

# ДЕСАНТНО-ШТУРМОВЫЕ ФОРМИРОВАНИЯ

ОТ СОЗДАНИЯ ДО НАШИХ ДНЕЙ



**XX** военные  
тайны  
века

**А.В. ВДОВИИ**

**Александр Владимирович Вдовин**  
**Десантно-штурмовые**  
**формирования. От**  
**создания до наших дней**  
**Серия «Военные тайны XX века (Вече)»**

*Текст преоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=73876987](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=73876987)*

*Десантно-штурмовые формирования. От создания до наших дней /*

*А.В. Вдовин: Вече; Москва; 2025*

*ISBN 978-5-4484-5364-9*

### **Аннотация**

В книге раскрыты ретроспективы становления, развития и боевого применения отечественного десантно-штурмового и зарубежного аэромобильного компонентов войск, показано их современное состояние и некоторые перспективы строительства и применения, приведены характеристики вооружения, техники и средств десантирования. Отдельное место в ней занимают воспоминания участников произошедших событий, а также фрагменты боевых эпизодов и мероприятий подготовки войск.

Книга написана на основе архивных материалов, военно-аналитических публикаций, интервью участников событий, а также личного опыта службы автора в 104 й воздушно-десантной

дивизии и 31 й воздушно-десантной (десантно-штурмовой) бригаде (в настоящее время – 104-й десантно-штурмовой дивизии), г. Ульяновск.

Предназначена для широкого круга читателей.

# Содержание

От автора	6
Введение	8
Глава 1	11
1.1. Эволюция подходов ведущих государств Североатлантического альянса к боевому применению воздушно-штурмового (аэромобильного) компонента войск	11
1.1.1. Факторы, обусловившие зарождение и развитие в США концепции аэромобильности	18
1.1.2. Становление подходов к боевому применению аэромобильных (воздушно- штурмовых) формирований, первые уроки и выводы	29
Конец ознакомительного фрагмента.	65

**Александр  
Владимирович Вдовин  
Десантно-штурмовые  
формирования. От  
создания до наших дней**

© Вдовин А.В., 2025

© ООО «Издательство «Вече», 2025

**\* \* \***

*Ветеранам «крылатой пехоты»,  
настоящему и будущему  
поколениям воинов-десантников  
ПОСВЯЩАЕТСЯ*

# От автора

Уважаемый читатель! Кем бы вы ни были, вас не оставит равнодушным эта книга. В ней отражены история, факты, события и люди, жившие и живущие под девизом «Никто, кроме нас!»

Современные военные конфликты, свидетелями которых мы являемся, демонстрируют значительную трансформацию вооруженного противоборства, обусловленного в первую очередь технологическими аспектами развития вооружений, военной и специальной техники, а также подходов к их применению.

В то же время неизменным остается стремление противоборствующих сторон к завоеванию превосходства на поле боя, ключевыми элементами которого выступают упреждение противника в действиях, захват и удержание инициативы. Именно поэтому десантно-штурмовой компонент Вооруженных Сил в целом и Воздушно-десантных войск, в частности, обладающий тройными возможностями – повышенной огневой мощностью, ударной силой и мобильностью, является одним из важнейших в контексте оперативного реагирования войсками (силами) на изменения обстановки.

Аэромобильные и десантно-штурмовые формирования с момента их развертывания в 50—60-х гг. XX столетия достаточно аргументированно обозначили свои место и роль в

ведущихся и прогнозируемых военных конфликтах. Корея и Вьетнам, Панама и страны Персидского залива, Афганистан и Чечня, Грузия и Нагорный Карабах, а также современная Украина отражают ключевые вехи практики их боевого применения.

В книге раскрыты ретроспективы становления, развития и боевого применения отечественного десантно-штурмового и зарубежного аэромобильного (воздушно-штурмового) компонентов войск, показано их современное состояние и прогнозируемые перспективы строительства и применения, приведены характеристики вооружения, техники и средств десантирования. Отдельное место в ней занимают воспоминания участников произошедших событий, а также фрагменты боевых эпизодов и мероприятий подготовки войск.

Допускаю, что мое мнение, как непосредственного участника ряда описываемых событий, может несколько отличаться от мнения читателей, но прошу отнестись к этому с пониманием, ибо «все, что мы знаем, – это точка зрения, а не истина».

Надеюсь, что каждый из вас, прочтя эту книгу, найдет для себя что-нибудь увлекательное и интересное из истории прославленного рода войск, представителем которого мне выпала честь быть в течение тридцати лет.

# Введение

Современный мир вступил в один из переходных периодов своего развития, обусловленный отчуждением геополитической системы глобального доминирования США с поступательным движением к многополярному миру.

Специальная военная операция (СВО), проводимая Вооруженными Силами Российской Федерации на территории Украины, показала стремление стран – участниц блока НАТО нанести стратегическое поражение России на поле боя в рамках развязанной прокси-войны. США и ее союзники выделяют различные ресурсы и оказывают всестороннюю помощь в поддержке Украины. Одновременно противник стремится к обострению обстановки по всему периметру границ России. Свидетельством тому является резкая активизация США в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Япония, Южная Корея), Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Таджикистан), на Кавказе (Грузия, Армения) и в Арктике.

Налицо стремление к перегрузке возможностей Вооруженных Сил Российской Федерации по купированию одновременно возникающих опасностей и угроз с развертыванием воинских контингентов.

Возникает противоречие между потребностью и возможностями единовременного реагирования войсками (силами)

на изменения обстановки на нескольких (главном и вспомогательном, в т. ч. в рамках союзнических обязательств) направлениях действий вероятного противника, т. е. участия главными силами в международном вооруженном конфликте с высокотехнологичным противником и единовременного сдерживания потенциального агрессора на другом направлении при сохранении способности проведения локальных контртеррористических операций за рубежом. Вследствие этого, при относительно равном соотношении сил и средств противоборствующих сторон, решающую роль в конфликте начинает играть фактор времени. Преимущества приобретает сторона, способная упредить противника в действиях, захватить и удержать инициативу. Это предопределяет потребность наращивания в структуре Вооруженных Сил мобильного компонента войск.

Объективная «прозрачность» поля боя в войне с высокотехнологичным противником, исключая позиционировавшееся ранее сосредоточение сил и средств (концентрацию войск) на решающем направлении для нанесения главного удара, в современных условиях все более обуславливает потребность его аэризации. Ограниченные возможности применения воздушных десантов в форме воздушно-десантной операции обусловили смещение приоритетов в организационном строительстве войск с увеличением численности и подходов к боевому применению десантно-штурмовых (аэромобильных) формирований.

Применение десанта на вертолетах для захвата ключевых элементов инфраструктуры аэродрома Гостомель под Киевом с началом проведения Вооруженными Силами Российской Федерации специальной военной операции на Украине подтверждает актуальность указанного пути.

# **Глава 1**

## **Ретроспектива становления, развития и боевого применения аэромобильного компонента войск ведущих зарубежных государств**

### **1.1. Эволюция подходов ведущих государств Североатлантического альянса к боевому применению воздушно-штурмового (аэромобильного) компонента войск**

Весьма примечательным явлением в строительстве сухопутных войск США и развитии взглядов на их применение в период с 50-х по 70-е гг. истекшего столетия стала концепция аэромобильности.

Судя по зарубежной печати, особую роль в становлении и развитии этой концепции сыграло развитие теории и практики применения ядерного оружия, а также появление и совершенствование вертолетов, оказавшихся эффективным сред-

ством резкого повышения мобильности сухопутных войск на оперативно-тактическом уровне, выполнения самых различных задач в операции и общевойсковом бою.

За этот период США приняли и сменили одну за другой три военные стратегии, соответственно которым заметно менялась роль сухопутных войск, осуществлялась их организационная перестройка, внедрялись новые формы боевых действий.

К началу 50-х гг. руководство США провозгласило стратегию «массированного возмездия». Сухопутным войскам в ней отводилась второстепенная роль. Они предназначались в основном для завершения разгрома уцелевших после ядерных ударов группировок войск противника и выполнения оккупационных функций. При этом была поставлена задача обеспечить сухопутным войскам достаточно высокую мобильность, способствующую оперативному сосредоточению сил на направлении главного удара (сосредоточения основных усилий) для своевременного использования результатов ядерных ударов или противодействия наступлению (контр-наступлению) войск противника, а также их рассредоточению во избежание ответных ядерных ударов или снижения потерь от них. Решение этой задачи предполагалось, в частности, на основе расширения возможностей по переброскам войск по воздуху и создания «легких» соединений с гибкой организационной структурой.

В результате в США было сформировано предложение по

более широкому применению для повышения мобильности сухопутных войск вертолетов. Так, американский военный теоретик М. Уорли, указывая на вертолеты как на «новое тактическое средство доставки войск на поле боя», выдвигал предположение о том, что «в перспективе, возможно, каждая часть, участвующая в боевых действиях, будет способна предпринимать атаки с воздуха или проводить высадку в тылу противника десантов с помощью вертолетов»<sup>1</sup>. Это были первые ростки концепции аэромобильности. Более широкой основой ее развития послужил опыт применения вертолетов армией США во время интервенции в Корее, а также в колониальных войнах другими государствами блока НАТО.

В начале 60-х гг. в США была принята стратегия «гибкого реагирования», в рамках которой концепция аэромобильности получила полное признание и прошла практическую апробацию.

К сухопутным войскам было предъявлено новое требование – способность вести эффективные боевые действия как с применением, так и без применения ядерного оружия на различных театрах военных действий. Поиски путей повышения мобильности общевойсковых формирований развернулись на базе аэризации, т. е. технической и организационной способности войск к перемещению по воздуху, широкого внедрения и разностороннего использования для этого

---

<sup>1</sup> Белов М.И., Авиллин В.Ф. Аэромобильные операции армии США: военно-георетический труд. М.: Воениздат, 1977.

летательных аппаратов.

Объективные предпосылки для формулирования теории аэризации сложились лишь в 60-х гг., когда развитие необходимой материальной базы достигло достаточно высокого уровня. В эти годы основными направлениями развития аэризации армии США были обозначены:

развитие армейской авиации, применяемой для решения многочисленных оперативно-тактических задач;

создание принципиально новых общевойсковых соединений, способных чередовать стремительное перемещение по воздуху с действиями на земле, осуществлять штурмовые атаки, сочетая удары с воздуха штатными средствами (огонь бортового вооружения вертолетов, стрелкового оружия в полете) с ударами спешенных подразделений.

Третьим (отдельным) направлением развития аэризации было признано повышение аэротранспортабельности механизированных, бронетанковых и воздушно-десантных дивизий в целях расширения возможностей оперативно-стратегических перебросок войск по воздуху и высадки крупных воздушных десантов через развитие военно-транспортной авиации.

Однако, как отмечалось в иностранной печати, многолетняя практика показала, что на военно-транспортных самолетах, для эксплуатации которых необходимы подготовленные аэродромы, не во всех условиях могут быть осуществлены переброски войск. Из-за значительной организационной

обособленности от сухопутных войск и специфики применения военно-транспортных самолетов для организации перебросок на них воинских формирований требовалось слишком много времени, в результате чего не всегда достигалась требуемая оперативность маневра силами и средствами.

Армейская же авиация, оснащенная преимущественно вертолетами, рассматривалась военным руководством США как наиболее динамичное средство, открывающее возможности для резкого повышения мобильности сухопутных войск непосредственно в зоне боевых действий. По мнению представителей военного ведомства, она в любых условиях обстановки была способна обеспечить максимальную оперативность действий при наращивании усилий или переносе их с одного направления на другое, прикрытии оголенных флангов, преодолении водных преград, огневой поддержке войск, их тыловом обеспечении и решении других задач. На ее базе стала развиваться и совершенствоваться новая форма боевых действий сухопутных войск, получившая по американской терминологии наименование «аэромобильная операция».

Придавая важное значение аэромобильным операциям, военное руководство США стало интенсивно расширять и совершенствовать необходимую материальную базу. Прежде всего увеличивался и обновлялся парк армейской авиации. Прирост вертолетов и самолетов в армейской авиации с 1960 г. характеризуется следующими цифрами: 1961 г. –

5564 ед., 1966 г. – 8098 ед., 1967 г. – 9420 ед., 1968 г. – 10 465 ед., 1969 г. – 11 622 ед., 1970 г. – 12 018 ед.<sup>2</sup>. К проведению аэромобильных операций готовились практически все дивизии сухопутных войск и морской пехоты.

С 1965 г. в США начался этап формирования общевойсковых соединений – аэромобильных дивизий, специально приспособленных для проведения аэромобильных операций.

70-е гг. ознаменовались дальнейшим ростом могущества социалистических стран, притягательной силы идей социализма. В этих условиях руководство США выработало стратегию «реалистического устрашения», определившую, наряду с другими изменениями в военной области, и изменения в концепции аэромобильности.

В сухопутных войсках упор был сделан на их качественном развитии, особенно на базе дальнейшей аэризации, автоматизации и внедрения новых средств радиоэлектронной борьбы.

Изучались и оценивались пути дальнейшего развития концепции аэромобильности и в других странах. Так, например, были начаты эксперименты по созданию и применению аэромобильных войск в составе объединенных вооруженных сил блока НАТО и армиях других мировых держав. Военное руководство США и НАТО рассматривало развитие аэромо-

---

<sup>2</sup> Белов М.И., Авиллин В.Ф. Аэромобильные операции армии США: военно-георетический труд. М.: Воениздат, 1977.

бильных войск как одно из важнейших направлений строительства вооруженных сил в 70-е гг.

Основу концепции аэромобильности, при этом, составляла и сохраняет до настоящего времени способность формирований сухопутных войск вступать в бой, вести боевые действия и обеспечивать себя всем необходимым в бою, используя для этого вертолеты и самолеты, находящиеся в распоряжении общевойскового командования. Зарождение же и развитие собственно концепции аэромобильности прошло под влиянием ряда взаимосвязанных факторов, рассмотрение которых представляет не только теоретический, но и практический интерес.

Таким образом, исследование процессов зарождения и развития концепции аэромобильности, изучение сил и средств, используемых для проведения аэромобильных операций, а также основных проектов совершенствования структуры и вооружения войск и способов их применения, выдвинутые в США и ряде других государств Североатлантического альянса, являются одним из аспектов развития военной науки в рамках формирования стратегии охвата противника по воздуху в целом и, в частности, – теории и практики боевого применения отечественных десантно-штурмовых формирований.

### **1.1.1. Факторы, обусловившие зарождение и развитие в США концепции аэромобильности**

Воздушное пространство стало сферой передвижения сухопутных войск задолго до появления концепции аэромобильности в ее современном виде. Очевидное преимущество летательных аппаратов в оперативности доставки войск и грузов на большие расстояния обусловило заметное увеличение их выпуска во многих странах уже перед Второй мировой войной. В годы Второй мировой войны в США по воздуху перебрасывались довольно крупные контингенты войск, осуществлялись массовые переброски материальных средств. После Второй мировой войны США продолжили повышать возможности по переброскам войск и грузов по воздуху на всех уровнях. Характерной тенденцией при этом стало повышение роли перебросок по воздуху в оперативно-тактическом звене.

Одним из важнейших факторов, обусловивших зарождение и развитие концепции аэромобильности, явилось усиление агрессивности американской внешней политики, взявшей курс на установление мирового господства и развернувшей глобальную гонку вооружений. Следствием этого стало всемерное наращивание американцами своей военной машины. Основной упор при этом делался прежде всего на раз-

витие стратегических ядерных сил. Однако наряду с этим проводилась модернизация сухопутных войск как основного средства для оккупации территорий противника и борьбы с национально-освободительным движением на захваченных территориях.

Несмотря на то, что роль сухопутных войск менялась в зависимости от принятой военной стратегии, неизменным оставалось стремление американского военного руководства максимально использовать современные достижения научно-технического прогресса для повышения мобильности и маневренности своих общевойсковых формирований как в межконтинентальном масштабе, так и в пределах намечаемых театров военных действий.

Уже в период господства стратегии «массированного возмездия» (1953–1961 гг.), по мнению американских военных специалистов, стали очевидными преимущества аэромобильности войск. Эти преимущества усматривались в открывающихся перед войсками возможностях осуществления маневра по воздуху в кратчайшие сроки непосредственно в зоне боевых действий.

В период стратегии «гибкого реагирования» (1961–1971 гг.) сухопутным войскам в США вновь отводилась роль одного из основных видов вооруженных сил. При этом аэромобильность рассматривалась в качестве важнейшей предпосылки эффективности их применения как вслед за ядерными ударами, так и с обычными вооружениями.

Концепция аэромобильности становилась объектом пристального внимания военных специалистов. Анализируя опыт строительства и применения вооруженных сил, американские эксперты пришли к выводу, что высокая мобильность может обеспечить такое рассредоточение войск, при котором ни одно формирование не будет представлять цели, оправдывающей нанесение ядерного удара, что позволит компенсировать численность сил и средств скоростью их передвижения. Этот вывод отвечал не только тактическим требованиям ядерной войны, но и четко излагал проблему борьбы регулярной армии против партизан.

С принятием в США новой стратегии – «реалистического устрашения» (1971 г.) внимание к концепции аэромобильности не уменьшилось, а, напротив, дало новый импульс к ее развитию.

Другим фактором, повлиявшим на формирование и реализацию в армии США концепции аэромобильности, явилось устранение диспропорции между многократно возросшими возможностями средств поражения и мобильностью войск. Это фактор не потерял своей актуальности и в настоящее время.

Соответствие мобильности войск возможностям основных средств поражения, по оценке командования армии США, определяло и до настоящего времени определяет успех в вооруженной борьбе. Считается, что, обладая достаточно высокой мобильностью, войска способны своевремен-

но использовать результаты огневых ударов по противнику, завершить его разгром до восстановления им боеспособности или ввода в сражение резервов (сил и средств с неатакованных участков). В то же время они обладают возможностью своевременного выхода из-под ударов противника или его внезапной атаки (упреждения в действиях), захвата и удержания инициативы.

В период мотомеханизации проблема повышения мобильности сухопутных войск решалась главным образом за счет оснащения их транспортными и боевыми средствами на колесном и гусеничном ходу. К началу 60-х гг. в вооруженных силах ведущих мировых держав, в том числе и в США, мотомеханизация завершилась. Этот период совпал с массовым внедрением в войска ракетно-ядерного оружия. Именно с внедрением этого принципиально нового средства борьбы возникло огромное несоответствие между мобильностью войск и возможностями основных средств поражения. Западные военные специалисты пришли к выводу, что огневая мощь сухопутных войск с появлением ракетно-ядерного оружия возросла в десятки и сотни раз в сравнении с огневой мощью периода Второй мировой войны, в то время как подвижность общевойсковых соединений, частей и подразделений увеличилась всего на 10–20 %. Потребовалось резкое повышение мобильности войск для обеспечения их оперативного маневрирования в условиях разрушений и затоплений, возникновения зон радиоактивного заражения, по-

становки заграждений нового типа, а также своевременного использования результатов собственного применения ядерного оружия и исключения чрезмерной концентрации сил и средств, т. е. опасности поражения ядерными ударами противника.

Решить обозначившуюся проблему повышения мобильности войск на основе мотомеханизации не удалось. Особенно наглядно это проявилось в период реформирования в США пехотных и воздушно-десантных дивизий троичной организации в так называемые пентомические пехотные и воздушно-десантные дивизии, основанные на пятеричном принципе организации.

Пентомические дивизии имели ограниченное количество танков и артиллерии, на 4000 человек личного состава меньше, чем троичные, а вместо трех громоздких полков включали пять облегченных боевых групп. Задуманные как более мобильные общевойсковые формирования и предназначенные для оперативного использования результатов ядерных ударов и устранения остаточного противодействия противника, они, по оценке американских военных специалистов, оказались ограниченно способными для боевых действий без применения ядерного оружия. Более того, по опыту учений, мобильность этих соединений была признана недостаточной и для ведения боевых действий в условиях применения ядерного оружия.

Западные военные теоретики указывали на то, что дис-

пропорция между возможностями основных средств поражения и мобильностью сухопутных войск продолжает углубляться, ибо оказалось, что увеличение проходимости и скорости колесных и гусеничных машин ограничивают технические возможности, тогда как ракетно-ядерное оружие бурно развивается. К тому же дальнейшее насыщение войск наземными машинами приводило к результатам, противоположным ожидаемым. Военские формирования становились громоздкими и менее подвижными, особенно на труднодоступной местности, а также при отсутствии или слабом развитии наземных коммуникаций. Все это давало основание отдельным зарубежным военным теоретикам оценивать создаваемые группировки войск как «пережиток мотомеханизации».

Поиски путей дальнейшего повышения мобильности войск на базе аэризации, по мнению военного руководства США, показали, что этот путь не только открывает широкие возможности для повышения мобильности сухопутных войск, но и ведет к существенному увеличению их огневой и ударной мощи, повышению устойчивости управления и надежности всех видов обеспечения.

Материальной основой возникновения и развития концепции аэромобильности стали вертолеты. С принятием на вооружение этих специфических на тот момент летательных аппаратов, по мнению военных специалистов США, наконец-то появились возможности внедрения новых способов

подготовки и ведения боевых действий сухопутными войсками.

Отмечалось, что, во-первых, в сравнении с прежними машинами сухопутных войск вертолеты обладают многократно большей скоростью перемещения независимо от условий местности, а потому обеспечивают войскам возможность осуществления стремительного вертикального охвата, быстрого маневра силами и средствами даже при отсутствии наземных коммуникаций. Так, с применением вертолетов войска получили способность подготовки к выполнению задач на значительном удалении от противника (вне зоны досягаемости его основных средств огневого поражения) и оперативного выдвигения к намеченному объекту или рубежу, своевременного использования результатов ядерных ударов (в наступлении) или закрытия образовавшихся брешей (в обороне).

Во-вторых, указывалось на то, что вертолет обладает способностью вертикального взлета и посадки на ограниченные по размерам необорудованные площадки. Благодаря этому впервые появилась возможность осуществления перебросок (маневра) войск по воздуху непосредственно на поле боя. Войска получили способность скрытного сближения с противником, быстрого спешивания с учетом рельефа и системы защиты объекта захвата противника, непосредственной огневой поддержки развертывания и вступления в бой, а затем последующей переброски в другой район к новым объ-

ектам атаки. Военные специалисты США сделали вывод, что таким образом может быть обеспечена достаточная живучесть и эффективность действий сухопутных войск в условиях применения оружия массового поражения. Вертолеты стали оцениваться ими в качестве «противовеса ядерному оружию», способного обеспечить достаточно быстрое рассредоточение войск, чтобы снизить потери от ядерных ударов. Возможность многократного маневра на вертолетах «перевертывала вверх дном проблему естественных препятствий», позволяла преодоление их и наземных инженерных заграждений в самом неожиданном месте и в любое время суток, что важно для условий любой войны. По-новому решалась проблема рейдов на территории противника. Американское командование стало использовать войска на вертолетах в качестве «воздушной кавалерии», которая могла проникнуть в тыл противника через участки местности, недоступные для наземных сил, в кратчайшие сроки выполнить задачу и возвратиться в свое расположение. Полагалось, что подобные рейды найдут широкое применение при решении различного рода задач, в частности таких как уничтожение штабов, узлов связи, радиолокационных постов, важных систем оружия, объектов, захват пленных и т. д.

В-третьих, подчеркивался тот факт, что техника и вооружение могут перебрасываться не только в грузовой кабине вертолета, но и на внешней подвеске. Это позволило войскам по-новому решать отдельные инженерные задачи, внесло су-

ществленные изменения в способы применения артиллерии, повысило значение аэромобильности для районов со сложными физико-географическими условиями. Так, например, при форсировании водных преград с ходу появилась возможность доставки плавсредств к берегу на вертолетах одновременно с подходом передовых формирований сухопутных войск. При устройстве мостовых переправ вертолеты оказались приспособлены не только к доставке плавсредств непосредственно на воду, но и наводке мостов. При установке на них специальных навесных приспособлений специалисты проводили минирование с воздуха на направлениях прорыва танков противника, для блокирования его высаженных воздушных десантов, а также в расположении его войск для скопления маневра сил и средств.

В-четвертых, отмечалось, что высадка войск может проводиться с вертолетов из режима висения путем свободного покидания грузовой кабины с высоты 1–2 м, либо по лестницам (канатам) с высоты 10–15 м. Данный порядок высадки позволял последующие действия войск практически на любой местности: на рыхлом снегу, песчаной поверхности, заболоченных участках, кустарнике в лесу, в горах, населенных пунктах и даже городах. Благодаря этому резко повышалась способность нанесения по противнику внезапных ударов с любого наиболее выгодного направления. Так, например, при проведении операций в Индокитае американские войска часто практиковали высадку войск из режима висе-

ния в джунглях. При этом выгрузка снаряжения и боеприпасов осуществлялась на специальные сети, расстилаемые с помощью вертолетов на кронах деревьев.

В-пятых, в ходе применения американских войск в Корее, Вьетнаме, Гренаде, Панаме и других вооруженных конфликтах установлено, что с вертолетов могут успешно поражаться различные цели как огнем бортового вооружения, так и стрелковым оружием находящихся в них войск, в результате чего существенно повышается эффективность их вступления в бой. По сути – войска получили способность наступать по воздуху, прокладывая себе путь огнем. Кроме того, по мнению зарубежных военных специалистов, с применением вертолетов появилось новое эффективное средство борьбы с танками, расширился арсенал способов решения этой задачи в бою и операциях. В качестве подтверждения модель дуэли вертолетов и танков, рассчитанная специалистами ФРГ, показала, что на дистанции 1,5 км взаимные потери составляют 1: 3, 4, а вероятность успеха вертолета порядка 70 %, на дистанции 2,5 км – 1: 8, 9, а вероятность успеха вертолета – 90 %, на дистанции 3 км вертолеты потерь от танков не имеют и вероятность их успеха составляет 100 %<sup>3</sup>. Так, в ходе одного из полигонных испытаний в 1971 г. при запуске с вертолета ПТУР «Тоу» было зарегистрировано всего лишь 5 промахов на 34 попадания. Зарубежные военные специалисты также установили, что бортовое вооружение вертолетов

---

<sup>3</sup> Wechrkunde (ФРГ). 1971. Dezember.

позволяет по-новому решать проблему массирования огня. Ранее массирование огня, как правило, достигалось сосредоточением значительного количества артиллерии на ограниченном участке фронта (территории). С развертыванием «гонки вооружений» такое сосредоточение стало опасным ввиду постоянной угрозы ядерных ударов противника. К тому же ввиду расширения границ общевойскового боя и операции увеличилась продолжительность маневра артиллерией по причине увеличения его глубины и препятствий. Вертолеты же оказались способны оперативно преодолевать значительные расстояния, наносить сосредоточенные огневые удары и своевременно выходить из-под ответного огня противника.

В то же время еще одним немаловажным фактором, оказавшим непосредственное влияние на возникновение и развитие в США концепции аэромобильности, явился опыт использования экспедиционными войсками вертолетов в борьбе с национально-освободительным движением. Американские военные специалисты тщательно изучили опыт боевого применения вертолетов французскими и английскими войсками в Алжире, Адене, зоне Суэцкого канала, Малайе и на Борнео. В результате было установлено, что на огромных пространствах и в сложных физико-географических условиях указанных территорий вертолеты оказались наиболее эффективным транспортным и боевым средством.

## **1.1.2. Становление подходов к боевому применению аэромобильных (воздушно-штурмовых) формирований, первые уроки и выводы**

Утверждение концепции аэромобильности в США проходило параллельно с наращиванием выпуска вертолетов, теоретическими исследованиями и экспериментами по созданию и применению аэромобильных войск.

Возникающие перед сухопутными войсками проблемы заставляли обращать внимание на их способность к ведению активных действий в изменяющихся условиях ведения вооруженного противоборства. Не случайно именно командование армии США стало опережающими темпами изыскивать пути наилучшего применения и дальнейшего совершенствования боевых свойств вертолетов. Первый значительный опыт армией США был получен во время интервенции в Корею в 1950–1951 гг., где вертолеты наиболее массово применялись для перевозки войск и грузов, эвакуации раненых и траления мин на море. Основываясь на полученном опыте, сухопутные войска расширили авиационный парк примерно с 2500 самолетов и вертолетов в 1952 г. до 5500 в 1955 г., сформировали 12 батальонов армейской авиации, предна-

значенных для переброски штурмовых групп на поле боя<sup>4</sup>.

С 1953 г. сухопутные войска начали эксперименты по использованию бортового оружия вертолетов для решения огневых задач. В 1957 г. на специальных учениях в форте Беннинг впервые был продемонстрирован способ боевых действий, основанный на применении транспортных вертолетов для переброски пехоты и артиллерии, а боевых вертолетов – для их огневой поддержки.

В оценке этого способа действий не было единодушия. Вертолеты представлялись слишком уязвимыми, трудозатратными при обслуживании в полевых условиях, ресурсоемкими по расходу авиационного топлива и др. Тем не менее потребность войск в более маневренном и подвижном, чем колесные и гусеничные машины, средстве на поле боя предопределила поиск путей устранения выявленных недостатков.

В 1957 г. снабжение и капитальный ремонт самолетного и вертолетного парка армейской авиации США перешли от ВВС к сухопутным войскам.

Дальнейшие исследования и эксперименты военных специалистов США с учетом проблем сухопутных войск показали исключительную перспективность армейской авиации как средства обеспечения аэромобильности войск, а также решения комплекса других задач в бою и операции. Так, быв-

---

<sup>4</sup> Белов М.И., Авиллин В.Ф. Аэромобильные операции армии США: военно-географический труд. М.: Воениздат, 1977.

ший тогда министром армии У.М. Браkker в 1958 г. в статье «Почему армии нужна авиация» писал: «... исходя из нашего представления о характере будущей войны, атомной или обычной (неатомной), мы более ясно, чем когда-либо, видим острую необходимость во все большем количестве и лучших по качеству армейских самолетах и вертолетах... Они являются такой же неотъемлемой частью солдатского вооружения и боевой техники, как танк, грузовой автомобиль или джип»<sup>5</sup>.

Признание перспектив армейской авиации в качестве наиболее динамичного компонента сухопутных войск привело к выделению ее в 1959 г. в самостоятельный род войск армии США. Исследования и эксперименты при этом приобрели еще больший размах и целенаправленность.

В начале 60-х гг. военное руководство США окончательно пришло к выводу, что основанное на массовом применении вертолетов повышение мобильности войск является одним из важнейших путей повышения эффективности их действий применительно к условиям любой войны. Армейская авиация стала рассматриваться как важная составная часть сухопутных войск, призванная обеспечить выполнение стоящих перед ними задач. Прирост вертолетов в вооруженных силах США стал резко увеличиваться. В 60-е гг. он характеризовался следующими цифрами: 1961 г. – 4047 вер-

---

<sup>5</sup> Белов М.И., Авиллин В.Ф. Аэромобильные операции армии США: военно-георетический труд. М.: Воениздат, 1977.

толетов, 1966 г. – 7317 ед., 1967 г. – 8902 ед., 1968 г. – 10 188 ед., 1969 г. – 11 467 ед., 1970 г. – 12 014 ед.<sup>6</sup> При этом с 1966 по 1970 г. особенно интенсивно оснащались вертолетами сухопутные войска и морская пехота. Так, в 1966 г. им были поставлены 3351 вертолет, в 1967 г. – 2766, в 1968 г. – 2685, в 1969 г. – 2304, а в 1970 г. – 1225<sup>7</sup>.

Из приверженцев концепции аэромобильности в США в начале 60-х гг. был создан комитет во главе с генералом Хаузом. Перед этим комитетом ставилась задача всестороннего рассмотрения проблемы повышения оперативно-тактической мобильности сухопутных войск с учетом широкого применения армейских вертолетов и самолетов армейской авиации. При постановке задач комитету бывший тогда министром сухопутных войск Сайрус Р. Венс на заседании сенатской комиссии по делам вооруженных сил в феврале 1963 г. отметил, что «поскольку авиация, используемая для повышения оперативно-тактической мобильности войск, должна оперативно реагировать и выполнять запросы частей и подразделений наземных войск, то она, естественно, должна органически входить в состав сухопутных войск»<sup>8</sup>.

В 1964 г. были проведены специальные учения тактической авиации с привлечением частей и подразделений сухо-

---

<sup>6</sup> Soldat und Technik (ФРГ). 1970. № 2.

<sup>7</sup> Army (США). 1970. № 2.

<sup>8</sup> Там же. 1963. № 11.

путных войск, получившие условное название «Индиан Ривер». Учения должны были помочь определить потенциальные возможности ВВС США в области оказания тактической поддержки войскам путем выполнения ряда боевых задач непосредственно в зоне боевых действий в сравнении с возможностями армейской авиации. Такое сравнение должно было уточнить роль и задачи ВВС и армейской авиации в зоне боевых действий, чтобы не допустить дублирования их функций.

Учения, по мнению военного руководства США, не подтвердили способность ВВС к принятию на себя всех функций и решению всех задач, возлагаемых на армейскую авиацию. Было признано, что вертолеты, находящиеся в распоряжении командования сухопутных войск, могут быть оперативно задействованы для проведения любых, даже самых небольших аэромобильных операций, в то время как для применения летательных аппаратов ВВС требуется предварительное согласование с командованием другого вида вооруженных сил. Поэтому «независимость армейской авиации (от ВВС. – *Примеч. авт.*) следует понимать как средство для лучшего обеспечения потребностей сухопутных войск»<sup>9</sup>.

Комитет Хауза впервые дал определение аэромобильности как способности частей и подразделений сухопутных войск вступать в бой, вести боевые действия и обеспечивать

---

<sup>9</sup> Aerospace Daily (США). 1970. № 21.

себя всем необходимым в бою, используя для этого вертолеты и самолеты, находящиеся в распоряжении общевойскового командования. С учетом этого положения была проведена большая серия полевых испытаний, военных игр и различных исследований, в ходе которых вертолеты и самолеты рассматривались в качестве средств замены части существующих дивизионных транспортных и боевых машин (автомобилей, транспортеров, самоходной артиллерии и танков).

Ориентируясь на перспективные средства армейской авиации, комитет рассмотрел два направления повышения аэромобильности сухопутных войск: реорганизацию развернутых боевых и обеспечивающих соединений и частей и создание определенного количества новых высокомобильных соединений. Предпочтение было отдано второму направлению. Было уточнено определение аэромобильности сухопутных войск как высокой мобильности войск, достигаемой широким использованием вертолетов и самолетов армейской авиации для переброски подразделений и частей на поле боя, а также их огневой поддержки и сопровождения.

Одновременно с созданием специальных аэромобильных соединений комитет предложил значительно увеличить численность авиации общей поддержки в армейских корпусах и полевых армиях.

На армейском симпозиуме по аэромобильности в 1963 г. большинство участников признали, что аэромобильные войска способны успешно применяться «на обоих концах все-

го спектра войны» (то есть в борьбе с национально-освободительным движением и в ядерной войне). В 1963 и 1964 гг. на конференциях ассоциации американской армии были выражены полное одобрение и поддержка взглядов на дальнейшее повышение тактической мобильности и огневой мощи войск за счет широкого использования вертолетов и самолетов армейской авиации. Подчеркивалось, что сухопутные войска способны стать более эффективными при реорганизации части их воинских формирований в аэромобильные<sup>10</sup>.

Начало создания аэромобильных соединений в США было положено формированием в феврале 1963 г. в форте Беннинг 11-й штурмовой воздушно-десантной дивизии (опытной). Программой испытаний предусматривалось проведение целого ряда учений в звене батальон – бригада – дивизия в течение трех лет для проверки и уточнения организации частей и подразделений, их боевых возможностей и способов применения. Подчеркивалось, что «идея создания штурмовой воздушно-десантной дивизии направлена на достижение в ходе боя существенного выигрыша во времени и мобильности войск»<sup>11</sup>. Всего в рамках программы были проведены свыше 80 учений различного масштаба.

В июле 1965 г. на базе 11-й штурмовой воздушно-десантной и 2-й пехотной дивизий была сформирована 1-я аэромобильная дивизия, оснащенная облегченными образцами

---

<sup>10</sup> Army (США). 1969. № 2.

<sup>11</sup> Infantry (США). 1963. September – October.

техники и вооружения и имеющая 428 штатных вертолетов и 6 самолетов. Дивизия сразу же была переброшена в Южный Вьетнам.

В выступлении по поводу создания аэромобильной дивизии бывший министр обороны Р. Макнамара отмечал, что введение дивизии нового типа в состав сухопутных войск не только намного повысит их боевые возможности, но и повлечет за собой совершенно новый подход к ведению наземных боевых действий, что использование штатных вертолетов для переброски личного состава и вооружения на поле боя приведет к несравненно большей свободе передвижения и широкому использованию принципа внезапности.

В специальном выпуске «Аэромобильная дивизия» отмечалась более высокая мобильность аэромобильной дивизии в сравнении с пехотным аналогом. Подчеркивалось, что она обладает присущими только ей возможностями оперативной переброски воинских формирований непосредственно к ключевым районам на поле боя независимо от характера местности, оперативного реагирования на все изменения обстановки, осуществления вертикального охвата в ходе действий на территории противника, оперативного применения и развития успеха, достигнутого своими войсками, и др.

По оценке значительной части американских военных специалистов, в аэромобильной дивизии удалось наиболее полно воплотить передовые взгляды на вооружение, тактику, управление, разведку и материально-техническое обес-

печение войск, специально созданных и органически приспособленных для ведения «трехмерных» наземных боевых действий.

Последовавшая агрессия США в Индокитае, по признанию американского военного руководства, обнаружила крупные недостатки в оснащении и организационной структуре войск, а также способах их применения. Тактика линейных действий, широко применявшаяся американцами в годы Второй мировой войны, оказалась полностью несостоятельной в изменяющихся условиях ведения вооруженного противоборства. «Сегодня наша армия переживает такой кризис, какой она еще не испытывала в своей истории», – писал в конце 1970 г. министр сухопутных войск США Резор<sup>12</sup>.

Особые физико-географические условия – горно-лесистая местность, джунгли, болота, неразвитая дорожная сеть Южного Вьетнама ограничили применение транспортных и боевых средств на колесном и гусеничном ходу. В результате подавляющее большинство экспедиционных (поисково-карательных) операций, проведенных в нем командованием США в 1965–1970 гг., основывалось на массовом применении вертолетов.

Индокитай стал полигоном для проверки концепции аэромобильности. С этой целью непрерывно наращивалось количество вертолетов в Южном Вьетнаме. Так, в 1965 г. США имели там 400 вертолетов, в 1967–1968 гг. – 3200 ед.,

---

<sup>12</sup> Army (США). 1965. № 11,

в 1969 г. – 3500 ед., а в 1970 г. – уже порядка 4000 ед.<sup>13</sup>

Подчеркивая важную роль вертолетов в карательных операциях, бывший начальник штаба армии США генерал У. Уэстморленд заявлял, что если бы не вертолеты, численность «союзных войск потребовалось бы увеличить еще на один миллион человек»<sup>14</sup>. По его высказыванию, «открытие роли вертолета на поле боя явилось наиболее важным уроком войны во Вьетнаме с точки зрения строительства вооруженных сил. Широкое применение этих летательных аппаратов придало сухопутным войскам качественно новую тактическую мобильность»<sup>15</sup>.

Уже первые операции, проведенные во Вьетнаме, привели американское командование к выводу, что по оснащению и организации 1-я аэромобильная дивизия является наиболее приспособленной для ведения войны в данных условиях. В 1968 г. ею были проведены порядка сотни аэромобильных операций (действий, акций), в ходе которых, по оценке зарубежных военных специалистов, удалось оперативно и внезапно сосредоточить силы и средства в определенных районах, держать под воздействием и контролем обширную территорию. В связи с этим находившаяся в Южном Вьетнаме 101-я воздушно-десантная дивизия также была преобразована в аэромобильную (рис. 1). В качестве аэромобиль-

---

<sup>13</sup> Army Times (США). 1968. November, 27.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> U.S. News and World Report (США). 1969. September, 29,

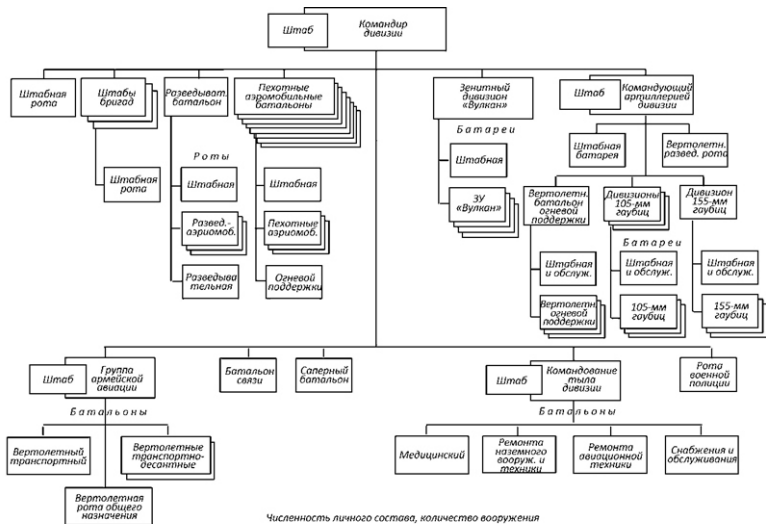
ной стала также использоваться и 173-я воздушно-десантная бригада, а также части других дивизий сухопутных войск.

Однако не все аэромобильные операции (действия, акции) проводились с одинаковым успехом, главным образом вследствие решительных и умелых действий национально-освободительных сил. Так, например, из проведенных 101-й аэромобильной дивизией в 1968 г. шести операций ни одна не принесла ожидаемых результатов<sup>16</sup>. В одних случаях национально-освободительные силы своевременно уходили в новые районы и удары американских войск приходились по пустым местам, в других – как только начиналась авиационная и артиллерийская подготовка, части НВСО и партизаны совершали быстрый маневр и наносили чувствительные удары во фланги и тыл аэромобильным силам. И все же, по мнению военного руководства США, опыт войны в Индокитае подтвердил эффективность аэромобильных войск в вооруженных конфликтах на слаборазвитых ТВД. Этот вывод на Западе практически никем не оспаривался. Однако относительно перспектив применения аэромобильных войск на европейских театрах в войне с противником, обладающим мощной ПВО и значительным составом авиации, зарубежными военными специалистами высказывались неоднозначные суждения. Так, например, существовала точка зрения, что массовое применение аэромобильных войск в войне с хорошо вооруженным противником исключается, поскольку

---

<sup>16</sup> Armor (США). 1970. № 4.

ку они могут оказаться легкой добычей авиации и зенитного оружия. Противоположная, но более ранняя точка зрения сводилась к тому, что именно проблемы ведения боевых действий против сильного противника, обладающего ядерным и другим современным оружием, обусловили начало создания аэромобильных войск. Тот факт, что 1-я аэромобильная дивизия оказалась наиболее приспособленной для решения задач в Южном Вьетнаме, вовсе не означал, что она с самого начала создавалась для войны в этом регионе.



Численность личного состава, количество вооружения

Личный состав, чел	17729	90-мм безоткатные ПТР	166	Разведывательные вертолеты	88	Всего автомобилей	1800
11,43-мм пистолеты и пистолеты-пулеметы	1871	ПУ ПТУР «Тоу»	120	Вертолеты огневой поддержки	87	Транспортеры для перевозки «Тоу»	120
5,56-мм автоматические винтовки	14352	81-мм минометы	111	Вертолеты общего назначения	199	Системы посадки	5
7,62-мм единые пулеметы	932	105 и 155-мм гаубицы	72	Транспортно-десантные вертолеты	48	Радиостанции	3025
12,7-мм пулеметы	143	20-мм шестиствольные ЗУ «Вулкан»	48	Всего вертолетов	422		
40-мм гранатометы	1362	Разведывательные самолеты	6				

Рис. 1. Организация автотранспортной дивизии (на 1975 г.)

Некоторые специалисты утверждали, что есть много схожего между условиями войны в Индокитае и условиями обстановки, с которыми пришлось бы столкнуться в ядерной войне. Так, например, генерал Р. Йорк в статье «Автотранспортность во всех типах войн» к числу их общих черт относил следующие: отсутствие четко выраженной линии фрон-

та; главная цель боевых действий – не захват территории, а уничтожение сил противника; значительное рассредоточение войск и их оперативное сосредоточение лишь в момент атаки; применение тактики внезапных ударов и быстрых отходо́в; широкие ночные боевые действия и др.<sup>17</sup>

Отдельные военные руководители США стали рассматривать аэромобильные соединения чуть ли не как главное средство повышения боевой мощи вооруженных сил блока НАТО. Так, например, бывший помощник начальника штаба армии США по вопросам строительства сухопутных войск генерал Р. Уильямс, ратуя за усиление американских войск в Европе, заявлял, что для этого нужны аэромобильные дивизии, ибо что-либо другое будет походить на «латание заплат»<sup>18</sup>.

По итогам специально проведенной двусторонней военной игры с использованием средств моделирования в США были сделаны выводы о том, что аэромобильные войска могут успешно выживать и эффективно действовать против мотопехотных и танковых батальонов, а формы и способы применения аэромобильных частей во Вьетнаме могут эффективно реализовываться в различных сложнейших условиях боевой обстановки на любом ТВД<sup>19</sup>.

На основе опыта аэромобильных операций в горных рай-

---

<sup>17</sup> Army Digest (США). 1967. August.

<sup>18</sup> Army Times (США). 1969. May, 21.

<sup>19</sup> Infantry (США). 1970. May – June.

онах Индокитая военные специалисты США сделали вывод о коренном изменении тактики горной войны, прежде всего вследствие уменьшения зависимости войск от наземных коммуникаций, значительного повышения эффективности маневра и темпов наступления. Подчеркивалось, что аэромобильные операции являются важным фактором успешных действий в горной местности не только в Азии, но и в Европе для оперативного захвата горных проходов и долин, удержания господствующих высот и перевалов. При этом предусматривалось, что привлекаемые для этого войска должны быть хорошо подготовлены, натренированы и экипированы.

Однако американскими военными специалистами учитывалось, что аэромобильным войскам в Европе придется действовать в других, по сравнению с Южным Вьетнамом, условиях. Поэтому было выдвинуто требование приспособить их технику и вооружение к данным условиям, особенно с учетом зимы. Соответственно и организация размещенных в Европе аэромобильных дивизий предусматривала отличия от организации 1-й и 101-й дивизий. В этом плане определенный интерес представляют суждения западногерманского генерала Х. Медера. По его мнению, при надлежащем оснащении (обязательно боевыми вертолетами) и правильном применении аэромобильные войска сыграют важную роль и на Европейском театре военных действий, предоставляя исключительные возможности для незамедлительного реагирования в кризисной ситуации с использованием

фактора внезапности. Отвечая критикам идеи применения аэромобильных войск в Европе, он опровергал их основные доводы: первый – аэромобильные войска не способны действовать в Европе без авиационного прикрытия вертолетов, второй – аэромобильным войскам в Европе будет противостоять противник, хорошо оснащенный разнообразными системами вооружений и вертолеты будут слишком уязвимы от огня этого оружия.

Первый довод, по его мнению, основывался на ошибочном представлении, что в Европе вертолеты будут использовать высоты от 300 м и выше, как это практиковалось во Вьетнаме и в ходе учений. Однако в случае войны в Европе они не должны были действовать на этих высотах, которые становились зоной ведения воздушных боев. Вертолетам оставалось воздушное пространство в нескольких метрах от земли.

Х. Медер утверждал, что без авиационной поддержки мобильность в зоне боевых действий трудноосуществима даже для механизированных частей и соединений. Независимо от того, кому обеспечивалась авиационная поддержка – танковой дивизии или аэромобильным войскам, или одновременно танковой и аэромобильной дивизиям, задачи авиации оставались неизменными. Оказание авиационной поддержки аэромобильным войскам считалось даже проще, поскольку они способны передвигаться гораздо быстрее. Если предположить, что противник добьется такого превосходства в

воздухе, которое остановит механизированные формирования, представлялось вполне возможным, что будет гораздо безопаснее и быстрее перебросить в нужный район аэромобильный, а не танковый батальон.

Что касается второго довода, генерал Х. Медер отмечал, что все зависит от применяемой тактики. Правильная тактика требует осуществления полетов вертолетов на минимальной высоте. Кроме того, по его мнению, большое значение в обеспечении живучести аэромобильных войск имеет использование боевых вертолетов, оснащенных мощными комплексами вооружений, с повышенной маневренностью, прочностью агрегатов и усиленным бронированием. Опыт применения таких вертолетов в Индокитае дал американским специалистам основание утверждать, что «вертолеты способны быть наступательным оружием в борьбе с противником, занявшим оборону на заранее подготовленных позициях»<sup>20</sup>.

Отмечалось, что опасность применения воюющими сторонами ядерного оружия на Европейском ТВД потребует широкого рассредоточения боевых порядков частей и соединений. В этих условиях особое значение приобретала способность войск к быстрому маневру, которой аэромобильные соединения обладали в наибольшей мере.

В результате отработка способов проведения аэромобильных операций в Европе и других регионах мира была при-

---

<sup>20</sup> Military Review (США). 1969. № 8.

знана приоритетным направлением развития военной науки. Вследствие этого уже в феврале 1969 г. на учениях американских войск «Рефорджер-1» ими был приобретен первый опыт проведения аэромобильной операции на Центрально-Европейском ТВД. При этом в ходе самой операции применялись 90 вертолетов, в том числе боевых. В последующем – в октябре 1970 г. на маневрах «Рефорджер-2» была проведена уже более масштабная операция. В ходе ее проведения при форсировании реки Майн на вертолетах действовали части уже двух штурмовых бригад, при этом более широко применялись и боевые вертолеты.

Кроме того, в том же году аэромобильные соединения участвовали в учениях и маневрах в составе войск Североатлантического альянса на территориях ФРГ, Дании, Норвегии, Турции, Греции и в районе Средиземного моря. При этом аэромобильные операции проводились для решения широкого спектра задач, в т. ч. прикрытия проливов Босфор и Дарданеллы. При этом во время американо-канадских учений «Эсид тост» была проведена аэромобильная операция и на Аляске, основным выводом по результатам которой явилось утверждение, что «аэромобильные операции в районах, подобных Аляске, где мало дорог и суровый климат, получают свое дальнейшее распространение»<sup>21</sup>.

В то же время, анализируя опыт войны в Индокитае, американские военные специалисты сделали ряд выводов, каса-

---

<sup>21</sup> Army Times (США). 1970. December, 30.

ющихся боевого применения аэромобильных войск и практической проверки концепции аэромобильности.

Основной вывод американского военного руководства заключался в том, что войска, действовавшие во Вьетнаме, более пригодны для использования в так называемой войне «малой интенсивности». Для действий в войнах «средней или большой интенсивности» они менее пригодны главным образом из-за недостаточной огневой мощи и ударной силы после высадки.

В целях поиска путей повышения боевой эффективности аэромобильных войск, их адаптации к применению на оборудованных ТВД (и прежде всего в Европе), а также резкого повышения боевой мобильности и мощи стратегического резерва руководство армии США создало экспериментальную дивизию «Трикап» (рис. 2), одновременно сохраняя в принятой организации 101-ю аэромобильную дивизию<sup>22</sup>.

Дивизия «Трикап» (тройных возможностей) была сформирована в середине 1971 г. в Форт-Худ (штат Техас) на базе 1-й аэромобильной и 1-й бронетанковой дивизий. В целях сохранения традиций сухопутных войск США новая дивизия получила официальное наименование 1-я кавалерийская дивизия «Трикап».

Новая структура дивизии, по замыслу американского военного командования, была призвана соединить в себе по-

---

<sup>22</sup> Белов М.И., Авиллин В.Ф. Аэромобильные операции армии США, М.: Воениздат, 1977.

следние достижения военно-технического и научного прогресса, обрести качества универсальной дивизии, придя в перспективе на смену ряду существующих ныне типов дивизий регулярной армии США.

При разработке проекта дивизии в основу ее организации были положены следующие основные требования: она должна обладать «тройными возможностями» и самодостаточностью применения, а также одновременно служить базой для проведения испытаний новых образцов вооружения. По высказываниям американских военных специалистов, смысл дивизии «тройных возможностей» заключался в создании структуры, которая обладала бы повышенной боевой мощью, ударной силой и мобильностью<sup>23</sup>.

Повышение боевой мощи новой дивизии предусматривалось достичь путем улучшения вооружения пехоты, массирования огня артиллерии и вертолетов огневой поддержки, а также наилучшего, принципиально нового использования ударной силы танков. Мобильность планировалось повысить путем насыщения дивизии транспортными вертолетами, обеспечивающими транспортировку ее частей и подразделений на малых и сверхмалых высотах со скоростью 200 км/ч, а также большим количеством боевых вертолетов.

---

<sup>23</sup> Soldiers (США). 1972. № 7.



имеют постоянный боевой состав. Во-вторых, эти бригады по боевому характеру чрезвычайно разнообразны: бронетанковая, противотанковая аэромобильная и пехотная аэромобильная. В-третьих, аэромобильные пехотные и противотанковые подразделения имели свои штатные боевые и транспортные вертолеты. В-четвертых, дивизионная артиллерия восстановлена в прежней «классической» организационной структуре (наличие подразделений 155-мм и 203,2-мм гаубиц), правда, несколько облегченной по сравнению с механизированной (*мд*) или бронетанковой (*бртд*) дивизиями.

Огневая и ударная мощь дивизии слагалась из трех элементов – полевой артиллерии, способной применять ядерные боеприпасы, боевых вертолетов с НУР и ПТУР, а также танков. По количеству средств доставки ядерного оружия дивизия «Трикап» уступала механизированной дивизии более чем в два раза, но в целом имела их достаточно, абсолютно превосходя в этом отношении аэромобильную дивизию (*амд*).

По подсчетам иностранных военных специалистов, полевая артиллерия и армейская авиация новой дивизии обладали примерно теми же возможностями по подавлению огневой силы противника, что и механизированная дивизия, превосходя в то же время на 10–12 % возможности прежних аэромобильных дивизий. По возможностям ведения заградительного огня аэромобильные дивизии превосходили механизированные в 5–6 раз. По противотанковым возможно-

стям дивизия «Трикап» в обороне превосходила *амд* более чем в 4 раза (и даже немного превосходила *мд*), а в наступлении – в 2,5 раза (и на 30 % превосходила возможности *мд*).

В экспериментальном варианте функционирование дивизии «Трикап» было рассчитано на 1971–1974 гг. Американское военное командование отмечало, что организация дивизии «Трикап» не является окончательной и может претерпеть изменения в ходе испытаний.

В статье «Трикап»<sup>24</sup> генерал Нортон, ранее возглавлявший бывшее командование научно-исследовательских работ по организации и использованию сухопутных войск США, указывал, что в ближайшие два-три года аэромобильная дивизия «Трикап» будет представляться не только непосвященным людям, но и военным специалистам весьма необычным соединением. Эта дивизия, укомплектованная отборным личным составом, будет решать совершенно новые задачи. По своему характеру исследования боевых возможностей новой дивизии будут напоминать проводившиеся в 1963–1965 гг. испытания штурмовой воздушно-десантной дивизии в Форт-Беннинг.

Эксперименты с дивизией «Трикап» организовывались в такой последовательности: отработка задач по сколачиванию и использованию взводов и рот, затем по сколачиванию и использованию тактических групп, создаваемых на базе танковых, мотопехотного и пехотных аэромобильных батальо-

---

<sup>24</sup> Army (США). 1971. June.

нов и, наконец, проведение дивизионных учений, на которых проводились испытания новой дивизии в целом. Одновременно намечалась проверка принципов боевого применения, организации, методов управления и новой боевой техники. Все учения и эксперименты проводились в любую погоду и любое время суток, в сложной обстановке, максимально приближенной к боевой.

Американские военные специалисты с осторожностью высказывались о тактике действий этой дивизии. Однако они полагали, что новое сочетание в одном соединении аэромобильных разведывательных подразделений, танков, боевых вертолетов, механизированных частей (*мпб*), аэромобильной пехоты и артиллерии должно значительно повысить боееспособность дивизии такого типа. При этом учитывалось, что каждый из указанных выше родов войск обладает высокими боевыми возможностями.

В своей статье генерал Нортона писал: «По сути дела, на этот раз мы объединили в одной дивизии новые авиационные боевые средства, наземные боевые машины и танки, а также противотанковые средства, размещаемые на вертолетах. Каковы будут результаты их объединения? Насколько выше окажется боееспособность соединения, состоящего из взаимодействующих частей, по сравнению с суммарной боееспособностью этих же частей, действующих самостоятельно? Сколько времени займут поиски наилучшего боевого состава дивизии, который позволил бы значительно увеличить

ее боеспособность? Ответы на все эти вопросы должны дать войсковые испытания»<sup>25</sup>.

Генерал Фултон по этому поводу отмечал что «в ближайшие два года (включительно до 1974 г.) в процессе испытаний будут даны окончательные оценки боевым возможностям дивизии и обоснованные рекомендации по применению ее частей и подразделений. Пока же основными проблемами остаются управление частями и подразделениями дивизии «Трикап» на значительном пространстве, измеряемом сотнями квадратных километров, и определение наиболее оптимального порядка использования в различных комбинациях подразделений танков, аэромобильной пехоты и боевых вертолетов («истребителей танков»)»<sup>26</sup>.

Интересна оценка руководящим составом армии США опыта применения аэромобильных войск во Вьетнаме. Так, генерал Нортон писал: «Имеются ли прецеденты использования соединения подобного типа? Мы накопили определенный опыт проведения аэромобильных операций с применением танков в войне во Вьетнаме. Однако в целом эта война сравнительно небольшой интенсивности, поэтому достаточного боевого опыта в проведении вышеназванных операций в войне, например, средней интенсивности у нас нет. Мы не имеем также навыков применения соединения, в состав которого входил бы аэромобильный разведывательный бата-

---

<sup>25</sup> Army (США). 1971. June.

<sup>26</sup> Armor (США). 1972. № 6.

льон или же батальон вертолетов огневой поддержки, особенно в такой войне, которая возможна в Европе».

Именно поэтому военное руководство США так серьезно отнеслось к проведению тщательных и всесторонних испытаний на базе новой дивизии. Несмотря на достаточный опыт боевого применения как бронетанковых, так и автомобильных пехотных бригад, руководство армии США поставило задачу определить степень эффективности совместного использования этих бригад применительно к ведению боевых действий с технологичным противником на оборудованных ТВД. В этой связи потребовали разрешения такие проблемы, как поиск наиболее совершенных способов управления и тылового обеспечения; организация взаимодействия совершенно разных по характеру взаимодействия соединений и частей, а также определение наиболее рациональных вариантов боевого состава тактических групп (применительно к автомобильной дивизии – тактических автомобильных групп) или бригад и способов подчинения и переподчинения составных боевых компонентов дивизии в зависимости от требований конкретной боевой обстановки.

По мнению американского командования, очень сложной проблемой являлось управление в бою дивизией «Три-кап», ее частями и подразделениями. Так, командные пункты, штабы и средства связи необходимо было адаптировать к руководству формированиями, имеющими на вооружении боевую технику, обладающую различным темпом перемеще-

ния на местности (поле боя). Потребовалось, в частности, обеспечить взаимодействие вертолетов, летающих со скоростью порядка 370 км/ч, и танков, движущихся со скоростью порядка 30 км/ч. В связи с этим штабам пришлось работать с максимальным напряжением, обеспечивая в кратчайшие сроки принятие необходимых мер, направленных на выполнение боевых задач. Укомплектование таких штабов тактически грамотными и способными офицерами также представляло определенную трудность. Так, например, офицерам штабов батальонов необходимо было хорошо разбираться в принципах боевого применения танков, пехоты, артиллерии, вертолетов огневой поддержки и разведывательных вертолетов. При этом американское военное командование считало, что фундаментальное решение этой проблемы возможно лишь в том случае, если с самого начала своей военной службы молодые офицеры армии США будут уверенно реализовывать принципы боевого применения сил и средств, входящих в состав дивизии «Трикап». Именно поэтому были изменены соответствующие программы подготовки кадров в учебных заведениях сухопутных войск.

Одним из условий успешного применения новой дивизии командование армии США считало достижение и поддержание эффективного взаимодействия между армейской авиацией и тактическими ВВС. Предполагалось, что бригады новой дивизии будут действовать на значительно более широком фронте, чем бригады дивизии любого другого типа. В

связи с этим командирам частей и дивизии «Трикап» было предписано уделение особого внимания эффективному применению авиационных средств.

Кроме того, важное место в ходе проведения войсковых испытаний дивизии уделялось вопросам отработки максимальной гибкости организационной структуры частей нового типа в ходе боевых действий. Гибкость организации считалась, по мнению руководства армии США, одним из важнейших факторов использования потенциальных возможностей воинских формирований. Предполагалось, что если структура бригад станет стереотипной, то новый принцип боевого применения сухопутных войск потеряет свою эффективность. Поэтому в ходе ведения различных по своему характеру боевых действий не допускалось превращение бригад в соединения с постоянной организацией, использующих всегда одну и ту же тактику боевых действий. Американцы считали, что в бою следует иметь как однородные бригады, так и бригады, объединяющие в своем составе части и подразделения различных родов войск. Поэтому применение батальонов дивизии в бою предусматривалось в виде специально созданных тактических (на основе танковых и мотопехотного батальонов) или тактических аэромобильных групп (на основе пехотных аэромобильных батальонов).

В результате окончательных выводов о принципах боевого применения дивизии командованием армии США так и не было сделано. Однако отдельные рекомендации по этим

вопросам, высказанные в ходе испытаний, получили практическую реализацию. В этой связи особый интерес представляют суждения генерала Нортон, изложенные им в упоминавшейся выше статье.

Дивизия «Трикап» была включена в состав командования войск готовности. Из двух корпусов, входящих в состав этого командования – 3 АК и 18 ВДК, первый представлялся более мощным по составу. Именно этот корпус, учитывая его боевой состав и готовность тяжелого вооружения 4 *мд* и 2 *бртд* на складах в Европе, предназначался и предназначается в настоящее время для усиления группировок американских войск, дислоцирующихся в Европе. Ввиду этого генерал Нортон считал вполне обоснованным включение в его состав дивизии «Трикап», как наиболее перспективного соединения сухопутных войск.

Военные специалисты США предполагали, что дивизия «Трикап» в случае развязывания войны сможет действовать в Европе, как правило, в составе армейского корпуса на направлении главного удара армии или группы армий. Ее применение, при этом, предусматривалось в различных видах боевых действий. Считалось, что ее бригады будут действовать на более широком фронте, чем бригады других типов дивизий, и что дивизия «Трикап» будет, как правило, являться резервом АК.

Вероятные боевые действия дивизии «Трикап» в наступлении представлялись американскими военными специали-

стами в следующем виде (рис. 3)<sup>27</sup>.

В созданную ядерными ударами брешь в обороне противника (или в результате прорыва ее соединениями первого эшелона) устремляются главные силы дивизии «Три-кап». В первом эшелоне как бы завесой на широком фронте действует противотанковая аэромобильная бригада, прикрываемая разведывательным аэромобильным батальоном. Основной ее задачей предусматривается воспреещение подхода бронетанковых формирований противника, сковывание их на выгодных рубежах, а при благоприятных условиях – и уничтожение. Второй эшелон дивизии составляют бронетанковая и пехотная аэромобильная бригады. Действия второго эшелона в полном составе полагаются лишь периодически по изменениям в обстановке. В остальные моменты боя в дивизии предусматриваются три эшелона: первый – противотанковая аэромобильная бригада, второй – бронетанковая бригада, третий – пехотная аэромобильная бригада.

Бронетанковую бригаду предусматривалось продвигать через ключевые позиции противника, захватывая их во взаимодействии с перебрасываемой на вертолетах пехотной аэромобильной бригадой. Формы маневра и взаимодействия этих двух бригад в зависимости от обстановки могли быть самыми различными. Предполагалось, что это будет одновременный удар с фронта бронетанковой бригадой и атака намеченной позиции пехотными аэромобильными батальо-

---

<sup>27</sup> Army (США). 1971. June.

нами с воздуха или пехотная аэромобильная бригада, первой завязав бой с противником в районе намеченных для захвата объектов, будет сковывать его действия и обеспечивать тем самым бронетанковой бригаде обходный маневр и удар ее силами по позициям противника с фланга(ов) или тыла. Не исключались и другие, самые различные комбинации маневра формирований как бронетанковой, так и пехотной аэромобильной бригад.

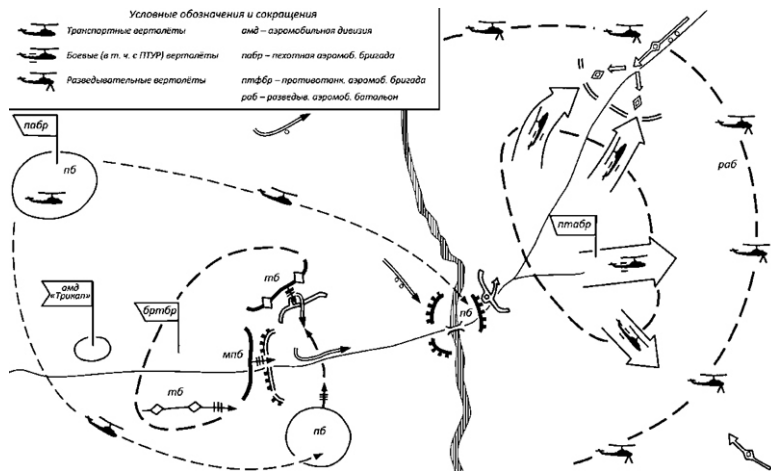


Рис. 3. Дивизия «Трикап» в наступлении (вариант)

Захватив важный объект или рубеж, пехотной аэромобильной бригаде (или части ее сил) предписывались закрепление на нем и подготовка к последующему применению.

При этом в любой обстановке у командира дивизии должен был оставаться резерв в составе одного-двух батальонов (аэромобильных, мотопехотного или танкового).

В результате, по мнению зарубежных военных специалистов, все три бригады, используя мощь своего вооружения и высокую подвижность, должны были ограничить возможности противника в применении сил и средств, обеспечить высокий темп наступления и глубину продвижения дивизии.

В обороне дивизия «Трикап» рассматривалась как резерв командующего полевой армией или группой армий. При этом предусматривалось переподчинение ее армейскому корпусу, на фронте которого складывалась кризисная обстановка, возникающая, в частности, с прорывом крупной танковой группировки войск противника.

Действия дивизии «Трикап» в обороне при ликвидации прорыва танковой группировки противника рассматривались в три этапа. На первом этапе, получив сведения о прорыве танков противника, командир дивизии высылал на участок прорыва разведывательный аэромобильный батальон, который уточнял состав прорвавшейся группировки и направление ее удара (рис. 4). Уточнив границы участка прорыва, силы противника и направление его наступления, командир дивизии перебрасывал на угрожаемое направление противотанковую аэромобильную бригаду – так начинался этап сковывания противника.

Командир бригады, используя мощь противотанкового ог-

ня и высокую маневренность своих 72-х боевых вертолетов, должен был последовательно поражать танки противника, обеспечивая переброску по воздуху пехотной аэромобильной бригады и занятие ею выгодного рубежа обороны на направлении главного удара противника.

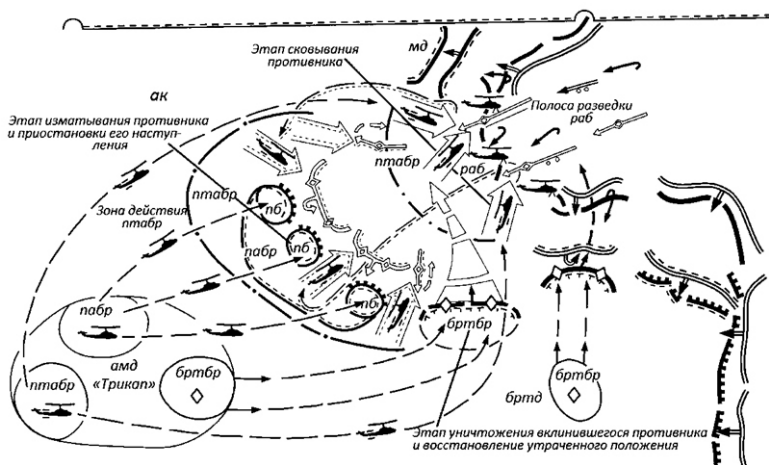


Рис. 4. Дивизия «Трикап» в обороне (вариант)

С вводом в бой пехотной аэромобильной бригады предусматривалось начало этапа изматывания и сдерживания (приостановки) наступления противника. Под прикрытием продолжающихся ударов противотанковой аэромобильной бригады по танкам противника пехотная аэромобильная бригада должна была поспешно занять выгодные оборони-

тельные позиции, усиливая их инженерными сооружениями, и подготовиться к отражению танковых атак собственными противотанковыми средствами во взаимодействии с боевыми вертолетами противотанковой аэромобильной бригады. Далее пехотной аэромобильной бригаде предписывалось вести маневренные боевые действия на промежуточных эшелонированных в глубину оборонительных рубежах. В процессе этих действий противотанковая и пехотная аэромобильная бригады должны были измотать и остановить наступление противника или резко снизить силу его удара и набранные темпы наступления.

В свою очередь бронетанковая бригада, используя успех уже сражающихся бригад и под их прикрытием, ориентировалась на проведение контратаки, как правило, по одному из флангов вклинившегося противника. Этой контратакой предусматривалось начало третьего и заключительного этапа оборонительного боя дивизии – уничтожение вклинившегося противника и восстановление утраченного положения.

Кроме того, дивизия «Трикап», по мнению ряда военных специалистов, могла привлекаться к решению и других задач, в частности таких как:

- ведение боевых действий на подступах к рубежам обороны главных сил в качестве войск прикрытия;

- прикрытие флангов и промежутков между армейскими корпусами;

- оборонительные действия в качестве арьергарда, обеспе-

чение выхода из боя и отхода главных сил корпуса;

ведение боевых действий на широком фронте в интересах обеспечения маневра и массирования сил и средств на направлении главного удара и др.

Дивизия «Трикап», как отмечалось в американской военной литературе, являлась детищем современности и ближайшего будущего. Генерал Нортон писал: «Такая дивизия не могла быть создана в завершенных войнах (вторая мировая война или война в Корее) или даже в недавних современных конфликтах. Наличие более совершенных средств ведения боевых действий и появление в текущем десятилетии значительного ассортимента новых образцов военной техники, большинство из которых поступит на вооружение уже в ближайшие годы, позволяют значительно повысить возможности дивизии «Трикап»<sup>28</sup>.

Высказывалось мнение, что дивизия «Трикап» – новый шаг на пути совершенствования аэромобильной дивизии, применявшейся во Вьетнаме, превращения ее в соединение, боеспособность которого отвечала бы требованиям будущей войны.

Тем не менее рассчитанная на три года программа испытаний нового в структуре армии США воинского формирования в основном была завершена к 1975 г. Было выявлено много как положительных, так и отрицательных аспектов соединений такого типа, которые легли в основу дальнейшего

---

<sup>28</sup> Army (США). 1917. June.

развития сухопутных войск.

Первые уроки и выводы:

*а) Характеристика аэромобильных операций и аэромобильных войск.*

На основе проведенных исследований и полученного опыта боевого применения аэромобильных войск были сформированы подходы к содержанию форм совместного боевого применения вертолетов и воинских формирований, основной из которых была определена аэромобильная операция.

По взглядам американских исследователей и военных ученых, аэромобильные операции, как форма боевых действий армии США, заключались в скрытой подготовке, быстрой и неожиданной для противника переброске частей и подразделений на вертолетах к району боевых действий и на поле боя, осуществлении маневра силами и средствами по воздуху, а также их снабжении и эвакуации. При этом сами войска и их вооружение предусматривалось перебрасывать на вертолетах армейской авиации, входящей в штатный состав соединений или приданных им. Основной целью аэромобильной операции, по мнению командования США, становилось уничтожение сил противника в определенном районе нанесением по ним стремительных ударов с различных направлений. Захват и удержание важных объектов рекомендовались только для воспрепятствования отхода войск противника и подхода его резервов или же срыва материально-технического снабжения войск.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.