

ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Серия: АВИАЦИОННАЯ И РАКЕТНАЯ ТЕХНИКА

• **Война в небе Ливии**



ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Выпуск 3 (1823)
Июль — сентябрь 2012 г.
Издается с 1939 г.

(ОБЗОРЫ И РЕФЕРАТЫ ПО МАТЕРИАЛАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ)

Война в небе Ливии	1
Действия ВВС Ливии	2
ВВС Свободной Ливии	6
Общий ход боевых действий	11
Боевое применение авиации коалиционных сил	20
Действия авиации государств арабского мира	47
Действия боевых вертолетов	49
Использование БЛА	52
Уроки операции «Одиссей Доун»	54
Справочные материалы	60

УДК 358.4 (73+4+5+6)

М. В. НИКОЛЬСКИЙ

ВОЙНА В НЕБЕ ЛИВИИ

Восстание в Ливии началось с инцидента в городе Бенгази 15 февраля 2011 г. Причиной волнений стал арест юриста Фатхи Тербиля. Демонстранты, координировавшие свои действия через социальные сети Интернета, собрались у здания местной администрации, требуя его освобождения. Затем люди направились к центру города, где и произошел конфликт. Службы безопасности отреагировали на демонстрацию довольно жестко — имелись убитые, раненые, арестованные. О событиях в Бенгази, благодаря Интернету, на следующий день знала вся Ливия. Все говорило за развитие событий по известному (как в Египте) сценарию. Но в Ливии этот сценарий не сработал — полковник Муаммар Каддафи проявил неожиданную для многих твердость и решительность.



Полковник Муаммар Каддафи

ДЕЙСТВИЯ ВВС ЛИВИИ

ВВС Ливии для противодействия акциям народного гнева использовались с 14 февраля 2011 г. Едва ли не первой операцией ливийских ВВС в новых условиях стал перегон всех пригодных к полетам самолетов и вертолетов с авиабаз, расположенных в восточной части страны, на аэродромы, которые контролировали правительственные войска. Транспортные самолеты ВВС Ливии и воздушные суда авиакомпании «Ливиан Эйрлайнз» доставили дополнительные подразделения ливийской армии в районы Бенгази и Эль-Бейда.

Утром 17 февраля подразделения армии и полиции открыли огонь по демонстрантам в Бенгази, Дарнахе и Эль-Бейде. В Бенгази для разгона демонстрации использовали два боевых вертолета Ми-24. В городе развернулись настоящие бои. На сторону демонстрантов перешло несколько расквартированных в Бенгази подразделений ливийской армии. Аналогичным образом разворачивались события в Эль-Бейде. Восстание вспыхнуло в Тобруке. На сторону повстанцев перешла большая часть личного состава расположенной в окрестностях Бенгази авиабазы Бенина, где дислоцировались вооруженная истребителями МиГ-23 1040-я эскадрилья ВВС Ливии, вертолеты Ми-24 и Ми-14. Чтобы воспрепятствовать угону самолетов, повстанцы перекрыли ВПП камнями и автомобильными шинами. Они даже сбили один вертолет Ми-24, пытавшийся атаковать их позиции. Трофеями повстанцев стали, по крайней мере, два вертолета (Ми-24 и Ми-14) и пять истребителей-бомбардировщиков МиГ-23БН, которые с 2006 г. в воздух не поднимались. Следует отметить, что дан-

ные о трофеях повстанцев по разным источникам существенно различаются.

Настоящее сражение развернулось за авиабазу Эль-Абрак. Здесь повстанцы (по непроверенной информации) также сбили один вертолет ВВС Ливии. Авиабаза перешла под контроль восставших, в числе трофеев оказались 16 истребителей-бомбардировщиков МиГ-23БН в непригодном к полетам состоянии. Офицеры авиабазы Гамаль Абдель Насер под Тобруком также перешли на сторону восставших.

Утром 21 февраля ПВО авиабазы Гамаль Абдель Насер (по данным повстанцев) был сбит транспортный самолет с африканскими наемниками (слухи о переброске в Ливию наемников из разных стран Африки на начальном этапе ливийских событий не утихали).

В Триполи вертолеты AW109 ливийской полиции высаживали бойцов местного ОМОН непосредственно в ряды протестующих. Самолеты ВВС Ливии наносили удары по казармам



Вертолет Ми-24 ВВС Ливии



Истребитель МиГ-23МЛД ВВС Ливии



Истребитель-бомбардировщик Су-22М-3К ВВС Ливии

частей, личный состав которых перешел на сторону восставших. Перевозками подкрепления занимались экипажи вертолетов СН-47 «Чинук» 1347-й эскадрильи.

В первые дни марта активность ВВС Ливии ограничивалась sporadическими ударами, наносившимися истребителями-бомбардировщиками Су-22 и бомбардировщиками Су-24 с авиабазы Хурдабия. Налетам подвергались, прежде всего, захваченные повстанцами базы ливийской армии в Аждабии и Брега. Удары наносились с малых высот свободнопадающими бомбами. Большая часть бомб ложилась с перелетом. Западные аналитики объясняют данный факт нежеланием летчиков и штурманов причинять реальный ущерб повстанцам. Помимо самолетов Су-22 и Су-24



Вертолет «Чинук» ВВС Ливии

довольно редкие удары с воздуха по повстанцам в районах городов Эз-Завия, Мисурага и Зинтран наносили истребители МиГ-23, УТС L-39 и вертолеты Ми-24.



Бомбардировщик Су-24МК ВВС Ливии



Самолет-разведчик МиГ-25РБ ВВС Ливии



Вертолет Ми-14



Обломки бомбардировщика Су-24МК, сбитого повстанцами 5 марта 2011 г.

5 марта ВВС Ливии потеряли бомбардировщик Су-24 (бортовой номер 38). Он был сбит из зенитной установки ЗПУ-23-4, у которой исправен был только один ствол. Оба члена экипажа самолета погибли.

С 6 марта ВВС Ливии резко увеличили количество боевых вылетов. Для разведки стали использовать транспортные самолеты Ан-26 и Ан-32, а также БЛА «Камкоптер» австрийского производства. Пары и звенья Су-22 и Су-24 работали со средних высот, где самолеты оставались неуязвимыми для огня стрелкового оружия, малокалиберных зенитных пушек и ПЗРК. Точность бомбометания, по оценкам западных экспертов, по-прежнему оставалась низкой. Именно промахами на Западе объясняют разрушение важного для экономики Ливии нефтеперерабатывающего комплекса в Рас-Лануфе, хотя более вероятно, что экипажи четко выполнили поставленную задачу.

Непосредственную огневую поддержку частей армии Ливии выполняли вертолеты Ми-24. При поддержке авиации верным полковнику Каддафи частям удалось к 15 марта выбить повстанцев из Бин-Джавада, Рас-Лануфа, Брега, очистить от мятежников большую часть Адждабии. В ходе наступательной операции от огня с земли был потерян один вертолет Ми-24, пилотируемый полковником ВВС Сирии Ахмедом Фадари. Полковника похоронили в Сирии с воинскими почестями в присутствии командующего ВВС Сирии генерал-майора Иссама Халлаха.

Наибольшей интенсивности действия ВВС Ливии достигли в период с 17 по 19 марта. Авиация поддерживала в эти дни высадку десанта под Горгорой и наступление на Бенгази.



Учебно-тренировочный истребитель МиГ-21УМ ВВС Ливии

Несколько раз ударам самолетов ливийских ВВС подверглись авиабаза Бенина и подстанция, обеспечивающая электроэнергией Бенгази.

Утром 19 марта, всего за несколько часов до начала патрулирования истребителями «Рафаль» ВВС Франции зоны, запретной для полетов ВВС Ливии, ливийские истребители МиГ-23 выполнили несколько боевых вылетов на поражение наземных целей в районе Бенгази. В этот день над Бенгази был сбит истребитель МиГ-23МЛ ВВС Свободной Ливии, пилотируемый летчиком-перебежчиком. Скорее всего, он был сбит ракетой, выпущенной с одного из двух самолетов МиГ-23МЛ ВВС Ливии, находившихся в этот момент над Бенгази. Таким образом, одну победу в воздушном бою ВВС полковника Каддафи одержали.

Два последних боевых вылета авиация ВВС Ливии выполнила 20 марта с авиабазы

Мисурата: вертолеты Ми-24 нанесли удар по отрядам повстанцев в районе Мисурата, после чего благополучно вернулись на базу. Боевой вылет одного самолета G-2A «Галей» 24 марта успеха не имел. Сразу после взлета его засекли с самолета ДРЛОУ Е-3Ф. Видимо, летчик самолета G-2A получил предупреждение об опасности, прекратил выполнение задания и вернулся на базу. Этот самолет уничтожила прямым попаданием КАБ пара наведенных на него французских истребителей «Рафаль».

Французы поначалу представили этот факт как победу в воздушном бою, но самолет был уничтожен в момент заруливания на стоянку после посадки. На этом участие ВВС Ливии в боевых действиях завершилось, чего нельзя сказать о ВВС Свободной Ливии. Между тем ООН наложила вето на полеты всех ливийских самолетов.



Учебно-тренировочный самолет G-2E «Галей» ВВС Ливии

ВВС СВОБОДНОЙ ЛИВИИ

В Ливии фактически шла гражданская война. Далеко не все летчики жаждали принимать в ней участие. Первыми перебежчиками стали пилоты двух истребителей «Мираж» F.1ED, которые 21 февраля примерно в 16.30



Повстанцы наносят опознавательные знаки ВВС Свободной Ливии на истребитель «Мираж» F.1ED

выполнили посадку на авиабазе Луга (о. Мальта). Они получили приказ нанести удар по позициям повстанцев в восточной части Ливии, но вместо выполнения задания перелетели на Мальту. В сентябре 2011 г. один из этих самолетов с опознавательными знаками ВВС Свободной Ливии демонстрировался на выставке «Мальта Эйршоу». Затем оба летчика вернулись в Ливию, где их встретили как героев.

23 февраля ВВС Ливии лишились двух истребителей-бомбардировщиков Су-22. Летчик двухместного самолета Су-22УМ-3К полковник Абдул Салам аль-Абдади вместо атаки Адждабии катапультировался сам и принудительно катапультировал находившегося в задней кабине полковника Али Омара аль-Каддафи. Аль-Абдади при катапультировании получил легкие повреждения, аль-Каддафи не пострадал. Ведомый, летчик одноместного самолета Су-22М-3К (полковник Салам Атия Мусса), повторил «маневр» командира: его самолет рухнул в море. Мусса при катапультировании сильно обгорел, а при приземлении сломал ногу. Его доставили для лечения в Египет. Факт «самокатапультирования» летчиков отмечается практически во всех доступных информационных источниках, но настораживают воинские звания летчиков — три полковника сразу.

Имел место еще один, весьма знаменательный, перелет на сторону противника. 30 марта в Фарнборо приземлился самолет «Гольф-



Истребитель «Мираж» F.1ED ВВС Ливии, сфотографированный вечером 21 февраля 2011 г. на авиабазе Луга (о. Мальта)



Вертолет Ми-24 ВВС Свободной Ливии

стрим 200» (регистрационный код НВ-JGL) с министром иностранных дел Ливии Мусой Каусса на борту.

К 23 февраля повстанцы установили контроль над восточной частью Ливии. Боевые действия шли в центральной и северо-западной частях страны. В Мисурата повстанцам вместе с перешедшими на их сторону армейскими частями почти удалось захватить авиабазу Академии ВВС Ливии. 26—27 февраля с оставшейся под контролем правительственных войск части авиабазы выполнялись боевые вылеты вертолетов Ми-24 и Ми-8, один из которых был сбит. В ночь на 28 февраля правительственные войска контрударом выбили повстанцев с авиабазы.

В первые дни восстания мятежникам в восточной части страны удалось захватить значительное количество ЛА: не менее двух вертолетов Ми-24, три или четыре вертолета Ми-14, не менее 20 истребителей-бомбардировщиков

МиГ-23БН (большинство в нелетном состоянии), один истребитель МиГ-23МФ. Кроме того, в период с 21 февраля по 14 марта, как минимум, пять летчиков ВВС Ливии перелетели на аэродром Бенина, благодаря чему повстанцы получили еще два истребителя МиГ-23МЛ и один истребитель МиГ-21бис. На аэродроме Академии ВВС Ливии в Мисурата 23 февраля были захвачены десять одноместных истребителей МиГ-23МФ и двухместных учебно-боевых МиГ-23УБ (включая пять пригодных к полетам), три самолета G-2А и несколько вертолетов. Судьба этих ЛА не совсем ясна. Маловероятно, что повстанцы смогли перегнать на свою основную базу Бенина всю захваченную в Мисурата технику, поскольку через четыре дня контроль над аэродромом Мисурата снова вернулся к правительственным войскам.

О создании ВВС Свободной Ливии под командованием полковника Мохаммеда Омара



Истребители МиГ-21 ВВС Свободной Ливии над Бенгази, 27 июня 2011 г.



Обломки истребителя МиГ-21бис, упавшего в районе Бенгази 17 марта 2011 г.



Повстанцы на учебно-тренировочном самолете L-39

Кадеери было объявлено 26 февраля. На авиабазе Бенина из числа примкнувших к восстанию летчиков и техников сформировали эскадрилью истребителей в составе примерно двух десятков МиГ-23БН, но в пригодном к полетам состоянии удавалось поддерживать только два.

Одновременно была сформирована вертолетная эскадрилья под командованием полковника Абдуллы Аль-Хасси. Личный состав эскадрильи набрали из числа перешедших на сторону восставших летчиков и техников 1314 и 1325-й эскадрилий ВВС Ливии. В первые дни марта вертолеты ВВС Свободной Ливии приступили к выполнению разведывательных полетов в окрестностях Бенгази. 3 марта экипаж такого вертолета обнаружил и захватил в 50 км от Бенгази восемь британских «дипломатов», которые на самом деле являлись бойцами Специальной авиационной службы (SAS).

Первые потери ВВС Свободной Ливии понесли 4 марта, когда в результате налета пары бомбардировщиков Су-24 взорвались склады боеприпасов на авиабазе Бенина (погибло более 20 чел.).

Руководители восстания (если такие существовали) считали ВВС Свободной Ливии своей «козырной картой» и предпочитали держать ее в запасе до главного наступления частей армии Ливии на Бенгази. Наступление наметили на конец марта. Тем не менее первый боевой вылет

самолеты ВВС Свободной Ливии совершили 15 марта, когда началось наступление на Адждабию. В этот день было выполнено шесть или семь вылетов. Два боевых вылета парами выполнили истребители МиГ-23, которые нанесли удары по кораблям ВМС Ливии с десантом на борту. Летчики доложили о двух потопленных кораблях и одном поврежденном, не указав их тип. Подтверждено повреждение лишь одного корабля. Практически в то же время два вертолета Ми-24 атаковали войсковую колонну западнее Адждабии; о результатах налета не сообщалось.

Вскоре после захода солнца два истребителя МиГ-23 нанесли удар по авиабазе Хурдабая. Американская разведка обнаружила на ВПП авиабазы воронки от бомб, но в целом результаты удара истребителей американцы оценили как низкие — пришлось вторично наносить удар по Хурдабае в ночь с 19 на 20 марта, но уже крылатыми ракетами «Томагавк» и бомбардировщиками В-2А. По информации повстанцев, летчик одного из самолетов МиГ-23, Мухаммед Мухтар Осман, вместо атаки аэродрома взял курс на Триполи и врезался в комплекс Баб-аль-Азимзия — резиденцию клана Каддафи. Летчик, скорее всего, принял решение самостоятельно, так как радиус действия истребителя МиГ-23 не позволяет долететь с авиабазы Бенина до Триполи и вернуться назад. Наблюдатели подтверждали сильный взрыв и пожар в Баб-аль-

Азизия примерно в 20.00 16 марта. Тогда погиб Хамис аль-Каддафи. Вертолеты ВВС Свободной Ливии выполняли боевые вылеты 16 и 17 марта.

Активность ВВС Свободной Ливии не осталась незамеченной. Вечером 17 марта авиабазу Бенина бомбили истребители-бомбардировщики Су-22М-3К ВВС Ливии. Один из них повстанцам удалось сбить; летчик (ВВС Алжира) благополучно катапультировался, но попал в плен. В результате налета на авиабазе были уничтожены два самолета Су-22М-3К. На перехват взлетел истребитель МиГ-21бис, но он разбился вскоре после взлета, летчик погиб. Официальная версия катастрофы — техническая неисправность, но вполне вероятно, что самолет сбили «дружественным» огнем.

Последний боевой вылет до начала авиационной кампании странами Запада ВВС Свободной Ливии выполнили 19 марта — истребитель МиГ-23МЛ был поднят на перехват истребителей-бомбардировщиков ВВС Ливии, наносивших удар по Бенгази. Перехват завершился трагедией. Истребитель выполнял вираж над городом, когда неожиданно правее и выше него сверкнула яркая вспышка взрыва. Истребитель потерял управление, полковник Фахруддин Али Ашур катапультировался слишком поздно. Причина вспышки точно не установлена: или взрыв выпущенной по ошибке повстанцами ракеты ПЗРК, или взрыв ракеты воздух — воздух, выпущенной с другого истребителя МиГ-23МЛ ВВС Ливии, пара которых в это время находилась над Бенгази. Трагедию запечатлели операторы нескольких западных телекомпаний.

К концу марта ВВС Свободной Ливии располагали всего двумя пригодными к полетам истребителями: МиГ-23МЛ (бортовой номер 6472) и МиГ-23УБ (бортовой номер 8133).

После наложения вето ООН любой поднимающийся в воздух ливийский ЛА автоматически подлежал уничтожению или принуждению к посадке. Между тем ВВС Свободной Ливии время от времени выполняли боевые вылеты. Так, 9 апреля огнем с земли (не авиацией НАТО, которой это полагалось сделать «по закону») был сбит вертолет Ми-24 ВВС Свободной Ливии, атаковавший войска Каддафи под Аждабией. В этот же день истребители НАТО перехватили и вынудили к посадке на авиабазу Бенина истребитель повстанцев МиГ-23МЛ (бортовой номер 6472). Самолет был вооружен двумя блоками НАР УБ-32-57 и двумя УБ-16-57. В интервью телекомпании «Си-Би-Эс» летчик истребителя



Истребитель МиГ-23 ВВС Свободной Ливии с подвешенными снаряженными блоками НАР



Падение истребителя МиГ-23МЛ ВВС Свободной Ливии, сбитого над Бенгази 19 марта 2011 г.



Самолет ВАе 146 авиакомпании «Эйр Либия» доставлял повстанцам оружие и боеприпасы (снимки сделаны в районе Нафус в июле 2011 г.)

МиГ-23МЛ заявил, что он успел выпустить все ракеты, поразив несколько автомобилей с солдатами противника и один бензозаправщик. Пилот сказал, что боевой вылет был согласован с командованием НАТО, но представители НАТО эту информацию опровергли. Приводились сведения о перехвате самолета истребителями НАТО, которые сопровождали его до возвращения на аэродром Бенина. Вообще, информация о данном случае довольно противоречивая.



К концу августа 2011 г. повстанцы стали применять БЛА «Скаут»

Сделанные 27 июня над Бенгази кадры обогнали весь мир: два истребителя МиГ-21бис и один двухместный самолет МиГ-21УМ ВВС Свободной Ливии в полете, все с блоками НАР на внешней подвеске.

Транспортный самолет ВАе 146 авиакомпании «Эйр Либия» (командир экипажа капитан Али Самуси) выполнил не менее 30 полетов. Он доставлял грузы, главным образом оружие и боеприпасы, для повстанцев на импровизированные аэродромы в пустыне; иногда в качестве ВПП использовались участки автодорог. Достоверно зафиксированы посадка и взлет самолета ВАе 146 4 августа на участок автодороги в нагорье Нафус. Эти кадры транслировались и на российских телеканалах. Самолет ВАе 146 также выполнял полеты на о. Мальта с представителями руководства восстания на борту.

19 июля был открыт для полетов международный аэропорт Мисурата. В доставке гуманитарных грузов принял участие самолет Ан-26 (регистрационный код 5А-DOG) ВВС Свободной Ливии.

Боевые действия продолжались до конца сентября, но сведений об участии в боях самолетов и вертолетов ВВС Свободной Ливии нет, зато с 20-х чисел августа повстанцы стали применять запускаемые с автомобиля БЛА «Скаут».

ОБЩИЙ ХОД БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Эвакуация из Ливии граждан третьих стран и сотрудников дипломатических миссий началась 21 февраля. Полеты выполняли самолеты ВВС Великобритании (С-130К/J, VAe 146), Канады (СС-130J и СС-177), Австрии (С-130К), Кувейта (L-100), Румынии (С-130Е и С-27J), Германии («Трансаль»), ВМС Франции («Фалкон» 10). В ходе выполнения эвакуации военнослужащие армии Ливии захватили вертолет SH-14D «Линкс» ВМС Голландии.

26 февраля Совет Безопасности ООН принял резолюцию № 1970, согласно которой налагалось эмбарго на поставки вооружения и военной техники в Ливию и замораживались счета Муаммара Каддафи, членов его семьи и высших руководителей Ливии в зарубежных банках. 17 марта была принята резолюция № 1973, установившая запретную для полетов (кроме полетов с гуманитарными целями) зону над Ливией. Эта же резолюция санкционировала любые действия по защите мирных жителей, за исключением ввода оккупационных войск. Тезис о защите мирных жителей представители НАТО повторяли на всех пресс-конференциях. Этим тезисом предварялись сообщения о нанесении ударов авиации, предпринятых «исключительно для защиты мирных жителей Ливии». На протяжении более двух десятков лет почти все резолюции ООН подобного рода становились «фиговы-

ми листками», прикрывавшими военные операции США и НАТО, но, пожалуй, ни одна из них не нарушалась столь откровенно и грубо, как резолюция № 1973.

Утром 4 марта самолеты вооруженных сил США, Великобритании и Франции приступили к выполнению целенаправленной разведки на территории Ливии. Наибольшее внимание уделялось радиотехнической разведке с целью вскрытия системы ПВО и системы связи.

В соответствии с резолюцией № 1973 была предпринята операция «Одиссей Доун», начавшаяся 19 марта. Официальной целью операции считалась защита протестующих народных масс. К этому времени свою решимость поддержать борцов за свободу и демократию в Ливии подтвердили США, Великобритания, Франция, Италия и Канада, хотя Канада и Италия от прямого участия в военных действиях пока воздерживались.

Обычно операции, подобные «Одиссей Доун», начинаются ударом крылатых ракет и авиации по узлам связи и ключевым объектам системы ПВО противника. На этот раз первые боевые вылеты выполнили самолеты ВВС Франции с задачей патрулирования воздушного пространства и поражения тактических целей на поле боя. Западные эксперты объясняют столь необычное начало боевых действий несколько-



Посадка канадского ВТС СС-130J на о. Мальта



Два истребителя «Рафаль» ВВС Франции на исполнительном старте, 19 марта 2011 г.

ми причинами. Едва ли не главной стало желание президента Франции Саркози начать военные действия до открытия саммита глав государств Запады в Париже, намеченного на вечер того же дня, и закрепить за Францией лидирующую роль в операции против Ливии. Этот шаг едва не сорвал всю операцию. Лишь в октябре 2011 г. стало известно о резкой реакции премьер-министра Италии Сильвио Берлускони, пригрозившего закрыть для авиации НАТО все итальянские авиабазы. Конфликт удалось уладить только благодаря личному вмешательству государственного секретаря США Хилари Клинтон.

Другая причина превентивных действий Франции не связана с политикой и не столь очевидна: нужно было сделать рекламу истребителю «Рафаль». На этот самолет, вопреки ожиданиям, так и не поступило ни одного экспортного заказа, критиковали самолет «Рафаль» и в самой Франции. Между тем в 2007 г. велись интенсивные переговоры о продаже Ливии 10—14 таких истребителей со сроком поставки в 2009 г.

Сделка не состоялась. Теперь именно истребители «Рафаль» нанесли первые удары по Ливии. 19 марта они якобы продемонстрировали способность самолета работать автономно в условиях противодействия ПВО противника как по наземным, так и по воздушным целям. Правда, воздушные цели так и не появились, а противодействие со стороны ПВО было достаточно условным.

В первые двое суток ударами авиации (прежде всего самолетами F-16CJ и EA-18G), а также крылатых ракет были нейтрализованы стационарные объекты ливийской ПВО. На третий день операции развернулась охота на мобильные ЗРК. Данные о результатах этой «охоты» весьма противоречивы. Так, итальянские истребители-бомбардировщики «Торнадо» не выпустили ни одной ракеты HARM, так как не обнаружили ни одной цели. По другим данным, экипажам «Торнадо» ВВС Италии просто запретили применять оружие, что вообще непонятно: вооруженные самолеты летали в район боевых



Самолет EA-18G «Гроулер» в небе Ливии



Британский истребитель-бомбардировщик «Торнадо»

действий, экипажи подвергались риску, но боевой задачи, как таковой, не имели.

К 25 марта к операции привлекли более 350 самолетов из девяти государств. За сутки 25 марта авиация произвела 130 самолето-вылетов, в том числе 47 — на поражение заранее известных целей. 25% боевых вылетов выполнили американские самолеты, остальные — авиация партнеров США по коалиции. Удары по войскам полковника Каддафи в населенных пунктах не наносились во избежание жертв среди мирного населения. На начальном этапе операции американская авиация действовала, главным образом, после наступления темноты, в то время как авиация других стран основной объем работы выполняла в светлое время суток. С 27 марта тактические самолеты ВВС США стали наносить удары днем, так как к 27 марта ПВО Ливии в восточной части страны удалось полностью нейтра-

лизовать, однако полеты на поиск и уничтожение ЗРК и РЛС самолетами «Торнадо» ECR, F-16CJ и EA-18G не прекращались. Тем не менее 27 марта не было израсходовано ни одной противорадиолокационной ракеты HARM.

Между тем в боях между ливийской армией и противниками Каддафи решительного перелома не наблюдалось. Повстанцы все настоятельнее требовали непосредственной авиационной поддержки, в первую очередь — уничтожения бронетехники на поле боя. С 26 марта авиация коалиционных сил приступила к нанесению ударов по частям ливийской армии для обеспечения продвижения войск противников Каддафи в направлении Сирта и Триполи. К боевым действиям с 28 марта подключились самолеты непосредственной авиационной поддержки A-10C и AC-130U. Во многом благодаря этому повстанцам удалось захватить крупный центр нефтепе-



Штурмовик А-10С уходит на задание, 25 марта 2011 г.



Истребитель F-16 ВВС Дании (аэробаза Сигонелла, 21 марта 2011 г.)

переработки в Адждабии. Утром 26 марта авиация бомбила авиабазу ВВС Ливии Себха. За сутки было выполнено 178 боевых вылетов, в основном для ударов по наземным целям. 29 марта впервые бомбардировке подверглась столица Ливии Триполи, налет осуществлялся ночью.

Действия авиации не смогли переломить ситуацию на земле. Более того, 30 марта верные Каддафи войска перешли в контрнаступление. 31 марта повстанцы оставили Рас-Лануф и Бин-Явард, отошли от крупного центра нефтепереработки Брега. Войска Каддафи успешно продвигались в восточном направлении. Продолжались ожесточенные бои в окрестностях Мисурата. Показательно, что как раз 30 марта авиация сил коалиции сократила количество боевых вылетов.

Представители разведки США нашли интересное и не лишённое смысла объяснение быстрым темпам продвижения войск Каддафи. В интервью агентству «Ассошейтед Пресс» неназванный представитель разведсообщества отметил, что правительственные войска продвигаются быстро, так как не имеют тяжелой техники, широко используя минивэны, джипы и вообще гражданские автомобили с установленным на них вооружением, что затрудняет опознавание целей для авиации. Точно такую же технику используют повстанцы. Опознавание затрудняла и стоявшая в конце марта — начале апреля плохая погода.

Во всех официальных пресс-релизах отмечается отсутствие передового авианаведения с земли. Однако 31 марта появились первые сообщения о наличии в отрядах повстанцев авианаводчиков из британского спецназа. Ситуация осложнялась еще и решением США передать с утра

31 марта НАТО контроль над операцией «Сознанный защитник» и в ближайшие дни приступить к отводу с театра военных действий ударной авиации. По оценке разведки США, к 31 марта войска Каддафи утратили огневую мощь на четверть, но в количественном отношении превосходили повстанцев в десять раз.

2 апреля авиация НАТО выполнила 184 боевых вылета, 70 из которых — на поражение наземных целей. В Триполи и Адждабии самолеты разбомбили грузовики с боеприпасами, от детонации которых погибло 7 мирных жителей, еще 25 чел. получили ранения.

Ни 2, ни 3 апреля положение повстанцев не улучшилось. Мисурата оставался в окружении верных Каддафи войск, здесь и в окрестностях г. Брега велись ожесточенные бои. Удары по верным полковнику частям в районе Брега нанесли 3 апреля истребители F-16 ВВС Дании. В тот же день произошел обычный в общем-то для любой войны трагический случай. Летчик самолета «Рафаль» западнее Адждабии обнаружил автоколонну. С земли был открыт огонь из стрелкового оружия. Летчик тут же «отработал» по колонне, но она оказалась колонной повстанцев. В итоге 15 чел. погибло (по другим данным, 5 убито, 14 ранено) от «дружественного» удара. Весьма показательна реакция повстанцев, представитель которых в интервью британской корпорации «Би-Би-Си» заявил, что отныне удары по вражеским колоннам будут наносить только самолеты SF-260 ВВС Свободной Ливии, а никак не авиация НАТО. В том же интервью представитель сказал, что в распоряжении повстанцев имеется 400 танков Т-55 и Т-72. Четыре сотни танков



Учебно-тренировочные самолеты SF-260 ВВС Ливии (2009 г.)

повстанцы двинули от Бенгази на Бrega. А ведь СМИ захлебывались сообщениями о поставках оружия и переброске африканских наемников в Триполи. Реально проверенной можно считать лишь информацию о 22 рейсах (с 19 по 26 февраля) самолетов Ил-76 и С-130 ВВС Алжира, а также нескольких полетах самолетов авиакомпании «Эйр Алжир» с военными грузами на борту. Показательно, что даже в данном случае информация была не совсем правдивой: отмечалось, что самолеты С-130 и Ил-76 способны доставлять основные боевые танки. Но прочность пола грузовых кабин этих самолетов не позволяет перевозить танки Т-72. Алжир, в свою очередь, заявил об исключительно гуманитарном характере перевозившихся грузов.

Надуманность темы поставок вооружения режиму Каддафи признали даже на Западе. В ряде СМИ приводились оценки экспертов, назвавших Ливию страной, переполненной вооружением. Другое дело — переброска оружия и военной техники из мест складирования в район боевых действий. Только к концу марта о подобных полетах и речи быть не могло в силу тотального доминирования в воздухе авиации коалиционных сил. Зато французская газета «Фигаро» 28 июня опубликовала информацию о работе военно-транспортной авиации Франции: в район Триполи, где тогда шли бои, повстанцам на парашютах было сброшено большое количество стрелкового оружия, боеприпасов и противотанковых ракет. «Французское правительство проводит секретную операцию по снабжению оружием ливийских повстанцев, действующих в регионе Западные горы к юго-западу от Триполи», — писала газе-

та со ссылкой на высокопоставленные источники в Париже. По данным издания, Франция пошла на этот шаг без консультаций с союзниками по НАТО. План был разработан в начале мая, когда на фронтах в Ливии сложилась патовая ситуация: ни повстанцы, ни правительственные войска не могли предпринять решительного наступления. Тогда-то Париж и решил помочь противникам Муаммара Каддафи оружием и боеприпасами. Как пишет газета «Фигаро», контейнеры с автоматами, пулеметами, гранатометами и противотанковыми ракетными комплексами «Милан» сбрасывались на парашютах над позициями повстанцев с транспортных самолетов. После того как оппозиционеры добились значительных успехов, очистив от сторонников Каддафи почти весь регион, в двух местах были оборудованы небольшие аэродромы, куда стали приземляться самолеты из арабских стран, на борту которых было все то же оружие. Французская помощь оказалась повстанцам весьма кстати: именно в Западных горах в последние недели они добились наиболее ощутимых результатов. В частности, им удалось продвинуться к Триполи на расстояние 80 км, а также захватить крупный оружейный склад к югу от города Зинтан. Полуофициальная информация о вооружении противников Каддафи из-за рубежа поступала и ранее, однако страной происхождения гранатометов и противотанковых комплексов назывался Катар. Снабжение одной из воюющих сторон в Ливии оружием шло вразрез с резолюцией ООН, хотя официальный Париж, подтвердив поставки оружия, указал, что оно предназначено жителям Западных гор «для самозащиты».

Смена командования операцией привела к снижению количества боевых вылетов. За первые три дня руководства НАТО авиация произвела 547 самолето-вылетов, но только 218 из них на поражение наземных целей. Самолеты стали возвращаться на базы с неизрасходованным вооружением воздух — поверхность, по официальной версии, из-за малого количества целей. С другой стороны, 15 апреля в американской газете «Вашингтон Пост» появилась информация о дефиците высокоточных боеприпасов в ВВС стран НАТО, принимающих участие в боевых действиях. В газетах Франции («Фигаро», в частности) немедленно появились опровержения. Тем не менее дефицит был. Из-за нехватки боеприпасов французы начали использовать 300-кг учебные бомбы, «боевая часть» которых представляла собой обычный бетон. Определенный резон в этом был. Авиация НАТО действовала в условиях очень жестких ограничений на применение оружия во избежание жертв среди мирного населения. В большинстве случаев ударам подвергались точечные цели, часто незащищенные, например автомобили. А что будет, если в автомобиль попадет бетонная плита массой 300 кг? Первый известный случай использования французской авиацией бетонных бомб относится к 26 апреля. Но это — не французское изобретение. Еще в 1999 г. американская авиация наносила удары такими бомбами с лазерными головками самонаведения по объектам на территории Северного Ирака.

Официально дефицит авиационных боеприпасов у стран НАТО подтвердил представитель Министерства обороны США на пресс-конференции 25 мая, когда сообщил о поставленных с 1 апреля военно-воздушным силам стран НАТО, принимающих участие в боевых действиях против Ливии, боеприпасов и запасных частей для авиационной техники на сумму 24,3 млн долл.

Наибольшее количество боевых вылетов совершали французские и британские самолеты. Авиация Франции с 31 марта по 7 апреля выполнила 120 боевых вылетов на поражение наземных целей, 24 разведывательных полета, 13 полетов самолетов ДРЛОУ, 50 полетов на дозаправку в воздухе и 22 полета на боевое патрулирование воздушного пространства. Общий боевой налет составил почти 900 ч. За двое суток 7 и 8 апреля авиация НАТО выполнила 318 боевых вылетов, поразив 23 наземные цели, включая танки Т-72, бронетранспортеры, пусковые ракетные установки, ЗРК и склады боеприпасов.

На брифинге для журналистов представитель НАТО несколько удивил присутствующих объяснением сложности обнаружения и уничтожения бронетехники — дескать, танки и другие объекты двигаются в разных направлениях, что сильно затрудняет действия авиации.

К 10 апреля ситуация накалилась еще больше. Позиции повстанцев под Аждабией подверглись сильному артиллерийскому обстрелу. Вероятно, от поражения повстанцев в этот день спасла только авиация НАТО, уничтожившая в числе прочего 25 танков (14 — в районе Мисурата и 11 — под Аждабией).

13 апреля авиация выполнила 153 боевых вылета, из них 58 для нанесения ударов по наземным целям. Было уничтожено 13 укрытий, танк, бронетранспортер и 3 боевые машины РСЗО.

До 16 апреля авиация НАТО выполнила 2734 вылета, из них 1146 на поражение наземных целей. За сутки 19 апреля авиация уничтожила два склада боеприпасов в районе Триполи, три танка (два Т-62 и один Т-55) и три РСЗО под г. Мисурата, одну установку ракет класса земля — земля в районе Сирта.

В 20-х числах апреля удалось отбросить войска Каддафи от Мисурата. В отдельных местах повстанцы вышли к границе с Тунисом. Вдоль ливийско-тунисской границы с 17 мая с целью демонстрации силы начали выполнять регулярные полеты самолеты и вертолеты ВВС Туниса. 13 мая в ряде СМИ прошла информация, что один самолет L-159 ВВС Туниса нанес удар по отряду, который пересек границу; принадлежность бойцов (за или против Каддафи) не указывалась.

С 31 марта до 3 мая авиация НАТО выполнила порядка 5000 боевых вылетов, 40% из них, по выражению официального представителя блока, наступательные. По данным НАТО, к первым числам мая авиация уничтожила около 600 целей, включая 220 танков, 70 ЗРК и 200 складов боеприпасов.

В среднем в сутки выполнялось 150 вылетов, но в середине мая командование НАТО посчитало необходимым увеличить интенсивность использования авиации по причине не столь заметных успехов повстанцев в борьбе с режимом Каддафи. С 11 мая военно-транспортные самолеты НАТО приступили к доставке грузов на захваченные повстанцами аэродромы. В этот же день представитель НАТО сообщил на брифинге для журналистов об изменении тактики

боевого применения авиации. Ранее при каждом удобном случае представители коалиционных сил указывали на то, что авиация практически не наносит ударов по населенным пунктам во избежание жертв среди мирного населения, но 11 мая было объявлено о нахождении в крупных городах «ключевых целей», включая склады боеприпасов. Естественно, «ключевые цели» потребовалось уничтожить.

Настоящая охота была устроена на полковника Каддафи и его родственников. Так, 30 апреля удару авиации подверглась вилла Баб-аль-Азизия, расположенная в окрестностях Триполи; в результате налета погибли сын Каддафи и три внука ливийского лидера. Ряд СМИ, в частности газета «Гардиан» и телеканал «Аль-Джазира», предположили, что удар наносили самолеты ВВС Дании.

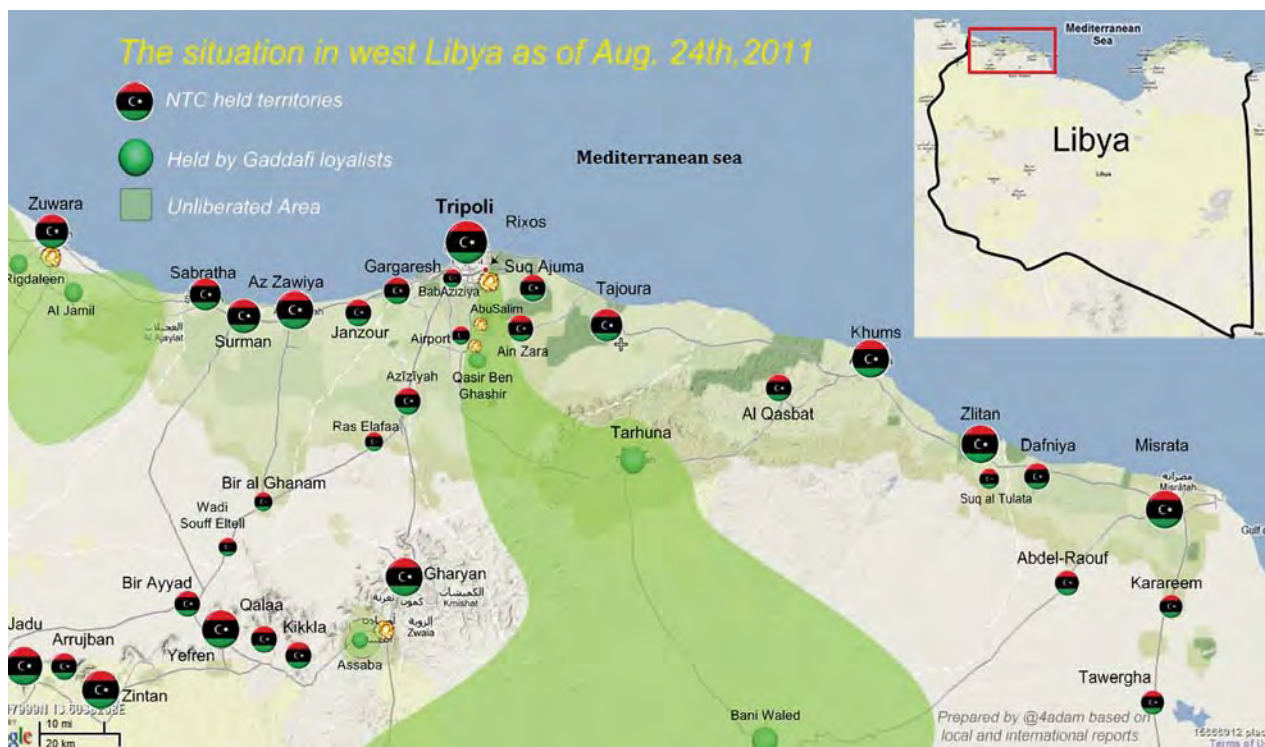
В начале мая авиация НАТО сконцентрировалась на нанесении ударов по войскам Каддафи в районе г. Мисурата. Авиация активно действовала в данном районе едва ли не с первых дней операции. За три последние недели апреля только самолеты ВВС Великобритании уничтожили, согласно официальным данным, 37 танков, 10 самоходных артиллерийских и ракетных установок, автотехнику, опорные пункты.

По мнению командования НАТО, ВМС Ливии представляли собой потенциальную и

достаточно серьезную угрозу, прежде всего для кораблей ВМС Франции и Великобритании, которые обстреливали из орудий цели на побережье Ливии. В ночь на 19 мая скоординированным налетом авиации НАТО подверглись порты Триполи, Аль-Хумс и Сирт. Самолеты потопили восемь кораблей ВМС Ливии.

В первых числах июня представители НАТО констатировали, что, невзирая на масштабную авиационную поддержку, значительные силы Каддафи все еще активно действуют в районах Триполи и, особенно, Зинтана. Генеральный секретарь НАТО Андерс Фогх Расмуссен 1 июня объявил о продлении военной операции против Ливии до конца сентября. Ранее сроком окончания кампании определили 27 июня. А. Расмуссен привел следующие данные о результатах действий авиации НАТО с 31 марта по 1 июня: уничтожено или повреждено около 1800 «легитимных» (видимо, имеются в виду военные объекты и военная техника) целей, 100 командных пунктов и узлов связи, 700 складов боеприпасов, почти 500 танков; выполнено 10 020 боевых вылетов, в том числе 3794 вылета на поражение наземных целей.

В июне удары авиации сконцентрировались на Триполи и его окрестностях. 27 июня бои развернулись уже на ближних подступах к столице.



Ситуация в Ливии на 24 августа 2011 г. (карта подготовлена на основе сообщений местных и международных средств массовой информации)



Самолет А300, сожженный в аэропорту Триполи

В середине августа бои шли за город Сирт. Авиация НАТО 29 августа уничтожила в районе Сирта командный пункт и 29 единиц бронетехники. Наступление на Эз-Завия началось 12 августа ударом авиации НАТО по позициям правительственных войск у селения Бир аль-Ганам. Эз-Завия пал спустя несколько суток.

Стремительного броска к Триполи не получилось, но при содействии авиации НАТО и (судя по многим источникам) при прямом участии «одетых в камуфляж мужчин европейской внешности» район боев неуклонно приближался к Триполи. В октябре министр обороны Великобритании Филипп Хаммонд официально признал, что в рядах повстанцев находилось около 90 британских «военных советников».

В очередной раз в 20-х числах августа появились сообщения об использовании войсками полковника Каддафи ракет «Луна-М». Данный факт сам по себе ставит под вопрос эффективность воздушной и спутниковой раз-

ведки НАТО. Информация заслуживает доверия, хотя бы потому, что одна ракета «Луна-М», предположительно, была сбита эсминцем УРО (управляемое ракетное оружие) ВМС США. Более того, по информации газеты «Гардиан», сбивали не одну, а четыре ракеты. Если это правда, значит произошедшее является первым в истории случаем боевого применения системы ПРО корабельного базирования.

С 31 марта по 22 августа авиация НАТО выполнила 20 395 самолето-вылетов, в том числе 7681 — на поражение наземных целей. Хотя США вроде бы устранились от непосредственного участия в боевых операциях, 1210 самолето-вылетов по наземным целям выполнила именно американская авиация (в том числе 101 вылет — БЛА «Предейтор»).

22 августа части повстанцев вошли в Триполи, а 23 августа начался штурм комплекса Баб-аль-Азизия. На следующий день полковник Каддафи объявил по радио о «тактическом оставлении» Баб-аль-Азизия. За международный аэропорт Триполи бои развернулись 25 августа. На летном поле аэропорта находилось несколько гражданских самолетов, в том числе самолет Эрбас А340-213 (MSN 151, SA-ONE), который якобы предназначался для эвакуации полковника Каддафи в Венесуэлу или иное государство. Проправительственные силы, во избежание захвата самолетов повстанцами, сожгли один самолет А300 (SA-IAY), тяжелые повреждения получил и А300В4-620 (SA-DLZ).

К концу августа повстанцы вышли на границу с Алжиром и Тунисом. В сентябре разверну-



БЛА «Предейтор», вооруженный ракетами «Хеллфайр»

лись бои за Сирт. Полностью контроль над родиной Каддафи повстанцы установили 20 октября.

Все обстоятельства налета на конвой, результатом которого стал захват повстанцами раненого полковника Каддафи, вряд ли станут известны. В СМИ проходила информация о привлечению к спасению Каддафи частного спецназа из ЮАР. Причем об этой операции знали США, которые использовали южноафриканских наемников «в темную». Несомненно, удар по колонне был нанесен не случайно.

Большая колонна в составе 75 автомобилей покинула Сирт утром 20 октября. Согласно официальной версии, первая информация об этом была получена от БЛА «Предейтор». Предположительно, первые удары по колонне также нанесли БЛА ВВС США, используя УР «Хеллфайр», но поразили только одну машину. После удара колонна рассеялась. Около 20 машин направилось в южном направлении. По командам с самолета ДРЛОУ E-3D британских ВВС примерно в 8 ч 30 мин местного времени на колонну были наведены французские истребители «Мираж» 2000D, которые с помощью КАБ GBU-12 поразили 11 автомобилей. Оценку результатов удара выполнил самолет-разведчик «Мираж» F.1CR ВВС Франции. По официальной версии, командование НАТО не располагало информацией о наличии в конвое полковника Каддафи.

27 октября 2011 г. Совет Безопасности ООН резолюцией № 2016 отменил действие бесполетной зоны в Ливии. Все 15 стран — членов СБ ООН проголосовали за резолюцию, которая прекратила мандат на военную операцию в Ливии. Проект резолюции был предложен Россией и Великобританией.

Совет НАТО 28 октября подтвердил решение завершить операцию в Ливии 31 октября 2011 г. Андерс Фогх Расмуссен посетил Триполи 1 октября. В своем выступлении он заявил: «Это здорово — быть в Ливии, свободной Ливии ... Ливия окончательно свободна от Бенгази до Брега и от Мисурата до Западных гор и Триполи ... Я горд стоять во главе организации, которая семь месяцев подряд обрушивала мощь своих самолетов и кораблей на войска М. Каддафи». Ранее, 15 сентября, Ливию посетили ведущие европейские политики: британский премьер Дэвид Кэмерон и французский президент Николя Саркози. Это был первый визит лидеров стран ЕС после начала агрессии, а 18 октября в Триполи на несколько часов прибыла госсекретарь США Хилари Клинтон.



Удар по колонне, в которой находился полковник Каддафи, нанесли самолеты «Мираж» 2000 ВВС Франции



Разведчик «Мираж» F.1CR ВВС Франции



Госсекретарь США Х. Клинтон в аэропорту Триполи 18 октября 2011 г.

За время операции авиация коалиционных сил выполнила 26 156 боевых вылетов, в том числе 9634 на поражение наземных целей. Согласно официальным данным НАТО, ударами авиации было уничтожено 5900 наземных и надводных целей, включая 600 единиц бронетехники, артиллерийских и ракетных установок.

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ АВИАЦИИ КОАЛИЦИОННЫХ СИЛ

США. Участие США в боевых действиях против Ливии получило наименование операция «Одиссей Доун». В операции приняли участие ВМС, ВВС и Корпус морской пехоты (КМП). Ракетные удары наносили корабли и подводные лодки. На универсальном десантном корабле (УДК) «Кирсардж» в круглосуточной готовности находились СВВП AV-8B 26-го экспедиционного отряда морской пехоты. Авиабазы Сигонелла (о. Сицилия) стала главной базой снабжения всех американских сил. ВМС США используют расположенную здесь (недалеко от Катании) базу с 1959 г. На ротационной основе на авиабазе Сигонелла постоянно дислоцировано несколько патрульных самолетов P-3C «Орион». На постоянной основе здесь базируются два самолета C-26D административного транспортного подразделения (ETD), неофициально известного как «Средиземноморский экспресс», а также личный самолет Гольфстрим C-20A командующего 6-м флотом.

Авиабазы Сигонелла стала также своеобразным «хабом» для американской авиации. Сюда постоянно приземлялись транспортные самолеты ВВС США C-17, C-5 (включая C-5M) и C-130, здесь же базировались и заправщики KC-130 авиации КМП США.

Роль США в ливийской кампании НАТО, как может показаться, довольно скромная. Тем не менее без американских самолетов специального назначения (заправщиков, ДРЛОУ, разведчиков и РЭБ) война, как минимум, сильно бы затянулась.

Общее руководство операцией перешло к НАТО с 6 часов утра по Гринвичу 31 марта 2011 г. Уже 1 апреля наблюдатели отметили резкое снижение количества рейсов американских военно-транспортных самолетов. Если 23 апреля



УДК «Кирсардж» (Суэцкий канал, 14 марта 2011 г.)

на аэродроме Сигонелла находилось не менее трех самолетов C-5M, семи C-130 и двух C-17A, то 2 апреля — всего один C-5M. Отсюда в первые дни операции действовали БЛА RQ-4 «Глобал Хоук», к блокаде побережья Ливии привлекались самолеты P-3C и EP-3E «Орион» из эскадрильи VQ-2, а также самолеты CP-140 «Орион» ВВС Канады. С американскими и канадскими самолетами «Орион» взаимодействовали патрульные самолеты «Атлантик» ВМС Франции и ВВС Италии.

В Грецию американцы также перебросили шесть конвертопланов MV-22B «Оспри» из 266-й эскадрильи (VMM-266) КМП. 13 апреля они выполнили беспосадочный перелет с базы Кэмп-Бастион в Афганистане на базу Суда-Бэй (о. Крит) двумя группами по три аппарата. Каждую группу сопровождали два заправщика KC-130J из 252-й эскадрильи (VNGR-252), на маршруте несколько раз выполнялись дозаправки. Протяженность маршрута составила 4500 км — это был самый длинный беспосадочный перелет,



Посадка БЛА «Глобал Хоук» на авиабазе Сигонелла 20 марта 2011 г.

выполненный конвертопланами «Оспри». С базы Суда-Бэй аппараты перебазировались на корабль «Кирсардж».

Конвертопланы «Оспри», вместе с СВВП AV-8B, вертолетами AH-1W и UH-1N входили в состав 26-й экспедиционной группы морской пехоты, базировавшейся на УДК «Кирсардж». 27 апреля УДК «Кирсардж» сменил УДК «Батан» с 22-й экспедиционной группой морской пехоты на борту. На британскую авиабазу Милденхэлл в преддверии возможного участия в боевых действиях на территории Ливии были также переброшены конвертопланы CV-22B «Оспри» Сил специальных операций ВВС США. Два из них прибыли в Милденхэлл 23 марта, еще два — 25 марта.

Британские споттеры 22 мая сфотографировали в Милденхэлле самолет AC-130U «Ганшип» 1-го авиакрыла Сил специальных операций ВВС США; в апреле сообщалось о переброске двух AC-130U на британскую авиабазу Лэйкенхит, на которой складирован боезапас для них. Самолеты AC-130U также были замечены на авиабазе Сигонелла. Скорее всего, в операции «Одиссей Доун» одновременно принимали участие не более двух самолетов «Ганшип». Никаких конкретных сведений об их действиях в открытых источниках информации найти не удалось — только общие фразы и глубокомысленные выводы.

Полеты вблизи ливийского побережья выполнял, как минимум, один самолет EC-130J «Коммандо Соло» из 193-го авиакрыла специального назначения. Он вел ТВ и радиопередачи на Ливию.

Свою войну США начали вполне предсказуемо — запуском крылатых ракет «Томагавк» с кораблей и подводных лодок, находившихся в Средиземном море. Первые пуски были произведены 19 марта. Всего с эсминцев УРО типа «Орли Бёрк» («Стоут», «Барри»), подводных лодок «Провиденс», «Скрэнтон», «Флорида» и британской ПЛ «Графальгар» в первые сутки операции по Ливии выпустили 124 крылатые ракеты «Томагавк». Удар нанесли по 20 целям: пунктам ПВО, узлам связи, командным пунктам. 26 марта 14 крылатых ракет было выпущено по мобильной РЛС и району дислокации тактических ракет SCAD. Пуски крылатых ракет с кораблей ВМС США спорадически выполнялись, как минимум, до 28 марта, причем не всегда удачно: 28 марта КР «Томагавк» поразила отряд повстанцев.



Конвертопланы «Оспри» (авиабаза Сигонелла, 24 марта 2011 г.)



Подготовка к полету бомбардировщика B-2A (авиабаза Уайтмен, 19 марта 2011 г.)

В ночь на 20 марта три бомбардировщика B-2A «Спирит» из 509-го бомбардировочного авиакрыла нанесли удар по укрытиям на авиабазе ВВС Ливии Хардабайя, сбросив 40 КАБ GBU-31(V)/B JDAM. В укрытиях предположительно находились бомбардировщики Су-24. Независимые аналитики считают, что в результате удара в арочных укрытиях было уничтожено не менее семи летательных аппаратов, в том числе МиГ-21, Су-22, Су-24, J-21, Ми-8 и Ми-24.

Самолеты «Спирит» действовали с аэродрома постоянного базирования — авиабазы Уайтмен. Действия трех бомбардировщиков B-2A обеспечивали шесть заправщиков KC-135R (по данным журнала «Эйр Форс», привлекалось 15—20 заправщиков), каждый бомбардировщик четырежды дозаправлялся в воздухе.

Помимо заправщиков действия бомбардировщиков B-2A обеспечивали истребители F-16CJ из 480-й тактической эскадрильи — подавление ПВО в районе авиабазы. 12 самолетов F-16CJ перебросили с германской базы Спангдахлем в Италию на авиабазу Авиано. Впервые экипажи бомбардировщиков B-2A не наблюдали в боевом



Транспортировка бомб к бомбардировщику В-1В (авиабаза Элсуорт, 26 марта 2011 г.)

вылете режим радиомолчания. Переговоры экипажей прослушивались радиолюбителями в КВ и УКВ диапазонах, но экипажи бомбардировщиков использовали позывной «REACH», обычно ассоциируемый с самолетами-заправщиками. По одной из версий, командование ВВС США таким образом попыталось ввести в заблуждение многочисленных споттеров из разных стран мира, которые на досуге отслеживали полеты самолетов в реальном масштабе времени и тут же выкладывали свои наблюдения в разнообразных социальных сетях.

Следует сказать, что проблема споттеров приобретает первостепенное значение, ибо это сообщество обладает такими возможностями в части отслеживания действий авиации, какие не снились ни одной разведслужбе. В данном случае «операция прикрытия» в виде смены позывных увенчалась успехом. Радиолюбители разобрались с позывными только постфактум.

В целом действия стратегических бомбардировщиков ВВС США можно оценить как демонстрацию флага. Помимо трех самолетов В-2А к операции «Одиссей Доун» привлекли несколько бомбардировщиков В-1В. Два из них 28 марта нанесли удары по складам боеприпасов на авиабазе Себха. Своей сложностью налет больше походил на хитроумные учения по отработке совместных действий многонациональных сил. Три бомбардировщика В-1В (один резервный) действовали с авиабазы Элсуорт в Южной Дакоте, а удар по базе выполняли совместно

с самолетами «Торнадо» GR4 британских ВВС, взлетевших с базы Мэрхэм. Продолжительность полета составила 24 ч. Результат удара признали эффективным, однако с не меньшим успехом разбомбить склады можно было более простым способом — с помощью ударных самолетов коалиционных сил, дислоцированных гораздо ближе к ливийской базе.

Налет пары бомбардировщиков В-1В был повторен в ночь на 30 марта. Всего, по данным журнала ВВС США «Эйр Форс», американские стратегические бомбардировщики поразили на территории Ливии порядка 150 целей. Показательно, что самолеты В-2А и В-1В не пересекали воздушное пространство третьих стран — все полеты проходили в международном воздушном пространстве, не считая участков маршрутов над США и Ливией.

В ночь на 20 марта челночный рейд выполнили истребители F-15Е из 48-го истребительного авиакрыла, которые взлетели с аэродрома Лэйкенхит, нанесли удар по объектам на территории Ливии и выполнили посадку на авиабазе Авиано. Согласно официальной информации Министерства обороны США, в первую ночь боевых действий удалось нанести большой ущерб системе ПВО Ливии и вывести из строя систему управления вооруженными силами. Представитель МО США отметил, что работа РЛС ПВО Ливии была зафиксирована только в районах Триполи и Сирта, самолеты ливийских ВВС на отражение налетов не поднимались.



СВВП AV-8B на палубе УДК «Кирсардж»,
20 марта 2011 г.

Днем 20 марта СВВП AV-8B из эскадрильи VMA-542 нанесли удар по колонне бронетехники южнее Бенгази. В этом налете в боевых действиях впервые использовались самолеты РЭБ EF-18G «Гроулер» (из эскадрильи VAQ-132). СВВП действовали с десантного корабля «Кирсардж», самолеты «Гроулер» — с базы Авиано. В анализе, выполненном специалистами института RUSI по окончании операции в Ливии, указано, что именно СВВП AV-8B с УДК «Кирсардж» сыграли критическую роль в отражении наступления войск Каддафи за счет малого времени «реагирования на угрозу». Удары по наземным целям также наносили истребители F-15E и F-16. К выполнению «психологических операций» (ведение радио- и ТВ пропаганды на арабском языке) приступил самолет EC-130J из 190-го авиакрыла специального назначения.

Единственную потерю коалиционные силы понесли 21 марта, когда из-за технической неисправности (официальная версия) разбился истребитель F-15E из 492-й эскадрильи 48-го авиакрыла. Он выполнял боевой вылет с авиабазы Авиано, объектом удара являлись позиции ЗРК. Самолет упал восточнее Бенгази, летчик майор Кеннет Харни и оператор капитан Тэйлор Старк



Обломки упавшего в районе Бенгази истребителя-бомбардировщика F-15E, 21 марта 2011 г.



Самолеты F-15E из состава 48-го авиакрыла на авиабазе Авиано перед боевым вылетом 21 марта 2011 г.

успешно катапультировались. Т. Старк приземлился в расположении противников Каддафи, которые передали его представителям США. Для спасения летчика пришлось провести операцию, в которой приняли участие 46 морских пехотинцев с десантного корабля «Кирсардж». Спасение К. Харни обеспечивали два СВВП AV-8B, два вертолета CH-53E, два конвертоплана MV-22B и самолет-заправщик KC-130J. В ходе операции самолеты AV-8B сбросили две КАБ GBU-12. На земле развернулся бой между морскими пехотинцами и частями ливийской армии. Ночью 22 марта майора К. Харни взяли на борт конвертоплана MV-22B и доставили на десантный корабль «Кирсардж». С наступлением светлого времени суток обломки самолета F-15E «обработала» авиация, чтобы не допустить попадания в руки противника ракет AIM-120 и другой секретной техники.

Основной задачей конвертопланов MV-22 в операции против Ливии являлась логистика. Большая скорость и грузоподъемность в сравнении с вертолетами (не говоря уже о кораблях или судах обеспечения) позволяли доставлять на УДК «Кирсардж» и «Батан» большее количество грузов. В результате СВВП AV-8B стало возможным использовать более интенсивно.





Самолет-разведчик U-2S (авиабаза Истр)

Из Германии на авиабазу Авиано 25 марта перебросили шесть штурмовиков А-10С из 81-й истребительной эскадрильи, постоянно дислоцированной в Германии на авиабазе Спангдахлем. Эскадрилья недавно вернулась из Афганистана, все летчики имели боевой опыт. Видимо, планировалось увеличение количества штурмовиков, привлеченных к операции «Одиссей Доун». Споттеры «потеряли» одну эскадрилью штурмовиков А-10, что вылилось в бурные обсуждения на специализированных сайтах. Ясность наступила 29 марта, когда глава Объединенного комитета начальников штабов вице-адмирал Билл Кортни сообщил, что возвращавшаяся из Афганистана к месту постоянной дислокации (авиабаза Муди, шт. Джорджия) 75-я экспедиционная истребительная эскадрилья (десять самолетов А-10С) временно оставлена в Катаре на авиабазе Аль-Удейд. По официальной версии, штурмовики ожидали топливо для выполнения очередного этапа перелета из Афганистана в США. Ожидание затянулось на двое суток, но к операции против Ливии 75-ю эскадрилью не привлекли. В то же время место для промежуточной посадки вряд ли выбирали случайно: Катар принимал очень активное участие в боевых действиях против Ливии, впрочем, особо их не афишируя. Первые боевые вылеты в Ливии штурмовики А-10С 81-й эскадрильи выполнили 28 марта.

Вечером 28 марта один самолет Р-3С «Орион» из эскадрильи VP-5 ВМС США и несколько штурмовиков А-10С впервые нанесли удары по кораблям ВМС Ливии. Эсминец «Барри» обнаружил ливийский патрульный корабль «Виттория» и два катера. Самолет «Орион» выпустил по кораблю две УР AGM-65F

«Мейврик», что вызвало на нем пожар. Катера обстреляли из бортовых 30-мм пушек штурмовики А-10С, один катер был потоплен, а второй — брошен командой. Впервые в истории 28 марта патрульный самолет «Орион» использовал ракеты в боевой обстановке. Согласно данным журнала «Комбат Эйркрафт», ракеты в цель не попали, но разорвались близко от корабля, причинив ему повреждения.

Как отмечалось выше, 31 марта руководство военной операцией перешло от США к НАТО, а 4 апреля США начали переброску ударных самолетов с театра военных действий. Только 5 мая штурмовики А-10С вернулись на авиабазу Спангдахлем последними из ударных самолетов ВВС США. До 31 марта американская авиация выполнила 801 боевой вылет по наземным целям.

В дальнейшем американский вклад в операцию ограничивался использованием самолетов-заправщиков, самолетов ДРЛОУ и самолетов РЭБ, прежде всего EF-18G «Гроулер», а также шести F-16CJ, оптимизированных для подавления ПВО. После 31 марта истребители F-16 минимум трижды (4, 6 и 7 апреля) наносили удары ракетами HARM по ливийским ЗРК. Что касается самолетов EF-18G, то они вернулись в США в сентябре.

На 14 апреля в распоряжении НАТО оставались один самолет Р-3С, один EP-3E, 22 заправщика KC-135R, шесть F-16CM, пять EF-18G, два E-3, два EC-130, два RC-135, один U-2S, один E-8C, два БЛА MQ-1 «Предейтор» и два БЛА RQ-4 «Глобал Хоук». Состав группировки позволяет говорить, что США полностью сохранили контроль над обстановкой, а ведение боевых действий авиацией НАТО без помощи американ-

ской авиации стало бы малоэффективным. К началу октября американская авиация выполнила примерно 5300 боевых вылетов, в том числе 1200 на поражение наземных целей.

Едва ли не впервые со времен Второй мировой войны в крупной военной операции с участием США не принимал участие ни один американский авианосец. Правда, в район боевых действий был направлен авианосец «Энтерпрайз», но, как отмечено в анализе института RUSI, уже в море его маршрут изменили, так как «изменились приоритеты».

Министр обороны США Роберт Гейтс так оценил участие США в операции против Ливии: «Наши задачи ограничивались... в основном вспомогательными».

Франция. Французское участие в боевых действиях получило наименование операция «Харматтан». Операция официально началась 19 марта. Именно самолеты ВВС Франции нанесли первые удары по Ливии, а к ее берегам подошли французские корабли «Жан Бар» и «Форбин».

19 марта с авиабазы Сен-Дизье взлетели четыре истребителя «Рафаль» эскадрильи ЕС 1/7 «Прованс», каждый самолет нес по три подвес-

ных бака (по 1250 л), по четыре УР МІСА-ЕМ с радиолокационной ГСН и по две ракеты МІСА-ІR с тепловой ГСН. Перед истребителями стояла задача патрулирования зоны в радиусе 278 км от Бенгази, запретной для полетов ливийской авиации. Через 6 мин взлетели еще два истребителя «Рафаль», оснащенные разведывательными контейнерами Reco NG. Следом за разведчиками в боевой вылет ушла ударная пара. Самолет ведущего нес четыре КАБ ААСМ, четыре УР МІСА (две с радиолокационной и две с тепловой ГСН) и два подвесных бака (по 2000 л). Перед ведомым стояла задача прикрытия ведущего от возможных атак ливийских истребителей — его самолет нес шесть УР МІСА и ПТБ. С авиабазы Нанси в 15.00 взлетела пара истребителей-бомбардировщиков «Мираж» 2000D эскадрильи ЕС-3/3 «Арденны», вооруженных КАБ GBU-12 «Пэйвуэй» II и GBU-49 «Усовершенствованный «Пэйвуэй» II. Чуть позже ударной пары из Нанси с авиабазы Дижон взлетели два истребителя «Мираж» 2000-5F эскадрильи ЕС-1/2 «Сигонь» с боевой нагрузкой для ведения воздушных боев.

Действия истребителей обеспечивали один самолет ДРЛОУ E-3F, один патрульный самолет «Атлантик» и шесть заправщиков C-135FR.



Истребители «Рафаль» и «Мираж» 2000D с ударным вооружением, 30 марта 2011 г.



Истребитель «Мираж» 2000D



Заправка в воздухе истребителя «Рафаль»

Четверка истребителей «Рафаль» с вооружением в варианте завоевания превосходства в воздухе приступила к патрулированию в заданном районе (размер «участка» 110×75 км), контролируемом с самолета E-3F. Ведущий ударной пары истребителей «Рафаль» сбросил бомбы по ливийским танкам в районе Бенгази. По официальным данным, четыре танка было уничтожено. Истребители с контейнерами Reco NG выполнили разведку района Бенгази; информация в масштабе времени, близком к реальному, передавалась в Сен-Дизье, а из Сен-Дизье — в Париж, непосредственно высшему военному и политическому руководству Франции. Первый боевой вылет самолетов ВВС Франции продолжался более 6 ч.

Показательно, что в этом боевом вылете самолеты ВВС Франции не взаимодействовали с авиацией партнеров по коалиции. Более того, налет состоялся до открытия (вечером 19 марта) саммита, где формально решалась судьба полковника М. Каддафи. Президент Н. Саркози поставил своих партнеров перед свершившимся фактом и попытался закрепить за Францией роль лидера в военной операции против Ливии.

Согласно некоторым источникам, рассматривалась возможность нанесения скоординированного удара с баз во Франции и в Нджамена

(Чад), где с начала 1980-х годов дислоцированы истребители-бомбардировщики ВВС Франции «Мираж» F.1 и «Мираж» 2000. От данного варианта отказались из-за слишком большого расстояния между Нджамена и объектами налета.

Главной авиабазой, с которой действовали самолеты ВВС Франции, стал расположенный на Корсике аэродром Соленцара (126-я авиабаза). В мирное время она использовалась для учений с практическими стрельбами и бомбометанием на близлежащих полигонах, здесь французские летчики проходят подготовку перед своими афганскими «командировками».

К 6 апреля на авиабазу Соленцара перебросили 21 боевой самолет: восемь «Мираж» 2000 из Нанси, семь «Рафаль» F3 эскадрилий EC 1/7 «Прованс» и EC 1/91 «Гасконь», шесть «Мираж» F.1CR из эскадрильи EC 2/33 «Савойя». Через несколько дней на Корсику перелетели еще два истребителя «Рафаль», оснащенные разведывательными контейнерами Reco NG.

В операции «Харматтан» также задействовали авианосец «Шарль де Голль» и самолеты-заправщики C-135FR французских ВВС. Всего Франция выставила около 40 самолетов.

В марте — мае большинство боевых вылетов выполнялось в составе пары истребителей разного типа: «Рафаль» и «Мираж» 2000D или «Мираж» 2000D и «Мираж» F.1CR; очень редко боевые вылеты совершали одни самолеты «Рафаль». Аналогичным образом французская авиация работает в Афганистане.

Истребители «Рафаль» в Афганистане выполнили несколько сотен боевых вылетов на поражение наземных целей, но в операции против Ливии впервые на практике были проверены его боевые возможности в полном объеме. Самолеты с контейнерами Reco NG вели тактическую разведку; боевое патрулирование воздушного пространства выполнялось с УР воздух — воздух МІСА. По танкам и объектам ПВО Ливии наносились удары корректируемыми бомбами с лазерным наведением и УР ААСМ с инерциальным наведением (с коррекцией по GPS). За две недели было израсходовано более 50 УР ААСМ. Впервые эти ракеты были использованы в Афганистане в 2008 г. Уже в одном из первых боевых вылетов в операции «Харматтан» истребитель «Рафаль» с помощью УР ААСМ уничтожил бронетранспортер, сброс производился на удалении 55 км от цели.

23 марта самолеты ВВС и ВМС Франции совершили налет на авиабазу Аль-Джуфра, рас-

положенную в 300 км от побережья. В этом боевом вылете впервые были использованы крылатые ракеты «Скаल्प» EG. Эта ракета была разработана с использованием корпуса и двигателя противорадиолокационной ракеты АРАСНЕ, но десять боевых элементов заменены одной БЧ BROACH, предназначенной для разрушения хорошо укрепленных объектов. Британский вариант УР «Скаल्प» EG называется «Стом Шэдоу».

В налете 23 марта приняли участие два истребителя «Рафаль» из эскадрильи ЕС 1/91 (взлет и посадка выполнялись на аэродроме Сен-Дизье), два истребителя «Мираж» 2000D (авиабаза Нанси), два палубных истребителя «Рафаль» М (авианосец «Шарль де Голль»). Самолеты «Рафаль» несли по две УР «Скаल्प» EG, истребители «Мираж» 2000 — по одной УР.

24 марта истребители «Рафаль» уничтожили самолет G-2 «Галеб» ВВС Ливии на авиабазе Мисурата. Этот самолет был обнаружен в воздухе с самолета ДРЛОУ E-3F ВВС Франции. Немедленно для удара по авиабазе были вызваны истребители «Рафаль», но «Галеб» был поражен КАБ уже после приземления.

Французские летчики отметили активность ливийской ПВО в первые дни конфликта. Она заключалась в зенитно-артиллерийском огне и кратковременной фиксации излучения РЛС ЗРК С-75, С-125 и С-200. Однако пуски зенитных ракет выполнялись без подсветки воздушных целей РЛС зенитно-ракетных комплексов. Использование УР ААСМ для борьбы с ПВО объяснялось тем, что специализированные противорадиолокационные УР AS37 «Мартель» сняли с вооружения ВВС Франции еще в 1998 г.

Истребители «Рафаль» эскадрильи ЕС 1/7 «Прованс» совершали боевые вылеты с контейнерами «Дамоклес»; такие же контейнеры с аппаратурой целеуказания несли палубные истребители-бомбардировщики «Супер Этандар» и «Рафаль» М. Формально летчики эскадрильи ЕС 1/7 не получили допуска к эксплуатации таких контейнеров — завершение подготовки к их применению планировалось на конец мая 2011 г., но ситуация заставила изменить планы. Использование контейнеров «Дамоклес» позволяло летчикам самолетов «Рафаль» поражать наземные цели КАБ GBU-12 и УР ААСМ автономно, без использования самолета-целеуказателя, хотя информации о таких полетах обнаружить не удалось.



КАБ GBU-12P на транспортной тележке (на заднем плане — истребитель «Рафаль»)



КР «Скаल्प» EG

Следует особо отметить привлечение к операции «Харматтан» эскадрильи ЕС 1/91, личный состав которой тренируется, прежде всего, в нанесении ударов тактическими ядерными боеприпасами. На вооружении эскадрильи состоят только двухместные самолеты «Рафаль». В отдельных случаях выполнялись боевые вылеты пар в составе одноместного и двухместного самолетов «Рафаль»; в этом случае одноместный истребитель нес контейнер «Дамоклес» и КАБ GBU-12, двухместный — УР ААСМ.

Типовым вариантом боевой нагрузки самолета «Рафаль» для нанесения удара по наземным целям при действиях с Корсики являлись четыре КАБ с лазерным наведением (обычно GBU-12), два топливных бака и четыре УР МІСА. Боевая нагрузка истребителей «Мираж» 2000D включала две УР «Мажик» II, контейнер PDLCT/S с лазерной аппаратурой целеуказания или (очень редко) контейнер ATLIS II и две КАБ GBU-12 или GBU-24.

В первые часы операции три самолета «Мираж» F.1CR с контейнерами АСТАС выполнили боевые вылеты на радиотехническую разведку. Эти же самолеты, но уже с контейнерами PRESTO, практически постоянно выполняли полеты на тактическую фоторазведку. В контейнерах PRESTO установлены пленочные фотоаппараты, поэтому на авиабазе Соленцара пришлось развернуть лабораторию по проявке плен-



Танкер KC-135F заправляет истребитель «Мираж» F.1CR

ки и печати фотографий. Оснащенные контейнерами Resco NG самолеты «Рафаль» выполняли разведывательные полеты в основном с аэродрома Сен-Дизье. Контейнеры Resco NG поступили на вооружение в 2010 г. Аппаратура позволяет вести видовую разведку в двух диапазонах: оптическом и инфракрасном, передавать информацию в реальном масштабе времени. Информация передавалась через спутники связи «Гелиос» в Национальный разведцентр, расположенный в Крейле, севернее Парижа.

20 апреля два истребителя «Мираж» F.1CR выполнили посадку в международном аэропорту Луга (о. Мальта) из-за невозможности дозаправки в воздухе по причине технической неисправности на одном из истребителей. После дозаправки в аэропорту разведчики вернулись на Корсику. Случай для французов первый, но не последний. 2 мая пара самолетов-разведчиков «Мираж» F.1CR вновь приземлилась на о. Мальта из-за нехватки топлива. 21 мая в аэропорте Луга из-за нехватки топлива выполнил посадку истребитель-бомбардировщик «Супер Этандар» авиации ВМС Франции, 22 мая пара истребителей «Мираж» F.1CR с почти сухими баками приземлилась на северо-западе Сарди-



Самолет «Мираж» 2000N

нии в аэропорте Ольбия-Коста-Смеральда. 28 и 31 мая в аэропорте Луга из-за нехватки топлива приземлились истребители «Мираж» 2000. В ночь на 1 июля там же выполнили посадку два истребителя «Рафаль» ВВС Франции — у одного из самолетов был отказ. Ранее, 8 июня, палубный истребитель «Рафаль» М с УР МІСА и контейнером Resco NG на внешней подвеске выполнил проход с имитацией посадки над ВПП аэропорта Луга, затем самолет ушел на авианосец (сей «маневр» поставил в тупик многих споттеров и блоггеров). Впрочем, французы в своих проблемах не были одиноки: 3 июня на Мальте приземлился один истребитель F-16 ВВС Дании, а 29 июля — другой. В июле там же дважды приземлялись британские истребители-бомбардировщики «Торнадо»: один раз из-за нехватки топлива, второй — из-за отказа гидросистемы. В начале июня на Мальте выполнили вынужденную посадку два самолета F-16CJ из 77-й эскадрильи 20-го истребительного авиакрыла ВВС США.

Еще три переброшенных на Корсику самолета «Мираж» F.1CR использовались как бомбардировщики. В первые две недели операции они несли по четыре бомбы GBU-12, подвесной бак (2200 л) под фюзеляжем, контейнеры РЭБ и две УР «Мажик» II. Взлетная масса самолета в данной конфигурации приближалась к предельной. Из-за отсутствия должного количества целей (скорее всего, из-за сложности их идентификации) боевую нагрузку впоследствии сократили с четырех до двух КАБ.

За первые 13 дней операции «Харматтан» французская авиация выполнила 250 боевых вылетов с налетом 1600 ч. Дозаправку в воздухе обеспечивали 11 заправщиков KC-135F и 3 KC-135R, действовавших с авиабазы Истр.

18 апреля с авиабазы Соленцара на Корсике на авиабазу Суда-Бэй были переброшены истребители-бомбардировщики «Мираж» 2000D эскадрильи ЕС 2/3 «Шампань». Перебазирование выполнили, чтобы сократить подлетное время; продолжительность среднего боевого вылета с авиабазы Суда-Бэй на 1.5-2 ч (и одну дозаправку) меньше, чем с авиабазы Соленцара. 6 мая на авиабазу Суда-Бэй перелетели четыре самолета «Мираж» 2000N-K2 эскадрильи ЕС 2/4 «Лафайет». Изначально предполагалось, что оптимизированные для нанесения тактических ядерных ударов самолеты «Мираж» 2000N останутся там только на время захода авианосца «Шарль де Голь» и заменят в небе Ливии палубные истре-

бители-бомбардировщики «Супер Этандар» и «Рафаль». Однако самолеты «Мираж» 2000N не только остались на авиабазе Суда-Бэй после ухода авианосца в район боевых действий, но их количество увеличили с четырех до шести. Истребитель «Мираж» 2000N-K2 способен наносить удары по наземным целям обычными боеприпасами, но он не оснащен оборудованием, позволяющим использовать высокоточные боеприпасы. Боевые вылеты самолеты «Мираж» 2000N всегда выполняли в паре с истребителями «Мираж» 2000D — давно известная связка «охотник — убийца». «Мираж» 2000D нес контейнер с аппаратурой целеуказания, «Мираж» 2000N — корректируемые бомбы GBU-12, GBU-22 или GBU-24.

Самолеты «Мираж» 2000D с авиабазы Суда-Бэй совершали боевые вылеты на изоляцию района боевых действий и «свободную охоту» в ближних тылах противника. Вылеты на непосредственную авиационную поддержку не выполнялись из-за отсутствия передовых авианаводчиков, а при изоляции района боевых действий удары обычно наносились по заранее намеченным целям крылатыми ракетами «Скаल्प». Один из летчиков эскадрильи ЕС 2/3 в интервью для журнала «Комбат Эйркрафт» отметил сложность опознавания даже стационарных целей, несмотря на взаимодействие с разведывательными самолетами, такими как Е-8. Перед нанесением удара по стационарной цели или скоплению бронетехники в большинстве случаев за 6 ч до налета производился вылет на фоторазведку (обычно такие задания выполняли самолеты «Мираж» F.1CR или «Рафаль» с контейнерами Reco NG).

Среди летчиков эскадрильи ЕС 2/3, переброшенных на авиабазу Суда-Бэй, имелось несколько пилотов с афганским опытом. Майор Марк С. побывал в Афганистане четыре раза, он также принимал участие в операциях над Конго в 2003 г. Летчик отметил огромную разницу между операциями в Афганистане и Ливии: «В Афганистане мы часто летали на непосредственную авиационную поддержку наземных войск. Сложность таких заданий заключается в небольшом расстоянии между нашими войсками и противником. В Ливии наших на земле нет, поэтому стресса от возможной атаки своих меньше. Зато в Ливии присутствует стресс иного рода — наличие у противника ПВО. В Афганистане угрозы со стороны ПВО не существует, там мы часто летали на малых высотах. В Ливии

мы летаем только на средних высотах и выше. Несколько раз мы фиксировали работу РЛС ливийских ЗРК. Еще один фактор стресса — турбулентность при дозаправках над морем.

Война в Афганистане идет уже десять лет. Она уже хорошо организована, полетные задания предсказуемы. Здесь все иначе. Мы выполняем длительные полеты днем и ночью, летаем намного больше, чем в Афганистане. Я вернулся прошлой ночью из семичасового полета, а сегодня я уже должен быть готов к очередному вылету. Времени на отдых не остается. Досаждают давление прессы из-за более жестких ограничений на боевое применение, ведь ответственность за неправильное использования оружия лежит, прежде всего, на экипажах.

Объекты ударов совсем иные. Если ты видишь на земле нечто, то обязан доложить об этом на воздушный командный пункт. С ВКП дают разрешение на атаку или запрет, однако атаковать или нет — это только твое решение. Никто не подскажет с земли, в отличие от Афганистана, где мы всегда имели авианаводчиков».

Большая нагрузка выпала на инженерно-технический состав эскадрильи ЕС 2/3. Работы на авиационной технике велись круглосуточно в три смены. Самолеты удавалось поддерживать в 100%-ной готовности к боевым вылетам, что было непросто. К примеру, о старшем инженере эскадрильи (в ВВС с 1987 г.) командир эскадрильи подполковник Эммануэль Кабош остроумно сказал: «Он стар, но не так, как наши самолеты». Отказы случались, но ни один из них не был критическим.

В середине августа авианосец «Шарль де Голль» ушел в Тулон, отсутствие палубных истребителей «Рафаль» М компенсировали переброской на авиабазу Сигонелла одного самолета «Рафаль» С и четырех «Рафаль» В с авиабазы Соленцара. Продолжительность боевого вылета с авиабазы Сигонелла по сравнению с вылетом с базы Соленцара сократилась примерно на 1 ч.

С 15 по 22 сентября самолеты «Рафаль», «Мираж» 2000D/N и «Мираж» F.1 выполнили 96 боевых вылетов, «Мираж» F.1CR — 31 разведывательный полет, самолеты Е-3F — 7 полетов на контроль воздушного пространства, заправщики КС-135F — 9 полетов на дозаправку. Удары наносились по бронетехнике и РСЗО, складам боеприпасов в районах населенных пунктов Сирт, Бени-Валид и Себха.

С 20 по 27 октября было выполнено: 20 боевых вылетов самолетами «Мираж» 2000D/N,



Самолет ДРЛОУ E-3F



БЛА «Харфанг»

«Рафаль» и «Мираж» F.1; 21 разведывательный полет самолетами «Рафаль» с контейнерами Resco NG, «Мираж» F.1CR, «Атлантик» и БЛА «Харфанг»; 7 полетов самолетами ДРЛОУ E-3F на контроль воздушного пространства и 7 полетов заправщиками KC-135F.

Самое активное участие в операции «Харматтан» принимали ВМС Франции. 17 марта атомный авианосец «Шарль де Голль» получил боевой приказ, а через трое суток покинул порт приписки Тулон. В феврале авианосец вернулся из похода в Индийский океан. Обычно в порту приписки авианосец поддерживается в пятидневной готовности к выходу в море, но в данном случае командир корабля получил распоряжение о готовности к выходу в море через трое суток после поступления приказа.

Для участия в операции «Харматтан» была сформирована боевая группа TF-473 под командованием контр-адмирала Филиппа Кондрю. В состав палубной авиагруппы входили десять многоцелевых истребителей «Рафаль» М из флотилии 12F, шесть модернизированных истребителей-бомбардировщиков «Супер Этандар» из флотилии 17F, два самолета ДРЛОУ E-2C «Хоукай» из флотилии 4F, один поисково-спасательный вертолет «Алуэтт» III из флотилии 35F, один боевой вертолет «Пума» и два поисково-спасательных вертолета EC725 «Каракал» из эскадрильи 1/67 «Пиренеи». Кроме того, вертолеты

базировались еще на нескольких кораблях боевой группы: вертолет ПЛО «Линкс» находился на фрегате «Дюпле» (в ходе операции фрегат «Дюпле» заменили однотипным фрегатом «Монткальм»), по одному вертолету «Пантера» имелось на эсминце ПВО «Форбин» и фрегате «Аконит» (в ходе операции в состав группы был включен еще и однотипный с «Аконитом» фрегат «Курбэ»), вертолет «Алуэтт» III находился на транспорте снабжения «Мюс».

К числу важнейших относились разведывательные полеты истребителей «Рафаль» М с контейнерами Resco NG. По крайней мере, до середины июня полеты на разведку велись дважды в сутки: один дневной и один ночной вылет. Каждое боевое задание выполнялось парой. Помимо контейнеров истребители несли по четыре УР МІСА и по два подвесных топливных бака (по 2000 л). Наряд из двух самолетов позволял фотографировать одни и те же объекты под разными ракурсами, что облегчало работу дешифровщиков фотоснимков. Полеты осуществлялись на средних высотах. Детали заданий не разглашались, однако известно, что разведка баз ВМС Ливии велась ежедневно, так как подводные лодки и вооруженные ПКР ливийские катера представляли собой потенциальную угрозу кораблям НАТО. Полет выполнялся по заранее запрограммированному профилю, аппаратура контейнеров Resco NG работала в автоматическом режиме.

Истребители «Рафаль» и истребители-бомбардировщики «Супер Этандар» совместно с самолетами ДРЛОУ обеспечивали покрытие с воздуха кораблей и судов НАТО, в том числе и кораблей радиотехнической разведки, действовавших вблизи берегов Ливии.

С первого дня участия в операции «Харматтан» самолеты палубной авиагруппы наносили удары по наземным целям. Использовалось только высокоточное оружие: КАБ GBU-12, GBU-58 и AASM. Если англичане стремились совместить «охотника и убийцу» в одном самолете, оснастив истребители-бомбардировщики «Тайфун» контейнером с аппаратурой целеуказания, то в морской авиации Франции предпочитали использовать самолеты «Рафаль» в паре «охотник — убийца». Один самолет (ведущий) нес контейнер «Дамоклес», второй (ведомый) — КАБ с лазерным наведением. В ВМС Франции считали такое использование самолетов более эффективным из-за слишком большой нагрузки на летчика одноместного самолета при автоном-



Авианосец «Шарль де Голль»

ном нанесении удара. «Охотник» помимо контейнера «Дамоклес» обычно нес только два подвесных бака (по 1100 л) и контейнер LL5081 с ложными целями. Нагрузка «убийцы» составляла два контейнера LL5081, один контейнер РЭБ «Барракуда», две УР «Мажик» II и две КАБ с лазерным наведением калибром 125 или 250 кг.

Специально для бомб, используемых с самолетов атомного авианосца «Шарль де Голль», фирмы MBDA и SNPE разработали устойчивые к внешним воздействиям (от ударов и пожара) бомбы BANG/CBEMS, способные поражать как хорошо защищенные, так и площадные цели; такие бомбы могут оснащаться системами наведения, аналогичными американским КАБ. Так, бомба GBU-58 является бомбой BANG-125 с лазерной системой наведения. Именно такие бомбы чаще всего применялись для ударов по объектам на территории Ливии. Боевая нагрузка истребителя «Рафаль», используемого для нанесения ударов по наземным целям, также могла состоять из четырех 250-кг КАБ GBU-12 или четырех УР AASM. УР AASM может наводиться на цель посредством GPS или тепловой ГСН, но для ударов по Ливии палубные истребители «Рафаль» применяли только УР с наведением по

GPS. В среднем, до середины июня истребители «Рафаль» выполняли от 8 до 12 самолето-вылетов на нанесение ударов по наземным целям.

Боевые вылеты производились, как правило, парами, причем один самолет нес только КАБ, второй — только УР AASM. Бомбы использовались для поражения подвижных целей, ракеты — для уничтожения объектов особой важности или хорошо защищенных целей. Истребители «Рафаль» М, в частности, с помощью ракет AASM вывели из строя ливийские ЗРК С-125 и С-200. Самолеты «Рафаль» для нанесения ударов по наземным целям также использовали КР «Скаल्प» EG: одна КР — под фюзеляжем, два ПТБ (по 2000 л) и шесть УР MICA — под крылом. Продолжительность полета составляла: без дозаправки — 2 ч, с одной дозаправкой — 4 ч. Точно известно, что истребители «Рафаль» М выпустили четыре ракеты «Скаल्प» EG по авиабазе ВВС Ливии.

Вся авиация боевой группы находилась под командованием НАТО (штаб операции располагался в Неаполе), но кораблями распоряжался исключительно штаб ВМС Франции. Аналогичная система подчиненности использовалась в 1999 г. в ходе операций над Косово.



Палубные истребители «Рафаль»



Истребители-бомбардировщики «Супер Этандар»

Истребители-бомбардировщики «Супер Этандар» осуществляли боевые вылеты на поражение наземных целей. Задания, как правило, выполнялись парами: один самолет подсвечивал цель лазером, второй наносил удар КАБ. Иногда самолеты «Супер Этандар» наносили удары автономно, в этом случае они несли одну КАБ GBU-12 или GBU-49, один ПТБ емкостью 625 л и контейнер «Дамоклес». В ударном варианте самолет нес две КАБ. На внутренние подкрыльевые пилоны подвешивались бомбы и баки, на внешние пилоны — контейнеры с аппаратурой РЭБ и ложными целями или УР «Мажик» II. В варианте целеуказателя самолет «Супер Этандар» нес под фюзеляжем контейнер «Дамоклес» и под крылом два ПТБ, контейнеры с РЭБ и ложными целями. В варианте для дозаправки в воздухе на самолет подвешивали два ПТБ емкостью по 1200 л и заправочный агрегат.

Корабли и самолеты ВМС Франции обнаружили не менее трех морских мин, выставленных ливийскими ВМС. Одна мина была засечена с фрегата «Курбэ», когда в ночь с 28 на 29 апреля патрульный самолет «Атлантик» обнаружил скоростные катера ВМС Ливии в районе Мису-

рата. Снабжение авиагруппы авианосца «Шарль де Голль» осуществляли два транспортных самолета С-2А «Грехайнд» эскадрильи VRC-40 авиации ВМС США.

Первый боевой вылет самолеты авианосной группы совершили 22 марта — полет пары «Рафаль» с контейнерами Reso NG на разведку.

Авианосец принимал участие в операции «Харматтан» до середины августа. Министр обороны Франции Жерар Лонге объявил о прекращении участия авианосца «Шарль де Голль» 4 августа, а 12 августа на корабль прибыл президент Франции Николя Саркози. Президент лично поблагодарил моряков и летчиков. В Тулон корабль вернулся 18 августа.

В ходе операции «Харматтан» с авианосца было выполнено 1590 боевых вылетов: 840 — на поражение наземных целей («Рафаль» и «Супер Этандар»), 390 — на разведку («Рафаль»), 240 — на дозаправку («Рафаль»), 120 — на контроль воздушного пространства (Е-2С). Выполнено 2380 катапультных взлетов и посадок, общий налет самолетов палубной авиагруппы составил 3600 ч. В море авианосец находился 138 суток, за 63 ходовых дня он прошел более 70 000 км. В 120 «походных» днях выполнялись полеты палубной авиации.

Вывод самолетов ВВС Франции с театра военных действий начался 24 октября. Министр обороны Франции обнародовал данные о расходе авиационных средств поражения за время операции «Харматтан»: 15 ракет «Скаल्प» и 240 УР ААСМ, примерно 900 бомб, включая GBU-12/24/49; вертолеты «Газель» и «Тигр» выпустили 431 ПТУР HOT. К 30 сентября затраты на операцию «Харматтан» составили 330—350 млн евро. Французские самолеты выполнили 5620 боевых вылетов с налетом 27 000 ч: 3100 — на поражение наземных целей, 1200 — на разведку, 400 — на выполнение заданий ПВО, 340 — на контроль воздушного пространства и 580 — на дозаправку. Авиация Франции выполнила 25% боевых вылетов от общего количества вылетов авиации коалиционных сил, 30% боевых вылетов на поражение наземных целей, включая налет на автоколонну, завершившийся в конечном итоге захватом полковника Каддафи.

Выводы, сделанные по предварительным итогам операции «Харматтан», близки к британским. Из-за распыления сил по различным регионам мира (Афганистан, ОАЭ, Крит, Чад, Кот д'Ивуар) ВВС Франции испытывали нехват-

ку самолетов и экипажей. Французские СМИ высказывали озабоченность высокой стоимостью израсходованных в Ливии боеприпасов и сокращением арсенала высокоточного оружия. Журналист Фредерик Лерт в июне 2011 г. на страницах журнала «Эйр Форсез Монсли» пессимистично констатировал: «В ближайшие месяцы французские ВВС ждут большие проблемы».

Международный консультант по вопросам обороны Робин Лэйрд получил возможность оценить действия авиации ВВС и ВМС Франции непосредственно из первых рук. Он специально прибыл в Париж для встреч с высшими руководителями вооруженных сил Франции и обсудил с ними кампанию в Ливии. Выводы Р. Лэйрд изложил в статье, опубликованной на сайте AolDefense: «Основой военного планирования являлся политический процесс. Президент Франции ясно дал понять о необходимости военной операции, он постоянно консультировался с премьер-министром Великобритании ... Времени на планирование военной операции почти не было, в результате ... мы форсировали действия авиации с минимальной предполетной подготовкой или вообще без предварительного планирования полетов. Привлеченные к операции на ее начальном этапе силы и средства находились в разных местах, потребовалось время для их концентрации на оперативных авиабазах.

Ключевым аспектом действий французской авиации стало использование практически всех родов авиации: ДРЛОУ, заправщиков, истребителей («Мираж», «Рафаль»), вертолетов разного типа.

Стратегическое значение имело использование нескольких авиабаз. На начальном этапе операции авиация действовала с баз, находившихся на территории Франции. Затем полеты стали выполнять с авиабаз на о. Корсика (Соленцара) и в Италии (Сигонелла). Впервые союзник Франции, ОАЭ, использовал крылатые ракеты «Блэк Шахин» (вариант ракеты «Сторм Шэдоу») с истребителей «Мираж» 2000.

Действия вертолетов с УДК типа «Мистраль» оцениваются очень высоко. Боевые вертолеты «Тигр» впервые действовали с корабля и в темное время суток. Действия вертолетов были скоординированы с обстрелом побережья артиллерией фрегата ВМС Франции. Артиллерийские обстрелы обеспечивали безопасность взлетов и посадок вертолетов на УДК, который находился вблизи берега. Система управления боевыми действиями УДК типа «Мистраль» позволила

ВВС и авиации ВМС Франции действовать по единому плану и обмениваться информацией. В результате удалось добиться взаимодействия между видами войск, практически сопоставимого с уровнем взаимодействия между ВВС, ВМС и КМП США».

Великобритания. Боевые действия ВВС Великобритании против Ливии получили наименование операция «Эллами».

Для действий против Ливии было сформировано 906-е экспедиционное авиакрыло (командир Мартин Сэмсон) со штабом на авиабазе Кониингсби. Штаб авиакрыла управлял действиями авиации с авиабаз Акротири (самолеты E-3D «Сентри» АEW.1, «Нимрод» R1 и «Сентинел R1), Трапани (самолеты-заправщики), а позже — с базы Джийоя-дель-Колли (самолеты «Торнадо» и «Тайфун»).

В ночь на 20 марта шесть истребителей-бомбардировщиков «Торнадо» GR.4 совершили с авиабазы Мэрхэм первый боевой вылет продолжительностью 8 ч. Впервые после 1945 г. самолеты ВВС Великобритании выполняли боевое задание со своей территории. Четыре истребителя-бомбардировщика «Торнадо» несли по две КР «Сторм Шэдоу», все ракеты поразили намеченные объекты. На маршруте самолеты дозаправлялись танкерами VC.10 (101-я эскадрилья) и «Тристар» (216-я эскадрилья), дислоцированными на авиабазе Бриз-Нортон. Аналогичный боевой вылет планировался на следующую ночь, но был отменен за 20 мин до взлета: появилась информация о присутствии на объектах удара гражданских лиц.

Из-за большого удаления авиабазы Мэрхэм от театра военных действий было принято решение о переброске самолетов в Италию на авиабазу Джийоя-дель-Колли. Но 28 марта самолеты «Торнадо» выполнили еще один боевой вылет



Истребитель-бомбардировщик «Торнадо» GR.4 взлетает с авиабазы Мэрхэм, 19 марта 2011 г.



Истребитель-бомбардировщик «Торнадо» GR.4

с авиабазы Мэрхэм, причем удар был скоординирован с действиями двух бомбардировщиков В-1В ВВС США.

На авиабазе Джийоя-дель-Колли постоянно базируются вооруженные истребителями «Тайфун» 36-я эскадрилья ВВС Италии. В 1993—1996 гг. британские истребители-бомбардировщики «Торнадо» уже работали с этой базы в рамках операции «Дени Флайт» по контролю запретной для пролетов зоны над Боснией и Герцеговиной. В 1995 г. туда перебросили девять самолетов «Ягуар» и несколько СВВП «Харриер» GR.7, которые выполняли боевые вылеты над территорией бывшей Югославии. В боевых действиях против Сербии в 1999 г. с авиабазы Джийоя-дель-Колли действовали британские самолеты «Харриер» и «Канберра». Таким образом, данная авиабаза ВВС Италии хорошо знакома англичанам.

20 марта представители ВВС Великобритании прибыли на авиабазу Джийоя-дель-Колли с целью оценки состояния инфраструктуры. 21 марта там приземлились первые десять истребителей-бомбардировщиков «Торнадо» GR.4 из эскадрильи IX(B) (с авиабазы Мэрхэм). Некоторые самолеты имели маркировку эскадрильи II(AC), хотя эксплуатировались экипажами эскадрильи IX(B). 27 марта прибыли четыре самолета «Торнадо» GR.4 из эскадрильи XI(F) (авиабаза Кониингсби). Самолеты также несли маркировку нескольких эскадрилий, но все экипажи были из состава эскадрильи XI(F). Всего на авиабазу Джийоя-дель-Колли перебросили 12 самолетов «Торнадо» GR.4 — все боеспособные истребители-бомбардировщики данного

типа, имевшиеся в распоряжении командования британских ВВС.

Определенные сложности вызвало обеспечение действий британской авиации с итальянской базы. В конце марта на авиабазе Нанси ВВС Франции планировалось проведение совместных англо-французских учений «Южный Мистраль» с привлечением самолетов «Торнадо». Летную фазу учений отменили, но инженерно-технический состав 85-го экспедиционного авиакрыла британских ВВС и техника были переброшены в Германию на авиабазу Брюгген для выполнения другой задачи. Потребовалось двое суток для возвращения автоколонны с людьми и имуществом из Брюггена в Нанси. Из Нанси в сопровождении военной полиции автоколонна проследовала через Швейцарию в Италию. Путь по Италии занял больше времени, чем ожидалось. Окончательно операцию по переброске людей и наземной техники на авиабазу Джийоя-дель-Колли удалось завершить только в первых числах мая. Часть техники и оборудования доставили из Великобритании транспортными самолетами.

На начальном этапе операции «Эллами» боевые вылеты совершали только самолеты «Торнадо» GR.4, используя, главным образом, КАБ «Пэйвуэй» IV. Экипажи истребителей-бомбардировщиков «Торнадо» получали информацию не только от самолетов «Сентри» AEW1, но и от самолетов E-8C J-STARS ВВС США. Истребители-бомбардировщики «Торнадо» совершали боевые вылеты парами и звеньями. Каждой группе «нарезался» прямоугольный уча-



Истребитель «Тайфун» с вооружением класса воздух — воздух

сток местности, над которым «дежурили» самолеты. Атаки наземных целей выполнялись «по вызову» после поступления команды с самолета ДРЛОУ или при обнаружении целей самостоятельно.

Первой с авиабазы Джойя-дель-Колли в бой пошла пара самолетов «Торнадо» GR.4 с задачей свободной охоты за наземными целями в районе Аждабия, где было обнаружено скопление ливийской бронетехники. Экипажи истребителей-бомбардировщиков «Торнадо» в отведенном районе обнаружили четыре танка (скорее всего, Т-55), пушки которых были развернуты в направлении позиций повстанцев. Ведущий пары идентифицировал танки как вражеские, после чего атаковал. В первой атаке ведущий командир эскадрильи IX(B) Энди Тарк поразил один танк прямым попаданием УР «Бримстоун» (первый случай боевого применения этой ракеты). Во второй атаке экипажи ведущего и ведомого самолетов уничтожили по одному танку. По британским данным, за двое последующих суток экипажами самолетов «Торнадо» в окрестностях городов Аждабия и Мисурата было уничтожено 22 единицы бронетехники. Поиск ливийской бронетехники выполнял экипаж самолета «Сентинел» R.1 из эскадрильи V(AC) британских ВВС (с авиабазы Акротири на Кипре). Информация передавалась в масштабе времени, близком к реальному, на самолет ДРЛОУ «Сентри» АEW1. 7 апреля в районе Сирта бомбой «Пэйвуэй» IV, сброшенной с истребителя-бомбардировщика «Торнадо», был уничтожен ЗРК С-200.

Помимо самолетов «Торнадо», на авиабазу Джойя-дель-Колли перебросили 14 истребителей «Тайфун» и 18 летчиков. Ранее они несли боевое дежурство на авиабазе Кониингсби на юге Англии, но после начала военной кампании в Ливии охранять воздушное пространство метрополии остались лишь перехватчики с базы Льючерз. Первый боевой вылет на патрулирование запретной для полетов зоны над Ливией истребители «Тайфун» выполнили менее чем через сутки после посадки на этом аэродроме. 4 апреля их количество уменьшили до восьми, остальные самолеты вернулись на базу Кониингсби, где приступили к несению боевого дежурства.

Истребители «Тайфун» на начальном этапе привлекались только для патрулирования воздушного пространства. В среднем один вылет продолжался 4 ч, в полете выполнялась одна дозаправка. Переход руководства операцией к НАТО и вывод американской тактической авиации заставили расширить круг задач, возложенных на истребители «Тайфун». 7 апреля официально было объявлено, что четыре истребителя «Тайфун» будут наносить удары по наземным целям. На протяжении всей операции британские истребители «Тайфун» конкурировали с французскими истребителями «Рафаль». Эти самолеты стали финалистами индийского тендера MMRCA, и им требовалось на практике доказать свою многофункциональность.

Вечером 12 апреля самолет «Тайфун» FGR.4 британских ВВС впервые принял непосредственное участие в боевых действиях. Боевой вылет в паре с самолетом «Торнадо» GR.4



Истребитель-бомбардировщик «Торнадо» GR.4 и истребитель «Тайфун» на авиабазе Джийя-дель-Колли, 21 марта 2011 г.



Истребитель «Тайфун» с КАБ «Пэйвуэй» II

выполнялся с авиабазы Джийя-дель-Колли. Экипаж «Торнадо» обнаружил южнее г. Мисурата несколько боевых машин ливийской армии. Удар по танкам нанесли оба самолета. С истребителя «Тайфун» были сброшены две 454-кг КАБ «Пэйвуэй» II, поразившие две САУ; «Торнадо» уничтожил еще одну САУ бомбой «Пэйвуэй» IV. Подсветку целей для истребителя «Тайфун» осуществлял самолет «Торнадо» с помощью контейнера «Лайтенинг» III. Подобную тактику боевого применения, когда в составе пары действуют два разнотипных самолета (один — с контейнером лазерного целеуказания, второй — ударный), ВВС Великобритании впервые использовали в 1991 г. во время операции «Буря в пустыне». Наведение тогда осуществлялось с самолета «Бакэнир» S2B, а удар наносили истребители-бомбардировщики «Торнадо» GR.1. Аналогичную тактику использовали ВВС Франции.

В специализированных британских СМИ неоднократно подвергалось критике командование ВВС за якобы недостаточное внимание к подготовке летчиков истребителей «Тайфун» для действий по наземным целям. Боевой вылет 12 апреля стал хорошим поводом ответить критикам. Вице-маршал авиации Фил Осборн

отметил на пресс-конференции всестороннюю подготовку летчиков, включая перехват воздушных целей, ведение воздушных боев и оказание авиационной поддержки сухопутным войскам. Тем не менее ситуация с подготовкой летчиков истребителей «Тайфун» к нанесению ударов «по земле» не столь однозначна. Уже 15 апреля представители консорциума «Еврофайтер» обнародовали информацию, согласно которой такого рода задания способны выполнять лишь восемь летчиков. Упор на подготовку летного состава для действий «по земле» планировалось сделать с 2012 г., когда на вооружение должны поступить многоцелевые самолеты «Тайфун» транш 2 («Тайфун» транш 1 оптимизирован для выполнения задач по завоеванию превосходства в воздухе и перехвата воздушных целей). Всего же в ВВС Великобритании по состоянию на март 2011 г. только 48 (по другим оценкам, 69 или 74) летчиков имели допуск к полетам на боевое применение на самолетах «Тайфун», еще пять пилотов не имели допуска к полетам по причине недостаточного налета.

Состоящие на вооружении британских ВВС истребители «Тайфун» могут использовать для нанесения ударов по наземным целям только КАБ «Пэйвуэй» II. В ближайшие три-четыре года в ассортимент вооружения самолетов запланировано ввести высокоточные боеприпасы «Пэйвуэй» IV и «Сторм Шэдоу». Проблемы истребителей «Тайфун» были связаны не только с летным составом. Во второй половине июня появилась информация о снятии агрегатов с трех самолетов на авиабазе Кониингсби: запчасти предназначались для самолетов, дислоцированных в Италии. Полеты этих трех истребителей прекратили в марте 2011 г.

18 апреля истребители «Тайфун» оснастили контейнерами с аппаратурой целеуказания и они впервые нанесли удары КАБ автономно. Специально для действий пары этих истребителей выделили семиминутное окно в операции по подавлению системы связи Ливии. Перед налетом летчики в течение десяти дней отрабатывали действия по наземным целям с использованием контейнеров «Лайтенинг», поскольку данное упражнение исключили из курса боевой подготовки в 2008 г. по экономическим соображениям. Даже после 18 апреля истребители «Тайфун» «работали по земле» чаще совместно с самолетами «Торнадо». Стоит отметить, что истребители «Рафаль» до завершения кампании действовали исключительно парами «охотник — убийца», так

как нагрузка на одного летчика в «автономном» полете слишком велика.

По крайней мере, до конца июня самолеты ВВС Великобритании ни разу напрямую не взаимодействовали с военными самолетами других государств. Представитель британских ВВС особо отметил: «Мы получаем информацию о целях от наших партнеров по коалиции, но пользу из этой информации извлекаем самостоятельно». Тактическую разведку в интересах британской авиации неоднократно выполняли самолеты JAS 39 «Грипен» ВВС Швеции.

К 24 апреля самолеты ВВС Великобритании израсходовали примерно 170 авиационных средств поражения класса воздух — поверхность всех типов.

6 мая истребители-бомбардировщики «Торнадо» нанесли удар корректируемыми бомбами «Пэйвуэй» II по пусковым установкам ракетных комплексов «Луна-М» (FROG-7) и складам, на которых находилось 30—40 ракет. На основании спутниковой съемки эксперты установили, что боевые машины и ракеты находились на базе хранения уже несколько лет. Выводы экспертов получили огласку, спровоцировавшую скандал на тему эффективности разведки вообще и разведки в рамках операции против Ливии в частности — ракетные комплексы были обнаружены спустя три недели после начала налетов авиации.

В ночь на 10 августа шесть истребителей-бомбардировщиков «Торнадо» GR.4 с авиабаз Мэрхэм и Лоссимут нанесли удар ракетами «Сторм Шэдоу» по штабу ливийской армии. Каждый самолет нес по две ракеты. Боевой вылет продолжался 8 ч. В ночь с 25 на 26 августа аналогичный удар был нанесен по штабу в г. Сирте. Самолеты действовали с авиабазы Мэрхэм.

В ночь на 19 мая истребители-бомбардировщики «Торнадо» британских ВВС приняли участие в крупнейшем налете авиации НАТО за всю кампанию. Объектом удара стала военно-морская база Аль-Хумс, где удалось потопить несколько кораблей ВМС Ливии.

В середине июля группировку на авиабазе Джийей-дель-Колли усилили. 18 июля сюда с авиабазы Лоссимут перелетели еще четыре истребителя «Тайфун» (общее количество стало 16), а также четыре самолета «Торнадо», оснащенные разведывательными контейнерами «Рэптор».

В августе самолеты «Торнадо» GR.4 потопили в гавани Триполи ливийский фрегат. В первой половине сентября несколько раз истребите-

ли-бомбардировщики «Торнадо» действовали с авиабазы Мэрхэм. 5 сентября ракетами «Сторм Шэдоу» они уничтожили расположенный в глубине Сахары командный пункт, а 8 сентября самолеты «Торнадо» приняли участие в налете, скоординированном с действиями самолетов ВВС других стран. Удар по боевой технике в окрестностях Себха снова был нанесен КР «Сторм Шэдоу». После атаки истребители-бомбардировщики выполнили посадку на авиабазе Джийей-дель-Колли, а оттуда уже вернулись в Англию. 13 сентября был выполнен очередной боевой вылет: ракетами «Сторм Шэдоу» в районе Себха были уничтожены парк военной техники и несколько зданий, в которых, согласно данным разведки НАТО, находились верные Каддафи войска.

15 сентября впервые двумя ракетами «Бримстоун», запущенными одновременно с одного самолета «Торнадо», были подбиты два танка в районе г. Себха. На протяжении сентября истребители-бомбардировщики «Торнадо» практически ежедневно наносили удары корректируемыми бомбами по наземным целям, чаще всего стационарным, но суточный расход боеприпасов был невелик — от двух до шести КАБ. В районе Сирта 27 сентября самолеты «Торнадо» шестью КАБ «Пэйвуэй» уничтожили склад боеприпасов. Аналогичный налет осуществили днем раньше: разведка НАТО в районе Бени-Валид обнаружила объект, идентифицированный как «центр психологической войны». Его уничтожили с помощью КАБ «Пэйвуэй», сброшенной с самолета «Торнадо».

23 сентября истребители «Тайфун» вернулись к месту постоянной дислокации на авиабазу Кониингсби. Налет этих самолетов за время боевых действий в Ливии превысил 3000 ч.

Истребители-бомбардировщики «Торнадо» в середине октября еще оставались на авиабазе Джийей-дель-Колли. К 6 октября их суммарный налет в операции «Эллами» достиг 7000 ч. На авиабазу Мэрхэм первые шесть самолетов «Торнадо» вернулись из Италии в ночь на 28 октября. В последующие несколько суток в Великобританию прибыли еще десять истребителей-бомбардировщиков «Торнадо» (2 ноября), два заправщика VC.10, два самолета ДРЛОУ E-3D и один разведчик «Сентинел». В операции «Эллами» на ее пике было задействовано 2300 чел. личного состава, 32 самолета и 4 корабля. Авиация выполнила 3010 боевых вылетов (налет 17 950 ч), в том числе 2100



Самолет-заправщик VC.10



Самолет ДРЛОУ E-3D



Самолет-разведчик «Сентинел» R.1

с нанесением ударов по наземным целям, поражено примерно 640 целей. Британские вооруженные силы израсходовали 1470 высокоточных боеприпасов, включая крылатые ракеты «Томагавк», «Сторм Шэдоу», ракеты «Бримстоун», КАБ «Пэйвуэй». Участие Великобритании в боевых действиях против Ливии за период с середины марта по середину сентября обошлось британским налогоплательщикам в 120 млн ф. ст., но оппозиционеры из числа партии тори говорят о сумме в 300 млн.

Участие британских ВВС в операции «Эллами» оценивается довольно неоднозначно.

С одной стороны, были продемонстрированы высокая боеготовность и гибкость боевого применения, результаты ударов оцениваются высоко. С другой — операция вскрыла ряд стоящих перед ВВС проблем, большая часть из которых является прямым следствием сокращения военных расходов. Маршал авиации Дик Гарвуд с удовлетворением заявил: «Мы не испытывали нехватки летчиков, мы оказались способными одновременно выполнять задания на Фолклендских островах, в Афганистане, обеспечивать ПВО Великобритании, вести боевые действия в Ливии и обеспечивать обычный учебный процесс». Маршал выдал желаемое за действительное, хотя и не говорил неправду. ПВО Великобритании обеспечивалась, но сокращенным наполовину составом, при этом Великобритании никто не угрожал. Анализ боевых действий показал, что сосредоточенный в Италии контингент британских ВВС способен обеспечивать без крайнего напряжения сил выполнение десяти боевых вылетов ежедневно в течение одного месяца, затем восьми вылетов в течение двух месяцев, далее — только по шесть вылетов в день. Средняя напряженность боевой работы составляла восемь — десять вылетов в сутки, т. е. на грани потери боеспособности. В очередной раз был поставлен вопрос о преждевременном снятии с вооружения самолетов-разведчиков «Нимрод». Фактически эффективность действий британской авиации по наземным целям непосредственно зависела от единственного самолета-разведчика «Сентинел» R.1, тоже предназначенного к списанию, и от самолетов других стран, например шведских истребителей «Грипен» и американских E-8.

В интервью газете «Дэйли Телеграф» от 22 сентября премьер-министр Великобритании Патрик Камерон отметил: «Возможно, главный урок, извлеченный руководством Великобритании из операции «Эллами», заключается в необходимости ускорения строительства авианосцев типа «Куин Элизабет», дебаты о количестве которых ведутся не один год».

Бельгия. Изначально шесть истребителей F-16AM из 349-й эскадрильи ВВС Бельгии были переброшены на авиабазу Аракос (Греция) для выполнения в течение двух недель учебно-тренировочных полетов. Но уже через двое суток после прибытия, 21 марта, самолеты выполняли первые боевые вылеты, хотя первый удар по наземным целям был нанесен только на девятый день операции «Одиссей Доун». Типовой боевой

нагрузкой являлись контейнеры «Снайпер» с аппаратурой целеуказания, корректируемые по GPS бомбы калибром 230 кг и УР воздух — воздух AIM-120 AMRAAM. В постоянной готовности к боевым вылетам поддерживались четыре из шести самолетов. 27 марта бельгийские истребители F-16AM уничтожили на земле ливийский истребитель-бомбардировщик Су-22.

Все самолеты ВВС Бельгии выполнили 615 боевых вылетов с налетом 2516 ч. 31 октября они вернулись к месту постоянной дислокации на авиабазу Флореннес.

Голландия. Шесть истребителей F-16AM и один самолет-заправщик KDC-10 ВВС Голландии прибыли на авиабазу Децимоманна (о. Сардиния) 24 марта. Для боевых действий предназначались лишь четыре истребителя, два оставшихся являлись резервными и могли использоваться в качестве запасных частей. 25 марта все необходимое для их боевой работы тремя рейсами доставил на Сардинию зафрахтованный НАТО самолет Ан-124 «Руслан». Число голландских военнослужащих превышало 150 чел., включая десять летчиков.

Первый боевой вылет на патрулирование воздушного пространства пара голландских истребителей F-16 выполнила 28 марта совместно с самолетом F-16 ВВС Бельгии. В отличие от истребителей ВВС Бельгии, голландские самолеты летали только с вооружением класса воздух — воздух: три УР AIM-120 AMRAAM, одна ракета AIM-9L/M «Сайдуиндер», контейнер РЭБ AN/ALQ-131 и разведывательный контейнер АТР, который предназначался для обнаружения нарушителей эмбарго на поставку оружия прави-

тельству полковника Каддафи. ВВС Голландии де-факто прекратили участие в операции 1 августа. 28 октября правительство Голландии приняло решение о прекращении участия страны в операции против Ливии, а 2 ноября все шесть истребителей F-16 вернулись на авиабазу Лиеварден.

Голландия первой из стран Запада оказалась вовлеченной в ливийский кризис самым непосредственным образом. 27 февраля вертолет SH-14D «Линкс» (серийный номер 277), базировавшийся на фрегате «Тромп» ВМС Голландии, предпринял попытку эвакуировать с побережья Ливии двух граждан Голландии и Швеции. Сразу после посадки вертолет был захвачен ливийскими военными. Экипаж из трех человек вернули в Голландию только 12 марта после напряженных переговоров по дипломатическим каналам при посредничестве Греции и Мальты. По данным космической разведки, вертолет «Линкс» до конца марта оставался на месте приземления.

Греция. Участие Греции в операции «Союзный защитник» ограничилось предоставлением в распоряжение коалиционных сил авиабаз Араксос и Суда-Бэй, а также использованием одного самолета ДРЛОУ EMB-145H «Эриай» для контроля воздушного пространства Ливии.

На авиабазе Суда-Бэй дислоцировались истребители ПВО «Мираж» 2000 ВВС Катара и Франции. Базу также использовали самолеты ДРЛОУ E-3C, самолеты-разведчики E-8 и RC-135, поисково-спасательные вертолеты HH-60 ВВС США, самолеты MC-130P Сил специальных операций ВВС США.



Истребитель F-16AM ВВС Голландии (авиабаза Децимоманна, 29 марта 2011 г.)

Греческое правительство приняло решение о привлечении к боевым действиям восьми своих истребителей F-16, одного самолета ДРЛОУ «Эриай» и двух вертолетов «Пума», но было вынуждено отказаться от непосредственного участия в кампании под давлением общественного мнения Греции. Другой причиной отказа, быть может самой главной, стало тяжелое экономическое положение страны, в то время как участие Греции в войне обходилось бы стране примерно в 2 млн евро ежедневно.

Дания. ВВС Дании были представлены шестью истребителями F-16A, переброшенными 20 марта на авиабазу Сигонелла. Первый боевой вылет четыре самолета выполнили 20 марта, атаковав наземные цели в районе Мисурата. Продолжительность боевого вылета составила около 5 ч. К 23 марта датские самолеты совершили 12 боевых вылетов, в том числе 11 вылетов на нанесение ударов бомбами JDAM по наземным целям. 27 марта ударам подверглись позиции самоходной артиллерии ливийской армии южнее Триполи. К 28 марта было выполнено 28 вылетов, из них только один — на патрулирование воздушного пространства, остальные — на удары по наземным целям. К 30 марта датские истребители F-16 сбросили 81 бомбу; к 3 апреля количество израсходованных боеприпасов в 49 ударах по наземным целям увеличилось до 126. В числе пораженных целей официальный представитель ВВС Дании назвал 15 танков и РСЗО, три мобильных пусковые установки тактических ракет SCAD. В первых боевых вылетах ударам подвергались стационарные цели (склады бое-

припасов и командные пункты), затем авиация переключилась на поражение малоразмерных подвижных целей (бронетехники и мобильных ракетных установок).

За весь период боевых действий датские истребители F-16 выполнили более 1200 боевых вылетов и поразили 913 наземных целей (израсходовано 923 высокоточных боеприпаса). Результат более чем впечатляющий, особенно если учесть, что работали четыре самолета (два являлись резервными). Для сравнения: за тот же период 16 британских истребителей-бомбардировщиков «Торнадо», 4 истребителя «Тайфун» и 3 вертолета «Апач» уничтожили 970 наземных целей. Высокая эффективность действий ВВС Дании дала повод лорду Весту (являлся министром обороны Великобритании в предшествующем кабинете министров) заявить на состоявшейся в конце сентября пресс-конференции, что ВВС Великобритании остаются одними из сильнейших в мире, но «не столь кровавыми, как ВВС Дании или Бельгии». Именно самолеты F-16 ВВС Дании выполнили 31 октября последний боевой вылет в операции против Ливии.

Испания. ВВС Испании приняли весьма ограниченное участие в военной операции. На авиабазу Децимоманна были переброшены четыре истребителя-бомбардировщика F-18A «Хорнит» из эскадрильи ALA-12 и один самолет-заправщик Боинг 707. Самолеты F-18A совершали патрулирование запретной для полетов зоны с 21 марта. За первую неделю они выполнили 15 полетов на патрулирование с налетом 60 ч, заправщик — пять полетов с налетом 28 ч.



Истребители F-18A ВВС Испании (авиабаза Децимоманна, 29 марта 2011 г.)



Самолет «Торнадо» ECR, вооруженный противорадиолокационными ракетами HARM, 12 апреля 2011 г.

Министр обороны Испании Карме Чакон Пикерас 12 октября объявил об отзыве всех самолетов F-18A с театра военных действий.

Италия. На стадии планирования операции против правительства Каддафи Италия заявила о готовности предоставить в распоряжение многонациональных сил семь своих авиабаз: Авиано, Амендола, Децимоманна, Джийоя-дель-Колли, Пантеллерия, Сигонелла, Трапани.

Авиабаза Трапани расположена на Сицилии. На постоянной основе там дислоцированы 37-я эскадрилья, вооруженная взятыми в лизинг у ВВС США истребителями F-16A/B-15, и 15-я эскадрилья, вооруженная поисково-спасательными вертолетами HH-3F «Пеликан». Трапани — одна из четырех баз самолетов ДРЛОУ НАТО. В период боевых действий там находились три самолета E-3A и один СТ-49А, применявшийся как транспортный и учебно-тренировочный. Кроме того, аэродром использовался гражданской авиацией. Для гражданских самолетов его закрыли 21 марта.

Для участия в боевых действиях командование ВВС Италии перебросило на авиабазу Трапани четыре самолета «Торнадо» ECR из 155-й эскадрильи, четыре перехватчика «Торнадо» IDS из 6-й эскадрильи и истребитель «Тайфун» из 4-й эскадрильи.

Первый вылет, который боевым назвать сложно, ВВС Италии выполнили вечером 21 марта. Летали четыре самолета «Торнадо» ECR и два «Торнадо» IDS. Последние использовались для дозаправки ударных самолетов «Торнадо», задачей которых являлось уничтожение ливийских

ЗРК. Однако, согласно большинству источников информации, в этом вылете оружие не применялось.

Позиция Италии по отношению к военной операции против Ливии была весьма неоднозначной: руководство страны не стало, подобно Германии, отказываться от участия в операции, но отнюдь не стремилось играть в ней «первую скрипку». С 1911 по 1943 гг. Ливия являлась колонией Италии, поэтому «наступательные» действия итальянской авиации в мире могли понять не совсем правильно. Министр иностранных дел Италии Франко Фраттини в марте 2011 г. обоснованно заметил: «Если итальянский самолет нанесет удар по Ливии и в результате этого погибнет несколько мирных жителей, то операция станет контрпродуктивной».

В течение нескольких недель самолеты ВВС Италии ограничивались патрулированием воздушного пространства. Истребители F-16 37-й эскадрильи патрулировали воздушное пространство Ливии до 27 марта, после чего к выполнению данной задачи приступили истребители «Тайфун» 4-й эскадрильи; с 6 апреля их сменили такие же истребители из 36-й эскадрильи, а 4-я эскадрилья вернулась к месту постоянной дислокации на авиабазе Гроссето. В среднем продолжительность одного патрульного полета истребителя «Тайфун» составляла 4 ч с одной дозаправкой. Чаще всего дозаправку выполняли самолеты KC-130J из дислоцированной на авиабазе в Пизе эскадрильи 46 ВА. Типовой вариант вооружения истребителей «Тайфун» ВВС Италии во время патрульного полета над Ливией



Истребитель «Тайфун» ВВС Италии с типовым вариантом вооружения

был следующим: четыре УР AIM-120C-5 AMRAAM или четыре УР AIM-2000 IRIS-T, или четыре УР AIM-9M/P «Сайдуиндер».

Самолеты «Торнадо» ECR из 50-й эскадрильи привлекались к подавлению системы ПВО. В боевых вылетах (с двумя противорадиолокационными ракетами AGM-88 HARM) они сопровождали перехватчики «Торнадо» IDS из 6-й эскадрильи и итальянские истребители F-16. Дозаправку ударных самолетов до 23 марта выполняли перехватчики «Торнадо» IDS, с 23 марта — заправщик KC-130J ВВС Италии.

Самолеты «Торнадо» IDS после этого стали совершать разведывательные полеты. Боевые вылеты выполнялись с авиабазы Трапани.

С 28 марта к патрулированию воздушного пространства приступили четыре СВВП AV-8B с легкого авианосца «Джузеппе Гарибальди», сменив в этом качестве истребители F-16ADF.

Видимо, борьба за прямое участие Италии в военной операции была нешуточной. 26 апреля Рим посетил ярый энтузиаст операции «Союзный защитник» Николя Саркози. Официально — для переговоров с Сильвио Берлускони по во-



СВВП AV-8B взлетает с авианосца «Джузеппе Гарибальди»

просу эмигрантов из Африки, но сразу после встречи «в верхах» премьер-министр Италии объявил о принятом решении активизировать участие Италии в военной операции с 28 апреля. Именно 28 апреля состоялся первый достоверно зафиксированный боевой вылет самолетов ВВС Италии: истребители-бомбардировщики «Торнадо» нанесли удар КАБ JDAM.

Два самолета C-130J ВВС Италии (под «флагом» ООН) 9 апреля доставили из Бриндизи в Бенгази 15 т гуманитарной помощи, а обратным рейсом забрали под Мисурата 25 раненых ливийцев.

За все время боевых действий вертолеты ВМС Италии налетали более 3000 ч, а СВВП AV-8B (с авианосца «Гарибальди») — более 1000 ч.

Канада. Канадское участие в боевых действиях именовалось операция «Мобайл». Официально операция началась 25 февраля, но 24 февраля самолет CC-177 «Глоубмастер» III ВВС Канады передислоцировали с германской авиабазы Спангдахлем в Рим для возможного участия в эвакуации гражданских лиц из Ливии. 25 февраля была сформирована объединенная боевая группа «Мальта», перед которой поставили задачу эвакуации граждан Канады и других

стран из Ливии. Шестью рейсами за 11 дней (два — выполнил CC-177 и четыре — CC-130J) из Ливии были вывезены 61 канадец и 130 граждан других стран. 26 февраля самолетом на Мальту доставили посла Канады в Ливии. 18 марта министр обороны Питер МакКэй объявил о намерении Канады направить в Средиземное море ударную авиацию.

19 марта беспосадочный перелет с канадской базы Бэготвилль (Квебек) на авиабазу в Трапани выполнили семь истребителей-бомбардировщиков CF-18 «Хорнит» из 425-й эскадрильи. Самолеты дозаправлялись от двух танкеров CC-150T «Поларис» 437-й транспортной эскадрильи ВВС Канады. Перелет стал своеобразной проверкой боеготовности канадских ВВС: посадку в Трапани истребители выполнили всего через 16 ч после получения приказа на перебазирование. В Италии подразделение канадских самолетов получило наименование боевая группа «Либекко» в честь одного из средиземноморских ветров. Формально истребителей-бомбардировщиков было семь, реально — шесть, один самолет являлся «складом запасных частей». Канадские истребители заняли на авиабазе место, ранее отводимое вертолетам HH-3F.



Самолеты CC-177 и CF-18 ВВС Канады

Боевые вылеты самолетов CF-18 обеспечивали самолеты-заправщики CC-150T и два танкера VC.10 101-й эскадрильи британских ВВС.

Первые боевые вылеты четыре истребителя-бомбардировщика CF-18 (два отдельных вылета в составе пары) выполнили в ночь с 22 на 23 марта — они нанесли бомбовый удар по предместью г. Мисурата. Типовой боевой нагрузкой являлись контейнеры «Снайпер XR», КАБ «Пэйвуэй» II с лазерным наведением, УР воздух — воздух AIM-7 «Спэрроу» и AIM-9 «Сайдуиндер». Усовершенствованные контейнеры «Снайпер» XR в боевой обстановке использовались впервые. Шесть самолетов поддерживались в круглосуточной готовности к боевым вылетам. К 14 апреля самолеты CF-18 совершили 110 боевых вылетов, заправщики CC-150T — 47. Боевые вылеты выполнялись как на контроль воздушного пространства, так и на нанесение ударов по наземным целям. Продолжительность одного вылета составляла 3—6 ч. Чаще всего полеты совершались парой. В отличие от англичан, канадцы не использовали концепцию «охотник — убийца», хотя пары самолетов CF-18 также осуществляли полеты над заранее выбранными районами. Истребители CF-18 выполняли в основном патрулирование воздушного пространства, но с 28 марта переключились на поражение наземных целей. В ночь на 29 марта удару подверглись склады боеприпасов южнее Мисурата.

В операции также принимали участие два патрульных самолета CP-140 «Аврора» ВВС

Канады, задачей которых являлся поиск судов, пытавшихся нарушить эмбарго на поставку Ливии вооружений и военной техники. Их первый боевой вылет состоялся 30 марта.

К 22 сентября семь истребителей CF-18 «Хорнит» совершили 840 боевых вылетов (всего за операцию они выполнили 946 боевых вылетов и сбросили 696 КАБ), два самолета CC-150T «Поларис» — 219 полетов, два заправщика CC-130 — 139 полетов на дозаправку, один транспортный самолет CC-130 — 6 полетов и три патрульных самолета CP-140 «Аврора» — 156 полетов.

В начале ноября истребители-бомбардировщики CF-18 вернулись в Канаду.

Норвегия. 23 марта на авиабазу Соленцара прибыло шесть истребителей F-16AM ВВС Норвегии. Первый боевой вылет пара этих самолетов совершила 24 марта, вечером 26 марта они нанесли удар по авиабазе ВВС Ливии. 28 марта было осуществлено девять самолето-вылетов на поражение наземных целей.

С 1 августа ВВС Норвегии прекратили свое участие в операции против Ливии, четыре из шести истребителей F-16AM (два самолета являлись резервными) выполнили 596 боевых вылетов.

Турция. Турция не проявляла стремления принимать участие в военной операции против Ливии. Первый случай использования вооруженных сил этого государства отмечен лишь 2 апреля, причем боевым заданием эти действия назы-



Истребители F-16AM ВВС Норвегии на авиабазе Суда-Бэй, 22 марта 2011 г.

вать будет не совсем правильно. В порт Мисурата для эвакуации раненых мирных жителей в сопровождении фрегата турецких ВМС направился транспорт «Анкара». С воздуха их прикрывали 12 истребителей F-16 ВВС Турции. Транспорт ожидал возможности войти в порт четверо суток; такая возможность появилась только после заключения 12-ч перемирия для обеспечения эвакуации раненых. Истребители F-16 действовали с турецких авиабаз Бандирма и Далама, их работу обеспечивали четыре заправщика KC-135 с авиабазы Инчирлик.

Наблюдатели отмечали полеты турецких самолетов F-16 с авиабазы Сигонелла в первых числах апреля, истребители несли только УР класса воздух — воздух.

Непосредственно к операции НАТО привлекались шесть истребителей F-16 и два заправщика KC-135 ВВС Турции. Информации о выполнении истребителями ВВС Турции боевых вылетов найти не удалось, в то же время Министерство обороны Турции сообщило, что в рамках операции НАТО истребители F-16 выполнили 582 самолето-вылета, а заправщики KC-135 — 166. К 2 ноября все турецкие самолеты вернулись к местам постоянной дислокации.

Агентство «Анатолия» 18 сентября распространило информацию об обстреле с земли частями, лояльными полковнику Каддафи, в районе Сирта двух транспортных самолетов (С-130

и С-160) ВВС Турции с гуманитарными грузами общей массой 22 т на борту. Для снижения полетной массы груз пришлось сбросить, после чего оба самолета маневром вышли из-под огня. Полетное задание предусматривало сброс грузов (в основном продовольствие) на парашютах в районе Бени-Валид.

Швеция. Швеция, хотя и не входит в состав сил НАТО, также приняла участие в военной операции. Причем это произошло впервые в ее истории. Участие Швеции получило наименование операция «Каракал». О переброске восьми истребителей JAS 39С «Грипен» эскадрильи F17 с авиабазы Роннеби (Швеция) на итальянскую авиабазу Сигонелла было объявлено 30 марта. Вместе с истребителями «Грипен» туда отправили один самолет-заправщик Tr-84 (С-130Н) и один самолет радиотехнической разведки S-102В («Гольфстрим» IV). Самолетам ВВС Швеции запретили принимать непосредственное участие в нанесении ударов по наземным целям. Первые три истребителя «Грипен» перелетели на авиабазу Сигонелла 2 апреля, пять других — на следующий день.

Первый вылет на патрулирование пара самолетов JAS 39С осуществила 8 апреля, дозаправка в воздухе производилась от танкера Tr-84. Существует несколько версий о причинах задержки начала полетов. Первая версия — шведы для заправки своих истребителей «Грипен»



Подготовка истребителя JAS 39С к полету. На самолете подвешен контейнер «Лайтенинг», контейнер с разведывательным оборудованием и два ПТБ



Фотоснимок одного из районов Триполи, сделанный аппаратурой самолета JAS 39C

используют гражданское топливо А-1, в то время как на авиабазе имелось только военное JP-1. Самолеты перебросили, но о керосине не подумали. Вторая версия — шведы заранее подумали о топливе нужной марки, но доставку необходимого керосина не смогли обеспечить вовремя итальянские грузоперевозчики — очень плотным был трафик. Третья — промедление с заключением контракта на поставку топлива.

В мае шведский телеканал TV4 сообщил, что самолеты ВВС Швеции выполняют от трети до половины всех тактических разведывательных полетов в интересах командования НАТО, углубляясь в воздушное пространство Ливии на 100—200 км от береговой черты; в среднем осуществляется по четыре полета на разведку ежедневно, но количество полетов планируется довести до шести; производится фотосъемка позиций артиллерии, командных пунктов, узлов связи и т. д. В одном из разведывательных полетов на самолете «Грипен» разрушилось лобовое остекление фонаря кабины. Предположительно, причиной разрушения послужил сильный электрический разряд.

В середине мая споттеры выложили в интернете фотографии истребителей «Грипен» с тремя

ПТБ, двумя УР воздух — воздух IRIS-T и двумя УР ASIM-120. Не исключено, что самолеты ВВС Швеции использовались не только для разведки, но и для патрулирования зоны, запретной для полетов ливийских самолетов. Известны также снимки задействованных в операции «Каракал» истребителей с УР воздух — воздух и контейнерами «Лайтенинг». Скорее всего, контейнеры «Лайтенинг» использовались для обнаружения маловысотных малоскоростных воздушных целей — вертолетов. Схожий вариант боевой нагрузки (УР воздух — воздух и контейнеры «Лайтенинг») несли также истребители EF-18 ВВС Испании и F-16 ВВС Дании, патрулировавшие запретную для полетов зону.

13 апреля на заправщике Tr-84 произошла поломка редуктора двигателя, вдобавок на посадке самолет столкнулся с птицей. На ремонт ушло двое суток.

Швеция вышла из операции НАТО 24 октября. С 8 апреля по 16 октября самолеты ВВС Швеции в рамках ливийской кампании совершили 650 боевых вылетов с налетом почти 2000 ч, сделали более 150 000 разведывательных фотоснимков. Самолеты «Грипен» вернулись в Швецию 24 октября.

ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ ГОСУДАРСТВ АРАБСКОГО МИРА

Иордания. Шесть истребителей F-16ADF ВВС Иордании прибыли на авиабазу Авиано 31 марта, самолеты были вооружены только УР воздух — воздух AIM-9 «Сайдуиндер». Первые боевые вылеты они выполнили 7 апреля.

Катар. На авиабазу Суда-Бэй 22—23 марта было переброшено шесть истребителей «Мираж» 2000-5EDA/DDA ВВС Катара. Вклад Катара в военную операцию можно считать символическим, если оценивать его в процентах от общего количества задействованных в операции самолетов. Картина выглядит совершенно иначе, если взглянуть на нее глазами командования ВВС Катара. На вооружении ВВС состоят всего 12 истребителей «Мираж» 2000-5EDA/DDA. К моменту начала операции несколько самолетов находились на регламентных работах и после отправки шести истребителей на о. Крит Катар остался без истребителей ПВО. Помимо истребителей «Мираж» Катар направил на авиабазу Суда-Бэй два поисково-спасательных вертолета АгустаУэстленд AW139 и предоставил для доставки гуманитарных грузов в Ливию два недавно купленных в США военно-транспортных самолета C-17A «Глоубмастер» III. Не лишним будет добавить: Катар первым из стран арабского мира политически и юридически признал ливийскую оппозицию.

Изначально предполагалось перебросить самолеты ВВС Катара на авиабазу Соленцара, но окончательный выбор остановили на авиабазе Суда-Бэй отчасти по политическим соображениям, отчасти из-за меньшего на 45 мин подлетного времени до района боевого патрулирования в воздушном пространстве Ливии (истребители ВВС Катара не оснащены системами дозаправки в воздухе).

Истребители «Мираж» 2000 ВВС Катара действовали совместно с истребителями «Мираж» 2000-5F эскадрильи GC 1/2 «Сигонь», единственной специализированной эскадрильи ПВО в составе ВВС Франции. Самолеты «Мираж» 2000-5F не способны применять вооружение класса воздух — поверхность. Истребители «Мираж» 2000 ВВС Катара также вооружались исключительно УР воздух — воздух и не предназначались для поражения наземных целей.

На первых порах представителям ВВС Катара и Франции пришлось преодолеть множество проблем, связанных с различиями в организации полетов и правилах ведения радиообмена.

Схожие проблемы возникли с привлечением к операции самолетов ВВС ОАЭ и Иордании. На уровне личного состава ВВС Катара и Франции, переброшенного на о. Крит, договориться удалось быстро, однако командование ВВС Франции проявило свойственный любому высокому командованию бюрократизм в отношении использования совместных процедур радиообмена, боевых порядков (интервал и дистанция в боевом порядке пары самолетов в ВВС Катара и Франции различные) и нормативов подготовки к полетам.

Для летчиков ВВС Катара большой неожиданностью стала необходимость выполнения полетов в сложных метеоусловиях. Крит славится солнечной погодой, но все первые шесть недель воздушной кампании против Ливии погода стояла отвратительная. Летчик эскадрильи GC 1/2 капитан Бланк заметил: «Коллеги из Катара иногда летали в облаках, но никогда не летали на высоте нескольких сотен метров вне видимости земли. Для нас такие полеты являются обычным делом, но коллеги научились быстро». Летчики ВВС Катара с неодобрением говорили о «четырех временах года» в одних сутках.

Первый боевой вылет на патрулирование запретной для полетов зоны истребители «Мираж» 2000 ВВС Катара выполнили 25 марта совместно с истребителями ВВС Франции. 25 марта первый полет в Ливию совершил самолет C-17A ВВС Катара.

Никто из пилотов ВВС Катара не имел боевого опыта. Войной в воздухе боевое патрулирование так и не стало, тем не менее напряжение сопровождало каждый вылет. Некоторую тревогу испытывал даже опытный капитан Бланк: «Полеты (в зоне патрулирования) выполнялись по «коробочке»: прямой участок — разворот — прямой участок. Мы никогда не знали, чем обер-



Истребители «Мираж» 2000-5F ВВС Катара

нется полет над Ливией. Позиции ливийских войск постоянно изменялись, угроза со стороны ЗРК, таких как SA-8 («Оса»), сохранялась. В первые дни операции нас обстреливали с земли, но ни одного самолета ВВС Ливии в воздухе мы не наблюдали. Зато вертолеты ВВС Ливии обнаруживали периодически. Обычно они летали очень медленно и очень низко, у нас просто не оставалось времени для их перехвата. Иногда мы устанавливали с ними радиолокационный контакт, но чаще контакт оказывался ложным. За вертолет легко принять двигающуюся с большой скоростью автомашину. В каждом случае мы информировали о радиолокационном контакте самолет ДРЛОУ, экипаж которого принимал решение о дальнейших действиях. Обычно контакт передавался другим самолетам».

Капитан Бланк довольно нелицеприятно оценил работу самолетов ДРЛОУ: «Из-за большого расстояния между истребителями и самолетом наведения качество связи оставляло желать лучшего: район боевого патрулирования находился на расстоянии 110 км от самолета ДРЛОУ, который, как правило, держался над серединой залива Сирта. В результате нам, по большей части, приходилось работать автономно. Точного наведения мы не получали. Приходилось полагаться на собственный опыт и очень тщательно планировать каждый вылет».

Продолжительность вылета на боевое патрулирование составляла не более 3 ч по причине отсутствия на катарских истребителях систем дозаправки в воздухе. Все полеты выполнялись с тремя ПТБ (один — емкостью 1300 л под фюзеляжем и два — емкостью по 1700 л под крылом).



Истребитель «Мираж» 2000-9 ВВС ОАЭ с КАБ PGM-500 и контейнером «Дамоклес». Авиабазы Децимоманна, 7 мая 2011 г.

Французские самолеты «Мираж» 2000 несли по шесть УР воздух — воздух МІСА с радиолокационной и тепловой ГСН, истребители ВВС Катара — по четыре УР МІСА с радиолокационной ГСН и по две УР «Мажик» II с тепловой ГСН. Большинство полетов выполнялось французскими и катарскими летчиками совместно, хотя несколько полетов пилоты ВВС Катара совершили самостоятельно. Для французов неприятным открытием стало отсутствие на истребителях «Мираж» 2000 аппаратуры обмена информацией, из-за чего все переговоры в полете приходилось вести по обычному радиоканалу.

Летчикам ВВС Катара и Франции запретили углубляться в воздушное пространство Ливии более чем на 90 км. Отдельные вылеты на патрулирование были скоординированы с полетами транспортных самолетов С-17А ВВС Катара в Бенгази и Тобрук. Истребители их не сопровождали, но находились в готовности прийти на помощь в случае появления истребителей ВВС Ливии.

После того как в начале августа Франция признала поставки оружия ливийским мятежникам в западном нагорье и заявила, что эмбарго на поставки оружия — не самое главное в резолюции Совета Безопасности ООН № 1973, остальные участники антиливийской коалиции перестали скрывать, что занимаются подобными делами. Дальше всех, видимо, пошел именно Катар. В начале ноября Катар официально признал участие в боях на стороне повстанцев нескольких сотен солдат и офицеров собственных вооруженных сил.

Объединенные Арабские Эмираты. В конце марта на авиабазу Децимоманна прибыли шесть истребителей «Мираж» 2000-9 и шесть истребителей F-16E. 26 марта их перебросили на авиабазу Сигонелла. Истребители «Мираж» выполнили перелет успешно, но один F-16 на посадке выкатился за пределы ВПП; летчик благополучно катапультировался, самолет был потерян, ВПП получила повреждения.

Истребители-бомбардировщики ВВС ОАЭ, скорее всего, принимали участие в нанесении ударов по наземным целям. 1 мая споттеры сфотографировали самолеты «Мираж» 2000-9 ВВС ОАЭ с боевой нагрузкой, включавшей контейнер «Дамоклес» и КАБ с телевизионным наведением PGM-500 «Аль Хаким». В целях самообороны самолеты были вооружены УР воздух — воздух МІСА. Первый боевой вылет самолеты ВВС ОАЭ выполнили 3 апреля.

ДЕЙСТВИЯ БОЕВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

В первых числах апреля вертолетоносец «Оушен» ВМС Великобритании прибыл в Средиземное море. Для проведения операции «Кугар» была сформирована боевая группа быстрого реагирования. В состав группы вошли 15 вертолетов и более 2000 чел. личного состава, размещенных на восьми кораблях и вспомогательных судах британского флота: вертолетоносце «Оушен», десантных кораблях «Альбион», «Моунтс Бэй» и «Кардиган Бэй», фрегате «Сьюзерлэнд», быстроходном танкере «Уэйв Найт» и судне снабжения «Форт Розалия».

Поход группы в Средиземноморье планировался как обычные учения. Корабли «Альбион», «Кардиган Бэй» и «Сьюзерлэнд» вышли в море 6 апреля. Большую часть мая этот отряд отрабатывал десантирование морских пехотинцев вертолетами «Си Кинг» HC4 845-й эскадрильи при поддержке вертолетов «Линкс» АН.7 звена «В» 847-й эскадрильи ВМС Великобритании в районе британской военной базы на о. Кипр. В конце апреля в море вышел второй отряд в составе вертолетоносца «Оушен», танкера и судна снабжения. На вертолетоносце находились четыре боевых вертолета «Апач» из 656-й эскадрильи авиации британской армии (в ходе операции на борт вертолетоносца был переброшен пятый вертолет «Апач», который доставило вспомогательное судно ВМС Великобритании), несколько вертолетов «Си Кинг» из 845-й эскадрильи авиации ВМС Великобритании и два вертолета радиолокационного дозора «Си Кинг» ASaC.7 из 857-й эскадрильи морской авиации. В Средиземном море экипажи боевых вертолетов «Апач» впервые в истории британских ВМС выполнили практические пуски НАР и стрельбу из 30-мм бортовых пушек, действуя с корабля.

В середине мая оба отряда группы соединились для выполнения совместных учений у берегов Албании. Вертолеты с кораблей «Оушен» и «Альбион» свели в одну специальную авиагруппу (TAG), подчиненную Единому вертолетному командованию Великобритании (JHC). Группа предназначалась для боевых операций в Ливии совместно с авиацией НАТО и вертолетами, размещенными на универсальном десантном корабле «Тоннер» типа «Мистраль» ВМС Франции.

УДК «Тоннер» покинул Тулон в ночь на 17 мая. На его борту находились 12 вертолетов «Газель», два боевых вертолета «Тигр» и четыре транспортных вертолета «Пума».

26 мая премьер-министр Великобритании Патрик Камерон одобрил использование TAG в интересах НАТО, однако согласовать боевые вылеты вертолетов с общими действиями авиации НАТО удалось только в первых числах июня, когда британские и французские корабли подошли к побережью Ливии в районе города Брега.

Первый боевой вылет вертолеты «Апач» выполнили 3 июня. Они нанесли удары УР AGM-114 «Хеллфайр» по РЛС и блокпосту в окрестностях Брега; цели также были обстреляны из 30-мм пушек. В этот же день первые боевые вылеты выполнили французские вертолеты «Газель» и «Тигр», ими был уничтожен командный пункт и 15 военных автомобилей на восточной окраине Брега. Удар, предположительно, наносили только вертолеты «Газель» неуправляемыми ракетами и ПТУР HOT. Вертолеты «Тигр» осуществляли разведку и наведение.

Оба налета выполнялись во взаимодействии с ударными самолетами. Координацию действий вертолетов «Апач» и самолетов британских ВВС осуществляли оснащенные РЛС «Сечуатер» вертолеты «Си Кинг» ASaC.7. В готовности к немедленному вылету на поиск и спасение на вертолетоносце «Оушен» находились два вертолета «Си Кинг» HC.4 с морскими пехотинцами на борту; приказа на взлет не поступило. Вертолеты «Апач» подверглись обстрелу с земли из легкого стрелкового орудия, однако прямых попаданий ни один вертолет не получил. 5 июня вертолеты «Апач» уничтожили под Брега автомобиль с пусковыми установками неуправляемых ракет.



Корабли «Альбион», «Оушен» и судно снабжения «Форт Розалия», май 2011 г.



Вертолеты «Апач Лонгбоу» и «Си Кинг» Mk.7 на палубе вертолетоносца «Оушен»

Представители повстанцев сочли использование вертолетов неправильным. Основные бои развернулись в эти дни за город Злитен, западнее Мисурата. По мнению повстанцев, взятие Злитена открывало дорогу на Триполи. О нанесении ударов вертолетами по этому городу повстанцы просили командование НАТО неоднократно. 9 июня их просьбы удовлетворили. Корабль «Оушен» подошел к побережью в районе Мисурата. Вертолеты «Апач» нанесли удары по узлу связи и позициям РСЗО; по сообщению Министерства обороны Великобритании, все цели были поражены, а вертолеты благополучно вернулись на корабль. В Триполи, в свою очередь, заявили об одном сбитом вертолете НАТО, но командование НАТО такие инсинуации отвергло. Налет боевых вертолетов на Злитен был скоординирован с действиями самолетов «Торнадо» GR.4 и «Тайфун» британских ВВС, которые уничтожили в этом же районе четыре танка.

Появление вертолетов над полем боя, как отметили наблюдатели и эксперты, произвело сильный психологический эффект на обе противоборствующие стороны.

12 июня вертолеты «Апач» перехватили приближавшийся к порту Мисурата катер на воздушной подушке. Ранее спецназ Каддафи пытал-



Боевой вертолет «Тигр» с вертолетоносца «Тоннер», 4 июня 2011 г.

ся атаковать порт на таких же катерах. Вертолеты потопили катера огнем 30-мм пушек, кроме того, на берегу была уничтожена зенитная установка ЗСУ-23-4.

К 3 июля вертолеты «Апач» совершили не менее 13 боевых вылетов, ракетно-пушечным ударам было подвергнуто 39 наземных и надводных целей: автомобили, танки, зенитные установки, РЛС, патрульные катера. Полеты производились в составе пары и звена. В Великобритании действия боевых вертолетов «Апач» с корабля оценили как исключительно успешные. Ряд экспертов в условиях суровых бюджетных ограничений даже увидел в вертолете «Апач» альтернативу СВВП F-35B. Опыт боевого применения вертолетов «Апач» с корабля может отрицательно повлиять на судьбу самолета F-35B.

Вертолеты «Апач» с 29 мая по 24 августа совершили около 50 боевых вылетов, включая 25 вылетов на поражение целей в городах Бrega и Триполи, поразили около 100 целей. Всего было израсходовано 110 НАР и ПТУР «Хеллфайр». Последний боевой вылет в операции «Эллами» вертолеты «Апач» выполнили 6 августа. Анализ опыта эксплуатации вертолетов «Апач» с корабля в боевых условиях выявил необходимость ряда доработок: оснащение вертолетов надувными баллонетами (ибо, по словам командира 3-го авиационного полка британской армии подполковника Пола Тенета, вертолет при посадке на воду пойдет ко дну, как камень), замена аварийной системы сброса фонаря и ненадежного при сильном ветре тормоза несущего винта, установка совместимого с используемой в ВМС аппаратурой радионавигационного оборудования. Два вертолета радиолокационного дозора «Си Кинг» Mk.7 из 857-й эскадрильи ВМС выполнили почти 100 боевых вылетов, все ночью; продолжительность одного вылета в среднем составляла 3 ч.

Вертолеты «Апач», как правило, действовали парами, удары по целям наносили противотанковыми УР с большой дальности и значительной (для вертолета) высоты. Французы предпочитали использовать разнородные боевые порядки: два — восемь вертолетов «Газель» (как вооруженных пушкой, так и ПТУР НОТ), два вертолета «Тигр» и два вертолета «Пума», один из которых использовался как поисково-спасательный, со второго в воздухе велось управление действиями всех вертолетов. Как правило, действия французских вертолетов были скоординированы с артиллерийским огнем кораблей ВМС Франции.



Вертолетоносцы «Оушен» и «Мистраль»

Пытались, как минимум, один раз координировать действия боевых вертолетов с огнем корабельной артиллерии и англичане. Эсминец «Ливерпуль» 4 августа попал под ракетный обстрел с берега. По словам министра обороны Великобритании, эсминец обстреляли с берега во время выполнения обычного патрулирования, но, по другим данным, «патрулирование» выразилось в артиллерийском обеспечении налета вертолетов «Апач» на отель в г. Злитен.

Французские вертолеты действовали в основном ночью, что дало повод иногда называть вертолетчиков «вампирами». В первых боевых вылетах почти не отмечалось противодействие с земли из-за огромного морального воздействия, которое оказали «французские собаки» (так в радиопереговорах войска Каддафи называли французских вертолетчиков) на противника. Однако вскоре воздействие «морального эффекта» ослабло. Французские вертолеты совершили около 300 боевых вылетов, что составило 90% от общего количества вылетов вертолетов коалиционных сил. В 40 налетах они поразили 450 целей. Средний расход боеприпасов за один вылет вертолетной группы составил 15 ПТУР НОТ, 150 НАР, 150 снарядов калибром 30 мм.

В боевых действиях приняли участие оба французских универсальных десантных корабля: УДК «Мистраль» сменил корабль «Тонер» в ливийских водах в середине августа, но 10 сентября тот вновь появился у берегов Ливии, а «Мистраль» ушел в Тулон. Операции французских вертолетоносцев у берегов Ливии завершились 22 октября с приходом УДК «Тонер» в Тулон. Британский корабль «Оушен» официально прекратил операции у берегов Ливии 29 сентября 2011 г., когда был направлен в район «восточнее Суэца».

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЛА

Особенностью кампании против Ливии стало весьма ограниченное использование беспилотных аппаратов, что объясняется нехваткой БЛА в ВВС европейских стран НАТО. Наибольшее количество боевых вылетов выполнили американские БЛА, но США предоставили, по мнению их европейских союзников, слишком мало аппаратов.

С первых суток операции разведывательные полеты совершали БЛА RQ-4 «Глобал Хоук», дислоцированные на постоянной основе на авиабазе Сигонелла с сентября 2010 г.

БЛА применялись для разведки и наведения ударных самолетов. 8 мая, по информации от БЛА «Предейтор», два самолета «Торнадо» GR.4 ВВС Великобритании нанесли удар двумя КАБ по верхним этажам здания, из которого велся обстрел Мисурата. Перед экипажами стояла задача поразить два верхних этажа. В районе объекта атаки экипажи британских самолетов

установили непосредственную связь с БЛА. Наведение на цель, подтверждение цели и контроль результатов удара осуществлял БЛА.

21 апреля президент США Барак Обама санкционировал использование против Ливии ударных БЛА MQ-1 «Предейтор». Ранее аппараты «Предейтор» выполняли над Ливией только разведывательные полеты. По мнению некоторых экспертов, с авиабазы Сигонелла действовало пять БЛА «Предейтор»: два находились в воздушном пространстве Ливии, два готовились к полетам и один считался резервным. Первый достоверный случай боевого применения ударного БЛА MQ-1 «Предейтор» относится к 23 апреля, когда ударам подверглись огневые позиции ливийских РСЗО в районе Мисурата. Вечером 23 апреля БЛА «Предейтор» уничтожил ЗРК «Оса». В пресс-релизе НАТО особо отмечен «гуманитарный характер» удара: «Операторы «Предейтора» обнаружили несколько мирных



БЛА MQ-8B «Файр Скаут»



БЛА «Харфанг» заходит на посадку

жителей, которые играли в футбол рядом с позициями ЗРК. Удар был нанесен только после того, как футболисты удалились». Скорее всего, БЛА действовали с авиабазы Сигонелла. Согласно информации, представленной пресс-секретарем Министерства обороны США Джорджем Литтлом, из 397 ударов, нанесенных американской авиацией по целям на территории Ливии после 1 апреля, 145 было выполнено БЛА «Предейтор». Наиболее интенсивно эти аппараты использовались в середине августа, в период наступления повстанцев на Триполи: с 10 по 22 августа они нанесли 38 ударов.



Подготовка к вылету БЛА «Предейтор»

Два БЛА вертолетного типа MQ-8B «Файр Скаут» действовали с борта корабля ВМС США «Халибартон», выполнив до 21 июня 15 вылетов. Из-за технической неисправности 21 июня в 157 км восточнее Триполи один аппарат разбился (скорее всего, был сбит). Государственное телевидение Ливии показало обломки БЛА, выдав их за обломки вертолета «Апач».

С 10 августа разведывательные полеты над Ливией с авиабазы Амендола осуществляли БЛА MQ-9 «Репер» ВВС Италии. Из-за угрозы применения ПЗРК, в больших количествах имевшихся на вооружении ливийской армии, на начальном этапе операции БЛА MQ-9 «Репер» не использовались. Французский БЛА «Харфанг» в ночь на 24 августа совершил первый разведывательный полет над Ливией с авиабазы Сигонелла. К 15 октября аппараты этого типа налетали над Афганистаном и Ливией 5000 ч, выполнив около 560 вылетов.

Представитель МО Франции в интервью военному эксперту Робину Лэйрду отметил недостаточный вклад США в операцию, имея в виду, прежде всего, БЛА: «Нам требовалось контролировать 4—5 районов действия авиации; американцы предоставили только два БЛА «Предейтор», которые находились в воздухе не круглые сутки».

УРОКИ ОПЕРАЦИИ «ОДИССЕЙ ДОУН»

Операция «Одиссей Доун», по оценке ряда западных экспертов, фактически распалась на серию национальных кампаний. Компоненты вооруженных сил «ключевых игроков» — США, Франции, Великобритании и Италии — не были полностью интегрированы в единые силы, и нередко партнеры по коалиции действовали без оглядки друг на друга. К примеру, вопреки заявлениям представителей командования операции, сделанным весной и в начале лета 2011 г., дозаправка в воздухе выполнялась по «национальному» признаку. Случаи дозаправки самолетов ВВС одного государства от заправщиков ВВС другого, исключая ВВС США, единичны.

После вывода с театра военных действий тактической авиации США резко упала эффективность действий ударных самолетов. Итальянский обозреватель Дэвид Ченчиотти заметил, что НАТО потребовалось два месяца (после вывода из операции ударных самолетов ВВС США) на понимание приоритетности задач. В первую очередь изоляция района боевых действий, а затем уже поиск и уничтожение отдельных единиц боевой техники на поле боя.



ПВО Ливии не смогла оказать противодействия агрессору

Даже через 80 дней после начала кампании самолеты НАТО продолжали наносить удары по стационарным целям, таким как склады боеприпасов, РЛС, узлы связи, станции государственного телевидения, позиции ракетных комплексов различного назначения, что однозначно указывает на слабость разведки или же на некачественное планирование ударов. Ранее в подобных операциях (Сербия, Ирак) такие объекты выводились из строя если не в первые часы, то в первые дни «воздушного наступления».

На характере боевого применения авиации сказалась определенная двусмысленность резолюции ООН № 1973, которая разрешала наносить удары по войскам Каддафи только в случае не причинения ущерба мирным гражданам. Командованию операции и непосредственно летчикам приходилось учитывать данный факт постоянно. Но резолюция неоднократно нарушалась, причем откровенно и грубо. Например, НАТО в случае с полетами транспортных самолетов ВВС Свободной Ливии и доставки вооружения повстанцам самолетами ВВС Франции. Официально также признано участие в боевых действиях спецназа из Франции и Великобритании, солдат и офицеров регулярной армии Катара, представителей египетской армии.

Интересно сравнение интенсивности использования авиации в операциях «Союзническая сила» и «Одиссей Доун». За 78 дней кампании 1999 г. против Сербии авиация НАТО выполнила 38 004 боевых вылета, в том числе 14 112 — по наземным целям. В среднем ежедневно совершалось по 487 вылетов, включая 180 с нанесением ударов по наземным целям, причем интенсивность налетов усилилась к концу операции до 700 вылетов ежедневно. За 200 дней кампании против Ливии авиация НАТО выполнила 26 323 вылета, из них по наземным целям — 9658.

Действия авиации НАТО против Югославии преследовали военно-политические цели. В действиях авиации НАТО против Ливии прослеживается «привкус» маркетинга и даже внутренней политики. Очевидно, что в целом успешное применение истребителей «Рафаль» в качестве многоцелевых самолетов будет способствовать экспорту этих самолетов. Интенсивное использование в операции истребителей «Рафаль» и «Тайфун» объясняют, не в последнюю очередь, их участием в конкурсе на самолет ММРСА для Индии. В сложных операциях истребителей-



Дозаправка в воздухе канадских истребителей CF-188

бомбардировщиков «Торнадо» британских ВВС с английских баз по нанесению ударов крылатыми ракетами стоимостью 1.3 млн долл. каждая спустя более 100 дней после начала кампании никакой военной необходимости вообще не ощущалось. Аналогичного результата могли бы добиться те же британские самолеты «Торнадо», но действовавшие с базы в Италии. Зато рекламу получили крылатые ракеты, а командование ВВС Великобритании сможет лишний раз обосновать необходимость увеличения бюджета в связи с необходимостью проведения комплексных операций с привлечением самолетов разного типа.

Показательна зависимость ударной авиации от работы разведывательных комплексов, прежде всего американских. Если в Афганистане, где США являются лидером в деле борьбы за демократию в отдельно взятой мусульманской стране, между обнаружением цели и ее уничтожением в среднем проходит 10 мин, то в Ливии — 1.5 ч.

Роль США в ливийской операции сами американцы оценили как вспомогательную. Это действительно так, но даже весьма ограниченное участие США в операции имело едва ли не первостепенное значение. В интересах ВВС стран НАТО работало не менее 20 самолетов-заправ-

щиков США, примерно столько, сколько «выставили» остальные страны НАТО. Дефицит самолетов-заправщиков явно существовал, иначе истребители и разведчики не выполняли бы почти на регулярной основе посадки на Мальте с почти пустыми баками. Зависимость от предоставляемой США информации признали даже не склонные делить лавры победителей французы. Подавление ПВО Ливии осуществляли прежде всего американские самолеты F-16CJ и EF-18G. Удары по ЗРК, наносимые авиацией НАТО, выглядят больше как «разовые». Боевые действия в Ливии лишний раз подтвердили неспособность НАТО осуществлять крупные операции без участия США.

«Вспомогательная» авиация постепенно выходит на первые роли. Если без самолетов-заправщиков еще можно обойтись путем использования авиабаз вблизи ТВД или палубной авиации, то без самолетов-разведчиков и самолетов РЭБ нет. Разведывательные задачи, помимо американской авиации, выполняли самолеты ВВС и ВМС Франции и ВВС Швеции. По несколько полетов на тактическую разведку осуществлялось ежедневно, но развединформации, особенно в масштабе времени, близком к реальному, постоянно не хватало.



КАБ GBU-12 под крылом истребителя «Рафаль»

Впервые на самом высоком уровне была осознана совершенно новая угроза — споттеры. На специализированных (и не очень) форумах в Интернете ежедневно, иногда в масштабе времени, близком к реальному, выкладывались фотографии самолетов, переговоры экипажей, обсуждались варианты боевой нагрузки. Фактически, споттеры вели разведку в интересах войск М. Каддафи. Насколько данной информацией противник НАТО воспользовался — вопрос. Несомненно, проблема «споттеризма» будет только усугубляться и одной лишь сменой позывных, как это делали США и НАТО, тут не ограничиться.

Самолеты ДРЛОУ также принято относить к «вспомогательным». Между тем, процент предварительно спланированных ударов, когда в управлении действиями авиации с ВКП особой необходимости нет, не столь велик. Удары по целям в прифронтовой полосе наносились, чаще всего, из положения «дежурство в воздухе», наведение осуществлялось с самолетов ДРЛОУ. Экипажи этих самолетов, помимо решения сугу-



Истребители F-15, сфотографированные споттером на авиабазе Авиано 21 марта 2011 г.



Подвеска КАБ под самолетом «Мираж» 2000

бо боевых задач, управляли интенсивным воздушным движением в зоне боевых действий.

Удары наносились исключительно высокоточным оружием (не удалось найти ни одного факта использования обычных бомб). Даже сравнительно небольшой масштаб боевых действий привел к исчерпанию запасов авиационных средств поражения. В отдельных источниках упоминалось о нехватке и обычных осколочно-фугасных бомб. Это вполне объяснимо — КАБ JDAM представляет собой обычную бомбу, оснащенную системой наведения, причем доработка обычной бомбы в корректируемую может выполняться в полевых условиях. Дефицит авиационных средств поражения удалось преодолеть только за счет поставок из США.

Эффективность использования КАБ напрямую зависит от наличия в частях сухопутных войск передовых авианаводчиков. На раннем этапе операции у авиации НАТО их не было. Затем в рядах повстанцев появились авианаводчики из числа отставников французского и британского спецназа или же действующих военнослужащих вооруженных сил НАТО. Работа авианаводчиков нарушала резолюцию ООН № 1973, их наличие долгое время отрицали. Получила хождение даже «сказка» об управлении действиями ударных самолетов с земли специально обученными повстанцами посредством мобильных телефонов.

Военной необходимости использовать очень дорогое высокоточное оружие (французские и британские крылатые ракеты) большой дальности не было. Танк Т-55 или Т-62 стоит гораздо меньше ракеты «Сторм Шэдоу». Ставка, скорее всего, была сделана на пиар новых систем вооружения. Причем в комплексе с самолетами «Тайфун» или «Рафаль». Здесь французы и англичане не столько боролись с полковником



УДК «Тоннер»

Каддафи, сколько конкурировали между собой за будущие контракты на поставку авиационных комплексов в третьи страны.

Ливийская кампания в который раз продемонстрировала огромное значение авианесущих кораблей. В отдельные периоды по интенсивности действий французская авиация втрое превосходила британскую только благодаря наличию в Средиземном море авианосца «Шарль де Голль»: подлетное время палубных самолетов ВМС Франции было много меньше, чем у британских истребителей «Тайфун» и «Торнадо», работавших с итальянской авиабазы. В то же время кампания еще раз показала, что одного авианосца явно недостаточно. За время операции в Средиземном море «Шарль де Голль», как минимум, один раз сроком почти на неделю заходил в военно-морскую базу Суда-Бэй на текущий ремонт. Авианосец покинул ТВД в августе, как представляется, отнюдь не по военным соображениям, иначе в Италию не пришлось бы перебрасывать истребители «Рафаль» ВВС Франции.

За четыре месяца УДК типа «Мистраль» менялись дважды: сначала «Тоннер», затем «Мистраль» и снова «Тоннер». Англичанам заменить вертолетоносец «Оушен» было нечем, поэтому налет британских вертолетов в операции много меньше, чем у французских. В целом, состав авиа-

группы французских вертолетоносцев был более гармоничным, а сами вертолеты использовались комплексно в составе разнородных боевых порядков и более решительно. Опыт боевого применения УДК типа «Мистраль» заслуживает гораздо более тщательного изучения и осмысления в свете приобретения таких кораблей ВМФ России. Как известно, решение о покупке УДК «Мистраль» вызвало шквал критических публикаций в России. Однако даже поверхностный анализ показывает, что корабль вместе со всеми его важными и нужными бортовыми системами и десантом морской пехоты, в первую очередь, является платформой для базирования вертолетов. Как отмечалось выше, на французских УДК «Мистраль» базировались вертолеты разного типа и назначения. О составе авиагруппы российских кораблей «Мистраль» вразумительной информации в открытых СМИ не появлялось. Размещение на УДК только вертолетов Ка-52, скорее всего вместе с вертолетами радиолокационного дозора Ка-31, превратит УДК «Мистраль» в вертолетоносец «Оушен», что, правда, тоже неплохо.

Что касается палубной авиации, вывод однозначен: к операции продолжительностью более трех (или даже двух) месяцев необходимо привлечь минимум два авианосца и два вертолетоносца на ротационной основе.



Зенитная установка повстанцев



Захваченные повстанцами истребители МиГ-23

Полковник Каддафи проявил решительность на земле, но, если верить ряду источников, лично запретил все боевые вылеты своих ВВС после 19 марта. Между тем ВВС Ливии были сильны не только на бумаге. Завоевать господство в воздухе в условиях противостояния ВВС стран НАТО ливийская авиация шансов не имела, но вполне могла причинить агрессорам ущерб, который в Европе сочли бы неприемлемым. Ни одного воздушного боя между ВВС Ливии и ВВС НАТО не произошло. Еще большее недоумение вызывает запрет Каддафи не использовать после 19 марта боевые вертолеты. Обнаружить и поразить маневренную маловысотную и малоскоростную воздушную цель — задача для истребителя не самая простая даже в полигонных условиях. Тем не менее, если вертолеты ВВС Ливии после 19 марта и выполняли боевые вылеты, то — единичные. Парадоксальным образом Интернет буквально завален фотографиями повстанцев, палящих в небо из самого разнообразного стрелкового оружия. Подобные

снимки появлялись на протяжении всей кампании. По кому стреляли?

В качестве одной из причин бездействия ВВС Каддафи, помимо тотального господства в воздухе авиации НАТО, называют ненадежность личного состава. Сомнительная причина. До 19 марта полковник Каддафи использовал свою авиацию достаточно интенсивно, а случаи перелета на сторону повстанцев были единичными и «погоды» не делали. Подобные случаи бывали и будут во время любой гражданской войны.

ВВС Свободной Ливии действовали в нарушение резолюции ООН. За исключением полетов транспортных самолетов, эффективностью работа ВВС Свободной Ливии не отличалась. В данном случае, скорее всего, как раз и сказалась нехватка летчиков и техников, так как авиационной техники повстанцы захватили достаточно, а командование НАТО смотрело на полеты ВВС Свободной Ливии «сквозь пальцы». При желании даже не летавшие по несколько лет самолеты можно было вернуть в строй за счет снятия агрегатов с других самолетов.

Война в Ливии дает отличный повод поразмышлять о путях развития военной авиации вообще. Стоимость боевых ЛА и подготовки экипажей нарастает лавинообразно. В результате той же Великобритании удалось, за счет напряжения всех сил и средств, для участия в операции выделить три десятка боевых самолетов. Для Ливии этого хватило, но для более сильного противника может оказаться недостаточным. ВВС НАТО не потеряли ни одного летчика, между тем именно потери экипажей могут стать критичными — построить самолет проще, чем подготовить летчика. Стоит напомнить, что на момент принятия решения о нанесении ударов по наземным целям самолетами «Тайфун» ВВС Великобритании только восемь летчиков могли выполнять подобные задачи!

Развитие военной авиации подошло к экономическому тупику. Единственный в мире серийный истребитель 5-го поколения превратился в британский линкор начала века, т. е. воюет одним фактом своего существования. Делать этому самолету в Ливии было нечего, поэтому его и не использовали. Так же как в Ираке и Афганистане. Современные многоцелевые авиационные комплексы становятся таковыми только после нескольких этапов доработок, которые занимают годы. Истребитель «Тайфун», к примеру, многоцелевым в полном объеме станет не скоро. К тому же многоцелевой комплекс



Истребитель «Рафаль» F3

не является панацеей. Давно замечено: можно построить универсальный самолет, нельзя сделать летчика-универсала.

Удорожание авиационной техники и рост стоимости подготовки летчиков ведут к численному снижению парка летательных аппаратов ВВС развитых государств. Ставка сделана на качество в ущерб количеству. На протяжении последних 20 лет такой подход, по крайней мере для НАТО, давал, казалось бы, результат. Казалось, потому что до Ливии разнообразные коалиционные силы превосходили противника не только качественно, но и количественно. В Ливии силы противников численно были примерно равны, но ВВС Ливии от участия в боевых действиях самоустранились.

Преодолеть «экономический барьер» вряд ли получится. Возможно, операция в Ливии позволит ВВС Великобритании или Франции получить деньги на «лишние» несколько истребителей, но это проблемы не решит. Видимо, выход лежит в уменьшении цены боевых авиационных комплексов. Снижение стоимости поведет за собой сокращение их боевых возможностей и круга решаемых задач. Компенсировать эти потери возможно за счет развития «вспомогательной» авиации и подвесных контейнеров с различными системами.

Понимание невозможности дальнейшего наращивания эффективности боевых авиационных комплексов только за счет установки все более сложного и дорогого БРЭО существует во всех передовых странах. ВМС США сделали еще в 1990-е годы ставку на далеко не революционный истребитель «Супер Хорнит» в пике «оморяченному» варианту истребителя F-22. Не исключено, что в перспективе основным палубным самолетом ВМС США станет самолет «Гроулер», оптимизированный для борьбы с ПВО. Однако даже самолет «Супер Хорнит» для большинства стран мира представляется роскошью из-за высокой стоимости. Все большей популярностью на рынке авиационной техники пользуется шведский истребитель «Грипен», более дешевый, но немногим менее эффективный в сравнении с дорогими европейскими истребителями «Тайфун» и «Рафаль».

Будущее за легким многоцелевым истребителем? Возможно. Истребитель пятого поколения превращается в своего рода фетиш — показатель амбиций страны-разработчика. Никогда и нигде такой самолет не станет по-настоящему массовым, и ни одна страна в случае масштабной войны с равным противником не сможет компенсировать потери летчиков для истребителей пятого поколения.

СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Силы коалиции по состоянию на 2 апреля 2011 г.

(сводная информация по данным английских авиационных журналов и сайтов)

Авиабаза	Страна	Тип ЛА	Число ЛА	Эскадрилья
Авиабазы в Италии	США	F-16C/D «Блок» 40	40	555 и 510 (31-е авиакрыло)
		A-10C	6	81
		F-15E	14	494 (48-е авиакрыло)
		F-16CJ «Блок» 50/52	15	480 (52-е авиакрыло)
		E/A-18G	5	VAQ-132 (ВМС)
		C-17A	1	82-е авиакрыло
		Испания	EF-18M	4
	Голландия	B707-331B(KC)	1	471
		CN.235MPA	1	Ala-48
	ОАЭ	F-16AM	6	322 и 327
		KDC-10A (Т-264)	1	334
	Швеция	F-16E/F	6	Н. д.
		«Мираж» 2000-9DAD	6	Н. д.
	JAS 39С «Грипен»	8	Н. д.	
	C-130	1	Н. д.	
Джиойя-дель-Колли (Италия)	Великобритания	«Тайфун» FGR.4	10	3, 11 и 29 (906-е авиакрыло)
		«Торнадо» GR.4	10	2, 9, 15 и 31
		«Глоубмастер» С.1	1	Н. д.
Сигонелла (Италия)	США	RQ-4B	2	Авиакрыло 9W
		AC-130U	2	1-е авиакрыло
		HH-60G	2	ВВС
		KC-130J	1	КМП
	Дания	F-16AM	6	727 и 730
		C-130J	1	721
Трапани (Италия)	США	E-3A	2	52-е авиакрыло
		НАТО	3	Н. д.
	Великобритания	VC.10T	1	101
		Канада	CF-18F (CF-188)	8
	Италия	CC-117	2	429
		F-16ADF	4	18-я группа
		«Тайфун»	8	4
		«Торнадо» ECR	8	155-я группа
		«Торнадо» IDS	4	6
		KC-130J	1	46-я бригада
	HH-3F	3	82	
Аворд (Франция)	Франция	E-3F	2	EDCA 01.036
Истр (Франция)	Франция	C-135F	6	Н. д.
Соленцара (Франция)	Франция	«Рафаль» В/С	8	Н. д.
		«Мираж» 2000С	6	Н. д.
		«Мираж» 2000D	6	Н. д.
	Катар	C-17A	2	Н. д.
Араксос (Греция)	Бельгия	F-16AM	7	10-е авиакрыло
		F-16BM	1	10-е авиакрыло
Суда-Бэй (Греция)	США	EC-130J	1	193
		EC-130H	Н. д.	193
		RC-135V	1	Н. д.
		RC-135W	1	Н. д.
		KC-135	2	Н. д.
	Катар	«Мираж» 2000EDA	6	7
		«Мираж» 2000DDA	1	7
	Франция	«Мираж» 2000-5F	4	Н. д.
		Норвегия	F-16AM	6
			C-130J	Н. д.

Авиабаза	Страна	Тип ЛА	Число ЛА	Эскадрилья
Акротири (Кипр)	Великобритания	«Нимрод» R.1	1	5 (907-е авиакрыло)
		E-3D	3	Н. д.
	США	«Сентинел» R.Мк 1	2	Н. д.
		U-2/TR-1	1	Н. д.
Мэрхэм (Великобритания)	Великобритания	«Торнадо» GR.Мк.4	4	Н. д.
Милденхэлл (Великобритания)	США	MC-130H	2	Н.д.
		OC-135	1	55-е авиакрыло
		RC-135B	1	55-е авиакрыло
		KC-135R/T	Н. д.	Н. д.
Бриз-Нортон (Великобритания)	Великобритания	VC.10T	5	101
		«Тристар» Т.Мк.4	2	216
Рота (Испания)	США	P-3C УП	2	BMC
		P-3C AIP	2	BMC
		EP-3 Aries II	1	VP-2 (BMC)
		E-3B	3	BVC
		E-3C	4	Н. д.
		E-8C	До 7	116-е и 552-е авиакрылья
Нджамена (Чад)	Франция	«Мираж» 2000C	3	Н. д.
		«Мираж» 2000D	3	Н. д.
		C-135FR	1	Н. д.
		C.160 «Трансалл»	1	Н. д.
		CN.235	1	Н. д.
		«Пума»	4	Н. д.
		«Атлантик»	1—2	Н. д.
Элсуорт (США)		B-1B	2	Н. д.
Бангор (США)		KC-135	3	Н. д.
Авианосец «Шарль де Голль»	Франция	«Рафаль» М	8	12F
		«Супер Этандар» NG	6	17F
		E-2C	4	4F
		«Дофин»	2	Н. д.
		SA.316B «Алуэтт» III	1—2	Н. д.
		«Каркал»	2	Н. д.
«Пума»	1	Н. д.		
Авианосец «Гарибальди»	Италия	AV-8B	6	1-я авиагруппа
		EH.101	Н. д.	Н. д.
		AB.212	2	Н. д.
УДК «Кирсардж»	США	AV-8B	6	VMA-542 (КМП)
		MV-22	5	Н. д.
		CH-53	4	Н. д.
		AH-1W	4	Н. д.
		UH-1N	3	Н. д.
		MH-60S	1	HSC-12
		MH-60R	1	HSC-12
Корабль «Понс» УДК «Батан»	США	MH-60R	2	HSC-12
	США	AV-8B	6 (5)	VMA-542
		MV-22	10 (8)	VMM-263
		CH-53E	4 (3)	Н. д.
		AH-1W	4 (2)	Н. д.
		UH-1N	3	Н. д.
		MH-60S/R	1	Н. д.
Корабль «Уитби Айленд»	США	MH-60R/S	2	Н. д.
Корабль «Кумберленд»	Великобритания	«Линкс» Мк.8	2	Н. д.
Корабль «Вестминстер»	Великобритания	«Мерлин» НМ.1	1	Н. д.
Корабль «Шарлоттетаун»	Канада	CH-134 «Си Кинг»	1	Н. д.
Корабль «Мендес Нуньес»	Испания	SH-60B	1	Н. д.

Потери ВВС Ливии на 21 марта 2011 г.

Дата	Тип ЛА	Число	Бортовой номер	Авиабаза	Примечание
17 февраля	Ан-26	1		Куффа	Захвачен повстанцами
20 февраля	Ми-24 или Ми-8	1		Эль-Байда	Сбит повстанцами
	Ми-24	1	853	Бенина	Уничтожен на аэродроме
	Ми-24	1	854	Бенина	Захвачен
	Ми-24	1		Бенина	Захвачен
	Ми-14	1	1406	Бенина	Захвачен
	МиГ-23БН	21		Бенина и Мисурата	Захвачены в непригодном к полетам состоянии
	МиГ-23МФ	10		Бенина и Мисурата	
	G-2/К-21	4		Бенина и Мисурата	
	Вертолеты	Н. д.		Бенина и Мисурата	
21 февраля	Транспортный самолет	1		Гамаль Абдель Насер	Сбит огнем с земли
	Вертолет	2			Сбиты демонстрантами
	«Мираж» F.1ED	2	502 и 508		Угнаны на Мальту
23 февраля	A.109	1			Сбит огнем с земли
	Су-22УМ-3К	1			Разбился после катапультирования летчиков
	Су-22М-3К	1			Разбился после катапультирования летчика
	SF-260	1	5A-DME	Мисурата	Раздавлен танком
27 февраля	Ми-8 или Ми-24	1			Сбит повстанцами
2 марта	«Мираж» F.1ED	1		Брега	Сбит (возможно, только поврежден)
3 марта	Реактивный самолет	1		Мисурата	Сбит
4 марта	Ми-8Т	1	2119	Рас-Лануф	Захвачен в неисправном состоянии
5 марта	Вертолет	1		Рас-Лануф	Сбит
	Ми-8 или Ми-24			Рас-Лануф	Сбит огнем ЗПУ-4
	Су-24МК	1	38	Рас-Лануф	Сбит огнем ЗПУ-4
6 марта	Ми-24	1		Бин-Джавад	Сбит огнем ЗПУ-4
	Су-22	1		Рас-Лануф	Сбит огнем ЗПУ-4
7 марта	Реактивный самолет	1		Рас-Лануф	Сбит огнем ЗПУ-4
13 марта	МиГ-21бис	1			Угнан в Бенина
14 марта	МиГ-23МЛ	1			Выполнил посадку в Бенина
	Реактивный самолет	1			Выполнил посадку в Бенина
17 марта	Су-22М-3К	1		Бенина	Сбит
	Вероятно, МиГ-23	1			Сбит
19 марта	Реактивный самолет	1			Сбит
	Реактивный самолет	1			Сбит

Состав ВВС Ливии по состоянию на 21 марта 2011 г.

Авиабаза	Эскадрилья	Тип ЛА	Число ЛА
Митига	1012	«Мираж» F.1ED	4—6
	1023	МиГ-23МЛ	7
	1024	МиГ-23УБ	1
		МиГ-23МС	4
		МиГ-23МФ	Больше 2
	1039	МиГ-23УБ	2
	1226	L-39	Н. д.
	1230	Ан-26	Н. д.
	1314	С-130	Н. д.
	1347	Ми-14	Н. д.
	Полицейская авиационная эскадрилья	СН-47 «Чинук»	Н. д.
		А-109	9
	Триполи	1236	Ан-26
		Ан-32	Н. д.
Хурдабайя	1276	Ил-76	Н. д.
	1021	МиГ-21	Н. д.
	1022	Су-22	Н. д.
	1032	Су-22	Н. д.
	1121	J-21	
	1124	Су-24	Вероятно, 4
	1308	Ми-8	Н. д.
1335	Ми-24	Н. д.	
Себха	«Аль-Фаттах»	SF-260	Н. д.

**Сообщения государственного телевидения Ливии
о потерях авиации коалиционных сил**

Дата	Самолет	Число
19 марта	Французский самолет	1
20 марта	Французский самолет	2
20 марта	Реактивный самолет ВВС Катара	1
11 июня	Вертолет «Апач»	Третий по счету

Материалы сайтов: forum.keypublishing.com, defense.gouv.fr, flightglobal.com, airpowerstudies.wordpress.com, cencio4.wordpress.com, timesofmalta.com, wired.com, key.aero, telegraph.co.uk, theboresight.blogspot.com, warthognews.blogspot.com, f-16.net, forum.scramble.nl, rbc.ru, ria.ru, rss.novostimira.com, rosbalt.ru, raf.mod.uk, theyworkforyou.com, defenceviewpoints.co.uk, bfbs.com, defenceweb.co.za, suasnews.com, aviationweek.com, rpfrance-otan.org, blog.bravobravoaviation.com, network54.com, rafaleneews.blogspot.com, timesofmalta.com, navy-net.co.uk, airforcetimes.com, news.xinhuanet.com,

dailymail.co.uk, reuters.com, nytimes.com, defensetech.org, vancouver.sun.com, greenvillepost.com, saabgroup.com, jfcnaples.nato.int, habermonitor.com. Air Forces Monthly, VI 2011, p. 4, 5, 7, 43—55, 95. Air Forces Monthly, VII 2011, p. 5, 42, 43, 111. Air Forces Monthly, VIII 2011, p. 4, 5, 38. Combat Aircraft Monthly, 2011, N 5, v. 12, p. 8—11, 16. Combat Aircraft Monthly, 2011, N 6, v. 12, p. 6—73. Combat Aircraft Monthly, 2011, N 7, v. 12, p. 28—30, 54—59. Combat Aircraft Monthly, 2011, N 8, v. 12, p. 28—30, 70—75. Combat Aircraft Monthly, 2011, N 9, v. 12, p. 6, 8, 9, 31.

«ТИ», ЦАГИ, 2012, выпуск 3, 1—64

Редакционная коллегия: **В. П. Соколянский, А. А. Юргенсон,**
И. В. Кудишин, В. А. Бакурский,
Л. Н. Родионова (секретарь, литературный редактор)

Обложка **М. В. Муратов**
Корректор **Т. Н. Рыжикова**

Сдано в набор 28.05.2012.
Гарнитура тип Таймс.
Бум. л. 4.5.

Подписано в печать 16.07.2012.
Офсетная печать.
Усл. печ. л. 8.

Формат бумаги 60 x 90¹/₈.
Офсетная № 1.
Уч-изд. л. 8.4.

Издательский отдел ЦАГИ. Зак. 5544

