению американского руководства, основной ударной силой как в ядерной, так и в обычной войне, а также в локальных конфликтах. Обладающие значительной гибкостью и высокой мобильностью, они предназначены для нанесения ядерных и обычных ударов на большую глубину, завоевания превосходства в воздухе, авиационной поддержки сухопутных войск, а на приморских направлениях – и ВМС, ведения воздушной разведки, переброски войск и грузов на заморские театры военных действий и внутри театра. ВВС США включают межконтинентальные баллистические ракеты (МБР), стратегическую, тактическую и военно-транспортную авиацию, а также ряд служб (поисково-спасательную, метеорологическую и др.). Организационно они состоят из авиационных командований (14 основных, из них 10 боевых) (рис. 1.1), воздушных армий (17), авиационных дивизий (20), авиационных крыльев (75) и крыльев МБР (6).

Численность ВС США и непосредственно ВВС представлена на рис. 1.2.

Стратегическая бомбардировочная авиация (СБА) США предназначена для поражения наиболее важных объектов в любой точке земного шара (в первую очередь в глубине территории противника и на океанских театрах

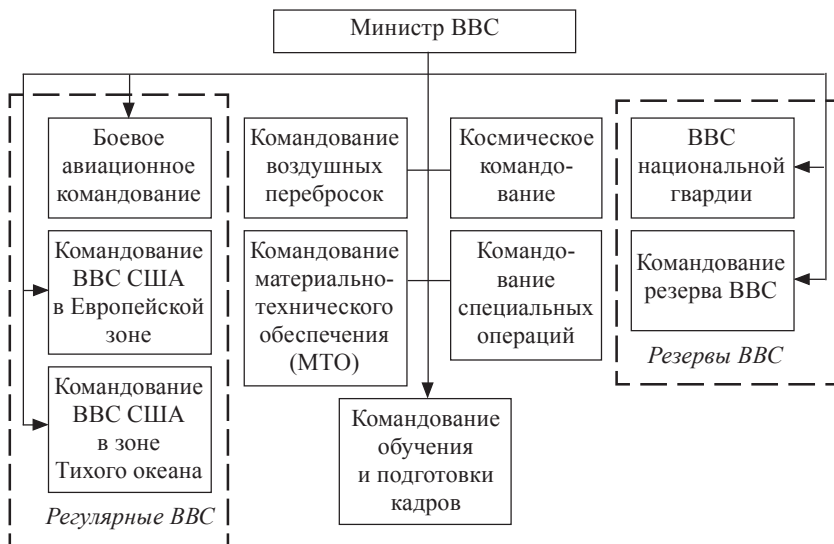


Рис. 1.1. Организация ВВС США

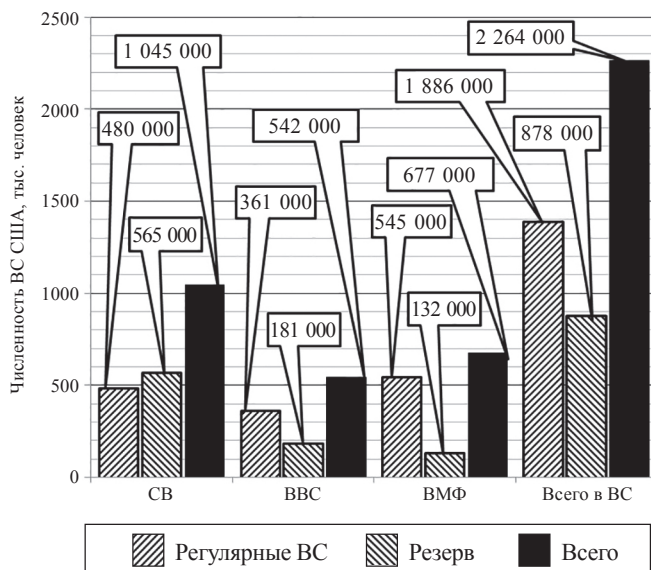


Рис. 1.2. Численность ВС США

военных действий) с применением как ядерного, так и обычного, в том числе высокоточного, оружия (ВТО) различной дальности, а также для поддержки боевых действий других видов вооруженных сил.

В последние годы взгляды американского высшего политического руководства на роль и место СБА в современной войне и способы ее применения претерпели существенные изменения. В частности, стратегические бомбардировщики, оставаясь одним из элементов ядерной триады (рис. 1.3) и способствуя усилению ударной мощи боевой авиации, превратились в важнейший инструмент при ведении военных действий с применением обычного оружия, призванный в том числе выполнять ранее не свойственные СБА задачи.



Рис. 1.3. Структура ВС США по целевому предназначению

В связи с этим на СБА возложено решение широкого спектра задач, сгруппированных в следующие основные функциональные блоки:

1) *проведение операций* с применением ядерного оружия самостоятельно или совместно с другими компонентами ядерной триады

в интересах и под руководством объединенного стратегического командования вооруженных сил США в рамках обеспечения стратегического сдерживания либо обеспечение необходимой ядерной мощью американских объединенных командований в передовых зонах;

2) *обеспечение реализации концепции экспедиционных сил* посредством выделения (по принципу ротации в соответствии с установленным графиком) части сил и средств СБА в состав авиационных экспедиционных формирований (АЭФ) для обеспечения командующих объединенными группировками ВС США на передовых театрах военных действий необходимой ударной мощью;

3) *выполнение ключевых задач в рамках концепции «глобальный удар»* в целях ликвидации внезапно возникающих и асимметричных угроз на ранних стадиях их формирования и принуждения высшего политического руководства враждебных США и их союзникам стран или негосударственных организаций к отказу от своих намерений. Предусматривается, в частности, нанесение внезапных и упреждающих ударов (либо использование угрозы нанесения таковых) по ключевым объектам в любой точке Земли (в том числе по критичным по времени целям), результаты которых должны привести к срыву намерений потенциальных противников.

Кроме того, боевой потенциал СБА предполагается активно задействовать в ходе подготовительной и начальной фаз крупномасштабных операций на удаленных театрах военных действий в рамках решения задачи по предварительному завоеванию господства во всех сферах боевых действий;

4) *действия в рамках концепции «глобальная мощь»* предусматривают выполнение широкого перечня задач боевой и оперативной подготовки, основными из которых являются обучение и подготовка экипажей стратегических бомбардировщиков к действиям в любом удаленном от континентальной части США регионе земного шара, подтверждение работоспособности глобальной системы боевого и оперативного управления американскими стратегическими наступательными силами, а также выражение поддержки союзникам и сдерживание потенциальных противников путем «демонстрации флага»;

5) *действия в рамках стратегической концепции «передовое присутствие»*, которые, в соответствии с требованиями высшего политического руководства страны, предусматривают перманентное базирование (на постоянной или ротационной основе) некоторой части сил СБА на передовых авиабазах в непосредственной близости от кризисных регионов с целью обеспечения своевременного реагирования на обострение ситуации.

В целом группы задач, решаемых СБА, в той или иной степени охватывают весь спектр действий вооруженных сил США. Наибольшим многообразием и дифференцированностью отличается и поэтому представляет наибольший интерес применение стратегических бомбардировщиков в неядерном оснащении.

Стратегическая бомбардировочная авиация рассматривается в качестве наиболее универсального компонента ядерной триады, способной решать с требуемой эффективностью широкий круг задач в любых видах войн и вооруженных конфликтов. В первой половине текущего столетия стратегические бомбардировщики, оставаясь одним из элементов обеспечения ядерного сдерживания, будут являться важным средством решения задач в ходе обычных войн и вооруженных конфликтов.

Организационно стратегические бомбардировщики, являющиеся компонентом ВВС США, рассредоточены по двум командованиям. Созданное в 2009 г. Командование глобальных ударов (рис. 1.4), включает в себя *8-ю воздушную армию (ВА) ВВС США*. В составе данного командования 8-я ВА выступает в роли одного из компонентов системы ядерного сдерживания.

Кроме 8-й ВА командованию подчинены все наземные стратегические ракетно-ядерные силы, которые организационно находятся в составе *20-й воздушной армии ВВС США*. Так что 20-я воздушная армия по факту совсем не «воздушная». Она имеет на вооружении наземные пусковые установки стратегических ядерных ракет LMG-30G («Минитмен-3»), по сути являясь аналогом российских ракетных войск стратегического назначения (РВСН).

В состав командования глобальных ударов включены 625-я эскадрилья стратегических операций (авиабаза Оффут, штат Небраска)



Рис. 1.4. Командование глобальных ударов ВВС США

и 576-я летно-испытательная эскадрилья (авиабаза Ванденберг), а также части и подразделения ВВС, обеспечивающие охрану, хранение, транспортировку и обслуживание ядерных боеприпасов.

В боевой состав 8-й ВА входят три авиакрыла: 2-е бомбардировочное (11, 20 и 96-я эскадрильи; авиабаза Барксдейл, Луизиана), 5-е бомбардировочное (23-я и 69-я эскадрильи; авиабаза Майнот, Северная Дакота) и 509-е бомбардировочное (13-я и 393-я эскадрильи; авиабаза Уайтмэн, Миссури). На вооружении 2-го и 5-го крыльев состоят в общей сложности 63 стратегических бомбардировщика В-52 «Стратофортресс», на вооружении 509-го крыла – 20 В-2А «Спирит».

Двенадцатая воздушная армия (рис. 1.5) в составе 7-го и 28-го тяжелобомбардировочного авиационного крыла (тбакр) подчинена Боевому авиационному командованию, включающему воздушные силы общего назначения. Она имеет на вооружении 64 стратегических бомбардировщика В-1В «Лансер». В резервных компонентах ВВС имеется одна эскадрилья стратегических бомбардировщиков. Самолетный парк стратегической бомбардировочной авиации ВВС США насчитывает 160 машин (76 В-52Н, 64 В-1В и 20 В-2А)

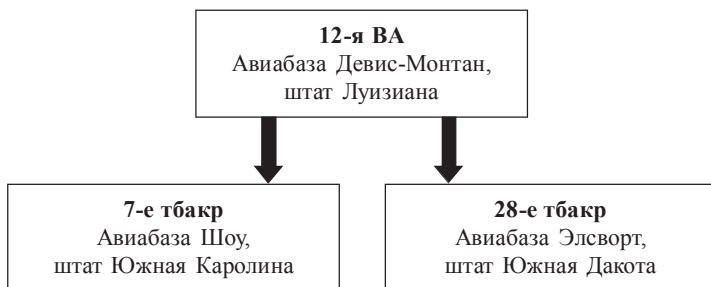


Рис. 1.5. Организационная структура
12-й воздушной армии ВВС США

в боевом составе и резерве. Дополнительно шесть бомбардировщиков привлекаются для проведения испытаний и НИОКР (4 В-52Н и 2 В-1В). На складском хранении на авиабазе Девис-Монтан находятся также около 80 самолетов СБА, из которых в боеготовое состояние могут быть приведены 17 машин (13 В-52 и 4 В-1В). Для обеспечения действий стратегической бомбардировочной авиации из состава командования воздушных перебросок ВВС США и подразделений ВВС национальной гвардии может привлекаться до 300 транспортно-заправочных самолетов.

Тяжелобомбардировочное авиационное крыло (рис. 1.6) является основной организационной единицей стратегической бомбардировочной авиации ВВС США. Оно состоит из штаба, административной и финансовой эскадрилий, оперативной группы, группы технического обслуживания и ремонта, группы аэродромно-технического обеспечения и медицинской группы. Штаб крыла отвечает за всю деятельность крыла, поддержание установленной степени его боеготовности и подготовку к выполнению боевых задач. Административная эскадрилья отвечает за решение юридических и кадровых вопросов, осуществление контроля уровня профессиональной подготовки личного состава, соблюдение правил эксплуатации оборудования и техники безопасности, а также за проведение различных протокольных мероприятий (церемоний, приемов и т. п.).

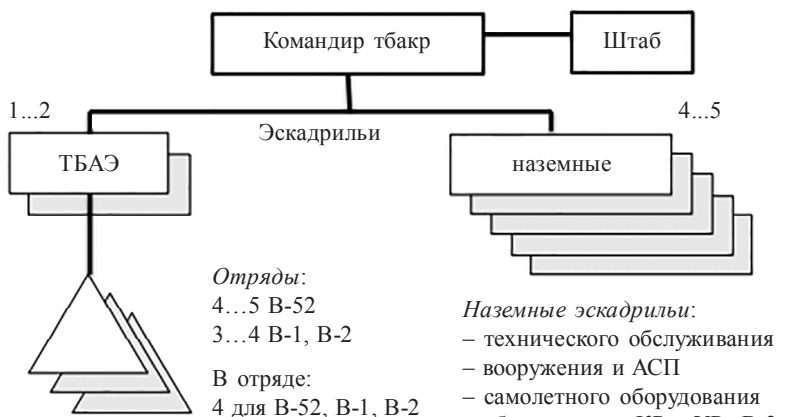


Рис. 1.6. Организация тбакр

Финансовая эскадрилья предназначена для решения вопросов бюджетного планирования и распределения финансовых средств, контроля и анализа денежных расходов, составления финансовых отчетов. Оперативная группа включает две-три авиационные эскадрильи стратегических бомбардировщиков, учебно-тренировочную авиаэскадрилью и эскадрилью обеспечения полетов. На нее возлагается решение следующих основных задач: планирования боевого применения авиационных эскадрилий, подготовки личного состава к ведению боевых действий в любом районе земного шара, обучения и тренировки экипажей по применению вооружения, отработки вопросов тактической и мобилизационной подготовки. Кроме того, личный состав группы несет ответственность за метеообеспечение, организацию управления воздушным движением, получение и передачу боевым подразделениям разведанных о целях и обстановке в районе выполнения боевой задачи, эксплуатацию тренажеров, компьютерных систем и другого наземного оборудования, используемого для подготовки личного состава.

Группа технического обслуживания и ремонта предназначена для планирования и организации обеспечения крыла необходимыми средствами и оборудованием, поддержания самолетного парка на требуемом уровне технической готовности, подготовки и обуче-

ния технических специалистов крыла, комплектования и обучения команд технического обслуживания и оснащения самолетов боеприпасами. Основными вопросами, решаемыми ее личным составом, являются техническое обслуживание самолетов, их бортового оборудования, систем вооружения и боеприпасов, учет срока службы техники, определение потребностей в средствах МТО.

Группа аэродромно-технического обеспечения предназначена для поддержания функционирования систем связи, распределения и отображения информации, обслуживания и ремонта объектов оборудования авиабазы и военного городка, обеспечения охраны и безопасности самолетов и личного состава, проведения противопожарных и антитеррористических мероприятий, учета и распределения средств МТО, разработки программ закупок требуемых материалов и включения контрактов на их поставку, контроля эффективности распределения материальных средств, создания резервных запасов материалов и имущества, транспортного обеспечения авиакрыла. Медицинская группа отвечает за все виды лечебно-профилактического обслуживания военнослужащих и гражданских специалистов крыла и членов их семей

В обычных условиях мирного времени стратегические бомбардировщики дислоцируются на пяти основных авиабазах континентальной части США: Майнот (штат Северная Дакота) – 22 В-52Н; Элсворт (Южная Дакота) – 24 В-1В; Уайтмен (Миссури) – 16 В-2А; Дайс (Техас) – 12 В-1В; Барксдейл (Луизиана) – 41 В-52Н. В ходе отработки задач в зонах Тихого и Индийского океанов и Европейской зоне для временного базирования стратегической авиации может использоваться до 16 аэродромов. Рассредоточение дежурных сил при их наращивании в условиях обострения международной обстановки может осуществляться на 35 аэродромах. При необходимости в качестве запасных предусматривается дополнительно задействовать до 50 таких объектов на континентальной части США и на территории Канады. После выполнения стратегическими бомбардировщиками боевого задания не исключается возможность их посадки на аэродромах, расположенных в Азии и Африке. Все авиабазы постоянного базирования стратегической авиации предостав-

ляют возможности для текущего ремонта и технического обслуживания стратегических бомбардировщиков, на всех имеются укрытия для хранения крылатых ракет, а на некоторых – хранилища ядерных боеприпасов.

Успешное выполнение боевых задач самолетами стратегической бомбардировочной авиации во многом зависит от организации дозаправки топливом бомбардировщиков на маршрутах их полетов. В условиях мирного времени в интересах обеспечения деятельности стратегической бомбардировочной авиации выделяется свыше 40 % общего налета самолетов-заправщиков. Для обеспечения действий самолетов СБА из состава командования воздушных перебросок ВВС США и подразделений ВВС национальной гвардии может привлекаться свыше 300 самолетов-заправщиков.

Первая дозаправка бомбардировщиков в воздухе осуществляется, как правило, через 3 ч после взлета, вторая – через 4–6 ч после первой. При длительных полетах стратегические бомбардировщики могут дозаправляться на маршруте 5–6 раз. В зависимости от количества передаваемого топлива определяется наряд транспортно-заправочных самолетов на один бомбардировщик (один-два KC-135 на один СБ или один KC-10 на один-четыре СБ). Дозаправка топливом в воздухе производится, как правило, на высотах от 7000 м и выше при скоростях полета 600–700 км/ч. Средняя продолжительность дозаправки B-52H составляет 25–30 мин, протяженность маршрута 300–400 км. Ответственность за проведение дозаправки возлагается на командира транспортно-заправочного самолета. Самолеты-заправщики могут следовать в боевых порядках стратегических бомбардировщиков (дозаправка методом сопровождения) или ожидать их в специально обусловленных зонах (дозаправка методом встречи на маршруте).

Боевое управление СБА организуется с использованием спутниковых и коротковолновых систем связи. Основой системы боевого управления стратегической авиацией являются система спутниковой связи (ССС) ВВС США «Афсатком», глобальная коротковолновая система связи (ГКСС) ВВС США и система связи Объединенного стратегического командования (ОСК).

Система «Афсатком» предназначена для обеспечения деятельности высших органов управления ВС США, стратегических наступательных сил, в первую очередь стратегической авиации, командных пунктов (КП) авиационных и ракетных частей. Она обеспечивает сбор данных о состоянии стратегических сил в интересах штаба ОСК, а также автоматическую передачу боевых приказов и распоряжений. Система «Афсатком» не имеет собственных спутников связи. В ней используются УВЧ-ретрансляторы, установленные на борту искусственных спутников земли (ИСЗ) передачи данных типа «СДС», а также спутников связи с различными орбитальными характеристиками, что повышает живучесть системы и обеспечивает глобальный охват, в том числе при использовании сил и средств ОСК в полярных районах.

Наземные стационарные комплексы ССС «Афсатком» развернуты на командных пунктах всех штабов частей ОСК и при органах управления ВВС. Бортовыми приемопередающими станциями спутниковой связи оборудованы самолеты стратегической авиации (бомбардировщики, топливозаправочные станции (ТЗС) и разведывательные самолеты RC-135), воздушные командные пункты, самолеты-ретрансляторы системы «Такамо», а также самолеты ДРЛО и управления системы AWACS. Наряду со стационарными и самолетными могут развертываться мобильные станции и узлы связи для обеспечения оперативных мероприятий и учений ВС (ВВС) и ОСК ВС США.

На базе ССС «Афсатком» создана и используется буквопечатающая радиосеть ОСК ВС США, которая включает в себя несколько подсетей; для их формирования используются различные каналы ИСЗ. Сообщения в подсетях авиационных крыльев передаются, как правило, в формализованном виде. В ходе повседневной учебно-боевой деятельности в каналах радиосети транслируются распоряжения Комитета начальников штабов (КНШ) и основного центра глобальных операций ОСК, доклады экипажей бомбардировочной и заправочной авиации, формализованные кодированные сигналы управления, различные проверки связи, а также другая информация

служебного характера. При проведении частных учений и специальных операций привлекающимся к ним силам и средствам выделяются отдельные (резервные) каналы «Афсатком».

Для некоторых учебно-боевых мероприятий разработаны особые формы доклада, которые используются стратегической авиацией со специальными адресными группами. ГКСС ВВС США, модернизированная по программе, введена в полномасштабное оперативное использование в 2003 г. В ходе модернизации осуществлены объединение в единую сеть средств наземных узлов систем КВ-связи, замена на них устаревшего оборудования унифицированными приемопередающими комплектами фирмы «Рокуэлл», обеспечивающими автоматизацию процессов установления и поддержания каналов связи, а также установку дополнительных комплектов. Основой новой системы являются 12 наземных узлов связи (УС) ГКСС ВВС США, а также по одному узлу из состава системы «Мистик стар» и КВ-связи ВМС. Пять из этих УС находятся на континентальной части США и девять – за ее пределами. Функционирование системы базируется на принципе организации связи и управления с единого главного узла связи (авиабаза Эндрюс, штат Мэриленд) с использованием других наземных станций в качестве дистанционно или локально управляемых ретрансляторов. В то же время соединение всех УС между собой линиями различного рода связи и использование единых программно-аппаратных средств обеспечивают достаточную гибкость при децентрализованном управлении сетью, при этом любой УС может выполнять функции главной станции сети.

ГКСС сопряжена с коротковолновыми коммутационными узлами объединенной системы связи Министерства обороны США. Терминалы этой системы установлены на всех самолетах стратегической авиации ВВС США. Глобальная КВ-система связи ВВС используется для доведения до частей и подразделений американских ВС в глобальном масштабе сообщений по действиям в чрезвычайной обстановке. В целом порядок и содержание передаваемой информации аналогичны принятым в СССР «Афсатком». В ходе

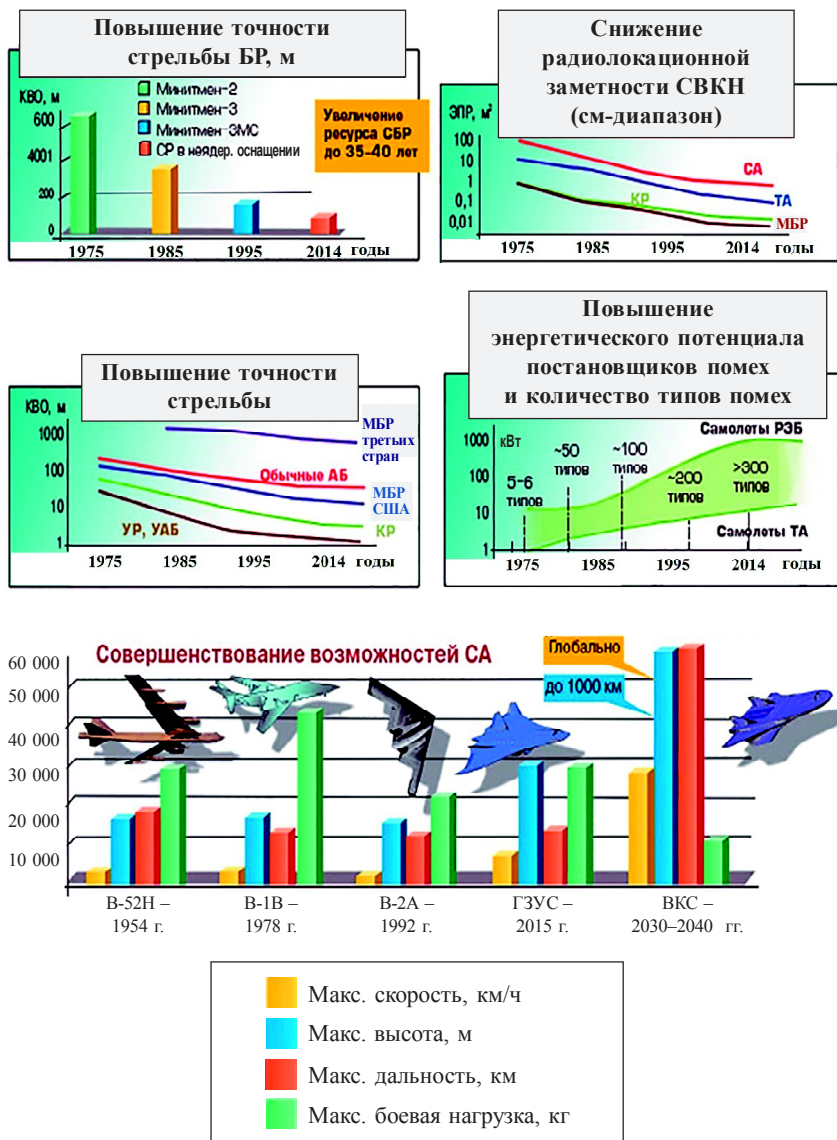


Рис. 1.7. Тенденция изменения качественных параметров средств воздушно-космического нападения (СВКН)

межбазовых перелетов в передовые зоны, а также при полетах стратегической авиации с выходом за пределы Северо-Американского континента по системе передаются данные полетного задания (авиабаза, время вылета и посадки, ход выполнения задания, метеообстановка на маршруте). Кроме того, для связи экипажей с пунктами управления используются телефонные каналы системы связи ДСН.

В последние годы взгляды на вероятный характер современных войн и вооруженных конфликтов, роль и значение в них стратегической бомбардировочной авиации, а также способы ее применения существенно изменились. В условиях постепенного сокращения военного присутствия США в различных регионах мира роль стратегической авиации как средства немедленного силового реагирования на решение кризисных ситуаций будет возрастать. Повышенное внимание при этом уделяется подготовке самолетов стратегической авиации к применению обычного оружия

Повышение боевых возможностей самолетов СБА рассматривается американскими военными специалистами в качестве одной из приоритетных задач. С учетом современных требований и с целью устранения недостатков боевого применения самолетов СБА, выявленных в ходе проведения операций во Вьетнаме, Югославии, Афганистане и в зоне Персидского залива, в ВВС США реализуется ряд соответствующих программ по модернизации всех типов стратегических бомбардировщиков, состоящих на вооружении ВВС. После их завершения состав применяемого оружия должен быть значительно расширен по номенклатуре и количеству. В дальнейшем возможно создание нового поколения стратегических бомбардировщиков, отличительными особенностями которых наряду с малой заметностью и повышенной боевой нагрузкой станут увеличенные дальность и скорость полета (в том числе сверхзвуковая крейсерская), а также наличие перспективного бортового радиоэлектронного оборудования (рис. 1.7).

1.2. Боевая готовность стратегической бомбардировочной авиации ВВС США

Важным элементом стратегического развертывания ВС любой страны является система боевых готовностей. Она отражает порядок перевода ВС с мирного на военное время, развертывание стратегических резервов. В ВВС США принята пятиступенчатая система боевых готовностей, дополненная еще двумя ступенями чрезвычайного положения.

Перевод из одной степени готовности в другую осуществляет министр обороны или президент США, а реализация планов по переводу может быть ускорена решением главного командования ВС США в зоне.

Каждая степень боевой готовности соответствует определенному уровню обстановки и предусматривает проведение соответствующих мероприятий.

Б о е в а я г о т о в н о с т ь № 5. В повседневных условиях мирного времени в технически боеготовом состоянии поддерживается около 70 % самолетов боевого состава. Боевое дежурство в повседневных условиях стратегические бомбардировщики не несут. Для обеспечения необходимого уровня боевой готовности сил СБА используются самолеты активного резерва (около 10 % боевого состава), поддерживаемые в технически исправном состоянии для замены самолетов боевого состава при выходе их из строя. *Для подготовки самолета активного резерва к боевому вылету отводится до 16 ч.*

При обострении международной обстановки (возникновении напряженности в отдельных регионах мира) и введении в ВС США боевой готовности № 4 в авиакрыльях СБА осуществляется сокращение (или полное прекращение) плановой боевой подготовки. Самолеты, находящиеся в воздухе или на других аэродромах, возвращаются на авиабазы постоянной дислокации. Начинается проведение мероприятий по восстановлению техниче-

ки неисправных самолетов и наращиванию состава боеготовых сил, проводятся подготовка и постановка стратегических бомбардировщиков на боевое дежурство (до 30 % от количества боеготовых самолетов), а также передача их в оперативное подчинение ОСК ВС США. *Время, необходимое на проведение мероприятий по боеготовности № 4, составляет 1,5–2 суток.*

В случае дальнейшего нарастания напряженности, при которой возможно начало боевого применения ВС США без использования ядерного оружия, с введением боевой готовности № 3 в частях СБА завершаются мероприятия по приведению самолетов в технически исправное состояние (до 100 % боевого состава). Проводится подготовка боеготовых самолетов к боевому вылету. Продолжается наращивание состава дежурных сил (до 50–60 %), начинается рассредоточение бомбардировщиков с организацией боевого дежурства на запасных аэродромах (по 4–6 самолетов). Штабы, органы управления и связи переводятся на круглосуточный режим работы. Осуществляются формирование и переброска на запасные аэродромы групп восстановления боеспособности авиакрыльев. *Время, необходимое для проведения мероприятий, – до 3 суток.*

В случае дальнейшего возрастания угрозы (при развязывании боевых действий без применения ядерного оружия) и введения в ВС США боевой готовности № 2 завершаются мероприятия по рассредоточению стратегических бомбардировщиков, проводятся проверки боеготовности сил СБА. Состав дежурных сил поддерживается на уровне до 60 %. *Время, необходимое для проведения мероприятий по переводу сил СБА в боеготовность № 2, составляет до 12 ч.*

Боевая готовность № 1 вводится в случае непосредственной угрозы ракетно-ядерного нападения на США в течение ближайших часов. Дежурные силы СБА доводятся до 100 % состава боеготовых самолетов. Развертывается резервная система управления СНС США с помощью воздушных и наземных мобильных командных пунктов.

Боевое дежурство стратегических бомбардировщиков в воздухе организуется с целью заблаговременного вывода части сил СБА из-под удара и сокращения времени полета в районы боевого предназначения. Кроме того, оно может быть организовано при обострении обстановки или возникновении кризисной ситуации как демонстрация решимости высшего политического руководства США использовать стратегические наступательные силы для достижения поставленных целей.

Дежурство в воздухе бомбардировщиков с ядерным оружием на борту было введено в 1958 г. С 1961 по 1968 г. осуществлялось круглосуточное боевое дежурство в основном по маршрутам в районы Испании, Португалии, полуострова Лабрадор (Канада) и Аляски. Ежедневно на маршрутах находилось от 2 до 12 самолетов. Количество самолето-вылетов в год составляло от 200 (1968) до 4 тыс. (1964–1965). С 1968 г. (после ряда катастроф и аварий самолетов с ядерным оружием на борту) боевое дежурство стратегических бомбардировщиков в воздухе было прекращено.

Боевое дежурство может осуществляться по шести-семи маршрутам (рис 1.8). При этом бомбардировщики в составе пар следуют на высотах 10–12 тыс. м со средней скоростью около 800 км/ч, с временным интервалом 4–25 мин и превышением 350–400 м до районов патрулирования, где они расходятся и выполняют полет в течение 2–5 ч по индивидуальным маршрутам. Затем они парами возвращаются на авиабазу вылета. Продолжительность полета 12–24 ч с дозаправками в воздухе.

По официальным данным Министерства обороны США, боевая готовность № 2 вводилась для ВС США только во время Карибского кризиса 1964 г., боевая готовность № 3 – во время арабско-израильского конфликта, боевая готовность № 1 – для сил ПВО и ПРО в зоне Тихого океана при угрозе запуска баллистической ракеты КНДР в 2009 г.

В настоящее время Министерством обороны США осуществляется разработка новых концепций использования авиационных экспедиционных формирований, предназначенных для быстрого

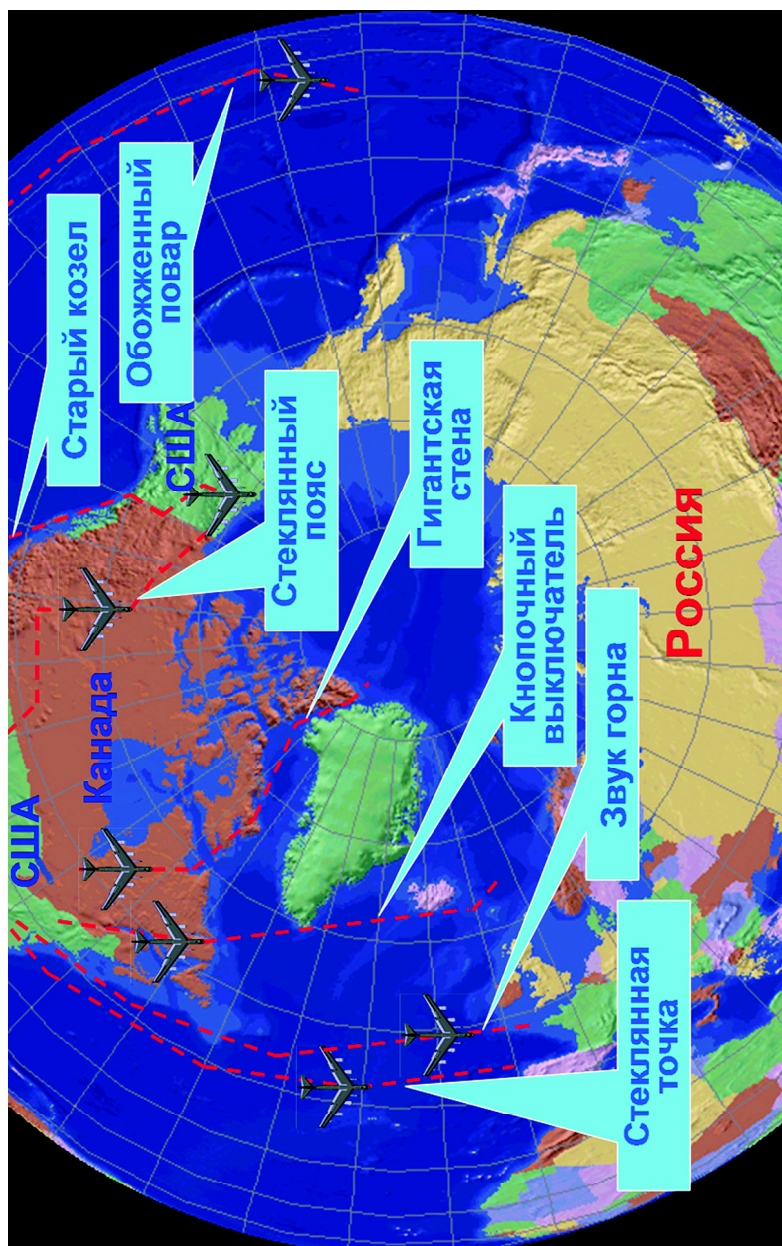


Рис. 1.8. Маршруты полета СБА по программе «Гигантское кольцо»

реагирования на возникающие региональные конфликты и нанесения ударов по противнику в кратчайшие сроки. По оценкам американских военных специалистов, применение сил СБА для уничтожения ограниченного количества наиболее важных целей позволит уже на начальных этапах конфликтов предотвратить их дальнейшую эскалацию.

Руководством ВВС США также рассматривается вопрос о целесообразности постановки на боевое дежурство стратегических бомбардировщиков, оснащенных высокоточными средствами поражения в обычном снаряжении (на аэродромах постоянной дислокации в условиях мирного времени) для обеспечения возможности нанесения первых ударов не позднее чем через 24 ч после принятия решения на применение вооруженных сил.

В период ведения боевых действий с применением обычного оружия самолеты СБА США, выделяемые для участия в них, могут перебрасываться на передовые авиабазы, расположенные вблизи зон конфликтов. В случае принятия решения на переход к применению ядерного оружия эти самолеты в экстренном порядке будут возвращаться на авиабазы постоянной дислокации для оснащения их ядерным оружием, включения в состав дежурных сил и передачи в оперативное подчинение ОСК ВС США.

В целом стратегическая бомбардировочная авиация в отличие от других компонентов ядерной триады рассматривается американским командованием как универсальное средство, способное действовать как с ядерным, так и с обычным оружием (двойное предназначение) и применяться в любых видах войн и военных конфликтов.

В настоящее время стратегические бомбардировщики, оставаясь одним из средств обеспечения ядерного сдерживания, все в большей степени переориентируются на решение задач в безъядерной войне. Кроме того, на взгляд американских военных специалистов, оснащение бомбардировщиков перспективными системами высокоточного оружия в обычном снаряжении дает возможность в ряде случаев решать стратегические задачи с использованием только обычного оружия.

1.3. Варианты боевого применения стратегической авиации

Существует несколько вариантов боевого применения стратегической авиации.

Первый вариант – заблаговременное создание группировок СБА на передовых авиабазах, приближенных к зонам возможных конфликтов и вместе с тем находящихся на достаточном удалении от районов непосредственных боевых действий, исключающем поражение стратегических бомбардировщиков тактическими ударными средствами противника. Передовое присутствие сил СБА в регионе рассматривается американскими военными специалистами в качестве действенного сдерживающего фактора для потенциального противника. В случае начала боевых действий оно позволит повысить оперативность реагирования, обеспечить применение бомбардировщиков с максимальным боевым напряжением, увеличить время на поиск целей за счет сокращения времени полета до района оперативного предназначения. Кроме того, это дает возможность вести боевые действия без привлечения значительных сил и средств запорочной авиации.

Второй вариант – нанесение стратегическими бомбардировщиками ударов по противнику с мест постоянной дислокации, а также с посадкой на передовые авиабазы, в дальнейшем – ведение систематических боевых действий с этих авиабаз. Данный вариант рассматривается как наиболее предпочтительный в случае внезапного начала боевых действий в регионе и обеспечивает достижение возможности максимально быстрого силового реагирования на возникающие кризисные ситуации.

По мнению американских военных специалистов, при максимальной удаленности региона конфликта от Северо-Американского континента (например, район Юго-Восточной Азии) с учетом установленных для ВВС США нормативов (уровень технической готовности самолетов СБА – 75 %, укомплектованность летным составом – около 1,3 экипажа на самолет, оптимальное боевое напряжение при проведении полетов длительностью до 35 ч – 0,3)

ежесуточно для участия в боевых действиях может быть выделено до 45 бомбардировщиков.

При этом наиболее целесообразным считается применение их группами (до пяти в течение суток) с неравномерным интервалом выхода на цель. Такой вариант наряду с обеспечением непрерывного воздействия на противника с воздуха и внезапности ударов даст возможность привлекать для обеспечения полетов не более 25 % сил и средств заправочной авиации и не вызовет существенно замедления перебросок в регион сил общего назначения. По американским оценкам, группировка СБА, действуя таким образом, может в течение 4–5 суток начальной фазы конфликта поразить до 10 дивизий сухопутных войск противника.

С целью повышения эффективности боевого применения самолетов СБА руководством США планируется иметь четыре основные передовые авиабазы (по одной в Европейской, Тихоокеанской, Центрально-Азиатской зонах и на Ближнем Востоке). В настоящее время ими являются Фэрфорд (Великобритания), Диего-Гарсия (арх. Чагос) и Андерсен (о. Гуам), Эль-Удейд (Катар).

При необходимости для временного базирования самолетов СБА предусматривается использовать после непродолжительной подготовки и ряд других авиабаз. Все передовые авиабазы СБА относятся к категории первого класса и имеют оборудование, аналогичное оборудованию авиабаз постоянной дислокации. В случае принятия решения о заблаговременном развертывании передовых группировок СБА и задействовании для этого какой-либо авиабазы на проведение мероприятий по ее подготовке к приему стратегических бомбардировщиков и переброске авиации потребуются до семи суток.

Т р е т и й в а р и а н т применения стратегических бомбардировщиков предусматривает проведение беспосадочных полетов в район конфликта с авиабаз постоянной дислокации на континентальной части США. Это увеличит время полета до целей (в два-три раза и более) и боевое напряжение экипажей (потребуется обеспечение дозаправок стратегических бомбардировщиков топливом в воздухе), кроме того, усложнит систему управления и связи. Ино-

странные военные специалисты считают этот вариант целесообразным для нанесения первых внезапных ударов по противнику в начальный период конфликта или для наращивания (при необходимости) ударной мощи авиационных группировок в регионах.

Ядерный вариант. Переход к применению ядерного оружия обуславливается целями, которые военно-политическое руководство США намерено достичь в результате его использования:

- ликвидация угрозы применения ядерного оружия по войскам (силам) и территории США;
- возмездие за применение противником оружия массового уничтожения (ОМУ) по войскам (силам) и территории США;
- предотвращение (срыв) ядерной войны между государствами в региональном масштабе;
- предотвращение неприемлемой (с точки зрения возможности осуществления ответных действий) утраты боеспособности стратегических ядерных сил;
- недопущение вступления в войну на стороне противника другого ядерного государства (или обладающего потенциалом ОМУ).

Планами боевого применения СНС США предусматривается нанесение различных по масштабу ядерных ударов. При этом СБА может использоваться в случае как массированного, так и ограниченного применения ядерного оружия.

В упреждающем массированном ядерном ударе может быть задействовано до 80 % боеготовых стратегических бомбардировщиков.

При нанесении внезапного массированного удара вследствие непродолжительного (до 2 ч) периода экстренной подготовки сил СБА к боевому применению возможно задействование около 30 % бомбардировщиков.

В связи с большим временем полета до целей стратегические бомбардировщики могут составлять второй или третий эшелон ядерного удара.

Применение стратегических бомбардировщиков с ядерным оружием будет осуществляться по планам ОСК ВС США, в подчинение которого в угрожаемый период передаются все боеготовые силы СБА.

Стратегические бомбардировщики, находящиеся в составе резервных компонентов ВВС США, предназначены для решения задач только с обычным оружием в региональных конфликтах. Использование их в качестве носителей ядерного оружия возлагается на экипажи из состава регулярных сил ВВС.

Основной способ боевого применения стратегических бомбардировщиков в ядерной войне – нанесение ударов крылатыми ракетами воздушного базирования (КРВБ) и авиабомбами в первую очередь по военным, административным и промышленным объектам противника.

По опыту оперативной подготовки ВВС США, взлет стратегических бомбардировщиков осуществляется за 5–15 мин до пуска МБР или одновременно с ним. Общая продолжительность подъема в воздух боеготовых самолетов составляет около 15 мин. После взлета бомбардировщики выходят в район первой дозаправки, которая выполняется через 1–3 ч методом сопровождения и далее по индивидуальным маршрутам на высотах 9–12 тыс. м следуют к так называемому рубежу часа «Е» (рубеж невозвращения), пересечение которого разрешается только после получения приказа на применение ядерного оружия. В районе этого рубежа производится вторая дозаправка.

Получив приказ на применение ядерного оружия, бомбардировщики следуют к рубежу часа «Н» (рубеж координации времени нанесения ядерных ударов), точность выхода на который установлена в пределах 1–2 мин. Применительно к Российской Федерации этот рубеж может находиться на удалении 800–1200 км от государственной границы (рис. 1.9). Между рубежами «Е» и «Н» производится разблокировка ядерного оружия и осуществляется его подготовка к боевому применению. При подходе к рубежу обнаружения средствами ПВО противника стратегические бомбардировщики, как правило, снижаются и выполняют дальнейший полет на малых и предельно малых высотах с постановкой помех бортовыми средствами радиоэлектронной борьбы (РЭБ). Бомбометание осуществляется в этом же диапазоне высот с горизонтального полета или кабрирования. Ядерные авиабомбы оснащены тормозными парашютами и взрывателями замедленного действия, обеспечиваю-



Рис. 1.9. Районы пуска стратегических крылатых ракет

щими их подрыв после ухода бомбардировщиков на безопасное расстояние.

После выполнения боевых задач стратегические бомбардировщики кратчайшими маршрутами возвращаются на авиабазы постоянной дислокации или, в зависимости от остатка топлива и состояния материальной части, могут произвести посадку на аэродромы союзных или нейтральных государств.

В ряде случаев использование стратегических бомбардировщиков может быть более эффективным, чем других компонентов СНС, в частности, для решения следующих задач:

- уничтожения высокозащищенных целей (КП, хранилищ вооружения и предприятий по его производству, расположенных в бункерах, туннелях, горных выработках и т. д.), что обусловлено более высокой точностью, по сравнению с МБР и баллистическими ракетами подводных лодок (БРПЛ), доставки боеприпасов к целям;
- нанесения выборочных ударов в случае ограниченного применения ядерного оружия.

Точное поражение ограниченного числа выбранных целей боеприпасами малой мощности позволит, в отличие от МБР и БРПЛ с многозарядными головными частями большой мощности, избежать нежелательных сопутствующих потерь и дальнейшей эскалации конфликта. Кроме того, возможность многократного применения бомбардировщиков не приведет к снижению количества носителей в составе СНС США. При этом угроза применения бомбардировщиками ядерного оружия может оказать сильное психологическое давление на противника, а сравнительно большая продолжительность полета стратегических бомбардировщиков до целей дает возможность отменить выполнение ими боевой задачи в случае быстрого разрешения конфликта политическим путем на выгодных для США условиях.

В целях наиболее эффективного применения СБА в региональных конфликтах командование ВВС США определило приоритетные варианты боевого применения каждого типа стратегических бомбардировщиков с учетом их преимуществ и недостатков. Стратегическая бомбардировочная авиация все в большей степени переориентируется на решение задач в безъядерной войне.

1.4. Преимущества самолетов стратегической авиации при действиях с обычным оружием

К преимуществам самолетов стратегической авиации при действиях с обычным оружием относятся:

- высокая техническая готовность к применению;
- значительные дальность и продолжительность полета, позволяющие действовать практически в любом регионе мира при базировании на континентальной части США;
- гибкость применения, обусловленная возможностью изменения боевой задачи (перенацеливание, отмена или постановка вновь возникающих задач) в ходе полета;
- большая и многовариантная боевая нагрузка;
- совершенное бортовое оборудование, позволяющее поражать цели с высокой эффективностью в любых метеоусловиях.

В соответствии с существующими в США оперативными нормативами нанесение ударов с воздуха по противнику в любой точке мира должно начаться не более чем через 24 ч после принятия решения, а через 36 ч должно быть обеспечено применение всех выделенных для ведения боевых действий в данном регионе сил СБА. В течение первых двух суток ведения боевых действий значительный объем задач по огневому воздействию на противника с воздуха возлагается на самолеты СБА. В дальнейшем, по мере возрастания доли участия в боевых действиях тактической авиации, вклад самолетов СБА в нанесение воздушных ударов планируется сохранять на уровне до 70 %, а с переходом к систематическим боевым действиям – около 20 %.

Планирование применения стратегических бомбардировщиков в обычной войне осуществляется штабами Командования глобальных ударов (КГУ) и ОСК ВС США во взаимодействии со штабами объединенных командований ВС США, в зонах ответственности которых ведутся боевые действия. При этом в случае участия ВС США в двух практически одновременных крупных региональных конфликтах для ведения боевых действий с обычным оружием

всего может быть выделено до 60 % от общего количества боеготовых самолетов СБА. Оставшиеся самолеты выделяются в ядерный резерв.

В качестве приоритетных объектов поражения для СБА обычным оружием определены группировки войск противника, командные пункты и пункты управления, узлы связи, средства ПВО, промышленные объекты, склады с запасами материальных средств, объекты системы энергоснабжения и крупные транспортные узлы.

Основными задачами СБА являются:

- авиационная поддержка действий объединенных группировок войск;
- изоляция районов боевых действий;
- ведение разведки и РЭБ до начала и в ходе боевых действий;
- защита морских коммуникаций и постановка минных заграждений.

Стратегические бомбардировщики могут эффективно решать задачу поражения мобильных целей (пусковых установок баллистических ракет, средств ПВО, пунктов управления, группировок войск и т. п.). При этом большой боекомплект различных типов авиационных боеприпасов, в том числе высокоточных, позволяет им осуществлять последовательное поражение нескольких целей в ходе одного боевого вылета. Особенно эффективным считается применение самолетов СБА при наличии данных разведки в реальном масштабе времени.

Стратегические бомбардировщики с обычным вооружением рассматриваются командованием ВВС США в качестве одного из основных элементов авиационных экспедиционных формирований, предназначенных для решения задач своевременного и гибкого силового реагирования на возникновение кризисных ситуаций в различных регионах мира в условиях постепенного сокращения постоянного американского военного присутствия в передовых зонах.

При этом в состав каждого создаваемого формирования, оперативно объединяющего разнородные силы авиации, планируется включать по одной-две эскадрильи самолетов В-52Н или В-1В. Использо-

зование бомбардировщиков В-2А предусматривается в случае необходимости для наращивания боевых возможностей любого из формирований путем временной передачи в его состав одной эскадрильи самолетов этого типа.

В случае обострения военно-политической обстановки или начала вооруженного конфликта в каком-либо регионе мира, где затрагиваются так называемые жизненно важные интересы США, применение стратегической авиации может быть организовано в трех основных вариантах.

1.5. Бомбардировщик В-52Н «Стратофортресс»

Стратегический бомбардировщик В-52Н «Стратофортресс» (рис. 1.10), разработанный фирмой «Боинг», принят на вооружение в 1961 г., поставки в войска завершены в конце 1962-го.



Рис. 1.10. Бомбардировщик В-52Н «Стратофортресс»

Всего произведено 102 самолета. В настоящее время на вооружении находятся 76 машин, четыре привлекаются для проведения испытаний, а 13 находятся на складском хранении на авиабазе Девис-Монтан.

Средний срок эксплуатации – более 45 лет, назначенный ресурс составляет 34 800 ч, средний налет на самолет 18 000–19 000 ч. Расчетный срок эксплуатации самолета – до 2030–2044 гг. Бомбардировщик имеет статус «двойного предназначения» и способен действовать как с ядерным, так и с обычным оружием. Перевод в ядерный или неядерный статус носит условный характер и не требует каких-либо доработок либо изменений конструкции узлов подвески боеприпасов. Самолеты В-52Н являются носителями крылатых ракет воздушного базирования (КРВБ) большой дальности (как в ядерном, так и в неядерном оснащении) и при максимальной загрузке могут нести по 20 ракет (8 – на универсальной роторной пусковой установке в бомбоотсеке и 12 – на внешней подвеске). Стратегические бомбардировщики В-52Н в настоящее время наиболее приспособлены к ведению боевых действий с применением обычного оружия в интересах сил общего назначения.

Несмотря на большую продолжительность эксплуатации, самолет сохраняет высокие летные качества, имеет значительную дальность полета, способен нести большую бомбовую нагрузку и разнообразное вооружение. Основным его недостатком остаются сравнительно низкие возможности по преодолению ПВО вероятного противника.

Б о е в о е п р и м е н е н и е

Война во Вьетнаме (1965–1973)

За семь лет войны самолеты В-52 совершили 126 тыс. вылетов.

Война в Персидском заливе (1991)

Участвовали 70 бомбардировщиков В-52G, выполнив 1624 боевых вылета.

Операция «Удар в пустыне» (1996)

Два бомбардировщика В-52Н выпустили 13 крылатых ракет AGM-86С по электростанциям и станциям связи в Багдаде, совершив при этом 34-часовой полет по замкнутому маршруту «авиабаза Андерсен – остров Гуам».

Операция «Лис пустыни» (1998)

Операция «Союзная сила» (НАТО против Югославии) (1999)

Афганская война (2001)

Иракская война (2003)

Выпустили около 100 крылатых ракет AGM-86.

В-52Н оснащен универсальными узлами подвески для корректируемых авиабомб *JASSM*, *JDAM*, *JSOW* и *WCMS*, третьим комплектом РЭП *AN/ALQ-172(V)*, системой GPS, инерциальной навигационной системой *SPN/GEANS* на лазерных гироскопах, тепловизионной и низкоуровневой телевизионной системами переднего обзора. Оборудованы инфракрасной и высокочувствительной телевизионной системами в нижней носовой части. Эти системы повышают боевые возможности самолета и обеспечивают полет на малой высоте.

Восемнадцать бомбардировщиков вооружены противокорабельными ракетами AGM-84 Harpoon, 10 – ракетами AGM-142 Raptor.

В-52Н CCJ – самолет радиоэлектронной борьбы с мощным источником помех для защиты истребителей с дальних дистанций.

Л е т н о - т е х н и ч е с к и е х а р а к т е р и с т и к и В-52Н

Максимальная скорость на большой высоте, км/ч	957
Крейсерская скорость максимальная, км/ч	819
Крейсерская скорость нормальная, км/ч	723
Максимальная скорость на малой высоте, км/ч	652–676
Боевой радиус, км	7210
Перегоночная дальность, км	16 090
Практический потолок, м	16 765
Максимальная эксплуатационная перегрузка, ед.	+2
ЭПР, м ²	~100 м
Бомбовая нагрузка, кг различного вооружения	
(табл. 1.1)	до 31 500

Используя пилоны AGM-28, бомбардировщик может нести до 51 единицы боеприпасов (рис. 1.11).

Возможность применения КРВБ в обычном снаряжении определяет важную роль бомбардировщиков В-52Н как средства нанесения ударов с минимальным риском боевых потерь. По опыту операций Объединенных вооруженных сил (ОВС) НАТО против Югославии, Афганистана и Ирака гарантированное уничтожение одной стационарной цели (объекта) обеспечивалось применением до четырех крылатых ракет, вывод ее из строя – одной-двух ракет.

Наборы вооружений В-52Н

Ядерное	Обычное	Высокоточное
20 × ALCM	51 × CBU-52	18 × JDAM
12 × SRAM	51 × CBU-58	30 × WCMD
12 × ACM	51 × CBU-71	8 × AGM-84 Harpoon
2 × B53	30 × CBU 87	20 × AGM-86C CALCM
8 × B61 Mod11 (300 кг)	30 × CBU 89	8 × AGM-142 Popeye
8 × B83 (1,2 Мт)	30 × CBU 97	18 × AGM-154 JSOW
	51 × M117 (340 кг) и др.	12 × AGM-158 JASSM
	51 × Mk82 (227 кг)	
	18 × Mk84 (907 кг)	



Рис. 1.11. Наборы вооружений В-52Н

Удары КРВБ являются составной частью первого эшелона массированных ракетных авиационных ударов. Как правило, боевой вылет В-52Н осуществляется в составе звеньев из двух самолетов. Полет до района оперативного предназначения осуществляется на высоте 8–10 тыс. м со средней скоростью 800–850 км/ч.

При подходе к рубежу пуска КРВБ и получении приказа на применение оружия бомбардировщики снижаются и производят пуски ракет со средних или малых высот (преимущественно над водной поверхностью на расстоянии 100–200 км от береговой черты) на скорости около 700 км/ч. Нормальная боевая нагрузка В-52Н – восемь КРВБ на внутрифюзеляжной универсальной роторной пусковой установке (максимальная – до 20). Время, необходимое на осуществление пуска всех восьми ракет, – около 5 мин. В случае применения нескольких звеньев В-52Н временной интервал между ними (по опыту ведения боевых действий) может составлять 30–40 мин. При использовании в ударе бомбардировщиков различных типов их действия согласуются между собой так, чтобы первые удары были нанесены КРВБ.

Целями для поражения КРВБ являются важные объекты инфраструктуры – объекты высшего военного и гражданского управления, системы управления и связи, ПВО, предприятия военно-промышленного комплекса и т. д.

Кроме того, бомбардировщики В-52Н могут применяться для проведения массированных бомбардировок в зонах со слабой ПВО, нанесения ударов по корабельным группировкам противника с использованием ПКР «Гарпун», постановки морских минных заграждений.

Воздушные бомбардировки проводятся с целью уничтожения войск противника в районах сосредоточения и на маршрутах выдвижения, пунктов управления и связи, складов боеприпасов, ГСМ, крупных транспортных узлов и других объектов инфраструктуры. В зависимости от решаемой задачи, объектов поражения, временных параметров удары подразделяются на одновременные, последовательные, удары по вызову и воздушную разведку с нанесением удара, по масштабам – на массированные, сосредоточенные, групповые и одиночные.

Участие бомбардировочной авиации в боевых действиях на театре военных действий планируется во взаимодействии с авиацией сил общего назначения в составе смешанных ударных групп. Исходя из опыта учений СБА, такие группы включают до 30 само-

летов (в том числе до 10–15 стратегических бомбардировщиков). В ходе нанесения удара бомбардировщики, как правило, действуют звеньями или группами с различных направлений по заранее выявленным целям.

Маршрут полета прокладывается с таким расчетом, чтобы время пребывания над территорией противника было минимальным. Бомбометание осуществляется с горизонтального полета с малых (до 600 м) или больших (до 10 тыс. м) высот на скоростях 600–850 км/ч.

С точки зрения эффективности поражения целей неуправляемыми авиабомбами предпочтительным считается режим бомбометания с малых и предельно малых высот. Бомбометание с больших высот может применяться для уменьшения риска возможных потерь, однако это резко снижает эффективность применения стратегических бомбардировщиков, особенно по уничтожению малоразмерных и защищенных целей, и влечет за собой необходимость увеличения наряда сил и большого расхода боеприпасов для выполнения задачи.

Одной из важных задач бомбардировщиков В-52Н является борьба с надводными кораблями противника. Самолет при максимальной загрузке может нести до восьми противокорабельных ракет AGM-84A «Гарпун».

В состав ударной группы обычно входят два В-52Н, причем одновременно или последовательно с небольшим (до 1 ч) временным интервалом по одной группе надводных кораблей могут действовать несколько ударных групп. Пуск ПКР «Гарпун» обычно осуществляется с дистанции около 70 км и высоты 300 м с последующим снижением бомбардировщиков до сверхмалых высот и разворотом на обратный курс.

Вскрытие надводной обстановки, наведение и выдача целеуказания возлагаются на самолеты ДРЛО Е-3А системы «Авакс», а также самолеты базовой патрульной авиации. Решение задач радиоэлектронного противодействия осуществляется самолетами РЭБ, патрулирующими вне зоны досягаемости средств ПВО кораблей на направлениях подлета ударных групп к рубежу пуска ПКР.

Бомбардировщики В-52Н могут также применяться для скрытной и оперативной постановки морских минных заграждений на направлениях наиболее интенсивного судоходства и в проливных зонах. Постановка мин осуществляется беспарашютным способом с высоты около 200 м при скорости около 700 км/ч. При одновременной постановке минного заграждения двумя самолетами мины выставляются параллельными линиями в шахматном порядке. Общая протяженность минной линии, выставляемой одним самолетом, может составлять от 9 до 30 миль. За один вылет может выставляться два-три минных заграждения.

По результатам анализа применения ВС США в боевых действиях (Ирак, Югославия) американским военным командованием в качестве одного из наиболее серьезных недостатков отмечены нехватка самолетов РЭБ ЕА-6В «Проулер», их ограниченный радиус полета. Это приводило к существенному снижению эффективности действий ударной авиации вследствие ее вынужденного применения с больших высот для снижения риска потерь.

В настоящее время руководство ВВС США рассматривает возможность оснащения части стратегических бомбардировщиков В-52Н дополнительной аппаратурой РЭБ. Использование для ведения РЭБ самолетов В-52Н, по оценкам американских военных специалистов, имеет следующие основные преимущества:

- возможность обеспечивать действия авиационных экспедиционных формирований, а также нанесение силами СБА ударов по противнику в кратчайшие сроки в случае внезапного возникновения военных конфликтов в удаленных регионах мира при применении с авиабаз постоянной дислокации на континентальной части США;

- более эффективное ведение РЭБ при систематических боевых действиях в ходе региональных конфликтов за счет возможности длительного патрулирования бомбардировщиков в воздухе в зоне боевых действий.

По оценкам американских военных специалистов, шесть модернизированных самолетов В-52Н смогут обеспечить круглосуточную постановку помех. При этом предусматривается, что после проведения модернизации В-52Н сохранят свои ударные возмож-

ности, а после израсходования боекомплекта будут решать задачи РЭБ в интересах последующих действий ударной авиации.

Выбор самолетов В-52Н для целей ведения РЭБ обуславливается их основным боевым предназначением (действия в первом эшелоне с нанесением ударов КРВБ без входа в зону поражения средств ПВО противника), а также наличием большего (по сравнению с бомбардировщиками других типов) свободного внутрифюзеляжного пространства, позволяющего разместить необходимую аппаратуру и дополнительные энергоустановки без проведения значительных конструктивных доработок.

В целом самолеты В-52Н, несмотря на большой срок эксплуатации, имеют достаточно высокую надежность (уровень технической готовности авиакрыльев В-52Н – около 80 %), способны действовать как с авиабаз постоянной дислокации, так и с передовых, применять практически все виды авиационных боеприпасов в обычном снаряжении и являются в настоящее время основным типом стратегических бомбардировщиков ВВС США для ведения боевых действий в региональных конфликтах.

Бомбардировщики В-52 получают новое вооружение и усовершенствованные средства подавления систем ПВО противника; В-52 оснащают новыми видами высокоточных боеприпасов и проведут работы по совмещению систем нового оружия с бортовым радиоэлектронным оборудованием самолетов. В состав вооружения бомбардировщиков В-52Н войдут крылатые ракеты JASSM увеличенной дальности, управляемые кассетные бомбы SDB I, ракеты-перехватчики системы ПРО США. Будет установлена аппаратура радиоэлектронного подавления Stand-Off Jammer (SOJ) и произведено оснащение самолетов ракетами MALD-Jammer (MALD-J), которые могут двигаться по заранее запрограммированному маршруту и обманывать радарные станции противника, имитируя характеристики боевых самолетов, а также ставить активные помехи. Бомбардировщики, оснащенные системами SOJ и ракетами MALD-J, будут применяться для подавления радиотехнических средств ПВО противника. На первом этапе будут перевооружены 16 машин. Всего по контракту может быть модернизировано до 60 бомбардировщиков В-52. Работы планируется завершить к 2020 г.

1.6. Бомбардировщик В-1В «Лансер»

Стратегический бомбардировщик В-1В «Лансер» (рис. 1.12), разработанный фирмой «Рокуэлл», принят на вооружение в июле 1985 г., поставки в войска завершены в августе 1988-го. Всего было произведено 100 самолетов. На вооружении имеется 70 машин: 52 – в боевом составе, 12 – в активном резерве, 2 – привлекаются для проведения испытаний и НИОКР, на складском хранении на авиабазе Девис-Монтан находятся 4 В-1В, которые могут быть приведены в боеготовое состояние. Средняя продолжительность эксплуатации этого стратегического бомбардировщика составляет около 20 лет, средний налет – около 6000 ч, ресурс 15 000 ч. Расчетный срок эксплуатации – до 2030-х гг.

Сверхзвуковой стратегический бомбардировщик В-1В предназначен для поражения стратегических целей противника с применением как ядерного, так и обычного оружия, а также для оказания поддержки силам общего назначения. Был создан в качестве самолета низковысотного прорыва ПВО.



Рис. 1.12. Бомбардировщик В-1В «Лансер»

С целью снижения эффективной площади рассеяния (ЭПР) в конструкции самолета применены композиционные материалы. Из них выполнены передние горизонтальные поверхности, передние кромки крыла и стабилизатора, створки бомбоотсеков. Плоскость антенны РЛС, размещенной в носовой части фюзеляжа, наклонена вниз под углом 35° . Благодаря этим мероприятиям снизилась ЭПР самолета до значения менее 1 м^2 .

Н а с т у п а т е л ь н о е б о р т о в о е р а д и о э л е к т р о н н о е о б о р у д о в а н и е (БРЭО) состоит из 66 быстроразъемных блоков общей массой 1308 кг и включает многофункциональную импульсно-доплеровскую РЛС AN/APQ-164 с фазированной антенной решеткой, обеспечивает всепогодное обнаружение и распознавание стационарных и движущихся наземных объектов и выдачу целеуказания бортовым системам вооружения, а также обеспечивает полет бомбардировщика в режиме огибания рельефа местности на высоте до 60 м, кроме того, содержит доплеровский измеритель скорости и сноса AN/APN-218 и инерциальную навигационную систему SKN-2440.

О с н о в о й о б о р о н и т е л ь н о г о к о м п л е к с а является система защиты самолета AN/ALQ-161, состоящая из 108 быстроразъемных блоков общей массой около 2360 кг, включающая аппаратуру радиотехнической разведки, станции обзора и предупреждения об облучении, атаки с задней полусферы AN/ALQ-184, автоматы сброса дипольных отражателей и ИК ловушек, а также буксируемые постановщики помех AN/ALE-50 (размещены в двух контейнерах, по четыре в каждом), средства создания шумовых и имитационных помех различным радиоэлектронным средствам и центральную ЭВМ, которая должна обеспечивать распознавание облучающих радиолокационных станций (РЛС), оценку создаваемой ими угрозы и назначение приоритетов при их подавлении.

Полетные данные и информация, полученная от прицельно-навигационного оборудования и системы обороны, отображаются на цветных многофункциональных индикаторах, установленных в кабине экипажа. Системы и вычислительные средства бортового РЭО объединены между собой с помощью четырех мультиплекс-

ных шин распределения данных с элементами волоконной оптики стандарта 1553В.

В 1998 г. самолет получил боевое крещение во время операции «Лис пустыни» и во время операции НАТО в Косово в следующем году. Принимал участие в военных операциях США и НАТО в Ираке и Афганистане.

В 2014 г. на вооружении ВВС США состояло 66 бомбардировщиков В-1В.

Л е т н о - т е х н и ч е с к и е х а р а к т е р и с т и к и В-1В

Экипаж, чел.	4 (командир, пилот, оператор вооружения и оператор оборонительных систем)
Максимальная скорость, км/ч	1328 (1,25М) (на 15 240 м), 1160 (0,92М) (на 61–152 м)
Практическая дальность (без дозаправки), км	12 000
Практический потолок, м	18 290
Боевая нагрузка, кг	56 700 (34 000 + 22 700 на внешних подвесках) (табл. 1.2)

Т а б л и ц а 1.2

Наборы вооружений В-1В

Ракеты «воздух–поверхность»	16 × AGM-129, 24 × AGM-86, 24 × AGM-158	
Авиабомбы	24 × B61 или B63 24 × Mk 84 30 × GBU-103/104/105 15 × GBU-38 8 × мины Mk 65	84 × Mk 82 30 × GBU-87/89/97 24 × GBU-31 84 × мины Mk 62

Основным боевым предназначением самолетов В-1В является нанесение ударов по районам сосредоточения войск и боевой техники, объектам военной и гражданской инфраструктуры. Кроме того, бомбардировщики В-1В, как и В-52Н, могут применяться для постановки морских минных заграждений.

Полеты на боевое применение осуществляются во всех случаях в составе звеньев из двух самолетов. Большая бомбовая нагрузка В-1В позволяет наносить достаточно эффективные удары по площадным многоэлементным целям (предприятиям военной промышленности, нефтеперерабатывающим заводам, объектам энергоснабжения и т. д.). Вместе с тем в целях снижения риска потерь применение В-1В в подавляющем большинстве случаев проходит в темное время суток под прикрытием авиации сил общего назначения, а бомбометание проводится с больших высот (около 10 000 м), что обуславливает сравнительно низкую эффективность нанесения ударов по сосредоточению группировок войск.

На вооружение самолетов В-1В поступают новые управляемые средства авиационного поражения (разработанные по программам JDAM, JSOW, WCMD и JASSM), позволяющие при условии получения своевременных и точных данных целеуказания с высокой эффективностью наносить удары по районам сосредоточения боевой и другой техники войск, а также поражать точечные и защищенные объекты.

Оснащение самолетов В-1В управляемыми высокоточными авиационными боеприпасами расширяет круг возлагаемых на них боевых задач. В настоящее время ведется отработка вопросов применения В-1В для поиска и уничтожения наземных подвижных целей, а также для борьбы с надводными целями. При этом обнаружение целей может осуществляться экипажами бомбардировщиков с помощью бортовой РЛС бокового обзора, а использование боеприпасов с системой наведения по данным КРНС «Навстар» позволяет проводить бомбометание с больших высот без снижения точности поражения.

Существенным фактором, отрицательно влияющим в настоящее время на возможность использования бомбардировщиков В-1В в региональных конфликтах на удаленных ТВД, является недостаточный уровень технической готовности авиакрыльев, имеющих на вооружении самолеты этого типа (67 %). Однако, по оценкам американских военных специалистов, данная проблема может быть решена при условии выделения необходимых финансовых средств на эксплуатацию и ремонт самолетов.

Оснащение бомбардировщика В-1В новыми роторными пусковыми установками (РПУ), наряду с уже проведенной установкой контейнерной системы целеуказания и интеграцией управляемых авиационных бомб (УАБ) JDAM с лазерным наведением, значительно повысит эффективность применения самолета, безопасность личного состава и обеспечит возможность в течение одного вылета участвовать как в массированном авиаударе, так и с высокой точностью поразить малоразмерную цель.

В перспективе стратегические бомбардировщики В-1В рассматриваются американским командованием в качестве основного стратегического бомбардировщика для действий в региональных конфликтах.

1.7. Бомбардировщик В-2А «Спирит»

Стратегический бомбардировщик В-2А «Спирит» (рис. 1.13), разработанный фирмой «Нортроп-Грумман», принят на вооружение в декабре 1993 г.



Рис. 1.13. Бомбардировщик В-2А «Спирит»

Самолет, выполненный по технологии «стелс», предназначен для скрытного преодоления современных систем ПВО и последующего поражения как ядерным, так и обычным оружием стратегических объектов в глубине территории противника, в первую очередь подвижных комплексов МБР.

В настоящее время на вооружении стратегической бомбардировочной авиации имеется 20 таких машин, из них 16 в боевом составе и 4 в активном резерве. При существующей интенсивности эксплуатации, а также с учетом расчетного ресурса самолетов (около 40 000 ч) стратегические бомбардировщики В-2А могут находиться на вооружении ВВС США до 2030–2040 гг.

Л е т н о - т е х н и ч е с к и е х а р а к т е р и с т и к и В-2А

Экипаж, чел.	2
Масса полезной нагрузки, кг	до 27 000
Максимальная скорость, км/ч	860 (0,81 М)
Крейсерская скорость, км/ч	775 (0,73 М)
Дальность полета максимальная, км	11 100
Боевой радиус, км	5300
Продолжительность полета, ч	до 6,5
Практический потолок, м	15 000
ЭПР, м ²	от ~0,0014 до ~0,1
Боевая нагрузка, кг (табл. 1.3):	
нормальная	18 000
максимальная	22 680

Т а б л и ц а 1.3

Наборы вооружений В-2А

Ядерное	Обычное	Высокоточное
16 × SRAM 2	80 × Mk.82 (227 кг)	8 × CBU-27 87
16 × ACM	16 × Mk.84 (907 кг)	8 × AGM-154 JSOW
2 × B53	36 × GBU 87	12 × JDAM
16 × B61 Mod11 (300 кг)	36 × GBU 89	8 × AGM-137 TSSAM
16 × B83 (1,2 Мт)	36 × GBU 97	8 × AGM-158 JASSM

Бомбардировщики В-2А, созданные по технологии «стелс» и соответственно обладающие наибольшими возможностями по преодолению современных систем ПВО, обеспечению внезапности применения и живучести, рассматриваются командованием ВВС США в качестве высокоэффективного средства для поражения целей обычным оружием. Основное боевое предназначение самолетов этого типа – проникновение в глубину воздушного пространства над территорией противника и нанесение ударов по наиболее важным целям, в том числе высокозащищенным и мобильным.

Технические характеристики самолета В-2А позволяют осуществлять полет на малой высоте в режиме огибания рельефа местности. В то же время оснащение В-2А новыми высокоточными боеприпасами с системой наведения по данным КРНС «Навстар» дает возможность их применения с больших высот, что обеспечивает неуязвимость самолетов от большинства объектов средств ПВО и в то же время создает оптимальные условия для наведения боеприпасов на цель.

Один из типовых вариантов боевого применения В-2А в первых воздушных операциях предусматривает их использование в составе звена из трех самолетов. При выполнении боевой задачи пара самолетов с помощью бортовых РЛС бокового обзора производит обнаружение и уточнение координат первоочередных целей, после чего применяет по ним высокоточные боеприпасы. Экипаж третьего самолета, в котором находится командир звена, оценивает результаты удара и принимает решение на поражение оставшихся целей либо, в случае успешного выполнения главной задачи, внеплановых целей.

Такой способ боевого применения В-2А позволяет за один боевой вылет уничтожить до 32 целей, а также отказаться от выделения дополнительных сил для оценки результатов боевого вылета и нанесения ударов по непораженным (в особенности «критичным по времени») целям. При этом использование для обнаружения целей бортовых РЛС (обеспечивающих качество изображения, близкое к фотографическому), а для их поражения – боеприпасов с системой наведения по данным КРНС «Навстар» позволяет выполнять боевое задание днем и ночью в любых метеоусловиях.

Для подготовки полетов бомбардировщиков В-2А применяется система планирования полетных заданий AFMSS (Air Force Mission Support System), осуществляющая автоматизированную разработку программы полета в заданный район с учетом оптимального использования всех характеристик самолетов (в первую очередь малозаметности). В настоящее время продолжительность процесса планирования большинства боевых вылетов составляет до 8 ч (планирование полетов для выполнения наиболее сложных боевых задач может занимать до 10 ч).

Достигнув района оперативного предназначения, экипаж с использованием бортовой РЛС осуществляет поиск целей и их идентификацию с помощью полученных с разведывательных ИСЗ фотоснимков. При этом бортовая система управления оружием GATS (GPS-Aided Targeting System) позволяет провести выбор точки прицеливания, определение (уточнение) ее координат и ввод их в систему управления боеприпасов.

Впервые бомбардировщики В-2А применялись в боевых условиях в ходе проведения ОВС НАТО операции «Решительная сила» против Югославии в 1999 г. Самолеты были оснащены преимущественно управляемыми авиабомбами GBU-31 и GBU-37. В качестве целей для поражения назначались важные объекты военной и гражданской инфраструктуры, а также промышленные предприятия с вредным производством, для вывода которых из строя требовалась повышенная точность поражения во избежание ущерба для окружающей среды. Применение оружия осуществлялось только в темное время суток с больших высот (до 12 000 м). Ежедневно проводились 1–2 самолето-вылета В-2А на боевое применение.

В ходе операции бомбардировщики В-2А показали высокую техническую надежность и эффективность боевого применения. В частности, по данным штаба БАК ВВС США, совершив около 1 % от общего количества боевых вылетов всей авиации, самолеты В-2А уничтожили около 11 % целей. При этом до 95 % примененных авиабомб поразили цели с заданной точностью (КВО – около 13 м). Кроме того, лишь 5 % от общего количества самолето-вылетов В-2А были досрочно прекращены по причине плохих метеословий в районе целей или технических неисправностей.

Существующие в настоящее время ограничения по использованию бомбардировщиков В-2А в региональных конфликтах в передовых зонах связаны прежде всего с тем, что проведение их послеполетного обслуживания и подготовки к повторным вылетам возможно только на авиабазе постоянной дислокации. В первую очередь это обусловлено необходимостью восстановления характеристик радиопоглощающего покрытия самолетов, что требует проведения сложных и трудоемких работ в специальных ангарах с поддержанием определенного температурно-влажностного режима.

Данное обстоятельство фактически предопределило единственно возможный вариант использования самолетов В-2А в операции «Решительная сила» – проведение беспосадочных полетов с авиабазы постоянной дислокации в район оперативного предназначения с последующим возвращением на авиабазу вылета. При этом общая протяженность маршрута составляла около 21 500 км, а продолжительность полета (с учетом времени выполнения боевой задачи) – более 30 ч. В ходе полетов проводились четыре дозаправки топливом в воздухе.

Планирование полета каждого экипажа начиналось за четверо суток до вылета и предусматривало подробную разработку всех его элементов (маршрут, порядок проведения дозаправок, действий в зоне расположения целей, взаимодействия с другими силами и т. д.), а также компьютерное моделирование обстановки. Корректировка планов с учетом обновленных данных о текущей обстановке осуществлялась накануне вылета. Вследствие большой продолжительности полета до района конфликта, быстрого изменения тактической обстановки и отмены в ряде случаев некоторых из предварительно назначенных целей, а также невозможности изменения в ходе полета боевой задачи находившийся на борту бомбардировщиков боезапас в некоторых случаях расходовался не полностью.

Обеспечение возможности применения бомбардировщиков В-2А с передовых авиабаз рассматривается командованием ВВС США в качестве первоочередной задачи, решение которой позволит значительно повысить интенсивность этих самолетов в региональных конфликтах и эффективно использовать их в составе экспедицион-

ных формирований. С этой целью в ВВС США проводятся мероприятия по обеспечению базирования эскадрильи из восьми бомбардировщиков на передовых авиабазах: Фэрфорд, Андерсен и Диего-Гарсия. В частности, на них развернуты легкие мобильные ангары.

Развертывание таких ангаров за пределами континентальной части США позволило при нанесении ударов по Ираку в марте–апреле 2003 г. более чем в два раза сократить время полета бомбардировщиков В-2А (до 14–15 ч), а также потребный наряд самолетов обеспечения.

Тактические приемы и способы преодоления зоны огня группировки ЗРВ самолетами В-2А:

- полет в сопровождении ложных целей;
- управление характеристиками бортовых средств РЭП для срыва наведения, подавления и создания имитационных и мерцающих помех РЭС ПВО;
- применение АП и ПП в зоне действий РЛС ЗРК;
- сброс доплеровских отражателей, радиолокационных ловушек в заднюю полусферу для срыва атаки зенитной управляемой ракеты (ЗУР);
- уничтожение ЗУР (в перспективе лазерным оружием);
- уничтожение РЛС ЗРК ПРР типа «Харм» с дальности до 70 км;
- полет на малых высотах (МВ) 150–300 м при преодолении плотных группировок ПВО.

Глава 2

Особенности применения СБА в локальных войнах и военных конфликтах

2.1. СБА в операциях «Решительная сила», «Несокрушимая свобода», «Лис пустыни», «Свобода Ираку»

Операция «Решительная сила». Применение СБА ВВС США явилось важной составной частью проведения военной операции НАТО против Югославии. Использование СБА (впервые в Европейской зоне) было организовано с момента начала боевых действий в соответствии с существующими у американского военного руководства взглядами на принципы ее применения в региональных конфликтах. В ходе конфликта американское командование осуществило отработку основных форм и методов боевого применения стратегических бомбардировщиков с обычным вооружением.

Боевое применение В-52Н. Основным способом применения стратегических бомбардировщиков В-52Н явилось их задействование для нанесения ударов по важным, заранее разведанным стационарным объектам на территории Югославии с использованием крылатых ракет воздушного базирования AGM-86C (в обычном снаряжении).

С целью организации боевого применения бомбардировщиков В-52Н в конфликте на авиабазе Фэрфорд (Великобритания) заблаговременно (в феврале 1999 г.) была развернута передовая группировка в составе восьми В-52Н. В дальнейшем данная группировка усиливалась за счет переброски дополнительного количества самолетов стратегической бомбардировочной авиации и поддерживалась на уровне 19–20 единиц вплоть до завершения боевых действий. По планам американского командования к участию в реаль-

ных боевых действиях привлекались все экипажи бомбардировщиков В-52Н посредством их периодической ротации.

Полеты бомбардировщиков В-52Н на боевое применение осуществлялись в составе одного-двух звеньев по два-три самолета (в большинстве случаев – одно звено из двух самолетов). Типовой маршрут полета до района оперативного предназначения: авиабаза Фэрфорд – Восточная Атлантика – Гибралтарский пролив – Средиземное море – Адриатическое море (северная часть Ионического моря). В течение полета предусматривалась, как правило, одна дозаправка топливом в воздухе в районе западной или центральной части Средиземного моря. Общая протяженность маршрута около 10 тыс. км, скорость на маршруте 820–850 км/ч, эшелон высот 7200–7800 м, время полета 10,5–12 ч в зависимости от времени ожидания в районе оперативного предназначения (продолжительность времени ожидания – до 2 ч с целью синхронизации действий с другими силами, участвующими в ударе).

Дозаправку бомбардировщиков обеспечивали самолеты-заправщики из состава передовой группировки заправочной авиации, развернутой на авиабазе Морон (Испания). Общее управление действиями бомбардировщиков осуществлял передовой пункт управления БАК ВВС США, развернутый на авиабазе Фэрфорд.

Приказ на применение оружия находящиеся в районе оперативного предназначения бомбардировщики получали с борта штабного корабля «Ла-Саль» ВМС США (рис. 2.1), входившего в состав морской группировки ОВС НАТО, развернутой в районе конфликта.

Пуски КРВБ осуществлялись с малых высот над водной поверхностью на скорости около 700 км/ч, на расстоянии 150–200 км от береговой черты, через 25–40 мин после получения приказа (с учетом времени, необходимого для перестроения в боевой порядок).

Общее время пуска ракет звеном самолетов – около 20 мин. Подлетное время ракет (в зависимости от местоположения целей) составляло 60–90 мин. При нанесении удара несколькими звеньями В-52Н временной интервал между ними составлял около 40 мин. После завершения пусков ракет самолеты выходили на маршрут возвращения на авиабазу вылета. В некоторых случаях обратный маршрут проходил над территориями Италии и Франции.

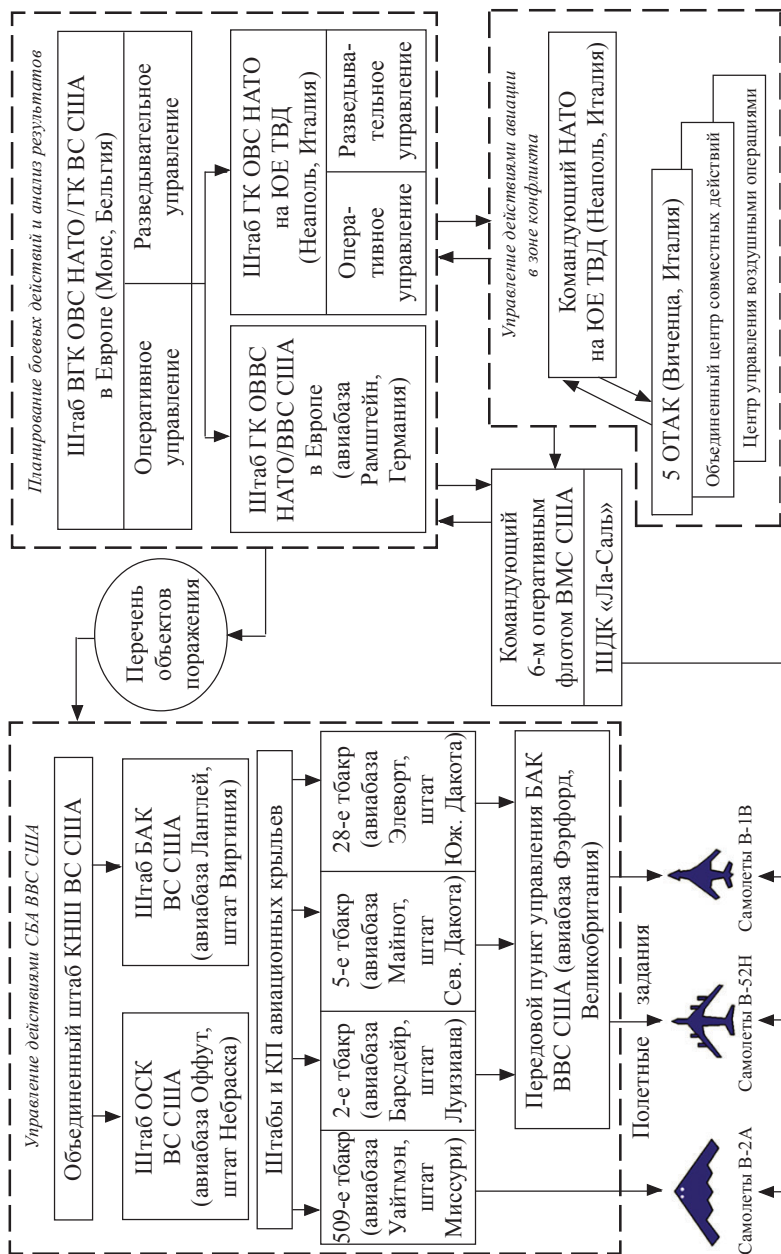


Рис. 2.1. Организация управления стратегическими бомбардировщиками в ходе операции НАТО против Югославии

В дальнейшем в ходе операции американское командование вынуждено было перейти к применению бомбардировщиков В-52Н для нанесения ударов с использованием авиационных боеприпасов других типов.

В частности, основным вооружением при этом служили авиабомбы Mk82 калибра 220 кг (максимальная загрузка – до 51 ед.). С целью уменьшения риска потерь бомбометание осуществлялось с больших высот с предварительной постановкой помех РЛС противника.

Б о е в о е п р и м е н е н и е В-1В. Применялись в ходе второй фазы операции НАТО против Югославии. С целью организации их боевого применения было осуществлено развертывание передовой группировки В-1В на авиабазе Фэрфорд в составе пяти самолетов. Развертыванию группировки предшествовала заблаговременная переброска на передовую авиабазу технического персонала и средств МТО с целью создания условий для технического обслуживания В-1В и подготовки их к боевым вылетам.

Полеты бомбардировщиков В-1В на боевое применение осуществлялись звеньями из двух самолетов по маршруту, практически кратчайшим путем выводящему их в район оперативного предназначения и проходящему над территориями Франции и Италии (рис. 2.2).

Общая протяженность маршрута до районов расположения целей и обратно составляла 4600–4700 км, эшелон высот 6400–7000 м, скорость на маршруте 790–870 км/ч, время полета 6–7 ч (в зависимости от времени ожидания). Бомбометание осуществлялось с больших высот (свыше 10 тыс. м).

Бомбардировщики В-1В применяли обычные свободнопадающие бомбы по площадным целям (например, аэродромам), когда угроза побочных повреждений незначительна. Бомбардировщики, оснащенные блоком спутниковой навигации GPS, способны уложить залп из 50 свободнопадающих бомб в дорожку длиной 305 м.

После применения бортового вооружения самолеты тем же маршрутом возвращались на авиабазу вылета. Продолжительность выполнения боевой задачи составляла около 30 мин. Боевое приме-

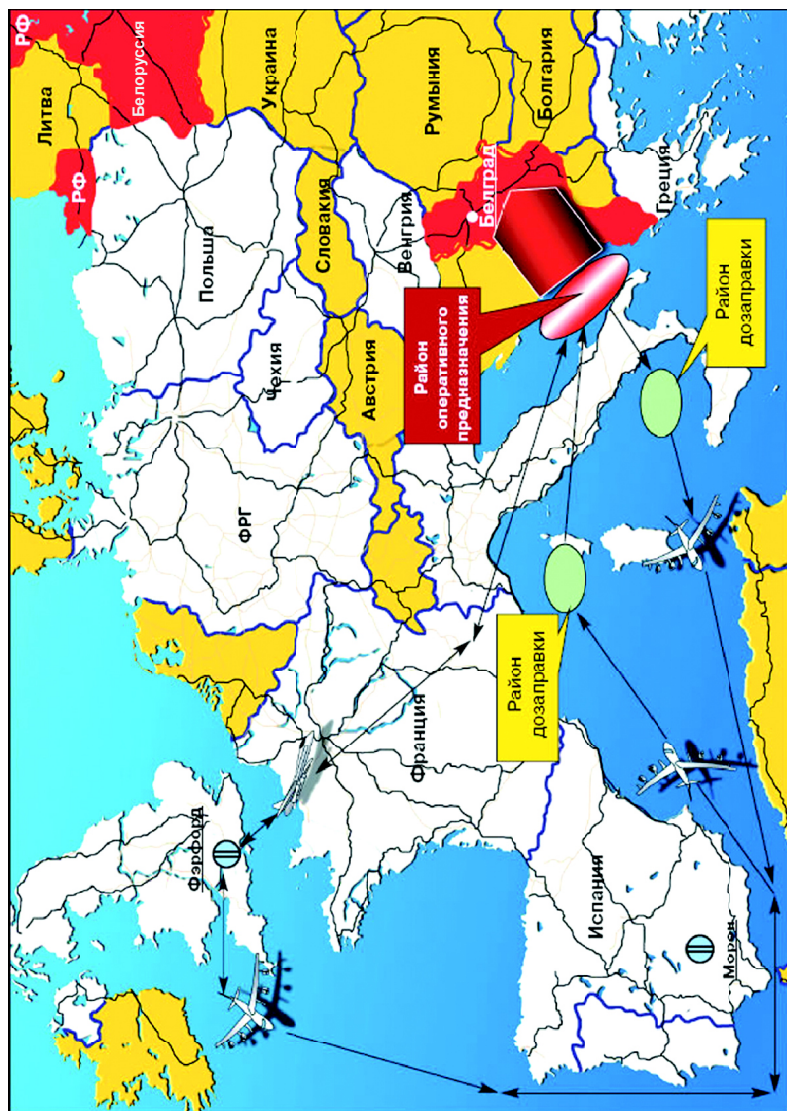


Рис. 2.2. Действия самолетов В-1В и В-52 в ходе операции «Решительная сила»

нение осуществлялось в составе смешанных авиационных групп во взаимодействии с тактической и палубной авиацией.

Боевое применение СБ В-2А. В ходе операции НАТО против Югославии впервые были применены стратегические бомбардировщики нового поколения В-2А в реальных боевых условиях. Организация их применения осуществлялась в рамках положений концепции «глобальный размах – глобальная мощь» и предусматривала нанесение ударов после выполнения беспосадочных полетов с авиабазы постоянного базирования Уайтмен (штат Миссури) в район конфликта с последующим возвращением на авиабазу вылета.

Полеты В-2А в район оперативного предназначения проходили по южноатлантической трассе. Во время полетов, как правило, проводились четыре дозаправки топливом в воздухе (в районе Восточного побережья США и Восточной Атлантики, в 200 км западнее побережья Португалии).

Дозаправку топливом обеспечивали самолеты-заправщики, действовавшие с авиабаз континентальной части США и из состава передовых группировок заправочной авиации, развернутых на авиабазах Морон (Испания) и Лагенс (Азорские острова). После получения приказа на применение бортового вооружения самолеты следовали в район нахождения целей, где осуществляли нанесение удара. Бомбометание проводилось с больших высот (до 12 тыс. м). Общая протяженность маршрута беспосадочного полета около 20 тыс. км, скорость на маршруте 770–850 км/ч, время полета до 28 ч.

Полеты бомбардировщиков В-2А на боевое применение выполнялись в составе звеньев из двух самолетов. Отмечалось применение от одного до трех звеньев В-2А в сутки, при этом временной интервал между звеньями составлял 1,5–2 ч. Всего в состав группировки бомбардировщиков В-2А для участия в боевых действиях командование ВВС США выделило шесть самолетов этого типа.

С бомбардировщиков В-2А также впервые были применены новые управляемые авиабомбы GBU-31 JDAM с системой наведения, корректируемой по данным космической радионавигационной системы (КРНС) «Навстар». Согласно действующим норма-

тивам одному самолету (максимальная боевая нагрузка – 16 управляемых авиабомб калибра 900 кг) назначалось для поражения от одной до четырех целей.

Таким образом, максимальный количественный состав группировки стратегических бомбардировщиков, принимавшей участие в боевых действиях против Югославии, достигал 35 самолетов (включая шесть В-2А), что составляло 19 % от общего боевого состава и 27 % от количества боеготовых самолетов стратегической бомбардировочной авиации ВВС США.

С 24 марта по 10 июня 1999 г. ВВС произвели на Югославию около 35 тыс. воздушных налетов, нанеся 9,5 тыс. бомбовых ударов.

При этом, по данным НАТО, уничтожено 78 % постоянных и 17 % передвижных позиций югославских ПВО, 69 % самолетов МиГ-29 (или 10 машин этого типа), около 40 % (или свыше 100) самолетов различных типов.

Разрушено 66 мостов, в том числе 7 через Дунай, важную международную артерию, пострадали 23 железнодорожных узла, из строя выведено 9 магистралей и 7 автобусных парков, 14 аэропортов. Значительный урон нанесен 22 нефтехимическим и химическим предприятиям.

Разрушены 33 объекта здравоохранения, более 400 образовательных учреждений, 43 объекта теле-, радиокommunikаций. Серьезно пострадала инфраструктура: системы водоснабжения, линии электропередачи, различные типы электростанций.

Преимущества использования СБА ВВС США в ходе конфликта:

- возможность применения бомбардировщиков В-52Н и В-1В с передовой авиабазы, что существенно сокращало время полета до целей и снижало потребность в проведении дозаправок топливом в воздухе;

- использование высокоточного авиационного оружия (КРВБ, управляемые авиабомбы) для поражения малоразмерных и высокозащищенных объектов в любое время суток независимо от метеоусловий в районе целей;

- проведение пусков КРВБ вне зоны поражения активных средств ПВО противника и применение управляемых авиабомб с больших высот, что способствует уменьшению риска потерь бомбардировщиков без снижения эффективности поражения целей;
- большая бомбовая нагрузка бомбардировщиков В-1В, позволяющая эффективно поражать площадные многоэлементные цели (предприятия военной промышленности, нефтеперерабатывающие заводы, склады ГСМ и т. д.);
- бомбардировщиками В-2 было применено ЭМИ-оружие (авиабомба с направленным электромагнитным импульсом) для вывода из строя средств радиоэлектронной разведки (РЭР), систем наблюдения и связи;
- выход на цель и бомбометание осуществлялись на больших высотах;
- действия СБ были согласованы по времени с действиями самолетов тактической авиации;
- бомбардировщики осуществляли одиночные или парные полеты;
- стратегические бомбардировщики В-52Н действовали с передовой авиабазы Фэрфорд (Великобритания), осуществляли пуски не более чем по 8 КРВБ с каждого.

Особенности применения СБА в операции

«Несокрушимая свобода»:

- впервые на практике в ходе ведения боевых действий были задействованы подразделения из состава авиационных экспедиционных формирований (АЭФ), созданных после югославского конфликта в 1999 г.;
- малая плотность населения в Афганистане позволила боевой авиации широко применить тактику «коврового бомбометания» по площадным целям и напалм.

Операция «Лис пустыни». В течение 72 ч СБА были нанесены воздушные удары по 90 объектам Ирака, 30 объектов из этого числа были задействованы в программах создания оружия массового поражения, 27 – являлись пунктами управления войск и узлами связи, 10 – местами дислокации элитных подразделений республи-

ликанских гвардейцев, 6 пораженных целей – авиабазы. Боевые самолеты ВВС США, а также Великобритании совершили за трое суток 650 вылетов.

Было произведено 415 пусков ракет, в том числе 90 – с бортов стратегических бомбардировщиков B-52, базирующихся на авиабазе Диего-Гарсия в Индийском океане, на расстоянии свыше 4 тыс. км от Ирака. Активно применялись также крылатые ракеты морского базирования «Томагавк» и ракеты класса «воздух–поверхность» «Слэм», основными носителями которых являлись истребители-бомбардировщики F/A-18, размещенные на авианосце «Энтерпрайз».

Операция «Свобода Ираку». В марте–апреле 2003 г. антииракская коалиция во главе с США и Великобританией провела военную операцию против Ирака с целью устранения от власти Саддама Хусейна и формирования проамериканского правительства в этой стране. Одним из основных боевых элементов созданной для этого группировки многонациональных сил в регионе и за его пределами являлись силы и средства стратегической бомбардировочной авиации ВВС США, которым отводилась ведущая роль в проведении как массированных, так и выборочных бомбардировок объектов инфраструктуры Ирака и мест дислокации его вооруженных сил. В планах руководства операцией стратегические бомбардировщики рассматривались в качестве одного из наиболее эффективных средств поражения целей, лишения противника способности к сопротивлению и нарушения слаженности действий его войск.

В ходе военной операции против Ирака, как и в других недавних операциях, американское военное командование использовало сочетание двух основных вариантов применения бомбардировщиков:

- с передовых авиабаз, на которых заблаговременно были созданы группировки СБА;
- с авиабаз постоянной дислокации на континентальной части США, откуда совершались беспосадочные полеты в район конфликта.

С началом воздушной наступательной операции боевое применение бомбардировщиков в Ираке осуществлялось с передовых авиабаз Диего-Гарсия (арх. Чагос, самолеты В-52Н и В-2А), Фэрфорд (Великобритания, самолеты В-52Н), Марказ-Тамарид (Оман, самолеты В-1В) и с континентальной части США (самолеты В-2А с авиабазы Уайтмэн, штат Миссури)

Такая организация применения СБА ограничилась первыми двадцатью сутками операции (в отличие от югославского варианта – в течение двух месяцев и афганского – первые трое суток операции). В дальнейшем в ходе последующих бомбардировок объектов на территории Ирака и патрулирования его воздушного пространства применялись только самолеты В-52Н и В-1В из состава передовых группировок СБА на авиабазах Диего-Гарсия, Фэрфорд и Марказ-Тамарид.

До принятия руководством США решения о начале подготовки военной операции против Ирака на авиабазе Диего-Гарсия была развернута созданная в рамках антитеррористической операции «Несгибаемая свобода» группировка СБА, представленная 40-м экспедиционным авиакрылом (10 В-52Н из состава 2-го и 5-го тбакр 8 ВА БАК ВВС США).

В начале января 2003 г. на авиабазе Марказ-Тамарид началось развертывание группировки стратегических бомбардировщиков В-1В и формирование 405-го экспедиционного авиакрыла. На авиабазу Диего-Гарсия дополнительно были переброшены четыре самолета В-2А из состава 509-го тбакр (авиабаза Уайтмэн, штат Миссури) и восемь бомбардировщиков В-52Н из состава 2-го тбакр (авиабаза Барксдейл, штат Луизиана). На авиабазе Фэрфорд были развернуты 14 самолетов В-52Н из состава 5-го тбакр (авиабаза Майнот, штат Северная Дакота) и сформирована 457-я экспедиционная авиагруппа (загр).

Формирование ударной группировки самолетов В-52Н и В-1В на передовых авиабазах было завершено за 16 суток до начала операции, при этом впервые в состав передовой группировки были включены стратегические бомбардировщики В-2А, ранее действовавшие только с континентальной части США.

Операция США и их союзников против Ирака началась утром 20 марта 2003 г. Самолеты СБА американских ВВС приняли активное участие в авиационных налетах на территорию Ирака с первых часов операции и осуществляли боевые вылеты практически непрерывно до 14 апреля 2003 г. Ракетно-бомбовые удары по объектам государственного и военного управления, узлам связи, авиабазам, средствам ПВО и группировкам вооруженных сил Ирака наносились в ходе согласованных по времени и очередности одиночных и групповых авианалетов.

Всего с 20 марта по 18 апреля 2003 г. самолетами СБА было совершено 505 самолето-вылетов, из них В-52Н – 250, В-1В – 220 и В-2А – 35. Интенсивность полетов стратегических бомбардировщиков В-52Н и В-1В в сутки составляла до 6 самолето-вылетов, В-2А – до 3. В течение операции, в зависимости от складывающейся обстановки, к нанесению ударов ежедневно привлекались от 10 до 30 самолетов СБА различных типов.

Основная цель первых и последующих ударов заключалась в дезорганизации системы управления ВС Ирака и страны в целом, ослаблении боевой мощи иракской армии и ее способности к ведению боевых действий против сил коалиции, нарушении системы обеспечения жизнедеятельности войск и важных государственных объектов.

На начальном этапе активной фазы операции против Ирака наиболее интенсивно полеты самолетов СБА в район оперативного предназначения (РОП) осуществлялись в ночное время суток (более 80 % от общего числа вылетов). Убедившись в том, что коалиционной авиацией достигнуто безраздельное господство в воздухе, командование ВВС приступило к осуществлению авианалетов с участием стратегических бомбардировщиков практически непрерывно вне зависимости от времени суток.

В качестве целей для поражения самолетам СБА назначались наиболее важные объекты государственной, военной, промышленной и коммуникационной инфраструктуры, в том числе командные пункты и узлы связи, места дислокации ВС Ирака, объекты системы ПВО, авиабазы и аэропорты, промышленные объекты и системы энерго- и водоснабжения.

В ходе активного этапа операции самолеты СБА действовали как по заранее назначенным целям, так и по вновь выявленным и переданным им для поражения в ходе полета. Неоднократно при выполнении боевых заданий бомбардировщики (преимущественно В-52Н и В-1В) привлекались к оказанию непосредственной авиационной поддержки (НАП) действиям подразделений сил специальных операций ВС США и наземных сил коалиции на линии их соприкосновения с вооруженными силами Ирака. При этом наведение самолетов СБА осуществлялось посредством передачи в их адрес координат целей от передовых авианаводчиков.

В течение активного этапа операции самолетами СБА было совершено около 3 % от общего количества боевых вылетов авиации ВВС и ВМС США в зоне конфликта. При этом стратегически бомбардировщиками было применено до 30 % авиационных боеприпасов и поражено до 50 % от общего количества целей.

Для поражения выбранных целей использовались в основном высокоточные авиационные боеприпасы, в том числе:

- КРББ AGM-86C/D, управляемые ракеты AGM-154 JSOW и GBU-103, GBU-105 и GBU-107 WCMD кассетного типа, авиабомбы M117, Mk82A/SE, Mk84, управляемые авиабомбы (УАБ) GBU-31, GBU-32 и GBU-35 – JDAM (применялись самолетами В-52Н);

- авиабомбы Mk82 и Mk84, УАБ JDAM, WCMD (применялись самолетами В-1В);

- УАБ JDAM, EGBU-28 (применялись самолетами В-2А).

Применение КРББ AGM-86C осуществлялось преимущественно на начальном этапе воздушной фазы операции для поражения военных объектов, в том числе системы ПВО; УАБ EGBU-28 с проникающей боевой частью использовались для уничтожения укрепленных стационарных и заглубленных защищенных объектов. Высокоточные УАБ типа JDAM применялись для поражения целей, расположенных на небольшом удалении от населенных пунктов или непосредственно в городской черте.

Удары бомбардировщиками В-52Н на первых этапах операции наносились как составная часть первого эшелона авиационно-ракетных ударов. Вылеты В-52Н на боевое применение осуществлялись

с двух основных операционных авиабаз (Диего-Гарсия и Фэрфорд) в составе одного-двух звеньев по два-три самолета. Объектами поражения являлись пункты административного и военного управления, крупные стационарные объекты инфраструктуры Ирака, позиционные районы подразделений системы ПВО, а также возможные места пребывания военно-политического руководства Ирака.

Бомбардировщики В-52Н имели на борту смешанный боекомплект, что позволяло поражать в ходе одного вылета объекты различных типов и осуществлять оперативный маневр силами и средствами СБА.

Пуски КРВБ с борта бомбардировщиков В-52Н производились из районов юго-восточной части Турции, восточной части Иордании, северо-западной части Персидского залива или непосредственно над территорией северной, юго-восточной и юго-западной частей Ирака на удалении 400–600 км от назначенных целей. Всего в ходе операции самолетами В-52Н было произведено 153 пуска КРВБ.

Полеты самолетов В-52Н с авиабазы Фэрфорд в район оперативного предназначения и обратно осуществлялись по трем маршрутам:

- в период 20–22 марта 2003 г. полеты совершались через воздушное пространство Испании (на участке Бильбао – Барселона), над акваторией Средиземного моря (до его юго-восточной части) и далее через воздушное пространство Саудовской Аравии в район оперативного предназначения;

- с 23 марта 2003 г. маршрут полета на участке «авиабаза Фэрфорд – западная часть Средиземного моря» был изменен и проходил через воздушное пространство Франции по трассе Дьепп – Тулон. Дальнейший маршрут полета в РОП соответствовал прежнему варианту;

- с 25 марта 2003 г. и до конца активных боевых действий полеты самолетов в РОП и обратно на авиабазу вылета осуществлялись над акваторией Северного моря через воздушное пространство Германии, Чехии, Словакии, Венгрии, Румынии – акваторию Черного моря и далее через воздушное пространство Турции (рис. 2.3).

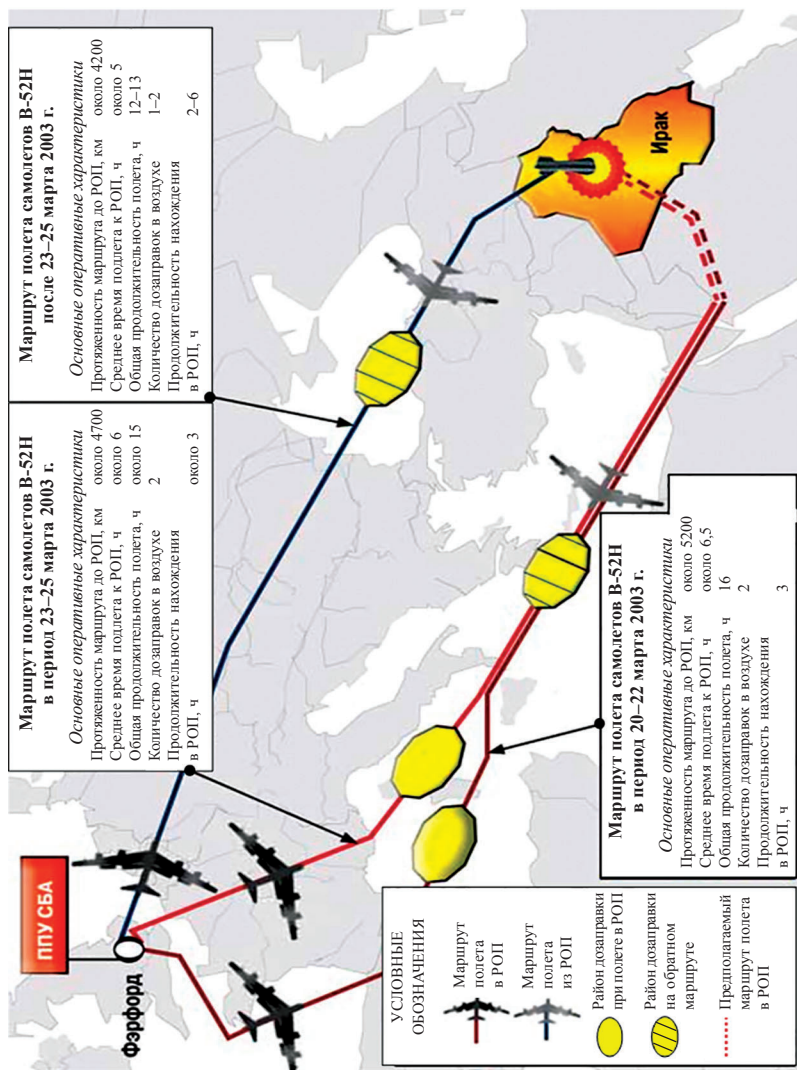


Рис. 2.3. Действия самолетов В-52 в ходе операции «Свобода Ираку» в 2003 г. с передовой авиабазы Фэрфорд

Изменения в маршруте полета были связаны с решением командования ВВС США максимально сократить его протяженность и подлетное время бомбардировщиков к заданным районам. При полете самолетов В-52Н в район оперативного предназначения через территорию стран Восточной Европы протяженность маршрута уменьшилась почти на 2000 км, а продолжительность полета – более чем на 3 ч. При этом выигрыш во времени подлета к району оперативного предназначения составил около 1,5 ч. Несмотря на меньшее время нахождения самолетов в РОП, существенно повысилась оперативность реагирования на изменения тактической обстановки.

В ходе полетов самолетов в РОП и обратно осуществлялись две дозаправки топливом в воздухе:

- первая – в ходе полета в РОП, в районе западной части Средиземного моря или над территорией Германии. Дозаправку обеспечивали самолеты-заправщики КС-135, действовавшие с авиабазы Милденхолл (Великобритания);

- вторая – на обратном маршруте, над центральной частью Средиземного моря или над акваторией Черного моря. В этом случае дозаправку обеспечивали самолеты-заправщики КС-135 и КС-10, действовавшие с авиабаз Морон (Испания), Бургас (Болгария), Констанца (Румыния).

Средняя интенсивность полетов бомбардировщиков из состава 457-й загр в ходе операции составляла 3–4 самолето-вылета в сутки.

Маршрут полета в РОП стратегических бомбардировщиков В-52Н из состава 40-го экспедиционного авиакрыла, развернутого на авиабазе передового базирования Диего-Гарсия, пролегал над акваторией Индийского океана, Аравийского моря, Оманского и Персидского заливов. Общая протяженность маршрута около 5200 км, скорость на маршруте 820–850 км/ч, время полета 15–16 ч (в зависимости от времени нахождения в РОП). После применения оружия самолеты тем же маршрутом возвращались на авиабазу вылета.

В ходе полетов осуществлялись две дозаправки топливом в воздухе. К обеспечению дозаправок привлекались самолеты-заправщики, действовавшие с авиабаз региона и авиабазы Диего-Гарсия.

В районе оперативного предназначения бомбардировщики находились преимущественно в светлое время суток. Средняя интенсивность полетов бомбардировщиков на боевое применение составляла 4–6 самолето-вылетов в сутки.

С 12 апреля 2003 г. в связи с овладением союзными войсками основными населенными пунктами Ирака и отсутствием организованного сопротивления со стороны иракских войск интенсивность боевых вылетов В-52Н из состава обеих группировок снизилась. Стратегические бомбардировщики выполняли полеты только на боевое патрулирование в своих зонах ответственности и поражения вновь выявленных целей со средней интенсивностью один-два вылета в сутки.

В целом стратегические бомбардировщики В-52Н, составившие основу выделенной для участия в операции группировки СБА, продемонстрировали высокую эффективность и гибкость применения. Ими было выполнено около 50 % от общего количества боевых вылетов стратегических бомбардировщиков (В-1В – 43 %, В-2А – 7 %).

Боевое применение бомбардировщиков В-1В было организовано с авиабазы Маркиз-Тамарид с начала операции и осуществлялось практически ежедневно. Средняя интенсивность полетов составляла до пяти самолето-вылетов в сутки, самолеты действовали в одиночном варианте или парами. Объектами поражения являлись пункты административного и военного управления, крупные стационарные объекты инфраструктуры Ирака, позиционные районы подразделений системы ПВО, а также возможные места пребывания военно-политического руководства Ирака.

По мере продвижения войск антииракской коалиции в глубь территории Ирака на бомбардировщики была возложена задача оказания непосредственной авиационной поддержки сухопутным подразделениям путем поражения отдельных укрепленных целей, скоплений живой силы и техники.

В дальнейшем, с начала апреля, полеты стратегических бомбардировщиков В-1В осуществлялись в интересах боевого патрулирования воздушного пространства Ирака без назначения им кон-

кретных целей. Оружие применялось только по объектам, обнаруженным непосредственно в ходе полета или указанным средствами разведки.

Полеты самолетов в район оперативного предназначения осуществлялись по двум маршрутам:

- через воздушное пространство Омана, Саудовской Аравии и далее до границы с Ираком в районе 46° восточной долготы;
- через воздушное пространство Омана, ОАЭ и акватории Персидского залива с заходом на территорию Ирака с юга (рис. 2.4).

Первый маршрут являлся основным, по нему было совершено до 80 % полетов В-1В. Общая его протяженность около 1600 км, скорость на маршруте 790–850 км/ч, время полета 8–12 ч (в зависимости от времени нахождения в РОП). После применения оружия самолеты тем же маршрутом возвращались на авиабазу вылета.

В ходе боевых вылетов осуществлялась преимущественно одна дозаправка В-1В топливом в воздухе непосредственно перед входом в РОП (через 2–2,5 ч после взлета). Дозаправку обеспечивали самолеты-заправщики КС-135, действовавшие с авиабазы Марказ-Тамарид.

В целом бомбардировщики В-1В продемонстрировали высокую эффективность боевого применения в ходе операции в Ираке при высоком уровне технической надежности. Ими было выполнено около 43 % от общего количества боевых вылетов стратегических бомбардировщиков. В качестве недостатка штабом ВВС США отмечаются ограниченные возможности по оснащению бомбардировщиков В-1В различными типами высокоточных управляемых авиационных боеприпасов.

Боевое применение стратегических бомбардировщиков В-2А было организовано как с авиабазы постоянного базирования на континентальной части США, так и с передовой авиабазы в Индийском океане.

Основными задачами бомбардировщиков В-2А являлись подавление системы ПВО и поражение наиболее важных высокозащищенных объектов государственного и военного управления, а также отдельных промышленных предприятий Ирака.

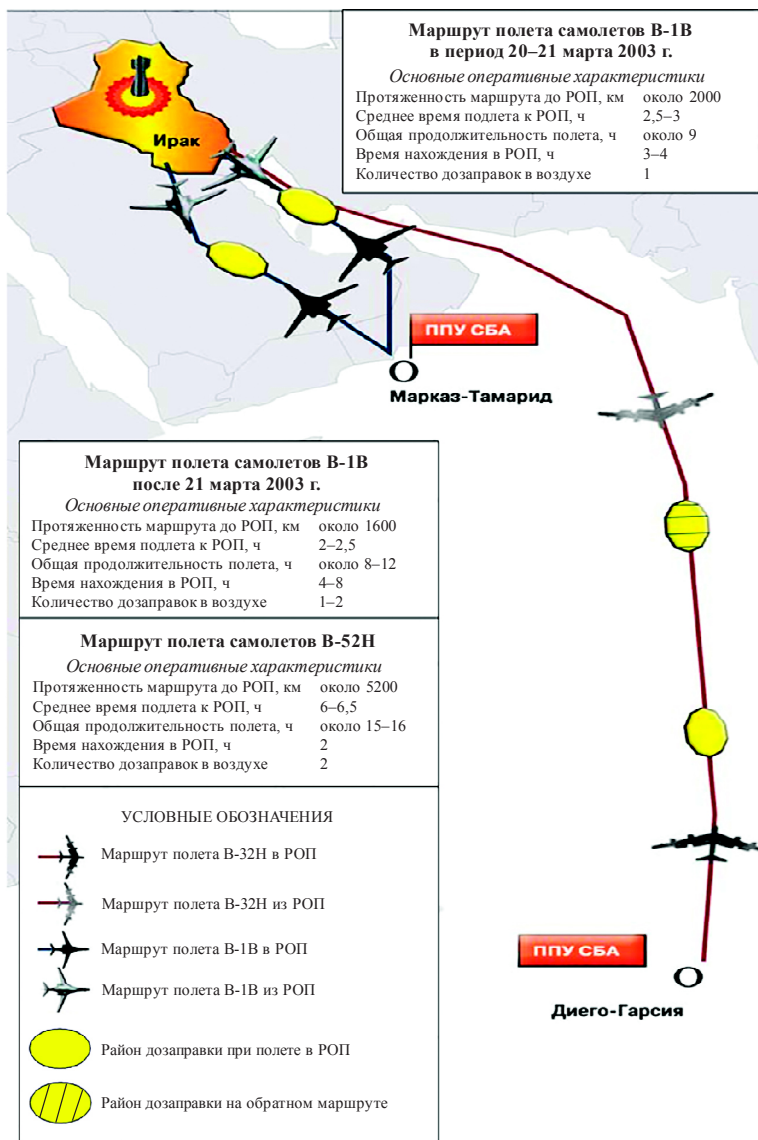


Рис. 2.4. Действия самолетов В-52Н и В-1В в ходе операции «Свобода Ираку» в 2003 г. с передовых авиабаз Марказ-Тамарид и Диего-Гарсия

На один боевой вылет каждому бомбардировщику назначалось от двух до пяти целей. Для их поражения использовались в основном высокоточные авиационные боеприпасы УАБ JDAM, EGBU-28. Выполнение боевых задач осуществлялось, как правило, двумя или тремя бомбардировщиками одновременно. При этом бомбометание выполнялось в темное время суток.

Средняя интенсивность полетов бомбардировщиков в ходе операции составляла два-три самолето-вылета в сутки. Бомбардировщики В-2А участвовали в операции в течение двадцати суток. Всего было задействовано не менее двенадцати самолетов В-2А из шестнадцати, находившихся в боевом составе 509-го тбкр.

Полеты с континентальной части США проводились по маршруту: «авиабаза Уайтмэн – южная атлантическая авиатрасса – акватория Средиземного моря – воздушное пространство Ирака» (рис. 2.5).

При этом самолеты В-2А заходили в воздушное пространство Ирака с трех направлений: через воздушное пространство Турции, Израиля и Иордании, а также Саудовской Аравии.

Общая протяженность маршрута около 12 500 км, скорость на маршруте 900–980 км/ч, время полета 31–35 ч (в зависимости от времени нахождения в РОП). После применения оружия самолеты тем же маршрутом возвращались на авиабазу постоянной дислокации.

В ходе вылета осуществлялось пять дозаправок топливом в воздухе: первая – в районе восточного побережья США, вторая – в районе западной части Средиземного моря, третья и четвертая – в районе восточной части Средиземного моря, пятая – в районе западного побережья Испании. Дозаправку обеспечивали самолеты-заправщики KC-135 (из расчета по два-три на звено бомбардировщиков), действовавшие с авиабаз континентальной части США, Европы и Ближнего Востока.

Бомбардировщики В-2А из состава передовой группировки, созданной на авиабазе Диего-Гарсия, совершали полеты на территорию Ирака по одному маршруту с самолетами В-52Н. Скорость на маршруте 900–980 км/ч, время полета около 15 ч (в зависимости

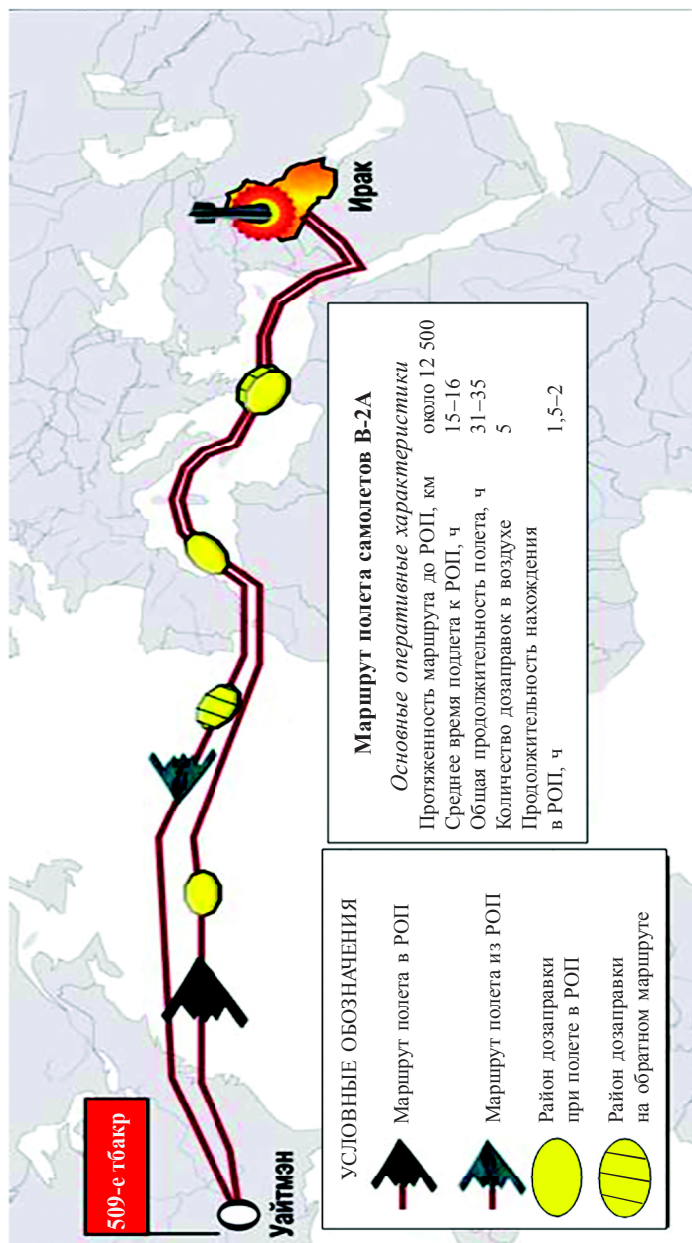


Рис. 2.5. Действия самолетов В-2А в ходе операции «Свобода Ираку» в 2003 г. с авиабазы Уйтун

от времени нахождения в РОП). После применения оружия самолеты тем же маршрутом возвращались на авиабазу вылета. К обеспечению дозаправок (одна-две в течение боевого вылета) привлекались самолеты-заправщики, действовавшие с авиабаз региона и авиабазы Диего-Гарсия.

В ходе операции бомбардировщики В-2А показали высокую техническую надежность и эффективность боевого применения. При этом впервые четыре бомбардировщика В-2А действовали с передовой авиабазы. Ранее использование самолетами данного типа передовых авиабаз осуществлялось лишь с целью дозаправки топливом и смены экипажа. В то же время ими было выполнено только около 7 % (35 вылетов) от общего количества боевых вылетов стратегических бомбардировщиков в ходе операции.

2.2. Особенности применения СБА в воздушной операции «Лайнбэкер-2»

Американское командование с 18 по 30 декабря 1972 г. провело тщательно спланированную воздушную операцию (кодовое наименование «Лайнбэкер-2»), в которой приняла участие вся стратегическая, тактическая и армейская авиация, дислоцировавшаяся на театре военных действий (более 700 боевых самолетов, из них 83 В-52 и 36 F-111). К операции привлекалась и часть сил 7-го флота. Замысел операции сводился

- к завоеванию уже в первые часы ее проведения абсолютного господства в воздушном пространстве Демократической Республики Вьетнам (ДРВ) путем нанесения ударов по аэродромам, их блокирования с воздуха, подавления средств ПВО;

- нанесению массированных ударов по главному объекту ДРВ – г. Ханюю, порту Хайфон, административно-промышленным, военным объектам и коммуникациям, а также обстрелу стратегических объектов корабельной артиллерией 7-го флота;

- непрерывности огневого воздействия по объектам (удары наносить днем и ночью).

В ходе операции было совершено 34 массированных удара, 2814 самолето-вылетов (1810 – ночью), среднесуточная интенсивность – 234 удара (151 – ночью). Сброшено 12,5–14 тыс. т бомб, выпущено около 6 тыс. снарядов. Роль главной ударной силы выполнила стратегическая авиация, совершившая 17 массированных ударов, 594 самолето-вылета. Она впервые применялась в таком массовом составе. Тактическая и армейская авиация решала задачи обеспечения боевых действий (примерно 60 % ресурса), наносила удары (36 %) и вела разведку (около 4 %).

В соответствии с единым планом и замыслом «Лайнбэкер-2» общее управление воздушным наступлением осуществлял оперативный центр управления (ОЦУ) в Таиланде, боевыми действиями – ОЦУБД в Сайгоне, непосредственное – воздушный пункт управления (ВзПУ).

Операция разбивалась на два этапа: первый – 18–24 декабря, второй – 26–30 декабря. На первом проводилось по два-три массированных налета стратегической авиации ночью, на втором – один-два. Это сокращение компенсировалось увеличением количества машин в налете (с 26 до 72), плотности (с 0,4 до 1,25 сам./мин), вместо одного направления полета использовались два-три. В промежутках применялись самолеты F-111. Днем действовали машины тактической и палубной авиации. Роль главной ударной силы выполняла стратегическая авиация. Впервые американцы пошли на массированное применение стратегических бомбардировщиков B-52 по объектам центральных провинций ДРВ, имеющим сравнительно сильную зенитную ракетную оборону.

Наиболее характерные удары 19 и 26 декабря.

П о с т р о е н и е а в и а ц и и в у д а р е

Первая группа (самолеты F-4) занималась постановкой пассивных помех (ПП) и блокированием аэродромов: опережала ударные группы на 15 мин и шла на высоте 6–7 км.

Вторая группа (F-105) предназначалась для выявления и подавления средств ПВО (4–6 самолетов, вооруженных противорадиолокационными снарядами «Шрайк», «Стандартный АРМ») и действовала за 1–2 мин до подлета ударных групп на высоте 3–4 км.

Третья группа (F-4) осуществляла непосредственное прикрытие ударных групп (от 2 до 6 самолетов на отряд В-52) и шла на высоте 8–9 км.

Ударная группа включала несколько отрядов по три бомбардировщика В-52 в каждом (высота в среднем 10,4 км).

В налете на Ханой 19 декабря принимали участие 66 самолетов, из них 24 В-52 в составе трех ударных групп (эскадрилий), 16 F-4 для постановки пассивных помех и блокирования аэродромов, 6 F-105 для выявления и подавления средств ПВО и 20 F-4 для прикрытия В-52. В это число не вошли самолеты, принимавшие участие в обеспечении налета, но находившиеся за пределами территории ДРВ. К ним относились воздушный командный пункт на самолете ЕС-135, 4 самолета радиоэлектронного противодействия (2 ЕВ-66 и 2 ЕА-6В), самолет дальнего радиолокационного дозора типа ЕС-121Н и самолеты прикрытия (всего 20–22 машины) (рис. 2.6).

Налет начался в 4 ч 32 мин и продолжался 62 мин. Первая группа (отряд) В-52 была обнаружена в 4 ч 12 мин передовой радиолокационной ротой радиотехнических войск (РТВ) на дальности 350 км, на высоте 10 км. Впереди головного отряда В-52 (с временным интервалом в 1 мин) на высоте 4000 м летела первая пара истребителей-бомбардировщиков F-105 из группы выявления и подавления средств ПВО.

Имея на вооружении по две ракеты системы «воздух–РЛС» «Шрайк» и бомбы, самолеты F-105 должны были подавлять в первую очередь зрнд, позиции зенитной артиллерии (ЗА) и РЛС РТВ. В районе объекта удара одна пара отделилась от самолетов ударной группы и стала барражировать в 20–30 км северо-восточнее Ханоя. Вторая пара F-105 производила полет с опережением второй эскадрильи В-52 на 2 мин с той же задачей, что и первая. Район ее барражирования находился в 30–40 км западнее Ханоя. Последняя, третья, пара F-105 была замыкающей, летела на высоте 4500–5000 м и шла за бомбардировщиками с временным интервалом в 1 мин. Она выполняла задачи, аналогичные задачам первой пары.

Различие состояло лишь в том, что она не барражировала, а следовала совместно с ударной группой. В 4 ч 32 мин отряд пересек государственную границу над ДРВ курсом на город Вьет-Чи, не долетев до которого, произвел разворот и в 4 ч 42 мин начал бомбить объекты в юго-западной части Ханоя. После выполнения задачи самолетами В-52 через 5–7 мин пары F-105 самостоятельно, очевидно получив специальный сигнал, ушли на свой аэродром базирования.

Вторая и третья ударные группы прорвали систему ПВО с северо-западного направления на высотах 10 000–11 000 м и нанесли удары по западной части Ханоя и аэродрому Зеа-Лам. При этом все стратегические бомбардировщики осуществляли радиоэлектронное противодействие средствам ПВО Вьетнамской народной армии (ВНА) путем постановки активных и пассивных помех.

В 4 ч 20 мин РТВ ВНА обнаружили над территорией Лаоса группу самолетов на высоте 7000 м, шедших в направлении на Вьет-Чи. Группа состояла из четырех звеньев истребителей-бомбардировщиков F-4 в боевом порядке «колонна звеньев» с интервалами между звеньями 2000–4000 м. В районе Вьет-Чи каждое звено перестроилось в строй «фронт» с интервалом 600–800 м и произвело постановку пассивных помех на западных и северо-западных подходах к Ханю. Затем звенья блокировали аэродромы Кеп, Ной-Бай, Зеа-ам, Хоа-Лак и Ен-Бай.

Блокирование аэродромов выполнялось звеньями и парами на высотах 2000 и 6000 м. В звене пары шли по замкнутому маршруту маневром «восьмерка» вдоль взлетно-посадочной полосы. Маневр строился таким образом, чтобы пары находились в противоположных концах аэродрома. Через 3–5 мин после завершения бомбометания самолетами В-52 звенья F-4 самостоятельно уходили в сторону Лаоса.

На всем маршруте полета над ДРВ стратегические бомбардировщики прикрывали специально назначенные истребители F-4, составившие группу самолетов непосредственного охранения от вьетнамских истребителей. Самолеты F-4 летели с принижением 1000–2000 м относительно ударной группы. В течение полета

над территорией ДРВ они совершали противозенитный маневр «змеяка», а в районе нанесения удара самолетами В-52 отходили от строя на 15–20 км. При обнаружении позиций зенитных ракетных дивизионов, радиолокационных рот, командных пунктов они наносили бомбовые удары по ним, после чего занимали свое место в общем строю.

Двусторонняя радиосвязь ВЗПУ с участвовавшими в налете В-52, а также самолетами прикрытия F-4 и F-105 устанавливалась на их подходе к району встречи. В дальнейшем поддерживалась односторонняя радиосвязь только ВЗПУ с экипажами самолетов В-52 вплоть до завершения выполнения задачи и выхода их за пределы воздушного пространства ДРВ. Истребители непосредственного прикрытия для своего ориентирования использовали навигационные огни стратегических бомбардировщиков.

В массированном налете на Ханой и Хайфон 26 декабря участвовали 63 стратегических бомбардировщика, 54 истребителя-бомбардировщика F-4 группы непосредственного прикрытия, 20 F-4 для постановки пассивных помех и блокирования аэродромов, 10 истребителей-бомбардировщиков F-105 и А-7 – для выявления и подавления средств ПВО. Кроме этих самолетов налет обеспечивали, не входя в воздушное пространство ДРВ, 5 самолетов радиоэлектронного противодействия типа EB-66 (EA-6B), 2 самолета дальнего радиолокационного дозора типа EC-121H, один ВКП на самолете EC-135 и около 20–24 самолетов прикрытия типа F-4 (рис. 2.7).

Радиотехнические войска ВНА засекли головной отряд В-52 над Лаосом на дальности до 350 км, затем на этом же направлении были обнаружены еще 11 отрядов стратегических бомбардировщиков, а в 21 ч 46 мин появились В-52, шедшие со стороны Тонкин-ского залива. Одновременным ударам подверглись район г. Ханоя (36 В-52), район г. Хайфона (15 В-52), район г. Тхай-Нгуяена (12 В-52). Налет продолжался с 22 ч 15 мин до 23 ч 23 мин, т. е. 69 мин.

Первый удар был нанесен по району международного аэропорта Зеа-Лам, последний – по железнодорожной станции Йен-Виен. Почти одновременно пять отрядов В-52 нанесли удар по г. Хайфону (судоверфь, цементный завод, старый склад ГСМ).

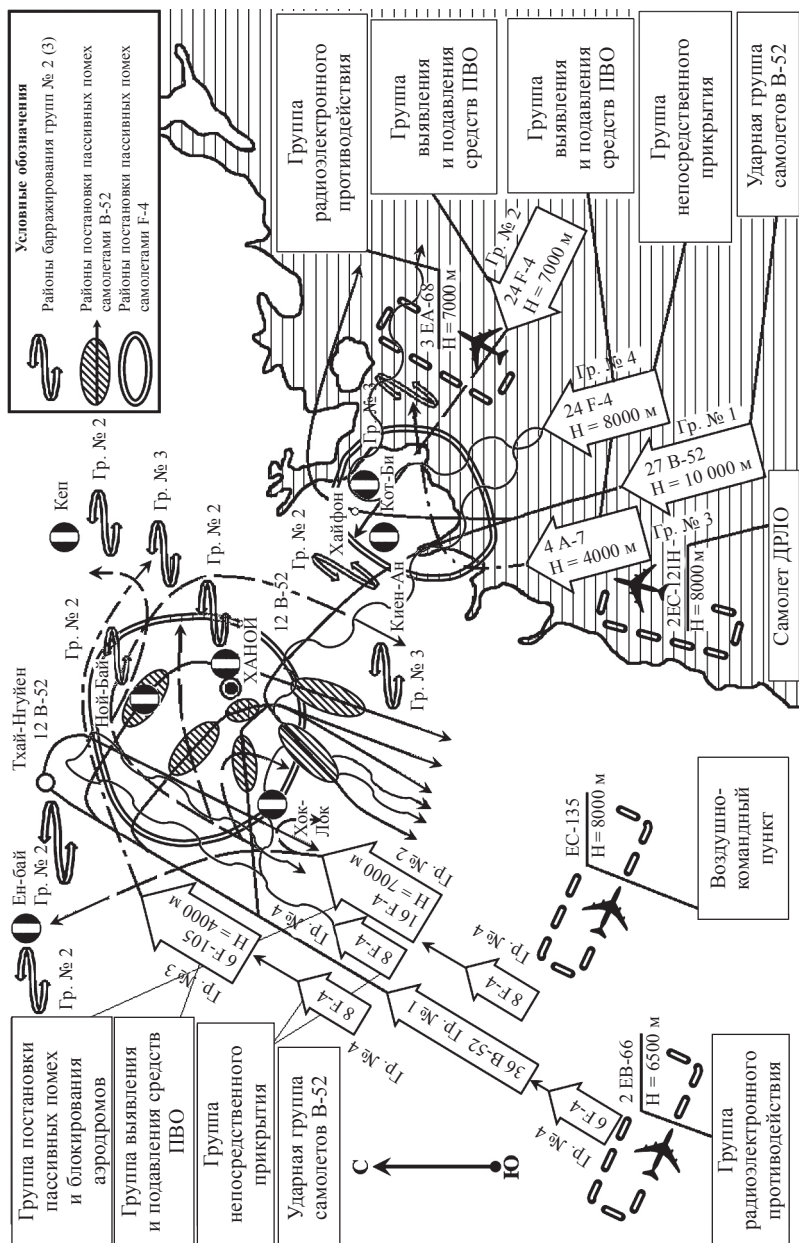


Рис. 2.7. Схема массированного налета на города Ханой и Хайфон 26 декабря 1972 г.

Прорыв ПВО осуществлялся с южного направления на высотах 10 000–11 000 м на относительно узком участке (примерно 10–15 км). С 23 ч 07 мин до 23 ч 17 мин четыре отряда В-52 бомбили металлургический комбинат и электростанцию в районе г. Тхай-Нгуйена. При этом действия самолетов боевого обеспечения не отличались от их действий при предыдущих налетах.

И т о г о п е р а ц и и. В операции участвовало 188 бомбардировщиков В-52, действовавших с авиабаз Утапао (Таиланд) и Андерсен (остров Гуам); В-52 действовали со средних высот с обеспечением истребителями, самолетами огневого и радиоэлектронного подавления ПВО, а также бортовыми средствами радиэлектронной борьбы.

В ходе операции за 12 дней и ночей был уничтожен 81 самолет, в том числе (34 В-52 и 3 F-111) ВВС США.

Зенитные ракетные войска, основной род войск системы ПВО ДРВ, уничтожили 54 (67 %) самолета, из них 31 В-52 (91 %). Зенитной артиллерией сбито 20 (24 %) самолетов, из них 3 F-111 и 1 В-52.

Истребительная авиация провела восемь воздушных боев, совершив 31 самолето-вылет. Сбито 7 (9 %) самолетов, в том числе 2 бомбардировщика В-52. Радиотехнические войска в основном обеспечивали войска и население информацией о воздушном противнике. Они обнаружили и провели 2875 самолетов (239 в сутки).

Понеся тяжелые потери, американцы прекратили операцию, не достигнув ее цели. США потерпели поражение, как военное, так и политическое, во многом благодаря мощной, хорошо организованной советскими специалистами противовоздушной обороне, оснащенной отечественным оружием и военной техникой.

Командование США и блока НАТО в случае развязывания войны большие надежды по уничтожению объектов возлагает на стратегическую авиацию, основной задачей которой является участие в ядерном наступлении совместно с МБР наземного и морского базирования, тактической авиацией и другими средствами ядерного наступления.

В случае начала войны с применением обычных средств поражения стратегическая авиация будет привлекаться лишь частью сил с ОСП, что подтверждается рядом проводимых в последние годы учений.

В целях поддержания постоянной боевой готовности, высокого боевого потенциала в стратегической авиации модернизируются системы управления и оборудование самолетов, совершенствуются применяемые средства поражения и РЭБ, а также организационная структура и система управления стратегической авиацией.

Поэтому в зенитных ракетных войсках, соединениях ПВО должно проводиться всестороннее и постоянное изучение группировки стратегической авиации противника с целью ее оценки для принятия решения о боевых действиях (прил. 1, 2).

Глава 3

Перспективы развития и боевого применения ВВС США

Обновление концепции строительства и боевого применения ВВС США началось в 1990 г., когда был опубликован официальный доклад «ВВС и национальная безопасность США: глобальный охват – глобальная мощь». Документ констатировал переломный этап в развитии ВВС, а именно способность немедленно приступить к боевым действиям в любом регионе.

К началу 1990-х гг. стратегические бомбардировщики американских ВВС, используя только три авиабазы, одну – в США, вторую – на о. Диего-Гарсия (Индийский океан), третью – на о. Гуам (Тихий океан), были способны при одной дозаправке в воздухе нанести удар по любому объекту на земле. Завоевание превосходства в воздухе более не представляло серьезной задачи ввиду отсутствия достойного противника.

Новое качество американские ВВС продемонстрировали в ходе войны в Персидском заливе (1991). Быстрота развертывания, высокий уровень оснащенности высокоточным оружием, возможность использовать данные космической разведки и наносить удары, избегая воздействия ПВО противника, позволили американским ВВС сыграть решающую роль в достижении США целей в этой войне. После 38 дней непрерывных ударов с воздуха иракские войска в Кувейте и на юге были настолько деморализованы и обескровлены, что наземная операция вместо планировавшихся нескольких недель заняла всего четверо суток.

После изучения опыта войны в Персидском заливе в конце 1996 г. был опубликован доклад «Глобальное воздействие: перспективы ВВС в XXI веке», в котором определен спектр проблем перспективного развития ВВС США на первую четверть XXI в. –

до 2025 г. Основная идея документа: роль воздушной мощи в структуре вооруженных сил США будет возрастать.

Перед ВВС выдвигались шесть основных задач:

- 1) господство в воздухе и космосе;
- 2) глобальная досягаемость;
- 3) высокая точность поражения;
- 4) высокая глобальная мобильность;
- 5) информационное превосходство;
- 6) гибкое боевое обеспечение.

Г о с п о д с т в о в в о з д у х е и к о с м о с е подразумевало установление полного глобального контроля обстановки в околоземном пространстве, обеспечивающую всеобъемлющую защиту своих войск, свободу их маневра и ведения боевых действий.

Г л о б а л ь н а я д о с ь я г а е м о с ь предполагала способность наносить стремительные удары как обычными, так и ядерными средствами по объектам в любом районе мира.

В ы с о к а я т о ч н о с т ь п о р а ж е н и я основывалась на эффективном использовании авиационных и космических средств разведки, наведении и нанесении ударов высокоточными средствами поражения.

Г л о б а л ь н а я м о б и л ь н о с т ь определялась как способность обеспечить немедленную переброску войск и сил на любой театр военных действий.

И н ф о р м а ц и о н н о е п р е в о с х о д с т в о предусматривало способность эффективно осуществлять сбор, обработку, использование и защиту информации, а также противодействие подобным действиям со стороны противника.

Д л я г и б к о г о б о е в о г о о б е с п е ч е н и я считается необходимым иметь компактный, мобильный, чутко реагирующий на потребности войск и сил тыл, использующий современные информационные технологии.

В документе подчеркивалось: самолеты, находящиеся на базах в США, должны быть готовы немедленно вылететь в любой регион мира для демонстрации силы или прямого участия в боевых действиях и, выполнив задачу, немедленно вернуться обратно.

Администрация Джорджа Буша, придя к власти в январе 2001 г., приняла эти идеи на вооружение, подтвердив преемственность американской политики и стратегии.

В новой редакции «Основной доктрины ВВС» заявлено: в современных условиях воздушно-космическая мощь превратилась в доминирующий элемент боевой мощи. Ее возможности позволяют изменить подходы, используемые государством для ведения военных конфликтов. Если ранее фактор времени не являлся критическим, напряженность военных действий могла быть относительно постоянной на всем протяжении войны, то теперь фактор времени во многом определяет военный успех. Появление на вооружении ВВС крылатых ракет и малозаметных самолетов еще больше расширило их возможности по нанесению внезапных сокрушительных ударов.

В случае вооруженного конфликта первоначальный этап военных действий – остановка продвижения противника – рассматривается как решающий. Особенность его должна состоять в «решительном отпоре», быстром переходе к активным действиям и в достижении немедленного перелома в войне. Этот «решительный отпор», имеющий целью сорвать планы противника, планируется создавать путем массированных и непрерывных авиационных и ракетных ударов по его жизненным центрам.

На втором этапе, когда сопротивление противника уже сломлено, предполагается, используя те же средства, развить успех. Ожидается, что поставленные политические цели будут достигнуты уже на данном этапе конфликта в том случае, если противник пойдет на достаточные уступки. При отсутствии этого военные действия перейдут в фазу наращивания военной мощи, а затем и контраступления.

Особое место среди функций ВВС отводится нанесению стратегических ударов. Цель таких ударов – парализовать силы противника, оставив их без управления и снабжения, деморализовать руководство, вооруженные силы и население страны-оппонента.

Новой сферой вооруженного противоборства в «Основной доктрине ВВС» названо информационное пространство. Без завоевания

информационного пространства, по мнению американских экспертов, невозможны успешные боевые действия.

Немаловажная роль отводится принципу наступательности, суть которого – в быстром захвате инициативы и навязывании своей воли противнику.

Стремительные, решительные и продуманные наступательные действия воздушных и космических сил, направленные на достижение оперативных и стратегических целей, должны предрешить исход всей войны.

В документе подчеркивается важность концентрации боевой мощи в решающее время в решающем месте. Поскольку высокоточное оружие многократно эффективнее неуправляемых бомб, концентрация может достигаться без привлечения большого количества сил и средств.

Серьезное внимание уделяется защите своих сил от внезапного нападения. Авиация более всего уязвима на земле, поэтому места базирования летательных аппаратов должны обладать способностью выдержать длительное воздействие со стороны воздушного и наземного противника.

Наконец, требование простоты замысла призывает избегать излишней сложности при планировании и организации военных действий. Простота замысла позволяет командирам проявлять инициативу.

Что же представляли собой ВВС США к началу XXI в.?

Кратко характеризуя данный вид американских вооруженных сил, можно сказать, что он насчитывал в резервном составе 367 тыс. солдат и офицеров, 176 тыс. солдат и офицеров в боеготовом резерве и Национальной гвардии. Военно-воздушные силы подразделялись на оперативные командования: тактическое, разведывательное, транспортное и ПВО страны.

Самым мощным являлось тактическое командование – более 5 тыс. боевых самолетов, половина которых дислоцировалась за пределами США. Основу его авиационного парка составляли высотные перехватчики F-15, истребители-бомбардировщики F-16 и армейские штурмовики A-10. Все типы самолетов имели по несколько модификаций.

Второе место по численности занимало командование ПВО страны, насчитывавшее в США и за их пределами свыше 3 тыс. истребителей, в основном это модификации самолета F-15.

Разведывательное командование с общей численностью 700 самолетов было оснащено машинами семи типов. Но основную роль играли высотные разведчики U-2 и RC-135, а также машины дальнего радиолокационного обнаружения типа «Хокай» и «Орион».

В состав транспортного командования входило около 1 тыс. тяжелых транспортных самолетов.

Рассматривая воздушную мощь США, нельзя не отметить, что в современных локальных войнах и вооруженных конфликтах непосредственное участие принимало Боевое авиационное командование, организационно входящее в состав Объединенного стратегического командования. В шести авиакрыльях БАК в строю находилось 210 стратегических бомбардировщиков: около 100 самолетов B-52H, более 90 B-1B и 20 B-2A. В одном вылете все бомбардировщики способны были доставить до цели около 1600 авиабомб и крылатых ракет с моноблочными боезарядами.

В 2000 г. в развитие концепции «глобального воздействия» была выпущена так называемая Белая книга воздушно-космической интеграции, озаглавленная *«Воздушно-космические силы: защита Америки в XXI в.»*. Согласно ей ВВС США трансформируются из совокупности воздушных и космических сил в единые воздушно-космические силы. Для воздушно-космических сил атмосфера и космос станут единой используемой для боевых полетов средой.

Приоритетной задачей для ВВС становится способность к участию в объединенных военно-воздушных операциях (в тесном взаимодействии с другими видами вооруженных сил). С этой целью создан Центр объединенных воздушно-космических операций, который должен аккумулировать всю необходимую информацию и воспроизвести картину боя на театре военных действий, в том числе и в зонах ответственности других видов вооруженных сил, включая действия сил специальных операций.

Предполагается, что воздушно-космические силы, объединяя в своем составе пилотируемые и беспилотные летательные аппараты (БЛА), будут способны почти мгновенно поражать любой важный объект, даже если он находится глубоко под водой или под землей.

В документе важная роль отводится обеспечению всеобъемлющей информационной картины театра военных действий за счет объединения информационных потоков, получаемых различными средствами.

Впервые эта задача была материализована ВВС в ходе военной кампании против Югославии (1999). В этой операции США использовали глобальную систему управления действиями на удаленном театре войны непосредственно из Пентагона, в частности, в период с 24 марта по 9 мая 1999 г. в ходе воздушно-космическо-морской операции, когда удары наносились специально созданными объединенными разведывательно-ударными боевыми системами (РУБС).

Одновременно над театром войны находилось 11–12 космических аппаратов, которые совместно с воздушными и морскими носителями являлись основой РУБС.

Космические аппараты США системы GPS осуществляли навигацию ракет. Специальные космические аппараты «Спот» (Франция) передавали телевизионное изображение земной поверхности и фиксировали удары по объектам.

Воздушные носители высокоточного оружия взлетали с авиабаз на территории США, стран НАТО в Европе, с авианосцев в Адриатическом море, доставляли до рубежей пуска за пределами досягаемости системы ПВО Югославии заранее нацеленные на конкретные важные объекты крылатые ракеты. Ракеты запускались с высоты 8–9 тыс. м, после чего самолеты-носители уходили за новыми боекомплектами или возвращались на авиабазы США.

Крылатые ракеты морского базирования (КРМБ) запускались с многочисленных кораблей и подводных лодок ВМС США, находившихся в Адриатическом море.

Высокоточные ракеты воздушного и морского базирования поражали цели на дальностях 200–800 км от рубежей пусков.

При решении задач учитывались и возросшие боевые возможности самолетного парка. Так, если во время войны в Ираке в 1991 г. один боевой самолет США мог поразить 162 цели в день, то к концу 1990-х гг., используя бомбы и ракеты, управляемые с помощью спутников и лазерных лучей, а также более качественные виды разведки, усовершенствованные системы навигации, наведения на цель, управления, такой же самолет был способен поражать до 700 целей ежедневно.

Опыт многочисленных локальных войн конца XX – начала XXI в. с участием США вскрыл острую нехватку в ВВС самолетов тактической авиации и недостаток передовых авиационных баз вблизи районов боевых действий без ее дополнительного развертывания. Это в значительной степени ограничивало возможности непосредственной авиационной поддержки общевойсковых группировок.

Чтобы восполнить этот недостаток, военное руководство США стало в нарастающих масштабах привлекать стратегические бомбардировщики для тактической авиационной поддержки войск (сил) при проведении ими наземных, морских и воздушных операций.

С бомбардировщиков В-1В «Лансер» были сняты функции нанесения ядерных ударов, и они полностью были перенацелены на решение задач «глобального боевого воздействия» в составе формируемой аэрокосмической ударной системы «Лансер В-1В» и на авиационную поддержку экспедиционных оперативных группировок ОВС на удаленных театрах военных действий. Отметим, что в составе ВВС США насчитывается 94 самолета В-1В, из которых 23 ед. содержатся в оперативном резерве с экипажами высокой степени летной подготовки и готовности.

Ударная авиационная система «Лансер» концептуально предназначена для быстрого «глобального» реагирования при поддержке космических средств на возникающие военные угрозы методом нанесения ракетных (КРВБ) и управляемых бомбовых ударов по противнику из-за пределов его рубежей ПВО (ПРО); бомбардировщики В-1В соответствующим образом совершенствуются на базе высоких технологий и вооружаются высокоточными дальнобойными средствами поражения новых поколений.

Не менее важным вариантом применения группировки бомбардировщиков В-1В, предусмотренным оперативными планами ОВС США, является их использование в качестве эффективного инструмента управляемого стратегического сдерживания на региональном и глобальном уровнях преимущественно неядерными средствами.

Ядерные задачи сохраняются для бомбардировщиков В-2 «Спирит» (в боевом составе ВВС – 20 ед.) и В-52 «Стратофортресс» (в ВВС – свыше 70 ед.). Оптимальные оперативные потребности ВВС США в бомбардировщиках В-52 в обычном и ядерном вариантах снаряжения командованием ВВС США оцениваются в 76 ед., включая (по разным оценкам) 25–30 ед. в ядерном и до 50 ед. в обычном снаряжении.

Как показывает опыт боевых действий ВС США на Балканах и в Афганистане против талибов, В-2 и В-52 активно привлекались для решения тактических задач обычным оружием, а также для боевых испытаний высокоточных управляемых систем авиационного оружия новых поколений – КР, управляемых бомб, средств РЭБ, электронной разведки, боевого управления оружием. По оценкам командования ОВС США, самолеты В-52 и В-2 в этих операциях показали высокую эффективность и подтвердили расчеты на положительные перспективы их боевого применения в обычных (неядерных) воздушных операциях стратегического и оперативно-тактического уровней.

Бомбардировщики В-2 совершенствуются на основе внедрения новой электроники боевого управления ядерным и обычным оружием.

Бомбардировщики В-52 модернизируются для продления срока активной летной службы до конца 2030-х гг. и переоснащаются новой электроникой. Таким путем ВВС планируют избежать необходимости создавать новый дорогостоящий бомбардировщик на их замену или восстанавливать производство дополнительных дорогостоящих В-2.

К 2018 г. планируется завершить модернизацию авиации дальнего радиуса действия. Количество бомбардировщиков В-52 умень-

шится до 56 ед. Сэкономленные средства пойдут на модернизацию оставшегося парка этих машин и доработку самолетов В-1 и В-2. В структуре ВВС будет 86 боевых крыльев, 45 % ударной авиации составят БЛА, ее боевые возможности планируется увеличить на 50 %, численность личного состава довести до 40 тыс. человек.

Анализ показывает, что в ходе локальных войн командованием ВС США особое внимание уделялось подавлению системы ПВО противника. Объединенные меры подавления системы ПВО предусматривали два вида действий:

- первый включал различного рода активные меры: нанесение ударов с помощью бомб, ракет, мин, артиллерии, противорадиолокационными ракетами, оружием направленной энергии, постановку электромагнитных ловушек, ложных целей, а также использование беспилотных летательных аппаратов;

- второй (пассивные меры) предполагал контроль радиоизлучения, камуфляж, инфракрасную защиту, а также использование материалов по технологии «стелс».

Все эти меры в той или иной степени были использованы в военной кампании в Югославии. Остальные объекты после подавления югославской системы ПВО поражала пилотируемая авиация.

Заключение

ВВС США в ближайшие несколько лет получат на вооружение новый дальний бомбардировщик и значительно расширят взаимодействие с авиагруппами ВМС. Расширение взаимодействия позволит США более точно «определять и уничтожать угрозы XXI века».

Что касается бомбардировщика, новая машина станет составной частью целого семейства авиационных систем, которые будут решать боевые задачи в комплексе. При этом сам дальний бомбардировщик должен быть универсальной машиной, способной проводить радиоэлектронную борьбу, точную бомбардировку и прорыв ПВО.

Новый бомбардировщик должен быть спроектирован таким образом, чтобы можно было без особых трудностей производить его модернизацию по мере появления новых технологий.

По планам ВВС должны получить новый, «промежуточный» бомбардировщик к 2018 г. (программа «Бомбардировщик образца 2018 года»/«2018 Bomber»). В рамках проекта – боевые ударные системы большой дальности, в которые включены бомбардировщик, новые дальнобойные ракеты и даже беспилотники.

При этом в проекте «2037 Bomber» говорилось о малозаметном «тяжелом бомбардировщике», который рассматривался в качестве замены самолетов B-52 и B-1B. Он должен был обладать сверхзвуковой скоростью и большой дальностью полета (особо оговаривалась необходимость обеспечения большой ракетно-бомбовой нагрузки, включая ядерные боеприпасы). А в программе «2018 Bomber» (затем «Бомбардировщик следующего поколения» или NGB) речь шла об ударном самолете с несколько меньшими массогабаритными характеристиками, дозвуковой скоростью, средними показателями дальности полета и бомбовой нагрузки, но также разрабатываемом с широким использованием технологий «малозаметности».

Самолет должен решать широкий круг задач: стратегические и тактические бомбардировки, действия в рамках концепции «быстрого глобального удара», ведение различных видов разведки и радиоэлектронной борьбы в интересах однородных и разнородных группировок сил.

Основные требования к самолету: дозвуковая скорость полета, боевой радиус 3600–4600 км, максимальная дальность полета без дозаправки 7400–9200 км, полезная нагрузка – ракетно-бомбовое вооружение и аппаратура для ведения разведки и РЭБ совокупной массой порядка 6350–12 700 кг, а также возможность нацеливания экипажем бомбардировщика на необходимые объекты других самолетов и даже войсковых группировок. Перспективные бомбардировщики должны выполнять задания продолжительностью 50–100 ч в беспилотном режиме.

В числе других требований к NGB были (помимо дозвуковой скорости):

- малозаметность;
- способность долго находиться над определенной точкой земли;
- быть носителем крылатых ракет и ядерных бомб;
- быть в воздушном пространстве противника долгое время.

Дополнительные требования

- возможность дистанционного управления самолетом;
- длительность нахождения в воздухе при беспилотном полете, равная 50–100 ч;
- использование уже существующих двигателей – возможность перевозить вооружение общей массой в 6–12 т.

Новый бомбардировщик будет создан в качестве одного из элементов обширного «семейства ударных систем».

Новейшие требования:

- возможность наносить удары в любой точке мира;
- выполнение задач РЭБ и радиоэлектронного подавления;
- интеграция в единую информационную сеть Пентагона;
- разведка, наблюдение и рекогносцировка.

ВВС США потребуется от 80 до 175 дальних бомбардировщиков нового поколения (Пентагону нужны 10 эскадрилий – по количеству авиационных экспедиционных формирований ВВС). Отли-

чительной особенностью этих самолетов станет «модульность полезной нагрузки» – возможность применения различных авиационных средств поражения и специального оборудования в зависимости от типа миссии и задач, определенных экипажу в данном конкретном вылете.

В докладе «Поддержание стратегического превосходства Америки в ударных средствах большой дальности» приводилось сравнение между пилотируемым, опционально-пилотируемым и беспилотным дальним бомбардировщиком, которое изложено в табл. 3.1.

Т а б л и ц а 3.1

Характеристики бомбардировщиков

Характеристика	Бомбардировщик		
	Пилотируемый	Опционально-пилотируемый	Беспилотный
Угроза жизни летчиков	Да	В зависимости от миссии	Нет
Малозаметность	Различия несущественны		
Ограничения	Ограничения по физическим возможностям летчика	В зависимости от миссии	Ограничения по конструкции БПЛА
Требования по защищенным каналам связи	Желательно	В зависимости от миссии	Обязательно для современных БПЛА
Возможность перенацеливания в полете и приема дополнительных ЦУ	Осуществляется пилотом немедленно во время полета	В зависимости от миссии	Осуществляется с удаленного КП или закладывается в программе БЦВМ
Принятие решения о применении оружия	Осуществляется пилотом немедленно во время полета	В зависимости от миссии	Осуществляется с удаленного КП или закладывается в программе БЦВМ

О к о н ч а н и е т а б л . 3.1

Характеристика	Бомбардировщик		
	Пилотируемый	Опционально-пилотируемый	Беспилотный
Масса пустого самолета	На 4–6 % больше сравнимого БПЛА	На 4–6 % больше сравнимого БПЛА	–
Стоимость	Различия несущественны		
Возможность потери контроля (управления полетом)	–	В ходе длительных непилотируемых миссий требуются многократное резервирование и применение совершенной БЦВМ	В ходе длительных миссий требуются многократное резервирование и применение совершенной БЦВМ
Возможность применения ядерного оружия в соответствии с имеющимися требованиями по безопасности	Нет	Нет в случае пилотируемой миссии	Решение данной задачи сегодня невозможно

Фактически Пентагон планирует создать целый комплекс вооружений и военной техники, предназначенных для массовой атаки на территорию противника не только с нанесением ядерных ударов, но и с выведением из строя всех информационных систем. Предполагается, что перспективный комплекс будет действовать как одно целое и наносить удары в абсолютно любой точке мира. По планам Пентагона, это будет машина нового поколения, превосходящая по всем своим характеристикам все ныне существующие бомбардировщики, на вооружение в ВВС США она поступит в 2037 г.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Самохвалов Ю. П. Локальные войны и вооруженные конфликты современности : учеб. пособие / Ю. П. Самохвалов, С. В. Канивец. – Екатеринбург : УГТУ-УПИ, 2009.

Тимофеев Н. П. Высокоточное оружие США и блока НАТО : учеб. пособие / Н. П. Тимофеев, Ю. П. Самохвалов. – Екатеринбург : УрФУ, 2013.

Неупокоев В. Ф. Противовоздушный бой / В. Ф. Неупокоев. – М. : Воениздат, 1989.

Справочник офицера воздушно-космической обороны / под общ. ред. С. К. Бурмистрова. – Тверь : ВА ВКО, 2006.

Балканская страда // Воздушно-космическая оборона. – 2007. – № 2 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.vko.ru/voyny-i-konflikty/balkanskaya-strada-18> (дата обращения: 05.05.2007).

Решительная сила в действии // Там же. – 2004. – № 5 [Электронный ресурс]. – URL: http://old.vko.ru/article.asp?pr_sign=archive (дата обращения: 18.06.2004).

Лис пустыни // Современная армия : [портал]. – URL: <http://www.modernarmy.ru/article/277/operaciya-lis-pustiny> (дата обращения: 19.06.2013).

Стратегическая бомбардировочная авиация ВВС США [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.modernarmy.ru/article/131> (дата обращения: 20.04.2010).

«Стратофортрены» над Северным Вьетнамом // Воздушно-космическая оборона. – 2004. – № 1 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.vko.ru/voyny-i-konflikty/stratofortreny-nad-severnym-vetnamom> (дата обращения: 01.01.2004).

Порядок оценки стратегической авиации противника

Ц е л ь о ц е н к и – определение влияния стратегической авиации на выполнение боевой задачи как средства воздействия на обороняемый объект и как объект уничтожения в воздухе.

О ц е н и в а е м ы е э л е м е н т ы:

- 1) боевой и численный состав группировки;
- 2) боевые свойства и возможности самолетов;
- 3) базирование, аэродромы рассредоточения;
- 4) состояние и готовность к ведению боевых действий;
- 5) система управления стратегической авиации.

В ы в о д ы и з о ц е н к и:

1. Вариант начала боевых действий и его влияние на действия СА.
2. Состав сил СА, аэродромы их базирования (прил. 2).
3. Состояние и готовность к взлету (повторному вылету).
4. Воздушное направление полета СА.

Вариант оценки стратегической авиации (Северо-Западное направление). На основании имеющихся данных вариантом боевых действий стратегической авиации можно считать первый внезапный массированный авиаудар, в рамках которого стратегические бомбардировщики и самолеты-заправщики начнут взлет с авиабаз за 15–20 мин до пуска МБР и БРПЛ.

Через район боевых действий №-й дивизии ПВО необходимо ожидать налет стратегической авиации с Северо-Западного стратегического направления (СН).

С данного СН предположительно будет действовать до 40 % (79–80) бомбардировщиков из состава 8-й ВА БАК ВВС США из пятиминутной готовности к взлету.

Оперативное построение сил стратегической авиации на данном направлении, возможно, будет в 2–3 эшелона. В первом эшелоне (проры-

ва ПВО) противником может быть задействовано до 25 % дежурных сил (до 20 самолетов), во втором (ударном) эшелоне – до 35 % сил (24–28 самолетов) и в третьем – 45 % сил (30–36 самолетов).

В каждом ударном эшелоне может быть 3–9 ударных групп по 5–10 самолетов. Дистанция между группами 250–500 км.

Расстояние между эшелоном прорыва и первым ударным эшелоном может быть 500–1000 км, а между ударными – до 1500 км. Фронт налета в районе боевых действий может составить 400–600 км.

Основными средствами поражения наших объектов стратегическими бомбардировщиками являются УР СРЭМ, КР, ядерные бомбы, УР и кассетное оружие.

Самолеты В-1В (аэродромы Туле, ...) взлетают по сигналу с В-52Н и будут действовать в эшелоне прорыва ПВО с нанесением ударов УР СРЭМ и ядерными бомбами по объектам нашей ПВО с больших, средних и малых высот без захода в зоны действия наших ЗРК.

Пуск УР СРЭМ, КР и сброс ядерных бомб с самолетов В-52Н и В-2А в основном будут производиться с малых (150–600 м) высот при скорости полета 800–900 км/ч; пуск КР – с самолетов В-52Н и В-1В с дальности 2900–2600 км до объекта и удаления 600–800 км от береговой черты, но не ближе 370 км в целях безопасности самолетов-носителей.

В целях успешного преодоления нашей системы ПВО стратегические бомбардировщики при подходе к рубежу обнаружения будут снижаться и основную часть полета над нашей территорией выполнять на малых и предельно малых высотах (50–600 м).

В целях обеспечения прорыва ПВО стратегической авиацией, а также для обеспечения ее боевых действий могут быть нанесены удары по объектам в районе боевых действий авианосной (штурмовой) и тактической авиацией.

Основными способами преодоления ПВО противника стратегическими бомбардировщиками будут являться:

- полет самолетов на широком фронте;
- применение для подавления наших средств противодействия ПВО управляемых ракет до рубежа перехвата нашими истребителями ПВО;
- использование ударов по объектам нашей ПВО авианосной и тактической авиации;
- создание всех видов помех работе РЛС обнаружения, управления, целеуказания и наведения нашей системе ПВО;
- маневр самолетов по высоте, скорости и направлению.

Общая продолжительность полета стратегических бомбардировщиков к объектам удара на нашей территории составит 10–12 ч, а длительность их ударов 5–6 ч.

После нанесения удара стратегические бомбардировщики кратчайшим путем будут возвращаться на авиабазы США при организации их дозаправки топливом в воздухе или на передовые аэродромы других стран НАТО.

Повторный вылет стратегических бомбардировщиков можно ожидать через 3–5 суток.

**Аэродромы, с которых возможны
действия СБА ВВС США в границах
Уральского района ответственности за ПВО**

Аэродром, типы самолетов на нем, его принадлежность	Страна	Расстояние до границ района, км	Время полета до границ района
Барксдейл (3,6 км восточнее г. Шривпорт, штат Луизиана) B-52H	США	8790	10 ч 59 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Майнот (20,8 км севернее г. Майнот, Сев. Дакота) B-52H	США	7143	8 ч 56 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Элсворт (12,8 км сев.-восточнее г. Рэпид-Сити, штат Юж. Дакота) B-1B	США	7636	9 ч 33 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Дайс (9,6 км юго-западнее г. Абилин, штат Техас) B-52H	США	8880	11 ч 06 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Уайтмэн (4 км южнее г. Ноб-Ностер, Миссури) B-2A	США	8112	10 ч 08 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Мак-Коннелл (40 км юго-восточнее г. Уичито, штат Канзас) B-1B	США	8291	10 ч 22 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Робинс (15 км южнее г. Мейкон, штат Джорджия) B-1B	США	8590	10 ч 44 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Маунтин-Хом (17 км юго-западнее г. Маунтин-Хом, штат Айдахо) B-1B	США	7786	9 ч 43 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)

О к о н ч а н и е т а б л и ц ы

Аэродром, типы самолетов на нем, его принадлежность	Страна	Расстояние до границ района, км	Время полета до границ района
Диего-Гарсия (арх. Чагос, Индийский океан) В-52Н	Велико- брита- ния	6748	8 ч 26 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)
Туле (о. Гренландия) В-52Н, В-1В	Дания	3720	4 ч 39 мин (при $V_{кр} = 800$ км/ч)

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
ГЛАВА 1. Способы боевого применения стратегической бомбардировочной авиации ВВС США.	
Тактико-технические характеристики самолетов СБА	9
1.1. Назначение и состав стратегической бомбардировочной авиации ВВС США	9
1.2. Боевая готовность стратегической бомбардировочной авиации ВВС США	23
1.3. Варианты боевого применения стратегической авиации	28
1.4. Преимущества самолетов стратегической авиации при действиях с обычным оружием	34
1.5. Бомбардировщик В-52Н «Стратофортресс»	36
1.6. Бомбардировщик В-1В «Лансер»	44
1.7. Бомбардировщик В-2А «Спирит»	48
ГЛАВА 2. Особенности применения СБА в локальных войнах и военных конфликтах	54
2.1. СБА в операциях «Решительная сила», «Несокрушимая свобода», «Лис пустыни», «Свобода Ирку»	54
2.2. Особенности применения СБА в воздушной операции «Лайнбэкер-2»	74
ГЛАВА 3. Перспективы развития и боевого применения ВВС США	83
Заключение	92
Список использованной литературы	96
Приложение 1	97
Приложение 2	100

Учебное издание

Тимофеев Николай Петрович
Куприянов Юрий Филиппович
Самохвалов Юрий Павлович
Чурбанов Сергей Геннадьевич

Стратегическая авиация ВВС США

Способы боевого применения

Учебное пособие

Заведующий редакцией *М. А. Овечкина*
Редактор *Т. А. Федорова*
Корректор *Т. А. Федорова*
Компьютерная верстка *Г. Б. Головиной*

План изданий 2015 г. Подписано в печать 16.10.2015.
Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times.
Уч.-изд. л. 5,1. Усл. печ. л. 6,05. Тираж 50 экз. Заказ 355.

Издательство Уральского университета
620000, Екатеринбург, ул. Тургенева, 4.

Отпечатано в Издательско-полиграфическом центре УрФУ
620000, Екатеринбург, ул. Тургенева, 4.

Тел.: + (343) 350-56-64, 350-90-13

Факс +7 (343) 358-93-06

E-mail: press-urfu@mail.ru

