

The background of the cover is a complex, abstract geometric pattern. It consists of numerous sharp, angular shapes in three primary colors: red, yellow, and black. These shapes are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, resembling a stylized, jagged landscape or a series of overlapping planes. The overall effect is dynamic and visually striking.

Воздушно-  
десантные  
войска  
НАТО

Полковник И. И. АНДРУХОВ,  
инженер-полковник М. Р. ГЕОРГИЕВ,  
инженер-полковник К. Е. ЕФИМОВ

# ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫЕ ВОЙСКА НАТО

*Под редакцией  
полковника АНДРУХОВА И. И.*

Ордена Трудового Красного Знамени  
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР  
МОСКВА — 1970

**Андрухов И. И. и др.**

**A70** Воздушнодесантные войска НАТО. М., Воениздат, 1970.

240 с. 16.000 экз. 80 коп.

В книге на основе обобщения опыта войсковых учений, уставов, наставлений и другой зарубежной литературы рассматриваются современное состояние и перспективы развития воздушнодесантных войск основных стран НАТО (главным образом, США), их боевое применение и организационная структура, техника и способы выброски (высадки) тактических и оперативно-тактических воздушных десантов, их подготовка и выполняемые ими задачи.

При описании средств парашютного и посадочного десантирования приводятся основные летно-технические характеристики боевых и транспортных самолетов (вертолетов), парашютных систем, реактивно-тормозных устройств и их фотографии. Книга предназначена для офицеров Советской Армии и читателей, интересующихся вооруженными силами капиталистических государств.

## ВВЕДЕНИЕ

Взгляды военного руководства США и других стран НАТО на характер и способы ведения будущей войны обусловлены принятой в начале 60-х годов политическим руководством США, а впоследствии и остальными странами НАТО стратегической концепцией «гибкого реагирования». Эта концепция, как известно, пришла на смену так называемой «доктрине массированного возмездия», которая основывалась на военно-техническом превосходстве США в области средств вооруженной борьбы, и в первую очередь в ядерном оружии. Она предусматривала подготовку и ведение против Советского Союза и других социалистических стран всеобщей ядерной войны независимо от размера и характера конфликта.

Исходя из оценки новых условий, т. е. возросшей ракетно-ядерной мощи Советского Союза и утраты ядерного превосходства США, политическое и военное руководство США признало более приемлемой и целесообразной доктрину «гибкого реагирования», которая, по его мнению, обеспечивает возможность ведения в случае необходимости всеобщей ядерной войны и ограниченных войн без применения и с применением тактического ядерного оружия.

Основные принципы стратегии «гибкого реагирования» непрерывно развиваются и уточняются политическим и военным руководством США. За последние годы наиболее серьезные коррективы были внесены в положения, касающиеся подготовки и ведения ограниченных войн. Если при зарождении этой стратегии под «ограниченными войнами» подразумевались фактически колониальные войны в отдельных удаленных районах, охватывающих незначительные территории, то в последующем возможность таких войн стала изучаться применительно ко всем театрам военных действий, в том числе и к Европейскому театру, где сосредоточены главные группировки сторон.

В теоретическом плане ограниченная война сейчас

определяется американскими теоретиками как вооруженный конфликт с применением только обычных средств или с ограниченным использованием ядерного оружия.

Основная тяжесть ведения ограниченных войн возлагается на силы общего назначения, в которых главная роль отводится сухопутным войскам, тактической и авианосной авиации. Для немедленного усиления группировок этих сил, развернутых на различных театрах, на территории США содержатся специальные силы сухопутных войск, авиации и флота, которые могут быть переброшены по воздуху и морем, а также транспортные средства, способные осуществить быструю доставку войск и грузов в районы возникших военных конфликтов.

В США создано, в частности, ударное командование, или мобильный стратегический резерв, состоящий из мобильных частей и соединений сухопутных войск и тактической авиации. Этот резерв имеет в своем распоряжении тактическое ядерное оружие и необходимые воздушные и морские транспортные средства для быстрой переброски войск в тот район, где они окажутся необходимыми.

Мировая война, по мнению американского командования, может возникнуть внезапно либо после определенного периода острой политической напряженности, либо в результате перерастания ограниченной войны во всеобщую ядерную войну. Американское командование полагает, что при любых условиях вступления в войну возможности проведения мобилизации будут крайне ограничены. В связи с этим все мероприятия по созданию группировок вооруженных сил, поддержанию их в постоянной боевой готовности, подготовке резервных компонентов, оперативному оборудованию территории и созданию запасов материально-технических средств на континенте и на вероятных театрах военных действий считается необходимым проводить заблаговременно, еще в мирное время.

Для достижения внезапности наиболее вероятным считается развертывание военных действий теми группировками вооруженных сил, которые созданы и развернуты на континентальной части США и на вероятных театрах военных действий в мирное время. Усиление развернутых группировок вооруженных сил на ТВД предполагается осуществить в период обострения обстановки или с началом военных действий.

В отношении роли и значения видов вооруженных сил считается, что война может быть выиграна объединенными усилиями всех видов вооруженных сил. Однако в ядерной войне главная роль отводится тем видам вооруженных сил, которые обладают наибольшими возможностями по нанесению ядерных ударов и по борьбе с ракетными средствами противника в воздухе. Такими возможностями, как известно, обладают ВВС и ВМС.

Что касается сухопутных войск, то, по взглядам командования США и других стран НАТО, определяющим в организации и ведении их боевых действий является ракетно-ядерное оружие. Поэтому их успех ставится в прямую зависимость от результатов применения этого оружия. Считается, что действия сухопутных войск на поле боя будут характеризоваться высокой маневренностью и частыми переходами от одного вида боевых действий к другому.

Основным видом боевых действий считается наступление, в результате которого могут быть достигнуты решительные цели.

В основу наступательных действий положено умелое использование войсками результатов применения ядерного оружия.

С декабря 1967 года стратегия «гибкого реагирования» считается официально принятой всеми странами — участницами НАТО. Практически основные положения этой доктрины большинством стран приняты к руководству, по сути дела, сразу же после появления этой доктрины. К их числу относятся прежде всего ФРГ и Великобритания.

Правящие круги Западной Германии в общих вопросах военной стратегии полностью придерживаются взглядов и установок командования США. Военные теоретики ФРГ полагают, что будущая война станет мировой коалиционной войной между Западом (империалистический лагерь) и Востоком (социалистический лагерь). Она будет преследовать предельно решительные цели и вестись с использованием средств массового поражения. Наряду с этим руководители бундесвера допускают возможность ведения в Европе и ограниченных войн. Некоторые военные теоретики считают абсолютной необходимостью использование тактического ядерного оружия в самом начале ограниченной войны. По их мнению, решение на

применение ядерного оружия должно приниматься в зависимости от конкретно сложившейся обстановки.

По мере роста военной и экономической мощи ФРГ, а также увеличения удельного веса западногерманских вооруженных сил в блоке они начинают оказывать все более активное влияние на военную политику и военную стратегию НАТО, а также на практическую подготовку объединенных вооруженных сил к войне против социалистических стран.

Возросшее влияние ФРГ на военную стратегию НАТО нашло свое выражение, в частности, в принятии командованием этого блока западногерманской стратегической концепции «передовой обороны», которая выражает наиболее агрессивные взгляды боннского руководства на ведение боевых действий против социалистических стран Европы на Центрально-Европейском ТВД. Командование НАТО приняло также предложение ФРГ о расширении глубины Центрально-Европейского театра военных действий с правом размещения военных баз бундесвера на территории стран Западной Европы.

Основным способом развязывания войны военные теоретики ФРГ, как и других стран НАТО, считают внезапное нападение. Наибольшие выгоды из такого нападения можно извлечь, по их мнению, путем нанесения упреждающего ядерного удара, который обеспечит победу в войне в короткие сроки даже без развертывания широких военных действий обычными средствами.

Западная Германия пока еще не обладает ядерным оружием и стратегическими средствами его доставки, поэтому участие западногерманских сил в массированном ядерном ударе является ограниченным. Главную роль в первой фазе начального периода всеобщей ядерной войны должны сыграть стратегические силы США и объединенные военно-воздушные и военно-морские силы НАТО, на вооружении которых состоят основные средства ядерного нападения. Считается, что сухопутные войска могут принять участие в нанесении первых ударов на ТВД только небольшой частью своих средств. Основная их задача в этот период будет состоять в обеспечении ядерных средств доставки, осуществляющих массированные удары.

Сухопутные войска, по мнению командования бундесвера, будут играть важнейшую роль лишь во второй

фазе начального периода войны, когда перед ними встанут задачи по завершению разгрома противостоящих группировок противника и захвату его территории. Боевые действия должны быть начаты в основном теми силами и в той группировке, которые создаются еще в мирное время. В соответствии со стратегической концепцией «передовой обороны» основные силы сухопутных войск ФРГ в настоящее время располагаются в непосредственной близости от границ ГДР и ЧССР и открыто нацелены против этих стран.

Как упоминалось выше, стратегию «гибкого реагирования» приняла на вооружение также и Великобритания, причем в своей военной политике она начала руководствоваться ею одной из первых стран — участниц блока. С появлением этой доктрины наряду с гонкой ядерного оружия в стране все больше форсируется производство новейших образцов обычного вооружения, которым в первую очередь вооружаются английские войска, находящиеся в Западной Германии в составе объединенных вооруженных сил НАТО в Европе.

В официальных заявлениях английского правительства неоднократно подчеркивалось, что Великобритания должна иметь вооруженные силы, способные вести боевые действия в условиях «большой» войны с применением оружия массового поражения, «малых» войн с использованием обычных средств вооруженной борьбы, а также осуществлять карательные операции против своего народа и народов колониальных и зависимых стран. «Вооруженные силы, — говорится в Белой книге по военным вопросам на 1966/67 финансовый год, — должны быть современными, гибкими и эффективными». Они, по мнению английского военного руководства, должны быть небольшими по численности, но мощными и высокоподвижными, оснащенными как ракетно-ядерным оружием, так и современным обычным оружием, иметь средства, приспособленные для ведения «противопартизанских действий».

Существенное место в военной политике Англии отводится вооруженному подавлению национально-освободительного движения народов, направленному на сохранение остатков колониализма. Приспосабливаясь к новым условиям, английские военные идеологи разработали так называемую концепцию «мобильной обороны», именуе-



мую нередко в печати стратегией «пожарных команд». Суть этой стратегии сводится к тому, чтобы держать в метрополии, а также в узловых пунктах мировых коммуникаций значительные контингенты вооруженных сил, которые можно было бы, опираясь на транспортную авиацию и морские военные базы, в частности на аэродромную сеть, быстро перебрасывать в любой угрожаемый район. Такая система позволяет в сжатые сроки создавать в определенных районах сильную объединенную группировку вооруженных сил, с тем чтобы, как отмечалось в английской военной печати, душить освободительное движение в зародыше, пока оно еще не разрослось. Концепция «мобильной обороны» позволяет также акклиматизировать часть войск, приучить их к действиям в трудных условиях тропического климата, джунглей, горной местности.

По примеру США англичане создали так называемые объединенные тактические ударные силы в составе ударных авианосцев флота, армейского стратегического резерва, базируемого в метрополии, и группы транспортной авиации. Эти силы являются боевой основой концепции «мобильной обороны». Войска специального командования находятся в постоянной боевой готовности для немедленной переброски в районы, где возникнет угроза интересам английского империализма.

Придавая большое значение сухопутным войскам в осуществлении своих военно-политических планов, командования вооруженных сил США, Великобритании, ФРГ и других стран НАТО наряду с усилением огневой мощи уделяет большое внимание повышению их стратегической и тактической мобильности и подвижности.

С появлением ядерного оружия в значительной степени изменилось соотношение между огнем и подвижностью войск в пользу первого. Оно может быть в какой-то мере уравновешено только при значительном увеличении подвижности войск. Однако в районах применения ядерного оружия эта подвижность весьма ограничена, да и естественные препятствия, особенно крупные водные рубежи, могут надолго задержать продвижение наступающих войск.

В иностранной печати, особенно в американской и западногерманской, отмечается, что сухопутные силы не могут достичь максимальной мобильности, если они бу-

дуг передвигаться только по суше. Известно, что характер местности во многих районах мира исключает возможность использования танков, бронетранспортеров, а иногда и вездеходов. Поэтому первостепенное значение, по мнению зарубежных военных специалистов, приобретает воздушная мобильность.

Мобильность, по взглядам командования ФРГ, выражается в беспрепятственной смене по месту и времени вида боевых действий, в подвижном ведении огня, в быстром изменении направления основного удара, в смене огня и движения, а также в быстрой организации снабжения<sup>1</sup>. Если войска будут обладать воздушной мобильностью, то это, по мнению американских военных специалистов, позволит сократить время на разведку противника, быстро рассредоточить силы и вновь собрать их для удара, перебросить резервы в угрожаемые районы, закрепить успех, блокировать вражеские части при их отступлении и т. д. и т. п.

Западногерманский военный теоретик Зенгер Эттерлин пишет, что под воздушной мобильностью понимается внедрение летательных аппаратов всех видов во все рода войск. Он называет этот процесс новым историческим шагом, который по своей важности можно сравнить лишь с заменой после второй мировой войны пеших сухопутных войск моторизованными армиями. Считается, что широкое использование летательных аппаратов может существенно изменить характер наземных боевых действий за счет маневра войск в воздухе.

Судя по высказываниям ряда зарубежных государственных деятелей и военных теоретиков, а также по опыту военных действий США во Вьетнаме и различных учений и военных игр, основными направлениями в строительстве вооруженных сил в свете требований концепции «воздушной мобильности» можно считать развитие воздушнодесантных войск, совершенствование теории и практики применения воздушных десантов, усиленное развитие военно-транспортной авиации, а также создание аэромобильных войск.

В настоящее время почти каждая страна — участница Североатлантического блока имеет в составе своих вооруженных сил воздушнодесантные войска.

---

<sup>1</sup> «Веркунде», № 6, 1968 г.

Западногерманский журнал «Веркунде» указывает, что «в результате постоянного прогресса техники сильно возросли возможности использования воздушнодесантных войск, управления ими, их оснащенность и снабжение. Вертолеты и транспортные самолеты позволяют осуществлять не только десантирование небольших и крупных подразделений и частей, но и перебрасывать по воздуху тяжелое вооружение, бронированные боевые и транспортные машины. Диапазон использования воздушнодесантных войск весьма широк. Участие парашютистов и воздушно-посадочных подразделений является характерной чертой ведения боевых действий в современных условиях»<sup>1</sup>.

Известный американский теоретик по использованию воздушнодесантных войск генерал Д. Гейвин в своей книге «Воздушнодесантная война» писал, что воздушные десанты в будущем смогут наносить сокрушительный удар из любого места по любому пункту на земном шаре. Причем «воздушнодесантные операции по своим масштабам превзойдут все те, что проводились до сих пор. Целые армии смогут подниматься в воздух и высаживаться в глубоком тылу противника».

О важности значения, которое придается американским военным командованием и командованиями других стран НАТО использованию воздушных десантов, свидетельствует тот факт, что почти на всех учениях и маневрах войск армии США за последние десять лет отработывались вопросы применения воздушных десантов самого различного состава. Почти во всех армиях тщательно изучается опыт использования воздушнодесантных войск во второй мировой войне.

По мнению зарубежных военных специалистов, воздушнодесантные войска благодаря присущей им подвижности могут широко использоваться не только во всеобщей ядерной войне, но и в локальных войнах без применения ядерного оружия. Считается, что в ядерной войне воздушнодесантные войска в силу высокой маневренности смогут быстрее других войск оказаться в районах ядерных взрывов и первыми развить и закрепить их успех. Кроме того, располагая современными средствами борьбы, воздушнодесантные войска способны выполнить

---

<sup>1</sup> «Веркунде», 1963, № 1.

задачи в тылу противника с решительными целями и в сжатые сроки.

Многие зарубежные военные специалисты подчеркивают, что в ходе военных действий в Алжире, Корее, во Вьетнаме воздушнодесантные войска доказали свое возросшее значение. На основе опыта использования воздушнодесантных войск в ходе второй мировой войны и локальных войн, а также на различных учениях, маневрах и играх совершенствуется теория и практика их боевого применения. В вооруженных силах ряда стран, особенно в США, большое внимание уделяется проведению различных мероприятий, направленных на развитие и усовершенствование воздушнодесантных войск. Главная цель всех этих мероприятий состоит в том, чтобы повысить мобильность, неуязвимость воздушнодесантных войск на поле боя, оперативность в решении боевых задач в условиях как всеобщей ядерной войны, так и ограниченных войн.

В связи с требованиями максимального повышения мобильности вооруженных сил большое значение приобретает военно-транспортная авиация. Она способна в кратчайшие сроки перебрасывать на большие расстояния крупные массы войск, боевой техники и предметов материально-технического обеспечения.

В настоящее время военно-воздушные силы США, Англии и других стран НАТО обладают значительными возможностями по переброске по воздуху войск, военной техники и предметов тылового обеспечения. Так, например, в США для этих целей может быть привлечено в общей сложности свыше 1860 самолетов, в том числе около 490 самолетов транспортной авиации из состава военно-транспортного авиационного командования (ВТАК), более 500 самолетов транспортно-десантной авиации тактического авиационного командования, более 870 транспортных самолетов ВВС резерва, транспортно-десантных самолетов ВВС национальной гвардии и транспортных самолетов гражданского авиационного резерва<sup>1</sup>.

По данным зарубежной печати, за один рейс транспортная и транспортно-десантная авиация, базирующаяся на континентальной части США, может поднять бо-

---

<sup>1</sup> «Форс аэрян франсез», февраль 1968 г.

лее 40 тыс. человек с личным вооружением. С привлечением самолетов ВВС национальной гвардии, резерва и самолетов гражданских авиационных компаний авиационно-транспортные средства могут поднять за один рейс свыше 100 тыс. человек с личным оружием.

Считается, что практически транспортная авиация США при переброске только личного состава без тяжелого вооружения в состоянии перебрасывать из США в Европу каждые трое суток личный состав двух пехотных дивизий.

Наряду с военно-транспортными самолетами широкое развитие получают военные вертолеты. Обладая значительно большей скоростью и маневренностью по сравнению с наземными боевыми машинами, вертолеты позволяют войскам быстро преодолевать различные препятствия и преграды. В отличие от самолетов вертолеты обладают способностью вертикально совершать взлет и посадку, не требуя площади для разбега или пробега. Они могут также перемещаться в любом направлении и неподвижно висеть в воздухе. Кроме того, известно, что вертолеты уже сейчас являются не только транспортным средством, но и эффективным боевым средством, способным поддерживать и обеспечивать бой высаженных с них войск. Все эти качества вертолета позволили ему прочно утвердиться в системе вооруженных сил.

В последние годы серьезное внимание уделяется развитию вертолетов. Оно осуществляется в направлении как увеличения их грузоподъемности, скорости и дальности полета, так и защищенности от огня стрелкового оружия и оснащения различным вооружением.

За последние 10—15 лет вертолеты получили широкое распространение почти во всех армиях стран НАТО, особенно в вооруженных силах США. Некоторые зарубежные военные специалисты считают, что в 1969 году треть всех находящихся на службе летательных аппаратов, предусмотренных американскими военными планами, будет представлена вертолетами. Это составит около 12 тыс. вертолетов<sup>1</sup>.

Особенно широко внедряются вертолеты в сухопутные войска. Это позволяет в больших масштабах применять тактические воздушные десанты, которым также

---

<sup>1</sup> «Авизийшн уик», 20 января 1969 г.

придается большое значение. Считается, что использование вертолетов увеличило возможность осуществлять высадку воздушных десантов из состава обычных сухопутных войск, не обученных парашютному десантированию. Применение вертолетов способствовало успешному решению некоторых серьезных проблем. Если при парашютном способе десантирования войска после приземления оказывались сильно рассредоточенными и их боеспособность в течение определенного времени оставалась низкой, то войска, доставленные в район высадки на вертолетах, готовы вступить в бой немедленно.

Следует заметить, что в последнее время для высадки воздушных десантов с вертолетов используются и воздушнодесантные войска. Как известно, части воздушнодесантных войск США применяются в так называемых аэромобильных операциях во Вьетнаме.

На проведенном в 1967 году крупном учении «Прыжок пантеры» 26-я парашютнодесантная бригада ФРГ вследствие неблагоприятных метеорологических условий была переброшена в район боевых действий не на самолетах, а на вертолетах. Там же вертолеты использовались для переброски артиллерии, а также для высадки подразделений в район, по которому наносился ядерный удар в целях использования его результатов.

В организационном отношении внедрение вертолетов в сухопутные войска нашло свое решение в создании такого рода войск, как армейская (войсковая) авиация. В послевоенный период армейская авиация наиболее широкое развитие первоначально получила в сухопутных войсках США, а затем в Великобритании, во Франции и в ФРГ.

Кроме подразделений и частей вертолетов, входящих в состав армейской авиации, в американских сухопутных войсках вертолеты включены непосредственно в состав так называемых аэромобильных соединений.

Основное преимущество такой дивизии, как об этом пишут американские специалисты, заключается в том, что она способна совершать маневр подразделениями на поле боя с помощью летательных аппаратов, а также оказывать огневую поддержку боевым подразделениям не только артиллерией, перебрасываемой по воздуху, но и огневыми средствами, непосредственно установленными на вертолетах.

Аэромобильное соединение значительно отличается от пехотной и воздушнодесантной дивизий не только тактической, но и стратегической мобильностью. Ее вес составляет всего лишь одну треть веса пехотной дивизии, поэтому для стратегической переброски требуется приблизительно в 1,5—2 раза меньше самолето-вылетов, чем для пехотной или воздушнодесантной дивизии.

С октября 1965 года 1-я аэромобильная дивизия используется американцами в военных действиях во Вьетнаме. На основании опыта боев во Вьетнаме американцы сделали вывод о том, что аэромобильные войска могут с успехом действовать не только на труднодоступных театрах военных действий, не только в локальных войнах, но и на развитых ТВД (например, в Европе) в условиях всеобщей ядерной войны<sup>1</sup>.

По образцу аэромобильных подразделений американской армии предполагается создание частей «воздушной кавалерии» в вооруженных силах Западной Германии.

В 1961 году в рамках НАТО созданы так называемые мобильные силы. В их состав включены парашютнодесантные и пехотные подразделения и подразделения ВВС от различных стран — всего шесть батальонных групп, несколько эскадрилий тактической авиации (в том числе самолеты — носители ядерного оружия) и истребители ПВО. Эти силы предназначаются для использования путем переброски их по воздуху в стратегической зоне НАТО. Наиболее вероятными районами их использования считаются фланги НАТО — Северная Норвегия, Греция и Турция.

Командование НАТО придает исключительно большое значение подготовке мобильных сил. Ежегодно с ними проводится по несколько учений. Главной целью этих учений была проверка возможностей быстрого усиления войск НАТО на северном и южном флангах блока — в Норвегии и Греции, а также отработка взаимодействия мобильных сил с национальными вооруженными силами этих стран на случай ведения там боевых действий.

Таким образом, в свете требований стратегии «гибкого реагирования» командования армий США, ФРГ, Великобритании и других стран НАТО большое внима-

---

<sup>1</sup> «Арми дайджест», № 8, август 1967 г.

ние уделяют повышению мобильности войск, в том числе воздушной, увеличение которой мыслится достичь путем широкого использования летательных аппаратов. Наиболее приспособленными для использования летательных аппаратов считаются воздушнодесантные и аэромобильные войска и так называемые мобильные силы НАТО.

В настоящей работе на основе открытых материалов зарубежной печати излагаются взгляды на роль, задачи и порядок использования воздушнодесантных и аэромобильных войск основных стран НАТО в ядерной и ограниченной войнах, приводятся их организация, вооружение и возможные направления развития.

---



## **ЗАРОЖДЕНИЕ И ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ВОЙСК ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ; РОЛЬ, ЗАДАЧИ И ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

Воздушнодесантные войска армии США, Великобритании и других стран НАТО являются одним из молодых родов войск. Они зародились в конце 30-х, а в некоторых странах — в начале 40-х годов XX века.

**США** приступили к формированию своих воздушнодесантных войск в начале 1940 года. К этому времени в ряде других стран уже имелся опыт создания, организации и использования воздушнодесантных войск, который в значительной мере использовался американцами. Наибольший опыт, как известно, имел Советский Союз.

В 1939 году военное министерство США предложило создать небольшое управление по исследованию вопросов, связанных с развитием воздушнодесантных войск. В 1940 году была выработана конкретная программа по созданию этих войск. В соответствии с этой программой в июне этого года в США был сформирован небольшой опытный отряд парашютистов-добровольцев, которые в августе 1940 года совершили первый прыжок с самолета «Дуглас» В-18.

В сентябре того же года в США было сформировано первое десантное боевое подразделение — 501-й парашютный батальон. К концу 1940 года в армии США уже насчитывалось пять отдельных парашютнодесантных батальонов численностью 450 человек каждый. Эти батальоны впоследствии явились основой для развертывания и подготовки воздушнодесантных соединений.

Серьезным толчком в развитии воздушнодесантных войск армии США послужила Критская операция немцев в 1941 году. Американское командование, изменив взгляды на роль воздушных десантов в войне, развернуло интенсивную работу по формированию, оснащению и подготовке воздушнодесантных войск. В первую очередь

укомплектовывались парашютнодесантные части, а с конца 1941 года началось комплектование посадочно-десантных частей.

К началу 1943 года в США уже были сформированы две воздушнодесантные дивизии (82-я и 101-я). Примерно с этого же времени американцы начали широко проводить подготовку парашютистов, что дало возможность к осени 1943 года сформировать еще три дивизии (11, 13 и 17 влд).

Воздушнодесантная дивизия считалась основным оперативно-тактическим соединением вdv армии США. В ее составе были парашютные и планерные части, имелись противотанковое и противовоздушное оружие, артиллерия и значительное количество автомашин. Общая численность личного состава дивизии составляла 9952 человека, в том числе 600 офицеров.

До 1943 года воздушнодесантные войска армии США комплектовались исключительно добровольцами. Однако эта система комплектования, существовавшая в США в мирное время, имела недостатки, существенно влиявшие на создание и подготовку массовой армии, необходимой для войны. Вследствие этого принцип добровольности был отменен, и на основании закона о всеобщей мобилизации воздушнодесантные войска с 1943 года комплектовались исключительно по призыву. В войска отбирались лица в возрасте 21—35 лет при наличии достаточного общего образования. Для стимулирования службы личный состав воздушнодесантных войск получал дополнительное денежное вознаграждение.

Наряду с формированием воздушнодесантных войск в армии США был создан парк транспортно-десантной авиации и планеров, позволяющий перебрасывать на значительные расстояния целые соединения с их вооружением и техникой. Основным военно-транспортным самолетом был самолет «Дуглас» С-47 грузоподъемностью 3 т. Планеры имели грузоподъемность 3 т (СГ-13) и 1,7 т (СГ-4А). Обычно они буксировались транспортным самолетом «Дуглас» С-47.

Для одновременной переброски воздушнодесантной дивизии того времени требовалось около 700 самолетов и около 1000 планеров.

В конце 1943 года и в начале 1944 года 82-я и 101-я воздушнодесантные дивизии были переброшены в

Англию. В августе 1944 года туда же была переброшена 17-я воздушнодесантная дивизия.

В феврале 1945 года в Европу была переброшена 13-я воздушнодесантная дивизия. Однако участия в боях она не принимала. Помимо названных пяти воздушнодесантных дивизий в США имелась еще одна отдельная воздушнодесантная бригада.

В августе 1944 года англо-американское командование из действующих в Европе воздушнодесантных войск создало 1-ю воздушнодесантную армию союзников в составе двух воздушнодесантных корпусов — американского и английского, имевших соответственно три американские (17, 82 и 101-ю) и две английские (1-ю и 6-ю) воздушнодесантные дивизии, одну-две отдельные воздушнодесантные бригады и, кроме того, французские и польские парашютные части. Командующий армией имел в своем распоряжении и военно-транспортную авиацию.

Создавая союзную воздушнодесантную армию, англо-американское командование стремилось объединить все имеющиеся в их распоряжении воздушнодесантные войска под единое командование, что должно было облегчить подготовку и проведение воздушнодесантных операций крупного масштаба. Кроме того, это объединение, как утверждают зарубежные военные специалисты, способствовало более рациональному использованию различной транспортно-десантной авиации при переброске войск, а также облегчало материально-техническое обеспечение воздушных десантов.

Одновременно с созданием воздушнодесантной армии были сформированы командование и штаб 18-го воздушнодесантного корпуса, которые предназначались для непосредственного управления боевыми действиями воздушного десанта в тылу противника, если состав десанта превышал одну дивизию.

Боевое применение американских воздушнодесантных войск на Европейском и Тихоокеанском театрах военных действий началось с 1943 года. Несколько раньше (ноябрь 1942 г.) для захвата необороняемого аэродрома был применен небольшой десант (до батальона) в Северной Африке, где англо-американцы вели боевые действия против немецких войск генерала Роммеля.

В Западной Европе воздушнодесантные соединения и части армии США применялись в совместных операциях

англо-американских войск. Наиболее крупные воздушно-десантные операции с участием американских частей были проведены в Сицилии, при вторжении англо-американских войск на северное побережье Франции (Нормандия), в ходе Голландской наступательной операции и при форсировании р. Рейн.

В Сицилийской воздушнодесантной операции, проведенной с 9 по 14 июля 1943 года, в целях содействия высадке морского десанта использовались два полка 82 ввд.

После Сицилийской операции американцы в сентябре 1943 года высадили несколько воздушных десантов из состава 82 ввд при вторжении в Италию в так называемой Салернской морской десантной операции.

В Нормандской воздушнодесантной операции, проведенной 6—7 июня 1944 года, также в целях содействия высадке морских десантов и прикрытия их флангов после высадки принимали участие 82 и 101 ввд.

Эти же дивизии использовались и в Арнемской воздушнодесантной операции, проведенной с 17 по 25 сентября 1944 года в целях содействия наступающим войскам с фронта.

17 ввд применялась в Рейнской воздушнодесантной операции, проведенной 24—25 сентября 1945 года в целях содействия наступающим войскам в форсировании р. Рейн.

На Тихоокеанском театре военных действий, куда была переброшена 11 ввд, воздушные десанты армии США применялись в ограниченных масштабах. В 1943—1945 годах небольшие по своему составу (батальон — полк) десанты использовались в ходе боевых действий в Новой Гвинее, Северной Бирме, на Соломоновых и Филиппинских островах.

Учитывая опыт второй мировой войны, американское командование разработало основные принципы использования воздушнодесантных войск США. Установлено, что воздушнодесантные войска используются главным образом во взаимодействии с наземными, воздушными и морскими силами. Основной предпосылкой успеха воздушнодесантных операций является превосходство в воздухе.

Воздушнодесантные войска должны применяться внезапно, массированно. Считалось, что целесообразнее применять десанты в составе не менее дивизии.

Основными задачами воздушных десантов считались:

— захват важных объектов и районов местности во взаимодействии с войсками, наступающими с фронта, и удержание их до подхода главных сил;

— содействие наземным войскам в разгроме противостоящей группировки путем уничтожения отходящих войск, а также в воспреещении подхода и уничтожении его подходящих резервов;

— обеспечение высадки своего морского десанта захватом прибрежного района и воспреещением подхода резервов противника;

— нарушение управления войсками, коммуникаций и снабжения войск противника, совершение диверсий и др.

После второй мировой войны воздушные десанты армии США применялись во время боевых действий в Корее. Так, в боях за Пхеньян 20—21 октября 1950 года в целях содействия войскам, наступающим с фронта, в уничтожении отходящего противника применялся воздушный десант в составе усиленного 187-го воздушно-десантного полка. В марте 1951 года этот же полк использовался в составе воздушного десанта севернее Сеула.

В послевоенный период воздушные десанты в составе от парашютнодесантного батальона до воздушнодесантной дивизии применялись в ходе различных учений и маневров войск США, а также НАТО. На этих учениях и маневрах воздушнодесантные войска США получали практические навыки в ведении активных боевых действий в тылу противника в условиях применения средств массового поражения. Примерно с середины 60-х годов войска начали обучаться действиям и в условиях применения только обычных средств поражения с переходом к применению ядерных средств или без них.

В послевоенный период уделялось большое внимание совершенствованию организационной структуры воздушнодесантных соединений армии США. Воздушнодесантные дивизии были переведены на новую организацию в 1956—1957 годах, а затем в 1962 году.

**Великобритания** в составе своей армии до второй мировой войны воздушнодесантных войск не имела. Только в июле 1940 года были сформированы первая воздушнодесантная часть и десантный центр. В этот же

период был создан опытный центр воздушнодесантных войск, которому была поставлена задача разработать организацию, вооружение и оснащение частей воздушнодесантных войск, отвечающих задачам и условиям их применения.

К ноябрю 1941 года закончился экспериментальный период в развитии английских воздушнодесантных войск. В этом же году был сформирован штаб воздушнодесантных войск. Первым воздушнодесантным соединением была созданная в октябре 1941 года бригада. 3 ноября 1941 года была сформирована воздушнодесантная дивизия, в состав которой вошли две бригады (парашютнодесантная и посадочно-десантная) и полк пилотов-планеристов.

К концу 1945 года в составе вооруженных сил Великобритании имелись три воздушнодесантные дивизии и несколько отдельных бригад, батальонов и частей специального назначения. Для подготовки личного состава было открыто пять школ и несколько учебных центров.

Воздушнодесантная дивизия считалась высшим соединением воздушнодесантных войск. В ее составе имелись две парашютнодесантные и одна посадочно-десантная бригады, артиллерийский, противотанковый и бронеразведывательный полки, а также специальные и тыловые службы. По штату общая численность личного состава дивизии составляла около 14 100 человек. Дивизия имела на вооружении 33 легких и крейсерских танка, 127 артиллерийских орудий, 535 минометов, 38 огнеметов и другое вооружение, а также около 600 грузовых и свыше 1000 легковых автомашин повышенной проходимости, снабженных прицепами для перевозки боеприпасов.

По взглядам командования английской армии, воздушнодесантная дивизия должна была в основном использоваться для решения задач в тылу врага в полном составе. Исходя из этого принципа, в период второй мировой войны воздушнодесантные войска Великобритании применялись главным образом для непосредственного обеспечения операции при наступлении главных сил, а также для захвата плацдармов на морском побережье и при форсировании водных преград. Однако это положение не исключало возможности применения воздушнодесантных войск для самостоятельных действий, а также для диверсионно-разведывательных действий в составе

небольших подразделений. Считалось, что воздушнодесантные войска не должны применяться в тех случаях, когда имеется непосредственная угроза уничтожения воздушного десанта в момент его приземления. Особенно рекомендовалось учитывать большую уязвимость парашютистов со стороны танков противника. В руководящих положениях по применению воздушных десантов указывалось, что только наступательные действия и инициатива обеспечивают успех в выполнении операции воздушнодесантных войск. Воздушнодесантные части теряют свои преимущества, переходя к оборонительным действиям, потому, что противник может быстро создать перевес в силах для уничтожения воздушного десанта.

Впервые парашютисты Великобритании вступили в боевые действия в феврале 1941 года в Южной Италии, где небольшая группа была выброшена для разрушения водохранилища.

Через год, в феврале 1942 года, был применен второй воздушный десант во Франции, в районе местечка Брюневаль (30 км сев. Гавра) для захвата немецкой радиолокационной станции.

В октябре 1942 года 1-я английская воздушнодесантная бригада была применена в Северной Африке на территории Алжира. Бригада имела задачу захватить аэродромы и другие важные пункты, чем воспрепятствовать доставке подкреплений войскам Роммеля из Италии и Франции, а также затруднить выход его войск из Африки. Впоследствии эта же бригада участвовала в боях на острове Сицилия и в Италии.

6-я английская воздушнодесантная дивизия участвовала в Нормандской операции. 1-я воздушнодесантная дивизия была выброшена в районе г. Арнем для захвата города и удержания его до подхода основных сил союзных войск. Однако высадка была неудачной. За девять суток боев дивизия была почти полностью уничтожена.

На завершающем этапе войны в Европе 6-я воздушнодесантная дивизия использовалась в Рейнской операции.

В послевоенный период подразделения и части воздушнодесантных войск неоднократно использовались для проведения так называемых карательных операций на острове Кипр, в Адене, на юге Аравии и в других районах Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии.

В ноябре 1956 года английские воздушнодесантные части принимали участие в нападении на Египет.

Английские воздушные десанты, так же как и американские, весьма часто применяются в ходе различных учений и маневров.

В годы второй мировой войны значительными по своему составу были воздушнодесантные войска фашистской **Германии**. В бывшей немецкой армии имелись два вида воздушнодесантных войск: парашютнодесантные и посадочно-десантные. К первым относились части, прошедшие специальную парашютную подготовку и подготовку к боевым действиям с противником после высадки в его тылу. Посадочно-десантные войска представляли собой обыкновенные стрелковые или горнострелковые части, перебрасываемые в районы боевых действий на транспортных самолетах или на планерах.

Парашютнодесантные войска организационно входили в состав ВВС. До 1943 года основу парашютнодесантных войск Германии составлял 11-й авиационный корпус, в состав которого входили 7-я парашютнодесантная дивизия, штурмовой планерный полк, боевая авиационная группа (в основном истребители), эскадра транспортной авиации, парашютный зенитно-пулеметный батальон, парашютный инженерный батальон и парашютный санитарный отряд.

С 1943 года высшей организационной и оперативно-тактической единицей являлась воздушнодесантная дивизия, а в конце этого же года была создана 1-я воздушнодесантная армия, состоявшая из 1-го и 2-го воздушнодесантных корпусов, в которые входили восемь воздушнодесантных и одна танковая дивизия «Герман Геринг».

В начале 1945 года 1-я воздушнодесантная армия состояла из семи воздушнодесантных дивизий общей численностью 120 тыс. человек.

В воздушнодесантной дивизии, состоящей из трех парашютно-стрелковых полков, парашютного артиллерийского дивизиона (75-мм), парашютного противотанкового батальона (37-мм), парашютного зенитно-пулеметного батальона, саперного батальона и батальона связи, насчитывалось около 12 тыс. человек.

Танковая дивизия «Герман Геринг» имела в своем составе до 23 тыс. человек, в воздушнодесантных операциях участия она не принимала.



В немецкой армии существовали также отдельные парашютно-десантные бригады типа «Рамке». Каждая из бригад состояла из трех парашютно-стрелковых и двух посадочно-десантных батальонов и зенитного дивизиона. В составе бригады насчитывалось около 4 тыс. человек.

Посадочно-десантные войска организационно в состав ВВС не входили. В качестве посадочно-десантных дивизий немцы использовали авиаполевые дивизии, в 1943 году организационно оформившиеся в горные и облегченные пехотные дивизии. Численность посадочно-десантной дивизии составляла около 7 тыс. человек.

В немецких вdv имелись так называемые планерные войска. Они считались штурмовыми, так как имели вооружение и специальную подготовку для атак долговременных укрепленных точек.

Немецкие воздушнодесантные войска имели боевую и транспортную авиацию, организационно входившую в парашютнодесантные дивизии. Эскадра транспортной авиации, входившая в состав парашютнодесантной дивизии, состояла из четырех авиагрупп (212 самолетов Ю-52). Она была в состоянии десантировать парашютный полк с полным вооружением. Боевая авиация состояла из двух групп бомбардировщиков и одной группы истребителей, всего до 130 самолетов.

Посадочно-десантные войска в своем составе штатных частей транспортной и боевой авиации не имели.

Впервые немцы применили свои воздушнодесантные войска в марте 1938 года при захвате Австрии. На Ваграмский аэродром были выброшены парашютисты, а затем на самолетах доставлены батальон воздушнодесантной пехоты, артиллерия и необходимое оснащение для войск, перебрасываемых по воздуху.

В ходе второй мировой войны наиболее широко немецкие воздушнодесантные войска использовались при захвате Норвегии, Бельгии, Голландии и острова Крит.

При захвате Польши немцы использовали лишь парашютистов — разведчиков и диверсантов, подготовленных в специальных школах.

Во время норвежской кампании (апрель 1940 г.) немецкое командование подготовило воздушнодесантные войска к более широким действиям. Небольшие части воздушнодесантных войск, переброшенные по воздуху в

Норвегию, провели несколько самостоятельных боев по захвату аэродромов и других важных объектов. Воздушные десанты действовали совместно с войсками, перебрасываемыми по воздуху и морем. В первый же день немцы захватили с моря и воздуха важнейшие портовые города, главные аэродромы и пути сообщения из Норвегии в Швецию.

При вторжении немцев в Голландию и Бельгию в мае 1940 года было сброшено и высажено свыше 10 тыс. солдат — парашютистов и десантников. Для переброски использовалось около 400 самолетов. Основными объектами нападения были г. Гаага, портовые сооружения и мосты Роттердама (главный голландский торговый центр), мосты Дордрехта и Моердийка, бельгийская крепость Эбен Эмаэль, которые, по общему мнению, являлись ключом к каналу Альберта и главной линии обороны Бельгии. Свои задачи воздушные десанты в основном выполнили.

20 мая 1941 года немцы начали Критскую воздушно-десантную операцию. Это была самая большая операция немецких воздушнодесантных войск. Многие военные теоретики считают, что по своим целям и результатам эта операция была единственной, которую можно отнести к стратегической самостоятельной операции, проведенной во второй мировой войне воздушнодесантными войсками.

В захвате острова Крит принимали участие 7-я парашютнодесантная и 5-я горнострелковая дивизии.

На советско-германском фронте немцы применяли парашютнодесантные войска главным образом для диверсионных целей. Здесь выбрасывались группы численностью до 200 человек.

В период второй мировой войны немцы разработали еще ряд воздушнодесантных операций. Но эти операции по различным причинам проведены не были. Намечалась высадка воздушных десантов на Британские острова, в Гибралтар, на остров Мальта, в Иран, Африку, на Кавказ и в другие районы.

Опыт второй мировой войны свидетельствует о том, что командование армии бывшей фашистской Германии придавало большое значение роли воздушнодесантных войск и считало их одним из факторов, способствующих выполнению плана «молниеносной» войны.

Немецкие воздушные десанты действовали, как правило, там, где успех операции обеспечивался господством своей авиации в воздухе. Поэтому каждый раз сначала завоевывалось господство в воздухе и только после этого использовались воздушные десанты. Немцы стремились применять их внезапно. Перед началом выброски десантов районы их десантирования подвергались воздействию бомбардировочной авиации. В первую очередь подавлялись зенитная артиллерия, близко расположенные войска и истребительная авиация противника.

Большое внимание уделялось подготовке операций, особенно изучению расположения противника.

Таковы кратко некоторые основные вопросы зарождения и использования воздушнодесантных войск в годы второй мировой войны и в локальных войнах.

В соответствии с доктриной «гибкого реагирования» командованием США, Великобритании, ФРГ и других стран отводится весьма важная роль воздушнодесантным войскам и в современном бою и операции.

По взглядам командований вооруженных сил этих стран, боевые действия войск в связи с возросшими возможностями применения ядерного оружия будут носить исключительно динамичный и решительный характер. Поэтому для достижения преследуемых целей потребуются наиболее быстрые и гибкие действия, проведение широкого маневра и максимальное использование высокоподвижных войск. Считается, что повышенная мобильность войск позволит в современном бою и операции увеличить глубину соприкосновения с противником и фактически превратить ее в район или зону соприкосновения. В этих условиях значительно возрастают роль и значение воздушнодесантных войск.

По взглядам командования армии США и армий других стран НАТО, воздушнодесантные войска позволяют командующему (командиру) оказывать решающее влияние на ход боевых действий и стратегических операций, поскольку эти войска могут в течение короткого времени перебрасываться на большие расстояния, преодолевать труднодоступную местность и быстро осуществлять маневр в целях обхода районов, занятых противником. Обладая высокой подвижностью, воздушнодесантные войска способны быстро сосредоточиваться и осуществлять вне-

запный и решительный маневр для захвата выгодного в тактическом отношении рубежа.

В результате быстрой переброски воздушнодесантных войск на большие расстояния может быть достигнута стратегическая внезапность. Считается, что использование воздушнодесантных войск в стратегических целях представляет для противника потенциальную угрозу, так как это вынуждает его рассредоточить и распылить свои войска для защиты важных объектов, находящихся как в глубоком тылу, так и в зоне боевых действий, особенно на флангах.

Воздушнодесантные войска США и Великобритании используются в качестве составной части стратегического резерва. Вместе с поддерживающими подразделениями и частями они могут быть переброшены с баз на континентальной части этих стран непосредственно в район боевых действий.

Некоторые зарубежные военные теоретики считают, что воздушнодесантные войска являются очень удобными войсками, они имеют такие потенциальные возможности, которыми не обладает ни один род войск. При надвигающейся угрозе или в кризисных положениях воздушнодесантные войска путем использования воздушного пространства могут быть либо переброшены в тыл противника, либо с одного театра военных действий на другой, а оттуда — непосредственно в район десантирования, либо в свой район боевых действий. По мнению этих специалистов, воздушнодесантные войска могут быстро преодолевать большие расстояния, «перепрыгивать» через совершенно разрушенную или непроходимую для наземного транспорта местность и в полной боевой готовности достичь назначенного района действий. Они могут вести непрерывные боевые действия длительное время. Легкие вездеходные автомобили повышают их мобильность после приземления. Соединения боевых самолетов, вооруженные вертолеты и дальнобойная артиллерия обеспечивают их защиту.

По мнению зарубежных военных специалистов, воздушнодесантные войска могут нападать на противника с совершенно неожиданного направления, там, где он меньше всего ожидает этого, — с флангов и с тыла, на его жизненно важные объекты.

Воздушнодесантные войска наиболее приспособлены

для совершения обходных маневров, использования совместно с бронированными и другими мобильными войсками, а также для развития успеха, достигнутого в результате нанесения ударов по объектам в глубоком тылу противника.

По взглядам командования США, которые разделяют и командования других стран, воздушнодесантные войска благодаря присущей им подвижности могут применяться в различной обстановке как во всеобщей ядерной войне и в локальных войнах, так и в мирный период в качестве полицейских сил.

В обстановке мирного времени, как показывает практика последних лет, воздушнодесантные войска могут быть использованы для демонстрации силы, оказания давления на правительства других стран и т. д.

В ядерной войне на характер использования воздушнодесантных войск будут оказывать влияние масштабы применения ядерного оружия, которые могут быть различными — от незначительных до самых широких. Поэтому командиры должны тщательно оценивать масштаб применения ядерного оружия, чтобы разработать наилучший вариант использования воздушнодесантных войск в конкретно сложившейся обстановке. В уставах США подчеркивается, что при нарушении наземных линий коммуникаций и снижении эффективности средств противовоздушной обороны противника, вызванных нанесением ядерных ударов, повышаются роль и значение войск, перебрасываемых по воздуху.

Воздушнодесантные войска при поддержке ядерного оружия могут успешно использоваться для нанесения внезапных ударов, уничтожения или захвата важных объектов, расположенных в глубоком тылу противника и недоступных для других войск.

Использование воздушнодесантных войск с применением средств массового поражения открывает широкие возможности в осуществлении глубоких наступательных операций, в увеличении их темпов и в организации окружения и разгрома современных высокоподвижных войск. Считается, что широкое применение воздушнодесантных войск в сочетании со средствами массового поражения сможет облегчить быстрое выполнение задач соединениями и объединениями. В то же время способность воздушных десантов осуществлять внезапное нападение на

избранные объекты с рассредоточенных баз дает возможность избегать больших скоплений войск и техники, являющихся выгодными целями для ядерного оружия противника.

Мобильность воздушнодесантных войск позволяет им действовать в различных географических районах. Считается, что эти войска способны вести боевые действия не только в обычных условиях, но и в условиях труднопроходимой местности, сурового климата, в различных условиях политической и экономической обстановки.

Однако не рекомендуется использовать эти войска для решения таких задач, которые успешно могут быть выполнены другими войсками.

В современных условиях воздушнодесантные войска могут использоваться для решения задач тактического, оперативного и стратегического значения. Исходя из этого, а также в зависимости от глубины высадки (высадки) и состава воздушных десантов их можно подразделить на тактические (рота — бригада), оперативные (1—2 дивизии) и стратегические (3—4 дивизии и более).

Оперативные и тактические воздушные десанты могут применяться для решения таких задач, как захват и удержание до подхода своих войск (или высадки морского десанта) важных районов, узлов дорог, переправ или плацдармов на водных рубежах; разведка и уничтожение или захват и удержание до соединения со своими войсками средств ядерного нападения, складов специального оружия, аэродромов и других важных объектов; нарушение управления войсками и работы органов тыла; воспреещение отхода войск противника с занимаемых позиций и подхода его резервов из глубины; усиление частей и соединений, находящихся в окружении; прикрытие перегруппировки, флангов наступающей группировки или отхода своих войск; воспреещение использования противником отдельных районов или коммуникаций, имеющих важное значение; захват передовых баз в целях их использования и развертывания дальнейших боевых действий и организации материального и технического обеспечения; проведение воздушнодесантных рейдов в целях совершения различного рода диверсий, захвата важных образцов оружия и боевой техники, а также пленения важных лиц и т. д.

Подобные задачи выполнялись воздушными десантами американских и английских войск и войск фашистской Германии и во второй мировой войне. Ряд подобных задач воздушные десанты выполняли в ходе войны в Корее, Египте, а сейчас во Вьетнаме, а также в ходе различных учений и маневров. В современных условиях при применении ядерного оружия тактические и оперативные воздушные десанты будут нацеливаться на быстрейшее использование результатов ядерных ударов и развитие успеха.

По взглядам командования армии США и других стран, воздушнодесантные войска благодаря высокой мобильности могут успешно использоваться для борьбы с воздушными десантами противника в целях уничтожения их или приостановления наступления. Воздушнодесантные войска могут использоваться для быстрой ликвидации воздушных десантов противника в таких районах, где имеется относительно небольшое количество своих войск или где отсутствуют соответствующие наземные средства, необходимые для быстрого развертывания своих войск на угрожаемых участках.

Стратегические воздушные десанты предполагается использовать для захвата крупного плацдарма в глубоком тылу противника, с которого в последующем могут развертываться наступательные действия своих войск. Они могут привлекаться и для захвата передовых баз для обеспечения действий сухопутных войск, военно-воздушных и военно-морских сил. Не исключается возможность применения таких десантов для достижения стратегического успеха в локальных войнах.

Практика учений и маневров армий США и Великобритании дает основание полагать, что для крупных воздушных десантов будут использоваться главным образом воздушнодесантные войска, состоящие из парашютнодесантных и посадочно-десантных частей.

Наряду с воздушнодесантными войсками для ведения воздушнодесантных операций будут привлекаться обычные части и соединения сухопутных войск, подготовленные для десантирования посадочным способом. В операциях с тактическими целями широкое применение найдут мотопехотные (пехотные) батальоны из состава механизированных (пехотных) и бронетанковых дивизий. В оперативных целях может использоваться механизированная

(пехотная) дивизия. При этом в состав воздушных десантов не включаются подразделения, имеющие на вооружении средние танки и другую тяжелую технику, которые могут перебрасываться по воздуху лишь недавно созданными транспортно-десантными самолетами С-5А.

Считается, что парашютнодесантные войска могут выбрасываться в любом районе, где отсутствуют препятствия, опасные для личного состава и тяжелой боевой техники. Парашютный способ десантирования позволяет быстро перебрасывать войска в нужный район.

Посадочный способ десантирования выгоден тем, что посадочно-десантные войска требуют незначительной десантной подготовки, облегчает сбор и ввод в бой войск после высадки, позволяет перебрасывать по воздуху тяжелое и крупногабаритное вооружение и боевую технику. Посадочный способ десантирования позволяет использовать самолеты для переброски войск и грузов не только в район десантирования, но и обратно.

Исходя из данных зарубежной печати можно определить основные принципы применения воздушных десантов, которыми руководствуются в армии США и в армиях других стран.

Считается, что воздушные десанты будут действовать в бою и операции наиболее успешно тогда, когда они будут применяться во взаимодействии с бронетанковыми войсками, авиацией и при поддержке ядерным оружием. В уставных документах подчеркивается, что если воздушнодесантные операции проводятся одновременно с операциями на суше или на море, то воздушнодесантные войска основными силами действуют в интересах войск или сил флота, наносящих удар.

Одним из важных принципов применения воздушных десантов, особенно крупных, считается, так же как и в годы второй мировой войны, необходимость превосходства в воздухе. Завоевание и поддержание превосходства в воздухе требуются в течение всех этапов воздушнодесантных операций, начиная от сосредоточения войск в исходном районе для десантирования и кончая ведением боевых действий на земле после выброски (высадки).

Использование воздушных десантов в операциях местного значения иногда допускается и в условиях, когда общее превосходство в воздухе на стороне против-



ника. При этом воздушный десант рекомендуется десантировать ночью, при пониженной видимости или же, максимально используя внезапность, выполнять задачу днем под прикрытием средств противовоздушной обороны.

Следует отметить, что применение воздушных десантов американцами или англичанами во время войны в Корее, Египте, а также во Вьетнаме осуществлялось при абсолютном господстве в воздухе. На учениях и маневрах сухопутных войск и военно-морских сил в последние годы выброска (высадка) воздушных десантов отрабатывается, как правило, в условиях превосходства в воздухе и надежного подавления средств противовоздушной обороны противника<sup>1</sup>.

Считается целесообразным воздушные десанты использовать тогда, когда противник не располагает достаточным количеством ядерного оружия или когда его применение маловероятно.

Десанты рекомендуется выбрасывать (высаживать) в слабо подготовленные в оборонительном отношении районы, где отсутствуют организованные боевые части противника. Очень важно, чтобы в этих районах или вблизи них не было бронетанковых войск противника, представляющих наибольшую угрозу десанту. Если же воздушному десанту предстоит захватывать район на достаточно подготовленной к обороне местности, то по району высадки и по войскам рекомендуется наносить ядерные удары, которые обеспечивали бы безопасное приземление и успешное выполнение десантом боевой задачи. Высадку десанта в зону воздушного ядерного взрыва рекомендуется по возможности приближать к моменту взрыва. По мнению зарубежных военных специалистов, высадка десанта может быть произведена через 10—15 минут после нанесения ядерного удара. Причем считается, что степень радиоактивной зараженности местности в случае, если будут приняты простейшие меры защиты, не представляет серьезной угрозы для десантируемых войск.

Поскольку транспортно-десантные самолеты пока еще не могут осуществлять переброску по воздуху средних танков и тяжелой техники, воздушнодесантные войска

---

<sup>1</sup> «Арми», сентябрь 1963 г.

не обладают эффективными средствами для борьбы с бронетанковыми войсками противника. Частично этот недостаток компенсируется насыщением войск десанта легкими, но мощными противотанковыми средствами и сильной поддержкой авиации и управляемыми реактивными снарядами.

Высадка воздушных десантов, по мнению зарубежных военных специалистов, может производиться как днем, так и ночью. На выбор времени десантирования влияют достигнутая степень превосходства над противником в воздухе, характер поставленной задачи и уровень подготовки личного состава воздушнодесантных войск и военно-воздушных сил, участвующих в операции. Однако ввиду определенных трудностей проведения воздушнодесантных операций ночью считается более целесообразным проводить их в дневное время. Для обеспечения скрытности предусматривается посадку войск и погрузку техники в самолеты, а также переброску по воздуху основных сил десанта производить, как правило, ночью. Выброску крупных десантов рекомендуется производить на рассвете. Это обеспечивает точность приземления в заданный район, надежное управление войсками и взаимодействие между ними, облегчает выполнение задачи и огневую поддержку десантируемых войск.

Переброску небольших (тактических) воздушных десантов, по мнению зарубежных специалистов, целесообразнее осуществлять ночью или в условиях ограниченной видимости, чем достигается большая внезапность при выполнении поставленной задачи.

Считается, что на проведение воздушнодесантных операций могут оказать влияние плохие метеорологические условия, в особенности понижение видимости, сильные дожди и ветры. Некоторые из этих отрицательно влияющих факторов могут быть уменьшены за счет правильного использования электронных навигационных приборов и средств, облегчающих посадку и взлет авиации.

Американское командование на различных учениях и маневрах стремится отработать мероприятия по ускорению приведения войск в боевую готовность после выброски (высадки). Так, на одном из учений, проведенном в 1966 году под условным наименованием «Репид Страйк», отработывались вопросы немедленного сосре-

доточения войск после приземления и быстрейшего вступления их в бой.

При проведении крупных воздушнодесантных операций в первом (штурмовом) эшелоне обычно выбрасываются воздушнодесантные части на парашютах. Этот эшелон захватывает плацдарм, на который затем перебрасываются по воздуху посадочно-десантные части и соединения, которые высаживаются на площадки и аэродромы, прикрытые подразделениями штурмового эшелона.

Посадочно-десантные части используются для развития успеха, достигнутого первым эшелонам, или для выполнения поставленных им задач.

В отдельных случаях войска и техника выбрасываются только с помощью парашютов, причем на парашютах выбрасывается, как свидетельствует опыт учений, довольно тяжелая боевая техника. Так, на учении «Свифт Страйк 3» (1963 г.) выбрасывалось несколько бульдозеров весом около 20 т каждый.

Выброску воздушных десантов считается целесообразным осуществлять внезапно и в кратчайшие сроки, что обеспечивает их максимальную эффективность и уменьшает уязвимость войск для ядерного оружия и контрударов (контратак) противника.

Внезапность, по мнению зарубежных военных специалистов, является одним из важнейших условий, обеспечивающих достижение успеха при применении воздушных десантов. Она лишает противника возможности точно определить место и время использования воздушных десантов и проведения им предварительных мероприятий по противодесантной обороне, обеспечивает превосходство над противником в районе десантирования, подрывает его моральное состояние и затрудняет использование резервов. Считается, что внезапность и активные действия десанта могут лишить инициативы противника, имеющего даже численное превосходство.

Для достижения внезапности рекомендуется подготовку войск к десантированию и боевым действиям осуществлять скрытно и в сжатые сроки, умело выбирать время и районы выброски (высадки), перебрасывать войска по воздуху преимущественно над труднопроходимой местностью и на небольших высотах.

Достижению успеха будет способствовать также тщательная организация разведки противника, объектов и

местности в районе десантирования, проведение различных мероприятий по введению противника в заблуждение, правильное использование авиации при завоевании превосходства в воздухе, изоляция района боевых действий и непрерывное авиационное обеспечение при выполнении десантом боевой задачи. Считается также, что одним из условий достижения успеха десантом является быстрота его действий. Она уменьшает его уязвимость для контратак и ударов оружием массового поражения со стороны противника. Для достижения тактического превосходства воздушные десанты рекомендуется высаживать непосредственно в район расположения объектов или вблизи них.

По взглядам американского командования, применение воздушных десантов должно проводиться массированно. Под массированным применением десантов понимается быстрая высадка (высадка) значительного количества войск на сравнительно ограниченной площади. Признается, что массированное десантирование войск во многом уменьшает влияние таких отрицательных факторов, как рассеивание, но в то же время оно создает опасность применения по войскам оружия массового поражения. Поэтому десантируемые войска в районе объекта нужно рассредоточивать с таким расчетом, чтобы противник не имел выгодных целей для нанесения ядерных ударов и чтобы были созданы благоприятные условия для выполнения поставленной задачи и управления частями и подразделениями.

В связи с исключительно важным значением, какое придается воздушнодесантным войскам в современных условиях, большое внимание уделяется их боевой подготовке. Основная ее цель состоит в том, чтобы добиться максимальной боеспособности войск в период высадки штурмового эшелона и при ведении последующих боевых действий в районе десантирования. По взглядам командования армии США и командований армий других стран, воздушнодесантные войска должны быть способны действовать в любой обстановке как днем, так и ночью совместно с частями и подразделениями сухопутных войск, военно-морских сил или с войсками морского десанта, а также с частями и подразделениями транспортно-десантной авиации и поддерживающими авиационными подразделениями. Для достижения этой цели

требуется, чтобы основной упор делался на отработку различных видов боевых действий войск.

Требуется, чтобы боевая подготовка войск проводилась последовательно, начиная с мелких подразделений и кончая крупными частями и соединениями.

В ходе индивидуальной подготовки изучаются материальная часть парашютов, их использование, вопросы посадки войск и погрузки грузов в самолеты и их выброски.

Подготовка подразделений включает посадку личного состава в самолеты, массированную выброску (высадку) войск штурмового эшелона, сбор войск и боевой техники после выброски (высадки), боевые действия, специальные мероприятия по организации противотанковой обороны, защите от оружия массового поражения, а также отработку специальных задач по материальному и техническому обеспечению.

В ходе командно-штабной подготовки отрабатывается техника разработки приказов на проведение воздушно-десантной операции и других необходимых документов, изучаются способы и порядок сбора и подготовки войск к десантированию, состав и функциональные обязанности других видов вооруженных сил, участвующих в воздушнодесантной операции, отрабатывается порядок организации и поддержания связи, материального и технического обеспечения и т. д.

После обучения подразделений по родам войск и видам вооруженных сил проводится совместная подготовка. При совместной подготовке подразделений различных родов войск основное внимание уделяется тактике действий тактических групп в первоначальный период воздушнодесантной операции. Подготовка приданных воздушнодесантным войскам групп и команд, таких, как команды обеспечения связи взаимодействия с авиацией, команды передовых авианаводчиков, команды обеспечения связи взаимодействия с кораблями, разведывательные группы и другие, проводится совместно с подразделениями воздушного десанта.

Посадочно-десантные части и подразделения, готовящиеся к воздушнодесантным операциям, по существу, проводят ту же подготовку, что и воздушнодесантные части и подразделения, за исключением парашютнодесантной подготовки. Считается, что при наличии подхо-

дящих условий, квалифицированных учебных команд и боевой техники часть (подразделение) сухопутных войск численностью до батальона может быть подготовлена для переброски по воздуху в течение 3—5 дней. Для поддержания готовности частей (подразделений) рекомендуется проводить их тренировку.

От старших командиров и офицеров штабов сухопутных войск, готовящихся к участию в воздушнодесантных операциях, требуется хорошо знать порядок планирования и проведения посадочного десантирования и формы документов, применяемых при переброске войск по воздуху; уметь организовать взаимодействие между ВВС и сухопутными войсками, выход войск в исходный район и подготовку их к десантированию, действия на аэродромах отправки, взлетно-посадочных полосах и посадочных площадках; уметь организовать боевые действия войск и их снабжение по воздуху.

Сержантский состав обучается организации подготовки войск и десантированию, порядку погрузки боевой техники и вооружения в самолеты, выгрузки и сбора войск в районе десантирования, мерам безопасности при полете, подготовке и оформлению документов на боевую технику и вооружение, перебрасываемые по воздуху, и т. д.

В ходе одиночной подготовки рекомендуется ознакамливаться с тактико-техническими данными самолетов, изучать меры безопасности при перебросках в самолетах и при нахождении около них, правила посадки личного состава и погрузки боевой техники и вооружения в самолеты и высадки (выгрузки) из них, порядок сбора войск после высадки десанта.

Транспортно-десантные части и подразделения в ходе боевой подготовки отрабатывают технику полета самолетов в строю, а также отдельных самолетов, массированную выброску парашютистов, посадку штурмовых транспортно-десантных самолетов, вопросы материально-технического обеспечения, управления и обслуживания.

Части и подразделения воздушнодесантных войск и транспортно-десантной авиации в максимальной степени используют время и средства для совместной подготовки, которая проводится во всех звеньях, включая штабы и подразделения. Проводится также подготовка команд наведения авиации.

Для обеспечения единства действий воздушнодесантных войск и транспортно-десантной авиации в период каждого этапа боевой подготовки проводятся совместные командно-штабные учения, маневры и проверки боеготовности войск.

---

## **ОРГАНИЗАЦИЯ И ВООРУЖЕНИЕ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ВОЙСК**

В связи с исключительно важным значением, которое придается воздушнодесантным войскам, командование армии США и командования армий других стран стремятся создать соединения и части, обладающие достаточной собственной огневой и ударной силой, высокой мобильностью и боевой автономностью.

### **ВОЗДУШНОДЕСАНТНАЯ ДИВИЗИЯ АРМИИ США**

Воздушнодесантная дивизия считается основным соединением воздушнодесантных войск армии США. По замыслам командования армии США она предназначается для быстрой переброски по воздуху и усиления американских войск на любом театре военных действий, где американские милитаристы спровоцируют военный конфликт. При ведении боевых действий на театре военных действий воздушнодесантные дивизии могут использоваться для проведения воздушнодесантных операций в тылу противника.

В настоящее время американское командование широко использует воздушнодесантные части в войне против патриотических сил Южного Вьетнама.

Воздушнодесантная дивизия типового состава включает дивизионную основу, девять парашютнодесантных батальонов и батальон 90-мм самоходных установок<sup>1</sup>.

#### **Дивизионная основа**

Дивизионная основа объединяет в своем составе части и подразделения управления, разведки, боевого и материально-технического обеспечения. К ним относятся: штаб и штабная рота дивизии, три штаба и штабные роты бригад, разведывательный батальон, батальон связи, саперный батальон, батальон армейской авиации, дивизионная артиллерия, командование тыла и рота военной полиции.

---

<sup>1</sup> «Арми таймс», 11 марта 1964 г.



**Штаб дивизии** включает секцию командования, секцию начальника штаба, отделения общей и специальной части штаба. В штабе воздушнодесантной дивизии насчитывается 39 офицеров и 54 сержанта и солдата.

Секция командования состоит из 11 человек, в том числе трех генералов и четырех офицеров. Командир дивизии — генерал-майор.

Секция начальника штаба имеет 5 офицеров и 6 сержантов и солдат. Начальник штаба дивизии — полковник.

Общая часть штаба включает четыре отделения: личного состава, разведывательное, оперативное и боевой подготовки, тыла. Кроме того, в военное время предполагается иметь отделение военной и гражданской администрации в составе двух офицеров и четырех сержантов и солдат.

Специальная часть штаба состоит из 11 отделений, которые подразделяются на две группы. В первую группу входят отделения, которые по штату числятся за штабом дивизии. Сюда относятся отделения: химического и радиологического оружия, коменданта штаба. Во вторую группу входят отделения, которые по штату числятся за административной ротой или создаются за счет других частей дивизии. Это отделения: медицинское, финансовое, военных священников, генерального адъютанта, генерального инспектора, артиллерийское, армейской авиации, инженерное, связи.

**Штабная рота** дивизии включает управление роты и три секции: ремонта, питания и медицинскую. Всего в штабной роте воздушнодесантной дивизии имеются два офицера и 38 сержантов и солдат.

**Штаб и штабная рота бригады** воздушнодесантной дивизии насчитывают 118 человек, в том числе 23 офицера.

Штаб бригады состоит из 11 человек: командира бригады (полковник), начальника штаба (подполковник) и офицеров: по личному составу, по разведке, по оперативным вопросам и боевой подготовке, по тылу, военного священника, врача, офицера по связи, офицера-химика и сержанта.

В состав штабной роты бригады входят управление роты, секция штаба бригады, секция связи взаимодействия, секция армейской авиации и взвод связи. Всего

в штабной роте бригады имеется 13 офицеров, 6 ворэнт-офицеров и 88 сержантов и солдат.

**Разведывательный батальон** предназначается для ведения наземной и воздушной разведки в интересах дивизии. Кроме того, он может использоваться для выполнения задач боевого охранения, обеспечения флангов, а иногда для ведения наступательных, оборонительных и сдерживающих боевых действий на второстепенных участках дивизии<sup>1</sup>.

Организационно разведывательный батальон состоит из штаба и штабной роты, двух рот наземной разведки и роты воздушной разведки.

Штаб разведывательного батальона насчитывает 9 человек: командира батальона, начальника штаба, офицера по личному составу, по разведке, по оперативным вопросам и боевой подготовке, по тылу, по автотранспорту, по связи и сержанта.

Штабная рота состоит из управления роты, секции штаба батальона, радиолокационной секции, секции ЗУРО, взвода связи, взвода снабжения и транспорта, ремонтного взвода, медицинского взвода. Всего в штабной роте 9 офицеров, два ворэнт-офицера и 141 сержант и солдат.

Рота наземной разведки включает управление роты и три разведывательных взвода.

Управление роты состоит из секции управления, радиолокационной секции и секции ремонта.

Разведывательный взвод имеет группу управления (командир взвода и водитель), разведывательную секцию, секцию 106-мм безоткатных орудий, мотопехотное отделение и отделение поддержки. Разведывательная секция насчитывает 12 человек: командира секции (он же командир отделения), командира отделения, двух помощников командиров отделений, четырех водителей разведывательных автомобилей и четырех наблюдателей. На вооружении секции находятся четыре 1/4-тонных разведывательных автомобиля с 7,62-мм легким пулеметом на каждом. Секция 106-мм безоткатных орудий состоит из двух отделений по четыре человека в каждом. Всего в секции имеются 9 человек, два 1/4-тонных автомобиля с установленными на них 106-мм безоткатными орудиями

---

<sup>1</sup> «Арми», октябрь 1967 г.

и 3/4-тонный автомобиль. Мотопехотное отделение состоит из двух огневых групп по 5 человек: командира группы, гранатометчика и трех стрелков. Всего в отделении 11 человек личного состава, две автоматические винтовки М14, два гранатомета, два пистолета-пулемета, 3/4-тонный автомобиль с установленным на нем 7,62-мм легким пулеметом и пять 7,62-мм винтовок М14. Отделение поддержки насчитывает пять человек: командира отделения, наводчика миномета, помощника наводчика, подносчика боеприпасов и водителя. На его вооружении имеется 81-мм миномет, смонтированный на 3/4-тонном автомобиле. Всего во взводе 39 человек, в том числе один офицер.

Рота воздушной разведки включает управление роты, оперативную секцию, секцию вертолетов огневой поддержки, взвод воздушной разведки, аэромобильный пехотный взвод и взвод обслуживания.

Управление роты состоит из офицера, ворэнт-офицера и трех сержантов и солдат. На его вооружении находится вертолет общего назначения.

Оперативная секция насчитывает восемь человек, в том числе офицера и ворэнт-офицера. На вооружении секции имеется вертолет общего назначения.

Секция вертолетов огневой поддержки предназначается для оказания подразделениям роты огневой поддержки с воздуха. Она насчитывает 11 человек, в том числе офицера и трех ворэнт-офицеров. На вооружении секции имеются четыре вертолета общего назначения (многоцелевых), вооруженных ракетами.

Взвод воздушной разведки состоит из группы управления (3 человека и разведывательный вертолет), двух секций воздушной разведки легких вертолетов (8 человек и 4 разведывательных вертолета в каждой), секции воздушной разведки тяжелых вертолетов (12 человек и 4 разведывательных вертолета).

В аэромобильный пехотный взвод входят группа управления взвода (12 человек и 5 вертолетов) и четыре аэромобильных пехотных отделения по 10 человек в каждом.

Взвод обслуживания состоит из группы управления, ремонтной секции и секции снабжения. Во взводе обслуживания имеются 42 человека, два вертолета общего назначения и различные наземные машины, в том числе

грузовые автомобили для подвоза боеприпасов и горючего.

Всего в разведывательном батальоне имеется 38 офицеров, 21 ворэнт-офицер, 525 сержантов и солдат, 26 вертолетов, 8 радиолокационных станций, более 150 радиостанций, 151 автомобиль и другое вооружение.

**Батальон связи** состоит из штаба и штабного отряда, роты обеспечения связи командования и передовой роты связи.

Штаб и штабной отряд насчитывают семь офицеров, двух ворэнт-офицеров и 57 сержантов и солдат. В штабе батальона пять офицеров и солдат. Штабной отряд состоит из управления отряда, оперативно-разведывательной секции, секции начальника связи дивизии, секции административной и снабжения, ремонтной секции, фотографической секции, команды ремонта средств связи и двух команд питания.

Рота обеспечения связи командования имеет 205 человек личного состава, в том числе трех офицеров и двух ворэнт-офицеров. В ее состав входят управление роты, два взвода связи и команда ремонта средств связи. Взвод связи включает группу управления, секцию радиорелейной связи, секцию сбора донесений, телефонную секцию, секцию радиосвязи, секцию прокладки кабельных линий связи.

Передовая рота связи насчитывает 137 человек личного состава, в том числе пять офицеров. Она включает управление роты, секцию радиорелейной связи, взвод связи, три взвода обеспечения передовых узлов связи и команду ремонта средств связи.

**Саперный батальон** включает штаб, штабную роту и три саперные роты.

Штаб батальона насчитывает 11 офицеров и сержанта. В его состав входят командир батальона, заместитель командира батальона, начальник штаба и офицеры: по личному составу, по разведке, по оперативным вопросам и боевой подготовке, по тылу, по связи, по инженерным машинам, священник и батальонный врач.

Штабная рота батальона состоит из управления роты, секции дивизионного инженера, оперативной секции, разведывательной секции, административной секции, секции снабжения, секции связи, ремонтной секции, медицинской секции, взвода инженерных машин, взвода

ядерных фугасов и мостового взвода. Всего в штабной роте 9 офицеров, 2 ворэнт-офицера и 191 сержант и солдат.

Саперная рота включает управление роты и три саперных взвода. В каждом саперном взводе имеются группа управления и три отделения по 10 человек. В саперной роте насчитывается 5 офицеров и 138 сержантов и солдат.

Всего в саперном батальоне 35 офицеров, 2 ворэнт-офицера и 606 сержантов и солдат. На его вооружении имеется 47 легких 7,62-мм пулеметов, 67 гранатометов, 117 пистолет-пулеметов и 490 винтовок.

**Батальон армейской авиации** состоит из штаба и штабного отряда, роты вертолетов непосредственной поддержки и роты общей поддержки.

Штаб и штабной отряд насчитывают 10 офицеров, ворэнт-офицера и 57 сержантов и солдат. В штабе батальона 9 офицеров и сержант. Штабной отряд включает управление отряда, секцию штаба батальона, ремонтную секцию, секцию связи и медицинскую секцию.

Рота вертолетов непосредственной поддержки имеет управление роты, три взвода вертолетов непосредственной поддержки и взвод обеспечения.

Взвод вертолетов непосредственной поддержки состоит из группы управления и двух секций вертолетов по 8 человек. Во взводе 18 человек и 8 вертолетов общего назначения.

Взвод обслуживания насчитывает 40 человек. Он состоит из группы управления, секции ремонта вертолетов, секции ремонта средств связи и секции аэродромного обслуживания.

В роте вертолетов непосредственной поддержки насчитывается 13 офицеров, 16 ворэнт-офицеров и 82 сержанта и солдата. На ее вооружении имеется 25 вертолетов.

Рота общей поддержки включает в свой состав управление роты, взвод общей поддержки, взвод воздушной разведки и взвод обслуживания.

Взвод общей поддержки состоит из группы управле-

ния, секции тактической поддержки, секции общей поддержки. Во взводе 12 офицеров, 5 ворэнт-офицеров и 25 сержантов и солдат. На его вооружении имеется 10 разведывательных вертолетов и 6 вертолетов общего назначения.

Взвод воздушной разведки включает группу управления, секцию радиолокационной воздушной разведки, секцию инфракрасной воздушной разведки, секцию управления и контроля за полетами. Во взводе 7 офицеров и 25 сержантов и солдат.

Взвод обслуживания состоит из группы управления, секции ремонта вертолетов, секции ремонта средств связи и секции аэродромного обслуживания.

В роте общей поддержки имеются 23 офицера, 6 ворэнт-офицеров, 100 сержантов и солдат. На ее вооружении находится 10 разведывательных вертолетов, 6 вертолетов общего назначения.

Всего в батальоне армейской авиации имеется 46 офицеров, 23 ворэнт-офицера и 239 сержантов и солдат. На его вооружении состоит 10 разведывательных вертолетов и 31 вертолет общего назначения.

**Дивизионная артиллерия** воздушнодесантной дивизии состоит из штаба и штабной батареи, трех дивизионов 105-мм гаубиц. В дивизионной артиллерии насчитывается 139 офицеров, 13 ворэнт-офицеров и 1386 сержантов и солдат.

**Штаб артиллерии** насчитывает 14 офицеров и сержанта. В его составе имеются командующий артиллерией, начальник штаба и офицеры: по координации огневой поддержки, по личному составу, по разведке, по оперативным вопросам и боевой подготовке, помощник офицера по оперативным вопросам и боевой подготовке, офицер по тылу, по связи, офицер-химик, офицер по координации действий с авиацией, врач, два офицера-священника.

**Штабная батарея** состоит из управления батареи, центра координации огневой поддержки, секции оперативной и управления огнем, секции административной и снабжения, секции связи взаимодействия, секции питания, ремонтной секции, секции армейской авиации, медицинской секции, взвода разведки и засечки целей и взвода связи.

Дивизион 105-мм гаубиц включает штаб, батарею штабную и обслуживания и три батареи 105-мм гаубиц.

Штаб дивизиона насчитывает 13 человек. В его состав входят командир дивизиона, начальник штаба, офицер по личному составу, по разведке, по оперативным вопросам и боевой подготовке, по тылу, по связи, четыре офицера связи взаимодействия и сержант.

Батарея штабная и обслуживания в своем составе имеет управление батареей, секцию оперативную и управления огнем, административную и медицинскую секции, взвод разведки и засечки целей, взвод связи, взвод снабжения и ремонта и четыре команды связи взаимодействия. В батарее насчитывается 6 офицеров и 128 сержантов и солдат.

Батарея 105-мм гаубиц состоит из управления батареей, секции связи, трех секций передовых артиллерийских наблюдателей, огневого взвода и секции боепитания. Огневой взвод включает группу управления и шесть огневых секций. В батарее 105-мм гаубиц шесть офицеров и 94 сержанта и солдата. На ее вооружении имеется шесть 105-мм гаубиц М102.

Всего в дивизионе 36 офицеров, 3 ворэнт-офицера, 411 сержантов и солдат. На его вооружении состоит семнадцать 105-мм гаубиц М102.

105-мм гаубица М102 является основным орудием, состоящим на вооружении воздушнодесантных войск и морской пехоты США. Дальность стрельбы орудия 13700 м, скорострельность 2—4 выстр/мин, вес в боевом положении 1350 кг. Орудие приспособлено для буксировки по полевым дорогам со скоростью до 56 км/час и преодолению бродов глубиной до 0,75 м. Для стрельбы орудие устанавливается на легкую опорную плиту, которая размещается под боевой осью.

Боекомплект орудия состоит из полуунитарных патронов с гранатами различного назначения. Кроме обычных снарядов имеется активно-реактивный снаряд осколочного действия с повышенной дальностью стрельбы.

**Командование тыла** объединяет все части и подразделения материально-технического обеспечения дивизии. В командование тыла входят штаб и штабная рота, батальон снабжения и транспорта, ремонтный батальон,

медицинский батальон и административная рота. Командование тыла насчитывает 128 офицеров, 17 ворэнт-офицеров и 1556 сержантов и солдат.

Штаб командования тыла включает начальника штаба и начальников отделений: личного состава, оперативного и боевой подготовки, тыла, помощника начальника отделения оперативного и боевой подготовки, помощника начальника отделения тыла, двух офицеров связи взаимодействия. В штабе командования тыла вместе с начальником тыла 9 офицеров и сержант.

Штабная рота командования тыла включает управление роты, секцию штаба командования, транспортную секцию дивизии, секцию священников и оркестр. Всего в штабной роте насчитывается 6 офицеров, ворэнт-офицер и 66 сержантов и солдат.

Батальон снабжения и транспорта состоит из штаба и штабного отряда, роты снабжения и обслуживания, роты снабжения и ремонта парашютнодесантных средств, автотранспортной роты.

Штаб и штабной отряд насчитывают 10 офицеров, ворэнт-офицера и 48 сержантов и солдат. В штабе батальона 5 офицеров и сержант. Штабной отряд включает управление отряда, секцию штаба батальона и секцию начальника снабжения дивизии.

Рота снабжения и обслуживания включает управление роты, взвод снабжения предметами класса I и III, взвод снабжения предметами класса II и IV, секцию снабжения предметами класса V—X. В роте снабжения и обслуживания 4 офицера и 88 сержантов и солдат.

Рота снабжения и ремонта парашютнодесантных средств состоит из управления роты, парашютной секции дивизии, взвода снабжения и ремонта, взвода укладки парашютов и взвода обслуживания воздушнодесантной техники.

Автотранспортная рота включает управление роты, два автотранспортных взвода и секцию ремонта.

Ремонтный батальон состоит из штаба, штабной и ремонтной (тыловой) рот, трех передовых ремонтных отрядов и роты ремонта армейской авиации. В батальоне имеется 25 офицеров, 7 ворэнт-офицеров и 525 сержантов и солдат.

Медицинский батальон включает штаб, роту



штабную и обслуживания, три медицинские роты. В батальоне насчитывается 40 офицеров и 311 сержантов и солдат.

Административная рота ведаёт пополнением частей дивизии личным составом. В её составе находятся все административные службы (генерального адъютанта, генерального инспектора, военных священников, юридическая, финансовая и информации). В роте насчитывается 29 офицеров, 6 ворэнт-офицеров и 279 сержантов и солдат.

**Рота военной полиции** воздушнодесантной дивизии имеет 9 офицеров, ворэнт-офицера и 179 сержантов и солдат. Она состоит из управления роты, дивизионной секции полиции, четырёх взводов военной полиции и взвода охраны.

## Боевые батальоны

Основными боевыми единицами воздушнодесантной дивизии считаются парашютнодесантные батальоны. Количество парашютнодесантных батальонов в дивизии может быть различным. В типовой состав дивизии входит 9 парашютнодесантных батальонов.

**Парашютнодесантный батальон** считается отдельной боевой частью, способной в течение определенного времени вести бой самостоятельно. Он состоит из штаба, штабной роты и трех парашютнодесантных рот.

**Штаб батальона** включает начальника штаба, офицера по личному составу, по разведке, по оперативным вопросам и боевой подготовке, по тылу, по связи, офицера-химика и сержанта. Командир батальона — подполковник.

**Штабная рота** объединяет подразделения управления, боевого обеспечения, огневой поддержки и снабжения. Она состоит из управления роты, секции штаба батальона, радиолокационной секции, секции ЗУРО и взводов: разведывательного, связи, тяжелых минометов, противотанкового, снабжения и транспортного, ремонтного, медицинского. В штабной роте насчитывается 11 офицеров, 2 ворэнт-офицера и 276 сержантов и солдат.

В управление роты входят командир роты, пер-

вый сержант, сержант по снабжению, оружейник, писарь и водитель.

Секция штаба батальона предназначается для обслуживания и оказания помощи штабу батальона. Она состоит из трех офицеров и 26 сержантов и рядовых.

Радиолокационная секция включает два отделения средних радиолокационных станций по четыре человека в каждом, два отделения легких радиолокационных станций по шесть человек в каждом и водителя грузового автомобиля. На вооружении секции находятся две радиолокационные станции AN/TPS-33, четыре AN/PPS-4 и шесть радиостанций. Всего в секции 19 человек.

Секция ЗУРО состоит из четырех огневых расчетов по 2 человека и группы управления. Огневой расчет вооружен пусковым ружьем ЗУРС «Ред Ай» и винтовками M14.

Система ЗУРО «Ред Ай» предназначена для борьбы с вертолетами и низко летящими самолетами, имеющими дозвуковую скорость.

Основные данные системы: стартовый вес 8,2 кг, вес боевой части 0,5 кг, длина 1,2 м, диаметр 76 мм, максимальная дальность стрельбы 3,5 км, максимальная досягаемость по высоте 1 км, максимальная скорость 600 м/сек.

Система «Ред Ай» включает управляемый реактивный снаряд и пусковое ружье однозарядного действия, которое является одновременно и контейнером для переноски и хранения снаряда. Запуск снаряда производится одним человеком с плеча. Прицел оптический. Снаряд состоит из осколочно-фугасной боевой части, твердотопливного двигателя, имеющего стартовый и маршевый заряды, и раскрывающегося в полете хвостового оперения. Стартовый заряд топлива сгорает в ружье, маршевый заряд воспламеняется на удалении, безопасном для стреляющего. Снаряд наводится в цель пассивной головкой самонаведения по инфракрасному излучению цели.

По мнению американского командования, система «Ред Ай» является достаточно эффективным средством ПВО в районе боевых действий, но ее применение не может полностью решить проблему борьбы с низколетящими целями.

В зарубежной печати отмечалось, что система «Ред Ай», возможно, найдет применение и в армиях других стран — участниц НАТО.

Разведывательный взвод состоит из группы управления (командир взвода и водитель), разведывательной секции и секции 106-мм безоткатных орудий. Разведывательная секция имеет два отделения по шесть человек в каждом (командир отделения, помощник командира отделения, два наблюдателя и два водителя). На вооружении отделения находятся два разведывательных  $\frac{1}{4}$ -тонных автомобиля. Всего в секции 12 человек, оснащена она четырьмя разведывательными автомобилями. Секция 106-мм безоткатных орудий включает два отделения по четыре человека; оснащена она двумя орудиями, смонтированными на  $\frac{1}{4}$ -тонных автомобилях.

106-мм безоткатное орудие М40А1 применяется как легкое подвижное средство для борьбы с танками, уничтожения живой силы и подавления огневых средств противника. Орудие установлено в кузове  $\frac{1}{4}$ -т автомобиля на треножном станке и может быть быстро снято с него при необходимости ведения огня с земли. Это орудие приспособлено к ведению огня как прямой наводкой, так и с закрытых позиций. Для стрельбы прямой наводкой используется телескопический прицел, а для стрельбы с закрытых позиций — панорамный прицел. С орудием спарен 12,7-мм пристрелочный пулемет. Пристрелка ведется трассирующими пулями.

Для стрельбы из орудия используются кумулятивные, осколочно-фугасные и дымовые снаряды.

Взвод связи имеет группу управления, секцию обслуживания пункта сбора и отправки донесений и секцию проводной связи. Группа управления состоит из взводного сержанта, старшего радиотехника, техника по радиолокационным станциям, двух радиотехников и водителя. Командир взвода связи числится в штатах штаба батальона. В секции обслуживания пункта сбора и отправки донесений шесть человек. Она располагает двумя шифровальными машинами. Секция проводной связи насчитывает 12 человек. Она имеет два коммутатора и 23 телефонных аппарата. Во взводе связи имеются четыре  $\frac{3}{4}$ -тонных и шесть  $\frac{1}{4}$ -тонных автомобилей и девять радиостанций.

Взвод тяжелых минометов состоит из груп-

пы управления и четырех минометных отделений. Группа управления включает командира взвода, взводного сержанта, трех человек из центра управления огнем, двух водителей и шесть передовых наблюдателей (три команды по два человека). В каждом минометном отделении насчитывается семь человек (командир, наводчик и его помощник, три подносчика боеприпасов и водитель). На вооружении отделения находятся один 106,7-мм миномет и  $1/2$ -тонный автомобиль, предназначенный для перевозки миномета и личного состава. Всего во взводе один офицер, 40 сержантов и рядовых. На вооружении имеются четыре миномета.

Противотанковый взвод включает группу управления и шесть отделений противотанковых ракет «Энтак». В группу управления входят командир взвода, взводный сержант и радиотелефонист. На ее вооружении имеются один  $3/4$ -тонный и один  $1/4$ -тонный автомобили и две радиостанции. Противотанковое отделение насчитывает пять человек. Оно имеет одну пусковую установку,  $3/4$ -тонный автомобиль и одну радиостанцию.

Взвод снабжения и транспортный состоит из группы управления и трех секций: транспортной, снабжения и питания. Секция питания включает четыре отделения: отделение обеспечения питания штабной роты — восемь человек и три отделения питания парашютно-десантных рот — по семь человек в каждом. Всего во взводе снабжения и транспорта 49 человек. На его вооружении находятся один  $1 1/4$ -тонный, три  $3/4$ -тонных, одиннадцать  $2 1/2$ -тонных автомобилей и один  $2 1/2$ -тонный автомобиль с цистерной для горючего.

Ремонтный взвод насчитывает 21 человека. Командир взвода — ворэнт-офицер. Во взводе имеются специалисты по ремонту автомобильных двигателей, колесных машин, электрооборудования и другие специалисты. Он оснащен двумя эвакуационно-ремонтными и двумя  $3/4$ -тонными автомобилями.

Медицинский взвод включает группу управления и три секции: обслуживания медицинского пункта, санитаров и эвакуации раненых. В группу управления входят командир взвода (он же батальонный врач), его помощник (лейтенант) и взводный сержант. Секция обслуживания медицинского пункта насчитывает шесть человек. Секция санитаров состоит из 12 человек, а секция

эвакуации раненых — из 13 человек. Всего во взводе два офицера и 32 сержанта и рядовых. В нем имеется семь  $\frac{1}{4}$ -тонных санитарных автомобилей и один  $\frac{3}{4}$ -тонный автомобиль.

**Парашютнодесантная рота** включает управление роты, три парашютнодесантных взвода и взвод оружия.

В управление роты входят командир роты, помощник командира роты, первый сержант, сержант по снабжению, оружейник, писарь и шесть связистов.

**Парашютнодесантный взвод** имеет в своем составе группу управления (командир взвода, взводный сержант и радиотелефонист), три парашютнодесантных отделения и отделение оружия. Парашютнодесантное отделение насчитывает 10 человек: командир отделения, два командира огневых групп, два пулеметчика, два гранатометчика и три стрелка. Отделение оружия состоит из 11 человек: командира отделения, двух пулеметчиков, двух помощников пулеметчиков, двух наводчиков противотанковых ружей, двух помощников наводчиков и двух подносчиков боеприпасов.

**Взвод оружия** включает группу управления (командир взвода, взводный сержант и радиотелефонист), противотанковую секцию и секцию 81-мм минометов. Противотанковая секция состоит из командира секции и двух отделений 106-мм безоткатных орудий по четыре человека в каждом. В секцию 81-мм минометов входят ячейка управления (6 человек) и три минометных отделения по 5 человек в каждом.

Всего в парашютнодесантном батальоне 37 офицеров, два ворэнт-офицера, 790 сержантов и солдат. На его вооружении находятся 54 автоматические винтовки М14, 24 легких 7,62-мм пулемета, 14 крупнокалиберных пулеметов, 523 винтовки М14, 83 40-мм гранатомета, четыре 106,7-мм миномета, девять 81-мм минометов, восемь 106-мм безоткатных орудий и другое вооружение (табл. 1 и 2).

Всего в воздушнодесантной дивизии типового состава насчитывается более 13,5 тыс. человек личного состава, 54 105-мм гаубицы, 47 90-мм самоходных установок М56, 88 самолетов и вертолетов армейской авиации и другое вооружение.

Таблица 1

## Вооружение парашютнодесантного батальона

Наименование вооружения и технических средств	Штабная рота	Три парашютнодесантные роты, в каждой	Всего в батальоне
7,62-мм автоматические винтовки М14 . . . . .	—	18	54
7,62-мм винтовки М14 . . . . .	211	104	523
11,43-мм пистолеты . . . . .	77	58	251
7,62-мм пулеметы . . . . .	6	6	24
12,7-мм крупнокалиберные пулеметы	14	—	14
40-мм гранатометы М79 . . . . .	14	23	83
88,9-мм противотанковые ружья . .	8	3	17
90-мм противотанковые ружья . . .	—	6	18
81-мм минометы . . . . .	—	3	9
106,7-мм минометы . . . . .	4	—	4
106-мм безоткатные орудия . . . . .	2	2	8
Пусковые установки „Энтак“ . . . .	6	—	6
Пусковые ружья „Ред Ай“ . . . . .	4	—	4
Радиолокационные станции			
АН/PPS-4 . . . . .	4	—	4
Радиолокационные станции			
АН/TPS-33 . . . . .	2	—	2
Радиостанции . . . . .	71	36	179

Таблица 2

## Основные тактико-технические данные стрелкового оружия и противотанковых средств

Наименование	Вес, кг	Длина, мм	Прицельная дальность, м	Скорострельность, выстр./мин	Емкость магазина (лент, патронов)
11,43-мм пистолет «Кольт» М1911А1 . . . . .	1,2	218	70	14	7
11,43-мм пистолет-пулемет МЗА1 . . . . .	4,6	756	90	40—60	30
5,56-мм автоматическая винтовка М16А1 . . . . .	2,8	990	500	700 (темп)	20
7,62-мм винтовка М14 . . . . .	3,9	1050	1000	40—60	20
7,62-мм единый пулемет М60 . . . . .	19	1092	1100	600 (темп)	250

Наименование	Вес, кг	Длина, мм	Прицельная дальность, м	Скорострельность, выстр./мин	Емкость магазина (лент), патронов
12,7-мм крупнокалиберный пулемет «Браунинг» М2НВ . . . . .	58	1650	2380	75	110
40-мм гранатомет М79 . . . . .	2,7	730	370	3—4	Однозарядный
88,9-мм противотанковое ружье М20 . . . . .	6,8	1570	450	3—4	„
90-мм противотанковое ружье М67 . . . . .	67	1345	450	3—4	„
106-мм безоткатное орудие М40А1 . . . . .	219	—	2000	5	40

### АЭРОМОБИЛЬНАЯ ДИВИЗИЯ АРМИИ США

Аэромобильная дивизия армии США — соединение нового типа. Первое соединение, получившее наименование 1-й аэромобильной (кавалерийской) дивизии, сформировано в июле 1965 года.

До создания аэромобильной дивизии с 1963 года существовала 11-я опытная штурмовая воздушнодесантная дивизия, на которой проверялась организация и отработывались взгляды на использование высокомобильных соединений сухопутных войск. Штурмовая воздушнодесантная дивизия провела более 80 крупных учений, которые, по мнению американского командования, подтвердили целесообразность иметь аэромобильные соединения в составе сухопутных войск. После завершения экспериментов опытная штурмовая воздушнодесантная дивизия была расформирована и на ее базе создана 1-я аэромобильная (кавалерийская) дивизия, которая в сентябре 1965 года в полном составе была переброшена в Южный Вьетнам.

Отличительной особенностью этой дивизии, как отмечают американские военные специалисты, является прежде всего ее высокая мобильность. Мобильность дивизии достигается главным образом за счет большого количества штатных вертолетов, которых в несколько раз больше, чем в любой другой дивизии сухопутных войск. Имея

428 штатных вертолетов, дивизия может перебросить своими силами по воздуху за один рейс одну треть своего личного состава с вооружением и боевой техникой, а при усилении одной воздушно-транспортной группой — еще одну треть своих сил и средств. Все вооружение, боевая техника и транспортные средства дивизии являются аэротранспортабельными. При осуществлении стратегических перебросок дивизия в полном составе с вооружением и боевой техникой может быть передислоцирована военно-транспортными самолетами С-130 в два раза быстрее, чем пехотная. Общий вес аэромобильной дивизии составляет одну треть веса пехотной или две трети веса воздушнодесантной дивизии. Использование вертолетов в качестве транспортных средств позволило сократить количество автомобилей в дивизии до 1600 единиц (в пехотной дивизии их более 3000). В аэромобильной дивизии отсутствует тяжелое вооружение — 155- и 203,2-мм гаубицы и пусковые установки неуправляемых ракет «Онест Джон», которые имеются в обычных дивизиях. Недостающие огневые средства компенсируются использованием батальона вертолетов огневой поддержки, входящего в состав артиллерии дивизии. В батальоне насчитывается 36 вертолетов УН-1В, вооруженных сорока восьмью 70-мм неуправляемыми ракетами каждый. Как и в воздушнодесантной дивизии, артиллерия аэромобильной дивизии располагает тремя дивизионами 105-мм гаубиц.

Аэромобильная дивизия предназначена главным образом для ведения «антипартизанских» действий и борьбы с национально-освободительным движением. Она может использоваться в составе полевой армии, корпуса или самостоятельно.

Аэромобильная дивизия состоит из дивизионной основы и различного количества боевых батальонов. В типовом варианте она имеет девять боевых батальонов (шесть пехотных (аэромобильных) и три парашютно-десантных).

### **Дивизионная основа**

Дивизионную основу составляют: штаб и штабная рота дивизии, три штаба и штабные роты бригад, разведывательный батальон, группа армейской авиации, ар-



тиллерия дивизии, батальон связи, саперный батальон, командование тыла дивизии и рота военной полиции.

**Командование и штаб дивизии.** Командир дивизии — генерал-майор, его два заместителя — бригадные генералы.

**Штаб дивизии** состоит из секций командования и начальника штаба, общей и специальной частей штаба. Общая часть штаба включает четыре отделения: личного состава, разведывательное, оперативное и боевой подготовки и тыла. Специальная часть штаба состоит из 11 отделений, которые подразделяются на три группы. В первую группу входят отделения, числящиеся по штату за штабом дивизии. К их числу относятся отделения: химического и бактериологического оружия, коменданта штаба и медицинское. Во вторую группу входят отделения, которые по штату числятся за административной ротой дивизии. Это отделения генерального адъютанта, финансовое, военно-судебное и военных священников. Третью группу объединяют те отделения, которые постоянного штата не имеют и создаются начальниками служб на период учений или во время боевых действий за счет личного состава подчиненных частей дивизии. Такими отделениями являются: артиллерийское, армейской авиации, инженерное и связи. В штабе насчитывается более 100 человек.

**Штабная рота дивизии** состоит из управления роты и трех секций: ремонтной, питания и медицинской. Всего в роте 44 человека.

**Штаб и штабная рота бригады** насчитывают 213 человек. В штабе бригады 14 человек — командир бригады, его заместитель и офицеры: по личному составу, разведке, оперативным вопросам и боевой подготовке, тылу, связи, врач, офицер-химик, четыре военных священника и сержант.

Штабная рота бригады имеет около 200 человек. Рота состоит из управления роты, секции штаба бригады и трех взводов: связи, армейской авиации и охраны.

**Разведывательный батальон** предназначается для ведения воздушной и наземной разведки в интересах всей дивизии или ее отдельных бригад. Он может также вести наступательные и оборонительные действия. Батальон состоит из штаба, штабной роты, трех разведыватель-

ных (аэромобильных) рот и разведывательной роты. Командир батальона — подполковник. В штабе батальона 9 человек.

В штабную роту входят управление роты, секция штаба батальона, секция ЗУРО и четыре взвода: связи, снабжения и транспорта, ремонтный и взвод вертолетов общего назначения. В роте имеется 2 вертолета общего назначения и 5 вертолетов огневой поддержки. Рота насчитывает 183 человека.

Разведывательная (аэромобильная) рота включает управление роты и три взвода: пехотный (аэромобильный), разведывательный и оружия. В роте имеется 10 легких разведывательных вертолетов LOH, 6 вертолетов общего назначения UH-1D и 11 вертолетов огневой поддержки UH-1B. В роте 152 человека.

Разведывательная рота состоит из управления роты, трех разведывательных взводов и ремонтной секции. Разведывательный взвод роты имеет группу управления, разведывательную секцию, противотанковую секцию, пехотное отделение и отделение минометов. В роте 132 человека. На ее вооружении находятся три 81-мм миномета и шесть 106-мм безоткатных орудий.

Всего в разведывательном батальоне 88 вертолетов, из них: легких разведывательных вертолетов LOH — 30, вертолетов общего назначения UH-1D — 20 и вертолетов огневой поддержки UH-1B — 38.

**Группа армейской авиации** предназначена для осуществления воздушных перебросок частей и подразделений дивизии, огневой поддержки и ведения разведки. Она состоит из штаба, штабной роты, двух батальонов вертолетов общего назначения, батальона транспортных вертолетов, роты разведки и общей поддержки. В группе 227 вертолетов и самолетов, из них: легких разведывательных вертолетов LOH — 19, вертолетов общего назначения UH-1D — 124, вертолетов огневой поддержки UH-1B — 30, транспортных вертолетов CH-47 — 48, разведывательных самолетов OV-1 — 6. Численность личного состава группы около 2 тыс. человек.

Штаб группы насчитывает 20 человек. В него входят командир группы, начальник штаба, его помощник по авиации и офицеры: по личному составу, разведке, оперативным вопросам и боевой подготовке, тылу, ремонту авиационной техники, по обеспечению безопас-

ности полетов, 7 офицеров связи, врач, офицер-химик, военный священник и сержант.

Штабная рота состоит из управления роты, оперативно-разведывательной секции, взвода связи, взвода разведки маршрутов, административно-тыловой секции и четырех отделений управления полетами.

Батальон вертолетов общего назначения включает штаб и штабную роту, роту вертолетов огневой поддержки и три роты вертолетов общего назначения. Численность личного состава батальона свыше 520 человек. Штаб батальона насчитывает 11 человек.

Штабная рота батальона состоит из управления роты и четырех секций: штаба батальона, связи, ремонта и снабжения и медицинской. Всего в роте 84 человека.

В роту вертолетов огневой поддержки входят управление роты, секция управления полетами, три взвода вертолетов огневой поддержки и взвод ремонта и обслуживания. Рота насчитывает 93 человека.

Рота вертолетов общего назначения состоит из управления роты, секции управления полетами, двух взводов вертолетов общего назначения и взвода ремонта и обслуживания. Всего в роте 113 человек.

В каждом батальоне вертолетов общего назначения 75 вертолетов: легких разведывательных вертолетов ЛОН — 3, вертолетов общего назначения УН-1D — 60 и вертолетов огневой поддержки УН-1В — 12.

Батальон транспортных вертолетов состоит из штаба, штабной роты и трех рот транспортных вертолетов. Штабная рота батальона включает управление роты и четыре секции: штаба батальона, связи, ремонта и снабжения и медицинскую. Всего в роте 77 человек. Рота транспортных вертолетов состоит из управления роты, секции управления полетами, двух взводов транспортных вертолетов и взвода ремонта и обслуживания. Всего в роте 144 человека.

Всего в батальоне транспортных вертолетов 51 вертолет, в том числе: легких разведывательных вертолетов ЛОН — 3, транспортных вертолетов СН-47 — 48.

Рота разведки и общей поддержки состоит из управления роты и четырех взводов: воздушной разведки, поддержки, вертолетов общего назначения и ремонта и обслуживания. Рота насчитывает 194 человека.

На вооружении роты находится 26 вертолетов и самолетов, в том числе: легких разведывательных вертолетов LOH — 10, вертолетов общего назначения UH-1D — 4, вертолетов огневой поддержки UH-1B — 6 и разведывательных самолетов OV-1 — 6.

**Дивизионная артиллерия** предназначается для огневой поддержки боевых частей и подразделений дивизии как наземными артиллерийскими средствами, так и ракетным оружием с вертолетов.

Артиллерия дивизии состоит из штаба, штабной батареи, трех дивизионов 105-мм гаубиц, батальона вертолетов огневой поддержки и роты легких разведывательных вертолетов. В составе дивизионной артиллерии имеются 54 105-мм гаубицы и 59 вертолетов, в том числе: легких разведывательных LOH — 16 и огневой поддержки UH-1B — 43.

Штаб артиллерии дивизии включает начальника штаба, его помощника и офицеров: по личному составу, разведке, по оперативным вопросам и боевой подготовке и его помощника, по тылу и его помощника, авиации, связи, офицера-химика, двух военных священников и сержанта. Командующий артиллерией дивизии — полковник.

Штабная батарея состоит из управления батареи, взвода разведки и засечки целей, взвода связи, центра координации огневой поддержки и четырех секций: административной, ремонтной, медицинской и питания. Всего в штабной батарее 138 человек.

Дивизион 105-мм гаубиц включает командование и штаб, батарею штабную и обслуживания и три батареи 105-мм гаубиц.

Батарея штабная и обслуживания имеет в своем составе управление батареи, секцию координации огневой поддержки, административную и медицинскую секции, четыре секции связи взаимодействия, секцию боепитания, секцию ремонта и снабжения, взвод связи и взвод разведки и засечки целей.

Батарея 105-мм гаубиц состоит из управления батареи, секции связи, трех секций передовых артиллерийских наблюдателей и огневого взвода. В огневой взвод входят группа управления, шесть огневых секций 105-мм гаубиц и секции боепитания. Батарея насчитывает 89 человек.

Батальон вертолетов огневой поддержки предназначается для оказания огневой поддержки частям и подразделениям дивизии. Основу огневых средств батальона составляют 70-мм неуправляемые ракеты и противотанковые управляемые ракеты SS-11, установленные на вертолетах.

Батальон состоит из штаба, роты штабной и обслуживания и трех рот вертолетов огневой поддержки.

Рота штабная и обслуживания включает управление роты и шесть секций: оперативную и разведывательную, административную, связи, ремонта и снабжения, медицинскую и вертолетов общего назначения. Всего в роте 87 человек.

Рота вертолетов огневой поддержки состоит из управления роты, трех взводов вертолетов огневой поддержки, взвода ремонта и обслуживания и секции связи и управления полетами. В роте имеется 12 вертолетов огневой поддержки УН-1В, вооруженных 70-мм неуправляемыми ракетами и противотанковыми ракетами SS-11. Численность личного состава роты 105 человек.

Рота легких разведывательных вертолетов состоит из управления роты, секции управления полетами и трех взводов: вертолетов общего назначения и огневой поддержки, легких разведывательных вертолетов и ремонта и обслуживания. В роте имеется 16 легких разведывательных вертолетов ЛОН и 4 вертолета общего назначения УН-1Д. Всего в роте 95 человек.

**Батальон связи дивизии** состоит из штаба, роты штабной и обслуживания и роты обеспечения связи командования. В штабе 5 человек. Командир батальона — подполковник. В батальоне около 340 человек.

Рота штабная и обслуживания имеет управление роты и пять секций: оперативно-разведывательную, административно-тыловую, начальника связи дивизии, ремонтную и питания. В роте 76 человек.

Рота обеспечения связи командования включает управление роты и четыре взвода: радиосвязи, обслуживания узла связи командования, связи тылового района и связи командования тыла дивизии. В роте 260 человек.

**Саперный батальон** предназначен для инженерного обеспечения боевых действий частей дивизии и приданных ей подразделений. Одной из основных задач баталь-

она является строительство, ремонт и содержание в исправном состоянии взлетно-посадочных полос и посадочных площадок для средних военно-транспортных самолетов, вертолетов и самолетов армейской авиации. Батальон включает штаб, штабную роту и три саперные роты.

Штаб батальона вместе с командиром насчитывает 12 человек. Командир батальона — подполковник.

Штабная рота батальона состоит из управления роты, взвода легких инженерных машин, двух взводов тяжелых инженерных машин и секций: административной, оперативной, инженера дивизии, ремонтной, медицинской, разведывательной, связи, снабжения, питания штаба и штабной роты и трех секций питания рот. В роте более 250 человек.

Саперная рота включает управление роты и три саперных взвода. В каждом саперном взводе имеются группа управления и три саперных отделения. В роте 117 человек.

**Тыловые части и подразделения дивизии** объединены в командование тыла дивизии, возглавляемое начальником тыла. В состав командования тыла дивизии входят: штабная рота, батальон ремонта вертолетов и самолетов, батальон ремонта оружия и боевой техники, батальон снабжения и обслуживания, медицинский батальон, и административная рота. Всего в командовании тыла 3200 человек.

**Рота военной полиции** подчиняется непосредственно командиру дивизии. На нее возложено патрулирование, охрана основных командных пунктов дивизии, комендантская служба, охрана и эвакуация военнопленных. Рота включает управление роты, взвод охраны, три взвода военной полиции и военно-судебную секцию. Всего в роте 156 человек.

## **Боевые батальоны**

**Пехотный (аэромобильный) и парашютнодесантный батальоны** имеют одинаковую организацию. Различие их состоит в подготовке и боевом использовании. Лич-

ный состав пехотного (аэромобильного) батальона десантируется посадочным способом с вертолетов и самолетов, а парашютнодесантного — на парашютах. Каждый батальон состоит из штаба, штабной роты, трех пехотных (аэромобильных) или парашютнодесантных рот и роты поддержки. Всего в батальонах по 767 человек.

В штабе батальона 8 человек: командир батальона, начальник штаба и офицеры: по личному составу, разведке, оперативным вопросам и боевой подготовке, тылу, связи и сержант.

Штабная рота состоит из управления роты, секции штаба батальона, секции ЗУРО и трех взводов — связи, снабжения и транспорта, медицинского и секции питания. В роте 126 человек.

**Пехотная (аэромобильная) или парашютнодесантная рота** состоит из управления роты, трех пехотных (аэромобильных) или парашютнодесантных взводов и минометного взвода.

Пехотный (аэромобильный) или парашютнодесантный взвод в своем составе имеет группу управления, три пехотных (аэромобильных) или парашютнодесантных отделения и отделение оружия. Во взводе 44 человека. Личный состав взвода вооружен винтовками М16. В отделении оружия имеются два 90-мм безоткатных противотанковых ружья и два 40-мм гранатомета.

Минометный взвод состоит из группы управления и трех отделений 81-мм минометов (по 6 человек). В отделении имеется один 81-мм миномет. Личный состав вооружен винтовками М16 и пистолетами. Всего в роте 170 человек.

**Рота поддержки** включает управление роты и три взвода: разведывательный, минометный и противотанковый.

Разведывательный взвод состоит из группы управления и трех разведывательных отделений.

Минометный взвод имеет в своем составе группу управления и четыре отделения 81-мм минометов. В отделении имеется один 81-мм миномет.

В противотанковый взвод входят группа управления и четыре отделения 106-мм безоткатных орудий. В отделении имеются два 106-мм безоткатных орудия. В роте 123 человека.

В аэромобильной дивизии типового состава насчитывается около 16 000 человек. На ее вооружении состоят 54 105-мм гаубицы, 36 установок 70-мм неуправляемых ракет на вертолетах, 12 установок противотанковых управляемых ракет SS-11 на вертолетах, 1600 автомобилей, 434 вертолета и самолета.

---



## ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СПОСОБЫ ДЕСАНТИРОВАНИЯ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ВОЙСК И ТЕХНИКИ

Переброски по воздуху войск, оружия и предметов снабжения в районы боевых действий предусматриваются системой взглядов командования НАТО на организацию и ведение будущей войны как с применением, так и без применения ядерного оружия<sup>1</sup>. Считается, что воздушные переброски способны обеспечить повышенную мобильность войск, а это позволит в свою очередь увеличить глубину соприкосновения с противником и фактически превратить ее в зону боевых действий.

По мнению командования НАТО, при ведении современного наземного боя нельзя добиться успеха без обеспечения своих войск средствами воздушной мобильности<sup>2</sup>.

Большое значение придается обеспечению способности войск маневрировать в воздухе, которая открывает войскам большие возможности. В частности, возможность перебрасывать войска в пункты, оторванные от основного района боевых действий, позволяет командиру увеличить глубину боевых задач в наступлении, что должно вынудить противника оттянуть с фронта значительную часть своих сил для обороны тылового района.

При ведении боевых действий с применением ядерного оружия переброске боевых подразделений воздушно-десантных или наземных войск по воздуху в целях захвата различных объектов и использования результатов ядерных ударов командованием НАТО придается исключительно важное значение.

Материально-техническое обеспечение, ремонт оружия и боевой техники, эвакуация больных и раненых также требуют значительных военно-транспортных авиационных средств.

Указанные условия в значительной степени предопределяют быстрое развитие и совершенствование как авиа-

<sup>1</sup> «Форс аэрьен франсез», февраль 1968 г.

<sup>2</sup> «Милитэри ревью», август 1965 г.

ционных транспортных десантных средств, так и средств и способов десантирования.

За время существования воздушнодесантных войск средства воздушного транспорта претерпели коренные изменения и в настоящее время обладают повышенными возможностями. Возросли потолок и скорость полета современных самолетов и вертолетов, увеличилась их грузоподъемность, разработаны новые способы парашютного и беспарашютного десантирования.

На протяжении ряда последних лет ведутся поиски новых путей решения задач, стоящих перед воздушнодесантными войсками, с тем чтобы они могли оказывать сухопутным войскам большую помощь в проведении боевых операций. При создании новых авиационных транспортно-десантных средств и разработке способов переброски и десантирования войск в район боевых действий по воздуху предусматривалось решение следующих задач:

- обеспечить наименьшую уязвимость самолетов (вертолетов), особенно во время переброски войск по воздуху;

- свести до минимума признаки, по которым противник может установить вероятный район высадки;

- обеспечить переброску воздушнодесантных войск в составе подразделений с оружием, боевой техникой и предметами снабжения;

- обеспечить непрерывное материально-техническое снабжение войск десанта, ведущих длительные боевые действия, не ставя их в зависимость от доставки материальных средств посадочным способом;

- уменьшить время, необходимое для погрузки, доставки и разгрузки войск и техники.

В связи с этим представляют определенный интерес такие усовершенствования военно-транспортных авиационных средств и способов десантирования, как, например, широкое внедрение в практику боевых действий способов выброски десанта и грузов на малых высотах, а также беспосадочного десантирования грузов с помощью контейнеров. Эти средства и способы десантирования успешно применяются американцами в боевых действиях во Вьетнаме; они позволяют уменьшить потери самолетов и вертолетов и обеспечить скрытность высадки десантов.

Некоторые проблемы десантирования позволят успешно решить использование вертолетов и самолетов вертикального взлета и посадки (СВВП) для высадки воздушных десантов. Самолеты вертикального взлета и посадки, так же как и вертолеты, могут производить взлет и посадку практически в любом месте и зависать в воздухе, обеспечивая десантирование или прием войск и грузов на борт в наиболее выгодных пунктах. Так, например, если при парашютном способе десантирования войска после приземления оказываются сильно рассредоточенными и их боеспособность в течение определенного времени остается низкой, то вертолеты или СВВП смогут доставить в район высадки целые подразделения, готовые вступить в бой немедленно после высадки. В отличие от парашютного способа десантирования, который предусматривает продолжительную специальную подготовку войск, на самолетах вертикального взлета и посадки и на вертолетах можно перебрасывать обычные пехотные подразделения, не проходившие специальной подготовки.

Одним из достоинств вертолетов является также и то, что они находятся в распоряжении командования сухопутных войск и в любое время могут быть использованы по его усмотрению. Благодаря этим положительным качествам вертолетный парк быстро увеличивается во всех армиях стран НАТО.

Возможности военно-транспортных самолетов и вертолетов стран НАТО и эффективность их использования в боевых операциях в значительной степени повысились благодаря механизации погрузки, разгрузки и десантирования, что связано в первую очередь с достижениями в конструировании грузовых кабин. Конструкция кабин, наличие средств механизации и улучшение тактико-технических характеристик военно-транспортных авиационных средств позволят значительно уменьшить время для погрузки, доставки и разгрузки войск, военных грузов и боевой техники.

Будущие средства воздушного транспорта станут развиваться еще более быстрыми темпами. Их тактико-технические характеристики могут значительно превзойти характеристики современных летательных аппаратов и внести совершенно новые факторы времени и пространства в тактику наземных войск.

## ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА США

Военно-транспортные авиационные средства обеспечивают высокую стратегическую и тактическую мобильность вооруженных сил, поэтому их дальнейшему совершенствованию и развитию уделяется такое большое внимание в основных странах НАТО, и в первую очередь в США.

В США военно-транспортные авиационные средства достигли наибольшего развития и включают в себя транспортную авиацию военно-транспортного авиационного командования (ВТАК), транспортно-десантную авиацию авиационных командований на ТВД, ТАК, ВВС США в Европе, ВВС США в зоне Тихого океана, транспортную авиацию национальной гвардии и резерва ВВС, а также часть самолетов гражданского авиационного резерва<sup>1</sup>.

На военно-транспортную авиацию ВТАК возлагаются задачи по межконтинентальным переброскам войск, быстрой доставке на ТВД ядерных и обычных боеприпасов, переброске ракет, запасных частей к боевой технике.

Главной задачей транспортно-десантной авиации является выброска оперативно-тактических воздушных десантов и перевозка войск, вооружения и военного имущества в пределах театра военных действий.

Транспортная авиация ВТАК ВВС США и транспортно-десантная авиация авиационных командований ВВС США на ТВД организационно самостоятельны и входят в разные командования; в Англии и во Франции они входят в одно командование. Однако в США транспортная авиация ВТАК привлекается для решения ряда задач в интересах воздушнодесантных войск и поэтому рассматривается ниже наряду с транспортно-десантной авиацией. Следует также иметь в виду, что разрабатываемые и принятые в последние годы на вооружение самолеты приспособлены для выполнения оперативно-стратегических задач и тактических задач и могут, таким образом, привлекаться к выполнению транспортно-десантных операций.

---

<sup>1</sup> «Форс аэрьен франсез», февраль 1968 г.

Вместе с развитием военно-транспортной авиации за последние годы отмечается быстрое развитие армейской авиации, которая, например, в США из вспомогательной службы превратилась в один из родов войск, решающий такие задачи, как транспортные перевозки войск и грузов в пределах тактической зоны, переброски войск в целях перегруппировки в ходе боя, высадка и выброска тактических воздушных десантов, непосредственная огневая поддержка десантов сухопутных войск. Основным типом летательного аппарата армейской авиации США в настоящее время является вертолет.

Быстрое развитие авиационных транспортных средств США началось вскоре после второй мировой войны. Однако особенно быстрое их развитие началось после 1948 года, когда произошло объединение транспортного авиационного командования и морской авиационной транспортной службы и была создана военная авиационная транспортная служба ВВС США.

С 1 января 1966 года военная авиационная транспортная служба была переименована в военно-транспортное авиационное командование (ВТАК).

**Военно-транспортное авиационное командование (ВТАК)**, являясь средством комитета начальников штабов и командования ВВС, включает тяжелые военно-транспортные самолеты и средства, обеспечивающие их использование (авиационные базы, промежуточные аэродромы, систему связи и т. д.). Оно предназначено для поддержания постоянной высокой готовности транспортной авиации к выполнению разнообразных задач — от дальних перевозок по воздуху в интересах стратегических операций до выброски тактических воздушных десантов в зоне боевых действий.

В задачи ВТАК входят также специальные виды авиационного обеспечения.

Организация ВТАК приспособлена к выполнению указанных задач.

Командующему ВТАК подчинены две воздушные армии (21 и 22 ВА), четыре отдельных военно-транспортных авиационных крыла и четыре специальные службы авиационного обеспечения: спасательная, метеорологическая, картографическая и кино-фотографическая.

ВТАК подготовлено к переброскам личного состава и боевой техники во все уголки земного шара. Так, на-

пример, в район ответственности 21 ВА входят маршруты, проходящие через Атлантический океан в Европу, Африку, на Ближний и Средний Восток и в Индию. Маршруты 22 ВА охватывают Тихий океан и Юго-Восточную Азию (до Калькутты), т. е. до окончания маршрутов 21 ВА<sup>1</sup>.

Штатная численность личного состава ВТАК достигает 100 тыс. человек, включая офицеров, сержантов и рядовых, а также военнослужащих ВМС (3100 человек).

К концу 1968 года командование располагало более чем 550 самолетами, в том числе 490 военно-транспортными самолетами, более 30 самолетами транспортно-медицинских частей и значительным количеством самолетов специального назначения.

Основу самолетного парка ВТАК до недавнего времени составляли самолеты С-124, находящиеся на вооружении с 1951 года. С 1965 года они постепенно заменяются более совершенными реактивными самолетами С-141; освобождающиеся С-124 направляются в части ВВС резерва. Всего к 1969 году было перевооружено на самолеты С-141 четырнадцать транспортных авиационных эскадрилий по 16 самолетов в каждой<sup>2</sup>.

Эскалация войны в Юго-Восточной Азии предъявляет к ВТАК и ТДА ТАК высокие требования. Так, например, за 1966 год в Юго-Восточную Азию было переброшено по воздуху более 670 тыс. человек и свыше 210 тыс. т груза, что почти в два раза превышает подобные перевозки в 1965 году. Часть перевозок была осуществлена на гражданских транспортных самолетах.

Воздушные перевозки, к участию в которых ВТАК привлекает гражданские авиатранспортные компании, как правило, осуществляются на самолетах гражданского авиационного резерва, созданного в 1952 году. Самолеты этого резерва имеют специальный опознавательный знак; в случае мобилизации они поступают в распоряжение министерства обороны.

В 1966 году в гражданском авиационном резерве США насчитывался 371 пассажирский и грузовой само-

---

<sup>1</sup> «Интеравиа», декабрь 1966 г.

<sup>2</sup> «Интеравиа», сентябрь 1968 г., декабрь 1966 г.

лет из 22 коммерческих авиатранспортных компаний. Грузовые самолеты этого резерва регулярно привлекаются на внутренних линиях к межскладским, межбазовым и межаэродромным перевозкам грузов<sup>1</sup>.

К постоянно растущим воздушным перевозкам, организуемым ВТАК, привлекаются также части ВВС резерва и ВВС национальной гвардии, насчитывающие около 500 самолетов и 45 тыс. человек личного состава<sup>2</sup>. На вооружении этих частей находятся транспортные самолеты устаревших типов — С-97, С-121 и С-124. Воздушные перевозки на театре военных действий осуществляются в значительной степени самолетами транспортно-десантной авиации, входящей в состав тактических авиационных командований.

**Транспортно-десантная авиация тактических авиационных командований в зонах** вооружена самолетами С-130Е и С-7А (последний передан из состава армейской авиации). Самолетный парк ТДА насчитывает около 500 самолетов, более 200 из которых составляют самолеты С-130Е.

В войне во Вьетнаме в 1965 году тактические воздушные переброски личного состава и военных грузов превысили по тоннажу в три раза коммерческие перевозки груза по воздуху в 1964 году. Тем не менее ряд представителей американского командования во Вьетнаме считает, что транспортно-десантных самолетов необходимо иметь в три-четыре раза больше, чем имеется в настоящее время на этом ТВД<sup>2</sup>.

В опубликованном в 1966 году докладе сенату отмечается, что транспортно-десантных самолетов не будет хватать еще в течение многих лет, вплоть до начала 70-х годов. Нормирование тактических воздушных транспортных перевозок будет продолжаться еще долгое время.

По мнению американского командования, материально-техническое обеспечение войск по воздуху в широких масштабах является абсолютной необходимостью в боевых операциях против партизан и, возможно, сохранит свое значение во всех видах ограниченных войн будущего<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> «Интеравиа», декабрь 1966 г.

<sup>2</sup> «Форс азрен франсез», февраль 1968 г.

<sup>3</sup> «Эр форс», июнь 1966 г.

Ниже приводятся сведения о транспортно-десантных и военно-транспортных авиационных средствах ВВС и армейской авиации США.

## ОСНОВНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ДЕСАНТНЫЕ И ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ ВВС США

В составе ВТАК и ТДА насчитывается около 1000 самолетов, в том числе: реактивные — С-130Е, С-133В и С-141А; поршневые — С-124С. Кроме того, значительное количество поршневых самолетов (С-124, С-123, С-119, и С-97) находится в резервных частях ВВС США.

Основными самолетами, состоящими на вооружении военно-воздушных сил США, являются С-130Е «Геркулес», С-124С «Глоубмастер-II», С-119G «Флаинг Боксар», С-97G «Стратофрейтер» и переданный из состава армейской авиации легкий транспортно-десантный самолет С-7А «Карибу». К выполнению тактических транспортно-десантных операций будут также привлекаться военно-транспортные самолеты ВТАК и резервов ВВС: С-141А «Старлифтер» (перевозка и десантирование личного состава и техники), С-133В «Каргомастер» (транспортировка крупногабаритных грузов), С-123В «Провайдер» и транспортно-десантные вертолеты ВВС и армейской авиации СН-47В и СН-47С «Чинук», СН-53А, СН-3А, УН-1D «Ирокез», а также вертолеты огневой поддержки АН-1G «Хью Кобра» и вооруженный УН-1В «Ирокез» (огневая поддержка и прикрытие десантов).

**С-130Е «Геркулес»** — основной транспортно-десантный самолет ВВС США, Англии и некоторых других стран НАТО. Принят на вооружение в 1962 году. Он предназначен для переброски войск, снаряжения и оборудования в пределах зоны боевых действий, где имеются грунтовые аэродромы и посадочные площадки, а также для выброски воздушных десантов и сбрасывания грузов. Самолет С-130Е (рис. 1) представляет собой четырехдвигательный моноплан с высоко расположенным прямым крылом, хвостовым оперением обычного типа и многоколесным шасси с носовой стойкой. Экипаж



самолета размещается в герметизированной кабине и состоит из четырех человек. Силовая установка состоит из четырех турбовинтовых двигателей Аллисон Т56А-7А мощностью по 4050 л. с., расположенных под крылом самолета. Основной запас топлива размещается в крыльевых баках и составляет 5150 л. Грузовая кабина само-



**Рис. 1.** Американский транспортно-десантный самолет С-130Е «Геркулес»

лета имеет объем 122 м<sup>3</sup>, ширину 3 м, высоту 2,7 м и длину 12,5 м. Хвостовая часть фюзеляжа приподнята вверх для обеспечения удобства погрузки грузов в самолет непосредственно с автомашины. Загрузочный люк расположен в хвостовой части фюзеляжа и имеет размер 3,0×2,7 м. Расположение и размеры люка позволяют производить погрузку различных грузов в самолет с автомашины с использованием роликовых транспортеров, располагаемых на полу грузовой кабины и на откидном трапе. В грузовой кабине самолета можно разместить 92 солдата с оружием или около 21 000 кг грузов. В санитарном варианте на самолете могут быть размещены 74 носилочных больных и 6 человек медицинского персонала. Размеры грузовой кабины позволяют перевозить установленные на специальных поддонах и подготовленные для воздушного десантирования 155-мм гаубицы и 2,5-тонные автомобили с грузом или другие виды военной техники.

Десантирование грузов и боевой техники производится через хвостовой люк. На этом самолете обрабатыва-

лись и успешно применяются новые способы десантирования грузов с малых высот.

### Основные тактико-технические характеристики самолета

максимальная скорость полета . . . . .	580 км/час;
максимальный взлетный вес . . . . .	70 000 кг;
практический потолок . . . . .	10 000 м;
дальность полета с грузом 16 000 кг . . . . .	5800 км;
максимальная полезная нагрузка . . . . .	21 000 кг или 92 человека.

Самолеты С-130Е используются для перебросок войск и военных грузов при обеспечении боевых действий во Вьетнаме. В 1966 году Англия закупила в США эти самолеты; поставки их начались в 1967 году.

**Самолет С-124С «Глоубмастер-II»** предназначен для переброски войск, военных грузов и техники, а также для выброски воздушных десантов. Этот самолет по своим тактико-техническим характеристикам не соответствует требованиям командования США к транспортно-десантным самолетам и из строевых частей передается в резерв ВВС. Вместо него на вооружение поступает новый военный транспортный самолет С-141А.

**Самолет С-141А «Старлифтер»** (рис. 2) представляет собой моноплан с высоко расположенным стреловидным крылом, однокилевым хвостовым оперением с высоко расположенным стабилизатором и шасси с передним колесом. Самолет имеет следующие размеры: размах крыла 49 м, площадь крыла 300 м<sup>2</sup>, длину 44,6 м. Он предназначается для межконтинентальных перевозок войск и грузов. По сравнению с другими самолетами, состоящими на вооружении, он обладает значительно большей экономичностью и работоспособностью.

Силовая установка самолета состоит из четырех двухконтурных турбореактивных двигателей Пратт-Уитни максимальной статической тягой по 9500 кг. Двигатели установлены раздельно на пилонах под крылом. Запас топлива размещается в крыльевых баках и составляет свыше 87 000 л. Самолет оборудован для одноточечной заправки топливом под давлением, при этом скорость заправки составляет 3410 л/мин. Таким образом, самолет может быть заправлен топливом примерно за 25 минут.



**Рис. 2.** Американский военно-транспортный самолет С-141А «Старлифтер»

Грузовая кабина самолета имеет объем 208 м<sup>3</sup>, длину 21,34 м, ширину 3,14 м и высоту 2,77 м. В ней могут размещаться грузы весом до 43 500 кг или устанавливаться сиденья для перевозки 154 солдат с вооружением или для 127 парашютистов со снаряжением.

В санитарном варианте на самолете могут быть размещены 80 носилочных раненых и 8 человек обслуживающего персонала. Погрузка грузов в самолет производится через грузовой люк в хвостовой части фюзеляжа. Применяется механизированная система погрузки с использованием грузовых платформ, передвигаемых по роликовым направляющим.

Самолет оборудован для выброски с парашютами тяжелых грузов и военной техники через грузовой люк, имеющий размеры 3,1×2,7 м. Скорость полета при парашютном сбрасывании грузов 200—370 км/час.

Экипаж самолета состоит из четырех человек. Предусмотрены места для трех дополнительных членов экипажа.

#### Тактико-технические характеристики самолета:

максимальная полезная нагрузка . . . . .	43 500 кг или 154 человека;
максимальная скорость . . . . .	900 км/час;
крейсерская скорость . . . . .	830 км/час;
дальность полета:	
с грузом 36 000 кг . . . . .	6200 км;

с грузом 16 400 кг . . . . .	10 000 км;
перегоночная . . . . .	12 000 км;
вес пустого самолета . . . . .	около 58 200 кг;
максимальный взлетный вес . . . . .	около 143 500 кг;
взлетная дистанция до набора высоты 15 м при максимальном взлетном весе	около 1600 м;
посадочная дистанция . . . . .	1070 м;
потребная длина ВПП . . . . .	1900 м.

По мнению командования армии США, самолет С-141А не может удовлетворить требований сухопутных войск к переброске тяжелых и крупногабаритных образцов боевой техники. Для переброски таких грузов с Американского континента на ТВД используется тяжелый военно-транспортный самолет С-133В.

**Самолет С-133В «Каргомастер»** представляет собой четырехдвигательный реактивный моноплан обычной схемы с высоко расположенным прямым крылом. Экипаж самолета 4—8 человек. Силовая установка самолета состоит из четырех турбовинтовых двигателей Пратт-Уитни Т34-Р-9W мощностью по 6500 л. с. Грузовая кабина имеет объем 367 м<sup>3</sup>, ширину 3,4 м, высоту 3,8 м и длину 25 м. Загрузочный люк расположен в хвостовой части самолета и имеет размеры, равные сечению грузовой кабины (3,4×3,8 м). Это позволяет разместить на самолете такие грузы, как три 2,5-тонных автомобиля с грузом или ракеты «Минитмэн». При перевозке войск в кабине можно разместить 288 солдат с оружием.

#### Основные тактико-технические характеристики самолета:

максимальный взлетный вес . . . . .	130 000 кг;
максимальная скорость полета . . . . .	650 км/час;
практический потолок . . . . .	9000 м;
дальность полета с грузом 20 500 кг . . . . .	8600 км;
максимальная полезная нагрузка . . . . .	50 000 кг или 288 человек.

Самолеты С-133А и С-133В предусматривается заменить новыми самолетами С-5А. Поставки этих самолетов планировалось начать в 1969 году.

Как сообщалось в американской печати, самолет С-5А по возможностям перевозки грузов на расстоянии 7000 км будет равноценен трем самолетам С-141А, пяти самолетам С-133А или 16 самолетам С-124С. Стоимость перевозок этими самолетами снизится до стоимости перевозок железнодорожным транспортом.

**Самолет С-5А «Гэлекси»** (рис. 3) представляет собой четырехдвигательный моноплан с высоко расположенным стреловидным крылом, Т-образным хвостовым оперением и многоколесным шасси с передним колесом. Си-

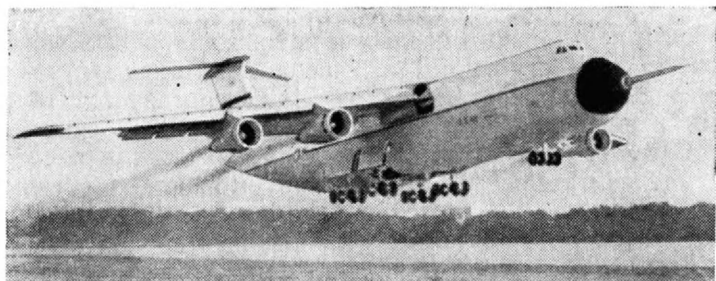


Рис. 3. Американский тяжелый военно-транспортный самолет С-5А «Гэлекси»

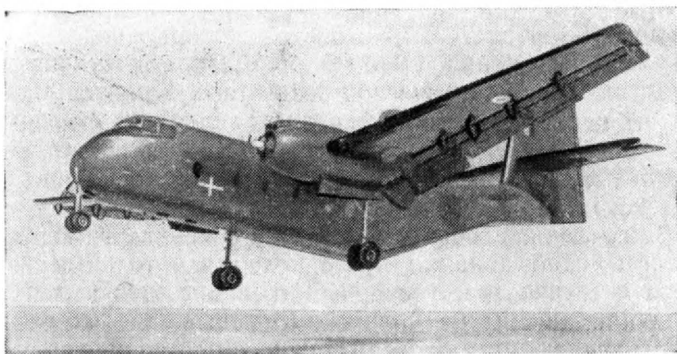
ловая установка самолета состоит из четырех турбореактивных двигателей Дженерал электрик ТФ-39 тягой по 16 400 кг. Это будет самый большой военно-транспортный самолет, имеющий размах крыла 67,8 м, площадь крыла около 1000 м<sup>2</sup>, длину 77,5 м, объем грузовой кабины 900 м<sup>3</sup>. В самолете можно разместить 700 солдат или 345 парашютистов.

Этот самолет предназначен для скоростных межконтинентальных перебросок целых подразделений войск вместе с их вооружением. Размеры кабины самолета (5,8×4,1×36,8 м) и его погрузочные устройства позволяют осуществлять перевозку всех видов боевой техники, состоящей на вооружении, в том числе и межконтинентальных ракет «Минитмэн». ВВС заказали 115 самолетов С-5А. В 70-х годах самолеты С-5А и С-141А станут основными военно-транспортными самолетами ВТАК ВВС.

## Основные тактико-технические характеристики самолета:

максимальный взлетный вес . . . . .	347 000 кг;
нормальный взлетный вес . . . . .	323 000 кг;
максимальный вес топлива . . . . .	144 500 кг;
максимальная скорость полета . . . . .	около 1000 км/час;
крейсерская скорость полета . . . . .	870 км/час;
скорость при сбрасывании грузов и войск на парашютах . . . . .	240—280 км/час;
скороподъемность у земли . . . . .	10,7 м/сек;
дальность полета:	
с грузом 100 000 кг . . . . .	5650 км;
с грузом 51 000 кг . . . . .	10 200 км;
перегоночная . . . . .	13 350 км;
максимальная полезная нагрузка	около 120 000 кг или 700 человек;
взлетная дистанция . . . . .	2285 м;
посадочная дистанция . . . . .	1220 м.

**Самолет С-7А (CV-2В)<sup>1</sup> «Карибу»** (рис. 4) является улучшенным вариантом самолета CV-2А и представляет собой моноплан со средне расположенным прямым крылом, обычным хвостовым оперением и шасси с передним колесом.



**Рис. 4.** Американский легкий транспортно-десантный самолет С-7А «Карибу»

<sup>1</sup> Самолеты CV-2В переданы ВВС из состава армейской авиации США и получили в ВВС обозначение С-7А.

Силовая установка самолета состоит из двух поршневых двигателей мощностью по 1450 л. с. Основной запас топлива, составляющий 3140 л, размещается в крыльевых топливных баках. В грузовой кабине самолета располагаются 32 солдата с личным оружием или 24 парашютиста. Имеется санитарный вариант самолета, в котором можно разместить 24 носилочных и 4 сидячих раненых и 4 человека медицинского персонала.

### Основные тактико-технические данные самолета:

взлетный вес . . . . .	12 900 кг;
максимальная скорость полета . . . . .	345 км/час;
практический потолок . . . . .	8000 м;
максимальная полезная нагрузка . . . . .	3900 кг или 32 человека;
дальность полета с нагрузкой 3500 кг . . . . .	1750 км.

### АВИАЦИОННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА АРМЕЙСКОЙ АВИАЦИИ США

Армейская авиация включает части и подразделения армейских вертолетов и самолетов, которые используются для обеспечения высокой мобильности сухопутных войск, выброски тактических воздушных десантов, оказания им непосредственной огневой поддержки с воздуха, для связи, разведки и наблюдения, эвакуации больных и раненых, а также для обеспечения материально-технического снабжения.

За последние годы самолеты и в особенности вертолеты армейской авиации претерпели значительные изменения и техническое усовершенствование. Эти изменения были направлены на дальнейшее повышение их надежности; увеличение полезной нагрузки, расширение круга решаемых задач, а также на упрощение эксплуатации. Одновременно с этим отмечается значительное увеличение численности вертолетов. Так, например, самолетно-вертолетный парк армейской авиации США увеличился за последние семь лет более чем вдвое и насчитывает

около 12 тыс. самолетов и вертолетов, при этом значительно увеличился удельный вес вертолетов<sup>1</sup>.

На вооружении армии США состоит более 10 типов самолетов и вертолетов. Кроме того, несколько самолетов и вертолетов прошли испытания или находились в завершающей стадии испытаний. В дальнейшем планами строительства армейской авиации предусматривается сокращение разнотипности состоящих на вооружении самолетов и вертолетов и унификация их отдельных агрегатов в целях облегчения подготовки летно-технического состава, упрощения технического обслуживания, снабжения, подготовки и ремонта материальной части. Одновременно с этим ведутся работы, направленные на улучшение летно-технических данных и вооружения вертолетов и самолетов. Армейскую авиацию планируется, в частности, оснастить самолетами с коротким или вертикальным взлетом и посадкой ХС-142А и комбинированными вертолетами (винтокрылами) огневой поддержки АН-1G.

В настоящее время подразделения армейской авиации имеются в штатах полевой армии, армейского корпуса, пехотной, бронетанковой, механизированной, воздушнодесантной и аэромобильной дивизий, а также в штатах отдельных бригад и бронекавалерийских полков.

В полевой армии имеется транспортная группа армейской авиации, в состав которой может входить до четырех батальонов армейской авиации.

Всего в полевой армии трехкорпусного состава может быть 1100—1200 вертолетов и самолетов. В дальнейшем численный состав штатной армейской авиации в полевой армии предполагается увеличить.

В дивизиях (пехотной и воздушнодесантной) имеются штатный батальон (три роты) армейской авиации и рота воздушной разведки в составе разведывательного батальона.

Для усиления дивизии, действующей на главном направлении, из средств полевой армии может придаваться до двух рот армейской авиации. Средства армейской

---

<sup>1</sup> «Зольдат унд техник», ноябрь 1967.

«Авиэйшн унк», 20 января 1969 г.



транспортной авиации полевой армии, придаваемые дивизии, служат в основном для повышения мобильности на поле боя. Этими средствами командир дивизии может перебросить по воздуху и десантировать одновременно до пехотного батальона.

Кроме частей и подразделений армейской авиации, входящих в состав полевых армий, корпусов и дивизий, командование сухопутных войск сформировало специальные аэромобильные дивизии, в составе которых также используются части и подразделения армейской авиации.

Вертолеты играют важную роль в армейской авиации США. Соотношение самолетов и вертолетов неизменно повышается в пользу последних. Производство вертолетов и поставки их в армию США особенно резко увеличились за последние годы. Так, например, в 1966 году восемью ведущими американскими фирмами было построено 2694 вертолета, из них 2176 военных. В 1967 году фирма «Белл» выпускала ежемесячно 150 вертолетов UH-1D «Ирокез», а фирма «Боинг-Вертол» — 15 вертолетов CH-47A «Чинук» и 14 вертолетов CH-46 «Си Найт»<sup>1</sup>.

В последнее время на вертолеты возлагается все более широкий круг задач. Опыт войны во Вьетнаме подтвердил особую ценность вертолетов для ведения операций на необорудованных ТВД (труднодоступная местность со слаборазвитыми коммуникациями, с множеством водных преград, непроходимые джунгли).

Вертолет является на таких ТВД незаменимым и единственным средством обеспечения боевых действий войск в отрыве от основных баз снабжения.

В ходе войны во Вьетнаме американцы впервые осуществили массовое применение вертолетов для проведения крупных операций (разведка противника, переброска и десантирование войск и боевой техники в район боя, целеуказание и обеспечение с воздуха боевых действий сухопутных войск, обеспечение снабжения, а также эвакуация войск и техники после окончания операции). При этом в ходе боевого использования уточняются требования к вертолетам и тактические приемы их боевого применения.

---

<sup>1</sup> «Америкэн авиэйшн», май 1967 г., том 30, № 12.

В настоящее время считается целесообразным иметь четыре-пять классов вертолетов, с помощью которых могут решаться все основные задачи.

Таковыми классами вертолетов являются:

— легкие разведывательные вертолеты, к которым относятся ОН-13К «Сиу», ОН-23Д и ОН-23Е «Равен», ОН-6А «Кейюс» («Поуни»);

— вертолеты общего назначения (УН-1Д «Ирокез», УН-19С и УН-19Д, УН-34);

— транспортно-десантные (СН-47А и СН-47В «Чинук», СН-21В и СН-21С «Шауни») и тяжелые транспортные (СН-54А «Летающий кран») вертолеты;

— вертолеты огневой поддержки (вооруженный УН-1В «Ирокез», АН-1Г «Хью Кобра».

В 1968 году на вооружении армии США имелось несколько вертолетов одного класса. В дальнейшем типаж вертолетов будет уменьшен до одного — максимум двух в каждом классе. Так, например, основным вертолетом общего назначения, по мнению зарубежных авторов, будет УН-1Д «Ирокез», хорошо зарекомендовавший себя в боевых действиях во Вьетнаме. Основными транспортно-десантными вертолетами будут СН-47А, СН-47В и СН-47С «Чинук». Изучается вопрос об оснащении армии тяжелыми транспортными вертолетами СН-54А. Для вертолета этого типа, проходящего испытания во Вьетнаме, разработан 44-местный контейнер-вагон для перевозки и десантирования войск, а также для эвакуации раненых<sup>1</sup>.

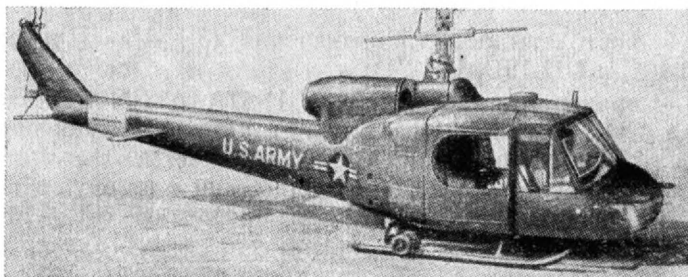
Вертолеты огневой поддержки являются новым классом, появление которого обусловлено особенностями боевых действий во Вьетнаме. После нескольких лет поисков и экспериментов американцы признали целесообразным создать специальный тип вертолета, разрабатываемый с самого начала как система оружия. В качестве такого образца разработан вертолет АН-56А «Шайен», имеющий несущий винт и снабженный, подобно самолету, небольшими крылом и толкающим винтом. До поступления на вооружение вертолета АН-56А задачи вертолетов огневой поддержки будут выполнять вооруженные УН-1В «Ирокез» и специально разработанный

---

<sup>1</sup> «Интеравиа», 1967, № 6.

на базе этого вертолета комбинированный вертолет огневой поддержки AH-1G «Хью Кобра».

**Вертолеты общего назначения** выполняют широкий круг задач, включая снабжение, воздушное десантирование, огневую поддержку, эвакуацию раненых, связь и др.



**Рис. 5.** Американский вертолет общего назначения UH-1D «Ирокез»

Основными вертолетами общего назначения армейской авиации США в течение ближайших нескольких лет будут вертолеты UH-1D «Ирокез».

Вертолет UH-1D «Ирокез» (рис. 5) выполнен по одновинтовой схеме с двухлопастным несущим винтом диаметром 14,6 м и двухлопастным хвостовым винтом. Он является дальнейшей модернизацией вертолета UH-1B, в части поступает с 1963 года и находится в серийном производстве. Вертолет имеет максимальную скорость полета 225 км/час, полезную нагрузку 2200 кг или 12 человек, дальность полета 500 км и перегоночную дальность 1100 км. Экипаж вертолета 2 человека.

Вертолет оснащен одним турбовинтовым двигателем Лайкоминг Т53-L-11 мощностью 1400 л. с. Вес пустого вертолета 2100 кг, максимальный взлетный вес 4300 кг.

**Транспортно-десантные вертолеты** предназначаются для посадочного и воздушного десантирования войск, военных грузов, боевой техники и предметов снабжения. Разновидностью вертолетов этого класса являются тяжелые транспортные вертолеты типа CH-54А, предназначенные для транспортировки тяжелых грузов и боевой

техники, а также эвакуации с поля боя поврежденных образцов боевой техники. При испытаниях во Вьетнаме вертолет СН-54А часто используется для эвакуации поврежденных вертолетов и самолетов, а также для переброски грузов с баз снабжения в район расположения частей и с кораблей в базы снабжения. Основным транспортно-десантным вертолетом армейской авиации США являются СН-47А и СН-47В «Чинук».

Вертолет СН-47А «Чинук» состоит на вооружении с 1962 года. Он построен по продольной двухвинтовой схеме и оснащен двумя турбовинтовыми двигателями Лайкоминг Т55-Л-7 мощностью по 2650 л. с. Несущие винты диаметром по 18 м установлены на переднем и хвостовом пилонах. Двигатели расположены по бокам основания хвостового пилона, выполняющего роль кия. Экипаж вертолета 2 человека. Вес пустого вертолета 7750 кг, взлетный вес 15 000 кг. Вертолет имеет вместительную грузовую кабину, в которой может быть размещено до 7000 кг груза или 33 солдата с личным оружием. В санитарном варианте на вертолете можно разместить 24 носилочных раненых.

В кормовой части фюзеляжа имеется откидная створка люка, позволяющая производить парашютное десантирование людей и техники, а также осуществлять погрузку крупногабаритных грузов, как, например, управляемой ракеты «Першинг» класса «земля — земля».

Вертолет имеет максимальную скорость полета 280 км/час, практический потолок около 5000 м и дальность полета с грузом 5000 кг около 600 км.

Модификация СН-47В вертолета «Чинук» (рис. 6) принята на вооружение в 1967 году. В отличие от предшествующей модификации новый вертолет оснащен более мощным двигателем, позволяющим увеличить его полезную нагрузку до 10 000 кг или 44 солдат с вооружением.

Разработана также еще одна модификация вертолета «Чинук» — вертолет СН-47С с двумя турбовинтовыми двигателями Т55-Л-11 мощностью по 3750 л. с. и увеличенными габаритными размерами кабины.

Вертолет СН-47С будет иметь следующие тактико-технические характеристики: максимальный взлетный вес 20 300 кг; максимальная полезная нагрузка 10 600 кг, радиус действия с полезной нагрузкой 10 000 кг 185 км.

Поступление нового вертолета в части планировалось в первой половине 1968 года<sup>1</sup>.

В 1966—1967 годах во Вьетнаме испытывалось несколько вертолетов СН-47А, оснащенных вооружением, включавшим установку М5 с 40-мм гранатометом, пять



Рис. 6. Американский транспортно-десантный вертолет СН-47В «Чинук»

подвижных установок с 7,62-мм пулеметами и две неподвижные установки с 20-мм пушками и 19 НУР калибра 70 мм. Кабина экипажа и наиболее уязвимые места вертолета защищены броней, вес которой достигает 1135 кг.

Вооруженные вертолеты «Чинук» предназначены для подавления огневого сопротивления противника в пункте десантирования и в прилегающем к нему районе, а также для прикрытия транспортно-десантных вертолетов при высадке десанта.

Впоследствии на вооружение армии США были приняты специально разработанные вертолеты огневой поддержки, а на вертолетах СН-47А было установлено только по два 7,62-мм пулемета.

**Вертолеты огневой поддержки** предназначены для сопровождения транспортно-десантных вертолетов, огневой подготовки района десантирования, прикрытия вертолетов во время высадки десантов и огневой поддержки сухопутных войск с воздуха.

<sup>1</sup> «Интеравиа эр леттер», 18 августа 1968 г.

Война во Вьетнаме значительно ускорила создание нового класса вертолетов — вооруженных вертолетов огневой поддержки, разработка которых велась более 10 лет. При этом американское командование использовало войну во Вьетнаме для испытания систем вооружения вертолетов и разработки способов их боевого применения.

Одним из специальных летательных аппаратов, разработанных по заданию армейского командования США для огневой поддержки войск, является комбинированный вертолет АН-1G «Хью Кобра» (рис. 7).

Он предназначен для огневой поддержки сухопутных войск, огневой подготовки района десантирования и изоляции района боевых действий. Вертолет АН-1G разработан на базе состоящего на вооружении вертолета УН-1В «Ирокез». Однако, несмотря на наличие большого количества общих деталей с вертолетами типа «Ирокез», АН-1G существенно отличается от них по внешнему виду и по характеристикам. На нем установлена новая модификация двигателя Лайкоминг Т53-Л-13 мощностью 1400 л. с. вместо более ранней модификации мощностью 1100 л. с. Сиденья летчика и оператора расположены в кабине друг за другом и имеют броневую защиту. Бронированы также наиболее уязвимые места конструкции вертолета (ящики с боеприпасами, топливный и масляный баки, важные узлы силовой установки и др.). Максимальная скорость полета, полученная при испытаниях вертолета, 320 км/час и скороподъемность до высоты 1000 м 620 м/мин. Максимальный взлетный вес вертолета 4300 кг.

Вооружение размещается под крылом и в фюзеляже вертолета. Под крылом подвешиваются две-четыре 7-ствольные пусковые установки ХМ18 с 70-мм НУР или другое вооружение. В нижней передней части фюзеляжа размещается турельная установка ХМ28 с 7,62-мм шестиствольным пулеметом «Миниган» и боекомплектом 8000 патронов и 40-мм автоматическим гранатометом М75 (темп стрельбы около 240 выстрелов в минуту).

Армия США заказала 530 вертолетов АН-1G «Хью Кобра»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> «Интеравиа», 1967, № 6.



Рис. 7. Американский вертолет огневой поддержки AH-1G «Хью Кобра»

Поставка вертолетов в части началась в 1967 году. В октябре 1967 года вертолеты AH-1G «Хью Кобра» были впервые применены в боевых действиях во Вьетнаме для сопровождения вертолетов UH-1D, осуществлявших переброску войск<sup>1</sup>.

Более совершенным образцом вертолета огневой поддержки считается комбинированный вертолет AH-56A, специально разработанный как система оружия.

Вертолет AH-56A «Шайен» представляет собой опытный образец сложного летательного аппарата с усовершенствованной навигационной системой, системой

<sup>1</sup> «Авиэйшн уик», 16 октября 1967 г.

полета по рельефу местности, радиолокационной станцией предупреждения о наземных препятствиях, высокочувствительной телевизионной аппаратурой, а также с системой управления оружием со сложным счетно-решающим устройством. Это устройство вместе с оптическим стрелковым прицелом и лазерным дальномером позволит одновременно атаковать две цели с использованием различного оружия.



Рис. 8. Высадка десанта с американского транспортного вертолета

Вертолет имеет несущий винт диаметром 15,2 м, небольшое крыло размером 8,2 м и толкающий винт в хвостовой части. Проектные тактико-технические данные: максимальная скорость у земли 400 км/час, практический потолок около 8000 м, максимальная дальность полета 1400 км, перегоночная дальность 4700 км.

Вооружение вертолета будет включать гранатомет М75, установленный в носовой части фюзеляжа, 30-мм пушку XM140 в подфюзеляжной турели кругового обстрела и 6 точек под крылом для подвески установок с НУР или ПТУР. Первый образец вертолета АН-56А поступил на летные испытания в конце 1967 года.

Летные характеристики этого вертолета, значительно превосходящие характеристики вертолетов остальных классов, довольно совершенное оборудование и мощное вооружение позволят применять этот вертолет для обес-



печения огневой поддержки операций транспортно-десантных вертолетов, для ведения вооруженной разведки в любых метеорологических условиях и ночью, для патрулирования линий коммуникаций, уничтожения засад и огневых точек, а также для действий против мелких судов и бронированных целей.

Прогресс, достигнутый в вертолетостроении и вооружении, сделал вертолет одним из наиболее гибких видов транспорта и боевой машиной, обеспечивающей всестороннюю поддержку боевых действий сухопутных войск (рис. 8). Уже в настоящее время вертолет стал очень важным средством обеспечения боевых действий сухопутных войск на необорудованных ТВД со слаборазвитыми коммуникациями и с труднопроходимой местностью.

В ходе войны во Вьетнаме аэромобильные операции стали основным способом переброски войск в районы боевых действий.

#### АВИАЦИОННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА МОРСКОЙ ПЕХОТЫ ВМС США

Морская пехота, входящая в состав ВМС США, предназначается для захвата плацдармов (участков) на территории противника, необходимых для создания передовых военно-морских баз и пунктов базирования ВМС.

При проведении крупных десантных операций морская пехота обычно используется в качестве первого эшелона десанта, на который возлагается задача — рассчитать путь для основных сил десанта в системе противодесантной обороны (ПДО) противника.

Сложность выполнения этих задач требует от морской пехоты тесного взаимодействия с боевой и транспортно-десантной авиацией, входящей в состав корпуса морской пехоты.

Боевая авиация морской пехоты (штурмовая и истребительная) обеспечивает и прикрывает с воздуха боевые действия наземных сил морской пехоты, а также сопровождает транспортно-десантную авиацию. Транспортно-десантная авиация, состоящая преимущественно из вер-

толетов, осуществляет высадку морской пехоты в наиболее уязвимых местах ПДО (обычно на фланги и в тыл) и обеспечивает переброску сил и подкреплений в ходе боя.

Группы десантных вертолетов морской пехоты обычно сопровождаются до пунктов высадки самолетами А-4Е «Скайхок», F-4В «Фантом» 2 или F-8Е «Крусейдер». Самолет F-8Е, вооруженный четырьмя 20-мм пушками, оказался, по оценке американского командования, наиболее подходящим для выполнения задачи по эскортированию вертолетов.

На пути следования к пунктам высадки десанта эскортирующие самолеты барражируют вокруг вертолетов по «цепочке» с таким расчетом, чтобы не удаляться от них более чем на 5 км, в то время как группа штурмовиков порядка шести самолетов начинает барражировать над пунктами десантирования еще до прибытия вертолетов с десантом. Четыре из указанных самолетов, как правило, остаются на большой высоте, а два бомбят или обстреливают район высадки.

Вооруженные вертолеты обрабатывают район высадки непосредственно перед посадкой десантных вертолетов.

В некоторых горных районах использование самолетов на малых высотах опасно и даже практически невозможно. В таких случаях оборона десантных вертолетов обеспечивается вооруженными вертолетами УН-1Е, которые осуществляют низковысотное эскортирование транспортно-десантных вертолетов и подавление объектов в пункте высадки десанта.

Вертолеты УН-1Е вооружены четырьмя пулеметами М-60, установленными по бортам фюзеляжа, и двумя установками с семью или с восемнадцатью НУР калибра 70 мм<sup>1</sup>.

Основными авиационными транспортно-десантными средствами морской пехоты являются вертолеты: СН-46А «Си Найт», СН-53А «Си Стэллион», УН-34D «Си Хорс» и СН-37 «Мохаве». В состав группы могут входить пять эскадрилий транспортных вертолетов и одна эскадрилья вооруженных вертолетов УН-1Е (или других типов).

---

<sup>1</sup> «Авиэйшн уик», апрель 1967 г.

Вертолеты базируются на специальных кораблях-вертолетоносцах или десантно-вертолетных кораблях-доках.

В составе ВМС США имеется 9 десантных вертолетоносцев (три вертолетоносца типа «Боксер» и шесть типа «Иводзима») и 9 десантно-вертолетных кораблей-доков.

Всего в ВМС США насчитывается четыре дивизии морской пехоты. Значительная часть морской пехоты и транспортно-десантных средств используется в боевых действиях во Вьетнаме.



Рис. 9. Американский транспортно-десантный вертолет СН-53А «Си Стэллион»

Так, например, в настоящее время авиация морской пехоты во Вьетнаме состоит из трех авиационных групп боевых самолетов и двух вертолетных транспортных групп (16-я и 36-я авиагруппы) по пяти эскадрилий транспортных вертолетов в каждой и одной эскадрильи вооруженных вертолетов.

В 1966 году эти две группы перебросили 500 тыс. человек (главным образом морских пехотинцев) и 32 тыс. т различных грузов, совершив 400 тыс. вертолето-вылетов<sup>1</sup>.

Вертолет СН-53А «Си Стэллион» (рис. 9) состоит на вооружении ВМС с 1966 года. Он представляет собой тяжелый транспортно-десантный вертолет, выполненный по одновинтовой схеме, с шестилопастным несущим винтом диаметром 22 м и четырехлопастным хвостовым винтом

<sup>1</sup> «Авиэйшн уик», апрель 1967 г.

диаметром 4,88 м. Несущий винт складывается с помощью автоматической системы. Шасси вертолета — убирающееся, со сдвоенными колесами на каждой стойке. Нормальный взлетный вес вертолета примерно 17 000 кг, при этом около 10 000 кг составляет вес конструкции. Максимальный взлетный вес 19 000 кг. Фюзеляж прямоугольного сечения, имеет вместительную грузовую кабину (2,29×1,98×9,14 м), в которой можно разместить 38 солдат с вооружением. В перегрузочном варианте в вертолете можно разместить до 75 человек<sup>1</sup>.

При нормальной полезной нагрузке (около 7000 кг) радиус действия вертолета достигает 150 км, а при весе груза 2000 кг — приблизительно 400 км. Максимальная скорость горизонтального полета 310 км/час, крейсерская скорость 280 км/час, практический потолок при максимальном взлетном весе 5000 м.

Днище фюзеляжа и погрузочный люк герметизированы, благодаря чему в случае аварийной посадки на воду вертолет может продержаться на плаву около двух часов с неработающими двигателями.

Для улучшения плавучести и остойчивости по бортам фюзеляжа размещены герметизированные поплавки, куда устанавливаются топливные баки емкостью 1180 л и убираются шасси.

Силовая установка состоит из двух турбовинтовых двигателей Дженерал электрик Т64-GE-6 мощностью по 3450 л. с., расположенных в мотогондолах по бортам верхней части фюзеляжа.

Вертолет снабжен комплексной радионавигационной системой, лебедкой и крюками для транспортировки на внешней подвеске грузов весом до 10 000 кг. В фюзеляже вертолета можно перевозить такие грузы, как ракеты «Першинг» класса «земля — земля», «Хок» или «Найк» класса «земля — воздух».

**Вертолеты УН-46А и СН-46А «Си Найт»** приняты на вооружение в 1965 году. Вертолет УН-46А многоцелевой, а СН-46А — транспортно-десантный. Оба вертолета разработаны фирмой «Боинг-Вертол» и выполнены по продольной схеме с двумя несущими винтами. Они имеют примерно одинаковые габаритные размеры, вес и летные

---

<sup>1</sup> «Интеравиа», сентябрь 1968 г., № 9.

характеристики, отличаются в основном конструкцией кабины и специальным оборудованием.

Вертолет УН-46А может базироваться на малые корабли. Он предназначается для переброски военных грузов и боевой техники с одного корабля на другой, а также для поисковых и спасательных работ.

Вертолет СН-46А состоит на вооружении авиации морской пехоты в атлантической и тихоокеанской зонах. Он предназначается для воздушного и посадочного десантирования морской пехоты, вооружения и боевой техники.

В грузовой кабине размером  $1,83 \times 1,83 \times 7,37$  м и полезным объемом  $29 \text{ м}^3$  помещается 25 парашютистов с личным оружием или до 2900 кг груза. В передней, остекленной части фюзеляжа расположена кабина экипажа, состоящего из трех человек. В кормовой части фюзеляжа имеется откидная створка люка площадью около  $3,5 \text{ м}^2$ , позволяющая производить парашютное десантирование людей и техники, а также осуществлять погрузку и выгрузку на землю и на воду.

На правом борту вертолета расположен люк размером  $1,60 \times 0,91$  м, предназначенный для посадки людей. Днище фюзеляжа водонепроницаемо, что позволяет осуществлять кратковременную посадку вертолета на воду. Для улучшения остойчивости по бортам фюзеляжа установлены поплавки, в которых размещаются топливные баки емкостью по 1450 л.

### Основные тактико-технические характеристики

	вертолета УН-46А	вертолета СН-46А
нормальный взлетный вес, кг	8850	8900
максимальный взлетный вес, кг	9700	9700
максимальная полезная нагрузка (при дальности полета 400 км), кг . . . . .	2700	2900
максимальная скорость, км/час	270	270
крейсерская скорость, км/час .	240	249
практический потолок, м . . .	4175	5030
дальность полета (с грузом 2800 кг), км . . . . .	400	405

Складывающиеся трехлопастные несущие винты диаметром 15,24 м установлены на переднем и кормовом пилонах. Они связаны механическими трансмиссиями с двумя турбовинтовыми двигателями Дженерал электрик Т58-GE-8В, расположенными у основания кормового пилона. Каждый из двигателей имеет мощность 1250 л. с.

### **ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ**

Все авиационные транспортные средства ВВС Великобритании сосредоточены в составе командования авиационной поддержки (бывшее транспортное авиационное командование). Это командование объединяет все части военно-транспортной авиации.

В задачи командования авиационной поддержки входят переброски войск на заморские театры военных действий, обеспечение десантных операций, а также перегруппировка и снабжение войск по воздуху в пределах ТВД.

В составе командования планируется иметь до десяти эскадрилий тяжелых военно-транспортных самолетов типа VC-10, «Белфаст», «Британия», «Комета» и C-130 «Геркулес», три эскадрильи средних транспортно-десантных самолетов «Аргоси» и «Эндовер», две эскадрильи транспортных вертолетов «Уэссекс» и «Уирлуинд», а также две эскадрильи штурмовиков «Хантер» FGA.9.

Общая численность военно-транспортных самолетов ВВС Великобритании свыше 200, в том числе несколько десятков устаревших самолетов с поршневыми двигателями «Беверли», «Валетта», «Гастингс» и другие, которые заменяются самолетами C-130E «Геркулес», закупленными англичанами в США. Несмотря на то что военно-транспортная авиация Великобритании усилилась за счет поступления на вооружение новых военно-транспортных самолетов «Белфаст», «Эндовер», ВАС VC.10 и C-130E, она все же в несколько раз слабее военно-транспортной авиации США.

### **ОСНОВНЫЕ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ И ТРАНСПОРТНО-ДЕСАНТНЫЕ САМОЛЕТЫ**

Военно-транспортные самолеты предназначены для выполнения следующих задач:

— транспортировки войск;

- перевозки военных грузов и боевой техники, включая зенитные и тактические управляемые ракеты;
- посадочного десантирования войск и военной техники;
- эвакуации раненых с ТВД;
- связи и др.

Транспортно-десантные самолеты предназначены главным образом для парашютного десантирования войск и техники, а также могут использоваться для решения задач, возлагаемых на военно-транспортные самолеты. К транспортно-десантным самолетам относятся «Беверли» С.1, «Твин Пионер» СС.2, «Аргоси» С.1, «Эндовер» С.2.

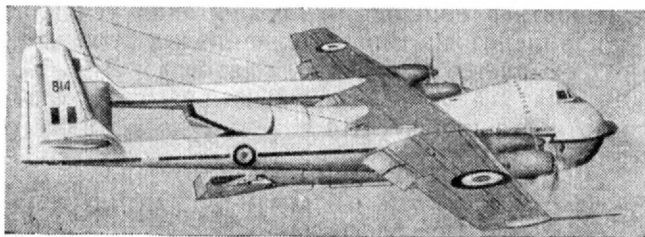
**Самолет «Беверли» С. 1** принят на вооружение в 1955 году.

#### Основные тактико-технические характеристики самолета:

максимальная скорость полета . . . . .	400 км/час;
максимальная полезная нагрузка . . . . .	20 000 кг;
дальность полета с грузом 5000 кг . . . . .	6400 км;
дальность полета с грузом 20 000 кг . . . . .	320 км.

Самолет оснащен четырьмя поршневыми двигателями мощностью по 2850 л. с. На самолете можно разместить 94 солдата с оружием или 70 парашютистов.

**Самолет «Аргоси» С. 1** (рис. 10) предназначен для парашютного и посадочного десантирования войск и боевой техники; поступил в войска в 1962 году. Самолет представляет собой моноплан двухбалочной схемы с



**Рис. 10.** Английский транспортно-десантный самолет «Аргоси» С.1

высоко расположенным крылом, двухкилевым стабилизатором и шасси с передним колесом.

Силовая установка самолета состоит из четырех турбореактивных двигателей Роллс-Ройс «Дарт» RDa.8 Mk101 мощностью по 2680 л. с.

#### Основные тактико-технические характеристики самолета:

максимальный взлетный вес . . . . .	47 600 кг;
максимальная скорость . . . . .	490 км/час;
практический потолок . . . . .	7600 м;
дальность полета с грузом 9000 кг . . . . .	1760 км;
полезная нагрузка . . . . .	13 000 кг.

Характерной особенностью конструкции самолета являются большие габариты фюзеляжа (длина грузовой кабины 14,3 м, высота 2,6 м, ширина 2,64 м) и люков, позволяющие производить загрузку одновременно через носовой и хвостовой люки непосредственно с автомашин. Благодаря этому время на загрузку самолета и крепление грузов составляет 10 минут. В самолете могут перевозиться крупногабаритные грузы (ЗУР, полевые орудия, автомашины). На самолете можно разместить 69 солдат с оружием или 54 парашютиста.

«Аргоси» является основным транспортно-десантным самолетом; находится на вооружении транспортного командования<sup>1</sup>.

**Самолет «Эндовер» С.1** (рис. 11) принят на вооружение в 1965 году и находится в серийном производстве. Он представляет собой моноплан с низкорасположенным крылом, однокилевым хвостовым оперением и шасси с передним колесом и является самолетом с коротким взлетом и посадкой.

Самолет предназначается для перевозки, воздушного и посадочного десантирования войск, военных грузов и боевой техники. Он допускает погрузку крупногабаритных грузов через откидной люк в хвостовой части.

Силовая установка самолета состоит из двух турбовинтовых двигателей Роллс-Ройс «Дарт» RDa.12 мощностью по 3250 л. с.

<sup>1</sup> «Флайт интернэйшл», 18 августа 1966 г.



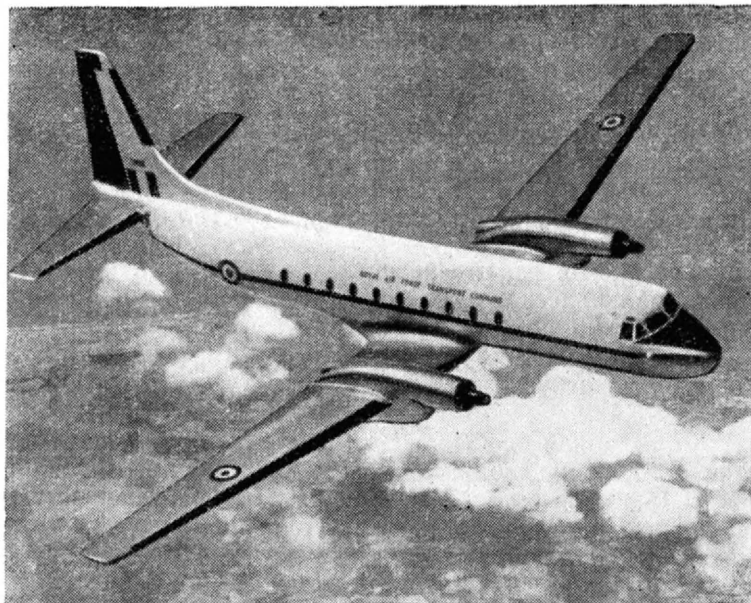


Рис. 11. Английский транспортно-десантный самолет «Эндовер» С.1

Основные тактико-технические  
характеристики самолета:

максимальный взлетный вес . . . . .	22 700 кг;
максимальная скорость полета . . . . .	450 км/час;
практический потолок . . . . .	8000 м;
дальность полета с грузом 2700 кг . . . . .	3400 км;
максимальная полезная нагрузка . . . . .	5500 кг.

На самолете размещаются 44 солдата с оружием или 30 парашютистов.

Самолет может взлетать и совершать посадку на неподготовленный полевой аэродром, при этом требуемая длина ВПП не превышает 460 м.

**Самолет «Белфаст» С.1<sup>1</sup>** (рис. 12) состоит на вооружении с 1965 года и является тяжелым английским военно-транспортным самолетом. Он предназначается для

<sup>1</sup> «Флайт», 18 августа 1966 г.

стратегической переброски войск, военной техники и грузов, в том числе крупногабаритных образцов ракетной и бронетанковой техники.



**Рис. 12.** Английский тяжелый военно-транспортный самолет «Белфаст» С.1

Силовая установка самолета состоит из четырех турбовинтовых двигателей Роллс-Ройс «Тайн» мощностью по 5730 л. с.

**Основные тактико-технические характеристики самолета:**

максимальный взлетный вес . . . . .	103 000 кг;
максимальная скорость полета . . . . .	600 км/час;
практический потолок . . . . .	9000 м;
дальность полета с грузом 11 000 кг . . .	8500 км;
максимальная полезная нагрузка . . .	37 000 кг или 150 человек.

На основе этого самолета разработан новый военно-транспортный самолет с увеличенной грузоподъемностью и дальностью полета, а также проект скоростного военно-транспортного самолета «Джет Белфаст» с четырьмя турбореактивными двигателями.

**Самолет VC.10 C1** является самым крупным самолетом английских ВВС и предназначается для быстрой переброски на дальние расстояния войск, военной техники и грузов. Поступление самолета в войска началось в середине 1966 года.

Самолет представляет собой цельнометаллический моноплан с низко расположенным крылом и шасси с передним колесом.

Силовая установка состоит из четырех двухконтурных ТРД с тягой по 9250 кг, расположенных попарно на пилонах с левого и правого борта в хвостовой части фюзеляжа.

### Основные тактико-технические характеристики самолета:

максимальный взлетный вес . . . . .	146 000 кг;
максимальная скорость полета . . . . .	900 км/час;
практический потолок . . . . .	13 500 м;
дальность полета с грузом 13 000 кг . . . . .	10 000 км;
максимальная полезная нагрузка . . . . .	18 000 кг или 150 человек.

Английским командованием также изучается возможность удовлетворить потребности стратегических воздушных перевозок самолетным парком в составе 100 еще более тяжелых самолетов. Требования к такому самолету утверждены министерством обороны Великобритании. В них рассматриваются характеристики самолета, обладающего дальностью полета 9600 км с грузом 54,5 т<sup>1</sup>.

**Основные вертолеты ВВС.** Вертолеты находят все более широкое применение в вооруженных силах Великобритании.

На вооружении состоит несколько типов вертолетов, предназначенных для транспортировки войск и грузов на ГВД, воздушного и посадочного десантирования войск и боевой техники, связи, эвакуации раненых, разведки, корректировки артиллерийского огня и огневой поддержки войск. В вооруженных силах Великобритании насчитывается около 600 вертолетов.

В зависимости от выполняемых задач вертолеты подразделяются на следующие классы:

— легкие вертолеты, предназначенные для связи, разведки, наблюдения, корректировки огня;

— вертолеты общего назначения, используемые для перевозки личного состава, легких грузов, эвакуации раненых;

— транспортно-десантные вертолеты, предназначенные для перевозки и десантирования войск и грузов, а также эвакуации раненых.

<sup>1</sup> «Флайт», 19 августа 1965 г.

К вертолетам общего назначения относятся «Уэссекс» Мк2, «Уирлуинд» Мк1, 2, 3, 4 и 10.

**Вертолет «Уэссекс» Мк2** одновинтовой схемы.

Основные тактико-технические характеристики вертолета:

экипаж . . . . .	2 человека
взлетный вес . . . . .	6000 кг
максимальная скорость полета . . . . .	около 200 км/час
дальность полета . . . . .	около 500 км
максимальная нагрузка . . . . .	2000 кг или 10—12 человек

Вертолет может нести вооружение: 2—4 пулемета и две установки с НУР.

Транспортно-десантными вертолетами являются «Бельведер» Мк1 и «Уэссекс» Мк3 и 5.

**Вертолет «Бельведер» Мк1** двухвинтовой продольной схемы с двумя газотурбинными двигателями мощностью по 1650 л. с.

Основные тактико-технические характеристики вертолета:

экипаж . . . . .	2 человека
взлетный вес . . . . .	8600 кг
максимальная скорость полета . . . . .	220 км/час
дальность полета . . . . .	700 км
максимальная нагрузка с вооружением . . . . .	2700 кг или 19 солдат

ВЕРТОЛЕТЫ АРМЕЙСКОЙ АВИАЦИИ

Армейская авиация начала создаваться в вооруженных силах Великобритании в годы второй мировой войны и к настоящему времени занимает важное место в составе сухопутных войск как самостоятельный род войск.

Корпус армейской авиации в его настоящем виде существует с 1 сентября 1957 года. Он находится в

подчинении управления воздушнодесантных войск и взаимодействия с авиацией<sup>1</sup>.

В составе армейской авиации Великобритании насчитывается 338 вертолетов и 30 самолетов.

Подразделения армейских вертолетов и самолетов используются для повышения мобильности сухопутных войск, для связи, разведки и наблюдения, эвакуации больных и раненых, для обеспечения материально-технического снабжения сухопутных войск и оказания им непосредственной огневой поддержки с воздуха.

Организационно армейская авиация Великобритании сведена в крылья, эскадрильи и отряды.

Подразделения армейской авиации имеются в составе полевой армии, армейского корпуса, а также в дивизиях и отдельных бригадах сухопутных войск. Корпусу придается крыло армейской авиации, дивизии — эскадрилья, а пехотной и бронетанковой бригадным группам — отряд. В штабе корпусных полков разведывательных броневых автомобилей имеется по шести вертолетов, а в танковых полках — по три вертолета. По три вертолета имеется также в штатах гаубичного полка, дивизионного полка связи и в эскадронах инженерных войск.

Отряд армейской авиации является основной оперативно-тактической единицей, состоящей из 6 самолетов и 4—6 вертолетов. Крыло армейской авиации включает 2—4 эскадрильи и 2—3 отдельных отряда.

Один отряд армейской авиации способен перебросить за один рейс 3,5 т груза или 20—30 солдат с легким вооружением. При переоборудовании самолетов и вертолетов отряд может перевезти до 10 носилочных или 22 сидячих раненых.

В последние годы развитие армейской авиации сопровождается не только количественным ростом, но и качественным улучшением главным образом вертолетного парка. Численность армейских вертолетов к середине 70-х годов планируется довести до 500 единиц<sup>2</sup>.

Основными вертолетами армейской авиации являются «Скитер», «Сиу» (американский Н-13), «Скаут» МК1, «Алуэтт» 2 (французский) и «Уэссекс» Мк5. Кроме того, совместно с Францией и ФРГ разрабатываются три

---

<sup>1</sup> «Интеравиа», ноябрь 1967 г.

<sup>2</sup> «Интеравиа», 1968, № 9.

новых вертолета, которые планируется использовать в армейской авиации в 70-х годах. В частности, в 1972 году планируется иметь на вооружении около 250 вертолетов WG-13<sup>1</sup>, разрабатываемых совместно с ФРГ.

Некоторые типы армейских вертолетов могут нести вооружение.



Рис. 13. Английский вертолет общего назначения «Скаут» Mk1

**Вертолет «Скаут» Mk1** (рис. 13) принят на вооружение в 1963 году и находится в серийном производстве. Он предназначается для связи, разведки и наблюдения. Вертолет имеет скорость полета 200 км/час, дальность полета — около 500 км. На нем можно перевезти до 550 кг груза или 5—6 пассажиров. В санитарном варианте можно перевезти двух носилочных раненых.

Вертолет может быть вооружен четырьмя ПТУР AS-11 (вариант ПТУР SS-11).

**Вертолет «Уэссекс» Mk5** (рис. 14) с максимальной скоростью полета 210 км/час и дальностью полета 500 км предназначается для переброски войск и грузов. Максимальная полезная нагрузка вертолета 2000 кг или 16 человек. Вертолет состоит на вооружении ВВС.

<sup>1</sup> «Интеравиа», 1968, № 9.

Армейской авиации Великобритании до последнего времени не отводилась роль наступательного средства, поэтому в отличие от армии США здесь еще нет специального вертолета огневой поддержки. В английской армии предпочитают применять вертолет по его основ-



Рис. 14. Английский вертолет «Уэссекс» Mk5

ному назначению без снижения полезной нагрузки или же летно-тактических характеристик, а вооружение вертолета рассматривается только как дополнительное средство<sup>1</sup>.

Вооружение армейских вертолетов Великобритании будет состоять из противотанковых управляемых по проводам ракет «Свингфайр» и AS-11, авиационных 7,62- и 12,7-мм пулеметов и авиационных 20—30-мм пушек<sup>2</sup>.

Для вертолета «Уэссекс» разработано вооружение, включающее четыре пулемета калибра 7,7 мм, четыре пусковые установки с ПТУР AS-11 и две установки с 50,8-мм НУР по 14 ракет в каждой.

Вертолеты с противотанковыми управляемыми ракетами являются, по мнению иностранных военных специалистов, эффективным оружием для поражения мало-размерных бронированных целей. Вертолеты оснащают-

<sup>1</sup> «Интеравиа», ноябрь 1967 г.

<sup>2</sup> «Интеравиа», ноябрь 1967 г.

ся в основном французскими управляемыми по проводам противотанковыми ракетами AS-11, которые наводятся на цель путем визуального слежения за ракетой и целью и подачи соответствующих команд на управляющее устройство ракеты. Американская система M22 с двумя установками на три ПТУР AS-11 каждая предназначена для поражения малоразмерных бронированных целей на расстояниях до 2500—3000 м и широко применяется для вооружения вертолетов.

В Великобритании и в ФРГ разработаны аналогичные системы оружия с ПТУР AS-11 для вертолетов «Алуэтт» 2 и «Алуэтт» 3 (ФРГ), «Уирлунд» и «Уэссекс».

Пусковые установки для ПТУР смонтированы на выступающих по бортам вертолета трубчатых консолях, закрепленных на силовом шпангоуте. Передача команд «Вверх», «Вниз», «Влево» и «Вправо» на ракеты осуществляется оператором путем отклонения в соответствующую сторону рукоятки на пульте управления.

### **ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА ФРГ**

Основы строительства западногерманских военно-воздушных сил были определены Парижскими соглашениями 1954 года, согласно которым предусматривалось создание в ФРГ военно-воздушных сил тактического назначения, входящих в состав объединенных ВВС НАТО.

Ремилитаризация Западной Германии, и в частности строительство ВВС, ведется при помощи других империалистических держав — членов НАТО, и в первую очередь США. США и их партнеры по НАТО готовят летчиков для ВВС ФРГ, поставляют авиационную технику и предоставляют лицензии на ее производство, а также авиационные полигоны и базы для боевой подготовки ВВС, ведут совместную разработку новых самолетов и авиационного вооружения.

Создание первых авиационных подразделений началось с середины 1957 года. К этому времени были сформированы первые истребительные и транспортные эскадрильи. На вооружение транспортных эскадрилий поступил американский С-47 «Дакота» и французский транспортный самолет «Норатлас».



Командование ВВС ФРГ в вопросах оперативно-тактического применения своей авиации ориентируется на американские взгляды и нормативы, положенные в основу объединенных ВВС НАТО, и изучает послевоенный опыт ВВС других капиталистических держав для выработки своей доктрины.

В мирное время части ВВС ФРГ находятся в двойном подчинении: в вопросах оперативного использования они целиком подчиняются командованию объединенных ВВС НАТО на Центрально-Европейском театре, а в административном отношении, в вопросах материально-технического обеспечения и технического обслуживания — командованию своих ВВС. Вследствие этого все функции оперативного планирования и использования ВВС, управления авиацией в воздухе и организации взаимодействия авиации с другими видами вооруженных сил в военное время будут принадлежать соответствующим объединенным оперативным органам НАТО. Однако западногерманское командование стремится занять в агрессивном блоке НАТО руководящее положение и максимально использовать этот блок в своих авантюристических, реваншистских целях. Количество офицеров и генералов ВВС ФРГ в объединенных руководящих органах ВВС НАТО непрерывно увеличивается.

Руководство военно-воздушными силами Западной Германии осуществляет инспектор (командующий ВВС).

Командование ВВС ФРГ включает пять авиационных дивизий и две дивизии тылового обеспечения.

Высшим оперативно-тактическим соединением ВВС является авиационная дивизия. В составе некоторых дивизий имеются одна-две разведывательные и транспортные эскадры, учебные полки и полки снабжения.

Авиационная эскадра — это основная тактическая часть ВВС, способная выполнять боевые задачи самостоятельно или в составе соединения. Авиационные эскадры подразделяются на истребительно-бомбардировочные, истребительные, разведывательные и транспортные. В состав авиационной эскадры входят штаб, авиационная группа, группа аэродромного обслуживания и группа технического обслуживания и ремонта.

Военно-транспортные эскадры предназначаются для транспортировки войск и грузов в районы боевых дей-

ствий, эвакуации раненых с ТВД, десантирования войск, грузов и военной техники парашютным и посадочным способами.

На вооружении ВВС ФРГ состоят самолеты в основном американского и частично канадского, итальянского и французского производства. Основными самолетами транспортных эскадрилий ВВС ФРГ являются: NG 2508 «Норатлас» и Бреге 765 «Сахара» (французского производства), С.160 «Трансалль» совместного с Францией производства и устаревший американский самолет С-47 «Дакота».

Транспортная авиация западногерманских ВВС, вооруженная указанными самолетами, обеспечивает, по заявлению руководства ВВС, потребности бундесвера в перебросках личного состава, боевой техники и грузов.

К 1972 году транспортную авиацию ВВС ФРГ планируется перевооружить новыми турбовинтовыми самолетами С.160 «Трансалль», что, как полагают, почти вдвое увеличит ее возможности по переброске личного состава и боевой техники.

**Военно-транспортный самолет С.160 «Трансалль»** (рис. 15) принят на вооружение в 1964 году и находится в серийном производстве. Самолет предназначен для транспортировки войск, военной техники и грузов, а также для эвакуации раненых.

Самолет разработан и производится французскими и немецкими фирмами совместно. Он представляет собой моноплан с высоко расположенным прямым крылом, нормальным хвостовым оперением и шасси с передним колесом. На нем установлены два турбовинтовых двигателя мощностью по 6100 л. с. Он может эксплуатироваться с грунтовых аэродромов небольшого размера и приспособлен для парашютного и посадочного десантирования войск и техники. Самолет имеет максимальный взлетный вес 47 000 кг, максимальную скорость полета 590 км/час, дальность полета с грузом 6800 кг 5000 км. Грузовая кабина объемом 110 м<sup>3</sup> имеет большой погружной люк в хвостовой части фюзеляжа, позволяющий грузить и сбрасывать в воздухе крупногабаритные грузы. В ней можно разместить 80 парашютистов или 62 носилочных раненых и 2 человека медперсонала. Максимальная полезная нагрузка самолета 15 000 кг.

**Вертолетный парк войсковой авиации ФРГ** насчиты-

вает свыше 500 вертолетов американского, английского и французского производства, которые используются для повышения мобильности сухопутных войск, для связи, разведки, обеспечения материально-технического снабжения и оказания огневой поддержки наземным войскам. Кроме того, по сообщению зарубежной печати<sup>1</sup>, заказано еще 240 вертолетов.

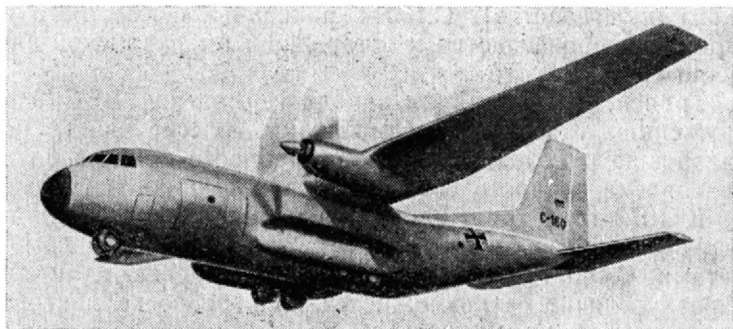


Рис. 15. Западногерманский военно-транспортный самолет С.160 «Трансалль»

Войсковая авиация бундесвера не является самостоятельным родом войск и организационно входит в состав армейских корпусов, мотопехотных, танковых, воздушнодесантной и горнопехотной дивизий.

Основной задачей войсковой авиации является повышение мобильности и подвижности сухопутных войск. Кроме того, она выполняет следующие задачи: связь, разведку, боевое охранение, переброску войск и грузов. В некоторых случаях вооруженные вертолеты должны обеспечить непосредственную поддержку сухопутных войск с воздуха и вести борьбу с прорвавшимися танками противника. Специально оборудованные вертолеты могут использоваться для прокладки кабельной линии связи и минирования местности.

Руководство войсковой авиацией осуществляет инспекция войсковой авиации и воздушнодесантных войск, возглавляемая генерал-инспектором.

<sup>1</sup> «Форс аэрьен франсез», февраль 1968 г.

На вооружении эскадрилий войсковой авиации состоят легкие и средние вертолеты.

**Легкие разведывательные вертолеты** OH-6A (американский) и «Алуэтт» 2 (французский). С помощью этих вертолетов осуществляется связь и управление войсками с воздуха (воздушная командирская машина), транспортируются раненые непосредственно с поля боя, ведется наблюдение и корректировка артиллерийского огня. Вооруженные вертолеты этого типа оказывают поддержку наземным войскам при ведении боевых действий.

**Легкие многоцелевые вертолеты** UH-1D «Ирокез» (американский), «Алуэтт» 2 и «Алуэтт» 3 (французские). С помощью этих вертолетов осуществляются переброски и снабжение мелких подразделений войск, находящихся в передовом районе боевых действий, а также эвакуация раненых. Вооруженные вертолеты этого типа ведут борьбу с прорвавшимися танками и другими боевыми машинами противника.

**Средние транспортные вертолеты** CH-34 «Чоктав», CH-21 «Шауни», CH-47A «Чинук» и CH-53A «Си Стэллион» (все американские) обеспечивают транспортировку личного состава с полным вооружением и всех видов грузов в зоне боевых действий, а также эвакуацию раненых с батальонного медицинского пункта в тыл.

Средний транспортный вертолет считается основной машиной, благодаря которой достигается авиатранспортабельность частей сухопутных войск. Его полетная нагрузка при перевозке грузов на небольшие расстояния может достигать до 5 и даже до 10 т. Такие вертолеты предполагается использовать для доставки боеприпасов, ГСМ и продовольствия передовым танковым дозорам.

**Вертолет «Алуэтт» 2** состоит на вооружении разведывательных эскадрилий. Он разработан и производится французской фирмой. На вооружение ВВС Франции принят в 1955 году, а позднее поставлялся ряду стран — участниц НАТО, в том числе и ФРГ.

Вертолет имеет максимальную скорость полета 180 км/час, дальность полета 600 км, максимальную полезную нагрузку 500 кг. Часть вертолетов имеет вооружение, состоящее из 4—6 ПТУР AS-11 или двух установок с 70-мм НУР по семь ракет в каждой.

**Вертолет «Алуэтт» 3** (рис. 16) состоит на вооружении

с 1965 года. Он имеет максимальную скорость полета 210 км/час, дальность полета 550 км. В кабине вертолета могут разместиться 6 вооруженных солдат или 6 раненых. Вертолет может нести вооружение.



Рис. 16. Западногерманский многоцелевой вертолет «Алуэтт» 3

**Вооружение вертолетов** войсковой авиации ФРГ включает неподвижные установки с пулеметами, 20-мм пушками, НУР и ПТУР и подвижные установки для стрелково-пушечного оружия.

Неподвижные установки применяются для 7,5-мм пулеметов и 68-мм НУР. В частности, на вертолетах «Алуэтт» 2 и «Алуэтт» 3 подвешиваются на фермах две неподвижные установки с НУР. Используются также неподвижные установки для двух 7,5-мм пулеметов, размещаемые в обтекаемом контейнере. В таком контейнере находятся лафет, пулеметы, два патронных ящика на 300 патронов каждый, электромеханическое устройство перезарядки и управления стрельбой; общий вес системы 135 кг, вес одной установки более 50 кг.

Подвижные установки для ведения бортовой стрельбы из 7,5-мм пулеметов применяются для вооружения вертолетов «Алуэтт» 2, «Алуэтт» 3 и Н-34 (американский вертолет).

Разработана также подвижная установка для 20-мм пушки MG.151 (западногерманского производства). Вместе с этой пушкой установка проходила испытания на вертолете Н-34. Подвижной установкой с пушкой MG.151 вооружен вертолет «Алуэтт» 3. Пушка помещается в кабине экипажа и управляется вторым летчиком или стрелком. Установка крепится к полу кабины, усиленному стальными балками. Стрельбу можно вести по наземным целям в боковом направлении и вниз под большими углами. Оружие наводится вручную; огонь открывается с помощью электроспускового механизма. Темп стрельбы пушки 650 выстрелов в минуту, боекомплект около 250 патронов. Для прицеливания используется коллиматорный прицел.

Неуправляемые ракеты, применяемые для вооружения вертолетов, имеют калибр 37 и 68 мм.

37-мм ракета «Снеб-37» снабжена осколочно-фугасной головной частью, которая предназначается главным образом для поражения живой силы. Неподвижными установками с этими ракетами оснащены вертолеты «Алуэтт» 2 и «Алуэтт» 3. Установка для ракет «Снеб-37» имеет 36 пусковых труб.

Ракета «Снеб-68» может иметь осколочно-фугасную или кумулятивную головную часть; она применяется для поражения живой силы и техники. Французские вертолеты вооружаются 18-ствольными установками типа «Матра» С.4 или 19-ствольными типа 181.

Вертолеты могут вооружаться, кроме стрелкового оружия и НУР, также управляемыми по проводам противотанковыми ракетами AS-11.

На вооружении остальных стран — участниц блока НАТО состоят американские, английские, французские и канадские самолеты и вертолеты.

## **СРЕДСТВА ДЕСАНТИРОВАНИЯ ЛИЧНОГО СОСТАВА, ВООРУЖЕНИЯ И БОЕВОЙ ТЕХНИКИ**

### **Средства десантирования личного состава воздушнодесантных войск США и Англии**

Американские воздушнодесантные части в настоящее время используют три основных комплекта парашютно-

десантного снаряжения для сбрасывания десантов: Т-10, с управляемым основным парашютом, «Хало».

Комплект Т-10 является наиболее массовым парашютным снаряжением десантников и уже длительный срок находится на снабжении десантных войск. Основной парашют Т-10 наспинного типа с принудительным раскрытием в момент покидания самолета (вертолета). Он рассчитан на покидание летательных аппаратов при максимальной скорости полета не более 280 км/час по прибору. Средняя скорость снижения десантника, весящего 90—115 кг, составляет 5,3—5,5 м/сек. Время раскрытия парашюта во многом зависит от скорости полета самолета (вертолета) в момент прыжка и изменяется от 2,9 сек при прыжке при скорости полета 280 км/час по прибору до 6 сек при скорости 110 км/час.

Минимальная высота десантирования с парашютом Т-10 в реальных боевых условиях 225 м, на тактических учениях — 300 м. Скорость полета при этом должна быть более 160 км/час; при меньшей скорости полета минимальная высота прыжка увеличивается до 375 м.

Купол парашюта Т-10 типа МС-1 образован из тридцати нейлоновых полос треугольной формы, каждая из которых состоит из пяти диагональных секций. Максимальный диаметр купола 10,6 м, диаметр полюсного отверстия 0,5 м. Тридцать нейлоновых строп длиной 8 м каждая крепятся в точках основания купола. Вес парашюта Т-10 13 кг.

Запасной нагрудный парашют, входящий в комплект Т-10, имеет диаметр купола 7,2 м. Купол — нейлоновый, к нему крепятся 24 стропы. После раскрытия ранца парашюта десанником купол запасного парашюта вводится в поток с помощью вытяжного парашютика, выбрасываемого из ранца пружиной.

Комплект парашютного снаряжения с управляемым парашютом принудительного раскрытия в момент отделения от самолета разработан для обеспечения точного приземления на заданную площадку небольших размеров.

Управляемый парашют комплекта является модифицированным парашютом Т-10 и отличается от него следующими изменениями:

— в куполе парашюта вблизи его нижней кромки, с

задней стороны относительно парашютиста, сделано овальное отверстие площадью 3,7 м<sup>2</sup>;

— диаметр полюсного отверстия уменьшен с 50 до 7,6 см за счет постановки кольцевого клапана;

— замок присоединения передвижных лямок крепления купола к подвесной системе десантника обеспечивает возможность изменения длины лямок (после снятия контровочной вилки) десанником во время спуска.

Десантник путем подтягивания соответствующих лямок изменяет наклон купола парашюта и тем самым регулирует направление и скорость спуска.

Раскрытие управляемого парашюта происходит так же, как и парашюта Т-10, но несколько быстрее. Высоты и скорости десантирования аналогичны.

В комплект включается стандартный запасной парашют десантника.

Американцами в начале 60-х годов разработан и принят на снабжение комплект парашютнодесантного снаряжения, предназначенный для выброски десантов с больших высот. Десантники выполняют затяжной прыжок с автоматическим раскрытием управляемого парашюта на заданной высоте, после чего осуществляют управляемое снижение в заданную точку приземления. Снаряжение предназначено для скрытной, точной высадки десантов на небольшие площадки в малодоступной местности в различных географических и климатических районах с использованием для выброса десантов как тихоходных, так и скоростных самолетов. Комплект снаряжения получил сокращенное обозначение «Хало» (high altitude — low opening — десантирование с большой высоты с раскрытием парашюта на малой высоте).

Подчеркивается, что прыжкам с использованием комплекта снаряжения «Хало» должна предшествовать большая предварительная тренировка для тщательной отработки приемов стабилизации тела парашютиста при свободном падении.

При десантировании с высот не более 2400 м (когда десантники не используют кислородное оборудование) в комплект снаряжения «Хало» входят:

— основной наспинный управляемый парашют «Хало» с автоматом раскрытия;

— запасной нагрудный парашют из комплекта парашютного снаряжения Т-10;



— защитный шлем МВ-3А, предохраняющий голову от ударов, и защитные очки;

— металлическая рамка с устанавливаемыми на ней высотомером и секундомером (крепится на ранце запасного парашюта);

— контейнер типа Т-59;

— пистолет и нож.

При десантировании с высот, когда необходимо пользоваться кислородным оборудованием, в комплект «Хало» дополнительно включается кислородный прибор десантника (кислородный баллон, маска МВU-3D и разъем подсоединения прибора к кислородной системе самолета).

Автомат раскрытия основного парашюта должен обеспечивать ввод купола в действие на высотах более 1000 м. Если парашют не раскроется автоматически до высоты 1000 м, десантник должен попытаться раскрыть его принудительно; в случае неудачи немедленно должен быть использован запасной парашют.

Управление направлением и скоростью спуска на основном парашюте осуществляется путем подтягивания (опускания) передвижных лямок подвески купола.

Кислородный баллон десантника, по-видимому, имеет небольшую емкость, так как в случае, если десантник после отключения от кислородной системы самолета в течение двух минут не совершил прыжок, он должен вновь подключиться к бортовой кислородной системе, а прыжок выполнить позже.

Американские десантники пользуются несколькими типами контейнеров, с которыми они совершают прыжок, для помещения в них предметов снабжения, боеприпасов и оружия. Упаковка грузов производится с таким расчетом, чтобы с десантником доставлялся полный комплект данной аппаратуры или оружия (например, радиостанция со всеми приспособлениями и источниками питания). Контейнеры с грузами крепятся к десантнику спереди или сбоку.

Наиболее распространенными контейнерами являются:

— вещевой мешок, перевязываемый специальными ремнями. Двумя карабинами он пристегивается к кольцам подвесной системы десантника под запасным нагрудным парашютом;

— контейнер (чехол) для стрелкового оружия; он имеет ширину 25 см, а по длине может изменяться от 85 до 130 см. Карабином контейнер (чехол) крепится к кольцу подвесной системы десантника на левом боку, дополнительно привязывается к левой ноге десантника;

— контейнер-сумка. Высота контейнера 28 см, ширина 46 см, длина регулируется от 56 до 107 см. В контейнере имеются три внутренних кармана. В него можно вмещать грузы весом до 43 кг; собственный вес контейнера около 6 кг. Двумя карабинами контейнер крепится к кольцам подвесной системы десантника ниже запасного парашюта. Во время снижения на парашюте десантник отцепляет контейнер и опускает его вниз на лямке длиной 6 м. Верхний конец лямки через шнуровой амортизатор связан с подвесной системой десантника;

— контейнер Т-59 комплекта «Хало»; схож с контейнером-сумкой — также опускается вниз на лямке перед приземлением десантника. Однако на контейнере Т-59 предусмотрена одноточечная подвеска к ремням десантника с помощью быстро раскрывающегося замка. Если вес грузов, помещаемых в контейнер, менее 16 кг, то десантник приземляется вместе с контейнером, не отцепляя его от себя.

Английские воздушнодесантные части используют десантный парашют типа РХ фирмы «Ирвин», две основные модификации которого — РХ1.Мк2 и РХ1/6 — выпускаются в комплекте с запасным парашютом типа «Х Reserve Мк.2». Модификации имеют незначительные конструктивные и технологические отличия.

Десантный парашют РХ1.Мк2 рассчитан на применение при скоростях полета до 240 км/час по прибору при немедленном раскрытии парашюта после прыжка и до 460—560 км/час по прибору при задержке раскрытия парашюта на 5 секунд. Вес парашюта 14 кг. Парашют обеспечивает скорость снижения 5—5,5 м/сек при весе десантника 90 кг и хорошую устойчивость на траектории за счет специальной конструкции купола парашюта. Купол изготавливается из двух сортов нейлоновой ткани с различной пористостью: воздухопроницаемость части купола около полюсного отверстия (составляющей 10% общей площади купола) в 3,3 раза меньше, чем остальной части купола.

В свою очередь силовые и несиловые платформы подразделяются на стандартные и сборные, на многоразового и одnorазового применения. Американские несиловые стандартные платформы изготовлены из дерева, снизу обшиты металлическим листом, по кромке которого расположены швартовочные кольца. Платформы четырех длин — 3,35; 4,1; 4,5 и 6,7 м и рассчитаны на размещение грузов весом от 3000 до 10 000 кг.

Силовая стандартная платформа имеет размеры  $3,6 \times 2,0$  м и предназначена для десантирования грузов весом до 2700 кг. Металлический каркас такой платформы закрыт фанерными панелями; снизу платформа обшита плоским дюралевым листом, сверху — гофрированным.

Несиловые платформы одnorазового применения, используемые воздушнодесантными частями США, имеют довольно простую конструкцию из деревянного каркаса и фанерных панелей. Грузы, размещаемые на платформе, крепятся к брускам каркаса. Грузоподъемность таких платформ 2000—4000 кг. Вес конструкции платформы составляет 8—9,5% ее грузоподъемности.

Сборные платформы состоят из пластмассовых панелей, соединяемых между собой с помощью боковых дюралюминиевых балок. В зависимости от габаритов груза платформа собирается из двух—шести панелей. Эти платформы относительно легкие — их собственный вес составляет лишь 3,5—5% максимальной грузоподъемности.

Для использования в комплексной механизированной системе авиaperевозок 463L американцами разработаны сборные платформы размером  $1,37 \times 2,24$  и  $2,74 \times 2,24$  м грузоподъемностью 2250 и 4500 кг соответственно. Эти платформы нашли широкое применение. По сообщению журнала «Авиэйшн уик», к 1967 году в военно-транспортное авиационное командование США было поставлено более 12 тыс. платформ.

На указанных выше американских грузовых платформах применяются амортизационные устройства из войлока, пенопласта и крафт-фибры.

В конце 50-х годов в США были разработаны платформы из магниевого сплава с пневматической амортизацией грузоподъемностью 2300, 4500 и 9000 кг. Но платформы такой конструкции распространения не по-

лучили, по-видимому, из-за недостаточной устойчивости их при приземлении и относительно большого собственного веса — до 15% веса несомой нагрузки.

Англичане разработали и используют силовые грузовые платформы следующих четырех типов:

- платформы малой грузоподъемности (до 2300 кг);
- платформы средней грузоподъемности с пневматическими амортизаторами (до 5500 кг);
- платформы большой грузоподъемности с пневматическими амортизаторами (до 11 000 кг);
- деревянные платформы грузоподъемностью до 3600 кг.

Все эти платформы довольно тяжелые — их собственный вес составляет 13—17% максимальной грузоподъемности.

Следует отметить, что на английских военно-транспортных самолетах применяются американские грузовые контейнеры и платформы.

Опубликованные в зарубежной печати характеристики грузовых платформ США и Англии приведены в табл. 2.

Таблица 2  
Платформы США и Англии для воздушного десантирования грузов

Тип платформы	Размеры платформы (длина × ширина), м	Грузоподъемность платформы, кг	Собственный вес платформы, кг
<i>США</i>			
Несиловая сборная:			
из двух панелей . . . . .	2,4×2,7	4000	167
из трех панелей . . . . .	3,6×2,7	6000	250
из четырех панелей . . . . .	4,9×2,7	10000	335
из пяти панелей . . . . .	6,1×2,7	10000	417
из шести панелей . . . . .	7,3×2,7	10000	500
Несиловая одноразового применения . . . . .	3,6×2,4	2000	166
	4,3×2,4	2600	245
	6,1×2,4	3300	296
	7,3×2,4	3900	345
Для системы 463L . . . . .	1,37×2,24	2250	.
	2,74×2,24	4500	.
Силовая стандартная . . . . .	3,6×2,0	2700	.
Силовая с пневмоамортизацией	3,35×2,65	2300	360
	4,6×2,65	4500	500
	7,3×2,65	9000	900

В снаряжение английских десантников входят грузовые контейнеры ременного типа, которые крепятся к кольцам подвесной системы десантника. Контейнеры в виде рулонов, обычно имеют размеры 60×40 см и 90×25 см и крепятся спереди под запасным парашютом. При помещении в контейнер оружия длина рулона не должна быть более 1,3 м. Контейнер с оружием, как правило, подвешивается сбоку десантника — на правом боку, если прыжок выполняется через левую бортовую дверь самолета, и на левом боку — если через правую дверь.

В течение ряда лет в США велись исследования по возможности беспарашютного выброса десантов. Сброс предполагалось производить с высоты 0,6—2,5 м при скорости полета самолета 185—240 км/час на грузовых платформах, рассчитанных на размещение на них 12 и 24 или 48 десантников. Такой метод применительно к сбросу грузов отработан и практически применяется войсками США, в том числе и в военных действиях во Вьетнаме (метод, получивший сокращенное обозначение GPES, рассмотрен ниже). Эксперименты по беспарашютному десантированию людского состава, насколько известно, были проведены лишь на манекенах.

### **Грузовые контейнеры и платформы для воздушного десантирования вооружения, боевой техники и военного имущества**

Грузы, предназначенные к транспортировке на десантно-транспортных самолетах и вертолетах и последующему сбросу в полете, упаковываются в грузовые контейнеры или устанавливаются на грузовые платформы. Такие грузы, как боеприпасы, горючее, снаряжение, продукты питания и т. д., весом до 1 т помещаются в специальные весьма простые мягкие контейнеры. Тяжелые грузы, например, вооружение, боевая техника, транспортные средства, инженерно-строительные машины, строительные материалы весом до 12, а в отдельных случаях до 18 т размещаются на грузовых платформах, с которыми и сбрасываются в полете.

Военно-транспортными службами США, Англии и других стран НАТО установлен ряд требований, которым должны удовлетворять грузы, сбрасываемые в полете. В частности, каждый груз должен быть тщательно

подготовлен в целях обеспечения его сохранности при транспортировке и воздушном десантировании и получения наименьших габаритов. Допускается частичная разборка образцов для улучшения их аэротранспортабельности, однако степень разборки должна быть такой, чтобы сборка образца после его десантирования осуществлялась немедленно или на это затрачивалось время не более 1—6 часов в зависимости от обстановки и характера образцов. Если частично разобранный образец предназначается для ударно-десантных частей, то на самолете, доставляющем образец, должны одновременно десантироваться инструменты и приспособления для сборки образца, а также технический состав, способный выполнить эту работу.

Типовыми американскими грузовыми контейнерами являются контейнеры А-7А, А-21 и А-22.

Контейнер А-7А ременного типа, состоит из двух — четырех ремней длиной 4,8 м каждый, с помощью которых обвязываются грузы общим весом от 45 до 230 кг. К этим ремням крепится и грузовой парашют. Контейнер используется для десантирования небьющихся грузов, имеющих, как правило, собственную упаковку и не требующих дополнительных амортизационных устройств для уменьшения удара в момент приземления.

Контейнер А-21 состоит из оберточных полотнищ, войлочной или сотовой амортизации и привязных ремней с быстро раскрывающимися замками. Используется он, как и контейнер А-7А, для упаковки грузов весом от 45 до 230 кг.

Для сброса грузов весом от 230 до 1000 кг используется контейнер А-22, в комплект которого входят два оберточных полотнища, привязная и подвесная системы, поддонный щит и амортизация.

Грузовые платформы, применяемые в США и Англии, подразделяются на силовые и несиловые. Конструкция силовых платформ рассчитана на восприятие динамического удара от расположенного на платформе груза в момент раскрытия парашютов, подвесная система которых крепится непосредственно к узлам платформы. Несиловые платформы не воспринимают указанных нагрузок, так как подвесная система парашютов крепится непосредственно к десантируемому грузу, а не к платформе.

Тип платформы	Размеры платформы (длина × ширина), м	Грузоподъемность платформы, кг	Собственный вес платформы, кг
---------------	---------------------------------------	--------------------------------	-------------------------------

## Англия

Силовая малой грузоподъемности	.	2300	.
Силовая средней грузоподъемности с пневмоамортизацией	5,0×2,1	5500	710
Силовая большой грузоподъемности с пневмоамортизацией	7,3×2,5	11000	1900
Силовая деревянная . . . . .	2,7×2,5	3600	385

## Грузовые парашюты (парашютные системы)

Грузовые парашюты, применяемые воздушнодесантными частями США, разработаны в 50-х годах; с тех пор они претерпели незначительные изменения.

Основными грузовыми парашютами являются: G-1A — для сброса грузов весом до 135 кг; G-13 — для грузов весом до 230 кг; G-12D для грузов весом до 1130 кг и G-11A — для грузов весом до 1700 кг.

Для десантирования грузов, имеющих вес свыше 1700 кг или значительно отклоняющихся от оптимального веса для сброса на одном парашюте, применяются парашютные системы, составленные из нескольких однотипных парашютов. Наиболее часто для десантирования тяжелых грузов используются связки парашютов G-11. Система, составленная из восьми таких парашютов, обеспечивает сброс груза весом до 16 000 кг. Для сброса контейнеров A-7A и A-21 используется один грузовой парашют G-13 (или T-74), а контейнера A-22 — один парашют G-12D.

Характеристики основных грузовых парашютов США и некоторых парашютных систем, составленных из них, приведены в табл. 3. Все эти парашюты рассчитаны на применение при скоростях полета не более 240 км/час по прибору. Купола парашютов изготавливаются из нейлона.

Для вытягивания контейнеров и платформ из кабин

самолетов и ввода в действие грузовых парашютов в США применяются два основных типа вытяжных парашютов:

— щелевой парашют для вытягивания грузов весом от 800 до 5500 кг. При весе груза менее 2700 кг производится рифление кромки купола до диаметра 1,2—2,1 м для ограничения полного его раскрытия;

— ленточный парашют для вытягивания грузов весом от 5500 до 10 000 кг.

Геометрические размеры вытяжных парашютов приведены в табл. 3.

Таблица 3

Характеристики основных грузовых парашютов  
(парашютных систем) США

Тип грузового парашюта (системы)	Диаметр купола в раскрое, м	Площадь купола (системы), м <sup>2</sup>	Максимальный вес сбрасываемого груза, кг	Скорость снижения, м/сек	Вес парашюта (системы), кг
G-1A . . . . .	7,3	41,5	135	9,0	10,2
G-13 . . . . .	9,9	76	230	9,3	20
G-12D . . . . .	19,5	300	1000	6—7,5	32
G-11A . . . . .	30,4	710	1700	7,5—10,5	115
Система из трех парашютов G-1A . . . . .	—	125	400	—	32
Система из двух парашютов G-11A . . . . .	—	1420	3400	7,5—10,5	230
Система из трех парашютов G-11A . . . . .	—	2130	5000	7,5—10,5	345
Система из четырех парашютов G-11A . . . . .	—	2840	6700	7,5—10,5	460
Система из пяти парашютов G-11A . . . . .	—	3050	8500	7,5—10,5	575
Система из шести парашютов G-11A . . . . .	—	4250	10500	7,5—10,5	690
Система из восьми парашютов G-11A . . . . .	—	5680	16000	7,5—10,5	920
Вытяжной щелевой . . . . .	4,5	16,0	5500		
Вытяжной ленточный . . . . .	7,3	41,5	10000		

Для английских грузовых парашютов характерна многотипность как по грузоподъемности, так и по материалу, используемому для куполов. Для сброса грузов



весом до 230 кг имеется семь типов однокупольных парашютов, четыре из которых изготавливаются из нейлона, два (одноразового применения) — из вискозной ткани и один — из хлопчатобумажной ткани.

Два типа однокупольных парашютов грузоподъемностью 1000—1200 кг (один из них одноразового применения), а также парашют грузоподъемностью до 2250 кг используются и для формирования многокупольных парашютных связок.

Основным парашютом для сброса грузов весом 1000—4000 кг является парашют R42 фирмы «Ирвин» с максимальной грузоподъемностью 1000 кг. При весе груза более 1000 кг применяются связки парашютов R42, укладываемые по два в один ранец. В системе используют, как правило, не более шести парашютов, а вес груза при этом не превышает 4000 кг (нагрузка на один купол в связке не должна быть более 700 кг). Для сброса грузов весом более 4000 кг в отдельных случаях применяется связка из четырех сдвоенных парашютов R42 (8 куполов), однако такие грузы, как правило, сбрасываются на системах, составленных из грузовых парашютов MR1. Так, на системе из восьми парашютов MR1/GQ/424 возможен сброс груза весом до 18 000 кг.

Воздушнодесантные части Англии используют дешевые грузовые парашюты одноразового применения с куполами из вискозной ткани. Эти парашюты выпускаются фирмой «Ирвин» для сброса легких грузов (весом до 275 кг) и фирмой GQ — для сброса тяжелых грузов (на одном парашюте — весом до 1200 кг, на связке из шести куполов — весом до 5000 кг).

Используемые вытяжные парашюты (обычные и щелевого типа) рассчитаны на вытягивание грузов весом до 5000 кг. В ряде случаев роль вытяжных парашютов выполняют основные грузовые парашюты, у которых для этого производится рифление кромки купола с временной задержкой раскрытия от 1,3 до 4,3 секунды. За это время грузовой парашют вытягивает груз из кабины самолета и стабилизирует его на начальном участке траектории; по истечении времени задержки купол парашюта раскрывается полностью.

Основные характеристики английских грузовых парашютов и парашютных систем приведены в табл. 4.

Таблица 4

Тип грузового парашюта (системы)	Диаметр ку- пола в рас- крое, м	Площадь ку- пола (систе- мы, м <sup>2</sup> ) АГз	Максималь- ный вес сбра- вываемого груза, кг	Скорость снижения, м/сек	Вес парашюта (системы), кг
<b>Парашюты для грузов малого веса</b>					
а) Из нейлона:					
QMк1 . . . . .	5,7	25,5	18	8	2,2
DMк1 . . . . .	7,7	46,5	50	9	4,1
SDMк1А . . . . .	8,4	55	84	11	3,6
RMк2 . . . . .	9,5	70	230	11	7,7
б) Одноразового применения из вискозной ткани:					
MR1/GQ/375 . . . . .	5,5	24	90	—	5
MR1/GQ/243 . . . . .	8,5	57	160	—	10
в) Из хлопчатобумажной ткани:					
SC2/1 . . . . .	8,5	57	230	10,8	9,1
<b>Парашюты и парашютные системы для грузов среднего и большого веса</b>					
а) Из нейлона:					
R42Mк2 . . . . .	19,8	305	1000	9	53
Система 242 Mк2 (из двух парашютов R42) . . . . .	—	610	1360	8,2	102
Система 442 Mк2 (из четырех парашютов R42) . . . . .	—	1220	2730	8,2	204
Система 642 Mк2 (из шести парашютов R42) . . . . .	—	1830	4100	8,2	306
Система 842 Mк2 (из восьми парашютов R42) . . . . .	—	2440	5460	8,2	408
MR1/GQ/424 . . . . .	30,8	750	2250	—	150
Система из двух парашю- тов 424 . . . . .	—	1500	3600	7,8	300
Система из четырех пара- шютов 424 . . . . .	—	3000	7200	8,1	600
Система из шести парашю- тов 424 . . . . .	—	4500	10800	8,5	900
Система из восьми парашю- тов 424 . . . . .	—	6000	18000	9,5	1200
б) Одноразового применения из вискозной ткани					
MR1/GQ/379 . . . . .	18	255	1200	—	50
Система из шести парашю- тов 379 . . . . .	—	1530	5000	—	—

## Средства амортизации, используемые при сбросе грузов на платформах и в контейнерах

В качестве амортизирующих средств при сбросе грузов на платформах и в контейнерах с самолетов и вертолетов воздушнодесантными частями США и Англии применяются сотовые блоки из крафт-фибры, войлочные и пенопластовые подушки, сотовые панели из металла, а также пневмоамортизация (так называемые воздушные мешки).

Наибольшее распространение получила амортизация с использованием крафт-фибры. Из панелей крафт-фибры толщиной 76 мм с сотовыми ячейками размером 12,7 мм вырезаются блоки нужной формы и размеров для прокладки в местах опоры грузов на платформу. Считается, что блоки из крафт-фибры наиболее дешевый вид амортизации, если оценку делать по стоимости, затрачиваемой на единицу энергии, поглощаемой амортизацией в момент удара.

От ранее широко использовавшейся войлочной амортизации в настоящее время практически отказываются из-за плохих амортизирующих характеристик войлока, его относительно большого веса и высокой стоимости по сравнению с крафт-фиброй. Незначительное применение находят и пенопласты вследствие высокой стоимости, приходящейся на единицу поглощаемой ими энергии удара, и худших, чем у крафт-фибры, характеристик смягчения удара.

В США исследовались сотовые конструкции из алюминия, среднеуглеродистой и нержавеющей стали. По характеристикам поглощения энергии удара металлические, особенно алюминиевые, соты выгодны, однако из-за весьма высокой стоимости их применение целесообразно только при сбросе некоторых специальных грузов.

Пневматическая амортизация была разработана как в США, так и в Англии для применения на платформах большой и средней грузоподъемности. Конструктивно такая амортизация выполнена в виде воздушных мешков цилиндрической формы, располагаемых под платформой. Большие трудности в обеспечении устойчивости груза в момент удара при приземлении заставили американцев отказаться от этой амортизации, хотя в Англии

она применяется и до сих пор (при этом под грузы, размещаемые на платформе, укладываются и блоки из крафт-фибры или войлочные подушки).

## **Подготовка грузов для парашютного сброса с самолетов и вертолетов**

В комплекс работ, связанных с подготовкой образца вооружения или военной техники к парашютному сбросу, входят:

- подготовка образца к швартовке на грузовой платформе;
- монтаж подвесной системы к образцу (если используется несилловая платформа);
- подбор и установка на платформу амортизационных средств;
- установка образца на грузовую платформу и швартовка его к платформе;
- монтаж парашютной системы (и подвесной системы, если используется силовая платформа).

Объем работ по подготовке образца к швартовке зависит от типа образца и включает в себя такие операции, как частичная разборка (для уменьшения габаритов), дополнительное укрепление отдельных агрегатов или механизмов образца, установка чехлов и амортизации на некоторые механизмы, выключение подпрессоривания и т. п.

Установка образцов на грузовую платформу (на которую предварительно укладываются амортизационные блоки) производится с помощью подъемных кранов, вильчатых подъемников, специальных лебедок. Швартовка к платформе производится нейлоновыми ремнями с натяжными устройствами.

Последней операцией является монтаж парашютной системы. Обычно грузовые парашюты размещаются на поддерживающей панели, которая крепится к сбрасываемому грузу или к платформе с опорой на амортизационные блоки. Парашюты к панели прикрепляются стягивающими лямками, которые разрезаются ножевыми приспособлениями в момент вытягивания грузовой платформы из кабины самолета с помощью вытяжных парашютов.

Передвижные лямки грузовых парашютов присоединяются к подвесной системе сбрасываемого образца через автомат отцепки куполов для предотвращения возможного опрокидывания платформы с образцом в момент приземления. Принцип действия американских и английских автоматов отцепки одинаков — снятие контровки с замка отцепки и подготовка его к открытию в момент удара платформы о землю осуществляется с помощью пиротехнического ножа и механизма временной задержки.

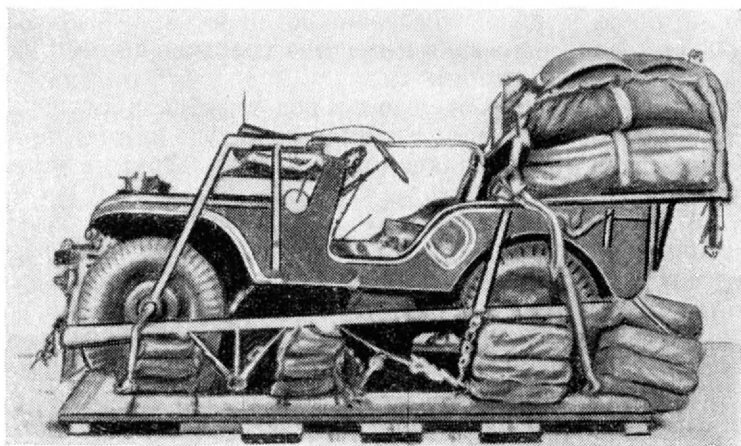
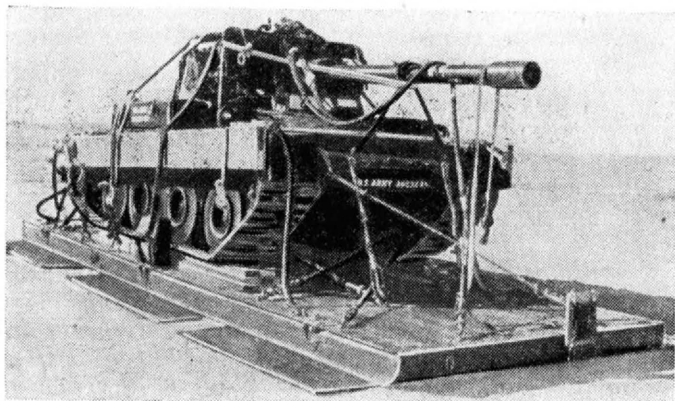
Вес оборудования, приспособлений и устройств, используемых для парашютного сброса грузов (вес грузовых платформ, амортизации, швартовочного оборудования, парашютных систем, автоматов отцепки и т. п.), в сумме составляет 14—47% веса сбрасываемого груза при оценке по наиболее массовым образцам вооружения и военной техники, по которым в США и Англии накоплен к настоящему времени большой опыт парашютного сброса. Чем больше вес сбрасываемого груза, тем меньше относительный вес используемых устройств и оборудования.

Удельная нагрузка на 1 м<sup>2</sup> купола грузовых парашютных систем составляет 1,5—2,4 кг/м<sup>2</sup> и практически не зависит от веса сбрасываемого груза. Такая удельная нагрузка обеспечивает безопасную при использовании сотовой амортизации скорость приземления груза, которая находится в пределах 7,5—10,5 м/сек.

На рис. 17 показаны некоторые образцы боевой техники и вооружения, полностью подготовленные к парашютному сбросу с использованием грузовых платформ.

## **ЗАДАЧИ, ОСНАЩЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНЖЕНЕРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ВОЙСК**

Во взглядах специалистов армий главных капиталистических государств на основные задачи, оснащение и использование подразделений инженерных войск в воздушнодесантных операциях имеются в целом незначительные различия. Поэтому этот вопрос целесообразно здесь рассматривать на примере рекомендаций использования американских воздушнодесантных подразделений инженерных войск.



**Рис. 17.** Некоторые образцы боевой техники, подготовленные к парашютному сбросу

### **Подразделения саперного батальона ВДД США**

Подразделения саперного батальона дивизии предназначаются для выполнения наиболее сложных работ и мероприятий по инженерному обеспечению ее боевых действий. К этим задачам относятся:

— ведение инженерной разведки местности и противника;

— постройка, ремонт, содержание и маскировка дорог, отдельных взлетно-посадочных полос (ВПП) и площадок, полевых аэродромов; подготовка ложных сооружений;

— устройство и оборудование убежищ легкого типа и котлованных укрытий на пунктах управления дивизии и бригад;

— установка или снятие наиболее сложных минно-взрывных заграждений;

— производство подрывных работ с применением обычных зарядов ВВ и ядерных фугасов;

— разминирование местности и объектов, проделывание проходов в минно-взрывных заграждениях и разрушениях;

— оборудование и содержание пунктов переправы, полевого водоснабжения и пунктов снабжения войск инженерным имуществом;

— помощь подразделениям родов войск и служб в самостоятельном выполнении ими задач инженерного обеспечения и в ликвидации последствий ядерных ударов противника.

В критических случаях обстановки допускается использовать саперные подразделения и для непосредственного ведения боевых действий в качестве пехоты.

Основные инженерные задачи и средства саперного батальона распределяются по его подразделениям следующим образом.

Штабная рота предназначается для обслуживания и усиления саперных рот батальона.

Например, ее взвод инженерных машин для этой цели имеет три колесных и три гусеничных тракторных бульдозера, четыре автогрейдера, два колесных крана-экскаватора с ковшами емкостью 0,29 м<sup>3</sup>, передвижную компрессорную станцию с комплектом пневматического инструмента, два легких перевозных парома с забортными двигателями, восемь 2,5-тонных автомобилей-самосвалов.

Секция (взвод) ядерных фугасов штабной роты предназначена для получения со склада, перевозки, хранения, установки и приведения в действие (по указанию

командования) этих боеприпасов. Ремонтная секция имеет несколько автомобилей и две передвижные ремонтные мастерские для среднего и текущего ремонта инженерных средств. Разведывательная секция имеет  $1/4$ -тонные автомобили, миноискатели и три разведывательные лодки. Эта секция может быть разделена на три самостоятельные инженерные разведывательные группы для ведения инженерной разведки каждая под руководством офицера. Секция или ее группы могут действовать в составе дивизионных или бригадных подразделений наземной разведки.

В состав секции снабжения входит группа полевого водоснабжения, в распоряжении которой находятся четыре или пять водоочистных установок и средства хранения и перевозки обработанной воды. Установки позволяют оборудовать четыре-пять пунктов полевого водоснабжения войск производительностью 2,3 м<sup>3</sup> воды в час каждый.

Секция дивизионного инженера (он же командир саперного батальона) обычно находится на пункте управления командира дивизии, помогая дивизионному инженеру и осуществляя связь со штабом саперного батальона.

Оперативная секция разрабатывает документации по инженерному обеспечению боевых действий, а также контролирует боевую подготовку личного состава саперного батальона и качество выполняемых в дивизии инженерных работ.

В каждой из трех саперных рот основными штатными средствами являются: колесный и гусеничный тракторные бульдозеры, три колесных погрузчика с ковшом емкостью 1 м<sup>3</sup> и другим сменным рабочим оборудованием (в каждом саперном взводе имеется по одной машине), передвижная компрессорная станция с комплектом пневмоинструмента, девять бензомоторных пил (по три пилы во взводе), пять разведывательных и десантных надувных лодок, пять передвижных электростанций мощностью 1,5 и 3 квт, три комплекта электрифицированного инструмента, 9 миноискателей, 12 комплектов принадлежностей для производства подрывных, саперных и плотничных работ, более 15 радиостанций, 13 автомобилей-самосвалов, семь  $1/4$ - и  $3/4$ -тонных авто-



мобилей, девять 1/2-тонных транспортеров «механический мул».

Саперная рота, усиленная одним-двумя бульдозерами и автогрейдером штабной роты, в течение рабочего дня ориентировочно может выполнить одну из следующих работ:

— подготовить одну — три грунтовые посадочные площадки для армейской авиации или половину взлетно-посадочной полосы (а на имеющемся шоссе — одну-две ВПП) для средних транспортных самолетов в зоне высадки десанта;

— проверить местность площадью до 60—80 га на наличие мин и мин-ловушек в районах выброски или высадки десанта;

— проделать и содержать до 8—10 проходов в минно-взрывных заграждениях или расчистить в лесных завалах проходы шириной 6 м и общей протяженностью до 2—3 км;

— установить противотанковые мины: до 1,5—3 тыс. шт. — вручную (под огнем, ночью) или до 10—15 тыс. шт. — с помощью минных заградителей, полученных из пунктов инженерного снабжения;

— подготовить к разрушению обычными зарядами до 20—25 км дорог и до 1000—1500 пог. м мостов или до двух — четырех объектов с помощью ядерных фугасов;

— проложить колонный путь или отремонтировать грунтовую дорогу до 10—15 км для пропуска машин;

— построить два — четыре убежища легкого типа на пунктах управления или отрыть машинами до 30—40 котлованных укрытий для военной техники.

### **Инженерные подразделения РГК, придаваемые для усиления дивизии**

В случае недостатка в дивизии штатных инженерных сил и средств для непосредственной инженерной ее поддержки армейский или воздушнодесантный корпус может выделить отдельную воздушнодесантную роту легких инженерных машин, а иногда отдельную роту наплавных мостов и подразделения отдельного армейского

саперного батальона РГК или другие подразделения инженерных войск.

Основные штатные инженерные средства подразделений, обычно придаваемых для усиления ВДД, приводятся в табл. 5.

Таблица 5

Наименование	Отдельные роты		Отдельный саперный (армейский) батальон
	легких инженерных машин	наплавных мостов	
Автомобильные краны-экскаваторы	2	2	2
Тракторные бульдозеры . . . . .	12	1	7
Автогрейдеры . . . . .	9	—	3
Прицепные скреперы . . . . .	9	—	—
Понтоные парки М4Т6, комплект	—	5	—
Легкие перевозные паромы, комплект . . . . .	—	6	—
Буксирно-моторные катера . . . . .	—	10	—
Пешеходные мосты, комплект . . . . .	—	1	—
Погрузчики с ковшом емкостью 1,1 м <sup>3</sup> и другим сменным оборудованием . . . . .	6	—	3
Забортные агрегаты мощностью 20—30 л. с. . . . .	—	12	—
Разведывательные и десантные лодки . . . . .	—	80	6
Прицепные катки разные . . . . .	5	—	—
Передвижные компрессорные станции . . . . .	5	2	4
Передвижные камнедробилки . . . . .	1	—	—
Бензомоторные пилы . . . . .	1	2	9
Комплекты электрифицированного инструмента . . . . .	1	—	9
Водоочистные установки . . . . .	—	—	4—5
Индукционные миноискатели . . . . .	2	6	35
Автомобили-самосвалы . . . . .	24	.	40

Отдельная воздушнодесантная рота легких инженерных машин в составе четырех взводов (один из них взвод обслуживания и ремонта), усиленная саперами, ориентировочно в течение рабочего дня может выполнить одну из следующих задач по инженерному обеспечению воздушнодесантной дивизии:

— расчистить одну-две взлетно-посадочные грунтовые полосы для средних транспортных самолетов или несколько площадок для армейской авиации в зоне высадки десанта;

— подготовить за несколько дней небольшой полевой аэродром с грунтовой ВПП для взлета и посадки самолетов и с котлованными укрытиями для наземного оборудования;

— проложить колонные пути или произвести ремонт грунтовых дорог общей протяженностью до 15 км;

— проделать несколько проходов для пропуска машин в лесных завалах или на местности, зараженной радиоактивными веществами;

— отрыть 50—100 котлованных укрытий и окопов для орудий и военных машин или до 50 котлованов под убежища легкого типа;

— приготовить до 100 м<sup>3</sup> строительного щебня.

Отдельная рота наплавных мостов предназначена для обеспечения войск дивизии табельными средствами для десантной, паромной и мостовой переправ. Для обслуживания десантных средств переправы и сборки паромно-мостовых конструкций в помощь подразделениям роты могут выделяться саперные подразделения. Используя свои штатные, перебрасываемые по воздуху, средства, рота может выполнить следующие основные работы:

— навести 45—50-тонный наплавной мост общей длиной около 200 м: днем — в течение 4—5 часов, ночью — за 6—7 часов из имущества комплектов табельного понтонного парка М4Т6;

— вместо указанного моста из этого же имущества собрать до десяти перевозных паромов грузоподъемностью 45—50 т; каждый паром собирается в течение 40—50 минут; по воде он может передвигаться катером-толкачом с двигателями общей мощностью 180 л. с.;

— собрать шесть легких перевозных паромов грузоподъемностью до 8—11 т, передвигающихся по воде с помощью забортных агрегатов с двигателями мощностью 25 л. с., или штурмовой колейный мост (вместо паромов) такой же грузоподъемности общей длиной до 85 м;

— навести пешеходный мост общей длиной 144 м в течение 60—90 минут или собрать из мостового иму-

щества 4—6 легких паромов под грузы весом до 600—900 кг;

— оснастить и содержать 80 табельных лодок и 24 полупонтон (из комплектов легких перевозных паромов) для десантной переправы личного состава войск со снаряжением.

Саперная рота отдельного армейского саперного батальона РГК (в батальоне три роты) при усилении ее бульдозером и автогрейдером штабной роты батальона может выполнять примерно такие же инженерные работы и мероприятия, как и соответствующая рота саперного батальона воздушнодесантной дивизии.

**Краткая характеристика табельных и некоторых опытных инженерных средств, предназначенных для инженерного обеспечения боевых действий воздушнодесантных войск, приводится ниже.**

Гусеничный тракторный бульдозер Д6, так же как и другие бульдозеры, применяется главным образом для расчистки местности под посадочные площадки, ВПП и полевые аэродромы, а также для грубой планировки этих грунтовых сооружений. При обеспечении наземных боевых действий в дивизии бульдозеры применяются для прокладки колонных путей, расчистки проходов в разрушениях, ремонта дорог, срезания береговых крутостей, засыпки рвов, отрывки котлованов (воронок) и для механизации других подобных землеройно-дорожных работ.

Для облегчения сбрасывания на парашютах бульдозер Д6 может разбираться на две составные части весом около 5 т каждая. Сборка машины на месте работы может занимать около 30 минут. Максимальная транспортная скорость ее составляет около 10,5 км/час, мощность двигателя 90 л. с. Производительность по перемещению грунта на расстояние до 25—50 м около 40—60 м<sup>3</sup>/час. Для работы на зараженной местности американцы предусматривают оборудование бульдозеров и некоторых других основных аэродромно-дорожных машин герметизированными кабинами, а иногда с небольшими фильтровентиляционными установками.

Гусеничные бульдозеры, автогрейдеры, скреперы и краны-экскаваторы, состоящие на вооружении придаваемых в дивизии отдельных подразделе-

ний инженерных войск РГК, как правило, перебрасываются в район высадки десанта на транспортных самолетах. Производительность большинства их на дорожно-аэродромных и земляных работах, как правило, на 20—30% выше производительности соответствующих машин, сбрасываемых на парашютах.

Легкий колесный бульдозер, состоящий на вооружении воздушнодесантных войск, может сбрасываться в район высадки на шести парашютах. Он имеет две ведущие оси, весит около 7,5 т, может передвигаться по дорогам со скоростью до 45 км/час. Машина оборудована двигателем мощностью 95—100 л. с. и обеспечивает перемещение до 100—160 м<sup>3</sup>/час разрабатываемого грунта на расстояние 15—20 м.

Наличие кирковщика на рабочем органе машины облегчает рыхление разрабатываемого тяжелого, а иногда и мерзлого грунта.

Тяжелый быстроходный колесный бульдозер с двигателем мощностью около 300 л. с. и весом более 23 т перебрасывается к месту работ посадочным способом. Производительность его на аэродромно-дорожных бульдозерных работах в два раза больше производительности легкого колесного бульдозера. Вместо бульдозера машина может оборудоваться прицепным скрепером с ковшом емкостью 13 м<sup>3</sup> или снегоочистительным или катковым рабочим оборудованием. Максимальная транспортная скорость машины достигает почти 50 км/час.

Автогрейдер воздушнодесантных войск предназначается главным образом для профилирования полотна взлетно-посадочных полос (площадок) и дорог, а также для ремонта и содержания этих сооружений в зимнее и летнее время. Он может использоваться и для прокладки путей (вместе с бульдозерами) на зараженных или заваленных разрушениями участках. Для удобства сбрасывания на парашютах или переброски к месту работ вертолетами автогрейдер может разбираться на две части весом около 6 и 4,5 т. Последующая сборка его вручную занимает около 30 минут.

Вместо грейдерного рабочего оборудования машина может иметь в качестве рабочего органа скрепер с ковшом емкостью 3—3,5 м<sup>3</sup>. Мощность дизельного двигателя машины составляет около 100 л. с., максимальная

транспортная скорость до 25—30 км/час, тяговое усилие 10—11 т. Некоторые образцы автогрейдеров сухопутных войск, перебрасываемых в зону высадки десанта посадочным способом, могут оборудоваться защитными кабинами грейдеристов для работы в зараженных районах.

Колесный кран-экскаватор М7 воздушнодесантных войск с ковшем емкостью 0,38 м<sup>3</sup> и крановой стрелой грузоподъемностью до 6 т может без рабочего оборудования сбрасываться в зону высадки на парашютах. Общий вес его около 7 т. В качестве сменного рабочего оборудования в комплекте машины имеются грейдер, прямая и обратная лопаты, грузовой крюк, а иногда и копер. Производительность машины при отрывке котлованов под блиндажи достигает 30—60 м<sup>3</sup>/час.

Кроме машины М7 в воздушнодесантных войсках для механизации землеройных и крановых работ используется 5-тонный колесный кран-экскаватор повышенной проходимости вне дорог со сменным экскаваторным оборудованием, имеющим ковши емкостью 0,29 м<sup>3</sup>, и с подъемной разборной стрелой длиной 7,3 м.

Некоторые более тяжелые колесные однокорпусные и траншейные экскаваторы (весом до 15 т) могут иногда перебрасываться в зону высадки десанта на грузовых самолетах.

Ковшовый погрузчик на пневмоколесном ходу (со всеми ведущими колесами), состоящий на вооружении взводов саперного батальона ВДД, предназначается для погрузки грунта и других сыпучих материалов в транспортные средства. В некоторых условиях машину рекомендуется применять также для разработки и перемещения легкого грунта, засыпки котлованов, ям и расчистки дорог (так же, как и бульдозер или скрепер).

Емкость ковша машины 1,1 м<sup>3</sup>, общий вес ее более 6,5 т, мощность двигателя 120 л. с., максимальная транспортная скорость около 40 км/час. Погрузочный ковш с зубьями при необходимости может быть заменен вилочным захватом для механизации погрузки или разгрузки штучных грузов. Погрузчик может сбрасываться в зону высадки на шести парашютах.

Прицепная компрессорная станция с комплектом пневматического инструмента (перфорато-

ры, отбойные молотки, цепная и дисковые пилы, сверла и др.) применяется для разработки тяжелых и мерзлых грунтов, заготовки пиломатериалов или деревянных строительных элементов, а также для бурения шпуров под заряды ВВ, накачки воздухом надувных понтонов, лодок и пневматических сооружений. Производительность станции, буксируемой за любым грузовым автомобилем, составляет 2,5—3,5 м<sup>3</sup>/час сжатого воздуха для питания им пневмоинструмента. Станция может сбрасываться на парашютах и перебрасываться с помощью грузовых вертолетов.

Прицепная силовая электростанция с комплектом электрифицированного инструмента применяется саперными взводами ВДД для механизации лесозаготовительных, плотничных и некоторых других инженерно-строительных работ. Мощность станции 3 квт, вес около 700 кг. Для валки деревьев и раскряжевки бревен в отделениях саперных взводов имеется, кроме того, по одной бензодвигательной пиле. Кроме силовой электростанции в каждом саперном взводе имеется электроосветительная станция мощностью 1,5 квт, а в ротах саперного батальона содержатся прицепные станции этого назначения мощностью 1,5; 3; 5 и 10 квт.

Опытные универсальные инженерные машины «BEST» (колесная) и «VET» (гусеничная) (рис. 18) являются плавающими и аэротранспортабельными, предназначаются они для замены некоторых обычных дорожно-строительных машин. Колесная машина состоит из трех отдельных агрегатов и может использоваться в качестве бульдозера, автогрейдера, скрепера, автокрана, водополивщика, укладчика дорожного покрытия или же транспортного средства. Примерно такие же машины может заменить собой и частично бронированная машина «VET», которая эффективно может применяться и для отрывки котлованных укрытий. На месте работ обе машины загружаются балластом (для увеличения тягового усилия), мощность их двигателей 250 и 265 л. с., скорость хода до 48 км/час, вес с балластом 20 т, без балласта—около 10 т.

Самоходный понтонный парк МФАВ-Ф, именуемый самоходным наплавным штурмовым мостом-паромом, может применяться вместо несамоходного парка М4Т6 для сборки перевозных паромов или наплавно-

го моста грузоподъемностью 54 т и длиной 122 м. Парк состоит из 22—24 специальных колесных плавающих машин, на каждой из которых может устанавливаться съемное мостовое или аппаратное звено верхнего пролетного строения со сплошной проезжей частью шириной

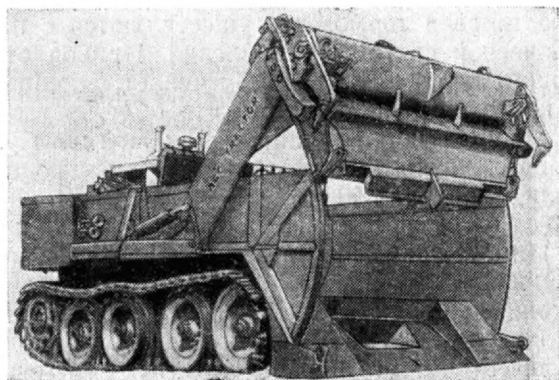
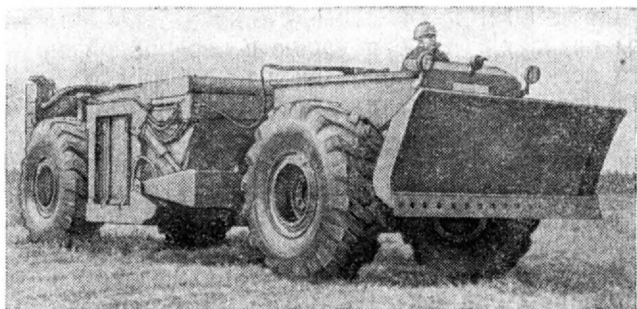


Рис. 18. Универсальные инженерные машины:  
вверху — колесная «BEST»; внизу — гусеничная «VET»

4 м. Машины могут доставляться на транспортных самолетах. Звено поворотного типа, состоит из четырех коробчатых прогонов, соединенных между собой поперечными связями, и пустотелых металлических элементов настила. На звене устанавливаются два элемента колесоотбоев. Длина звена пролетного строения на мостовой машине составляет 7,93 м, на аппаратной машине — 4,27 м.



К этому звену шарнирно прикреплена аппарель длиной 5,8 м. При смыкании смежных машин в паром (мост) соединение звеньев пролетного строения осуществляется жестким стыком.

Паром из четырех машин может быть собран силами их экипажей за 10—12 минут, а 122-метровый мост — из паромов за 60 минут и менее, что значительно повышает темпы переправы по сравнению с переправой на имеющихся несамоходных паромах и по мостам.

Одиночная машина для десантно-паромной переправы не применяется. По дорогам и вне дорог машины парка могут развивать скорость хода до 60 и 15 км/час соответственно. Максимальная скорость движения на воде составляет около 14 км/час, а собранного парома — до 12 км/час.

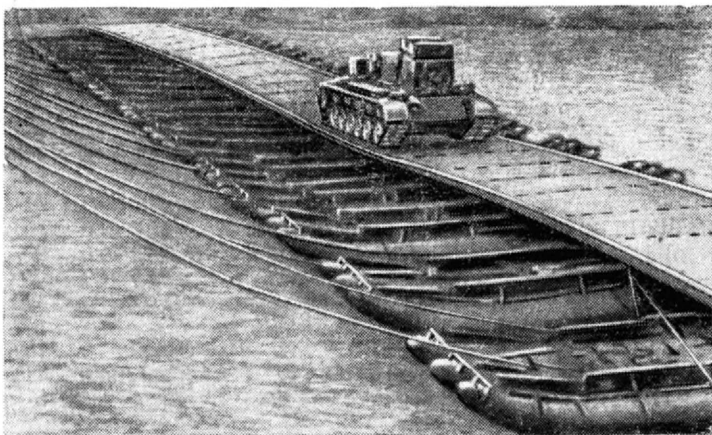
Для снижения сопротивления движению на воде колеса машины убираются в ниши ее корпуса. Выпуск, убирание и поворот колес, поворот звена пролетного строения на 90° относительно оси машин, а также привод кабестанов и тормозов осуществляются с помощью гидравлической системы управления. Привод от двигателя мощностью 335 л. с. обеспечивает одновременную работу колес и гребного винта, что облегчает вход машины в воду и выход ее из воды. Гребной винт установлен на полноповоротной колонке, перемещающейся по вертикали в пределах 40 см.

Общевойсковой понтонный парк М4Т6 (рис. 19) имеет такое же назначение, как и самоходный парк. Однако по сравнению с ним темпы сборки 45—50-тонных паромов и моста из имущества этого несамоходного парка (с большим разнообразием и большим количеством его конструктивных элементов) в пять-шесть раз ниже.

Парк состоит из надувных понтонов и верхнего пролетного строения, собираемого из пустотелых алюминиевых прогонов коробчатого сечения, образующих сплошную проезжую часть шириной 4 м.

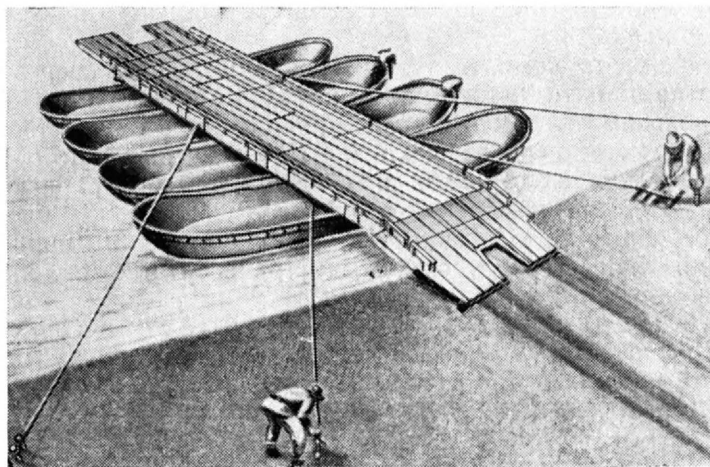
Перед сборкой паромно-мостовых конструкций понтоны оснащаются сборными металлическими рамами с опорными щитами.

Паромы по воде передвигаются буксирно-моторными катерами-толкачами. По сравнению с другими несамоходными парками парк М4Т6 может легко перебрасываться



**Рис. 19.** Вид наплавного моста из имущества общевойскового понтонного парка М4Т6

по воздуху, из него можно собирать мосты без применения средств механизации и козловых опор, а иногда он может использоваться для подводной наводки моста. Легкий перевозной паром (рис. 20) грузо-



**Рис. 20.** Легкий перевозной паром из алюминиевого сплава

подъемностью 11 т применяется главным образом для переправы автотранспортных средств. Он состоит из алюминиевых открытых полупонтонов и пустотелых балок, образующих сплошную проезжую часть верхнего строения шириной около 3 м, и аппарели. Полупонтоны могут использоваться для десантной переправы личного состава, а при сборке паромно-мостовой конструкции они попарно соединяются кормами в понтоны. К месту переправы собранные звенья парома могут подаваться вертолетом. По воде паром передвигается с помощью навесного забортного агрегата.

В английской армии имеется опытный аэротранспортабельный понтонный парк АРВ с надувными понтонами и элементами верхнего строения из легких сплавов для сборки наплавных мостов, 15-метровых однопролетных мостов на жестких опорах и паромов под грузы весом до 14,5 т. Его предполагается принять на вооружение в 1970 году. Наплавной мост наводится вручную из мостовых паромов, которые могут подаваться к переправе с помощью вертолетов и самолетов.

15-тонный перевозной паром передвигается по воде со скоростью 11 км/час с помощью четырех забортных агрегатов с 40 сильными двигателями; собирается он вручную в течение 45 минут из шести элементов понтонного парка.

Четверть комплекта парка по суше может перевозиться на пяти  $\frac{3}{4}$ -тонных автомобилях с прицепами. При необходимости эти транспортные средства с имуществом парка могут перебрасываться по воздуху на транспортном самолете «Аргоси» и сбрасываться на парашютах. Полный комплект понтонного парка может быть переброшен с  $\frac{3}{4}$ -тонными автомобилями и прицепами на шести упомянутых транспортных самолетах.

Водоочистная прицепная установка производительностью 2,3 м<sup>3</sup> воды в час может применяться, по мнению американских специалистов, и для очистки воды (до допустимых норм) от ОВ и РВ.

Принцип работы установки состоит в следующем. Вода, забираемая насосом из источника, подается в контактный осветлитель, в который добавляются коагули-

дующее вещество (например, хлорное железо), гипохлорит кальция, известь (сода) или другие реагенты. Для обеззараживания воды применяется также активированный уголь. После отстаивания и предварительной очистки в контактном осветителе вода, смешанная с диатомитовым порошком, другим насосом прогоняется через два напорных диатомитовых фильтра в складной резервуар для чистой воды емкостью 2,3 м<sup>3</sup>.

Минный заградитель «Дэн Пэч» плужного типа является прицепной машиной со съемным цилиндрическим магазином на 150 противотанковых мин, которые устанавливаются в борозду под дерн со средней скоростью до 400 шт. в час. С помощью машины допускается также и механизированная установка химических фугасов М23 в грунт.

Заградитель работает в сцепе с гусеничным трактором, который передвигается вне дорог со скоростью до 9—10 км/час и может быть оборудован герметической броневой кабиной.

Заградитель, так же как и минно-взрывные средства, находится на складах (пунктах снабжения), откуда его может получить любая часть, которой разрешено минирование местности.

Табельные наземные мины и их краткая характеристика приводятся в табл. 6.

Удлиненный заряд М173 предназначается для проделывания проходов шириной до 5—6 м в минных полях, снаряжен пластичным взрывчатым веществом. В свернутом виде располагается в среднем отсеке пусковой установки, сделанной в виде салазок или лодки-волокуши, буксируемой за машиной по суше и по воде. На минное поле заряд подается небольшим ракетным двигателем М95, приводимым в действие от любой сети постоянного тока напряжением 24 в. Заряд взрывается на минном поле от натяжения троса, прикрепленного к заряду и к пусковой установке. Длина заряда 90 м.

Вместо заряда М173 иногда могут применяться удлиненные заряды М3, надвигаемые на минное поле с помощью обычного (саперного) танка, или же заряд М157, подаваемый к месту взрыва вертолетом.

Взрывной окопкопатель состоит в основном из двух последовательно подрываемых зарядов, взрывом которых в плотном грунте образуется воронка с види-

Таблица 6

Марка мины	Тип	Вес, кг		Размеры корпуса, см		Нажимное усилие для срабатывания, кг	Радиус поражения, м	Материал корпуса
		общий	заряда	диаметр	высота			
<b>Противотанковые мины</b>								
M15	Противогусеничная . . . . .	13,5	10	33	12,4	135—180	} На месте взрыва То же То же	Металл
M19	То же . . . . .	12,7	9,5	33×33	9,4	160—225		Пластмасса
M21	Противоднищевая . . . . .	8,5	4,8	23	11,4	1,7 (на штырь)		Металл
M24	Противобортовая . . . . .	10,8	0,8	8,6	46	—		Металл
<b>Противопехотные мины</b>								
M14	Фугасная . . . . .	0,13	0,03	5,5	4	9—16	На месте взрыва	Пластмасса
M16	Осколочная . . . . .	3,5	0,45	10,3	14	3,6—9	До 30	Металл
M18	Осколочная направленного действия . . . . .	1,1	0,36	Длина 23	9	Управляемая	До 200	Металл
M25	Фугасная . . . . .	0,09	0,009	2,8	9,2	7—10	На месте взрыва	Пластмасса

мыми глубиной и диаметром около 60—70 см. С помощью носимого шанцевого инструмента солдат может примерно за 5 минут оборудовать эту воронку в открытый одиночный окоп. Окопкопатель переносится в футляре с помощью заплечного ремня; общий вес футляра около 450 г. Эти средства предполагается хранить на пунктах снабжения боеприпасами.

**Использование подразделений саперного батальона** предполагается осуществлять по принципу придачи каждой бригаде первого эшелона по одной усиленной саперной роте на период подготовки и высадки десанта. Для обеспечения боевых действий дивизии после высадки десанта саперные подразделения рекомендуется применять по принципу так называемой непосредственной и общей инженерной поддержки. Для непосредственной инженерной поддержки каждой бригаде, действующей в первом эшелоне дивизии, выделяется усиленная саперная рота. Выполняя задачи, поставленные командиром бригады, эта рота остается под управлением дивизионного инженера. Остальные штатные и приданные инженерные подразделения используются для общей инженерной поддержки путем производства работ в интересах воздушнодесантной дивизии в целом.

В период подготовки к высадке десанта штатные и приданные дивизии подразделения инженерных войск используются в основном для выполнения наиболее сложных работ по оборудованию исходного района десантирования, например, для оборудования районов сосредоточения бригад, ВПП отправления, путей подвоза, складов, разгрузочных и погрузочных платформ и эстакад, а также для обслуживания грузоподъемных средств и других машин.

Большое внимание в этот период уделяется также организации инженерной разведки районов предстоящей высадки десантов. Кроме тщательного предварительного изучения местности по картам и аэрофотоснимкам объекты инженерной разведки местности изучаются путем воздушного наблюдения офицерами инженерных войск или непосредственного осмотра их группами разведывательной секции саперного батальона и приданной дивизии специальной командой по инженерной разведке местности с участием специалиста-геолога. Эти группы могут использоваться и в составе дивизионных

органов наземной разведки. Основной задачей инженерной разведки перед высадкой десанта считается оптимальный выбор и оценка необходимых зон выброски и высадки для оборудования в них взлетно-посадочных площадок и полос, сооружения полевых аэродромов, путей, районов сбора (сосредоточения) и пунктов переправы, а также оценка маскировочных и защитных свойств местности, наличия местных строительных материалов, источников водоснабжения, заграждений и препятствий и оценка условий для ведения оборонительных или наступательных действий после высадки десанта.

В ходе разведки выявляются и оцениваются участки дорог, спортивные и другие открытые площадки, удобные для быстрого переоборудования их в ВПП.

С началом выброски частей первого эшелона дивизии, а иногда и ранее выброшенные на парашютах саперы и подразделения роты легких инженерных машин в максимально короткие сроки должны проверить местность на минирование и разминировать объекты в зонах выброски десантов, а также подготовить эти зоны и ВПП для высадки последующих эшелонов дивизии парашютным и посадочным способами.

В официальных руководствах США указывается, что при отсутствии захваченных у противника каких-либо аэродромных сооружений для успешной высадки воздушнодесантной дивизии как минимум необходимо оборудовать:

— одну посадочную площадку или полосу для каждой бригады, высаживаемой для боя в первом эшелоне дивизии;

— одну дивизионную поспешно оборудованную посадочную полосу;

— одну дивизионную взлетно-посадочную полосу для средних самолетов транспортной авиации.

При первой же возможности рекомендуется оборудовать, кроме того, запасную посадочную площадку (на случай вывода из строя основной), взлетно-посадочную площадку для армейской авиации и усиливать ранее оборудованную ВПП для транспортных самолетов. Все перечисленные сооружения должны максимально использоваться на всех этапах воздушнодесантной операции.

Первоначально для расчистки площадок рекомендуется проводить лишь минимальные инженерные работы.

По мере же совершенствования взлетно-посадочных сооружений поверхность их может укрепляться покрытиями из имеющихся средств. Во Вьетнаме американцы, например, широко применяют на полевых аэродромах сборно-разборные покрытия из штампованных алюминиевых панелей АМ2. Синтетическое покрытие Т17 широко применяется для покрытия ВПП, аэродромов, мест стоянок самолетов, вертолетных площадок и даже грунтовых дорог. Нейлоновая пленка предохраняет эти сооружения от переувлажнения во время дождей, препятствует образованию пыли и уменьшает скольжение колес. В США испытывался также новый материал для покрытия грунтовых ВПП, состоящий из стекловаты и полиэфирного каучука и образующий на воздухе твердое и прочное покрытие после разбрызгивания на земле этого жидкого материала.

В целях обеспечения обороны захваченного плацдарма саперные подразделения используются главным образом для укрепления наиболее важных опорных пунктов по периметру плацдарма и на важных направлениях в его глубине. В первую очередь предусматривается, например, использовать саперов для механизации земляных работ, усиления имеющихся препятствий и создания новых участков заграждений и разрушений на подступах к плацдарму, оборудования укрытиями пунктов управления бригад и дивизии, подготовки новых и усиления имеющихся дорог и мостов для маневра (контратаки) и снабжения войск.

Важнейшие опорные пункты предусматривается оборудовать системой открытых и полузакрытых (парных и одиночных) окопов для стрелков и оружия пехоты. Такие окопы оборудуются подбрустверными нишами или небольшими блиндажами для укрытия в них личного состава от воздействия обычного и ядерного оружия. При наличии времени часть окопов на важных направлениях может соединяться между собой участками ходов сообщения. Для быстрого самоокапывания войск на захваченном плацдарме рекомендуется использовать носимые комплекты принадлежностей синтетического покрытия для перекрытия щелей, окопов и котлованных



укрытий, а также специальные заряды для устройства окопов взрывным способом.

Наличие готовых несущих элементов покрытий и «взрывных окопокопателей» позволяет, по американским взглядам, в несколько раз сократить сроки самоокапывания высаженных подразделений и повысить защитные свойства простейших полевых фортификационных сооружений.

На пунктах управления и медицинских пунктах защитные сооружения (щели, блиндажи и убежища легкого типа) устраиваются с помощью этих же средств и подручных материалов, а также с применением бульдозеров, ковшовых погрузчиков и универсальных экскаваторов.

Для защиты части личного состава и аппаратуры связи (управления) от радиоактивных и химических отравляющих аэрозолей рекомендуется применять быстро разворачиваемые пневматические сооружения и складные боксы из жестких панелей. Эти легко транспортируемые по воздуху в сложенном виде сооружения оборудуются фильтровентиляционными установками, создающими внутреннее избыточное давление (подпор) воздуха для воспрепятствования прониканию внутрь сооружений зараженных частиц. Такие сооружения в воздушнодесантных операциях могут найти также широкое применение для временного полевого размещения командных и медицинских пунктов, узлов связи, складов, в качестве небольших ангаров (укрытий) для самолетов и вертолетов и для других объектов.

При организации обороны и в ходе ведения оборонительного боя большое внимание уделяется применению минно-взрывных заграждений и разрушений.

Для прикрытия расположения подразделений, выбрасываемых в первом эшелоне высадки, рекомендуется в первую очередь на важных подступах к захватываемому плацдарму устанавливать силами этих подразделений наиболее простые по устройству защитные противотанковые минные поля. Согласно стандартам НАТО такое минное поле состоит из четырех рядов мин, устанавливаемых не ближе 18 м один ряд от другого и с интервалами в шесть шагов между смежными минами в каждом ряду. Плотность такого поля составляет 100—110

обычно извлекаемых ПТМ на 100 пог. м, а общая глубина его может достигать 50—80 м. По мере стабилизации обороны и при наличии времени защитные минные поля силами саперов могут объединяться в так называемые оборонительные минные поля, в которых на каждые 100 пог. м, кроме противотанковых мин, может устанавливаться до 100—200 шт. осколочных (выпрыгивающих) и до 200—400 шт. фугасных противопехотных мин. Для затруднения разведки и преодоления оборонительных минных полей часть противотанковых мин ставится в неизвлекаемое положение, а перед передней границей их без определенного порядка устанавливаются отдельные группы (очаги) противотанковых и осветительных сигнальных мин. Общая глубина оборонительных минных полей увеличивается до 100 м. Более сложная установка минно-взрывных заграждений с усилением их химическими и огнеметными фугасами может иметь место в труднопреодолимых заградительных минных полях, которые ставятся обычно только саперами для прикрытия важнейших флангов или участков фронта ВДД при ведении ею сдерживающих боевых действий. Плотность противотанковых мин в таком минном поле на 100 пог. м может достигать 200—300 шт., а противопехотных до 500—800 шт.; общая глубина поля может составлять 150 м и более.

Кроме минных заграждений для усиления имеющихся препятствий могут применяться разрушения (взрывным способом) труднообъезжаемых участков дорог и мостов. Крупные объекты рекомендуется разрушать взрывами ядерных фугасов, которые при этом заражают местность радиоактивными веществами и могут срабатывать автоматически в нужный момент или дистанционно с помощью радиопередатчиков и по проводам. В ходе боя некоторые из ядерных фугасов, используемых в системе заграждений и разрушений, могут взрываться по вызову непосредственно с самолетов или вертолетов. В отдельных случаях эти средства авиации предусматривается использовать в ходе боя для сбрасывания мин или специальных зарядов ВВ на танкоопасных направлениях перед наступающими подразделениями противника.

В целях ликвидации последствий ядерного нападения саперов рекомендуется привлекать для дезактива-

ции наиболее важных объектов (районов), восстановления ВПП и других сооружений, расчистки путей и проходов на зараженной местности в районах разрушений для облегчения эвакуации войск в безопасные районы, изготовления и установки указателей, ограждающих зараженные районы, для тушения и локализации пожаров и снабжения войск незараженной питьевой водой.

В наступлении рекомендуется следующее распределение саперных подразделений. При сближении усиленному батальону войск прикрытия может придаваться до саперной роты с переправочными средствами и разведывательной секцией штабной роты саперного батальона. Каждой усиленной роте, действующей на марше в качестве бокового охранения или арьергарда, придается отделение, а иногда и до взвода саперов.

Воздушнодесантную бригаду, выделенную на марше в состав авангарда, непосредственно поддерживает усиленная саперная рота. Остальные подразделения саперного батальона на этом этапе двигаются в составе главных сил дивизии в готовности поддерживать передовые части или обеспечить развертывание войск для встречного боя или атаки.

На период развертывания войск и последующей атаки с ходу каждую усиленную бригаду первого эшелона поддерживает саперная рота с приданными ей инженерными средствами. Усиленный саперный взвод обычно поддерживает воздушнодесантный батальон.

Наиболее важными задачами саперных подразделений в наступлении считаются: ведение инженерной разведки; разминирование местности, проходов в заграждениях и объектов; устройство и содержание путей, мостов, посадочных площадок, важных защитных сооружений, заграждений на флангах; помощь войскам в оборудовании районов сосредоточения, в преодолении водных преград или других препятствий и в закреплении захваченных рубежей инженерными средствами.

Наземная инженерная разведка ведется (с обязательным использованием соответствующих данных воздушной разведки) группами разведывательной секции штабной роты и группами саперов из состава передовых саперных рот батальона. При необходимости эти группы или саперные подразделения могут вести разведку в составе дивизионных или бригадных органов назем-

ной разведки, а некоторые офицеры саперного батальона могут привлекаться для воздушной разведки инженерных объектов и местности, а также для проверки качества маскировки своих объектов с воздуха.

Проверка местности и объектов на наличие мин производится обычно с помощью переносных индукционных миноискателей и минных щупов, а на путях (аэродромах) — с помощью миноискателей, смонтированных на 1/4-тонных автомобилях. Проверка наличия минного поля иногда может производиться взрывом подрывного кабеля М1, подаваемого на место возможного минирования небольшим реактивным двигателем. Минные поля, установленные в грунт, в некоторых случаях могут обнаруживаться с помощью воздушного фотографирования по увядающей траве над минами. Проходы в труднообъезжаемых и труднопреодолимых минных полях противника рекомендуется проделывать главным образом с помощью удлиненных зарядов ВВ, а иногда — вручную. Взрыв зарядов производится обычно в период огневой обработки переднего края обороны противника. Под прикрытием пехоты первоначально проделанные проходы (по одному-два прохода на пехотную или танковую роту первого эшелона) уширяются для двустороннего движения по ним машин. В лесных завалах, вызванных ядерными взрывами, предусматривается проделывание проходов с помощью танковых и тракторных бульдозеров, саперных танков и грузовых вертолетов. Считается, что в зависимости от характера и плотности завала, а также от степени радиоактивного заражения местности проход в нем шириной около 6 м и длиной 1000 м с помощью одной из указанных машин может быть расчищен не менее чем за 6—13 часов. Вынужденное преодоление труднообъезжаемых и сильно зараженных участков местности на следе радиоактивного облака допускается по проходам, проделанным с помощью приспособленных для этого бульдозеров и саперных танков путем срезания верхнего слоя грунта (плотного снега) или, наоборот, путем насыпки в проходе слоя незараженного грунта толщиной не менее 15 см.

Вынужденное преодоление радиоактивно зараженных земляных воронок допускается производить с помощью указанных выше машин, а также мостовукладчиков и пе-

реходов, устроенных из подручных материалов или элементов табельного мостового имущества.

Пути, прокладываемые или ремонтируемые имеющимися машинами, содержатся саперами в наступлении из расчета не менее одного пути на каждую бригаду первого эшелона и одного дивизионного главного пути подвоза и эвакуации. В тыловом районе дивизии эта задача может решаться силами приданных инженерных подразделений. Посадочные площадки для армейской авиации, защитные сооружения на командных и медицинских пунктах, а также заграждения на флангах устраиваются при наличии времени в основном так же, как и в обороне.

Для проведения наиболее сложных мероприятий инженерного обеспечения форсирования водных преград с ходу дивизия обычно использует подразделения саперного батальона. При этом большое значение придается быстрым действиям передовых частей и выброске тактических десантов для захвата плацдармов, имеющихся мостов, глубоких бродов и других переправ, использованию подручных и местных средств переправы, штатных плавающих машин, армейской авиации, десантных лодок и паромов.

При форсировании реки с планомерной подготовкой (когда форсирование ее с ходу не удалось) подразделения дивизионного саперного батальона с его техникой используются главным образом для обеспечения десантной переправы передовых батальонов и других основных подразделений бригад первого эшелона, а также для непосредственной поддержки их действий на противоположном берегу реки.

Оборудование и содержание переправ для артиллерии, части танков и второго эшелона дивизии, а также устройство ложных переправ и подъездных путей к реке осуществляются при этом виде боя обычно силами и средствами инженерных подразделений усиления.

Если на участке форсирования дивизии через водную преграду средней ширины будут наведены два моста из имущества несамоходного парка М4Т6, то переправа по ним артиллерии и второго эшелона дивизии может производиться через 4—5 часов после начала наводки этих мостов, а для переправы всей дивизии потребуется в этом случае, видимо, не менее 6—8 часов.

После замены в отдельных понтонно-мостовых ротах РГК несамоходных парков М4Т6 новыми самоходными парками МФАВ-Ф, а также после широкого внедрения оборудования для преодоления водных преград темпы форсирования их дивизией, а следовательно, и темпы ее наступления могут значительно возрасти.

## ОСНОВНЫЕ СПОСОБЫ ДЕСАНТИРОВАНИЯ ВОЕННЫХ ГРУЗОВ И БОЕВОЙ ТЕХНИКИ

Основными способами десантирования войск являются:

- посадочный, при котором авиационные транспортно-десантные средства приземляются вместе с войсками в пункте десантирования;
- парашютный — сбрасывание войск на парашютах над районом десантирования;
- специальные.

Посадочный способ десантирования с помощью самолетов, вертолетов и других средств казался на начальном этапе развития средств воздушной мобильности наиболее выгодным и простым.

Основными достоинствами этого способа считаются:

- возможность переброски обычных подразделений сухопутных войск, не обученных прыжкам с парашютом;
- повышенная боеспособность десанта, так как после приземления воздушнодесантных средств не требуется времени на сбор, перегруппировку и вооружение десантируемых подразделений (обычно они высаживаются вместе с оружием и боевой техникой).

Однако выполнение посадочного способа десантирования связано с большими трудностями, основными из которых являются:

- необходимость заблаговременного захвата и оборудования посадочных площадок;
- необходимость их удержания до прибытия десантов.

В связи с этим перед командованием воздушнодесантных войск все еще стоит задача разработки новых способов десантирования, которые исключали бы заблаговременный захват и оборудование района десантирования.

Одним из обнадеживающих технических средств в этом направлении явилось появление в войсках вертолетов, которые рассматриваются как новые воздушно-десантные средства для посадочного и воздушного десантирования. Вертолеты быстро приобрели очень важное значение в качестве авиационных воздушно-транспортных средств. Они позволяют производить не только переброску войск и боевой техники и посадочное десантирование на необорудованных площадках, но также обеспечивают разведку и целеуказание в районе боевых действий, выбор места и подготовку района десантирования. Вооруженные вертолеты используются для прикрытия транспортно-десантных вертолетов при погрузке, на маршруте, в районе десантирования и для оказания огневой поддержки наземным войскам на всех этапах боя.

Иностранные военные специалисты считают, что в дальнейшем благодаря развитию вертолетов и оснащению ими армии значительно уменьшится зависимость боевых действий сухопутных войск от наземных средств передвижения, от запасов оружия, продовольствия, горючего и обмундирования, от полевых госпиталей и других предметов снабжения<sup>1</sup>. Предполагается, что в будущем переброска войск, боевой техники, вооружения и предметов снабжения в район боевых действий, огневая подготовка и огневая поддержка боевых действий сухопутных войск будут в еще большей мере проводиться армейской авиацией.

Однако, несмотря на то что вертолеты хотя и позволяют решить некоторые проблемы, связанные с посадочным десантированием, они все же пока не могут заменить парашютнодесантные средства, предназначенные для сбрасывания войск и техники в полете.

Воздушное десантирование, в частности парашютный способ сбрасывания людей и грузов, все еще имеет наибольшее применение.

Одним из достоинств этого способа десантирования является то, что он не требует заблаговременного оборудования посадочных площадок и их удержания. Однако он имеет и существенные недостатки.

Как известно, парашютный способ десантирования

---

<sup>1</sup> «Ройал эр Форсиз куотерли», лето 1967 г.

войск и боевой техники требует привлечения к операции большого количества транспортных самолетов, которые должны лететь на небольшой скорости по определенному курсу над территорией, занятой противником, создавая тем самым выгодные цели для зенитного огня. Кроме того, личный состав парашютного десанта во время снижения и приземления несет потери от наземных огневых средств противника. При парашютном способе десантирования каждый солдат приземляется самостоятельно, имея в своем распоряжении только личное оружие. После приземления он должен отыскать своих товарищей и присоединиться к ним, установить местонахождение поддерживающих средств и влиться в свое подразделение. Во время сбора и перегруппировки, проводимых после приземления, боеспособность воздушного десанта значительно снижается и он оказывается весьма уязвимым для контратак противника. На сбор и перегруппировку сильно рассредоточенного воздушного десанта требуется много времени. Кроме того, существовавшие способы десантирования позволяют, как правило, перебрасывать вместе с боевыми частями и подразделениями десанта лишь ограниченное количество тяжелого оружия и боевой техники.

Воздушнодесантными частями стран НАТО в зависимости от условий проведения десантных операций, характера и веса сбрасываемого груза применяются следующие основные виды сброса грузов в полете: парашютный, беспарашютный и специальные способы. Личный состав сбрасывается на парашютах.

**Десантирование грузов на парашютах и парашютных системах** является основным способом для сбрасывания всех видов вооружения и боевой техники, воинского имущества и снаряжения, а также инженерно-строительных машин и строительных материалов. Вес десантируемых образцов может достигать при этом 18—20 т.

Применяемые в настоящее время способы отделения от самолета десантируемых на парашютах грузов могут быть сведены в следующие основные группы:

- соскальзывание груза из кабины при полете на большом угле атаки;
- сбрасывание грузов из кабин вручную;
- сбрасывание грузов с внешних держателей;



— сбрасывание грузов из кабин с помощью бортовой тросовой системы;

— срыв грузов из кабины через кормовой люк с помощью парашютов.

Сбрасывание при полете на больших углах атаки применяется для грузовых контейнеров весом до 1 т, которые удерживаются в кабине с помощью переднего и заднего ограничительных швартовочных устройств. После раскрытия небольшого парашюта открывается замок заднего ограничительного устройства, и контейнеры скатываются по наклонному полу кабины через хвостовой люк. При отделении контейнеров от самолета происходит раскрытие грузовых парашютов с помощью фала, прикрепляемого к борту кабины.

Сбрасывание вручную обычно применяется для грузов небольшого веса — максимум до 230 кг, упакованных в контейнеры типа А-7 и А-21. Сброс их производится через двери, используемые парашютистами-десантниками. Для облегчения сброса и повышения безопасности используются деревянные направляющие — лотки.

Сбрасывание грузов с внешних держателей аналогично бомбометанию. Как правило, этот способ находит применение лишь на легких транспортных самолетах и вертолетах.

Сбрасывание грузов из кабин с помощью бортовой тросовой системы осуществляется через специальный люк в грузовом полу. В грузовой кабине вдоль потолка устанавливается монорельс, по которому передвигаются роликовые тележки с замком-держателем для подвески грузов. Когда подвешенный на тележке контейнер оказывается над люком, замок держателя раскрывается и груз выпадает из самолета. Передвижение тележек осуществляется с помощью троса и электролебедки, управляемой оператором. Указанным способом обеспечивается автоматическое сбрасывание контейнеров с заданным интервалом времени.

Срыв грузов через кормовой люк с помощью вытяжных парашютов является наиболее распространенным способом сброса тяжелых грузов, уложенных в контейнеры или установленных на грузовых платформах. Ввод в действие вытяжного парашюта осуществляется либо путем свободного сброса его с подвески маятниковой

типа, либо с помощью поддерживающего парашютика. Он монтируется сверху ранца вытяжного парашюта и вводится в поток воздуха с помощью небольшого груза, который удерживается замком, управляемым из кабины летчика.

Если сбрасывается одна платформа, то вытяжной парашют вместе с поддерживающим парашютиком располагается на полу кабины у обреза кормового люка. При сбрасывании в одном заходе нескольких платформ ко второй и к последующим платформам крепится лишь вытяжной парашют, который вводится в действие вытяжным фалом, прикрепляемым к предшествующей платформе.

После наполнения купола вытяжного парашюта возникшее усилие воздействует на специальные резакы, отсекающие лямки крепления грузовой платформы к полу, и вытаскивает платформу из кабины. В процессе свободного падения платформы вытяжной парашют раскрывает ранец грузовых парашютов и вводит их в действие (однокупольные парашютные системы раскрываются от вытяжного фала, второй конец которого закреплен на борту кабины).

В некоторых случаях для вытягивания грузовых платформ используется основной грузовой парашют.

На ряде самолетов для облегчения передвижения, фиксации и правильного направления грузовых платформ в момент выхода из кабин устанавливаются рольганги, боковые направляющие рельсы и автоматический освобождающий механизм. Такие устройства упрощают сброс платформ серией.

Для обеспечения надежного раскрытия парашютов минимальные высоты сбрасывания тяжелых образцов вооружения и боевой техники на многокупольных парашютных системах должны быть порядка 500—800 м. Большие высоты ухудшают точность приземления грузов.

**Беспарашютное сбрасывание** применяется для таких воинских грузов, как снаряжение, продукты питания, некоторые образцы легкого оружия, жидкости, строительные материалы и т. п., т. е. таких грузов, которые могут выдерживать в момент приземления большие ударные нагрузки. Такие грузы обычно упаковываются в мягкие контейнеры — мешки с использованием для амортизации

войлочных подушек, фибровых блоков или сотовых конструкций. Беспарашютное сбрасывание производится, как правило, с легких армейских самолетов и вертолетов при снабжении передовых десантных подразделений в труднодоступной местности. В частности, американцы практикуют такой метод сбрасывания для снабжения подразделений своих войск при боевых действиях в Южном Вьетнаме. В некоторых случаях для приема на земле грузов, сбрасываемых без парашютов, американцами используются тенты и сетки, натягиваемые между деревьями.

**Специальные способы десантирования грузов с самолетов** испытываются американцами с начала 60-х годов. Основной целью работ по изысканию новых способов воздушного десантирования грузов является обеспечение более точной и быстрой доставки грузов и уменьшение района десантирования.

Особо важное значение американцами придается новым способам десантирования с малых высот.

По оценке американского командования, работы по созданию таких способов воздушного десантирования имеют важное значение для обеспечения снабжения сухопутных войск, находящихся в зоне боевых действий в условиях недостаточно развитой аэродромной сети, а также на пересеченной и труднодоступной местности и в джунглях.

К настоящему времени отработаны и практически используются в учебно-боевой подготовке и в военных действиях во Вьетнаме следующие специальные способы десантирования грузов.

**Способ «Срыв грузов из кабины самолета с помощью парашюта на малой высоте и беспарашютное приземление»** применяется с самолетов, имеющих кормовой люк. Грузы устанавливаются на специальные грузовые платформы, снабженные амортизирующими устройствами (пневматическими, бумажными или заполнителями сотовой конструкции).

При десантировании этим способом самолет с открытым кормовым люком приближается к зоне сбрасывания груза, снижаясь до высоты 1,5—3 м. На этой высоте в расчетной точке вводится в действие вытяжной парашют, который вытягивает платформу с грузом из кабины. В связи с тем что высота платформы над зем-

лей в момент выхода из кабины составляет около 2 м, вертикальная скорость беспарашютного приземления платформы невелика, однако горизонтальная скорость ее не погашена, вследствие чего при приземлении возникают значительные перегрузки. Для увеличения устойчивости платформы в момент приземления длина фал, связывающих вытяжной парашют с платформой, берется до 35 м. Диаметр вытяжного парашюта может быть различным в зависимости от веса сбрасываемого груза: при весе груза до 1800 кг диаметр парашюта 4,5 м, при весе до 3600 кг—6,7 м, свыше 3600 и до 7700 кг—10,5 м.

Данный способ десантирования грузов удобно применять при прямолинейных участках шоссеиных дорог и равнинных полосах, имеющих хорошие подходы для полета на предельно малых высотах (1,5—3 м).

Достоинством этого метода является быстрота и точность десантирования, отсутствие грузовых парашютов. В Южном Вьетнаме таким методом осуществлялась массовая доставка строительных материалов и металлических матов для сооружения аэродромов с металлическими покрытиями. При этом, как правило, в район доставки грузов на вертолетах предварительно высаживалась группа управления, которая устанавливала флюоресцирующие маркеры по границе зоны десантирования, применяла дымовые шашки для указания экипажам самолетов С-130 направления ветра, а также сообщала по радио сведения о скорости ветра и давала рекомендации о высоте и направлении полета самолета при десантировании грузов.

Недостатками этого способа десантирования являются:

- сложность полета в момент десантирования;
- необходимость иметь сравнительно ровную площадку для приземления груза и хорошие подходы к этой площадке для самолета;
- невозможность применения его в сложных метеоусловиях;
- значительные перегрузки, испытываемые грузом при приземлении.

Для воздушного десантирования грузов с легких транспортно-десантных самолетов «Карибу» применяется несколько измененный способ.

Сбрасывание грузов, установленных на специальных

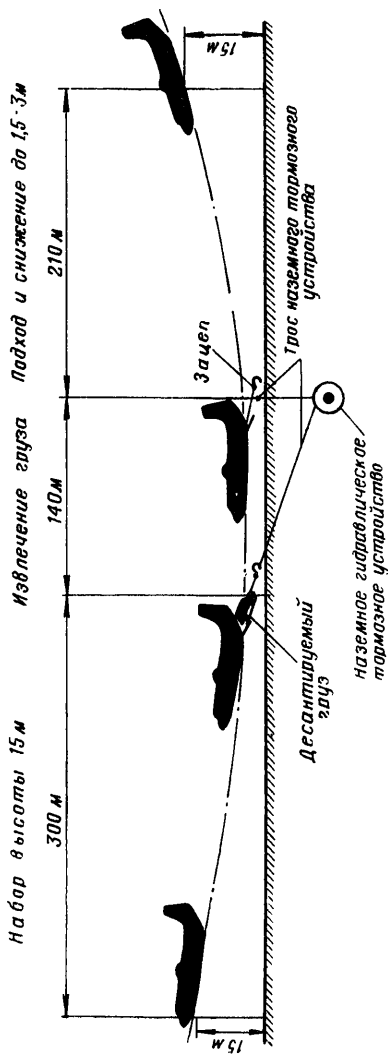


Рис. 21. Схема сбрасывания груза с самолета С-130Е с использованием зацепа и наземного тормозного устройства

поддонах, производится с помощью вытяжного грузового парашюта на высоте нескольких метров при скорости полета самолета порядка 150 км/час.

**Способ «Извлечение груза из самолета на предельно малой высоте с помощью зацепа и наземного устройства»** предназначается для беспарашютного десантирования военных грузов и боевой техники весом до 15 000 кг. Сбрасывание груза производится на высоте порядка 1,5—3 м и возможно только с самолетов, имеющих кормовой люк. В районе десантирования транспортный самолет снижается до высоты нескольких метров (рис. 21).

Из открытого хвостового люка грузовой кабины выпускается складная штанга с зацепом, который тросом соединяется со сбрасываемым грузом. Зацеп захватывает другой трос, проложенный на земле поперек полосы пролета самолета. При натяжении этого троса включаются два наземных тормозных устройства; из грузовой кабины извлекается сбрасываемый груз, укрепленный на специальной платформе.

Перед сбрасыванием груза самолет снижается до высоты 2—3 м несколько впереди лежащего на земле троса и прекращает снижение сразу же после захвата троса зацепом. Скорость снижения груза в момент его соприкосновения с землей 5—7,5 м/сек, т. е. не превышает скорости снижения при обычном сбрасывании на парашютах. Энергия удара поглощается амортизаторами с бумажным или сотовым наполнителем, которыми снабжаются поддоны грузовой платформы.

Бортовой комплект системы сбрасывания включает кроме обычного такелажного оборудования (рольганги для продольного перемещения грузов, боковые направляющие, узлы крепления грузовых платформ и др.) складную штангу с гидроприводом и зацепом.

Наземная тормозная система включает два гидравлических тормоза и трос. Вал ротора тормоза соединен с барабаном, на который спирально намотана нейлоновая лента длиной около 125 м и шириной 12,5 см, выдерживающая нагрузку на разрыв не менее 21 т.

По мере разматывания нейлоновой ленты диаметр бунта ее на барабане уменьшается, что обеспечивает, несмотря на уменьшение скорости грузовой платформы, примерно одинаковую скорость вращения ротора барабана и стабильную силу торможения. После извлечения

из самолета скорость груза быстро гасится гидравлическим тормозным устройством и силой трения о землю.

В США этот способ десантирования отработан для применения с самолета С-7А «Карибу» (извлекались грузы весом до 1500 кг с высот 1,5—1,8 м) и для самолета С-130Е «Геркулес» (вытягивались грузы весом до 6350 кг, установленные на грузовых платформах). Самолет С-130 подходил к месту выброски на высоте порядка 1,5 м со скоростью около 200 км/час. Грузы весом порядка 6 т останавливаются на расстоянии до 30 м от точки сбрасывания.

Преимуществами десантирования грузов указанным способом является высокая точность приземления, отсутствие парашютных систем, быстрота сброса. Однако этому способу присущи те же недостатки, что и предыдущему способу, о которых говорилось выше. Кроме того, существенным недостатком этого способа является необходимость заблаговременной установки в месте десантирования наземного тормозного устройства.

**Способ «Парашютное десантирование груза с малой высоты»** (рис. 22) применяется для парашютного сбрасывания через кормовой люк с американских транспортно-десантных самолетов С-130Е, С-123 и С-7А платформ с грузами весом до 1000 кг при высоте полета 60—80 м. Для вытягивания платформы используется основной грузовой парашют, купол которого в зарифленном положении вводится в поток примерно за 300 м от точки сброса. В расчетной точке сброса временной механизм обеспечивает полное раскрытие купола парашюта, груз вытягивается из кабины и, совершив одно или несколько колебаний, касается земли.

Основным достоинством этого способа является высокая точность приземления груза (радиальное отклонение от точки прицеливания порядка 10 м), не требуется большой площадки и хороших зон подхода для самолета. Этот способ считается одним из лучших для применения во Вьетнаме.

Недостатком этого способа является то, что максимальный вес десантируемого груза не превышает 7000 кг.

**Способ «Сбрасывание груза в специальных контейнерах (упаковках)»** применяется для десантирования предметов массового снабжения без применения специаль-

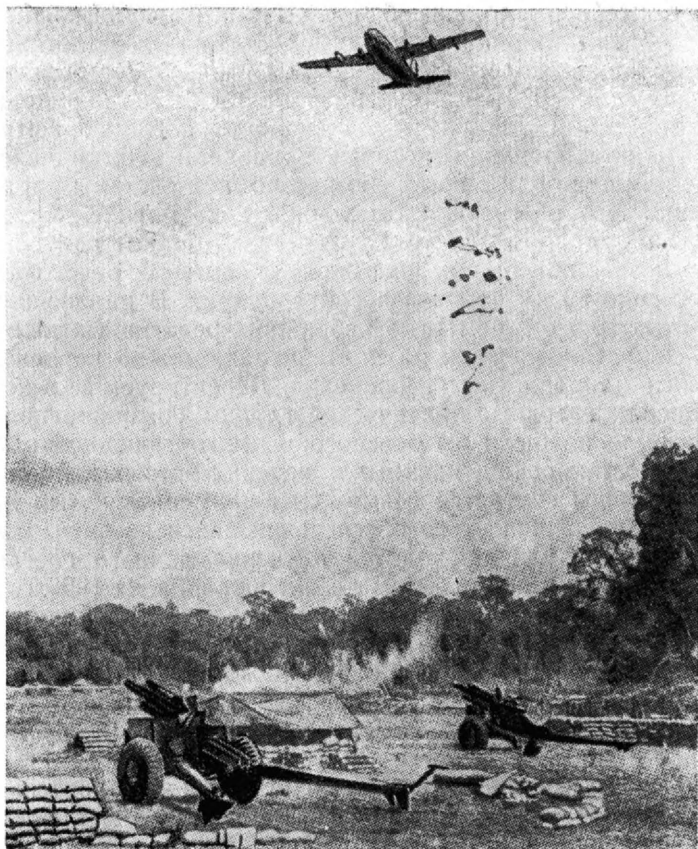


Рис. 22. Сбрасывание груза с самолета С-130Е

ных грузовых платформ. Сбрасывание производится с помощью специального приспособления или вручную.

В перспективе этот способ сбрасывания, как утверждают некоторые военные теоретики Запада, возможно применить и для десантирования людей.

Войска в составе отделения или взвода вместе с групповым оружием, средствами связи, боеприпасами и минимальным количеством другой боевой техники и необходимых предметов снабжения можно будет перебрасывать по воздуху и десантировать с самолетов в контейнерах.



Контейнеры должны быть загерметизированы и приспособлены для сбрасывания их с самолетов, летящих на большой скорости (свыше 1000 км/час) и с больших высот (до 24 000 м). Контейнер может быть оборудован устройствами для снижения скорости после сбрасывания и планирования, которые приводились бы в действие по радио или с помощью автономной системы управления. Это обеспечило бы точное приземление контейнера в заданном пункте. Считается, что такие контейнеры позволили бы выбрасывать десанты с расстояния примерно 50 км от зоны десантирования. В дальнейшем считается, что с помощью небольших реактивных двигателей, установленных на контейнерах, можно корректировать направление их движения. Десантируемые в контейнерах взводные тактические группы сразу же после приземления были бы боеспособными, организованными и полностью оснащенными для ведения боевых действий. Контейнеры считается возможным применять и для материально-технического обеспечения войск десанта.

В ВВС США проводится обучение личного состава указанным выше способам десантирования. В 1966 году была создана специальная группа для внедрения различных способов десантирования в части транспортной авиации, действующей с баз в Южном Вьетнаме, а с конца указанного года эти способы начали широко применяться во Вьетнаме для снабжения частей сухопутных войск и морской пехоты.

Основными преимуществами новых и разрабатываемых способов воздушного десантирования с малых высот по сравнению с применявшимися ранее считаются:

- большая точность приземления грузов;
- меньшая уязвимость самолетов, летящих на малой высоте, для средств ПВО;
- ускорение доставки грузов;
- экономичность;
- скрытность высадки десанта.

В последнее время в США и других странах отработывались также способы десантирования грузов с применением реактивных тормозных устройств, планирующих поверхностей (параглайдеров) и т. д., однако из-за ряда технических трудностей и существенных недостатков таких способов они не получили практического применения.

Используемые в настоящее время средства и способы воздушного десантирования не отвечают в полной мере требованиям командования НАТО. Основное внимание направлено на изыскание новых способов и средств воздушного десантирования и, в частности, на решение следующих вопросов:

— возможность десантирования грузов в любую погоду;

— исключение необходимости применения какой бы то ни было амортизации;

— обеспечение точности приземления грузов с радиальным отклонением не более 30 м от расчетной точки;

— обеспечение высоты десантирования 90—150 м;

— исключение использования каких-либо наземных установок;

— возможность многократного использования наземной системы для десантирования в последующих заходах;

— исключение возможности обнаружения противником процесса десантирования.

---

## **ПОДГОТОВКА, ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОВЕДЕНИЕ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

### **ВИДЫ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ И ОСНОВЫ ИХ ПРОВЕДЕНИЯ**

Под воздушнодесантными операциями понимаются операции по переброске и доставке в район десантирования по воздуху войск и предметов материально-технического обеспечения для выполнения тактических и стратегических задач. Такие операции рассматриваются как составная часть операций сухопутных войск и военно-морских сил и проводятся в основном на важнейших направлениях действий своих войск, наносящих главный удар.

По взглядам командования вооруженных сил США, современные воздушнодесантные операции подразделяются на два вида: кратковременные и длительные. Любая из этих операций может быть тактического или стратегического характера.

Длительные операции вызывают необходимость усиления воздушнодесантных войск мотопехотными соединениями и частями, средствами огневой поддержки и частями материально-технического обеспечения. Считается, что в этих операциях войска будут вести продолжительные боевые действия, что потребует наращивания значительных сил, накопления запасов материальных средств и боевой техники, для переброски которых используются главным образом воздушные транспортные средства. Продолжительность подобной операции определяется поставленной задачей.

Кратковременные, т. е. непродолжительные, воздушнодесантные операции обычно проводятся силами воздушнодесантных войск с минимальными средствами усиления. Они будут проводиться чаще всего без дополнительного снабжения войск по воздуху.

В этих операциях не создаются склады снабжения и

не организуется регулярная доставка десангу предметов снабжения.

По мнению зарубежных военных теоретиков, воздушные десанты в операциях, рассчитанных на быстрое соединение с войсками, наступающими с фронта, рассматриваются как средство, с помощью которого можно оказать существенное влияние на ход операции путем содействия разгрому определенной группировки противника ударом с тыла в короткий срок с максимальным использованием элемента внезапности. Подобные операции заканчиваются быстрой сменой, отводом или переброской войск по воздуху в другие районы или в свой тыл для использования в последующих операциях.

При проведении воздушнодесантной операции назначаются исходный район для десантирования и район десантирования.

В исходном районе для десантирования назначаются аэродромы отправки. Выбор аэродромов отправки осуществляется в зависимости от характера поставленной задачи, наличия шоссейных и железных дорог, трубопроводов, а также водных путей сообщения. Считается, что для десантирования воздушнодесантной дивизии необходимо назначать 13—15 аэродромов отправки. Общая площадь исходного района для десантирования достигает в этом случае примерно 10 000 кв. км (100×100 км). Кроме того, в исходном районе рекомендуется иметь участки местности, пригодные для оборудования взлетно-посадочных полос и посадочных площадок. Такие же полосы и площадки требуется иметь и в районах десантирования, если доставка воздушного десанта в тыл противника планируется посадочным способом.

Для подготовки войск десанта назначаются бивачные районы и районы ожидания. При выборе этих районов рекомендуется учитывать возможность рассредоточения войск и материальных средств в каждом районе, наличие укрытий и маскировки от воздушного наблюдения противника, наличие средств связи, возможность обеспечения максимальной скрытности подготовки операции, а также наличие участков и оборудования для организации административно-хозяйственного обеспечения и боевой подготовки войск.

Удаление исходного района для десантирования зависит от состава десанта и наличия аэродромов. Так,

для воздушнодесантной дивизии исходный район для десантирования рекомендуется выбирать на удалении 200—250 км от линии фронта.

В районах десантирования назначаются зоны выброски и зоны высадки. Для воздушнодесантной дивизии предусматривается иметь 10—12 зон выброски и 4—6 зон высадки. В зонах высадки бригад создаются посадочные площадки из расчета по одной площадке на каждый батальон. Кроме того, в районе десантирования предусматривается оборудовать минимум один аэродром на дивизию для посадки средних транспортных самолетов. Размер района десантирования для воздушнодесантной дивизии составляет примерно 80—100 км по фронту и в глубину.

Общее требование к исходному району и районам десантирования заключается в том, чтобы в исходном районе для десантирования было достаточное количество рассредоточенных аэродромов отправки, районов расположения частей для подготовки и десантирования или бивачных районов для расположения частей и подразделений перед выходом на аэродромы, а в районе десантирования — необходимое количество зон выброски (высадки), взлетно-посадочных полос и посадочных площадок.

Для проведения воздушнодесантных операций привлекаются воздушнодесантные войска, части и соединения сухопутных войск, подготовленные для десантирования посадочным способом, а также транспортно-десантная, тактическая и частично стратегическая авиация.

Ядерное оружие в воздушнодесантной операции может применяться как до начала выброски (высадки) десанта, так и в ходе ее и в период боевых действий. Считается, что применение ядерного оружия до начала выброски (высадки) десанта позволит ему осуществить быстрый захват объектов небольшими силами, облегчит высадку посадочно-десантных подразделений непосредственно на объекты или в районы, расположенные в непосредственной близости от них. При обороне захваченного района использование ядерного оружия может значительно усилить возможности обороняющихся войск. Право на применение ядерного оружия средней и боль-

шой мощности обычно предоставляется командиру дивизии и выше.

Требуется, чтобы сухопутные войска, используемые в воздушнодесантных операциях, были подготовлены и оснащены для выполнения поставленной задачи. Для проведения воздушнодесантных операций должны выделяться авиатранспортабельные инженерные подразделения, оснащенные для ремонта и обслуживания аэродромов, строительства взлетно-посадочных полос и посадочных площадок в районе (районах) десантирования.

На военно-воздушные силы, осуществляющие авиационное обеспечение воздушнодесантных операций, возлагаются следующие задачи:

- переброска в район десантирования войск, боевой техники и предметов снабжения по воздуху;
- обеспечение авиационной поддержки боевых действий и завоевание превосходства в воздухе;
- эвакуация из района десантирования личного состава и материальной части;
- обслуживание аэродромов, обеспечение навигации и управления;
- разведка погоды и ведение спасательных операций.

Кроме того, военно-воздушные силы осуществляют материально-техническое обеспечение частей и подразделений ВВС и подразделений воздушнодесантных войск, ответственность за тыловое обеспечение которых возложена на ВВС.

Транспортно-десантная авиация обеспечивает переброску личного состава и грузов. На нее возлагается также выделение подразделений управления и обслуживания аэродромов. Количество частей и подразделений, типы самолетов и подготовка транспортно-десантной авиации должны обеспечивать успешную переброску по воздуху боевых и обслуживающих частей, боевой техники и предметов снабжения.

Для достижения превосходства в воздухе и поддержки боевых действий воздушного десанта выделяется необходимое количество боевой авиации.

Тактическая авиация выделяется в начале планирования воздушнодесантной операции и обеспечивает авиационную поддержку боевых действий воздушного десанта во время всей операции.

Основными задачами тактической авиации являются:

— противовоздушная оборона исходного района для десантирования и района десантирования;

— прикрытие воздушных колонн транспортно-десантной авиации при переброске штурмового эшелона воздушнодесантных войск, последующего эшелона и предметов снабжения;

— подавление зенитных средств противника на маршрутах полета авиации и на подходах к району десантирования;

— ведение разведки (аэрофотосъемка, наблюдение, радиолокационная разведка и разведка погоды) как в период планирования воздушнодесантной операции, так и в период ведения боевых действий после десантирования;

— борьба с авиацией противника в целях завоевания и удержания превосходства в воздухе на маршрутах полета транспортной авиации и в районе десантирования;

— нанесение бомбовых ударов до выброски (высадки) штурмового эшелона непосредственно по району (районам) предполагаемого десантирования, а также в целях введения противника в заблуждение;

— изоляция района десантирования с целью не допустить или задержать подход резервов противника, пытающихся контратаковать войска десанта в районе десантирования;

— непосредственная поддержка воздушнодесантных войск в районе боевых действий.

Части и подразделения стратегической авиации могут поддерживать воздушнодесантные операции, оказывая помощь в удержании превосходства в воздухе, снижая мобильность и возможности противника путем нанесения ударов по его транспортным средствам, системе противовоздушной обороны, важным сооружениям и крупным сосредоточениям войск, а также ведя воздушную разведку в глубоком тылу противника.

Части и подразделения ПВО, являющиеся составной частью объединенного командования на театре, обеспечивают противовоздушную оборону аэродромов отправки, районов расположения и подготовки воздушнодесантных войск. Зенитно-артиллерийское прикрытие исходного

района для десантирования обеспечивается командованием тыла сухопутных войск на ТВД.

Спасательная служба устанавливает местонахождение личного состава, который выбросился с вышедших из строя самолетов, участвовавших в переброске воздушнодесантных войск, и организует его спасение.

Метеорологическая служба обеспечивает ВВС метеорологическими сводками как до начала воздушнодесантной операции, так и во время ее проведения.

При проведении воздушнодесантных операций могут использоваться войска специального назначения. Основная задача этих войск состоит в том, чтобы организовать в тылу противника диверсионно-подрывные действия. Считается, что войска специального назначения, действующие в районе проведения воздушнодесантных операций, могут оказать содействие воздушнодесантным войскам, воспрепятствуя продвижению войск противника как в районе десантирования, так и в непосредственной близости от него, нападая на органы управления, связи и снабжения, проводя атаки на второстепенных направлениях, захватывая важные участки местности в районе боевых действий десанта, а также выполняя задачи по введению противника в заблуждение. Кроме того, отряды специального назначения могут оказать помощь в выборе, обозначении и закреплении зон выброски (высадки), обеспечении различными данными, в том числе и о целях для нанесения ядерных ударов, оказать помощь личному составу, оказавшемуся в трудном положении, избежать плена или убежать из плена и др.

По своему характеру воздушнодесантные операции обычно являются совместными операциями, проводимыми сухопутными войсками или военно-морскими силами с использованием авиации других видов вооруженных сил. Поэтому при проведении таких операций особое внимание обращается на тесное взаимодействие между сухопутными войсками, военно-воздушными и военно-морскими силами, участвующими в этих операциях, а также с другими войсками, действующими или находящимися в районе проведения или вблизи него.

По взглядам американского командования, воздушнодесантные операции обычно являются составной частью операций, проводимых на ТВД, поэтому общее планирование и руководство совместными воздушноде-



сантными операциями должно осуществляться командующим вооруженными силами на театре военных действий.

Командующие (командиры) подчиненными объединениями должны следить за правильным использованием воздушнодесантных войск и представлять соответствующие заявки на их использование на тех участках, где это необходимо.

Ответственность за проведение воздушнодесантных операций возлагается на одного командира.

В случаях когда в совместной воздушнодесантной операции участвуют значительные силы сухопутных войск и военно-воздушных сил, для обеспечения единства командования создается объединенное воздушнодесантное командование или объединенная воздушнодесантная оперативная (тактическая) группа. Командующий (командир) осуществляет руководство войсками через соответствующих командиров частей и соединений, входящих в состав объединенного командования или группы. Он может осуществлять непосредственное руководство войсками своего вида вооруженных сил, входящими в состав объединенной воздушнодесантной группы.

Подчеркивается, что руководство войсками в воздушнодесантных операциях должно быть эффективным независимо от того, представитель какого вида вооруженных сил осуществляет общее руководство воздушнодесантными войсками. Чтобы боевые действия воздушнодесантных войск в совместных воздушнодесантных операциях были успешными, требуется организация тесного взаимодействия между командованиями.

В зависимости от поставленной задачи и сложившейся обстановки части воздушнодесантных войск могут использоваться в одном районе и действовать в огневой и тактической связи между собой или десантироваться в несколько районов, находящихся вне огневой и тактической связи, и выполнять задачи, которые не зависят или лишь частично зависят от действий остальных войск. Размеры и количество захватываемых районов зависят от задачи воздушного десанта, возможностей войск противника, наличия сил и средств, характера местности, запланированного времени соединения десан-

та с войсками, наступающими с фронта, или отхода десанта.

Для выполнения поставленных задач воздушнодесантные войска доставляются в назначенные им районы выброски (высадки). Боевые части и подразделения высаживаются пошелонно непосредственно на назначенный им объект или как можно ближе к нему.

Требуется, чтобы боевой порядок обеспечивал выполнение плана боевых действий и не создавал выгодных целей для нанесения ядерных ударов как в исходном районе для десантирования, так и в воздухе. В целях уменьшения уязвимости войск для ядерного нападения во время начального этапа десантирования (а он считается как более угрожаемый) районы выброски требуется рассредоточивать.

Войска, участвующие в воздушнодесантной операции, для выполнения задачи обычно подразделяются на три эшелона: штурмовой, последующий и тыловой. Штурмовой эшелон состоит из войск, предназначенных для захвата района (районов) десантирования и соответствующих объектов. При выброске воздушного десанта в составе дивизии штурмовой эшелон состоит из тактических групп, дивизионного резерва и дивизионных частей и подразделений.

Последующий эшелон представляет собой ту часть воздушнодесантных войск (без тылового эшелона), который перебрасывается в район десантирования как можно быстрее после десантирования штурмового эшелона. В состав последующего эшелона включается боевая техника частей штурмового эшелона, а также боевые, поддерживающие и обслуживающие части и подразделения, которые не требуются в штурмовом эшелоне. Его доставка в район десантирования может осуществляться по воздуху, по суше или тем и другим способами одновременно. Требуется, чтобы подразделения последующего эшелона прибывали в район десантирования не позднее чем через 72 часа после начала операции.

Тыловой эшелон — это та часть десанта, которая остается в исходном районе для десантирования в течение всей операции для выполнения административно-хозяйственных функций.

Совместные воздушнодесантные операции проводятся в несколько этапов. Обычно они начинаются выброской (высадкой) подразделений штурмового эшелона в целях захвата первоначальных объектов или района (районов) десантирования на территории противника. После этого следуют один или несколько других этапов: наступательный этап с последующим соединением со своими войсками, наступающими с фронта, или отходом; оборонительный этап, продолжающийся до переброски в районы десантирования достаточного количества сил и средств, необходимых для перехода десанта в наступление. Этот этап заканчивается соединением десанта со своими войсками, наступающими с фронта, или отходом войск десанта из района десантирования.

В воздушнодесантных операциях, рассчитанных на скоротечность их проведения, особенно при выброске (высадке) войск в изолированных районах, необходимость в оборонительном этапе часто может не возникать. Считается, что уничтожив или рассеяв войска противника непосредственно в районе расположения объектов во время выброски (высадки) штурмового эшелона, десант может быть эвакуирован по воздуху до того, как противник начнет атаку.

Наступательный этап обычно начинается после усиления воздушнодесантных войск в районе высадки. Наступательные действия ограниченного характера в целях захвата дополнительных объектов могут предприниматься и в ходе оборонительного этапа. Считается, что такие действия облегчат оборону района или будут способствовать проведению дальнейших операций.

Замена или вывод войск из района десантирования и переброска их по воздуху в целях проведения последующих операций осуществляются после выполнения задачи.

Боевые действия воздушнодесантных войск, по взглядам командования армии США и других стран НАТО, аналогичны боевым действиям сухопутных войск с той лишь разницей, что воздушнодесантные войска в захваченном районе имеют ограниченное количество артиллерии и не располагают танками и тяжелой боевой техникой.

Подвижность воздушнодесантных войск после высадки зависит от количества и типов наземных машин и

количества и типов самолетов и вертолетов армейской авиации, которые могут быть переброшены в захваченный район, а также от количества захваченных у противника автомобилей.

По взглядам командования США, успех, достигнутый в результате проведения воздушнодесантной операции, должен быть развит путем проведения последующих воздушнодесантных или наземных операций.

Воздушнодесантные войска из района десантирования в целях захвата других районов могут перебрасываться армейской транспортной авиацией или транспортно-десантными самолетами парашютным способом. Для этого им могут быть доставлены парашюты. Считается, что воздушнодесантные войска могут захватывать важные участки местности, средства связи, аэродромы, средства ядерного нападения, проводить рейды против вновь выявленных выгодных целей, блокировать подход подкреплений или отход войск противника, усиливать части и соединения, ведущие самостоятельные боевые действия, вести наступление в целях захвата важных участков местности, расположенных впереди или на флангах бронетанковых или других войск.

Наземные войска, действующие из района, захваченного воздушнодесантными войсками, могут вести боевые действия для расширения данного района, использования его в качестве передовой базы ВВС или ВМС, порта или площадки для запуска ракет, а также для обеспечения охраны и обороны района, блокирования или нанесения удара по войскам противника, вклинившимся в оборону других наземных войск.

Кроме воздушнодесантных операций, о которых шла речь выше, американцы особо выделяют так называемые воздушнодесантные рейды и операции по изоляции района боевых действий.

Считается, что благодаря своей организации, подготовке и оснащению воздушнодесантные войска могут успешно использоваться в стратегических или тактических рейдах. Этому способствует рассредоточение войск противника на поле боя, вызываемое возможностью применения ядерного оружия, а также способность транспортно-десантной авиации обходить позиции противника и преодолевать такие расстояния, которые не могут быть преодолены другими родами войск.

Подчеркивается, что воздушнодесантные рейды аналогичны другим рейдам. Разница состоит лишь в том, что войска, участвующие в воздушнодесантном рейде, используют транспортно-десантную авиацию не только для переброски в район действий, но и для эвакуации из этого района. Главная особенность этих рейдов состоит в эвакуации участвующих в воздушнодесантных рейдах войск после выполнения поставленной им задачи.

Воздушнодесантные рейды могут проводиться в целях решения самых разнообразных задач. Считается, что войска, участвующие в рейде, могут захватывать, уничтожать или изматывать войска противника; уничтожать различные объекты и сооружения; захватывать важную боевую технику или материалы, представляющие интерес; спасать личный состав своих войск; нарушать работу штабов или других органов управления противника.

Войскам, участвующим в рейде, может назначаться район действий или конкретный объект в глубоком тылу противника или в его тактической зоне.

Для достижения своих целей воздушнодесантные войска, участвующие в рейде, могут действовать самостоятельно или совместно с партизанами.

Численность и состав войск, участвующих в воздушнодесантном рейде, зависят от задачи, расположения и состава войск противника и наличия средств, необходимых для обеспечения предполагаемой операции.

В целях достижения внезапности воздушнодесантные рейды рекомендуется проводить ночью, на рассвете, в сумерках и в любых условиях пониженной видимости. Считается, что рейды могут проводиться и днем, однако при этом обычно требуется более широкое использование средств огневой поддержки, а также осуществление мероприятий по ограничению наземного наблюдения противника и введению его в заблуждение с помощью электронных средств.

Требуется, чтобы рейд по возможности проводился в кратчайшие сроки, а эвакуация войск из района действий осуществлялась до того, как противник сможет предпринять решительные действия значительными силами.

Руководство проведением стратегических воздушнодесантных рейдов осуществляет высшая командная ин-

станция на театре военных действий. Такие рейды обычно бывают совместными.

Тактические (оперативные) воздушнодесантные рейды в зависимости от масштаба, численности участвующих в них войск, а также наличия сил и средств могут проводиться одним видом вооруженных сил или совместно. Руководство проведением рейда требуется осуществлять одному командиру (штабу), который организует необходимое взаимодействие и управление всеми войсками, принимающими участие в рейде.

Считается, что проведение воздушнодесантных рейдов требует тесного взаимодействия. Для обеспечения такого взаимодействия важное значение придается организации надежной связи между участвующими в рейде войсками и вышестоящим штабом.

Так называемые операции по изоляции района боевых действий предусматривается проводить в целях срыва или воспрепятствования ведения противником боевых действий в определенном районе. Такие операции рекомендуется проводить совместно с проведением крупных наступательных операций своих войск. Они могут быть и длительными, и кратковременными.

Общее руководство проведением операции осуществляется командующим воздушнодесантной группой.

В ходе операции по изоляции района боевых действий части и подразделения воздушнодесантных войск действуют на большой территории и выполняют следующие задачи:

— уничтожают средства связи и органы снабжения противника;

— уничтожают или подавляют средства противовоздушной обороны, площадки для запуска ракет и электронное оборудование;

— нарушают работу железных дорог;

— разрушают участки дорог, мосты;

— предотвращают или дезорганизуют переброску предметов снабжения и войск противника;

— создают всевозможные препятствия, мешающие продвижению войск противника.

При проведении операций по изоляции района боевых действий большую роль играет местность. Считается, что местность, пригодная для действий партизан и обеспечивающая укрытия и маскировку воздушнодесантных

войск, облегчает проведение таких операций. Любая местность, ограничивающая подвижность противника в условиях бездорожья, способствует выполнению задач десантом по изоляции района боевых действий.

Для проведения таких операций воздушнодесантным войскам назначается общий район боевых действий, который подразделяется на участки для тактических групп (усиленных боевых групп). Каждое из подразделений десанта несет ответственность за ведение боевых действий в пределах назначенного ему участка.

Требуется, чтобы размеры района ведения операции обеспечивали воздушнодесантным войскам достаточное пространство для маневра и использования войск разведки и боевого охранения. Для парашютнодесантного батальона размер участка может быть равен примерно  $15 \times 15$  миль.

Считается, что рассредоточенные на большой территории войска почти не создают выгодных целей для ядерного оружия противника.

Во избежание риска быть уничтоженными по частям подразделениям десанта рекомендуется применять тактику действий партизан.

В целях обеспечения войскам десанта более выгодных условий для выполнения поставленных им задач, а также чтобы не допустить блокирования воздушнодесантных войск на одном участке и разбить их по частям, в районе ведения операций по изоляции района боевых действий требуется перебрасывать достаточное количество наземных транспортных средств и транспортной авиации.

## **ПОДГОТОВКА ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

По взглядам американского командования, подготовка к воздушнодесантным операциям включает планирование, сосредоточение участвующих в операции войск и средств материально-технического обеспечения, завершение необходимой боевой подготовки войск, подготовку войск к десантированию и мероприятия по обеспечению безопасности войск.

Командующий вооруженными силами на ТВД в зависимости от выделенных сил и средств определяет масштаб воздушнодесантных операций, которые будут проводиться в районе его ответственности, а также органи-

зует материально-техническое обеспечение и создает необходимые запасы предметов снабжения и боевой техники.

В предвидении воздушнодесантной операции командующий вооруженными силами на ТВД определяет задачи сухопутным войскам, военно-морским и военно-воздушным силам на ТВД, а также выделенным воздушнодесантным войскам, дает указания органам разведки и материально-технического обеспечения по организации сбора необходимых разведывательных данных и тыловому обеспечению операции, разрабатывает планы и осуществляет контроль за мероприятиями по введению противника в заблуждение, согласует вопросы взаимодействия с поддерживающими войсками, не подчиненными ему, например, с тактическим авиационным командованием и другими, выделяет воздушнодесантным войскам ядерные боеприпасы и средства их доставки.

В процессе подготовки совместной воздушнодесантной операции командующий войсками на ТВД осуществляет руководство планированием и организацией взаимодействия между войсками, участвующими в операции. Он принимает меры к тому, чтобы подготовка воздушнодесантной операции осуществлялась в соответствии с общим планом операции на ТВД и согласовывалась при необходимости с органами и учреждениями, не входящими в состав ТВД.

На командующего вооруженными силами на ТВД возлагается ответственность за назначение общего исходного района для десантирования, определение продолжительности подготовки войск, получение дополнительных контингентов войск, предметов снабжения и боевой техники, определяемых вышестоящей инстанцией, установление ответственности командующих видами вооруженных сил за подготовку войск к предстоящей операции, общее руководство и взаимодействие между основными командованиями, участвующими в воздушнодесантной операции, а также за разработку планов проведения дальнейших операций из района выброски (высадки) десанта.

При подготовке воздушнодесантной операции требуется заблаговременное установление четкого и непрерывного взаимодействия между органом, ответственным за подготовку войск, подразделениями сухопутных и



военно-воздушных сил, участвующими в воздушнодесантной операции, авиационными подразделениями, выделенными для поддержки воздушного десанта, и другими поддерживающими войсками. Считается, что создание объединенного штаба, состоящего из представителей всех участвующих в воздушнодесантной операции войск и имеющего необходимые средства связи, облегчает управление войсками и взаимодействие между ними.

В соответствии с указаниями командующего вооруженными силами на ТВД командующие сухопутными войсками, военно-воздушными и военно-морскими силами на ТВД выделяют необходимые силы и средства для проведения операции, определяют подчиненным им войскам задачи по организации боевой поддержки и тыловому обеспечению операции и осуществляют контроль за планированием и выполнением поставленных задач подчиненными командованиями.

В интересах обеспечения воздушнодесантных операций на командующего сухопутными войсками на ТВД возлагается ответственность за подготовку и оснащение войск, выделенных для выполнения поставленных боевых задач и задач материально-технического обеспечения, за обеспечение поддержки войск артиллерией, за организацию взаимодействия с артиллерией ПВО, координацию действий войск десанта с войсками, ведущими наземные боевые действия, а также за строительство и обслуживание аэродромов, взлетно-посадочных полос и посадочных площадок.

На командующего ВВС на ТВД возлагается ответственность за обеспечение воздушнодесантной операции воздушным транспортом, эксплуатацию и обслуживание аэродромов, за обеспечение авиационной поддержки и уничтожение авиации противника, ведение разведки и спасательных операций, а также за административно-хозяйственное обеспечение военно-воздушных сил, привлекаемых к участию в воздушнодесантной операции, но не подчиненных командующему войсками на ТВД (например, части и подразделения стратегической авиации и т. д.).

Командующий военно-морскими силами на ТВД несет ответственность за проведение поисково-спасательных операций, выделение морского транспорта для пере-

броски последующих эшелонов воздушного десанта, обеспечение поддержки авиацией, реактивными снарядами и корабельной артиллерией ВМС, а также за координацию других действий ВМС, проводимых в интересах воздушнодесантных операций.

Старший начальник воздушнодесантными войсками в соответствии с указаниями командующего вооруженными силами на ТВД приводит в порядок воздушнодесантные войска, распределяет выделенные ему огневые средства, доводит до подчиненных разведывательные данные, организует планирование операции, мероприятия по обеспечению скрытности ее подготовки и введению противника в заблуждение, организует боевую подготовку войск и осуществляет контроль за проведением операции. С командующими сухопутными войсками, военно-воздушными и военно-морскими силами на ТВД согласует вопросы организации боевой поддержки операции, включая доставку ядерного оружия, а также всестороннего обеспечения.

Для проведения воздушнодесантных операций в целом организуются два вида обеспечения: боевое обеспечение и материально-техническое обеспечение.

Боевое обеспечение обычно осуществляется всеми видами вооруженных сил, а материально-техническое обеспечение — органами тыла одного из видов вооруженных сил, чаще всего сухопутных войск. Однако в тех случаях, когда один вид вооруженных сил не в состоянии выполнить эту задачу ввиду сложности операции и большого количества участвующих в них войск, особенностей ТВД и т. д., может создаваться объединенный орган тылового обеспечения воздушнодесантных операций.

Командующий войсками на ТВД через свой штаб осуществляет руководство воздушным транспортом и контроль за использованием его в интересах органов тыла на ТВД.

Для организации материально-технического обеспечения воздушнодесантных операций на ТВД требуется иметь достаточные запасы предметов снабжения и склады для их хранения.

Организация административно-хозяйственного обеспечения в период подготовки воздушнодесантных войск к

десантированию возлагается на командование тыла сухопутных войск на ТВД. Оно включает:

- осуществление мероприятий, направленных на приведение воздушнодесантных войск и порядок;
- производство ремонта и технического обслуживания вооружения и боевой техники;
- обеспечение войск транспортными средствами в период сосредоточения их в исходном районе и подготовки к переброске;
- осуществление общего контроля за передвижением;
- организацию упаковки и подготовки предметов снабжения и боевой техники, предназначенных для доставки в захватываемый район.

На командование возлагается также развертывание и обслуживание системы связи, используемой воздушнодесантными войсками, обеспечение строительства инженерных сооружений, выделение необходимого оборудования и средств для развертывания совместного командного пункта транспортно-десантной авиации и сухопутных войск.

По мере необходимости для оказания помощи в выполнении задач по материально-техническому обеспечению частей и подразделений в исходном районе для десантирования выделяются небольшие отряды специалистов. Руководство этими отрядами осуществляет командование тыла сухопутных войск на ТВД. Деятельность отрядов тесно согласуется с командирами частей и подразделений, находящихся в исходном районе для десантирования.

На командование тыла сухопутных войск на ТВД в случае необходимости возлагается также задача по эвакуации и госпитализации больных и по обеспечению войск предметами снабжения.

Для подготовки к посадке в самолеты войск, участвующих в воздушнодесантных операциях, и их материально-технического обеспечения может быть выделено необходимое количество частей и подразделений обслуживания. Обычно же районы расположения частей и подразделений в исходном районе для десантирования обслуживаются личным составом последующих или тыловых эшелонов воздушнодесантных войск, если не предусматривается быстрая переброска их в район десанти-

рования и они располагают достаточным количеством личного состава, чтобы справиться с возложенными на них задачами.

В период подготовки войск к переброске в бивачных районах могут создаваться запасы отдельных предметов снабжения, необходимых для немедленной замены утерянных или поврежденных предметов снабжения или снаряжения.

Предметы снабжения, которые должны доставляться десанту в ходе его боевых действий, готовятся командованием тыла сухопутных войск на ТВД и доставляются на аэродромы отправки согласно графику их переброски по воздуху в захваченный район. Эти предметы упаковываются в парашютнодесантную тару или укладываются в контейнеры или в другие емкости.

Время сосредоточения транспортно-десантной авиации в исходном районе для десантирования до начала воздушнодесантной операции зависит от потребностей в самолетах транспортно-десантной авиации для выполнения других задач, состояния боевой подготовки, наличия опыта в проведении воздушнодесантных операций, технического состояния самолетов, потребности в техническом обслуживании самолетов, наличия ремонтного оборудования, а также от необходимости и продолжительности совместной боевой подготовки и тренировки войск.

Соединения (части) транспортно-десантной авиации располагаются в исходном районе таким образом, чтобы они были хорошо связаны путями сообщения с районом размещения частей, со складами и с госпиталями.

На каждом аэродроме создается объединенный командный пункт, предназначенный для использования командирами частей сухопутных войск и транспортно-десантной авиации. Этот пункт располагается вблизи пункта управления аэродрома. Объединенный командный пункт поддерживает связь со всеми штабами, отвечающими за организацию перевозок и погрузку в самолеты личного состава и боевой техники.

Сосредоточение сухопутных войск в исходном районе для десантирования планируется исходя из наличия частей и подразделений, а также средств материально-технического обеспечения. В исходном районе войска приводятся в порядок, проводится специальная боевая подготовка и оснащение войск, осуществляются мероприятия

по обеспечению безопасности и рационального использования каждого подразделения (части).

В тех случаях, когда это возможно, подразделения (части) воздушнодесантных войск должны находиться на биваках или в районах ожидания, расположенных таким образом, чтобы перед выходом на аэродромы отправления войска не совершали длительных переходов.

Особое внимание обращается на рассредоточение войск в исходном районе для десантирования, чтобы не представлять выгодных целей для нанесения противником ядерных ударов. Считается, что мобильность воздушнодесантных войск облегчает их рассредоточение и дает возможность проводить выброску десантов с широко рассредоточенных баз в один или в несколько районов боевых действий.

При подготовке воздушнодесантной операции осуществляется как односторонняя, так и совместная боевая подготовка войск, во время которой отрабатываются такие вопросы, как переброска по воздуху, ведение боевых действий в районе десантирования, вопросы материально-технического обеспечения и др.

Объем подготовки войск, необходимой для проведения конкретной операции, зависит от общего состояния боевой подготовки соединения (части), наличия времени и характера операции. Обычно разрабатывается конкретный план подготовки соединения (части) к выполнению поставленной задачи.

Для того чтобы подготовка к предстоящей операции была более целеустремленной, рекомендуется для занятий выбирать такие районы, которые имели бы сходство с районами предстоящих действий. Кроме того, изготавливаются макеты объектов, препятствий и заграждений, системы обороны противника в предстоящем районе десантирования.

В ходе подготовки войск к операции рекомендуется проводить тренировки войск.

В ходе тренировок обычно отрабатываются посадка войск и погрузка грузов в самолеты и их высадка (выгрузка), организация и поддержание связи, сбор войск в районе выброски (высадки) и организация управления, организация и ведение боевых действий, а также снабжение войск. При этом требуется, чтобы тренировки про-

водились в условиях, приближенных к действительной обстановке.

Особое внимание обращается на тренировку в ведении самостоятельных действий мелкими подразделениями.

Характер и содержание односторонних или совместных тренировок воздушнодесантных войск определяет их старший командир. Он также координирует тренировку приданных ему частей и подразделений.

Общевойсковой командир несет ответственность за проведение десантной, общевойсковой и совместной подготовки сухопутных войск, необходимой в ходе подготовки к переброске их по воздуху и ведению боевых действий в районе десантирования.

Авиационный командир отвечает за обеспечение сухопутных войск необходимыми средствами для проведения тренировок, за проведение подготовки частей и подразделений ВВС и за участие их в совместной подготовке с сухопутными войсками.

Недостаток снаряжения, отсутствие подходящих районов местности и необходимость сохранения в тайне готовящейся операции могут ограничить подготовку войск или вынудить проводить ее с некоторыми условиями.

Особое внимание обращается на подготовку войск при проведении воздушнодесантных рейдов. Чем сложнее рейд, тем тщательнее требуется готовить войска. В тех случаях, когда в воздушнодесантном рейде участвуют военно-воздушные и военно-морские силы, они также принимают участие в совместной подготовке войск. Обычно требуется с войсками проводить специальную тренировку в соответствии с предстоящими действиями. Практические занятия (тренировки) войск требуется проводить на местности, аналогичной району предстоящих действий, и в условиях, приближенных к действительной обстановке.

Подготовка войск к десантированию (переброске) начинается с момента их выхода в исходный район для десантирования и заканчивается посадкой в самолеты. В процессе подготовки войск к переброске воздушнодесантные войска завершают окончательную подготовку к бою, выходят на аэродромы отправки или взлетно-посадочные полосы и посадочные площадки, производят

посадку в самолеты для переброски в район десантирования.

Подготовка войск к переброске осуществляется с таким расчетом, чтобы обеспечить быстрое и организованное начало воздушнодесантной операции при соблюдении максимальной скрытности. Она проводится по возможности в минимально сжатые сроки, с тем чтобы обеспечить скрытность подготовки операции и уменьшить угрозу применения ядерного оружия. Для дивизии время подготовки не должно превышать 48 часов.

В ходе подготовки войск к переброске части и подразделения получают боевую технику и предметы снабжения, которые подлежат переброске в район десантирования вместе с войсками, проверяется состояние боевой техники и вооружения, при необходимости производится ремонт, подготавливаются парашюты, парашютнодесантная тара и грузы, подлежащие переброске по воздуху.

Предметы снабжения и снаряжение, которые должны перебрасываться вместе с войсками десанта, доставляются в части, упаковываются и готовятся к переброске. Личное обмундирование и снаряжение, которые не требуются в районе десантирования, упаковываются и оставляются на хранение в тыловом эшелоне или в соответствующем органе командования тыла сухопутных войск на ТВД.

Контроль за ходом подготовки войск к переброске осуществляет начальник тыла соединения (объединения). Он отвечает также за координацию всех мероприятий, оказывающих влияние на подготовку войск к переброске, дает соответствующему органу тыла сухопутных войск на ТВД необходимые заявки на предметы снабжения, средства связи, транспортные средства, а также на организацию ремонта и обслуживания и любую помощь по тыловому обеспечению войск.

Окончательная подготовка войск к переброске включает ознакомление войск с обстановкой, проверку готовности к переброске, подготовку парашютов для личного состава и подготовку парашютнодесантной тары, перебрасываемой вместе с войсками воздушного десанта, выдачу карт для индивидуального пользования, фотоснимков и спасательного снаряжения, проверку личного состава для изъятия записных книжек, писем и других

личных документов, выдачу индивидуальных пайков и боеприпасов, проверку полетной документации, представление необходимых донесений и докладов. Кроме того, организуются религиозные обряды, почтовая служба, проводятся другие мероприятия.

Ознакомление с обстановкой осуществляется в соответствии с планом, в котором предусматривается время, место и конкретные лица, ответственные за подробную информацию войск.

Личный состав частей и подразделений инструктируется по общему плану операции, после чего каждая часть (подразделение) подробно знакомится с вопросами, касающимися ее конкретной задачи. Обычно инструктаж проводится небольшими группами, численность которых, как правило, не превышает численности роты. От командиров подразделений требуется, чтобы они стремились к тому, чтобы каждый военнослужащий был хорошо осведомлен о плане боевых действий.

Особое внимание уделяется обеспечению скрытности подготовки воздушнодесантных операций. Это считается довольно сложным ввиду того, что количество частей и подразделений воздушнодесантных войск намного меньше, чем количество частей и подразделений других родов войск. Части и подразделения воздушнодесантных войск легче обнаруживаются разведывательными органами противника. Сосредоточение транспортно-десантной авиации, движение войск в районы (пункты) отправки и действия по подготовке к посадке (погрузке) в самолеты трудно замаскировать. Поэтому скрытность всех этих действий приобретает важное значение, особенно в условиях, когда противник имеет возможность применить ядерное оружие. Ввиду этого разработка всех мероприятий по обеспечению скрытности подготовки воздушнодесантной операции и по введению противника в заблуждение тщательно согласовывается. Разработка общего плана по этим вопросам начинается в штабе командующего вооруженными силами на ТВД или в равной ему инстанции.

### **ПЛАНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

По взглядам командования США, планирование совместных воздушнодесантных операций обычно осуществляется штабом командующего вооруженными силами на



ТВД или равной ему инстанцией. Подчиненным командующим даются указания о разработке более подробных планов проведения воздушнодесантных операций.

План совместной воздушнодесантной операции должен основываться на результатах непрерывного изучения и оценки обстановки, осуществляемых штабом командующего вооруженными силами на ТВД и подчиненными инстанциями. При этом требуется, чтобы учитывались не только изменения боевой обстановки, но и изменения в условиях материально-технического обеспечения на ТВД.

Для осуществления быстрого планирования и проведения воздушнодесантной операции требуется изучить возможные районы, где могут быть использованы воздушнодесантные войска на ТВД.

Считается, что самостоятельно планировать и проводить воздушнодесантную операцию могут также и полевые армии. Штабы полевых армий обычно планируют использование воздушнодесантных войск для максимального увеличения темпов наступления при ведении наступательных операций.

Основой для планирования воздушнодесантных операций являются планы проведения стратегических операций или боя частей и соединений, успех боевых действий наземных войск, состояние боеготовности воздушнодесантных войск и транспортно-десантной авиации, наличие соответствующего материально-технического обеспечения, аэродромов отправки, взлетно-посадочных полос и посадочных площадок, расположение, возможности войск противника, его группировка и слабые стороны, характер местности, состояние и прогноз погоды, характер промышленных и гражданских сооружений.

В начальный период планирования вышестоящие штабы могут отдавать частные письменные и устные распоряжения по планированию.

В окончательных директивах, издаваемых вышестоящими штабами по планированию воздушнодесантных операций, требуется указывать:

- замысел и общий план проведения операции;
- ориентировочное время и продолжительность проведения операции;
- разведывательные данные, необходимые для планирования и ведения операции;

— меры по обеспечению скрытности подготовки операции;

— предварительный состав сил и средств, привлекаемых для проведения операции;

— средства огневой поддержки, в том числе и ядерное оружие, которые могут быть привлечены для обеспечения операции;

— район десантирования;

— размещение районов отправки, взлетно-посадочных полос и посадочных площадок в исходном районе для десантирования;

— порядок материально-технического обеспечения;

— данные по организации связи;

— необходимую специальную боевую технику;

— распоряжения на случай отсрочки, отмены или внесения изменений в планы проведения воздушнодесантных операций.

Считается, что чем крупнее операция по масштабам участия в ней войск и потребностям в материально-технических средствах, тем больше требуется времени для планирования и подготовки операции. Поэтому рекомендуется директивы подчиненным высылать по возможности раньше, чтобы обеспечить подчиненным штабам необходимое время для планирования и подготовки воздушнодесантной операции. Для подготовки и планирования действий воздушнодесантной дивизии в зависимости от состояния ее боеготовности требуется примерно 7 суток. Если воздушнодесантные войска подготовлены в боевом и материально-техническом отношении и расположены вблизи районов отправки, операция может быть спланирована и начата через 48 часов или даже ранее после получения данных, необходимых для разработки плана операции. Для планирования и подготовки батальона к участию в воздушнодесантной операции требуется примерно 24 часа.

По взглядам американского командования, важное значение имеет предварительное планирование. Основная задача предварительного планирования состоит в подготовке таблиц потребностей в самолетах. Требуется, чтобы командиры и офицеры штабов соединений и частей умели рассчитать, сколько потребуется самолетов и каких типов для переброски соединения (части), знать

тактико-технические данные всех типов самолетов, имеющих в наличии.

Существует несколько способов расчета потребного количества самолетов. Более распространенным из них считаются:

- расчет по типовым вариантам загрузки (применяется при перебросках для ведения боевых действий);
- расчет по весу перебрасываемых грузов (применяется при административных перебросках).

При типовых вариантах загрузки личный состав и грузы размещаются в самолете с учетом его предельно допустимой нагрузки. При расчете потребного количества самолетов по весу перебрасываемых грузов учитывается только их общий вес. Загрузка самолета производится с расчетом использования его максимальной грузоподъемности.

При расчетах учитывается, что вес одного военнослужащего с полной боевой выкладкой составляет 130 кг; все части и подразделения имеют при себе полный подвижный запас боеприпасов и трехсуточный запас предметов снабжения. Машины заправлены горючим на 480 км хода. Если емкость топливных баков не обеспечивает этого запаса хода, то на каждую машину выдаются дополнительно бидоны с горючим.

Считается, что для десантирования воздушнодесантной дивизии требуется до 700 средних транспортных самолетов.

Для того чтобы облегчить и ускорить разработку плана боевых действий воздушного десанта, части и подразделения составляют текущие таблицы, в которых указывается наибольшее и наименьшее количество самолетов, которые должны находиться в исправном состоянии. Кроме того, постоянно составляются таблицы, определяющие среднее количество таких самолетов. Считается, что составление таких таблиц ускоряет разработку планов проведения операции. На основании данных этих таблиц распределяются самолеты при проведении конкретной операции. Поскольку точное количество и типы самолетов могут быть известны только после того, как будет отдан приказ, требуется, чтобы все планы были достаточно гибкими, с тем чтобы их можно было выполнить и при наличии даже нескольких типов самолетов.

В соединениях и частях сухопутных войск и транс-

портно-десантной авиации рекомендуется следующий порядок планирования.

Командир соединения (части) сухопутных войск на основе полученной директивы предварительно изучает задачи и дает оценку обстановки. При этом рекомендуется: произвести анализ полученных разведывательных данных и определить, какие новые сведения желательно получить; определить общий план боевых действий в начале и после выброски (высадки) штурмового эшелона; оценить состав войск, участвующих в операции, их эшелонирование, численность и определить потребности в дополнительных частях (подразделениях) и дополнительных средствах огневой поддержки; определить последовательность выброски (высадки) и потребность в самолетах исходя из веса, количества и габаритов техники и предметов снабжения, порядок взаимодействия и соединения десанта с войсками, наступающими с фронта; сделать расчет потребностей в предметах снабжения и транспортных средствах в исходном районе для десантирования (районе подготовки войск) и в районе десантирования.

Командир соединения (части) транспортно-десантной авиации в ходе предварительного изучения задачи и оценки обстановки также анализирует разведывательные данные, изучает районы выброски (высадки) войск и возможные пути подхода к ним, общий маршрут полета, общий состав перебрасываемых войск и распределение аэродромов отправки, взлетно-посадочных полос и посадочных площадок, общий план авиационного обеспечения воздушных перебросок, метеорологические условия, определяет потребности в навигационных средствах и средствах связи, потребности в техническом обслуживании, ремонте, снабжении, а также другие вопросы.

При оценке возможностей противника рекомендуется особое внимание обращать на возможности применения ядерного и химического оружия, авиации против воздушно-десантных войск в исходном районе для десантирования, на маршрутах полета и в районе десантирования, на возможность нанесения ударов по войскам во время приземления и в период перегруппировки их в районе десантирования после выброски (высадки) штурмового эшелона, на наличие танков и средств ПВО, а также на возможность усиления войск противника, осо-

бенно бронетанковыми войсками. Кроме того, рекомендуется учитывать возможности гражданских и военизированных сил по воспрепятствованию выброске (высадке) воздушного десанта и возможности противника по радиопротиводействию.

Численность, состав, сильные и слабые стороны противника рекомендуется учитывать во всех планах. При анализе сильных и слабых сторон противника обращается внимание на изучение личного состава противника, в том числе личных качеств отдельных командиров, на моральное состояние войск, состояние вооружения, боевой техники, на слабые места в работе тыла и средств связи.

При оценке характера местности учитывается, какое влияние оказывает она на захватываемый район и постановку задач подчиненным войскам, на выбор районов выброски (высадки), организацию боевых действий, устройство заграждений и т. д. Кроме того, дается оценка возможным изменениям местности при нанесении ядерных ударов обеими сторонами по различным объектам, источникам водоснабжения и другим местным ресурсам, а также по районам расположения и маршрутам движения, используемым органами тыла.

Изучение погоды осуществляется в начале планирования и включает определение наиболее вероятного ее состояния, а также анализ возможного влияния на все этапы операции.

Считается, что изучение погоды позволяет определить возможности проведения операции, выбрать наиболее благоприятное время выброски штурмового эшелона и своевременно принять необходимые меры в целях преодоления неблагоприятных метеорологических условий. Требуется, чтобы сведения о погоде содержали данные: условия видимости с учетом влияния осадков, тумана; действия поддерживающей артиллерии и применения ядерного оружия; наличие и высоту облачности, скорость ветра у поверхности земли и на высоте выброски десанта в районе десантирования, которая может оказать неблагоприятное влияние на выброску (высадку) войск, вооружения и боевой техники.

Большое внимание, которое уделяется изучению погоды, объясняется тем, что ее состояние может оказать значительное влияние на подготовку и проведение воз-

душнодесантной операции — помешать массовой и точной выброске, вызвать отсрочку или даже отмену операции и т. д.

После завершения предварительного изучения директив, оценки данных и разработки предварительных планов операции командирам участвующих в операции соединений (частей) рекомендуется изучить и согласовать вопросы распределения транспортно-десантной авиации по количеству и типам самолетов, наметить конкретные районы выброски (высадки), состав и очередность вылета эшелонов и районы их отправки, изучить планы авиационной поддержки тактической авиацией, ядерным оружием, а также мероприятия по введению противника в заблуждение, согласовать вопросы организации связи, мероприятия по боевому обеспечению, снабжению и эвакуации войск по воздуху, а также мероприятия по подготовке войск к десантированию.

Согласовываются также мероприятия, проводимые в пунктах отправки и в районе десантирования. В частности, должны быть согласованы время прибытия войск в пункты отправки, план посадки и погрузки, порядок обеспечения специальным погрузочно-разгрузочным оборудованием, мероприятия по боевому обеспечению войск, планы ПВО, связи, рассредоточения войск и стоянок самолетов.

По району боевых действий согласовывается порядок захвата и очистки от войск противника районов выброски (высадки), строительства, восстановления и обслуживания аэродромов, взлетно-посадочных полос и посадочных площадок, порядок эксплуатации выгрузочных пунктов воздушного транспорта, разгрузки самолетов, регулирования наземного и воздушного движения, эвакуации раненых, военнопленных и захваченной материальной части, а также другие вопросы.

После согласования взаимно интересующих вопросов отрабатываются различные планы. В первую очередь планируются боевые действия десанта в районе десантирования, определяются численность и состав войск, необходимых для ведения боевых действий после выброски (высадки).

Планирование боевых действий требуется начинать с уяснения задачи, определения последовательности ее выполнения, а также выбора района (районов) десантиро-

вания и района (районов), подлежащих захвату и удержанию.

При разработке плана ведения боевых действий десанта требуется учитывать: количество и боевой состав участвующих в десантировании войск; поставленную задачу; характер района десантирования, в том числе основных зон выброски (высадки), взлетно-посадочных полос или посадочных площадок, которые должны быть захвачены; задачи по обеспечению огневой поддержки; общий план маневра основных подразделений; возможности противника; наличие местных ресурсов; отношение местного населения; дату и время выброски; общий план снабжения войск воздушного десанта; задачи транспортно-десантной авиации по переброске воздушнодесантных войск.

Район десантирования рекомендуется обычно выбирать с таким расчетом, чтобы можно было блокировать основные и вспомогательные пути подхода противника. При выброске воздушного десанта силою до дивизии в районе десантирования рекомендуется иметь такие участки местности, быстрый захват которых будет способствовать успешной обороне этого района.

После определения района (районов) десантирования выбираются конкретные объекты, быстрый захват которых поможет выполнить поставленную задачу. Характер и количество объектов, а также расстояние между ними могут потребовать назначения нескольких районов десантирования.

Основными факторами, влияющими на выбор объектов и определение места, размеров и формы района (районов) десантирования, считаются: задача десанта; возможности противника; характер местности с точки зрения организации обороны и наступления; возможности десанта; наличие участков местности, пригодных для десантирования войск; наличие боевой техники и предметов снабжения; предполагаемое время соединения десанта с войсками, наступающими с фронта; подход пополнения или отход десанта из района десантирования.

Одновременно с выбором района десантирования и объектов выбирается район (районы), подлежащий захвату и удержанию.

Район десантирования и захватываемый десантом район должны иметь достаточные размеры для органи-

защиты обороны и обеспечивать маневр войск, возможность выброски (высадки) последующих эшелонов, а также рассредоточение войск, чтобы снизить их уязвимость для ядерного оружия.

После того как намечены районы и объекты, подлежащие захвату и удержанию, определяются районы ответственности путем установления разграничительных линий между ними. При этом рекомендуется, чтобы каждое подразделение имело достаточное количество зон выброски (высадки) и достаточное пространство для маневра, чтобы переход от десантирования к последующим этапам воздушнодесантной операции осуществлялся с минимальной перегруппировкой сил и средств.

При разработке плана боевых действий особое внимание обращается на время и место выброски (высадки) подразделений штурмового эшелона и резерва, а также на сбор и перегруппировку войск штурмового эшелона.

Выбор времени десантирования осуществляется с учетом влияния положения и возможностей противника, погоды, условий видимости, планов взаимодействия или поддержки войск. Рекомендуется избегать шаблона при выброске (высадке) штурмовых эшелонов в определенное время, например на рассвете, и т. д.

Для обеспечения плана боевых действий разрабатывается план десантирования. В нем указываются последовательность, время и место прибытия войск и материальных средств в район десантирования.

Исходя из поставленной задачи, потребного количества войск и выбранных общих районов выброски (высадки) десанта, командиры десантируемого соединения (части) и транспортно-десантной авиации распределяют части и подразделения транспортно-десантной авиации, выделенные для переброски войск воздушного десанта. Совместно они изучают назначенные районы десантирования, с тем чтобы выбрать зоны выброски (высадки), удобные для десанта и транспортно-десантной авиации.

Выбор зон выброски (высадки) зависит главным образом от поставленной задачи, размеров, состояния этих зон и их близости к объектам.

Зоны выброски (высадки) должны отвечать следующим требованиям:

— легко опознаваться с воздуха в условиях ожидаемой видимости;



- иметь прямые пути подхода;
- находиться в непосредственной близости от объектов;
- обеспечивать возможность укрытия и маскировки войск и техники вблизи зон выброски;
- быть по возможности свободными от противодесантных препятствий и заграждений и иметь сравнительно слабую противовоздушную оборону;
- обеспечивать достаточную вместимость для десантируемых войск;
- не нуждаться в значительном оборудовании для подготовки к посадке транспортно-десантных самолетов.

Взлетно-посадочные полосы и посадочные площадки должны по возможности иметь достаточную длину и прочность, располагаться в рассредоточенных районах с хорошо развитой сетью дорог и обеспечивать необходимую емкость в приеме самолетов, находиться вблизи удобных районов для сбора войск и техники после высадки, расположения материальных средств, иметь свободные от препятствий пути подхода, обеспечивать эвакуацию раненых.

В тех случаях, когда зон выброски (высадки) не хватает или они не отвечают необходимым требованиям, отдельные части (подразделения) могут десантироваться в район, предназначенный для другой части (подразделения), или за пределами района десантирования.

План десантирования штурмового эшелона требуется разрабатывать наиболее детально.

На основании плана десантирования командиром десанта совместно с командиром транспортно-десантной авиации разрабатывается план переброски войск по воздуху. Этот план включает: схему маршрута полета, которая разрабатывается командиром соединения транспортно-десантной авиации; таблицу переброски, разрабатываемую совместно командирами соединения сухопутных войск и транспортно-десантной авиации; план погрузки, разрабатываемый подразделениями десанта, и другие документы.

В плане воздушных перебросок предусматривается наиболее целесообразное распределение транспортно-десантной авиации в интересах десантируемых войск исходя из технических и тактических возможностей. При разработке плана переброски по воздуху все вопросы

рекомендуется рассматривать в следующей последовательности:

- маршруты полета и порядок полетов в районе десантирования;
- маршруты полета над территорией противника и своей территорией;
- порядок полета;
- взлет и сосредоточение самолетов на аэродромах отправки и взлетно-посадочных полосах.

Выбранные маршруты полета должны быть как можно короче и лишать противника возможности своевременно предупредить систему ПВО. Они должны проходить, насколько это возможно, за пределами районов ПВО противника, обеспечивать возможность использования местных предметов в качестве навигационных и контрольных пунктов, создание воздушных коридоров для свободных полетов над кораблями военно-морских сил и не создавать помех полетам самолетов на театре военных действий, выполняющих другие задачи.

Планы воздушных перебросок разрабатываются с учетом сведений о погоде, сильных и слабых сторонах противника, расположении его войск и авиации, которые нужно обойти или подавить. Кроме того, при разработке планов рекомендуется учитывать: характерные местные предметы, которые могут быть использованы как ориентиры при полетах; расположение, характер и размеры районов высадки (высадки) десанта и наличие там препятствий и заграждений; населенные пункты, основные дороги и близко расположенные аэродромы истребительной авиации; систему обнаружения и оповещения; систему ПВО; участки переднего края, удерживаемые небольшими силами противника; время полета над территорией, занятой противником. Все эти факторы учитываются с точки зрения влияния их на переброску.

Подразделения десанта распределяются по авиационным эшелонам, которые вылетают по графику, сохраняя целостность подразделений. В таблице переброски войск и грузов по воздуху определяется порядок распределения воздушнодесантных войск по эшелонам.

Распределение подразделений по последующим эшелонам самолетов осуществляется в соответствии с очередностью высадки (высадки). При этом рекомендуется, чтобы сохранялась организационная целостность

частей и подразделений десанта, а также транспортно-десантной авиации. Требуется, чтобы каждый эшелон состоял не более чем из 20 самолетов. В условиях интенсивного применения ядерного оружия могут быть меньшие эшелоны. Целостность подразделений в этом случае сохраняется до роты.

Все подразделения эшелона десантируются на одну зону выброски (высадки).

На основании плана переброски войск и грузов по воздуху разрабатывается план сосредоточения войск в исходном районе для десантирования.

При подготовке и планировании воздушнодесантных операций большое внимание уделяется организации взаимодействия боевых действий войск, в том числе действий разведки, средств огневой поддержки, противовоздушной обороны, химических, инженерных и других подразделений.

При организации огневой поддержки определяется порядок поддержки частей и подразделений огневыми средствами, т. е. полевой артиллерией, авиацией и средствами ПВО в интересах конкретных задач, или нанесения удара по выгодным целям; производится детальный анализ и определяется возможная степень поражения (разрушения) целей ядерным оружием.

В план огневой поддержки и в общий план ведения боевых действий включается план использования ядерного оружия.

Нанесение ядерных ударов средствами доставки ядерных боеприпасов к цели, находящимися в районе десантирования, рекомендуется согласовывать с планом нанесения ядерных ударов армейскими средствами и средствами других органов, расположенными за пределами захваченного десантом района.

Если предусматривается использование средств огневой поддержки ВМС, то при организации огневой поддержки десанта этими средствами в район десантирования вместе с воздушнодесантными подразделениями перебрасываются команды связи и корректирования огня.

При проведении операций, предусматривающих соединение десанта со своими войсками, большое значение придается организации взаимодействия между воздушным десантом и войсками, выделенными для соединения

с ним. С началом планирования между этими войсками устанавливается прямая связь, которая осуществляется через сеть связи взаимодействия и продолжается до завершения их соединения.

В ходе планирования определяются пункты соединения, мероприятия по координации огня, порядок взаимного опознавания, организации взаимодействия и связи взаимодействия, порядок ответственности командиров и штабов, а также предполагаемых действий после соединения.

Пункты соединения предусматриваются для того, чтобы свести до минимума возможные потери своих войск в ходе соединения. Обычно такие пункты рекомендуется выбирать в местах пересечения рубежа разведки и боевого охранения с маршрутами движения войск, осуществляющих соединение с десантом. Требуется, чтобы пункты соединения были легко опознаваемыми. Кроме основных устанавливаются запасные пункты соединения на случай нападения противника или изменения рубежа разведки и боевого охранения.

Войска десанта и передовые подразделения войск, осуществляющие соединение с десантом, требуется тщательно ознакомить с порядком взаимного опознавания и порядком быстрого продвижения внутрь или в обход захваченного района.

Если предусматривается соединение воздушного десанта с морским десантом, то обеспечение безопасности действий этих десантов при их соединении рекомендуется осуществлять путем тщательной координации огня корабельной артиллерии и поддерживающей авиации, для чего разрабатывается система сигналов.

При проведении операции, рассчитанной на соединение воздушного десанта с войсками, наступающими с фронта, серьезное внимание уделяется согласованию огня, с тем чтобы не допустить потерь десанта и этих войск. Кроме организации связи и взаимодействия требуется устанавливать рубеж согласования огня, выбираемого по договоренности между десантом и войсками, предназначенными для соединения. Основное назначение этого рубежа состоит в согласовании огня артиллерии и бомбовых ударов авиации. Требуется, чтобы этот рубеж по возможности был легко опознаваем как с земли, так и с воздуха.

Порядок согласования огня в соответствии с установленным рубежом вводится в действие в заранее установленное время, или по достижении войсками определенного рубежа, или по приказу. Требуется, чтобы воздушно-десантные войска не вели огня дальше или в непосредственной близости от рубежа согласования огня без предварительного согласования этого вопроса с войсками, идущими на соединение с десантом. В свою очередь от войск, идущих на соединение с десантом, требуется, чтобы они не вели огня в сторону десанта дальше или в непосредственной близости от этого рубежа без разрешения десанта.

Для обеспечения координации планов маневра войск, переподчинения десантных войск и ясного понимания задач и ответственности каждой командной инстанции требуется на время ведения боевых действий обмен офицерами связи взаимодействия. В район десантирования эти офицеры могут вылетать вместе с десантом или присоединяться к нему после выброски (высадки) штурмового эшелона. Требуется также осуществлять обмен офицерами связи взаимодействия между передовыми подразделениями войск, наступающих с фронта, и поддерживающими их артиллерийскими подразделениями и соответствующими звеньями воздушнодесантных войск, контролирующими пункты соединения. Такой обмен обычно осуществляется с помощью армейской авиации.

Для осуществления авиационного обеспечения, учитывая поставленные войскам задачи и наличие самолетов стратегической и тактической авиации, разрабатывается подробный план авиационной поддержки. Этот план рекомендуется разрабатывать исходя из необходимой степени превосходства в воздухе и размера района, над которым должно удерживаться превосходство; необходимости изоляции района боевых действий; потребности в визуальной, радиолокационной, аэрофоторазведке и разведке погоды; потребности в войсках ПВО для прикрытия исходных районов для десантирования; наличия самолетов для сопровождения эшелонов самолетов; необходимости нанесения ударов до выброски (высадки) штурмового эшелона и осуществления непосредственной авиационной поддержки войск в районе десантирования.

Кроме того, при составлении плана авиационной под-

держки требуется предусматривать использование передовых авианаводчиков, учитывать группировку транспортно-десантной авиации, предусматривать мероприятия по скрытию времени и места выброски (высадки) штурмового эшелона и введению противника в заблуждение.

При планировании воздушнодесантной операции намечаются рубежи безопасного бомбометания. Ответственность за выбор этих рубежей возлагается на сухопутные войска. Однако в целях обеспечения возможности опознавания такого рубежа с воздуха его выбор во всех случаях требуется согласовывать с командиром части, обеспечивающей авиационную поддержку.

В период планирования боевых действий осуществляется также планирование разведки. В этот период воздушнодесантные войска обеспечиваются разведывательными данными вышестоящим штабом. В ходе боевых действий, кроме того, они добывают данные собственными силами и средствами.

С самого начала планирования задачи по разведке и наблюдению рекомендуется координировать, с тем чтобы обеспечить быстрое использование всех средств разведки и наблюдения, имеющихся во всех командных инстанциях.

Планирование разведки осуществляется централизованно, таким же образом, как и при ведении обычных операций. Добывание разведывательных данных требуется проводить непрерывно.

Особое значение придается воздушной разведке. План воздушной разведки рекомендуется разрабатывать заблаговременно. При этом требуется учитывать потребности подчиненных частей и подразделений в дополнительных разведывательных данных. При подготовке воздушнодесантной операции особое внимание уделяется аэрофоторазведке, а в период боевых действий — визуальной и радиолокационной разведке.

При ведении воздушной разведки требуется сосредоточивать внимание на выявление частей и подразделений противника, районов и маршрутов, которые он может использовать для борьбы с десантом.

На всех этапах воздушнодесантной операции осуществляются контрразведывательные мероприятия, которые направляются на то, чтобы лишить противника

возможности получить интересующие его сведения относительно даты, времени и места проведения воздушнодесантной операции и тем самым достигнуть внезапности.

Контрразведывательные мероприятия планируются, координируются, доводятся до сведения заинтересованных инстанций и быстро осуществляются командирами воздушнодесантных войск, ВВС, командованием тыла сухопутных войск на ТВД и другими командирами, участвующими в воздушнодесантной операции.

Для того чтобы обеспечить тесное взаимодействие и координацию средств связи подразделений воздушного десанта, разрабатываются совместные планы организации связи. В соответствии с этими планами связь устанавливается с частями и подразделениями транспортнодесантной авиации, ВВС, ВМС и сухопутных войск, обеспечивающих огневую поддержку воздушного десанта. Связь устанавливается также с вышестоящим штабом, в чье подчинение переходит десант после соединения с войсками, наступающими с фронта, и с теми войсками, которые должны выходить на соединение с десантом.

План организации связи состоит как бы из двух частей — текстуальной, в которой излагаются данные о противнике, размещение командных пунктов, задачи войск связи и способы их выполнения, порядок материально-технического обеспечения войск связи и другие вопросы, и схем связи, которые прилагаются к текстовой части. Это схемы: радиосети, проводной сети связи, телефонной и телетайпной сети связи и организации связи в районе подготовки войск к десантированию.

При проведении операций, рассчитанных на соединение десанта с войсками, наступающими с фронта, требуется, чтобы план связи включал организацию радиосвязи между основными частями воздушнодесантных войск и войск, наступающих с фронта. В плане связи предусматривается установление позывных, совместное назначение общих радиочастот, которые устанавливаются задолго до момента соединения. Требуется также согласовывать каналы для радиолокационной аппаратуры и других радиоэлектронных средств. Кроме того, в плане связи предусматривается порядок взаимного опознавания частей как днем, так и ночью. Для этих целей могут применяться визуальные сигналы. Днем применяют-

ся световые вспышки, цветные дымы или сигнальные полотнища, ночью — инфракрасные приборы и условные сигналы электрическими фонарями. Для увеличения дальности действия средств связи и доставки донесений может быть использована армейская авиация.

Планирование тылового и административного обеспечения воздушнодесантных операций осуществляется так же, как и при подготовке других операций. Сбор и обобщение данных, необходимых для разработки плана тылового и административного обеспечения, требуется начинать заблаговременно. В ходе планирования эти данные уточняются и дополняются.

Административное обеспечение включает обеспечение воздушнодесантных операций личным составом, укомплектование войск, проведение мер, направленных на соблюдение дисциплины, особенно на предотвращение отказа солдат от посадки в самолеты на аэродромах отправки или от высадки из самолетов по прибытии в район десантирования, а также поддержание высокого морального состояния войск, организацию эвакуации военнопленных, учет и захоронение убитых и умерших, размещение штабов, службы информации и пропаганды, использование местных ресурсов в районах десантирования.

Планирование материально-технического обеспечения воздушнодесантных операций требуется начинать как можно раньше.

Для составления плана материально-технического обеспечения требуется знать задачу и общий план операции и иметь данные о боевом и численном составе и дислокации частей и соединений, количестве и типах имеющихся в наличии самолетов, о порядке погрузки участвующих в операции частей и соединений, расположении и емкости погрузочных площадок и зон выброски (высадки) в районе десантирования.

Кроме того, требуется знать, какое участие в материально-техническом обеспечении будут принимать военно-воздушные силы, участвующие в операции.

При разработке плана материально-технического обеспечения учитываются: потребность в предметах снабжения; установленные нормы снабжения; предполагаемые потери материальной части; наличие боевой техники и вооружения и состояние материальной части: на-



личие погрузочного оборудования; расстояние между аэродромами отправки и зонами выброски (высадки) в районе десантирования; характеристика намеченного района десантирования, особенно дорожная сеть; складское и другое оборудование; предполагаемое наличие предметов снабжения, боевой техники, рабочей силы и материальных средств, которые могут быть получены из местных источников; состояние погоды и время года.

Снабжение материальными средствами планируется так, чтобы в захваченном районе постоянно имелся как минимум двухдневный запас предметов снабжения, за исключением тех случаев, когда проводятся воздушно-десантные операции с последующей эвакуацией участвующих в них частей в тыл своих войск. Предусматривается доставка предметов снабжения вместе с десантируемыми подразделениями, а также последующая доставка после выброски (высадки) десанта.

Окончательный план воздушно-десантной операции разрабатывается на основании планов десантирования штурмового эшелона, действий транспортно-десантной и тактической авиации, поддерживающих подразделений артиллерии и ракет сухопутных войск.

В этом плане обычно указываются: состав сил и средств воздушного десанта; оценка противника; общие задачи сухопутных войск и военно-воздушных сил на ТВД; задачи тактического авиационного командования; задачи соединений ВМС (если они привлекаются для участия в операции); задачи приданных и выделенных в оперативное подчинение частей и подразделений; количество выделяемых огневых средств и условия их применения; количество и задачи транспортно-десантной авиации; состояние погоды; задача десантируемых войск; замысел проведения операции; задачи частям десанта; задачи артиллерии; организация ПВО; задачи инженерных войск; состав и задачи резерва; указания по взаимодействию; порядок административно-хозяйственного, материально-технического обеспечения; порядок управления и связи.

Отдельными дополнениями к общему плану прилагаются: состав сил и средств; список частей и подразделений десанта; разведсводка; план огневой поддержки; план ПВО; план мероприятий авиационно-морской спасательной службы; схема захватываемого района; замы-

сел операции; план инженерного обеспечения; порядок планирования операции; план переброски войск по воздуху; план проведения контратак; план пополнения личным составом; план материально-технического обеспечения; план подготовки войск к десантированию; план работы военной и гражданской администрации; план организации связи.

В тех случаях, когда воздушнодесантные войска используются для проведения кратковременных операций в изолированных районах или воздушнодесантных рейдов, в планах операции требуется предусматривать порядок эвакуации десанта по воздуху.

В плане эвакуации предусматриваются: мероприятия по захвату аэродромов или других удобных участков местности для посадки самолетов или вертолетов; время и очередность эвакуации частей и подразделений, раненых, предметов снабжения и боевой техники; мероприятия по введению противника в заблуждение; порядок уничтожения предметов снабжения и боевой техники, которые не могут быть эвакуированы; организация регулирования движения, в том числе и воздушного; порядок авиационной поддержки.

При проведении воздушнодесантных рейдов требуется разрабатывать запасные планы эвакуации, которые вводятся в действие в случае непредвиденных обстоятельств. Планировать эвакуацию требуется, как правило, не из тех районов, в которые войска десантировались.

Особенностью планирования воздушнодесантных рейдов (кроме детального и гибкого планирования эвакуации) является также требование обеспечения доставки войск в район действий с минимальным риском обнаружения их противником. Для успешного планирования рейдов требуются детальные разведывательные данные. Действия войск в рейдах тщательно согласовываются с действиями сил и средств (в том числе и повстанцев) по воспреещению подхода противника в район действий десанта и изоляции этого района.

При проведении длительных операций, а также в случаях, когда предусматривается ведение боевых действий для развития успеха, планируется наращивание сил и средств. В плане наращивания сил и средств определяются потребности в строительстве взлетно-посадочных полос и посадочных площадок, порядок приема войск и

материальных средств, порядок подготовки частей и подразделений к ведению дальнейших боевых действий, а также потребности в тыловых органах и частях обслуживания, необходимых для обеспечения намеченных операций. Этот план согласовывается с планом переброски войск по воздуху.

В планах операции по развитию успеха, достигнутого в результате проведения воздушнодесантной операции, излагается замысел боевых действий, проводимых из района, захваченного воздушнодесантными войсками.

При использовании для развития успеха, достигнутого воздушнодесантными войсками штурмового эшелона, посадочно-десантных частей (подразделений) от командиров последних требуется по получении плана или директивы об участии в воздушнодесантной операции составить план боевых действий, установить связь взаимодействия с частями (подразделениями) транспортно-десантной авиации, выделенными для переброски подчиненных им войск, и провести подготовку личного состава к переброске.

Планирование такой операции рекомендуется осуществлять в такой последовательности: разработать план боевых действий, план сбора войск после высадки, план высадки, план переброски войск по воздуху и план подготовки войск к десантированию и посадке (погрузке) их в самолеты. Считается, что такой порядок планирования облегчает разработку плана переброски посадочно-десантных подразделений по воздуху и использование их после высадки.

## **ПРОВЕДЕНИЕ ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

По взглядам американского командования, воздушнодесантные операции могут проводиться днем и ночью. Крупные операции рекомендуется проводить в дневное время, так как ночные действия затрудняют полет авиации в строю, сбор и перегруппировку войск после высадки (высадки), а также снижают эффективность огня поддерживающих средств. Вместе с тем считается, что ночь содействует достижению тактической внезапности и снижает эффективность огня противника. Поэтому требуется, чтобы пилоты самолетов транспортно-десантной авиации были подготовлены к полетам, а воздушноде-

сантные войска — к действиям как в дневное, так и в ночное время.

Ведение воздушнодесантной операции включает десантирование и боевые действия десанта.

Десантирование начинается с посадки и погрузки войск в самолеты и заканчивается выброской (высадкой) их в тыл противника.

В период подготовки войск к десантированию и боевым действиям воздушный десант, как указывалось выше, находится в исходном районе для десантирования.

После завершения окончательной подготовки к десантированию войска направляются в пункты отправки.

Исходя из времени, необходимого для погрузки в самолеты, и запланированного времени вылета, командир воздушнодесантных войск устанавливает очередность переброски частей и подразделений, предметов снабжения и боевой техники в пункты отправки. Эту переброску (в целях обеспечения скрытности подготовки операции) рекомендуется осуществлять ночью.

Самолеты сосредотачиваются непосредственно перед погрузкой и посадкой войск десанта на аэродромы отправки и взлетно-посадочные полосы.

Загрузка самолетов обычно производится на рассредоточенных пунктах, расположенных на аэродромах отправки или взлетно-посадочных полосах. Командир транспортно-десантной авиации составляет специальные схемы, в которых указывается количество, местонахождение и последовательность взлета самолетов, а также местонахождение резервных самолетов. На каждом самолете перед его загрузкой прикрепляется номер, соответствующий номеру груза, указанному в ведомости на погрузку.

По возможности погрузку в самолеты рекомендуется осуществлять в ночное время или в условиях ограниченной видимости.

Движение на аэродромах и взлетно-посадочных полосах строго ограничивается и находится под контролем командира транспортно-десантной авиации. Пути подхода к районам погрузки четко обозначаются. Осуществляется строгий контроль за воздушным движением и движением наземного транспорта на взлетно-посадочных полосах.

Личный состав, предназначенный для посадки в са-

молеты, в соответствии с планом погрузки (посадки) выдвигается к контрольному пункту, откуда направляется к самолетам для посадки.

Ответственность за посадку личного состава, погрузку и крепление предметов снабжения и боевой техники, перебрасываемых вместе с десантом, возлагается на части и подразделения десантируемых войск. Техническую помощь им оказывает представитель транспортно-десантной авиации. Пилот каждого самолета несет персональную ответственность за порядок погрузки.

Ответственность за обеспечение погрузочным оборудованием (погрузочно-разгрузочные аппараты, роликовые конвейеры, приспособления для крепления грузов) возлагается на командиров транспортно-десантной авиации. Представитель десантируемых войск осуществляет лишь проверку их наличия.

При загрузке самолетов рекомендуется руководствоваться основными принципами посадки войск и погрузки грузов, соблюдение которых обеспечивает ведение боевых действий воздушнодесантными войсками. Согласно этим принципам требуется, чтобы посадка войск и погрузка материальных средств в самолеты осуществлялась с учетом тактических требований. Личный состав десантируемой части должен иметь при себе полную боевую выкладку. Расчет и необходимое количество боеприпасов должны находиться при оружии. Погрузка тягачей в самолеты должна производиться вместе с перевозимыми ими грузами. Водители обязаны находиться в том же самолете. Разобранные части некоторых видов боевой техники должны грузиться в один самолет. Каждый груз грузится и надежно крепится с учетом безопасности его переброски. Каждый самолет требуется загружать с таким расчетом, чтобы в максимальной степени использовалась его грузоподъемность. Если при перебросках войск и грузов на большие расстояния на маршруте полета имеется трудный участок, загрузка самолетов производится с расчетом преодоления этого участка полета.

Большое значение придается скорости погрузки, поэтому каждый самолет должен находиться под загрузкой минимальное количество времени.

При проведении погрузки в журнал учета отправки самолетов заносятся данные об общем количестве груза

или номер груза в каждом самолете, время прибытия самолета под загрузку, время, затраченное на посадку и погрузку в самолеты, и время взлета.

По взглядам американского командования, десантирование и особенно выброска (высадка) подразделений и частей штурмового эшелона являются одним из ответственных моментов воздушнодесантной операции.

Требуется, чтобы переброска войск десанта по воздуху в назначенные районы осуществлялась в кратчайшие сроки. Ответственность за мероприятия по ускорению взлета и посадки самолетов возлагается на командира транспортно-десантной авиации. Он же назначает рубежи регулирования и контрольные пункты (ориентиры), устанавливает боевой порядок и порядок сбора самолетов, маршруты полета, порядок действий при чрезвычайных обстоятельствах и катастрофах самолетов, а также несет ответственность за другие мероприятия, касающиеся аэродромов и перебросок войск десанта по воздуху.

Полеты самолетов в район десантирования рекомендуется тщательно регулировать. Прежде чем взять курс на рубеж (рубежи) регулирования, каждый эшелон самолетов после взлета с аэродромов принимает боевой порядок. Эшелоны самолетов группируются в колонны, между которыми в полете требуется соблюдать достаточный интервал, с тем чтобы при взрыве одного ядерного боеприпаса не поразились одновременно две колонны.

Изменяя скорость полета и курс, эшелоны самолетов проходят над районом сбора и берут курс на контрольные пункты (рубежи) в точно установленное по графику время. Считается, что такой порядок сбора позволяет расположить эшелоны самолетов в колонны в желаемой очередности с сохранением необходимых интервалов. После прохождения контрольных пунктов все эшелоны самолетов летят по маршруту на заданной скорости.

Для обеспечения точности полета самолетов на каждом контрольном пункте на маршрутах полета над своей территорией устанавливаются навигационные средства: световые сигналы, радио- и радиолокационные маяки.

Как упоминалось выше, состав эшелонов может быть различным. Считается, что использование небольших эшелонов самолетов в нескольких колоннах уменьшает

возможность потерь самолетов при применении противником ядерного оружия.

Требуется, чтобы разрыв между эшелонами во времени обеспечивал возможность небольших перестроений в различных контрольных пунктах, а также уменьшал возможность потерь самолетов при нанесении ядерных ударов противника.

Во время полета колонны самолетов рекомендуется сокращать ее глубину. Это позволяет уменьшить район, который должен прикрываться истребителями, и сократить время, необходимое для высадки (высадки) войск в район десантирования.

Эшелоны самолетов с войсками и грузом, десантируемые парашютным способом, совершают полет первыми. При приближении этих эшелонов к зонам высадки самолеты снижают скорость, пилоты предупреждают личный состав воздушного десанта о том, чтобы он проверил снаряжение и подготовился к высадке.

Считается, что плотность высадки зависит от подготовленности экипажей самолетов и парашютистов. Для того чтобы добиться хороших результатов при высадке десантов, требуются безошибочный полет, точный выход в зону высадки, компактное построение самолетов, заданная скорость и высота полета, а также быстрая и хорошо организованная высадка личного состава, предметов снаряжения и боевой техники.

Для определения начала высадки личного состава и боевой техники в целях их приземления в заданной точке обычно применяется расчетный пункт начала высадки. Однако считается, что такая система высадки пригодна только при полетах по ориентирам в условиях хорошей видимости, при использовании наземных навигационных приборов и заранее подготовленных данных для высадки. При полете по приборам обычно используются объединенные передовые команды наведения. Эти команды устанавливают в районе высадки и обслуживают навигационные приборы.

После высадки десанта самолеты в соответствии с планом возвращаются на аэродромы отправки.

Сбор и перегруппировку войск штурмового эшелона требуется осуществлять как можно быстрее, так как считается, что в момент приземления и сбора десанта войска наиболее уязвимы для ядерного оружия и танков

противника. Например, на сбор и перегруппировку парашютнодесантного батальона отводится не более 30—40 минут.

Сбор десанта рекомендуется производить по ротам, батальонам, бригадам и т. д. По мере сбора и приведения в боевую готовность требуется, чтобы роты и батальоны, не ожидая полного сбора десанта, самостоятельно приступали к выполнению поставленных задач. Войска штурмового эшелона захватывают назначенные им объекты. При этом требуется, чтобы подразделения штурмового эшелона действовали как можно быстрее, насколько позволяет обстановка, используя все имеющиеся средства огневой поддержки. Назначенные ближайшие объекты должны быть захвачены до того, как будет потеряно преимущество внезапности.

Захваченный район должен иметь соответствующие размеры, чтобы обеспечить быструю и безопасную посадку войск последующего эшелона.

Подразделения посадочно-десантных войск штурмового эшелона десантируются вслед за парашютными подразделениями в зоны высадки, расположенные в непосредственной близости от основных подразделений своей части.

Для того чтобы воздушнодесантные войска могли очистить зону выброски (высадки) от противника, различных препятствий и осуществить другие мероприятия по обеспечению успешной высадки и сбора посадочно-десантных войск, требуется соблюдать определенный интервал времени между приземлением последнего парашютиста и посадкой первого самолета посадочного эшелона. В тех случаях, когда возникает необходимость в посадке самолетов в зоне выброски, эта зона очищается от боевой техники, парашютов, машин, вооружения, раненых и убитых.

После захвата ближайших объектов требуется продолжать атаку в целях захвата таких объектов, которые могут облегчить проведение дальнейшего наступления или быть использованы для организации обороны. Возобновление наступления рекомендуется осуществлять после значительного накопления сил и средств в районе десантирования.

По взглядам американского командования, количество боевой техники и вооружения, перебрасываемых



вместе с частями и подразделениями штурмового эшелона, из-за недостаточного количества самолетов будет почти всегда ограниченным, что отрицательно сказывается на подвижности частей и подразделений штурмового эшелона. Этот недостаток должен компенсироваться использованием авиации.

Большое значение придается организации управления боевыми действиями в районе десантирования. Требуется как можно быстрее развернуть средства связи. Для этих целей с началом выброски штурмового эшелона доставляется достаточное количество личного состава и средств связи, которые развертывают необходимые сети связи. Как только позволяет обстановка и наличие средств связи, требуется сразу же восстанавливать управление войсками десанта. Кроме того, организуется связь с подразделениями транспортно-десантной авиации, которая осуществляет переброску войск десанта, с базами, находящимися на территории союзных стран, с войсками, наступающими с фронта в целях соединения с десантом, или с другими частями сухопутных войск, взаимодействующими с десантом или выполняющими общую задачу.

Требуется, чтобы командир воздушнодесантных войск находился в том месте, откуда он эффективнее всего может оказывать влияние на ход боевых действий. Такое влияние он может оказывать путем выделения средств огневой поддержки, проведения перегруппировки войск, внесения изменений или уточнений в ранее поставленные задачи, а также используя резерв.

Резерв рекомендуется перебрасывать в район десантирования вместе с штурмовым эшелоном. После выполнения подразделениями десанта ближайших задач в резерв может быть выделено дополнительное количество войск.

Резерв в районе десантирования рекомендуется располагать так, чтобы он находился как можно ближе к районам вероятного ввода его в бой для обеспечения защиты его от ядерного оружия, укрытия и маскировки, а также для организации обороны на наиболее угрожаемых участках. При расположении резерва требуется учитывать наличие дорог, возможность противника воспрепятствовать выдвигению резерва, а также вероятность поражения ядерными ударами.

В тех случаях, когда части (подразделения) воздушного десанта ведут боевые действия в нескольких районах одновременно, общий резерв может находиться в исходном районе для десантирования в готовности к переброске по воздуху. Если местность обеспечивает укрытие резерва, он может быть расположен в одном из районов десантирования. В этих случаях для его переброски и ввода в бой в другом районе рекомендуется использовать армейскую авиацию.

Штатную и приданную армейскую авиацию при возможности рекомендуется также перебрасывать в район десантирования. Чтобы не мешать полетам подразделений транспортно-десантной авиации, требуется организовать тщательное управление полетами армейской авиации и контроль. При полетах над своей территорией армейской авиации разрешается использовать навигационные средства, которыми пользуется транспортно-десантная авиация. Полеты над территорией, занятой противником, требуется осуществлять на небольших высотах и малых скоростях.

Если расстояние от исходного района для десантирования до захваченного десантом района превышает дальность полета армейской авиации, а расстояние от передовых районов боевых действий наземных войск до захваченного района равно дальности полета авиации, то рекомендуется самолеты и вертолеты заправлять в исходном районе для десантирования, дозаправлять в передовых районах боевых действий, откуда по запланированным маршрутам направлять в захваченный район.

Если есть возможность, для дозаправки самолетов и вертолетов могут использовать корабли военно-морских сил.

В тех случаях, когда захваченный район находится на большом удалении, самолеты и вертолеты армейской авиации могут для переброски частично разбираться. Однако при таком способе переброски рекомендуется учитывать время и влияние разборки и сборки на план боевых действий.

Считается, что решению проблемы полета самолетов и вертолетов армейской авиации на большие расстояния способствуют современные достижения в области дозаправки самолетов и вертолетов горючим в воздухе, а также использование дополнительных топливных баков.

Боевые действия в районе десантирования после выброски (высадки) десанта, по взглядам американского командования, будут носить различный характер. Это зависит от поставленной задачи, количества и состава войск противника и вида воздушнодесантной операции.

Как отмечалось выше, в воздушнодесантной операции, рассчитанной на скоротечность ее проведения, накопление сил и средств обычно не предусматривается, за исключением высадки подразделений последующего эшелона. В некоторых случаях войска последующего эшелона могут не присоединиться к войскам десанта в захваченном им районе до тех пор, пока войска фронта не соединятся с воздушным десантом.

При проведении длительных воздушнодесантных операций требуется наращивание сил и средств. Подчеркивается, что темп их наращивания в районе десантирования оказывает решающее влияние на результаты проведения воздушнодесантных операций. По мере прибытия дополнительного количества войск в захваченный район они сводятся в части и подразделения и используются для усиления частей, ведущих боевые действия, либо остаются в резерве, либо готовятся к действиям в соответствии с поставленной задачей.

После окончания первого этапа выброски (высадки) штурмового эшелона и выполнения ближайших задач большое значение придается оборудованию захваченного района. Захват важных участков местности, блокирующих основные пути подхода противника, требуется осуществлять с максимальной быстротой. Степень оборудования района десантирования для обороны определяется поставленной задачей, возможностями противника, наличием войск и оборонительными свойствами местности.

Оборона района десантирования организуется по обстановке. Если в соответствии с поставленной задачей потребуются начать наступление за пределы границ района десантирования и если в этот период атака наземных войск противника или нанесение ядерных ударов маловероятны, то рекомендуется проводить незначительное оборудование района десантирования для обороны. Если предполагается оборона захваченного района в течение длительного времени, то она должна быть организована в глубину вдоль границ всего района. По мере

высадки частей и подразделений усиления позиции, занимаемые войсками, оборудуются более тщательно. Сразу же усиливаются войска, расположенные на рубеже разведки и охранения. Впереди рубежа разведки и охранения ведется усиленная разведка как воздушными, так и наземными средствами. Артиллерия может располагаться за пределами района десантирования, с тем чтобы обеспечить огневую поддержку войскам разведки и охранения огнем с дальних дистанций. На путях вероятного движения противника устраиваются завалы, минные поля и другие заграждения.

Оборона захваченного района охватывает период, в течение которого проводится высадка войск в количестве, обеспечивающем возможность перехода в наступление или решение других задач. Захваченные объекты требуется оборонять до соединения войск десанта со своими войсками или эвакуации (отвода) его частей и подразделений из района десантирования. Войска рассредоточиваются таким образом, чтобы до минимума свести возможные потери от ядерных ударов противника.

Оборону захваченного района рекомендуется осуществлять путем проведения активных боевых действий за пределами этого района. Опорные пункты оборудуются на господствующей местности; они прикрывают главные пути подхода, ведущие в захваченные районы. Второстепенные пути подхода и промежутки между подразделениями прикрываются огнем, минными полями и другими заграждениями, ведутся непрерывно наблюдение и разведка, в том числе и воздушная.

Построение боевого порядка воздушного десанта при обороне района десантирования может быть различным, но чаще всего — в один эшелон с выделением резерва.

Отражение атак противника требуется осуществлять всеми имеющимися силами и средствами. В ходе боя рекомендуется перебрасывать части и подразделения с неатакованных участков фронта на угрожаемые направления, массировать средства огневой поддержки, проводить контратаки.

Конфигурацию захваченного района рекомендуется иметь такую, чтобы она обеспечивала десанту внутренние коммуникации, облегчающие переброску войск и

ввод в бой резервов. Резервы должны находиться в готовности к нанесению контратак, занятию оборонительных позиций и к выполнению задач по сковыванию войск противника.

В целях удержания района обороны десантом предусматривается применение по наиболее важным и выгодным объектам противника ядерного оружия и других средств массового поражения. Подчеркивается, что использование ядерного оружия для наземных и подземных взрывов в целях заражения местности и образования препятствий в виде воронок, завалов и т. п. может значительно усилить возможности по обороне захваченного района. Однако нанесение ядерных ударов средствами десанта рекомендуется согласовывать с планами нанесения ядерных ударов вышестоящими инстанциями.

В том случае, когда под воздействием противника десант вынужден отходить, удержание захваченного района рекомендуется вести методом сдерживающих действий. Подчеркивается, что ведение таких действий десантом возможно только при условии захвата им значительной территории или при ведении боевых действий мелкими подразделениями на труднопроходимой местности.

При ведении сдерживающих действий авиация используется главным образом для подавления и уничтожения противника на основных путях его подхода.

Если требуется осуществить отход с начальных позиций, то рекомендуется, чтобы район, куда отходят части и подразделения десанта, имел достаточные размеры для маневра войск, защиты важных сооружений, осуществления высадки войск с воздуха или эвакуации их по воздуху.

Соединение десанта со своими войсками требуется осуществлять как можно быстрее, с тем чтобы до минимума свести возможные потери от огня своих войск — как воздушного десанта, так и войск, идущих на соединение с десантом. Считается, что первыми будут устанавливать контакт со своими войсками, наступающими с фронта, разведывательные подразделения, ведущие разведку в глубоком тылу противника.

Как упоминалось выше, для соединения десанта с войсками, наступающими с фронта, устанавливаются

пункты соединения. Считается, что, несмотря на то что пункты соединения могут быть тщательно согласованы, противник может вынудить осуществить соединение десанта со своими войсками в незапланированных пунктах (местах). Поэтому требуется постоянно обеспечивать связь и взаимодействие между воздушным десантом и войсками, идущими на соединение с ним.

После соединения с воздушным десантом войска, наступающие с фронта, могут усиливать десант или принять на себя оборону захваченного района, продолжать наступление совместно с воздушным десантом в целях захвата объектов, расположенных за пределами захваченного района, пройти через боевые порядки десанта или обойти их и продолжать наступление самостоятельно для захвата наиболее удаленных объектов. При проходе наступающих войск через боевые порядки десантов или обходе их десант должен помочь им быстрее пройти через занятый им район или обойти его, чтобы избежать поражения ядерным оружием противника.

В целях использования внезапности и развития достигнутого воздушным десантом успеха, а также решения тактических или стратегических задач из захваченного района могут, как указывалось выше, проводиться так называемые действия по развитию успеха. Они могут проводиться частями и подразделениями сухопутных войск, военно-воздушных или военно-морских сил или частями (подразделениями) сразу нескольких видов вооруженных сил.

Для проведения таких действий требуется прежде всего установить надежные воздушные линии коммуникаций, после чего в захваченный район доставляется дополнительное количество боевых, поддерживающих и обслуживающих частей и подразделений для усиления десанта. После соединения десанта со своими войсками, наступающими с фронта, часть войск может быть перебросена в захваченный район с помощью наземных транспортных средств.

Действия войск по развитию успеха рекомендуется начинать как можно раньше. При этом используется минимальное количество войск, с тем чтобы избежать скопления сил и средств в захваченном районе.

Воздушнодесантные операции из захваченного района могут проводиться совместно с другими видами во-

оруженных сил или самостоятельно. Обычно такие операции рекомендуется проводить при благоприятно сложившейся обстановке. Считается, что количество войск, перебрасываемых за один вылет из захваченного района для ведения дальнейших операций, обычно не будет превышать парашютнодесантного батальона.

Особенностями проведения воздушнодесантных рейдов являются следующие. Действия рейдовых групп обычно децентрализуются таким образом, что каждая группа выполняет свою специальную задачу. Сразу же после приземления подразделения, участвующие в рейде, собираются самостоятельно и приступают к выполнению поставленной им задачи. Считается, что быстрота действий играет при этом существенную роль, поскольку противник сможет предпринять решительные действия значительными силами и поставить под угрозу успех проведения рейда. Командир участвующих в рейде войск может оказывать влияние на ход боевых действий, организуя массирование огня на угрожаемых направлениях, осуществляя маневр войск, а также перераспределяя задачи и реализуя запасные планы. Резерв при проведении рейда может не создаваться, а если будет создан, то может находиться за пределами района действий десанта. Войска могут быть усилены путем переброски этого резерва в район действий десанта.

Считается, что воздушнодесантные рейды дают возможность оставлять в глубоком тылу противника разведывательные группы для сбора необходимых разведывательных данных. Мероприятия по заброске этих групп рекомендуется заблаговременно согласовывать с другими органами. В разведывательные группы должны входить специально подготовленные разведчики и другие лица, обученные способам ведения разведки и поддержания связи и тактике уклонения от встречи с противником.

При проведении операции по изоляции района боевых действий воздушнодесантные войска действуют, как правило, в назначенном районе. Они не могут выходить за пределы этого района без особого на то разрешения вышестоящего штаба, координирующего действия сухопутных и воздушнодесантных войск и военно-воздушных сил. Это требуется для того, чтобы облегчить координацию действий войск и дать возможность вышестоящему

штабу организовать огонь всеми видами огневых средств по территории противника, не входящей в район ведения операций по изоляции района боевых действий.

От подразделений воздушнодесантных войск, действующих на различных участках, требуется наносить максимальные потери войскам противника, находящимся как непосредственно в районе действий десанта, так и на подходе. Действия воздушнодесантных войск сводятся к тому, чтобы, не подвергая себя опасности втягивания в решительный бой, нанести противнику значительные потери и максимально измотать его. Однако, если боевая мощь воздушнодесантных войск выше боевой мощи действующих против них войск противника или поставлена такая задача вышестоящим штабом, требуется вести решительный бой.

Если в районе ведения операции по изоляции района боевых действий нет резерва, то для усиления войск может быть переброшен резерв из района десантирования.

Отдельные подразделения воздушного десанта могут перебрасываться в пределах района ведения операции по изоляции района боевых действий самолетами, которые направляются в этот район в зависимости от его удаления и способности самолетов действовать на территории, занятой противником.

При организации управления и координации действий войск в районе ведения операций по изоляции района боевых действий рекомендуется особое внимание обращать на контроль за применением ядерного оружия.

Для избежания потерь войск десанта в ходе операции определенные участки местности, в которых имеются или могут иметься цели для нанесения ядерных ударов, должны обозначаться «Вход запрещен». Это значит, что по этим участкам будут наноситься ядерные удары. Точные данные о расположении таких районов сообщаются всем заинтересованным командным инстанциям. Вход в эти районы допускается только с особого разрешения штаба, осуществляющего управление воздушнодесантными войсками.

Десант, ведущий операции по изоляции района бое-



вых действий, рекомендуется усиливать средствами связи, так как рассредоточение его войск на большой территории усложняет организацию связи.

При проведении операций с эвакуацией войск из района действий десанта эвакуацию рекомендуется осуществлять в такой последовательности: сначала эвакуируются предметы снабжения, вооружение и боевая техника, а затем войска. Предметы снабжения, вооружение и боевая техника, которые не могут быть эвакуированы, уничтожаются.

Необходимыми условиями для успешного осуществления эвакуации являются превосходство в воздухе и эффективная огневая поддержка. Если обстановка не позволяет успешно действовать частям и подразделениям ВВС, то эвакуацию рекомендуется осуществлять с помощью армейской авиации, которая должна совершать одиночные полеты или полеты небольшими группами.

Для осуществления эвакуации в захваченном районе требуется создавать взлетно-посадочные полосы.

При проведении воздушнодесантных рейдов эвакуации войск по воздуху может предшествовать выход их в пункты встречи с самолетами (вертолетами). Эвакуация войск по морю возможна в тех случаях, когда имеются водные пути подхода. При этом могут быть использованы небольшие суда, подводные лодки или эскадренные миноносцы.

Выход войск, участвующих в рейде, может также осуществляться мелкими группами по суше методом просачивания и уклонения от встречи с противником.

Требуется, чтобы из рейда были эвакуированы вся боевая техника и предметы снабжения. Однако во всех случаях в первую очередь эвакуируется личный состав. Боевая техника и вооружение, которые не могут быть эвакуированы, уничтожаются.

При проведении воздушнодесантных операций большое внимание уделяется защите войск от ядерного оружия (противоядерной обороне), а также противотанковой, противовоздушной и противодесантной обороне.

Считается, что если противник располагает ядерным оружием, то воздушнодесантные операции могут проводиться при двух условиях: во-первых, при условии подавления или уничтожения значительного количества

ядерных средств противника и, во-вторых, при условии, что применение противником ядерного оружия маловероятно. В первом случае считается, что противник сможет применить ядерное оружие, вероятнее всего, только при проведении контратак, ибо рекомендуется, чтобы в ходе подготовки десанта постоянно наносились удары по средствам ядерного нападения противника, чтобы его возможности по применению ядерного оружия были уменьшены до такой степени, чтобы обеспечить проведение операции без серьезных потерь. Второй случай возможен тогда, когда силы десанта слишком малы и не представляют собой выгодной цели для нанесения ядерного удара, когда десант действует против объектов, которые противник не решится уничтожить, и когда проводятся воздушнодесантные рейды в короткий отрезок времени и противник не в состоянии оказать какого-либо сопротивления. Обращается внимание также и на то, что возможность применения ядерного оружия противником будет минимальной в тех случаях, когда войска десанта находятся в соприкосновении с войсками противника или когда важные участки местности, занятые десантом, имеют особое значение и для противника.

При организации противоядерной защиты рекомендуется особое внимание обращать на осуществление таких мероприятий, которые лишают противника возможности применять ядерное оружие, мешают ему получить своевременные и точные разведывательные данные о цели. Кроме того, требуется также проводить такие мероприятия, которые сводят до минимума потери от воздействия ядерного оружия противника<sup>1</sup>.

Поскольку воздушнодесантные войска обычно захватывают важные объекты, требуется учитывать возможность противника по проведению атаки подвижными силами, которые могут быть поддержаны как обычным, так и ядерным оружием. На случай нанесения по десанту ядерных ударов требуется предусматривать замену или усиление подразделений десанта, а также выделять резервные подразделения численностью от роты до батальона для переброски (при необходимости) в захваченный район.

---

<sup>1</sup> «Форс азрєн франсєз», январь 1968 г.

Для защиты от ядерного нападения десанту требуется принимать как активные, так и пассивные меры. Считается, что уменьшению эффективности ядерных ударов противника будет способствовать рассредоточенное расположение боевых порядков и умелое использование естественных и искусственных укрытий.

Особое внимание рекомендуется обращать на индивидуальные меры противоядерной защиты. Считается, что важное значение имеет отрывка глубоких одиночных окопов и укрытий. Одной из эффективных мер противоядерной защиты является создание запасных и дублирующих органов командования, управления и материально-технического снабжения, которым рекомендуется иметь оборудованные укрытия и как можно чаще менять место своего расположения.

Организация противотанковой обороны считается важнейшей обязанностью командиров, которые осуществляют выбор объектов и района десантирования. При этом в первую очередь учитываются характер местности и возможности противника по проведению атак бронетанковыми войсками.

В плане противотанковой обороны требуется предусматривать: оценку возможности противника по проведению танковых атак исходя из данных, полученных от вышестоящего штаба, и донесений частей; организацию разведки и наблюдения; определение потребностей в противотанковых средствах; выделение личного состава для выполнения плана постановки заграждений, объединение всех противотанковых средств в целях возможно лучшей организации как активной, так и пассивной противотанковой обороны.

Одним из основных средств обороны против бронетанковых сил противника в начальный период воздушно-десантной операции считается тактическая авиация, которая обеспечивает поддержку воздушного десанта. В ходе операции по бронетанковым войскам противника рекомендуется по возможности наносить удары из захваченного района. Бронетанковые войска противника требуется держать под непрерывным наблюдением и наносить удары по ним до тех пор, пока они представляют угрозу для десанта.

В районе действий десанта его противотанковые средства рекомендуется размещать в глубину и вдоль

маршрутов, пригодных для движения танков. Все опасные пути подхода прикрываются как обычными огневыми средствами, так и ядерным оружием. Противотанковые средства частей (подразделений), которые находятся на нетанкоопасных направлениях, могут перебрасываться на угрожаемые участки. Наряду с этим предусматривается широко использовать выгодные участки местности и инженерные заграждения.

Противовоздушная оборона при проведении длительных воздушнодесантных операций обеспечивается подразделениями зенитной артиллерии, приданными дивизии и находящимися в распоряжении вышестоящего штаба, или ВВС. При проведении кратковременных операций воздушнодесантные войска могут действовать без подразделений зенитной артиллерии.

Во всех случаях особое внимание требуется уделять вопросам маскировки и укрытия войск, введению противника в заблуждение, воздушному наблюдению и оповещению.

В целях борьбы с десантами, партизанами и просочившимися группами противника организуется система наблюдения, оповещения и боевое охранение. Кроме того, в резерв выделяется мобильная ударная группа. Для осуществления маневра эта группа может использовать самолеты (вертолеты) армейской авиации, если они имеются в районе действий десанта.

При проведении воздушнодесантных операций большое внимание уделяется также материально-техническому обеспечению войск. По взглядам американского командования, количество и виды предметов снабжения, перебрасываемых с войсками штурмового эшелона, определяются начальными потребностями для ведения боя и зависят от наличия и грузоподъемности самолетов, запланированного времени соединения десанта со своими войсками или времени эвакуации десанта из района его действий; способности самолетов совершать полеты при любых метеорологических условиях; возможностей противника.

Подразделения штурмового эшелона воздушного десанта рекомендуется грузить в самолеты с таким расчетом, чтобы после приземления вооружение и боевая техника могли быть немедленно использованы в бою. Материальные средства штурмового эшелона распреде-

ляются по самолетам с таким расчетом, чтобы после высадки подразделения могли обеспечить себя всем необходимым.

Для возмещения поврежденной дефицитной техники требуется создавать необходимый резерв.

Сбор предметов снабжения, перебрасываемых вместе с частями и подразделениями, осуществляется боевыми и обслуживающими частями и подразделениями штурмового эшелона. Каждая часть (подразделение) собирает и охраняет принадлежащие ей предметы снабжения.

Войска последующего эшелона обычно берут с собой такое количество предметов снабжения для войск, находящихся в районе десантирования, какое позволяют выделенные им транспортные средства.

Предметы снабжения, перебрасываемые вместе с воздушнодесантными подразделениями и частями, подразделяются:

— на установленный подвижной запас части (подразделения), куда входят предметы снабжения, находящиеся при каждом военнослужащем;

— на дополнительные материальные средства, к которым относятся сбрасываемые с парашютами тяжелые грузы и нерасфасованные грузы, перебрасываемые самолетами посадочным способом.

Последующая доставка материальных средств после выброски (высадки) десанта производится непосредственно войскам в захваченные районы. Доставка этих предметов снабжения может осуществляться парашютным или посадочным способом или беспарашютным сбрасыванием.

Посадочный способ считается наиболее эффективным. Этим способом самолеты могут доставлять более крупные грузы. Кроме того, самолеты могут использоваться для эвакуации раненых.

Парашютный способ доставки предметов снабжения считается более экономичным. Однако он требует использования большого количества парашютнодесантного имущества и специально подготовленного личного состава. Применяется этот способ тогда, когда невозможно или нежелательно производить доставку посадочным способом.

Беспарашютное сбрасывание предметов снабжения считается наименее эффективным способом снабжения войск по воздуху. При этом способе достигается экономия парашютнодесантного имущества, однако результаты ее сводятся на нет большими потерями и повреждениями предметов снабжения, сбрасываемых с самолетов.

Предметы снабжения, перебрасываемые после выброски (высадки) десанта, упаковываются с учетом предполагаемых ежедневных потребностей. Требуется принимать все меры к тому, чтобы обеспечить гибкость в доставке ежедневно требуемых предметов снабжения.

Доставка предметов снабжения после выброски (высадки) десанта осуществляется либо в соответствии с заранее разработанным планом, либо на основании заявок. За подготовку и доставку войскам десанта после их высадки средств материально-технического обеспечения несет ответственность соответствующий орган командования тыла на ТВД.

Для ремонта техники в район десантирования доставляются запасные части, отдельные детали и узлы. К запасным частям относятся также инструменты индивидуального пользования, наборы инструментов, материалы для чистки и смазки.

В целях уменьшения ремонтных работ в районе действий десанта основные работы по ремонту рекомендуется производить до начала вылета, с тем чтобы обеспечить высокую степень готовности боевой техники, перебрасываемой в захваченный район.

Для снабжения водой личный состав десанта обеспечивается флягами с водой и таблетками для очистки воды. Кроме того, вода может доставляться в контейнерах. В районе боевых действий десанта заранее определяются места пунктов снабжения водой. Подразделения по очистке воды рекомендуется доставлять в район десантирования как можно раньше.

Эвакуация раненых при проведении кратковременных операций обычно предусматривается в течение 48 часов. В тех случаях, когда самолеты могут совершать посадку в районы десантирования, аэротранспортабельные раненые эвакуируются по воздуху. Для этого тре-

буется, чтобы медицинские органы располагались вблизи подходящих взлетно-посадочных полос и посадочных площадок.

Если же самолеты не могут совершать посадку, то для ухода за ранеными выделяется необходимое количество медицинских подразделений.

При проведении длительных операций эвакуация раненых может осуществляться во время всей операции. Порядок эвакуации определяется в зависимости от создавшейся обстановки.

Особенностью снабжения войск, участвующих в воздушнодесантном рейде, является то, что эти войска обычно имеют при себе только те предметы снабжения и снаряжения, которые им необходимы для выполнения поставленной задачи. Дополнительные материальные средства могут сбрасываться на парашютах непосредственно войскам или доставлять при помощи повстанцев.

При проведении воздушнодесантных операций по изоляции района боевых действий воздушнодесантные войска также высаживаются в район десантирования, имея при себе предметы снабжения в таком количестве, которое может обеспечить самостоятельные действия. Дополнительное количество предметов снабжения доставляется по заявкам в назначенные пункты. Этими пунктами могут быть непосредственно районы расположения войск или районы предстоящего использования предметов снабжения.

Требуется, чтобы операции по изоляции района боевых действий проводились при наличии минимального запаса предметов снабжения. Поэтому войска десанта должны использовать запасы предметов снабжения, захваченные у противника.

Во всех случаях проведения воздушнодесантных операций захваченные у противника военные материалы и вооружение требуется использовать в максимальной степени. Захваченное имущество, особенно парашюты и контейнеры, требуется восстанавливать и использовать в своих целях.

**Проведение аэромобильных операций.** Для аэромобильных операций присущи быстрая переброска в район боевых действий войск, оснащенных легким оружием и боевой техникой, и применение большого ко-

личества вертолетов. При этом аэромобильные войска могут перебрасываться в районы, недоступные для других сил. Однако аэромобильные войска и вертолеты (самолеты) уязвимы для наземного огня противника как во время высадки, так и в период вывода их из района десантирования.

Аэромобильные операции характеризуются также детальным планированием, тщательной подготовкой и организацией четкого взаимодействия участвующих в них войск.

Боевой приказ на проведение аэромобильной операции, по существу, подобен приказам на ведение других наступательных действий. Различие составляет то, что при проведении аэромобильной операции разрабатывается план переброски войск по воздуху, который прилагается к боевому приказу. В этом плане указываются время и порядок посадки подразделений в вертолеты и их переброски. Порядок посадки личного состава в вертолеты отражается в таблице, которая составляется в виде дополнения к плану переброски войск по воздуху.

Согласно таблице посадки (погрузки) личного состава в вертолеты каждое подразделение, участвующее в аэромобильной операции, разбивается на группы по типовым вариантам загрузки исходя из максимальной грузоподъемности каждого вертолета. Грузоподъемность определяется подразделениями армейской авиации. Типовые варианты загрузки вертолетов должны отражаться в постоянно действующей инструкции подразделения (части) или же печататься на первой странице плана переброски войск по воздуху.

Типовые варианты загрузки вертолетов, приведенные в табл. 7, в настоящее время применяются частями и подразделениями США в Южном Вьетнаме.

На основании данных, содержащихся в постоянно действующей инструкции 2-го парашютнодесантного батальона 503-го пехотного полка, было установлено, что для переброски батальона по воздуху (включая и подразделения 106,7- и 81-мм минометов) требуется 145 вертолетов УН-1D «Ирокез».

Для определения точного времени взлета вертолетов план переброски войск по воздуху разрабатывается в обратном порядке, начиная со времени высадки подраз-



Типовые варианты загрузки вертолетов УН-10

Варианты				
1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
5 человек	4 человека, одно 90-мм безоткатное противотанковое ружье и 8 выстрелов к нему	3 человека, 25 мин к 81-мм миномету или 15 мин к 106,7-мм миномету	2 человека, один 81-мм миномет и 10 мин. к нему	3 человека и один 106,7-мм миномет

делений в назначенном районе. При этом для установления времени взлета вертолетов необходимо из времени высадки подразделений в назначенном районе вычесть время, затрачиваемое на перелет вертолетов от аэродрома отправки до зоны высадки. Посадка хорошо натренированного личного состава в вертолеты обычно начинается за 5 минут до назначенного времени взлета вертолетов.

После разработки плана переброски войск по воздуху каждая рота (ротная тактическая группа) разбивает свой личный состав на мелкие группы в соответствии с ранее составленными типовыми вариантами загрузки вертолетов. Этим мелким группам присваиваются номера, которые соответствуют временным номерам вертолетов, проставляемым мелом на фюзеляже. При делении личного состава рот (ротных тактических групп) на мелкие группы необходимо иметь в виду, что в последний момент перед посадкой могут произойти изменения в количестве вертолетов по типам.

При разработке плана аэромобильной операции нужно предусматривать запасные зоны высадки, поскольку не исключено, что основную зону не представится возможным использовать как вследствие действий противника, так и из-за недостаточной ее разведки.

После того как батальонный план переброски по воздуху разработан и утвержден, он доводится до

командиров всех подразделений, которые на его основании составляют свои планы переброски. В ходе планирования производится подготовка и тренировка личного состава в освоении способов посадки (погрузки) в вертолеты и высадки (выгрузки) из них, а также тактических приемов ведения поисковых операций в захваченном районе.

После разработки плана переброски по воздуху подразделения в указанное в таблице время выходят из районов сосредоточения и направляются на аэродром отправки, где обычно находятся недолго, однако при недостаточном опыте личного состава продолжительность пребывания их может увеличиваться. К этому времени на аэродром отправки прибывают вертолеты, которые становятся на отведенные им участки в соответствии с планом стоянки вертолетов. Этот план выдается офицеру, контролирующему взлет вертолетов с аэродрома отправки, он же встречает прибывающие на аэродром отправки подразделения и направляет их заранее распределенными группами к выделенным для них вертолетам, отмеченным соответствующими номерами. Затем группы выстраиваются около выделенных им вертолетов и посадку производят в соответствии с указанным временем. Очередные группы, перебрасываемые другими рейсами (эшелонами) еще до взлета первых групп, выстраиваются около выделенных им вертолетов, чтобы к моменту возвращения вертолетов предыдущего рейса (эшелона) быть на месте и находиться в готовности для посадки (погрузки).

Для обеспечения высадки подразделений, перебрасываемых первым эшелонам в 4—20 минут, зона высадки подвергается огневой обработке, с тем чтобы очистить ее от противника. С этой целью проводится примерно 10-минутная артиллерийская и 5-минутная авиационная подготовка, после чего в течение 5 минут зона обстреливается с вооруженных вертолетов. Такая обработка зоны высадки необязательна, однако ввиду уязвимости войск во время высадки ее рекомендуется проводить.

При посадке первой группы вертолетов первого рейса (эшелона) вооруженные вертолеты продолжают вести огонь по границам зоны высадки в целях подавления огневых средств противника. Первое подразделение, высадившееся из вертолетов, повзводно расходится в раз-

ных направлениях и очищает зону высадки от противника. При этом особое внимание обращается на уничтожение огневых средств противника. Объясняется это тем, что прибывающие с последующими эшелонами вертолеты более уязвимы для огня противника, так как к этому времени свои вооруженные вертолеты прекращают ведение огня на подавление. Все три группы вертолетов первого рейса (эшелона) возвращаются на аэродром отправки для переброски последующих подразделений. Затем первое высадившееся подразделение (группа) прикрывает зону высадки, с тем чтобы обеспечить высадку других подразделений, прибывающих с последующими эшелонами. После высадки и захвата назначенных объектов вся батальонная тактическая группа приступает к проведению поисковой операции для очистки зоны высадки от противника.

Подразделения во время вывода из зоны высадки после выполнения поставленной им задачи также становятся уязвимыми для действий противника. Поэтому для удержания и охраны зоны высадки в этот момент туда направляется ротная тактическая группа, иногда усиленная. При выводе войск из зоны высадки вертолеты в основном совершают посадку в том же порядке, как и при высадке подразделений. Однако состав рейсов (эшелонов) может изменяться в зависимости от характера местности.

Для управления посадкой и взлетом вертолетов выделяются специальные лица, которые следят за тем, чтобы каждый вертолет совершал посадку на отведенную ему площадку и был загружен в соответствии с его грузоподъемностью. Эти лица обеспечиваются сигнальными полотнищами (опознавательными знаками), которыми обозначаются посадочные площадки для каждого вертолета. Это ускоряет загрузку вертолетов и устраняет возможные задержки. Личный состав по группам выстраивается около сигнальных полотнищ, с тем чтобы с прибытием вертолетов быстро совершить посадку в выделенный вертолет; все это обычно занимает не более 30 секунд.

После вывода основных сил батальонной тактической группы выводится группа боевого обеспечения, вместе с которой возвращаются лица, управляющие посадкой и взлетом вертолетов. Вывод группы боевого

обеспечения прикрывается вооруженными вертолетами, в случае необходимости ведущими огонь по границам зоны высадки. В ходе вывода группы боевого обеспечения между ней и вооруженными вертолетами должна поддерживаться прямая связь.

Опыт войны во Вьетнаме показал, что с помощью вертолетов части и подразделения могут быстро вводиться в бой, будучи переброшенными за десятки и даже сотни километров от своих баз.

---

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рассматривая возможные направления дальнейшего развития воздушнодесантных войск и их использования, некоторые зарубежные военные теоретики приходят к выводу о необходимости коренного совершенствования средств и способов десантирования войск. По их мнению, каждый из ныне существующих способов десантирования имеет те или иные недостатки.

Посадочный способ является наиболее естественным. Однако он требует заблаговременного оборудования посадочных площадок. Появление вертолетов избавляет от такой необходимости. Вертолеты могут производить взлет и посадку без разбега и зависать в воздухе в любой точке. Более того, использование вертолетов для высадки воздушных десантов дает возможность успешно решать такие проблемы десантирования войск, как немедленная их готовность вступить в бой после высадки, возможность переброски неподготовленных для этих целей войск, и др. Вместе с тем вертолеты не позволяют десантировать тяжелое оружие и боевую технику, они уязвимы как для авиации, так и для огня наземных средств ПВО и т. д.

Парашютный способ десантирования также имеет серьезные недостатки. Считается, что содержание воздушнодесантных войск обходится дорого. Воздушнодесантные дивизии имеют в своем составе большое количество хорошо подготовленных солдат, которые непосредственно в бою не участвуют. Боевые возможности частей и подразделений воздушнодесантных войск используются не полностью, так как они обычно ведут кратковременные боевые действия, после чего выводятся из боя для перегруппировки и подготовки к выполнению новых задач.

Парашютный способ десантирования войск требует привлечения к операции большого количества транспортных самолетов, которые должны летать на небольших скоростях по определенному курсу над территорией, за-

нятой противником, создавая тем самым выгодные цели для зенитного огня. Кроме того, личный состав парашютного десанта во время приземления несет потери от наземных огневых средств противника. При парашютном способе десантирования каждый солдат приземляется самостоятельно, имея в своем распоряжении только личное оружие. После приземления он должен найти свое подразделение и занять отведенное место в боевом порядке. Во время сбора и перегруппировки, проводимых после приземления, боеспособность воздушного десанта значительно снижается и он оказывается весьма уязвимым для контратак противника. На сбор и перегруппировку сильно рассредоточенного воздушного десанта требуется много времени.

Как при парашютном, так и при посадочном способе десантирования вместе с боевыми частями и подразделениями десанта перебрасывается ограниченное количество тяжелого оружия и боевой техники. Материально-техническое обеспечение, эвакуация больных и раненых десанта связаны со значительными трудностями. Поэтому воздушнодесантные войска остаются по-прежнему малоэффективными и не обладают достаточной маневренностью.

Вместе с тем считается, что средства воздушного транспорта претерпели коренные изменения и в настоящее время обладают совершенно новыми возможностями. Возросли потолок и скорость полета современных самолетов и вертолетов, увеличилась их грузоподъемность. Будущие средства воздушного транспорта станут развиваться еще более быстрыми темпами. Разрабатываемые самолеты с вертикальным и укороченным взлетом и посадкой могут повысить эффективность переброски войск и грузов по воздуху.

Однако, по мнению этих теоретиков, современные посадочно-десантные средства остаются все еще уязвимыми.

Считается, что успех как парашютного, так и посадочного способа десантирования зависит от развития соответствующих средств воздушной мобильности. Творческая мысль должна быть направлена на техническое совершенствование средств десантирования. Десантные средства и способы десантирования войск в район боевых действий по воздуху должны, по их мнению, направ-

ляться на решение таких задач, как обеспечение наименьшей уязвимости самолетов (вертолетов), особенно во время переброски войск по воздуху; сведение до минимума признаков, по которым противник может установить вероятный район десантирования; обеспечение переброски воздушнодесантных войск в составе подразделений с оружием, боевой техникой и предметами снабжения; обеспечение непрерывного материально-технического снабжения войск десанта, ведущих длительные боевые действия, не ставя их в зависимость от доставки материальных средств посадочным способом.

Пути решения этих задач могут быть различными. В частности, рекомендуется усовершенствование беспосадочного способа десантирования путем широкого внедрения в практику выброски десанта и грузов в контейнерах.

Считается, что претворение в жизнь идеи десантирования войск и грузов в контейнерах позволит отказаться от полетов самолетов в сомкнутых боевых порядках на малых высотах и скоростях в ходе выброски десанта. Кроме того, применение контейнеров уменьшит риск личного состава, связанный с несчастными случаями во время выброски, значительно сократит время, затрачиваемое на сбор войск после выброски.

Таким образом, недостатки в использовании воздушнодесантных войск, по мнению некоторых зарубежных теоретиков, могут быть устранены путем применения современных технических средств. Они считают, что новые средства десантирования обеспечат воздушнодесантным дивизиям высокую гибкость. Кроме того, можно будет совершать стратегические и тактические переброски обычных наземных войск на большие расстояния. При этом будет обеспечиваться достаточная безопасность при перебросках войск по воздуху, максимальная тактическая внезапность. Десантники после высадки смогут вести решительные непрерывные действия.

Некоторые зарубежные военные теоретики, используя те же аргументы о недостатках парашютного способа десантирования и другие, высказывают идею о создании вместо воздушнодесантных воздушно-механизированных войск. Проводя аналогию между бронемашинами и танками, с одной стороны, и летательными аппа-

ратами — с другой, эти теоретики указывают, что бронемашин и танки являются не только средством передвижения, но и оружием. Они эффективно используются во всех фазах боя, в них объединяются две функции: огонь и движение. Летательные аппараты служат прежде всего для транспортировки войск. Они являются средством воздушной мобильности. Но из чисто транспортного средства они могут превратиться в специальные боевые машины, соединяющие в себе огонь и движение, т. е. стать своего рода «воздушными броневиками». Итогом такого развития предполагается создание воздушно-механизированных войск.

Считается, что первый шаг в этом направлении уже сделан, причем давно. Имеется в виду создание вооруженного вертолета. Техническое усовершенствование такого вертолета является вопросом времени. Следующим и решительным шагом должно стать создание боевого вертолета. И поскольку создание такого вертолета обеспечено, воздушно-механизированные войска уже нельзя называть утопией, они появятся самое позднее в конце 70-х годов.

До того момента, когда будут созданы воздушно-механизированные войска, должны существовать воздушно-десантные войска. По мнению этих теоретиков, не следует недооценивать непосредственного влияния существования воздушнодесантных войск на противника. Потенциальная угроза вынуждает его постоянно держать в готовности силы для защиты своего тыла.

Переходный период от воздушнодесантных войск к воздушно-механизированным должен быть использован для внедрения вертолетов в воздушнодесантные войска. Преимущества вертолета очевидны. Вертолет может высадить войска или, наоборот, забрать их с собой, используя небольшую площадку. Метеорологические условия почти не ограничивают его применения. Скоро будут полностью гарантированы и ночные полеты. Вертолет является самым современным техническим средством мобильности, которая придает бою новые формы.

Что касается уязвимости вертолета, то это является вопросом тактики и принципов его использования. Считается, что если использовать вертолеты смело и умно, то они полностью выполнят свои задачи при допустимых



затратах. Вертолет может сыграть существенную роль при отражении атак противника, хорошо оснащенного танками, и т. д.

Следует заметить, что подобные идеи высказывались в отношении мотопехотных частей. Предполагалось создавать части бронированных боевых вертолетов, бронированных вертолетов-истребителей, транспортных вертолетов для доставки и высадки мотопехоты, которая может вести боевые действия также и с вертолетов. Такая часть должна быть полностью аэромобильной, иметь максимальную огневую мощь, маневренность, боевую и ударную силу, чтобы, ведя самостоятельные боевые действия, быть в состоянии выполнить свою задачу<sup>1</sup>.

За последние годы в США, Англии и других странах НАТО значительное внимание уделялось повышению возможностей военно-транспортной авиации по выполнению стратегических и оперативно-тактических перебросок войск и боевой техники.

Так, в США на ближайшие шесть лет намечается дальнейшее резкое увеличение возможностей военно-транспортного авиационного командования (ВТАК) по стратегическим переброскам за счет завершения в 1968 году поставок 284 самолетов С-141 и начиная с 1969 года перевооружения частей еще более тяжелым самолетом-гигантом С-5А. В составе ВТАК намечается иметь до 100 самолетов С-5А к 1972 году и до 200 к 1974 году<sup>2</sup>.

Дальнейшее повышение возможностей транспортной авиации по переброскам войск и грузов осуществляется не только путем перевооружения частей ВТАК тяжелыми транспортными самолетами, но и путем увеличения штатного числа летных экипажей с двух до четырех на самолет.

Транспортно-десантная авиация готовится к десантированию войск и грузов и переброскам войск и техники на большие расстояния. Большое внимание уделяется совершенствованию приемов и способов выгрузки войск, грузов и боевой техники, которые отрабатываются в ходе различных тренировок и учений.

Серьезное внимание уделяется обновлению самолет-

---

<sup>1</sup> «Кампфтруппен», № 1, 1966 г.

<sup>2</sup> «Авиэйшн уик», 20 ноября 1967 г.

ного парка военно-транспортной авиации. Оно осуществляется главным образом в направлении увеличения грузоподъемности, скорости и дальности полета самолетов.

Новейшие достижения в области производства авиационных двигателей и развитие аэродинамики позволяют создать новые, более экономичные военно-транспортные самолеты. Для доставки военной техники и других грузов на дальние расстояния вместо турбовинтовых самолетов (пришедших в свое время на смену поршневым) начинают применяться турбореактивные, вследствие чего крейсерская скорость возрастает с 550 до 850 км/час. Благодаря установке новых двигателей с малым удельным расходом топлива увеличивается дальность полета этих самолетов и их грузоподъемность.

Большое внимание уделяется созданию новых тяжелых транспортных самолетов, позволяющих совершать переброску войск и техники (включая средние танки) по воздуху на большие расстояния. Примером может служить самолет С-141А (США), грузоподъемность которого около 43 т, дальность полета 6200 км. Как отмечалось выше, в США строится сверхтяжелый военно-транспортный самолет С-5А, который при взлетном весе 347 т рассчитан на перевозку груза весом 120 т или 700 солдат на дальность 6000—10 000 км. Его производительность будет в пять раз больше, чем у современных транспортных самолетов. Такие самолеты в короткий срок могут обеспечить переброску по воздуху крупных войсковых соединений с их боевой техникой и вооружением. Средние военно-транспортные самолеты грузоподъемностью 20 т, предназначенные для парашютного и посадочного десантирования войск и боевой техники, создаются сейчас также с большой скоростью полета.

В последнее время на вооружение западногерманских военно-воздушных сил начал поступать большегрузный военно-транспортный самолет «Трансаль» (совместной разработки ФРГ и Франции). В Англии создан тяжелый транспортный самолет «Белфаст» и т. д.

Особое значение в последние годы придается проблеме обеспечения круглогодичного базирования десантно-транспортных самолетов на грунтовых аэродромах и площадках ограниченного размера. Решение ее рассматривается как одно из важных условий повышения эффек-

тивности применения транспортно-десантной авиации и резкого снижения ее уязвимости на земле.

Совершенствование самолетов идет по линии увеличения возможностей их использования на полевых площадках небольших размеров с естественным покрытием и на глубоком снегу, в частности в арктических условиях. Для этого разрабатываются многоколесные, гусеничные и лыжные шасси повышенной проходимости, допускающие взлет и посадку на площадках с дерновым покровом, рыхлым и песчаным грунтом, на глубоком снегу.

Большое внимание уделяется разработке военно-транспортных самолетов с вертикальным взлетом и посадкой, сочетающих взлетно-посадочные характеристики вертолета с большой скоростью горизонтального полета самолета. Использование таких самолетов позволит обеспечить доставку грузов непосредственно к линии боевого соприкосновения.

В развитии военно-транспортных самолетов наблюдаются и такие тенденции, как уменьшение веса конструкции самолета за счет использования легких магниевых и титановых сплавов (однако не в ущерб полезной нагрузки самолета), совершенствование навигационного оборудования и повышение безопасности полетов. Последнее достигается установкой на транспортно-десантные самолеты радиолокационных систем, предупреждающих об опасности приближения грозового фронта или о столкновении с другими самолетами. Разрабатываются и устанавливаются системы автоматической посадки самолетов, основанные на применении радио- и радиолокационного оборудования.

Стремление достигнуть высокой мобильности находит выражение также в приспособлении общевойсковых соединений для десантирования и усиленной их подготовки к переброскам по воздуху. Военные руководители США и других стран считают, что в связи с расширением круга задач воздушных десантов, а также увеличением возможностей авиационно-транспортных средств следует широко использовать в качестве воздушных десантов и обычные сухопутные войска. Поэтому в последние годы американское командование в целях достижения высокой мобильности соединений и частей ударного командования и других стратегических сил усиленно занималось вопросами организации переброски войск по воздуху на боль-

шие расстояния. С этой целью проведена серия учений: «Биг лифт», «Делавэр», «Куин Рилис» и «Рефорджер-1» и др. Наряду с межконтинентальными перебросками большое внимание уделяется переброскам войск по воздуху в пределах одного-двух театров военных действий, главным образом в Западной Европе. Для того чтобы обычные сухопутные войска могли успешно использоваться в качестве воздушных десантов, в программу обучения включена специальная воздушнодесантная подготовка. С этой же целью совершенствуется организационная структура сухопутных войск, повышается их аэротранспортабельность.

---



## СОДЕРЖАНИЕ

*Стр.*

Введение . . . . .	3
Зарождение и опыт использования воздушнодесантных войск во второй мировой войне; роль, задачи и основные принципы их применения в современных условиях . . . . .	16
Организация и вооружение воздушнодесантных войск . . . . .	39
Воздушнодесантная дивизия армии США . . . . .	—
Аэромобильная дивизия армии США . . . . .	54
Военно-транспортные авиационные средства и способы десантирования воздушнодесантных войск и техники . . . . .	64
Военно-транспортные авиационные средства США . . . . .	67
Основные транспортно-десантные и военно-транспортные самолеты ВВС США . . . . .	71
Авиационные транспортные средства армейской авиации США . . . . .	78
Авиационные транспортные средства морской пехоты ВМС США . . . . .	88
Военно-транспортные авиационные средства Великобритании . . . . .	93
Основные военно-транспортные и транспортно-десантные самолеты . . . . .	—
Вертолеты армейской авиации . . . . .	99
Военно-транспортные авиационные средства ФРГ . . . . .	103
Средства десантирования личного состава, вооружения и боевой техники . . . . .	109
Задачи, оснащение и использование инженерных подразделений воздушнодесантных войск . . . . .	124

Основные способы десантирования военных грузов и боевой техники . . . . .	149
Подготовка, планирование и проведение воздушнодесантных операций . . . . .	162
Виды воздушнодесантных операций и основы их проведения . . . . .	—
Подготовка воздушнодесантных операций . . . . .	174
Планирование воздушнодесантных операций . . . . .	183
Проведение воздушнодесантных операций . . . . .	202
Заключение . . . . .	228

---

Полковник АНДРУХОВ ИВАН ИВАНОВИЧ,  
инженер-полковник ГЕОРГИЕВ МИХАИЛ РОМАНОВИЧ,  
инженер-полковник ЕФИМОВ КУЗЬМА ЕФИМОВИЧ  
**ВОЗДУШНОДЕСАНТНЫЕ ВОЙСКА НАТО**

Редактор полковник *Емельянов В. Т.*  
Технический редактор *Медникова А. Н.*  
Корректор *Квятковская В. В.*

---

Г-60258. Сдано в набор 31.3.69 г. Подписано к печати 12.12.69 г. Формат бумаги 84×108<sup>1/32</sup> — 7<sup>1/4</sup> печ. л. = 12,60 усл. печ. л. 12,265 уч.-изд. л. Тираж 16000 экз.  
Бумага типографская № 1. Изд. № 5/100. Зак. 714.  
Цена 80 коп.

---

Ордена Трудового Красного Знамени  
Военное издательство Министерства обороны СССР. Москва, К-160  
1-я типография Воениздата  
Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3