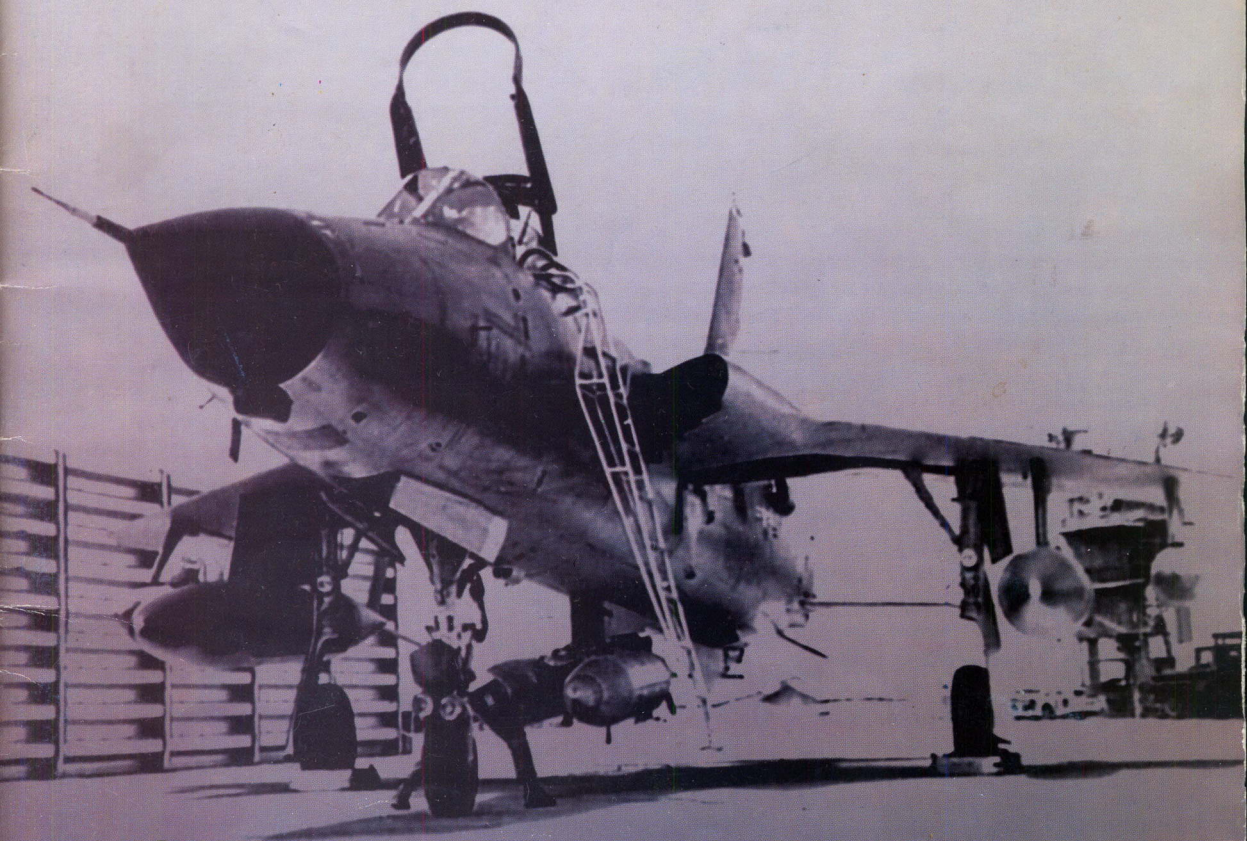


ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

78

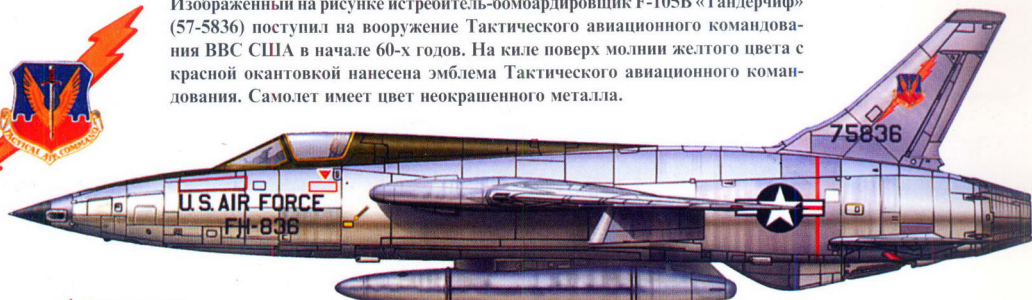
F-105

THUNDERCHIEF

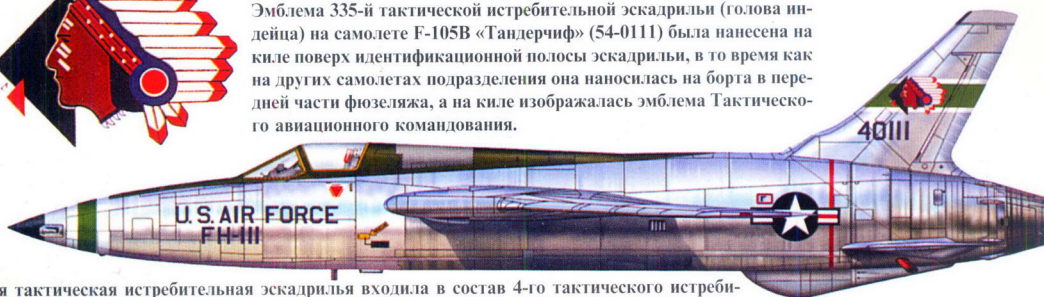




Изображенный на рисунке истребитель-бомбардировщик F-105B «Тандерчиф» (57-5836) поступил на вооружение Тактического авиационного командования ВВС США в начале 60-х годов. На киле поверх молнии желтого цвета с красной окантовкой нанесена эмблема Тактического авиационного командования. Самолет имеет цвет неокрашенного металла.



Эмблема 335-й тактической истребительной эскадрильи (голова индейца) на самолете F-105B «Тандерчиф» (54-0111) была нанесена на киле поверх идентификационной полосы эскадрильи, в то время как на других самолетах подразделения она наносилась на борту в передней части фюзеляжа, а на киле изображалась эмблема Тактического авиационного командования.



335-я тактическая истребительная эскадрилья входила в состав 4-го тактического истребительного авиакрыла, которое в 1958 г. дислоцировалось на авиабазе Сеймур-Джонсон, штат Северная Каролина.

Изображенный на рисунке истребитель-бомбардировщик F-105B (HI/57-5823) состоял на вооружении 466-й тактической истребительной эскадрильи 419-го тактического истребительного авиакрыла резерва ВВС США в период с конца 70-х по начало 80-х годов, эскадрилья в это время дислоцировалась на авиабазе Хилл, штат Юта. Самолет окрашен по «азиатской» камуфляжной схеме, пятна камуфляжа покрывают целиком весь самолет, включая нижние поверхности.



Истребитель-бомбардировщик F-105D (60-0430) из 36-го тактического истребительного авиакрыла, авиабаза Битбург, ФРГ, начало 60-х годов. Обратите внимание на три цветные полосы на киле, отражающие все три входящие в крыло эскадрильи: красная полоска - идентификационный знак самолетов 22-й тактической истребительной эскадрильи, голубая - 23-й и желтая - 53-й. Маркировка стандартна для F-105 из 36-го авиакрыла периода начала 60-х годов.



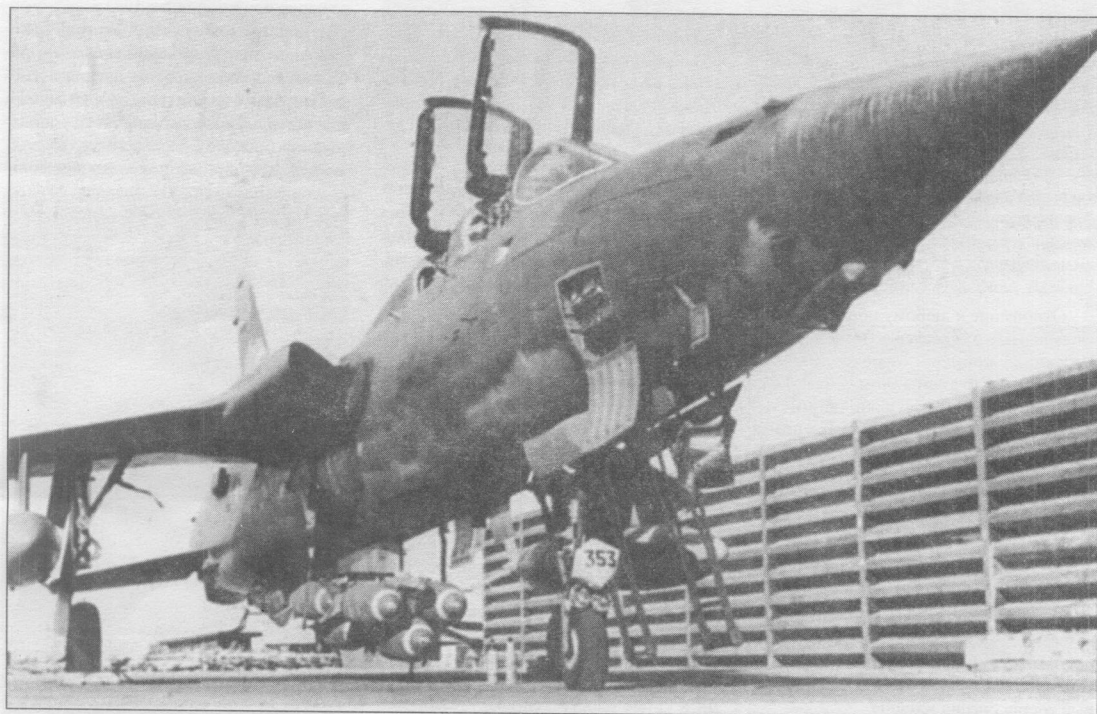
F-105D (RK/59-772) из 33-й тактической истребительной эскадрильи 355-го тактического истребительного авиакрыла, Такли, Таиланд, декабрь 1968 г. На центральном подфюзеляжном пилоне подвешены 750-фунтовые бомбы, на внешнем подкрыльевом пилоне - блок НАР.



Михаил Никольский

F-105

Thunderchief





Истребители-бомбардировщики F-105D «Rosa L» (RE/59-1759) и F-105F «Honey» (RK/63-8285) на маршруте к объекту налета, расположенному в Северном Вьетнаме, май 1970 г. Оба «Тандерчифа» принадлежат 355-му тактическому истребительному авиакрылу, которое базировалось в Такли, Таиланд. Одноместный F-105D - из 544-й тактической истребительной эскадрильи, двухместный F-105F - из 333-й тактической истребительной эскадрильи. Оба самолета несут на внешней подвеске по восемь 500-фунтовых бомб (226,8 кг), по шесть на центральных подфюзеляжных пилонах и по одной на - подкрыльевых.

Очень немногие самолеты в истории авиации смогли переломить на протяжении срока своей службы репутацию неудачника, «Тандерчиф» из их числа. Самолет был спроектирован отделением Рипаблик Эйвиэйшн Дивизион фирмы Фэйрчайлд Хиллер Корпорейшн. Поправил свою репутацию «Тандерчиф» в ходе первых четырех лет войны во Вьетнаме. Символом «грязной» войны по праву стал «Фантом», но в первые годы конфликта 70% бомбардировок Северного Вьетнама выполняли бомбардировщики с маркой Рипаблик.

Отношение к любому образцу техники лучше всего характеризуют прозвища. Назвали, к примеру, самоходку СУ-76 «голожапым Фердинандом». Все! Тужтесь истории бронетехники, ищите достоинства, сравнивайте ее иностранными аналогами, но истинное отношение танкистов к этой машине сказано в двух словах. Самолет F-105 имел огромное количество прозвищ, отражающих весьма неоднозначное отношение летчиков к этому летательному аппарату: от откровенно непечатных, через малопочтенное «Хог» («Ног» - свинья, боров) до нейтрально-ласкательного «Тад». Через десять лет после принятия на вооружения, в 1969г., у самолета осталось одно прозвище - «Тад», личный состав оценил машину.

Вздорная репутация машины в начале карьеры связана с непривычно сложным и, как следствие, капризным борто-

вым оборудованием. Техникам требовалось время, чтобы приноровиться к новейшей электронике, которая к тому же была еще сыровата. Летчикам приходилось летать на самолетах с частично неработоспособными системами, однако пилоты сразу оценили управляемость «Тандерчифа» как превосходную.

Проба пера: проект AP-63

История создания истребителя-бомбардировщика F-105 «Тандерчиф» восходит к проекту, разработанному на фирме Рипаблик в инициативном порядке для замены самолета F-84. Проект получил индекс AP-63 (Advanced Project number 63, 63-й перспективный проект). Работы над самолетом, предназначенным для замены истребителя-бомбардировщика F-84F «Тандерджет», начала группа всего из 15 человек. В рамках проекта AP-63 проводились исследования 108 возможных конфигураций, прежде чем в 1952г. остановились на одной-единственной конструктивно-компоновочной схеме. Отправной точкой для проектировщиков служил самолет RF-84F «Тандерстрик».

Установка более мощного, чем на F-84E двигателя и крыла с расположенными в корне плоскостей воздухозаборниками привело к значительному изменению исходной конструкции. Конструктивно RF-84F отличался от F-84E на 80%.

Прототип RF-84F совершил первый полет во второй половине 1952 г.

Главный конструктор фирмы Рипаблик Александр Картвели считал, что добиться решительного улучшения летно-тактических характеристик самолета можно только за счет широкого использования бортовой электроники. Картвели желал чтобы его новое детище соче-



Александр Картвели был главным конструктором фирмы Рипаблик с 1939 по 1960г.г. Под его руководством спроектированы такие известные самолеты, как F-47 «Тандерболт», F-84 «Тандерджет» и F-105 «Тандерчиф».

тало в себе качества лучшего в мире истребителя воздушного боя и всепогодного ударного самолета. Основания для такого замаха у босса фирменного КБ имелись: перу, точнее карандашу, Александра Картвели принадлежали такие этапы для мировой авиации самолеты как Р-47 «Тандерболт» и F-84 «Тандерджет». Оба эти самолета нашли применение и как истребители, и как штурмовики. Желание Картвели придать истребителю функции бомбардировщика отлично коррелировало с увлечением командования ВВС США небольшими скоростными реактивными бомбардировщиками, способными нести тактическое ядерное оружие.

Грядущий самолет должен был стать первым истребителем-бомбардировщиком, принятым на вооружение ВВС США после окончания войны в Корее. Военные потребовали в конструкции самолета учесть уроки Кореи:

- наличие внутреннего бомбоотсека;
- способность нести разнообразную боевую нагрузку в бомбоотсеке и на внешних узлах подвески;
- самолет должен быть стабильной платформой при сбросе боевой нагрузки или стрельбе из пушки;
- двигатель должен иметь форсажную камеру для обеспечения взлета с максимальной полезной нагрузкой с обычных аэродромов.

Габариты ядерного боеприпаса определили если не облик самолета, то его размеры. Проще говоря, машина проектировалась вокруг бомбоотсека, несколько меньшего, чем бомбоотсек самолета В-47, но способного вместить «изделие» того же типа, что подвешивалось на В-47. Забегая вперед, стоит отметить, что бомбоотсек стал своего рода курьезом. Ни разу в боевой обстановке он не использовался по прямому назначению, однако он очень даже пригодился - вместо «изделия» в бомбоотсек вешали топливный бак. Облик воздухозаборников в корнях плоскостей крыла, само стреловидное крыло, носовая часть фюзеляжа,



Первым реактивным истребителем фирмы Рипаблик стал F-84 «Тандерджет». Самолет имел прямое крыло и стабилизатор. На снимке - F-84G (51-821) из 308-й истребительной эскадрильи 31-го истребительного эскадрного авиакрыла, начало 50-х годов.



В отличие от «Тандерджета», истребитель F-84F «Тандерстрик» имел стреловидное крыло и оперение. Фюзеляж самолета остался идентичным фюзеляжу модификации F-84E. На «Тандерстрике» был установлен новый фонарь, плавно переходящий в гаргрот, фонарь откидывался вправо. На снимке - F-84F «Тандерстрик» из 77-й истребительно-бомбардировочной группы, снимок сделан в 50-е годы на авиабазе Уизирсфилд, Великобритания.

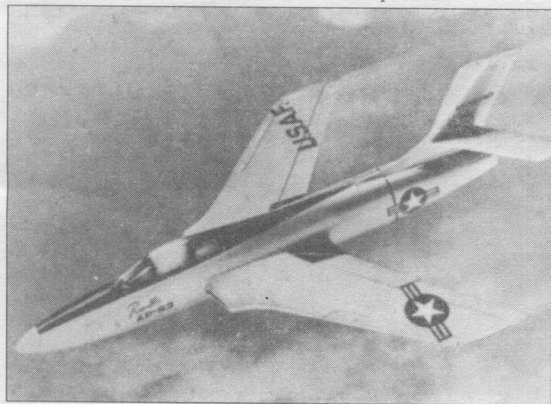


Рисунок самолета «проект АП-63». В основу положена конструкция самолета RF-4F.

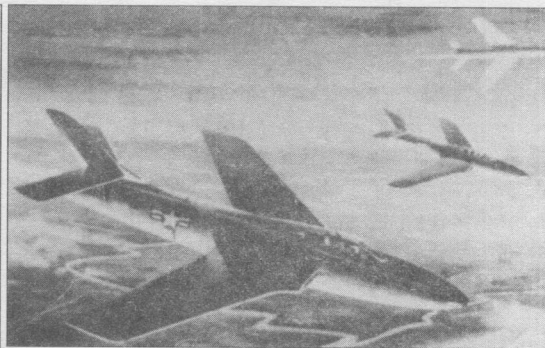
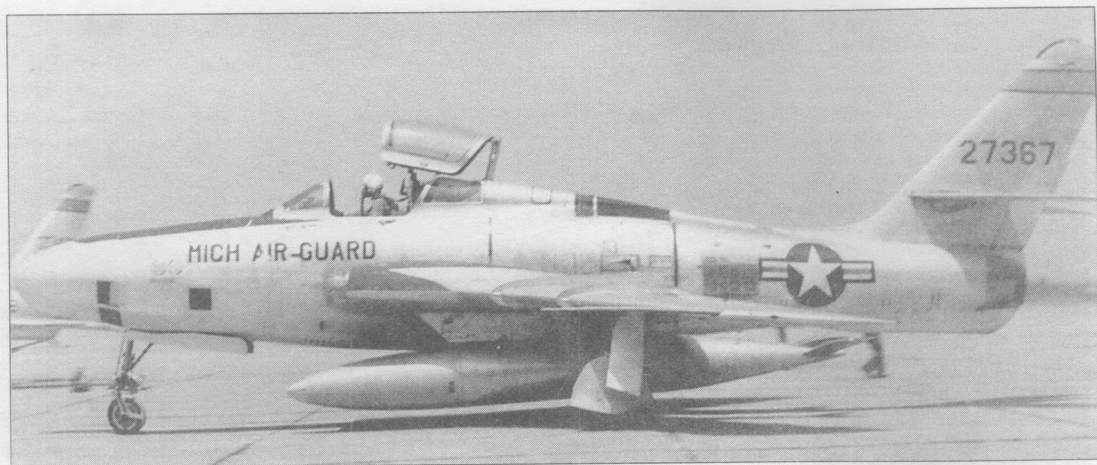


Рисунок самолетов XF-105, обратите внимание на воздухозаборники без характерной для «Тандерчифа» «обратной» стреловидности и горизонтальное оперение, расположенное на киле.



Воздухозаборники двигателя фоторазведывательного варианта RF-84F «Тандерфлэш» были перенесены из носовой части в корни крыла. Такое компоновочное решение позволило освободить носовую часть фюзеляжа для размещения фоторазведывательной аппаратуры. На снимке - разведчик RF-84F одной из двух тактических разведывательных эскадрилий авиации Национальной гвардии штат Мичиган, снимок сделан в период между 1958 и 1971 г.г.

хвостовое оперения навечно конструкцией самолета RF-84F «Тандерфлэш». В качестве силовой установки был выбран один двигатель Пратт энд Уитни J-75, но из-за неготовности еще сырого мотора, пришлось делать расчет прототипа самолета, исходя из установки на него менее мощного ТРД Аллисон J-71. Максимальная перегрузка самолета была ограничена величиной 8,67G при нормальной полетной массе.

Появление XF-105A

Фирма Рипаблик представила проект АП-63 на рассмотрение командования ВВС США в марте 1952г., а в сентябре того же года ВВС заключили с фирмой контракт на полномасштабное проектирование самолета XF-105A. На XF-105A планировалось установить турбореактивный двигатель Пратт энд Уитни J-57. В марте 1953г. ВВС заказа-

ло изготовление 37 опытных и предсерийных XF-105A.

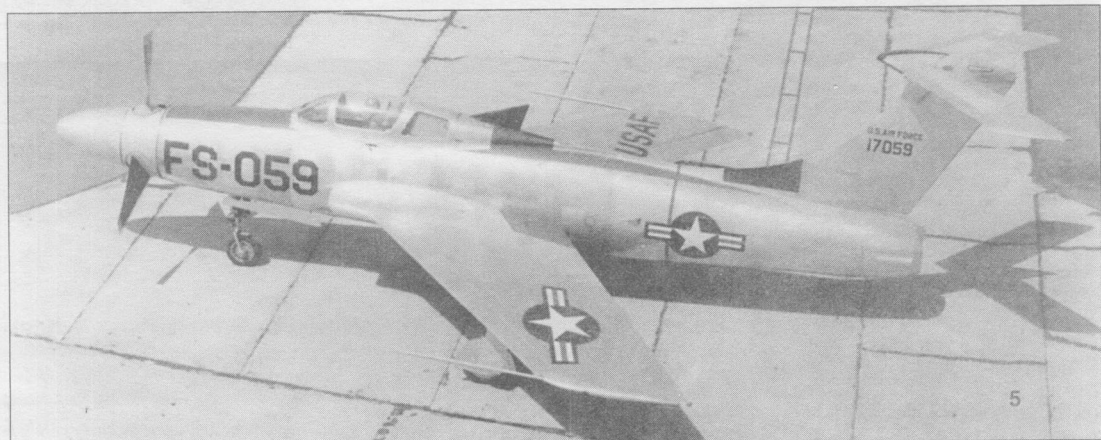
Проектирование велось быстрыми темпами - в октябре 1953г. военные получили возможность осмотреть деревянный макет. Казалось работы продвигаются, словно «Мерседес» по хорошему автобану. Подножку будущему «Тандерчифу» едва не поставило перемирие, заключенное между собой участниками войны в Корее. Интерес военных к XF-105A стимулировала война в Корее. А коли она завершилась... В феврале 1954г. количество заказанных прототипов ВВС уменьшили с 37 до 15 с поставкой первого самолета в ноябре 1955г. В августе 1954г. в варианте YF-105A с двигателями J-57 было предложено строить только четыре самолета, остальные одиннадцать - в варианте YF-105B с двигателями J-75.

Процесс пошел - в сентябре состоялся очередной пересмотр программы закупок: всего три самолета! Сентябрь стал

нижней точкой падения интереса к программе ядерного истребителя-бомбардировщика, предложенной фирмой Рипаблик. В октябре количество заказанных самолетов увеличили до шести, а в феврале 1955г. вернулись на прежний уровень - 15 машин, в числе которых появились три разведчика RF-105B.

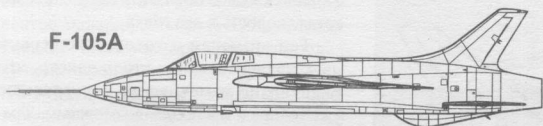
Первый опытный YF-105A был доставлен в разобранном виде с завода фирмы Рипаблик в Фэрмингдэйле, остров Лонг-Айленд, шт. Нью-Йорк, на авиабазу Эдвардс 19 сентября 1954г. После сборки и тщательной проверки бортовых систем в середине октября состоялись первые скоростные пробежки, а 22-го числа старший летчик-испытатель фирмы Рипаблик Рассел «Расти» Рот впервые поднял самолет в небо. Полет продолжался 45 минут, Рассел, несмотря на ограничения, чуть-чуть «прихватил» сверхзвук.

К середине ноября на YF-105A было выполнено 12 полетов. 15 ноября само-

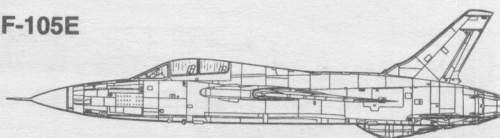


Первый из двух построенных по заказу ВВС и авиации ВМС США в 1955 г. самолетов XF-84H. На нем установлен турбовинтовой двигатель Аллисон XT40-A-1 мощностью 5850 л.с. Обратите внимание на Т-образное хвостовое оперение. Конструкция фюзеляжа этого самолета была «вписана» в авианосец самолета АР-63, ставший прародителем «Тандерчифа».

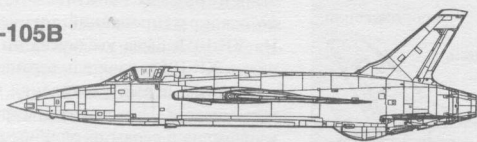
F-105A



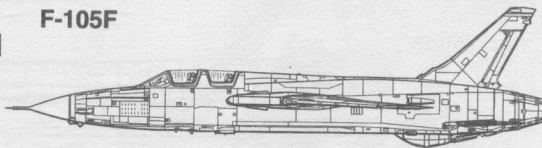
F-105E



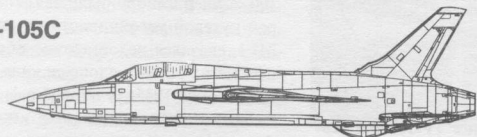
F-105B



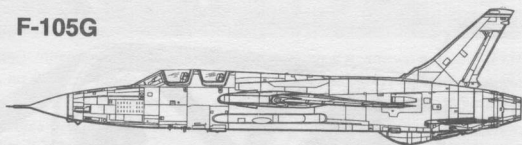
F-105F



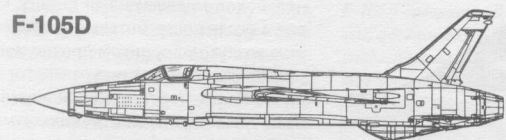
F-105C



F-105G



F-105D

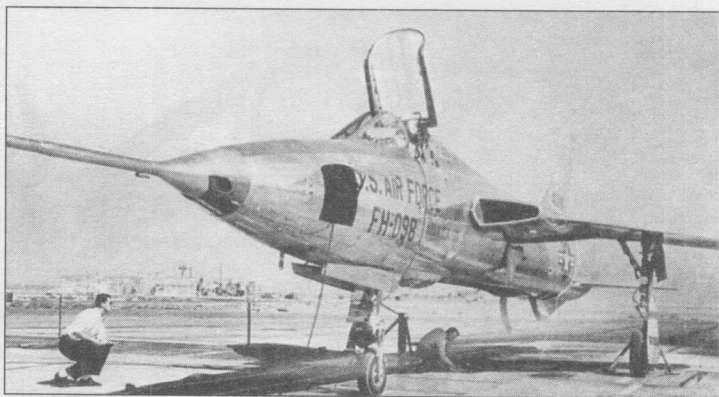


лет совершил вынужденную посадку на высохшее дно соленого озера (это озеро и представляет собой летное поле авиабазы Эдвардс) с убраннным шасси. Испытания пришлось прервать - самолет вернули на ремонт в Фермингдэйл. Второй прототип YF-105A совершил первый полет 28 января 1956г.

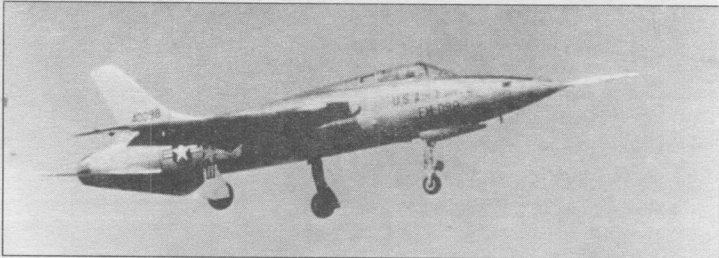
Все это время в НАСА велись интенсивные исследования в области аэродинамики трансзвуковых скоростей. Результаты исследования ученых из «американского ЦАГИ» нашли отражение в облике всех истребителей 100-й серии. На основе рекомендаций НАСА горизонтальное оперение самолета XF-105A перенесли с кили на фюзеляж, «вылизали» форму фюзеляжа с целью снижения волнового сопротивления, было учтено «правило площадей». Такой фюзеляж получил в среде американских авиационных инженеров прозвище «бутылка Коки» за очевидное сходство со стеклотарой из-под Кока-Колы.

Шаг вперед: YF-105B

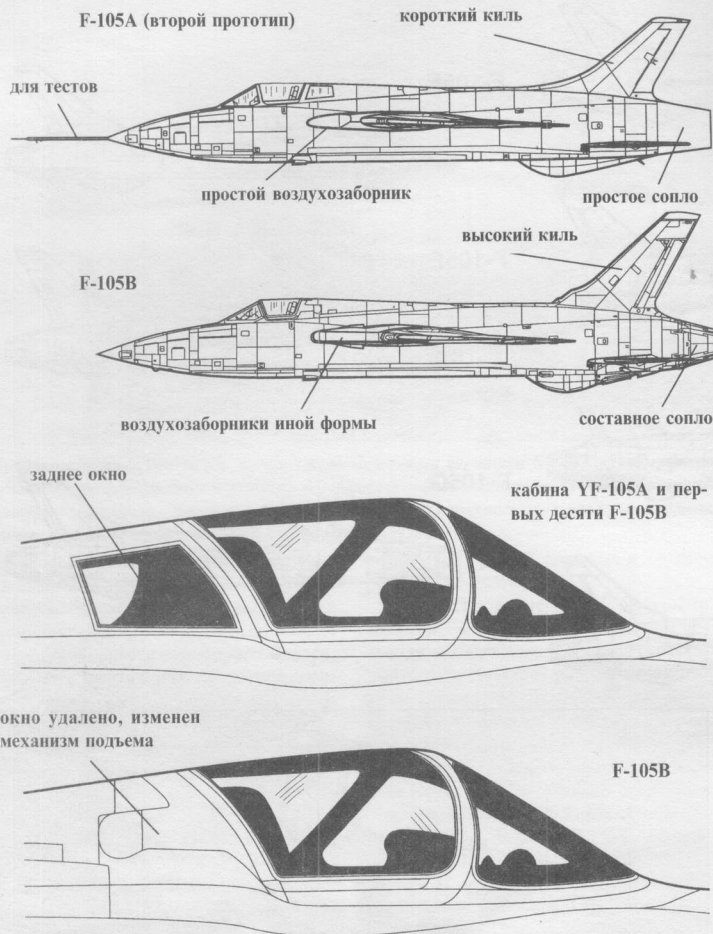
Александр Картвели со своей командой переработал проект XF-105A с учетом правила площадей. К этому времени появились интересные двухмерные воздухозаборники, предложенные Антонио Ферри. Спроектированный с учетом правила площадей и новые воздухозаборники - два главных изменения, внесенных Картвели в первоначальный проект, более мелкий изменения исчислялись сотнями. Расчеты показывали, что после внесения изменений в проект и в случае установки двигателя J-



Специалисты фирмы Рипаблик готовят к полету первый прототип самолета YF-105A (54-0098), испытательный центр Эдвардс, Калифорния, октябрь 1955 г. После сборки этот самолет вновь разобрали на заводе фирмы в Фермингдэйле и по частям перевезли в Эдвардс. Здесь машину вновь собрали. В носовой части фюзеляжа самолета было установлено дополнительное оборудование для фиксации параметров полета.



Первый прототип YF-105A впервые оторвался от полосы центра Эдвардс 22 октября 1955 г.. Первый полет самолета продолжался 45 минут, машиной управлял летчик-испытатель «Расти» Роуз. Уже в первом полете самолет преодолел звуковой барьер. Первый прототип не был окрашен, только перед козырьком фонаря кабины на фюзеляже нанесли антибликовую полосу грязно-оливкового цвета (FS-34087).



75, самолет сможет развить на средних высотах скорость в два Маха.

Тем временем изготовление первых двух планеров зашло столь далеко, что радикально изменить их конструкцию уже не представлялось возможным. Третий самолет достраивался как YF-105B, последующие машины (в числе которых были и три разведчика) также строились по откорректированной документации. На YF-105B была увеличена по сравнению с XF-105A площадь вертикального оперения с целью увеличения путевой устойчивости. Несколько катастроф, произошедших с первыми серийными сверхзвуковыми истребителями ВВС США F-100 «Супер Сейбр» были связаны с потерей путевой устойчивости на скоростях $M > 1$, сказался недостаточно обоснованный метод расчета площади кия.

В конце 1955г. у парней с фирмы Репаблик появился опасный конкурент. Фирма Норт Америкэн сумела заинтересовать ВВС проектом самолета XF-107A - глубокой модификацией «Супер Сейбра». Сегодня истребитель с надфюзеляжным воздухозаборником прочно попал в разряд авиационных несуразиц, тогда же он считался перспективной машиной. Окончательный выбор между двумя истребителями-бомбардировщиками предстояло сделать по результатам летных испытаний. Победителю предстояло стать стандартным ударным самолетом тактического авиационного командования ВВС США.

Полеты YF-105A прокладывают путь в серии для F-105B

Оснащенный двигателем J-75 прото-тип YF-105B (серийный номер 54-0100)



Первый из трех JF-105B (54-0105) вырывается на исполнительный старт, 1957 г. Самолеты JF-105A закладывались постройкой как разведчики RF-105A, но программа фоторазведывательных «Тандерчифов» была аннулирована в 1956 г. В носовых частях самолетов ставилось различное испытательное оборудование, а вырезы под иллюминаторы фотоаппаратов были защищены металлическими панелями.

был доставлен в летно-испытательном центре Эдвардс 29 апреля 1956г. Между тем, YF-105A уже продемонстрировал лучшие характеристики по сравнению с XF-107A, поэтому уже в марте ВВС зарезервировали ассигнования в размере 10 млн. долл. в бюджете 1957 финансового года на закупку 65 истребителей-бомбардировщиков F-105B и 17 разведчиков RF-105. Первый полет YF-105B выполнил 26 мая. Взлет прошел успешно, но сел самолет на брюхо. В результате - вновь задержка летных испытаний. Возможно, именно эта задержка повлияла на озвученное в июле 1956г. решение ВВС принять на вооружение разведчик RF-101 в пик RF-105. Все три RF-105B переделали в JF-105B, которые использовались для испытаний вооружения и различных бортовых систем.

В августе 1956г. доселе безымянный самолет F-105 окрестили «Тандерчифом».

В январе 1957г. Пентагон одобрил выбор ВВС США - в серийном производстве запускалась система вооружения WS-306A, главным компонентом которой являлся истребитель-бомбардировщик F-105B (разведчик RF-105B входил в состав комплекса WS-306L). В состав системы вооружений входил собственно самолет, а также все необходимое, для его эксплуатации и ремонта.

К 30 июня 1957г. фирма Рипаблик изготовила всего пять самолетов: два YF-105A и три YF-105B.

F-105B в ВВС США

Единственный построенный самолет F-105B-6 (заводской номер 54-0111) стал первым «Тандерчифом», переданным тактическому авиационному командованию ВВС США, церемония передачи состоялась 26 мая 1958г. «Тандерчифы» появились в строевом подразделении на три года позже, чем предусматривалось программой. Самолеты поступили на вооружение 355-й эскадрильи 4-го тактического истребительного авиационного крыла, которое базировалось на авиабазе Эглин. Эскадрилья формально достигла состояния первоначальной боеготовности после получения и освоения личным составом девяти машин F-105B-10 и девяти F-105B-15. 355-я эскадрилья стала первым в мире подразделением, оснащенным «двухмаховыми» ударными самолетами. Темпы поставок, однако, были неспешными - к середине 1959г. в ВВС так и оставалась одна эскадрилья «Тандерчифов», 18 самолетов. Всему миру возможности самолета наглядно продемон-

Сборочная линия самолетов F-105B на заводе фирмы Рипаблик в Фэрмингдэиле, январь 1959 г. На первом плане - линия сборки фюзеляжей. В 1956-1959 г.г. фирма изготовила 75 самолетов F-105B, затем завод перешел на выпуск усовершенствованного варианта F-105D.

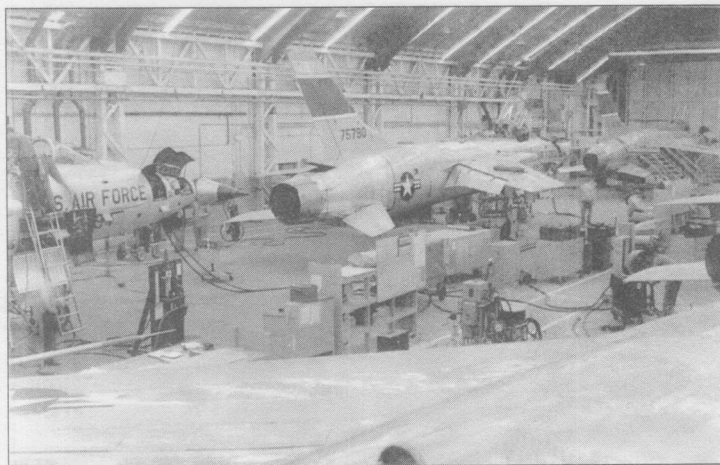


Летчик садится в кабину третьего F-105B (54-101), на заднем плане - второй F-105B. Снимок сделан в 1957 г. на базе Эдвардс. Из-за отказа механизма выпуска шасси второй F-105B совершил 30 января 1957 г. посадку на брюхо. На фонарях кабин YF-105A и первых десяти F-105B имелись прозрачные сегменты позади откидной части. Сегменты унаследованы от F-84F и RF-84F. На самолетах более поздней постройки этих сегментов уже не имелось.



Четыре основные программы, осуществлявшиеся фирмой Рипаблик в 50-е годы: F-105B «Тандерчиф» (на снимке третий самолет), F-84F «Тандерстрик» (53-3966), RF-84F «Тандерфлэш» (53-7695) и F-84G «Тандерджет» (52-3245).





Проверка бортовых систем самолетов F-105B после окончательной сборки, цех завода фирмы Рипаблик в Фермингдэйле. На самолете «75790» приоткрыта створка отсека тормозного парашюта. На кили уже нанесены цветные полосы (широкая - зеленая, окантовка - белая), полосы - отличительный знак самолетов 335-й тактической истребительной эскадрильи 4-го тактического истребительного авиакрыла.



Самолет F-105B (57-5783), для сокращения длины пробега выпущен тормозной парашют. Парашют диаметром 20 футов (6,1 м) хранится в специальном фюзеляжном отсеке позади кили. Снимок сделан на заводском аэродроме в Фермингдэйле, «Тандерчиф» принадлежит 141-й тактической истребительной эскадрильи 108-го тактического истребительного авиакрыла авиации Национальной гвардии штата Нью-Джерси, 29 апреля 1981 г.



Тот же самолет зарулил на стоянку, 29 апреля 1981 г. После заводских испытаний машины переозначают к месту базирования 141-й эскадрильи на аэродром МакГайр. Самолет позже был передан в авиационный музей в Митчел-Филд, Лонг-Айленд.

стрировал командир 4-го авиакрыла бригадный генерал Дж. Х. Мур, установив 11 декабря 1959г. абсолютный мировой рекорд скорости полета на замкнутом 100-км маршруте - 1945,6км/ч.

Следом за 355-й эскадрилейю новую технику получили 334-я и 336-я эскадрильи того же 4-го тактического истребительного авиакрыла. На 31 марта 1960г. в ВВС имелось 56 истребителей-бомбардировщиков F-105B, но ни один из них не считался полностью боеготовым.

Для переучивания на новую технику отбирали летчиков с налетом не менее 1000ч, включая 200ч на самолетах «состой» серии. Под этот критерий попало большинство штатных пилотов 4-го авиакрыла: военнослужащие в звании капитан, в возрасте 25-27 лет с налетом 1500-2000ч. Тем не менее, нельзя сказать, что процесс шел «без сучка, без задоринки». Приданный крылу инструктор капитан Гарри А. Уиллард, имевший налет на реактивной технике более 3000ч, заметил: «Это (F-105) машина не для среднего летчика». С мнением инструктора контрастирует заявление командира крыла генерала Мура: «Это простейший аэроплан». Генерал давал интервью журналисту из «Авиэйшн Уик», а Уиллард учил парней летать. Так что, разница в публично высказанных оценках понятна. Время показала - к истине ближе оказался инструктор, который, впрочем, подчеркнул, что в крыле «посредственных летчиков нет». Курс переучивания включал 16-дневную наземную подготовку, десять полетов продолжительностью по 1,5ч каждый в простых метеоусловиях, дневные и ночные полеты на дозаправку в воздухе и специальный курс полетов на боевое применение с имитацией сброса обычных и ядерных боеприпасов.

На первых порах новая техника доставляла гораздо больше проблем техникам, чем летчикам. Трудозатраты «земных работ» на час полета достигали 150 часов! Просто экспериментальный самолет, а не фронтовой истребитель-бомбардировщик! Постоянно ощущалась нехватка запасных частей, а уровень подготовки инженерно-технического состава не отвечал возросшему уровню сложности бортовых систем.

Истребители-бомбардировщики модификации «В» поступили на вооружение только трех эскадрилий, другие получили более совершенные F-105D. В конечном итоге и 4-е авиакрыло пересело на «D», передав свои F-105B в 108-е тактическое истребительное авиакрыло Национальной гвардии штата Нью-Джерси, где они эксплуатировались до конца 1968г. О надежности «Тандерчифа» в конце его карьеры говорят следующие цифры: пилоты 108-го авиакрыла за 31 месяц налетали 15 000 часов без единого летного происшествия или аварии.

F-105B имел более длинный и узкий нос фюзеляжа из-за установки радиопрозрачного обтекателя антенны радиолокационного дальномера E-34. Носовая опора шасси убиралась в нишу поворотом вперед. «Тандерчиф» с серийным номером 57-5783 прежде чем попасть в авиационный музей эксплуатировался в авиации Национальной гвардии штата Нью-Джерси.

Летные происшествия с истребителями бомбардировщиками F-105 «Тандерчиф» в первые восемь лет эксплуатации

Год	Количество летных происшествий	Годовой налет самолетов
1958	1	300
1959	0	2900
1960	6	9400
1961	12	32 900
1962	22	52 800
1963	17	117 500
1964	38	138 600
1965	31	172 100



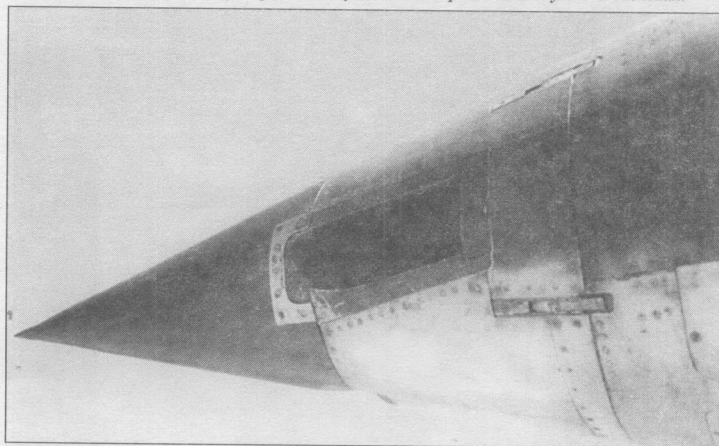
Пилотажная группа «Тандербедз»

В начале 1964 г. девять «Тандерчифов» (F-105B с серийными номерами 57-782, 57-787, 57-5790, 57-5793, 57-5793, 57-5797, 57-5798, 57-5801, 57-5802 и 57-5814) получила демонстрационная пилотажная эскадрилья «Тандербедз» ВВС США, эскадрилья дислоцировалась на авиабазе Неллис. Специфика полетов в плотном строю на малых высотах потребовала специальной доработки машин. Групповой пилотаж - это всегда зрелище, шоу. Боевые истребители-бомбардировщики оборудовались пластиковыми радиопрозрачными конусами, к которым плохо приставала краска, а самолеты группы «Тандербедз» отличались броской окраской. Поэтому на пилотажных «Тандерчифах» пластиковые конусы заменили металлическими. Дымы - также непременный атрибут показательных полетов, мощное дымообразование получалось за счет впрыска дизельного масла в выхлопную струю раскаленных газов двигателя; баки с маслом монтировались в отсеке для боекомплекта к пушке. Естественно, все самолеты получили «фирменную» окраску пилотажной группы. Тяжелые и в общем-то маломаневренные «Тандербедз» продержались в пилотажниках всего несколько месяцев. Один самолет (серийный номер 57-5801) разбился 9 мая 1964г. во время показательных выступлений на авиабазе Гамильтоне. Капитан Юджин Дж. Девлин в составе шестерки шел левым крайним одной из троек. При наборе высоты в углов тангажа, близким 90 град. на скорости порядка 500км/ч сорвался в неуправляемое падение. Девлин погиб.

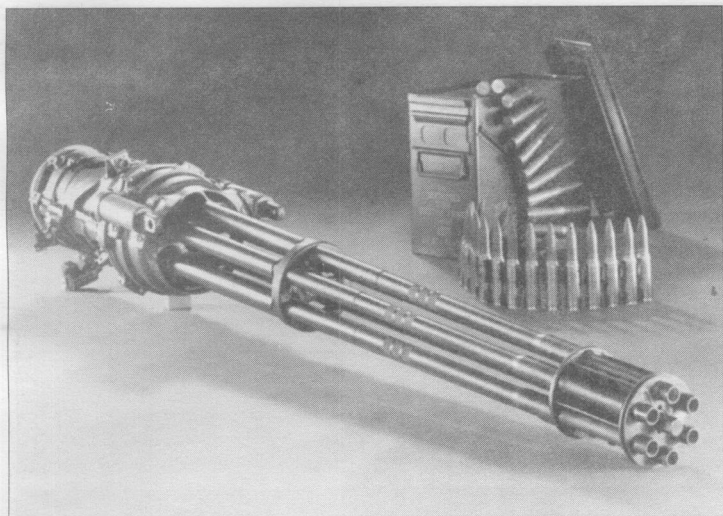
Первая половина 1964г. вообще выдалась богатой на летные происшествия с «Тандерчифами», командование ВВС дважды приостанавливало полеты всех истребителей-бомбардировщиков F-105. Через четыре дня после гибели Девлина, 13 мая, у F-105D на взлете с авиабазы Неллис отказал двигатель. Самолет рух-



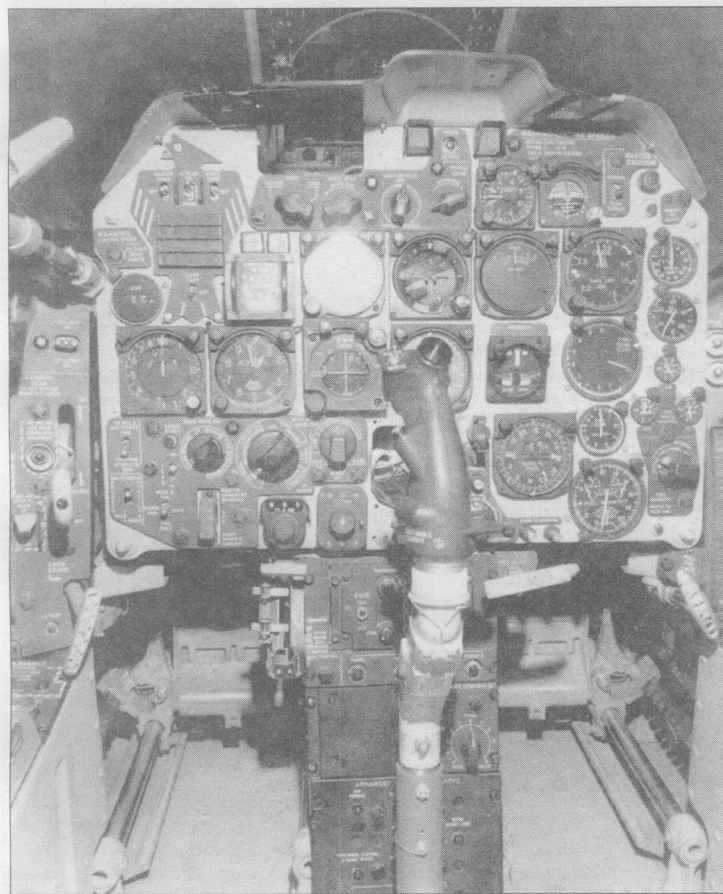
Фонарь кабины F-105B не менялся на самолетах последующих модификаций. Подписный сегмент откидывается вверхназад, лобовой козырек образован тремя панелями. На борту фюзеляжа ниже козырька фонаря кабины установлен приемник воздушного давления.



По левому борту в носовой части фюзеляжа F-105B установлена 20-мм шестиствольная пушка M61A1 «Вулкан». Дульные срезы пушки находятся непосредственно за радиопрозрачным обтекателем антенны. Носовая часть для удобства технического обслуживания откидывается на петлях влево. Расположение пушки оставалось неизменным на всех последующих вариантах «Тандерчифа», но на F-105D/FG срезы стволов оказались дальше от обтекателя из-за более длинных носовых частей этих самолетов.



Все серийные самолеты F-105 вооружались 20-мм шестиствольными пушками M61A1 «Вулкан». Скорострельность пушки - 6000 выстрелов в минуту. В боекомплект входили фугасно-жизнеспособные, бронебойные и практические снаряды.



Приборная доска истребителя-бомбардировщика F-105B. Основной тип прибора - традиционный «будильник» с круглой шкалой. Интерьер кабины окрашен в серый цвет (FS-36231), приборная доска - черная (FS-36231).

нул на предместье Лас-Вегаса. Летчики - четыре человека, нехотя оказавшиеся на месте падения, погибли. В тот же день в 230 милях от Окинавы разбился еще один F-105D. Пилот успел катапультироваться и был спасен кораблем ВМС США. 1 июня юго-западнее авиабазы Макконнелл разбился очередной «Тандерчиф», летчик капитан Билли Спэрск удачно катапультировался. После этого случая полеты были приостановлены в первый раз. Весь парк «Тандерчифов» подвергся тщательной инспекции, которая, однако, не помогла. Катастрофы и летные происшествия продолжались. На этом фоне странно звучит фраза из рекламной статьи в журнале «Авиэйшн Уик» за декабрь 1959г.: «Более 100 летчиков налетали на самолете F-105 более 4000 ч без единого отказа двигателя».

Доверия к самолету среди пилотов группы «Тандербердз» не было - эскадрилья получила «Супер Сейбры» (на «Супер Сейбрах» пилотажики летали до получения самолетов F-105B). Восемь экс-пилотажных «Тандерчифов» после приведения в «боевой» вид поступили на вооружение 108-го тактического истребительного авиакрыла.

Двухместный F-105C

Модификация F-105C представляла собой двухместный учебно-тренировочный самолет с размещением членов экипажа tandemом под единым фонарем кабины. Был построен лишь макет F-105C, военные посчитали машину чрезмерно дорогостоящей для использования в качестве учебно-тренировочного самолета.

Всепогодный ударный самолет F-105D

В мае 1957г. ВВС предложили фирме Рипаблик разработать на основе базовой дневной модели круглосуточный и всепогодный истребитель-бомбардировщик, для чего требовалось заменить систему управления огнем MA-8, которой оснащались самолеты F-105B, более совершенной системой AN/ASG-19. Прототип всепогодного F-105D (серийный номер 58-1146) совершил первый полет 9 июня 1959г. Внешне F-105D отличался от F-105B увеличенной на 15 дюймов длиной носовой части фюзеляжа и смонтированным на кончике обтекателя РЛС приемника воздушного давления. Фактически F-105D представлял собой одну из первых комплексных боевых авиационных систем. Летчика удалось в значительной степени разгрузить от решения навигационных задач и пилотирования самолета, сконцентрировав его внимание на оценке ситуации и принятии решений.

Модификация F-105D стала самой массовой в семействе «Тандерчифов»: всего на вооружение тактического авиационного командования ВВС США поступило не менее 610 самолетов вариан-

та «D». Вообще-то ВВС планировали закупить более 1500 самолетов для вооружения 14 авиакрыльев.

Первым получила F-105D в мае 1960г. 335-я тактическая истребительная эскадрилья из 4-го тактического истребительного авиакрыла. На торжественной передаче первого истребителя-бомбардировщика присутствовал командующий ТАК ВВС США генерал О. П. Уэйлэнд. В этом подразделении новая модель «Тандерчи-фа» проходила войсковые испытания. На время испытаний эскадрилью перебросили на авиабазу Неллис. Затем F-105D поступили в 4520-е авиакрыло боевой подготовки, которое дислоцировалось на авиабазе Неллис. 4-е авиакрыло стало первым, полностью укомплектованным истребителями-бомбардировщиками F-105D: вслед 335-й эскадрильей всепогодные «Тады» получили 333-я, 334-я и 336-я эскадрильи.

Наиболее приоритетными заданиями для одноместного всепогодного истребителя-бомбардировщика являлись:

1. Уничтожение военного потенциала противника ядерными боеприпасами на дальностях до 1600км от аэродрома базирования. Боеприпасы могут сбрасывать с малой высоты на скорости несколько превышающей звуковую, точность бомбометания составляет 150-350м; точность бомбометания с больших высот на скорости, близкой к $M=2$, составляет 600-900м. Типовыми маневрами при сбросе бомб являются пологое пикирование, полупетля, горизонтальный полет.

2. Непосредственная авиационная поддержка наземных войск и нанесение ударов по тыловым районам противника обычными боеприпасами: фугасными и зажигательными свободнопадающими бомбами, управляемыми авиационными ракетами, управляемыми ракетами класса воздух-поверхность «Булпап».

Предусматривалась возможность применения самолета в качестве истребителя-перехватчика из положения «дежурство на аэродроме». Для поражения воздушных целей в состав вооружения включены ракеты класса воздух-воздух «Фалкон» и «Сайдундер».

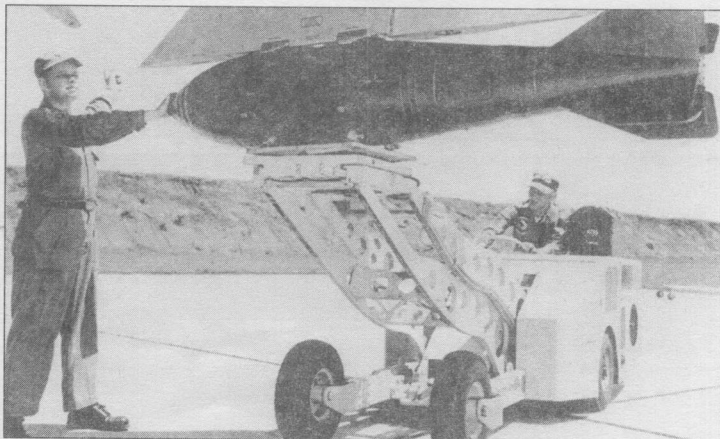
Типовой боевой вылет истребителя-бомбардировщика F-105D на поражение удаленной на 1500км наземной цели ядерным оружием должен был протекать следующим образом:

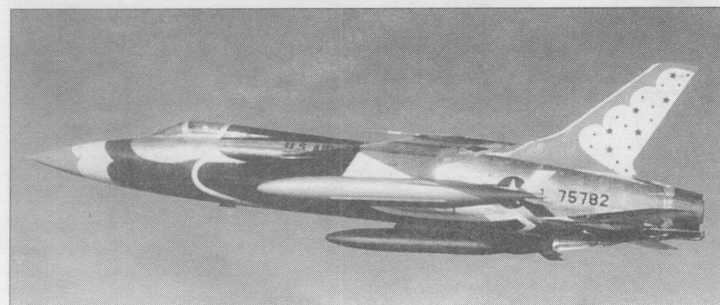
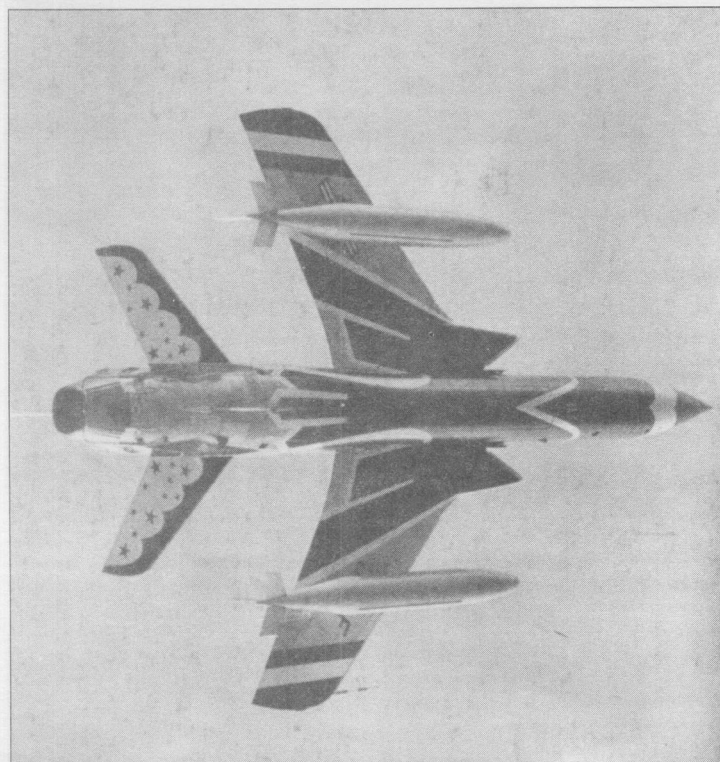
- Старт на форсаже с взлетной массой 22т (полезная нагрузка - ядерный бо-

Оружейники подвешивают под крыльевой пилон F-105B 750-фунтовую бомбу (340,2 кг) M117, 1959 г. «Тандерчи-фа» готовят к учебному полету, самолеты F-105B участвуют в боевых действиях не принимали. Бомбы M117 являлись одним из основных вариантов вооружения «Тандерчи-фа», F-105 мог нести до 16 таких бомб: 12 на центральном подфюзеляжном пилоне и по две на подкрыльевых пилонах.



Летчик авиации Национальной гвардии штата Нью-Джерси в кабине F-105B, 1981 г. На борту фюзеляжа в районе установки катапультируемого кресла нанесен красный треугольник, предупреждающий об опасности. Рисунок в виде круга с тигром - эмблема 141-й тактической истребительной эскадрильи. В фонарь кабины встроена антенна автоматического радиоконуса AN/ARB-59.

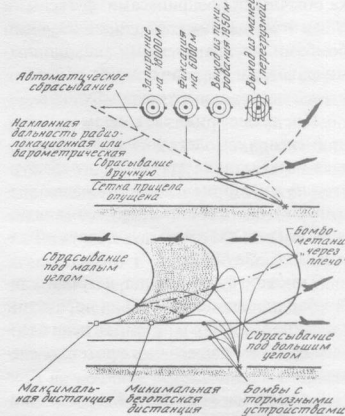




Самолеты F-105 оснащались четырехсекционным воздушным тормозом, в сложенном состоянии воздушный тормоз являлся продолжением сопла двигателя. Максимальный угол отклонения секций воздушного тормоза - 90 град. На посадке отклонялись только боковые секции, так как верхняя секция могла помешать выпуску тормозного парашюта, а нижней самолет мог зацепить за полосу.

еприпас и три внешних топливных бака). Во время набора высоты включается автопилот, обеспечивающий сохранение оптимального угла тангажа и заданной вертикальной скорости. После достижения высоты крейсерского полета в 9000м летчик сбрасывает подфюзеляжный топливный бак и переводит самолет в горизонтальный полет со скоростью $M=0,82-0,86$. Полет по маршруту выполняется на автопилоте, поворотные пункты маршрута вводятся в память автопилота перед взлетом. Контрольные пункты маршрута выбираются на расстоянии примерно 350км друг от друга, что соответствует 20 минутам полета. В контрольных точках летчик сверяет радиолокационное изображение карты (вводится в навигационную систему перед взлетом) с реальной местностью и при необходимости производит коррекцию навигационной системы.

- Выход на цель производится после сброса подкрыльевых топливных баков на малой высоте и сверхзвуковой скорости. Снижение начинается на удалении 200км от объекта удара. При полете в гористой местности радиолокатор переключается в режим предупреждения о наземных препятствиях. РЛС обеспечи-



Схемы бомбометания: наверху обычными бомбами с горизонтального полета и пикирования, внизу специальными бомбами с малой высоты с полупетлей

Самолет F-105B (57-5782) пилотажной группы «Тандербердз» пилотирует майор Дэвид Пилтон. С машины демонтированы пушки и навигационная система, но установлена система впрыска масла в выпускную струю двигателя (для создания дымного шлейфа). Этот самолет был доставлен на авиабазу Неллис, где базировалась группа «Тандербердз» 25 января 1964 г.

вает полет на высоте порядка 150м, однако летчики предпочитали страховаться и летали на высоте 300-350м.

- Перед выходом на боевой курс летчик устанавливает переключатель системы управления огнем в положение, соответствующее избранному способу бомбометания (бомбометание с горизонтального полета, с полупетли вперед, с полупетли назад). После нажатия кнопки самолет автоматически выполняет заданный маневр. Открытие створок бомболока, сброс бомбы и закрытие створок производится автоматически. С момента нажатия кнопки и до ухода самолета на безопасное расстояние от места взрыва ядерной бомбы летчик может не вмешиваться в управление самолетом.

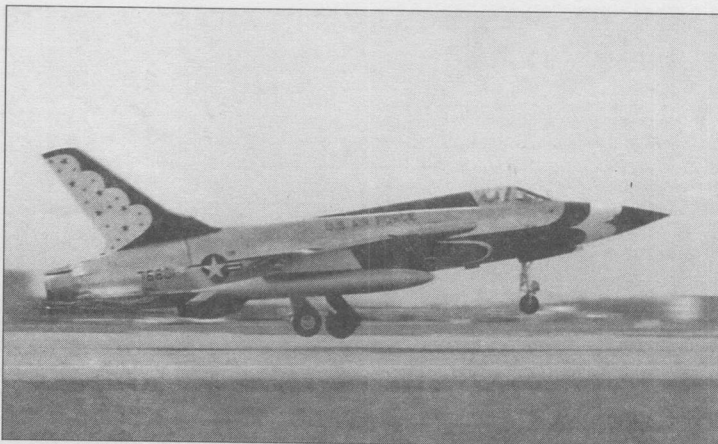
- Полет к базе выполняется по другим контрольным точкам. Заход на посадку выполняется по курсоглиссадной системе.

Проект барражирующего истребителя-перехватчика AP-75

Фирма Рипаблик вела работы по созданию всепогодного истребителя-перехватчика с большой продолжительностью полета. В основу была положена конструкция истребителя-бомбардировщика F-105 «Тандерчиф». На самолет предполагалось установить два двигателя. Воздухозаборники практически не изменились, но вместо стреловидного крыла перехватчик должен был иметь треугольное. Экипаж из двух человек размещался тандемом. До полномасштабного проектирования тяжелого истребителя-перехватчика дело не дошло. Модель самолета демонстрировалась на «дне открытых дверей», устроенным фирмой Рипаблик на заводе в Фармингдэйле, шт. Нью-Йорк, в мае 1958г.

«Тандерчифы» в Европе

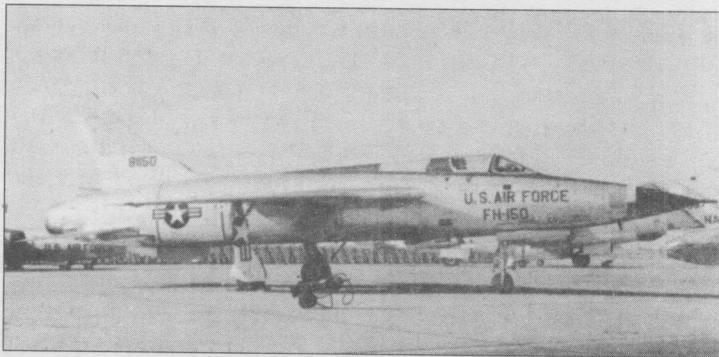
В начале 1961г. курс подготовки на авиабазе Неллис завершила первая группа летчиков, которым предстояло нести службу на передовой Холодной войны - в Западной Европе. Ранее пилоты летали на Супер Сейбрах», для освоения более скоростного и крупногабаритного «Тандерчифа» парням отвели всего 5,5 часа летного времени. В процессе переучивания выяснилось, что для освоения «Тада» требуется минимум 39,5 часа. За 5,5 часа можно было лишь научиться «рулить» A-105B, но не применять куда более сложное по сравнению с F-100 БРЭО «Тандерчифа». Новенькие всепогодные истребители-бомбардировщики и завершившие курс обучения летчики были направлены на западногерманскую авиацию Битбург. В мае 1961г. 36-й тактическое истребительное авиационное крыло ВВС США достигло состояния боеготовности. В конце 1961г. в Западную Европу, на авиабазу Спэнгсхэим, были переброшены F-105D из 49-го тактического авиакрыла.



С полосы аэродрома фирмы Рипаблик взлетает F-105B (57-5801) пилотажной группы «Тандербёрдз», 1964 г. Этот самолет разбился 9 мая в шестом показательном выступлении группы сезона 1964 г. Летчик погиб. После катастрофы карьера «Тандерчифа» как пилотажного самолета завершилась.



Фирма Рипаблик в 1956 г. доработала носовую часть фюзеляжа самолета JF-105B для постройки макета двухместного учебного F-105C. Обе кабины закрыты единым сегментом фонаря. Программа разработки двухместного F-105C не продвинулась дальше постройки металлического макета. Военные не выразили заинтересованность в таком самолете. Фирма не стала разбивать макет после закрытия программы F-105C, в 1958 г. его доработали в макет F-105E.



Пятый прототип истребителя-бомбардировщика F-105D-1RE, авиабаза Эдвардс, 1961г. Самолеты F-105D внешне отличались от F-105B носовым обтекателем больших размеров со смонтированной на его конце штанге приемника воздушного давления. Позже эта машина прошла переоборудование в вариант F-105D-31RE.

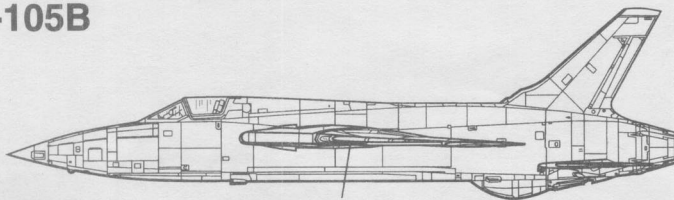


Самолет F-105D-5-RE (58-1173) использовался для испытания вооружения в июле 1962 г., испытания проводились на авиабазе Эглин, штат Флорида. На «Тандерчиф» в данном случае подвешено 16 750-фунтовых бомб M117, общая масса боевой нагрузки 12 000 фунтов (5443,2 кг). Самолет принадлежит 355-й тактической истребительной эскадрильи 4-го тактического истребительного авиакрыла. Эта эскадрилья первой из числа получивших на вооружение F-105D достигла состояния оперативной боеготовности.

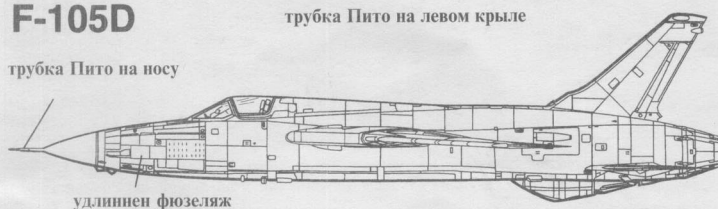


Линия сборки истребителей-бомбардировщиков «Тандерчиф» на заводе в Фэрмингдэйле, на переднем плане - F-105D-5-RE (58-1163), начало 1960 г. Открыт отсек фюзеляжа для монтажа электропроводки и арматуры гидравлической системы.

F-105B



F-105D



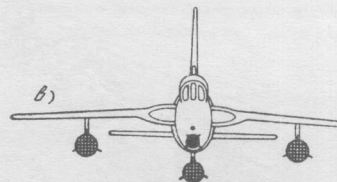
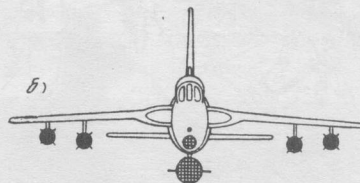
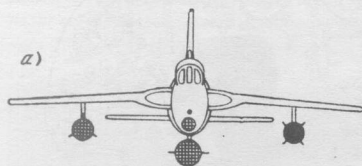
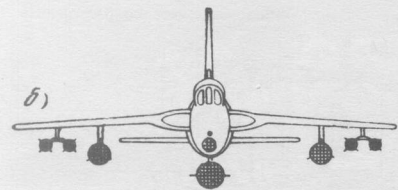
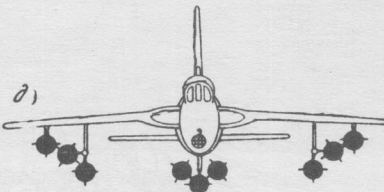
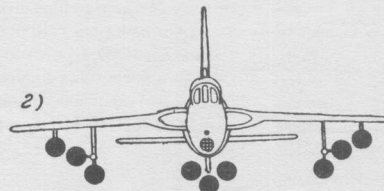
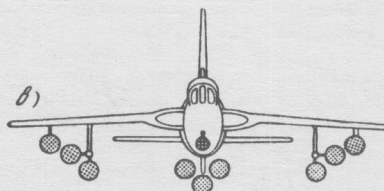
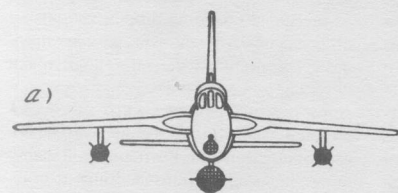
Модернизация F-105D в носители ядерного вооружения

В начале 1961 г. кресло министра обороны США занял Роберт Макнамара. Макнамара отдавал приоритет не ядерному, а традиционному оружию. Тактический «А-бомбер» новый министр обороны не жаловал. Идя навстречу пожеланиям высокого начальства, конструкторы в тесном взаимодействии с военными перделали «А-бомбер» в обычный «бомбер». Модернизация включала установку под плоскостями крыла пилонов для внешней подвески вооружения, мощного узла подвески под центральной частью фюзеляжа, интеграция в систему управления оружия управляемой ракеты воздух-поверхность «Буллпап», а также монтаж убираемой штанги системы дозаправки в воздухе от летающих танкеров KC-135. Двигатель был оснащен системой впрыска воды, позволившей увеличить взлетную тягу на 453 кг. Для обеспечения посадки на аэродромы с короткой полосой в хвостовой части фюзеляжа монтировался тормозной гак. Модернизированные в носители обычного вооружения самолеты получили обозначение F-105D-25. Совсем недавно «Тандерчиф» обыграл конкурента в конкурсе на всепогодный самолет-носитель ядерного оружия истребитель-бомбардировщик F-101 «Вуду». Теперь же масштабные планы производства F-105D-25 подкорректировал «Фантом». Командование ВВС США приняло решение вооружить «Тандерчидами» не 14 авиакрыльев, а семь; остальные семь - «Фантомами».

Эксплуатационные проблемы

Проблемы эксплуатации F-105D привлекли внимание командования ВВС США после того, как два авиакрыла всепогодных «Тандерчилов» были развернуты в Западной Германии. Впервые самолеты круглый год провели в условиях европейской зимы, испытав на своей «шкуре» дожди и метели. «Шкура» выдержала, начинка «шкур» - не совсем. Вода скапливалась в отсеках бортового электронного оборудования, в результате - оборудование выходило из строя. Анализ эксплуатации самолетов в условиях европейского климата привел к появлению программы «Operation Look-alike». Согласно плану Операции, «Тандерчилов» партиями перелетали из Европы на авиабазу Мобайл, шт. Алабама, где их дорабатывали в вариант F-105D-25, параллельно внедряя доработки, направленные на повышение водонепроницаемости машин. Модернизация одного самолета занимала месяц, на всю операцию «Look-alike» ушло девять месяцев.

Варианты загрузки самолета F-105D-25RE



а—один подфюзеляжный бак емкостью 2460 л; один подкрыльный бак емкостью 1700 л и одна бомба (взлетный вес 22007 кг или 22032 кг); б—один подфюзеляжный бак емкостью 2460 л и четыре снаряда AGM-12D с ядерным зарядом под крылом (взлетный вес

20812 кг); в—один подфюзеляжный бак емкостью 1700 л и два таких же бака под крылом, спецбомба в отсеке вооружения (взлетный вес 22094 кг)

Варианты загрузки самолета F-105D атомным и термоядерным оружием

Служба по всему миру

В 1963г. укомплектованные «Тандерчидами» подразделения появились на Тихом океане: «Тадами» перевооружили базировавшееся на Окинаве, авиабаза Кадена, 18-е тактическое истребительное авиакрыло. Через год на F-105D перевооружили дислоцировавшееся на авиабазе Итапуки, Японские острова, 8-е тактическое истребительное авиакрыло.

В 1963 г. на испанскую базу Морон были переброшены истребители-бомбардировщики F-105 из 335-й эскадрильи, но уже в феврале 1964 г. эскадрилья вернулась к «месту постоянной прописки» - на авиабазу Сеймур-Джонс. Восемнадцать истребителей-бомбардировщиков F-105D из 354-й эскадрильи перелетели с американской базы Джордж на турецкую базу Инджирлик. В том же самом месяце 355-е тактическое авиационное крыло перебазировали на авиабазу Макконнелл, шт. Канзас, в сентябре 1964г. к ней присоединилось 388-е тактическое авиационное крыло. На вооружении



Два F-105D на стоянке у главного ангара завода в Фэрмингдэйле. Завод располагался на окраине аэродрома Рипаблик. Здесь проводились сдаточные испытания готовой продукции перед поставкой в строевые подразделения. В период с 1959 по 1964 г.г. фирма Рипаблик изготовила 610 истребителей-бомбардировщиков F-105D для ВВС США.

обоих крыльев состояли истребители-бомбардировщики F-105D. Программа перевооружения на F-105D семи авиакрыльев, базировавшихся на территории континентальной части США, была завершена всего за несколько месяцев до Тонкинского инцидента.

Двухместные модификации F-105E и F-105F

Параллельно с серийным выпуском истребителей-бомбардировщиков F-105D фирма Рипаблик пыталась заинтересовать ВВС США в двухместной всепогодной ударной модификации самолета, получившей обозначение F-105E. Несколько самолетов модели «Е» начали строить, но в 1959г. ВВС категорически отказались от двухместной версии истребителя-бомбардировщика. Самолеты достроили как обычные F-105D. Маневры менеджеров фирмы дали эффект в 1962г. - был получен заказ на производ-

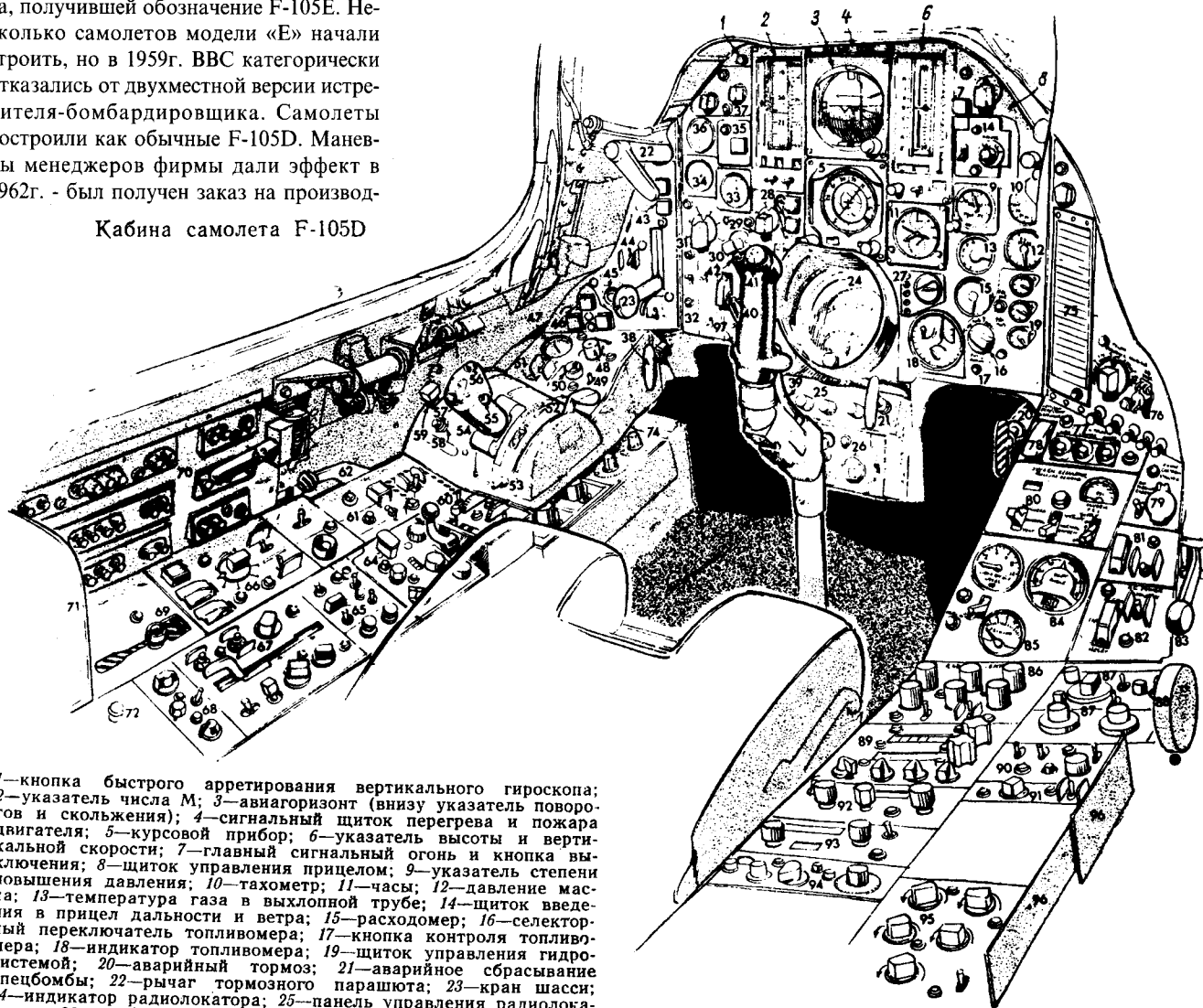
ство двухместных учебно-боевых самолетов F-105F.

Наличие кабины второго члена экипажа привело к удлинению носовой части фюзеляжа на 774мм (30,5 дюйма). Чтобы компенсировать некоторую потерю путевой устойчивости, связанную с удлинением передней части истребителя-бомбардировщика площадь вертикального оперения была увеличена на 15%. Несмотря на несколько большую массу, летные характеристики F-105F сохранились на уровне F-105D. Прототип двухместного учебно-боевого самолета (заводской номер 62-4412) совершил первый полет 11 июля 1963г. Всего до прекращения

серийного производства «Тандерчи-фов» в 1964 г. изготовили 143 самолета варианта F-105F.

Двухместный «Тандерчиф» не являлся учебным в общепринятом смысле этого слова. По мнению командования ВВС ограниченный обзор из второй кабины не позволял обучать летчиков, самолет предназначался для повышенной подготовки пилотов, в первую очередь обучению полетам по приборам в сложных метеословиях и ночью, а также тренировкам на боевое применение. До Вьетнама этой машине не придавали особого значения, но вышло так, что двухместные «Тадь» сошли со сцены много позже, чем одноместные.

Кабина самолета F-105D



1—кнопка быстрого арретирования вертикального гироскопа; 2—указатель числа М; 3—авиагоризонт (внизу указатель поворотов и скольжения); 4—сигнальный щиток перегрева и пожара двигателя; 5—курсовой прибор; 6—указатель высоты и вертикальной скорости; 7—главный сигнальный огонь и кнопка выключения; 8—щиток управления прицелом; 9—указатель степени повышения давления; 10—тахометр; 11—часы; 12—давление масла; 13—температура газа в выхлопной трубе; 14—щиток введения в прицел дальности и ветра; 15—расходомер; 16—селекторный переключатель топливомера; 17—кнопка контроля топливомера; 18—индикатор топливомера; 19—щиток управления гидросистемой; 20—аварийный тормоз; 21—аварийное сбрасывание спецбомбы; 22—рычаг тормозного парашюта; 23—кран шасси; 24—индикатор радиолокатора; 25—панель управления радиолокатором; 26—тумблер блокировки; 27—переключатель угла наклона антенны и режима работы; 28—сигнальные огни: ЭВМ, бомбометания с кабрирования под большим углом, маркерный; 29—переключатель пилотажных приборов; 30—селекторный переключатель способа бомбометания; 31—селекторный переключатель вооружения; 32—щиток управления огнем; 33—запасный высотомер; 34—запасный указатель скорости; 35—установка бомбы на предохранитель; 36—указатель канала; 37—щиток управления прицелом; 38—аварийный выпуск шасси; 39—аварийное выключение автопилота; 40—кнопка управления радиолокационным прицелом; 41—переключатель триммера (тангаж и крен); 42—кнопка фиксации перекрестия прицела (гашетка на ручке спереди); 43—сигнальные огни РЛС; 44—тумблер автомата торможения; 45—сбрасывание наружной подвески; 46—сигнальные огни положения шасси; 47—индикатор положения закрылков; 48—установка высоты взрыва; 49—включение системы вырыски воды; 50—кнопка запуска двигателя в воздухе; 51—переключатель аварийный топливной системы; 52—кран щитков; 53—выключатель триммера руля направления; 54—рычаг управления двигателем; 55—включение передатчика; 56—кнопка управления огнем; 57—выпуск воздушных тормозов; 58—выключение сирены шасси; 59—тормоз для 54; 60—щиток управления системой NASARR R-14A; 61—щиток управления огнем; 62—рычаг выпуска ветрянки; 63—ручка сбрасывания фонаря; 64—щиток управления УКВ радиостанцией; 65—щиток управления автопилотом; 66—щиток управления топ-

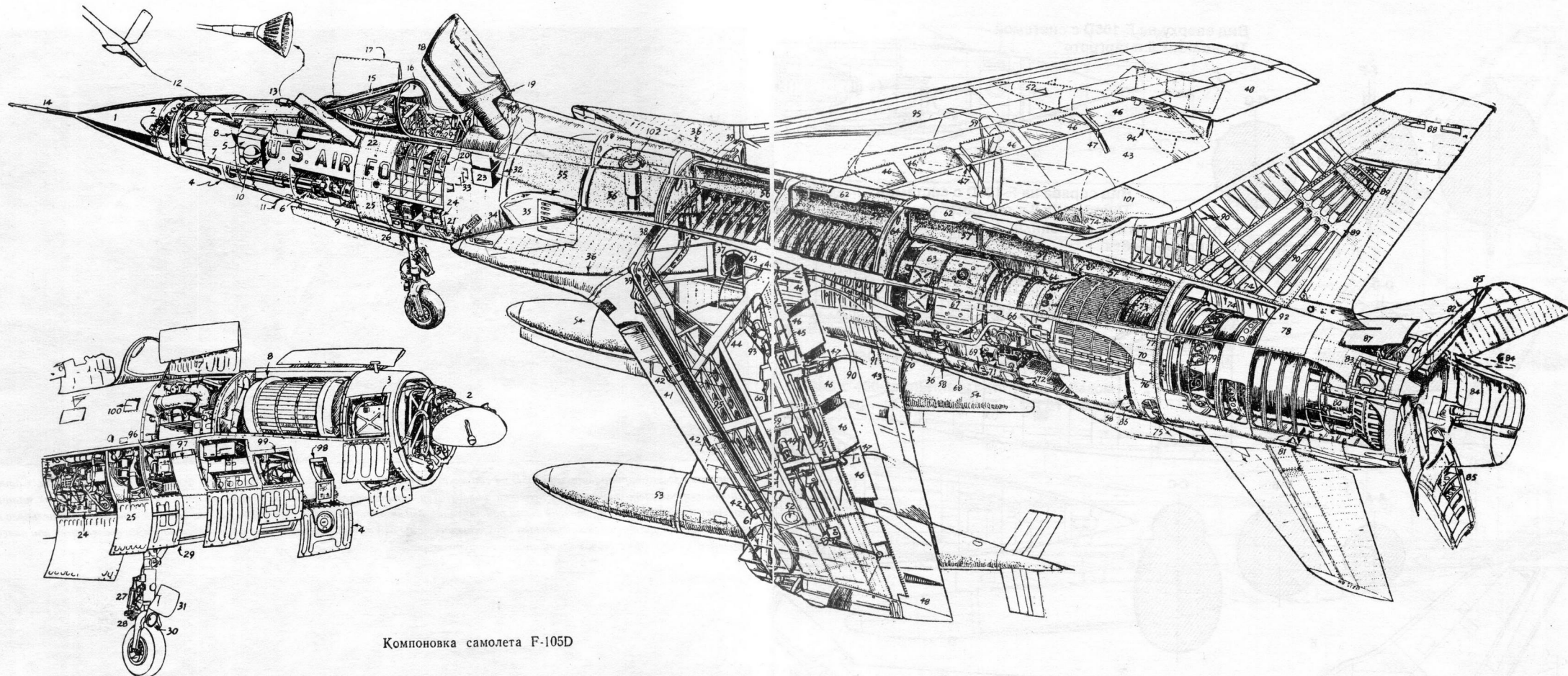
ливной системой; 67—щиток управления температурой; 68—щиток управления переговорным устройством; 69—запасный сброс фонаря; 70—щиток предохранителей; 71—планшет для карт; 72—кнопка контроля перегрузочного костюма; 73—переключатель управления фонарем; 74—управление вычислителями системы бомбометания с кабрирования; 75—огни предупреждения о неисправностях (21 полоса); 76—селектор последовательности сбрасывания бомб; 77—сбрасывание подкрыльных бомб; 78—кнопка сбрасывания дипольных отражателей (на последних машинах они не применяются); 79—кнопка включения порохового стартера и тумблер включения воздушной турбины; 80—кислородный щиток; 81—электрощиток управления постоянным током; 82—электрощиток управления переменным током; 83—вспомогательное управление створками бомболюка; 84—доплеровский указатель сноса и путевой скорости; 85—давление в системе принудительного сбрасывания бомбы; 86—щиток управления индикатором РЛС; 87—щиток управления системой опознавания; 88—замок спецбомбы; 89—щиток управления доплеровской системой AN/APN-131; 90—щиток управления РЛС AN/APS-54 защиты хвоста (на новых самолетах не устанавливается); 91—щиток управления вооружением; 92—щиток управления системой TACAN; 93—щиток управления системой ILS (AN/ARN-61); 94—щиток управления курсовой системой; 95—щиток управления внутренним освещением; 96—щиток предохранителей; 97—кнопка управления носовым колесом



Истребители-бомбардировщики F-105D на стоянке заводского аэродрома фирмы Рипаблик в Фермингдэйле, июнь 1960 г. Сдаточные испытания самолетов проводили летчики фирмы. Два крайних слева самолета в верхнем ряду стоят на газочных площадках. Большие трубы снижают уровень шума работающих двигателей, позволяя техникам гонять движки в течение длительного времени, не создавая чрезмерного неудобства окружающим. Еще два «Тандерчифа» загнаны носовыми частями фюзеляжей под навесы для проверки всепогодного радиоэлектронного оборудования.



Три истребителя-бомбардировщика F-105D сфотографированы на стоянке авиабазы Эглин, на переднем плане - F-105D-1-RE 60-0530. Самолеты принадлежат 335-й тактической истребительной эскадрильи «Chiefs», которая базировалась в Сеймур-Джонсоне, штат Северная Каролина. На авиабазе Эглин личный состав эскадрильи проходил переучивание на F-105D. На переднем плане - щит с эмблемой 335-й эскадрильи, обозначающий место стоянки самолетов подразделения на авиабазе Эглин.



Компоновка самолета F-105D

1—диэлектрический носовой обтекатель (откидывается влево); 2—антенна радиолокатора; 3—радиолокационная станция NASARR R-14A; 4—антенна радиокомпы; 5—передний отсек электронного оборудования; 6—пушка M-61 с гидроприводом; 7—пушечный канал; 8—снарядный барабан (беззвеньевое питание); 9—гильзосборник; 10—газификатор жидкого кислорода; 11—штуцер для заправки кислородом; 12—горловина для заправки топливом в полете; 13—приемник топлива в полете; 14—ПВД; 15—лобовое бронестекло; 16—боковые слоистые панели; 17—аварийная ветрянка привода генератора переменного тока; 18—фонарь с электроприводом; 19—кнопка аварийного выключения привода фонаря; 20—наружный замок фонаря; 21—рукоятка сбрасывания фонаря; 22—радиолокационный прицел; 23—агрегат кондиционирования воздуха; 24—левый и правый отсеки электронного оборудования; 25—отсек гидросистем; 26—носовая стойка шасси (убирается вперед); 27—шлиц-шар-

нир; 28—гидропривод управления с электрическим включением; 29—аккумулятор автомата торможения; 30—рулевая фара; 31—радиолокационный рефлектор; 32—технологический разъем; 33—пол кабины; 34—регулируемый воздухозаборник; 35—перегородка для отвода пограничного слоя; 36—воздушный тракт двигателя; 37—дополнительный заборник, открытый при выпущенном шасси; 38—кованый лонжерон центроплана; 39—передний узел крепления крыла; 40—задний узел крепления крыла; 41—отклоняющийся носок крыла (максимально на 20°); 42—привод 41; 43—закрылки Фаулера (отклоняемые на 34°5); 44—кованый лонжерон; 45—фрезерованная обшивка; 46—пяти-секционные интерцепторы; 47—направляющие для 43; 48—элероны слоистой конструкции, применяемые при малых скоростях; 49—гидропривод элеронов; 50—механизм совмещения отклонения элеронов с интерцепторами; 51—трубопроводы от подвесных баков; 52—заправочная горловина подвесного бака; 53—

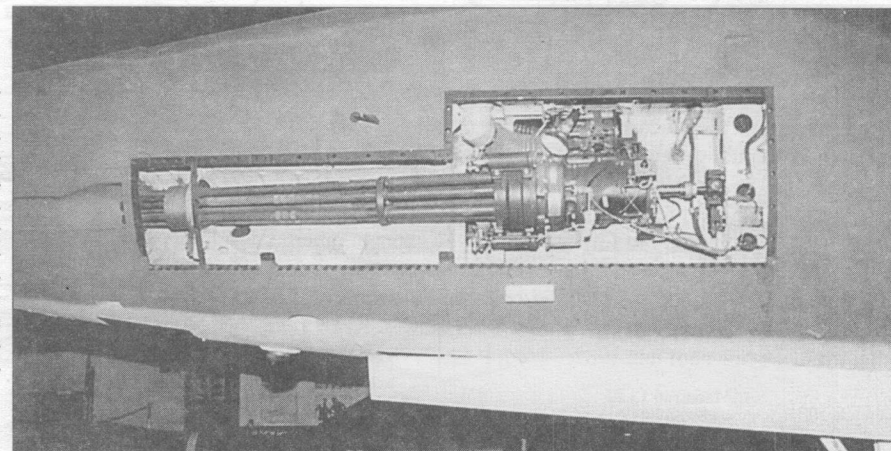
подвесной бак емкостью 1700 л; 54—контейнер для заправки топливом при использовании самолета в качестве заправщика; 55—передний топливный бак; 56—главный топливный бак; 57—задний топливный бак; 58—слив из баков; 59—узел крепления главной стойки шасси; 60—складывающийся подкос; 61—многодисковые тормоза с автоматом торможения; 62—люки доступа к топливным бакам; 63—ТРД; 64—пожарные перегородки из нержавеющей стали; 65—пожарная перегородка; 66—перепуск воздуха; 67—маслобак емкостью 20 л; 68—слив масла; 69—маслозаправочная горловина; 70—доступ к узлу крепления двигателя на направляющей; 71—группа агрегатов (два лючка снизу); 72—люк в воздушный тракт двигателя; 73—кожух компрессора и турбины; 74—охлаждающий воздух к форсажной камере; 75—выход воздуха из 73; 76—отсоединение тяги руля направления; 77—отсоединение хвостовой части фюзеляжа

(4 болта); 78—отсек гидроусилителя руля направления; 79—форсушки форсажной камеры; 80—привод регулирования сопла; 81—ось поворота стабилизатора; 82—четыре ленточные воздушные тормоза; 83—привод воздушных тормозов; 84—лепестки на взлете открываются на 19°; 85—отклонение лепестков при выпущенном шасси ограничено; 86—плоскость турбины; 87—отсек посадочного парашюта; 88—доступ к антенне; 89—демпферы «зуда»; 90—горловина для заправки топливом под давлением; 91—порочной стартер; 92—бак для воды емкостью 136 л; 93—основной гидробак в колоде шасси; 94—снаряд «Буллар»; 95—в крыле нет топливных баков; 96—аккумулятор емкостью 100 а·час; 97—ветрянка; 98—аварийный и вспомогательный гидравкумуляторы; 99—вспомогательный гидробачок и заправочная горловина; 100—выхлоп из 17; 101—контейнер с практическими бомбами; 102—гидроцилиндр сбрасывания бомбы

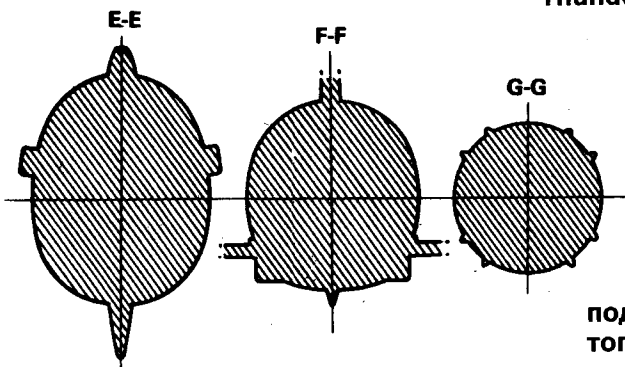


Носовая часть фюзеляжа самолета F-105D была на 16,3 дюйма (41,4 см) длиннее, чем у F-105B. Дополнительные объемы в носовой части фюзеляжа потребовались для размещения радиоэлектронного оборудования, делавшего «Тандерчиф» всепогодным. Место установки 20-мм пушки «Вулкан» не изменилось, хотя из-за более длинной носовой части фюзеляжа может создаться впечатление будто бы пушка на F-105D по сравнению с F-105B сдвинута назад. Восстановленный «Тандерчиф» демонстрируется в музее авиации Эггин, Вальпараисо, шт. Флорида.

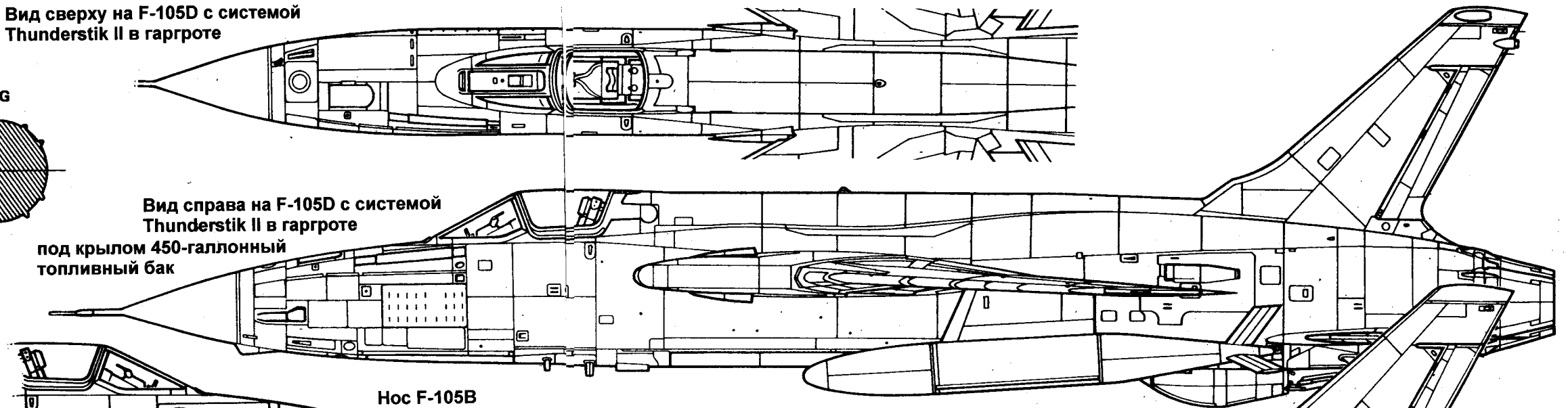
Борт фюзеляжа истребителя-бомбардировщика F-105D со снятой панелью доступа к пушке «Вулкан». Интерьер отсека пушки окрашен краской Zinc Chromate Green (FS-34151). Начальная скорость выпущенного из пушки M61A1 снаряда 1030,2 м/с, скорость 6000 снарядов в минуту.



Вид сверху на F-105D с системой
Thunderstik II в гаргроте

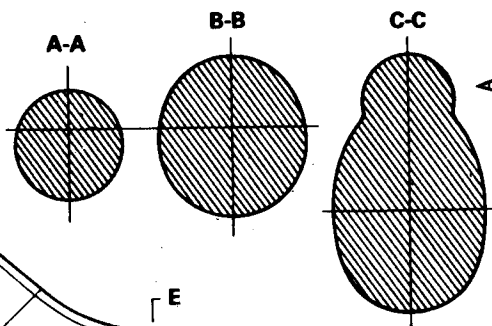
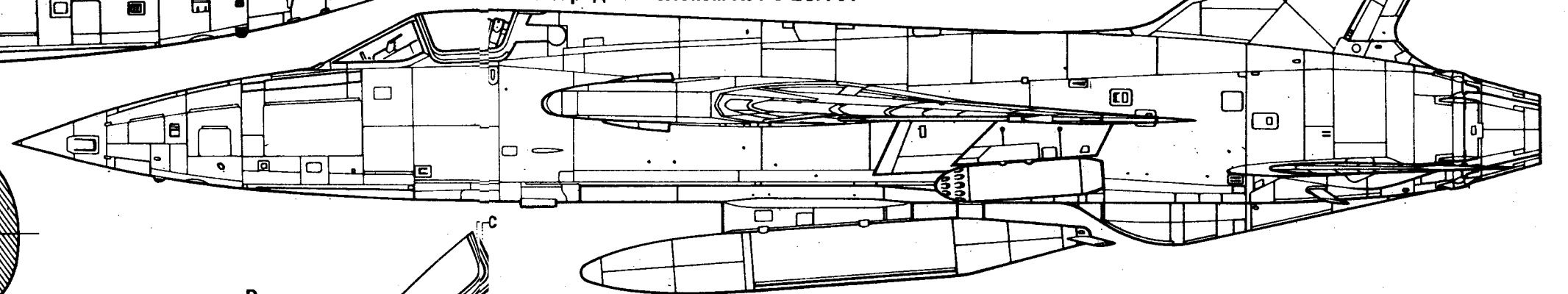
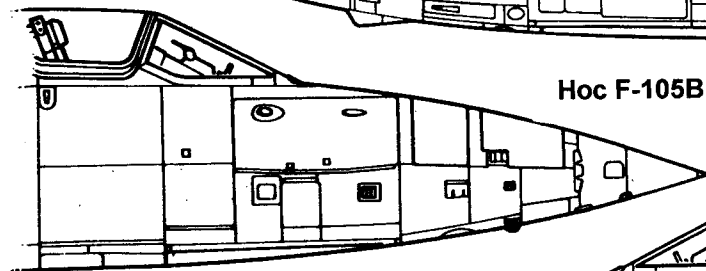


Вид справа на F-105D с системой
Thunderstik II в гаргроте
под крылом 450-галлонный
топливный бак

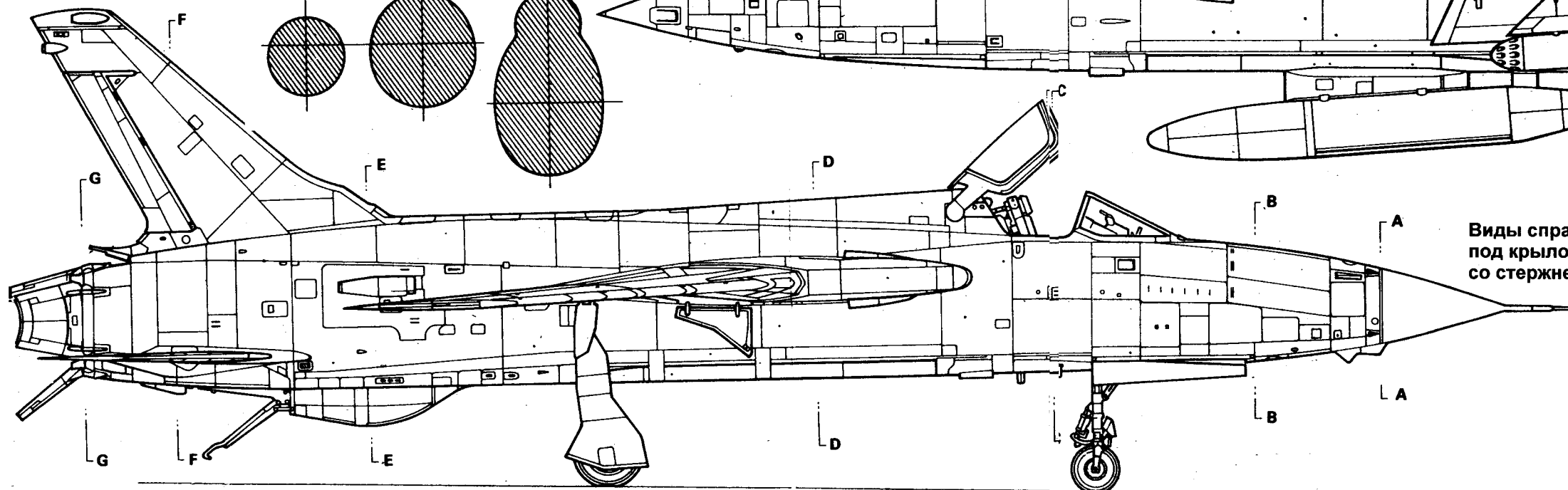


Нос F-105B

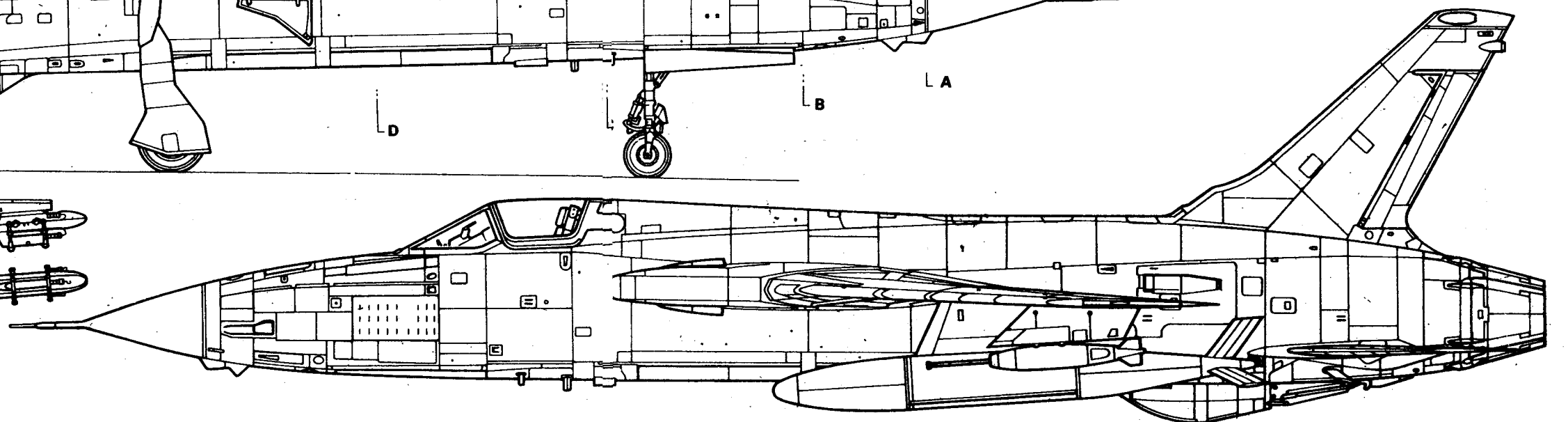
F-105B с 450-галлонным топливным баком
и 19-зарядным блоком НУРС LUA 51



Виды справа и слева на F-105D
под крылом: осколочно-фугасная 227-кг бомба Mk 82
со стержнем дистанционного подрыва и топливный бак



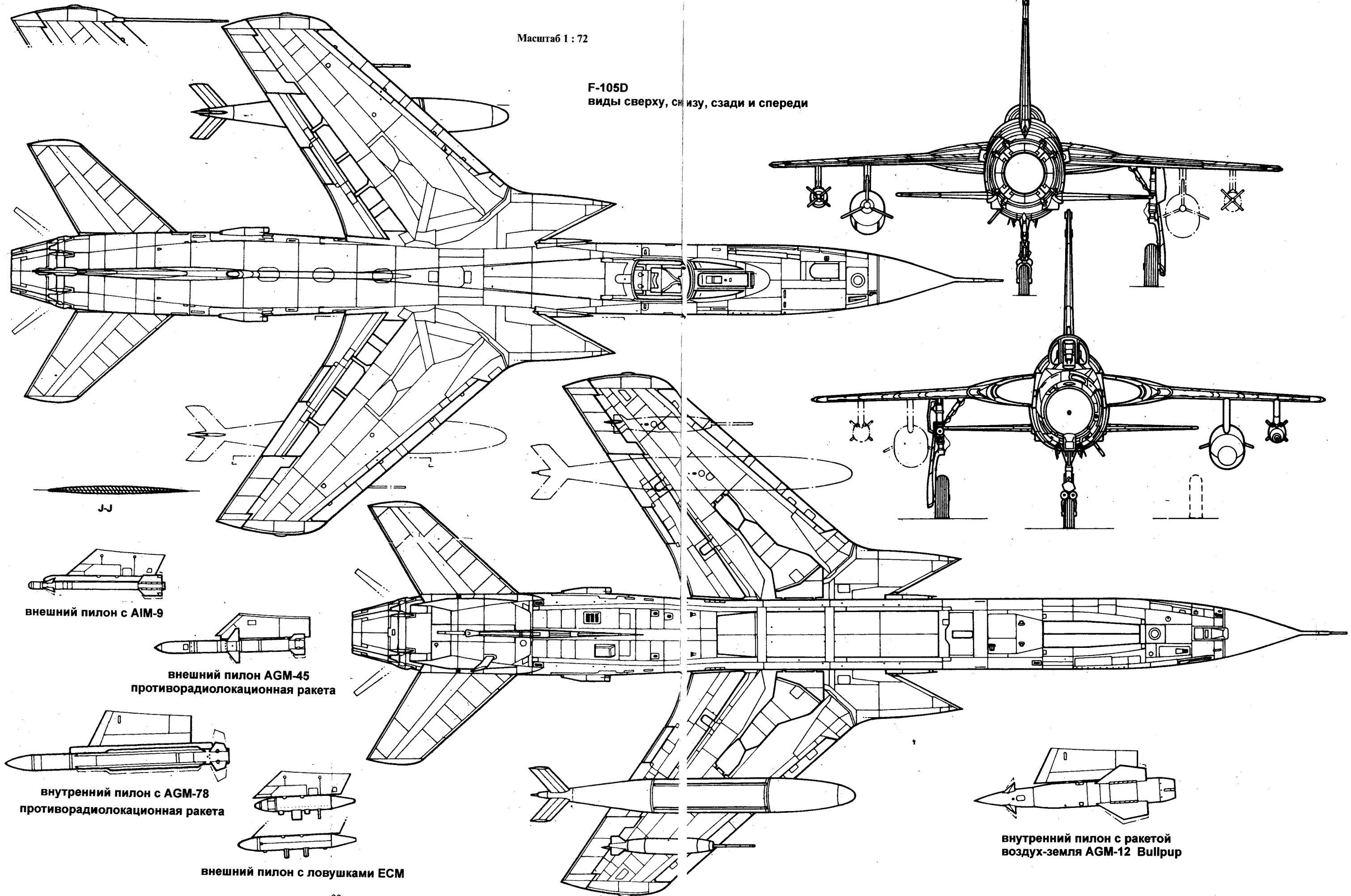
пилон для бомб Mk 82



Масштаб 1 : 72

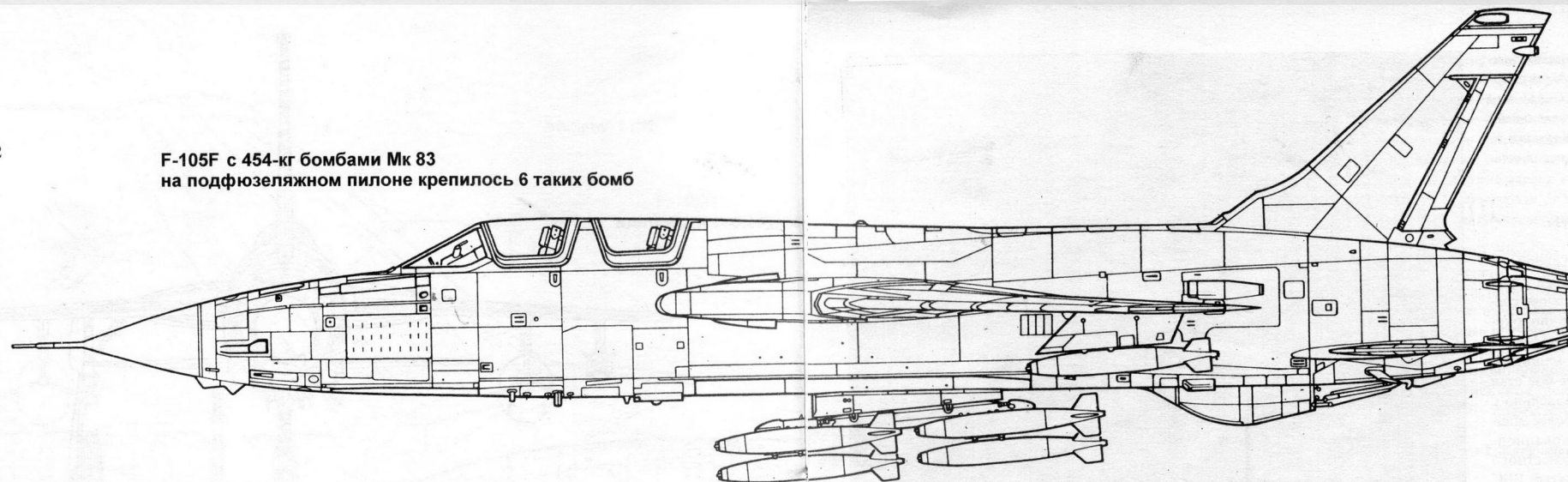
Масштаб 1 : 72

F-105D
виды сверху, снизу, сзади и спереди



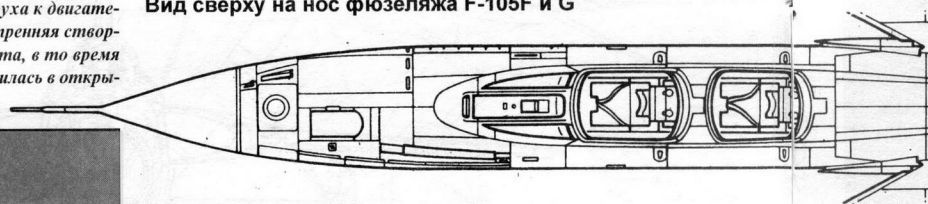
Масштаб 1 : 72

**F-105F с 454-кг бомбами Mk 83
на подфюзеляжном пилоне крепилось 6 таких бомб**



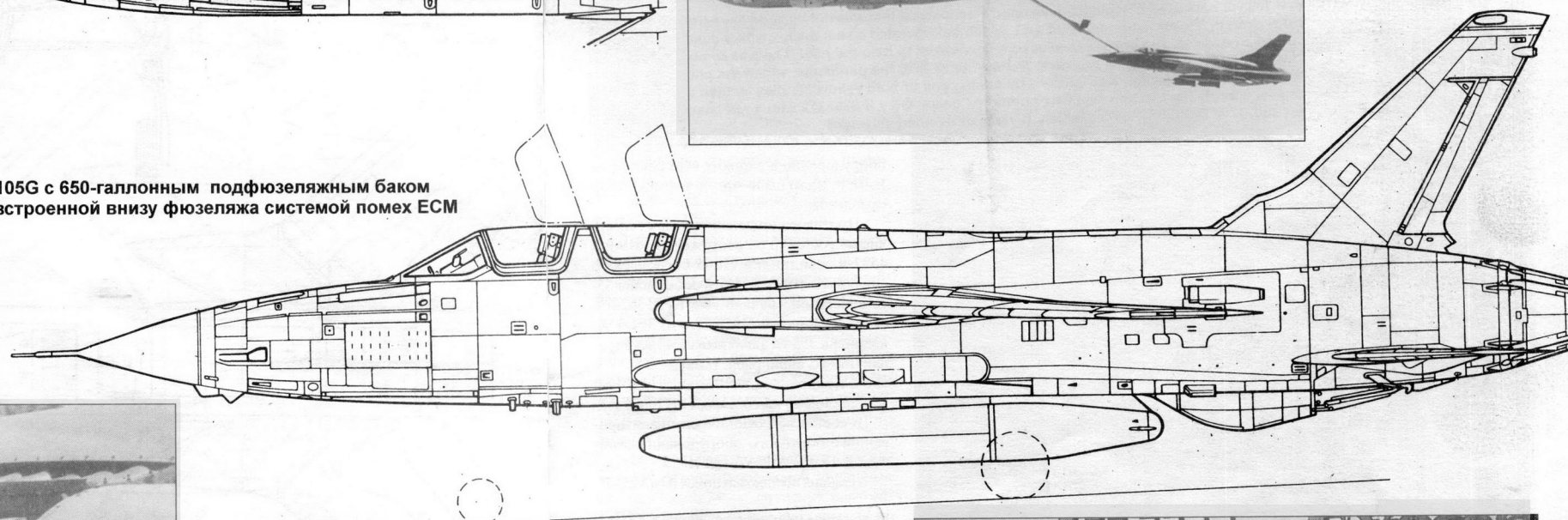
На F-105D был тот же регулируемый воздухозаборник, что и на F-105B. Обратите внимание на щиток отвода пограничного слоя от воздухозаборника. Регулируемая рампа находится в глубине канала подвода воздуха к двигателю J75-P-19W. Снимок сделан в музее. Внутренняя створка ниши левой основной опоры шасси закрыта, в то время как на «аэродромных» самолетах она находилась в открытом положении.

Вид сверху на нос фюзеляжа F-105F и G



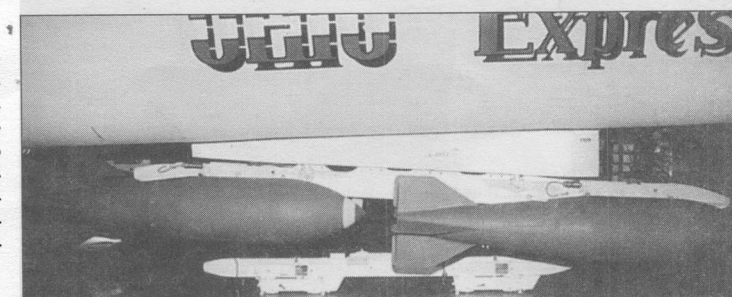
Дозаправка «Тандерчифа» от танкера Боинг KC-135A «Стратотанкер» над Южным Вьетнамом, декабрь 1969 г. Рядом летят два F-105D, один из которых уже дозаправился, а второй ожидает своей очереди. На «Тандерчифах» подвешены 750-фунтовые бомбы, истребители-бомбардировщики принадлежат 333-й тактической истребительной эскадрилье 355-й тактического истребительного авиакрыла. Эскадрилья базировалась в Такли, Таиланд.

**F-105G с 650-галлонным подфюзеляжным баком
и встроенной внизу фюзеляжа системой помех ECM**



Магазин барабанного типа к пушке «Вулкан» расположен в правой части фюзеляжа перед кабиной летчика. Боекомплект - 1028 снарядов. Панель доступа к магазину откидывается вверх на петлях, сама панель складывается вдвое. Снимок «Тандерчифа» сделан в Американском авиационном музее, расположенном на территории аэропорта Рипаблик, Фэрмингдэйл, Нью-Йорк.

На центральном подфюзеляжном пилоне установлен многозамковый бомбодержатель MER (Multiple Ejector Rack), на котором подвешены четыре 750-фунтовые бомбы M117, на держателе можно было подвесить до шести бомб. Пилон закреплен на створках внутреннего бомбоотсека. Самолет F-105D «OHIO Express» (59-1771) находится в экспозиции авиационного музея на авиабазе Эглин.

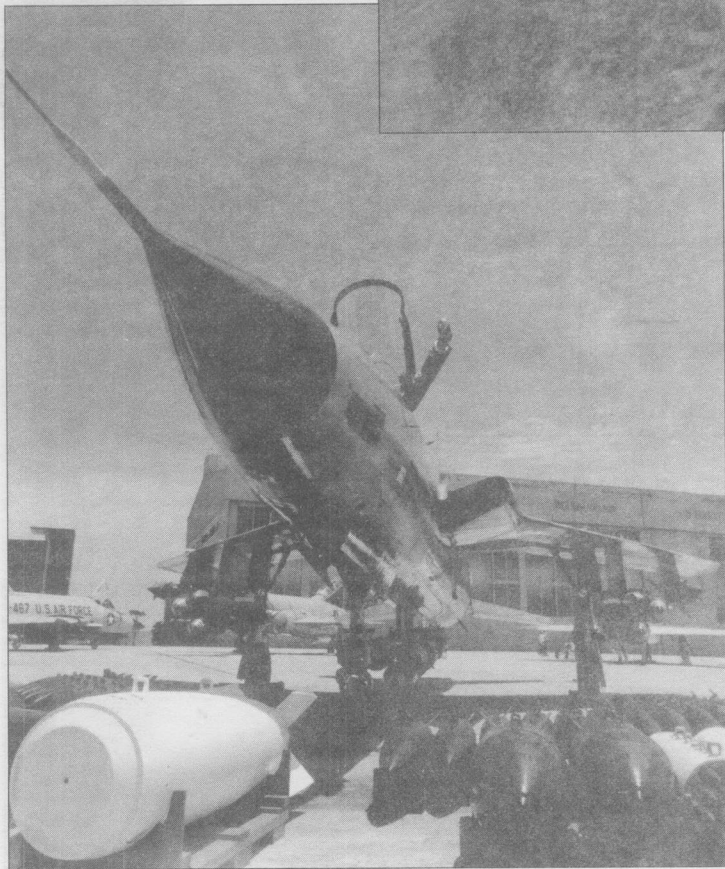


Дозаправка в воздухе истребителя-бомбардировщика F-105D, снимок сделан с борта самолета-заправщика KC-135 над Юго-Восточной Азией. Обратите внимание на два светлых шлейфа за крылом F-105D - это сбрасывается лишнее топливо из переполненных баков.

Гроза радаров: F-105F/G «Wild Weasel»

Мощная система ПВО Северного Вьетнама заставила американцев резко активизировать работы по созданию специализированного противорадиолокационного самолета в рамках программы «Wild Weasel». Первой такой машиной, нашедшей применение на поле боя стал F-100F «Супер Сейбр». Параллельно с «Супер Сейбром» создавался более мощный ударный противорадиолокационный комплекс на основе двухместного «Тандерчифа». Почти отвергнутый ВВС учебно-боевой F-105F пришелся как нельзя более к месту. Прототип F-105F «Wild Weasel II» совершил первый полет выполнил в начале 1966г., а к концу года в Юго-Восточной Азии находилось 23 таких самолета.

В марте 1968г. развернулось проектирование EF-105F, почти сразу же переименованного в F-105G «Wild Weasel III». Программа предусматривала пере-



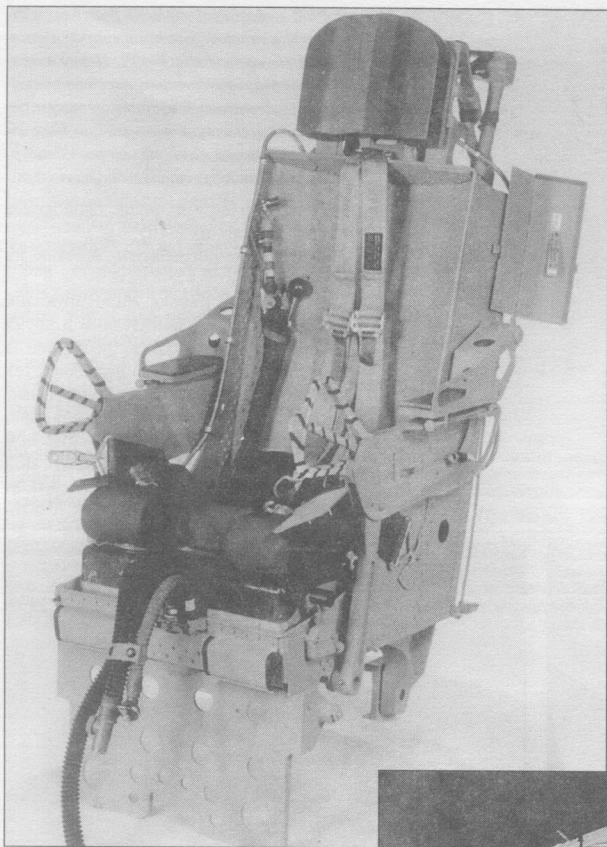
оборудование в вариант «G» самолетов F-105F, всего было модернизировано 60-70 самолетов.

Противорадиолокационные «Тандерчифы» состояли на вооружении 4519-й и 4537-й эскадрилий (1965-69г.г.); 18-го авиакрыла (1973г.); 561-й эскадрильи 35-го авиакрыла (начало 70-х г.г.); 562-й и 563-й эскадрилий (1973-78г.г.); 354-й эскадрильи 355-го авиакрыла и 44 эскадрильи 388-го авиакрыла (конец 60-х г.г.); 561-й эскадрильи (до 1973г.); 6010 и 17-й эскадрилий «Уилд Уизел» (1972-74 г.г.).

В состав встроенного специализированного бортового оборудования самолета F-105F «Wild Weasel II»:

- станция постановки помех AN/ALQ-71;

Истребитель-бомбардировщик F-105D и разложенная рядом с ним его боевая нагрузка. На внешних подкрыльевых пилонах самолета подвешены управляемые ракеты класса воздух-поверхность AGM-12 «Булл-пап», на внутренних и центральном подфюзеляжном - 500-фунтовые бомбы. Штанга топливоприемника системы дозаправки в воздухе находится в выпущенном положении. На переднем плане - выкрашенный в светлый цвет ядерные боеприпасы, специзделия подвешивались во внутренних бомбоотсеках.



- станция постановки помех AN/ALQ-87, как альтернатива станции AN/ALQ-71;
- приемник предупреждения о радиолокационном облучении AN/APR-25;
- приемник предупреждения о пусках ракет AN/APR-26.

Типовым вариантом внешней подвески считался следующий:

Внешние крыльевые пилоны: контейнер со станцией постановки помех AN/ALQ-71/87

Внутренние крыльевые пилоны: противорадиолокационная ракета AGM-45 «Шрайк», или AGM-78 «Стандарт», или до четырех 340-кг фугасных бомб M-117HE, или подвесной 450-литровый топливный бак

Центральный подфюзеляжный пylon: 650-литровый подвесной топливный бак или шесть 340-кг фугасных бомб M-117HE, или пять 454-кг фугасных бомб Mk.83HE.

Приборная доска истребителя-бомбардировщика F-105D значительно отличается от приборной доски F-105B. В нижней части приборной доски установлен индикатор RLC R-14 (на снимке частично закрыт ручкой управления). Приборные доски последующих модификаций «Тандерчифов» отличались от приборной доски F-105D не сильно. Боковые пульта не менялись, такие же как на F-105B.

На всех модификациях самолетов F-105 ставились катапультируемые кресла, разработанные фирмой Рипаблик. Эти кресла не устанавливались ни на одном самолете ВВС США, кроме «Тандерчифа». Кресло представляло собой автономную конструкцию. Катапультирование производилось путем выдергивания одной или двух держек (окрашены в желтый цвет с черными полосками). Кресло окрашено в серый цвет (FS-36231), заголовник - красный, сиденье - грязно-оливковое (FS-34087).

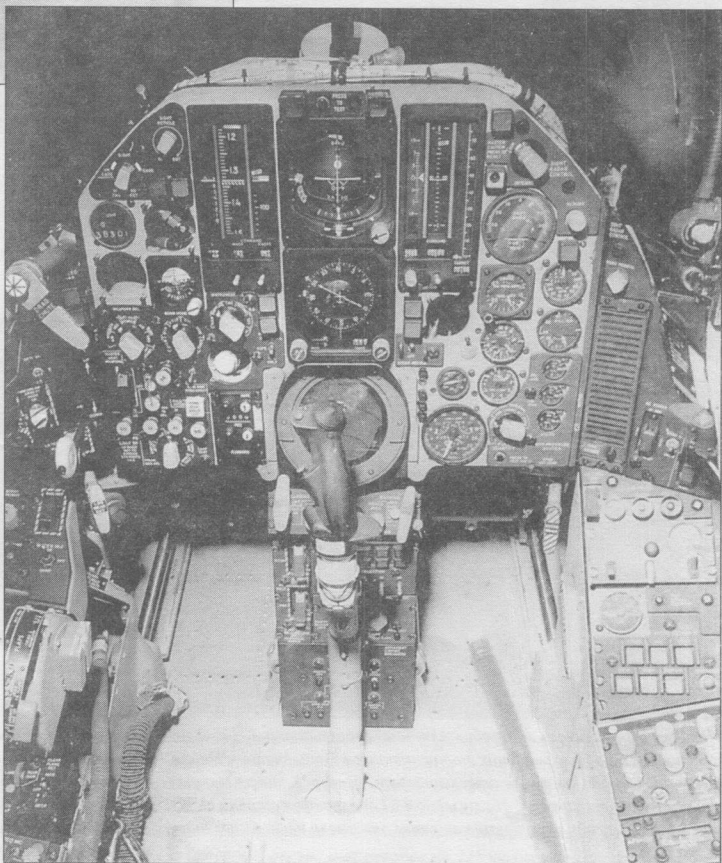
На F-105G ставились более совершенные приемники предупреждения о радиолокационном обнаружении и пусках ракет. Система AN/ALR-46 могла одновременно анализировать и идентифицировать излучение 16 передатчиков, определяя примерные азимуты на источники.

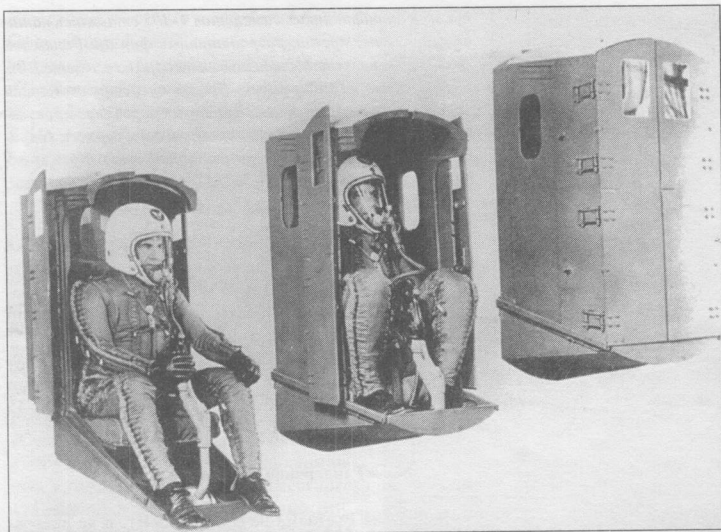
В вариант F-105F «Wild Weasel II» было переоборудовано 86 учебно-боевых «Тандерчифов»; 56 из них дорабатывались под использование ракет AGM-45 «Шрайк», 30 - под AGM-78 «Стандарт».

«Тандерчифы» летят на войну

Война для Вьетнама началась в 1941г. и не прекращалась практически до 1975г. ВВС США начали втягиваться в конфликт с 1961г., когда на авиабазе Тансоннат была размещена американская военная миссия, предназначенная для оказания помощи в строительстве военно-воздушных сил Южного Вьетнама. В октябре 1962г. миссия была преобразована во 2-ю воздушную дивизию, организационно входившую в состав 13-й воздушной армии Тихоокеанского командования ВВС США.

Участник войны во Вьетнаме майор Джеральд Д. Ларсон на страницах журнала «Эйр форс» как-то при-





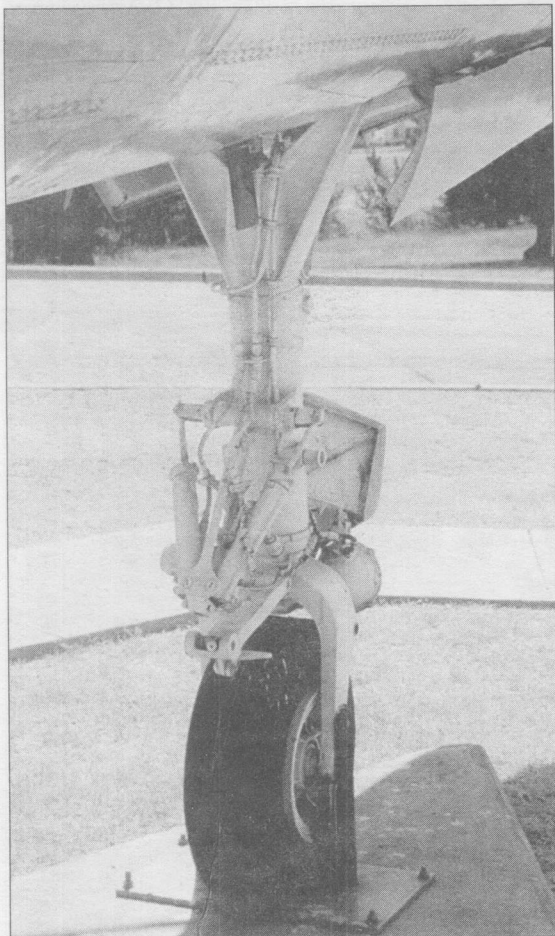
В 1968 г. фирма Фэйрчелд Рипаблик разработала спасательную капсулу для оснащения ею самолетов F-105. Перед катапультированием створки капсулы закрывались, обеспечивая защиту летчика от скоростного воздушного потока. Был изготовлен макет капсулы, но на «Тандерчиф» капсула не устанавливалась.

вел разговор двух летчиков, один летает на F-4, другой - на F-105:

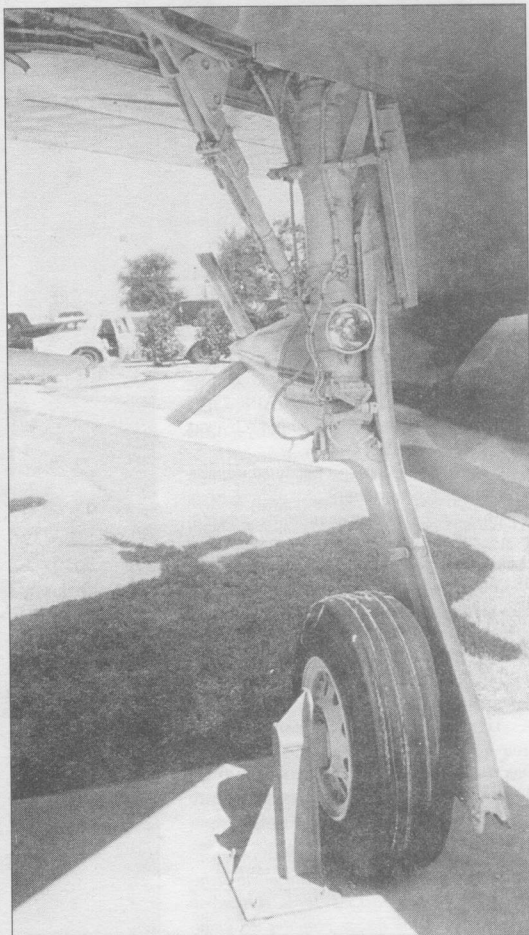
- Я летчик-истребитель, я летаю на «Фантоме»!

- Как смеет парень, пилотирующий аэроплан с двумя двигателями и двумя кабинами, называть себя истребителем?!!!

Запоминается обычно последнее, так и «Фантом», который в заключительные годы «грязной войны» взял на себя львиную часть боевой работы, стал символом присутствия США в Индокитае. «Мой «Фантом» как пуля быстрый...», - кто из поколения советских мальчишек 70-х го-



Носовая опора шасси истребителя-бомбардировщика F-105D не изменилась и на более поздних модификациях «Тандерчифа». Опора убирается в фюзеляжный отсек поворотом вперед, отсек закрывается двумя створками. На музее «Тандерчифе» стойка окрашена в белый цвет, в то время как ранее она имела цвет алюминия («FS-17178»).



Основные опоры шасси убирались в крыльевые ниши поворотом по направлению к фюзеляжу. Приводы уборки всех трех опор шасси - гидравлические. Обратите внимание на закрепленную на стойке посадочную фару. Кинематика основных опор шасси F-105D такая же, как на F-105B, но конструкция опор и механизма уборки/выпуска усилена из-за возросшей массы самолета.

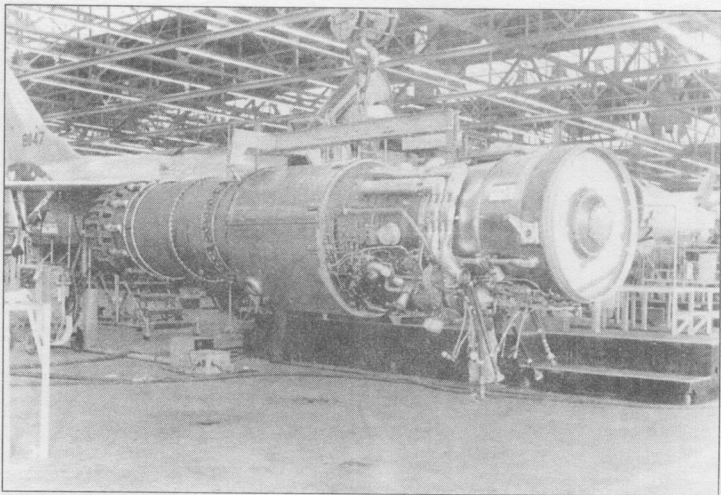
дов не знает этой песни? На самом деле «первую скрипку» в 60-е годы в Индокитае играли неуклюжие внешние истребители-бомбардировщики Рипаблик F-105 «Тандерчиф» - «Тады», но вся слава досталась «Фантомам». Понятно, что летчики «Тандерчифов» не упускали возможности поддеть своих коллег, летавших на «двухместных аэропланах с двумя двигателями».

Первый боевой вылет в Индокитае самолетов F-105 зафиксирован в августе 1964г., когда четверка «Тандерчифов» из 36-й тактической истребительной эскадрильи ВВС США приняла участие в поисково-спасательной операции. Над Лаосом был сбит американский самолет, звено F-105D взлетело с тайландской базы Корат на сопровождение поисково-спасательного вертолета. В ходе выполнения задания один F-105D (заводской номер 62-4371) получил повреждения от зенитного огня, но летчик смог дотянуть на подбитой машине до Кората.

США готовились к нанесению ударов с воздуха по территории Демократической республики Вьетнам загоды. Гораздо раньше, чем имела место атака вьетнамскими торпедными катерами американских эсминцев «Мэддокс» и «Тернер Джой» на столе начальника штаба ВВС США уже лежал список из 94 подлежащих уничтожению северовьетнамских объектов. Сей факт совершенно спокойно подтвердил в большом интервью журналу «Авиэйшн Уик» генерал-майор ВВС Гилберт Л. Мейер, интервью было опубликовано по горячим следам, в ноябре 1967г.

На начальном этапе полномасштабной войны политическое руководство США решало три стратегических задачи: оказание помощи правительству Южного Вьетнама в установлении контроля над территорией страны; пресечение поступления военной помощи «внутреннему» врагу; оказание поэтапного давления на Северный Вьетнам с целью заставить правительство ДРВ прекратить поддержку коммунистического движения на Юге. Одним из главных инструментов решения последней задачи стали истребители-бомбардировщики F-105 «Тандерчиф». Поэтапное давление на Северный Вьетнам предполагало нанесение «дозированных ударов» по военным и промышленным объектам страны, нарушение транспортной системы, особенно в районах, прилегающих в демилитаризованной зоне вдоль 17-й параллели. «Поэтапная» стратегия «дозированных» ударов подвергалась ожесточенной критике со стороны «ястребов», того же генерала Мейера. Критике, надо сказать, обоснованной:

- Мы уничтожаем мост, его ремонтируют, мы опять уничтожаем мост и так далее... Мы разбили почти все электростанции Северного Вьетнама, но во Вьетнаме появилось примерно 2000 дизель-генераторов, в результате система электроснабжения не была выведена из строя... Наша авиация выполняет тысячи само-



Двигатель Прайт энд Уитни J75-P-19W поднят кран-балкой перед установкой на истребитель-бомбардировщик F-105D, сборочный цех завода в Фермингдэиле, Нью-Йорк. «Тандерчифы» оснащались различными вариантами двигателя J75, самым мощным был J75-P-19W, который ставился на F-105D/F/G. За счет впрыска воды и использования форсажной камеры тягу удалось поднять до 26 500 фунтов, тяга на форсаже без впрыска воды составляла 24 500 фунтов, тяга без форсажа - 14 300 фунтов.



Установка нового двигателя на F-105D, авиабаза Корат, Таиланд. Двигатель закатывается в фюзеляж с трейлера Model 4000A. Трейлер оборудован гидropодъемником. Задняя часть фюзеляжа самолета для удобства замены двигателя выполнялась отъемной. Нормальный ресурс двигателя J75 составлял 200 часов, однако из-за особенностей использования самолетов в Юго-Восточной Азии (продолжительные полеты на малых высотах и больших скоростях) ресурс был снижен до 125 часов.



Запуск двигателя F-105 осуществлялся с помощью пиропатронов, дававших шлейф черного дыма. На снимке - техник запускает двигатель, летчика в кабине, но стрелялка еще не убрана.

лето-вылетов на «вооруженную разведку», вместо того, чтобы нанести решительный удар по самому уязвимому месту ДРВ - порту Хайфон». Зачем превращать в пустыню тысячи квадратных миль джунглей, если можно просто вывести из строя все портовое оборудование Хайфона, че-

рез который Вьетнам получает до 85% необходимых грузов? Существование запретных для налетов авиации зон вдоль границы с Китаем и вокруг Ханоя приводит к неоправданным потерям.

Мейер знал о чем говорил - с апреля 1965г. по август 1966г. он являлся замес-

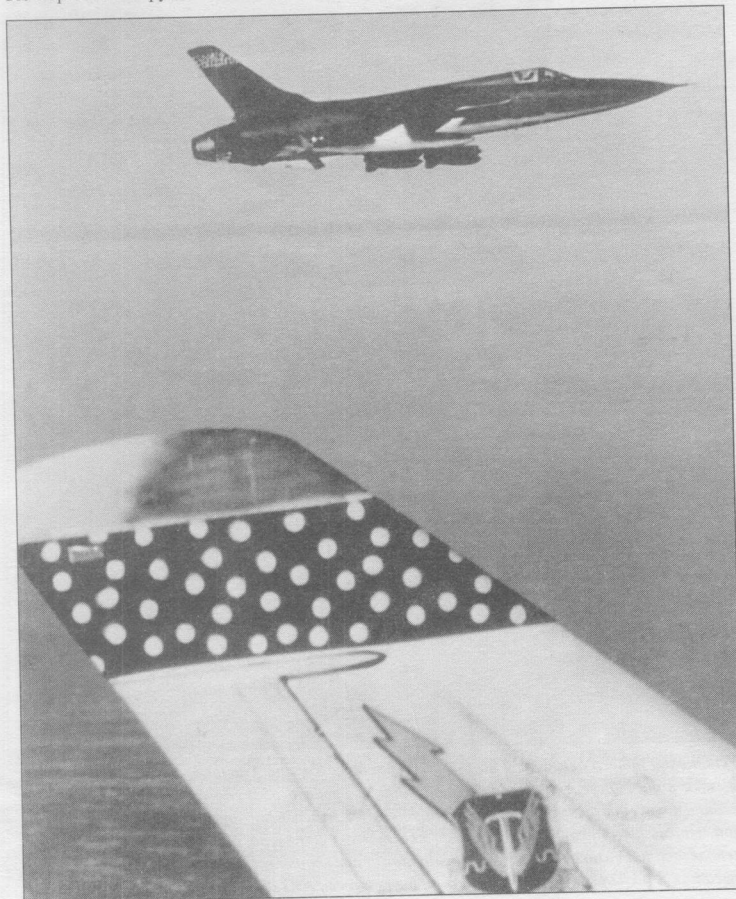
тителем командующего 7-й воздушной армией ВВС США, американской авиационной группировкой в Индокитае. Потери в истребителях-бомбардировщиках были действительно высокими. Министр обороны США Роберт Макнамара так поставил задачу летчикам:

«...целью является оказать влияние на развитие ситуации в Южном Вьетнаме. Не следует наносить удары по электростанциям, топливозапасникам, портам, плотинам. Наши цели - дороги, места перегрузки военных материалов с одного вида транспорта на другой.

Указания Макнамары выполнялись не всеми и не всегда, тем не менее министр обороны здорово повлиял на тактику и стратегию использования авиации над Северным Вьетнамом.

Воздушное наступление на ДРВ началось в феврале 1965г., когда США создали в регионе мощную авиационную группировку. Эскадрильи истребителей-бомбардировщиков F-105 базировались в Кадене. 2 марта самолеты 12-й и 67-й эскадрилий бомбили военные склады в Ксомбонге, это был первый рейд «Тадов» на Север. Сюрпризом для американцев стало появление в небе вьетнамских истребителей, причем появление весьма эффективное. Утро 4 апреля началось для системы ПВО ДРВ с прорывов американских самолетов-разведчиков над Тханьхоа. Затем появились большие группы ударных самолетов, которые направлялись к расположенному в Хамранге мосту (по мосту накануне уже наносила удар палубная авиация ВМС США) и в сторону электростанции в Тханьхоа. В 10ч 20мин. с аэродрома Нойбай взлетело отвлекающее звено истребителей МиГ-17 (летчики Ли Тронг Лонг, Фам Ван Так, Хо Ван Кай и Тран Минь Фуонг). Звено набрало высоту 8000м, после чего стало патрулировать над Вабанем и Фулай, провинция Намха, отвлекая внимание американцев от ударной группы. Ударное звено МиГов возглавлял Тран Хань:

- Я был командиром ударного звена,



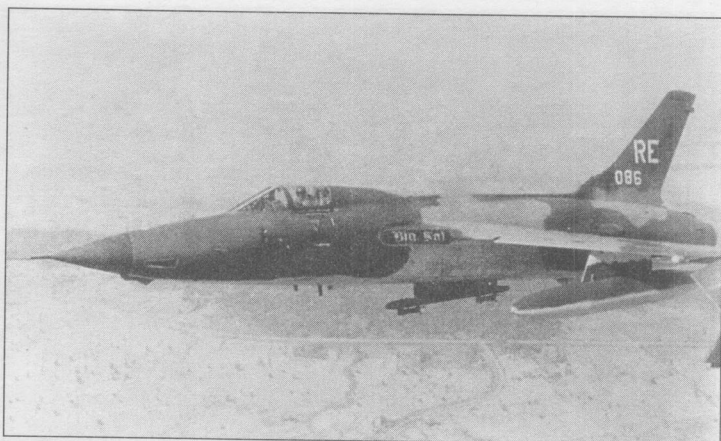
Пара F-105D из 335-й тактической истребительной эскадрильи 4-го тактического истребительного авиакрыла в полете, операция «Роллинг Тандер». Воздушная кампания против Северного Вьетнама, получившая кодовое наименование «Роллинг Тандер» проводилась в период с 1965 по 1968 г.г. Самолет на заднем плане перекрашен в камуфляж, в то время как самолет на переднем плане (видна только часть кила) пока еще не окрашенный. Обратите внимание на изображенную на киле эмблему тактического авиационного командования. Эмблема нанесена на фоне молнии желтого цвета с красной окантовкой. В законцовке кила установлена антенна приемника предупреждения об электромагнитном облучении, «Тандерчифы» начали комплектоваться такими приемниками в 1965 г.

моим ведомым летел Фам Гиай, ведущим второй пары - Ли Минь Хуан, ведомым второй пары - Тран Нгуен Нам. Я пошел на взлет в 10ч 22мин. Погода была облачной, над землей висел туман. На малой высоте мы взяли курс на восток, затем изменили направление полета на юго-восточное и вышли в район патрулирования. В 10ч 30мин. я установил визуальный контакт с противником: группой из четырех истребителей-бомбардировщиков F-105D «Тандерчиф». Тандерчифы как раз освобождались от бомб. Я приказал ведомому прикрыть меня.

- Огонь по самолету противника из всех трех бортовых пушек открыл с дистанции в 400м. «Тандерчиф» загорелся и рухнул в море. Американцы развернулись, чтобы атаковать нас, мы разошлись на пары. Я с ведомым взяли курс на юг от моста в Хамранге, пара Ли Минь Хуана пошла на север. Ли Минь Хуан сбил второй F-105D. Бой продолжался, за счет численного превосходства противник сбил самолеты Фам Гиая, Ли Минь Хуана и Тран Нгуен Нама.

Вьетнамские летчики 4 апреля провели второй в истории ВВС своей страны воздушный бой (первый имел место 3 апреля). Три МиГ-17 были сбиты, но и ВВС США потеряли два «Тандерчифа». Американцы не зафиксировали побед своих летчиков в воздушном бою 4 апреля, возможно все три погибших вьетнамских летчика стали жертвами точной стрельбы «дружественной» зенитной артиллерии. Вполне мог сработать старый принцип зенитчиков: «Сначала стреляй, а потом выясняй по кому», тем более, что тогда вьетнамские истребители в небе пока еще являлись ну очень большой редкостью. ВВС США официально признали потерю двух истребителей-бомбардировщиков F-105D (59-1754 и 59-1764) из 335-го тактического авиационного крыла. Летчики, майор Ф. И. Беннет и капитан Дж. Э. Мэгнуссон, погибли. После боя 4 апреля ударные группы «Тандерчифов» в обязательном порядке сопровождали самолеты F-4C, оснащенные исключительно ракетами воздух-воздух, а в состав подвески F-105 стали включать один «Сайдуиндер» (на внешнем пилоне). Когда возросла угроза от ЗПК, на противоположном «сайдуиндерному» пилоне пришлось монтировать контейнер QRC-160 с аппаратурой РЭБ.

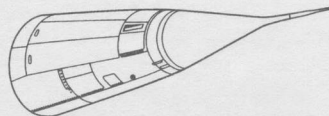
Тройка F-105D из 335-го тактического истребительного авиакрыла возвращается в Такли из боевого вылета, начало 1970 г. Два ближайших самолета (RE/61-076 и RE/62-4361) принадлежат 44-й тактической истребительной эскадрилье, третий «Тандерчиф» (RU/59-1731) - 357-й эскадрилье. На всех трех самолетах под крыльями подвешены внешние топливные баки емкостью по 450 галлонов (1703,4 л), на центральных подфюзеляжных пилонах - многозарядные бомбодержатели MER.



«Big Sab» - F-105D (RE/61-086) из 44-й тактической истребительной эскадрильи 335-го тактического истребительного авиакрыла, снимок февраля 1970 г. Фотография сделана в воздушном пространстве Южного Вьетнама на обратном маршруте от объекта удара в ДРВ к авиабазе Такли в Таиланде. В нижней носовой части фюзеляжа виден обтекатель антенны приемника предупреждения об электромагнитном облучении AN/APR-25/26, в задней части обтекателя установлена кинокамера (объективом назад) для фиксации результатов налета. Еще одна антенна приемника AN/APR-25/26 установлена в верхней части киля.

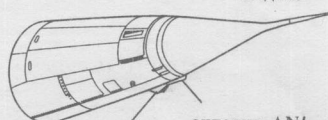
F-105D

ранние



F-105D

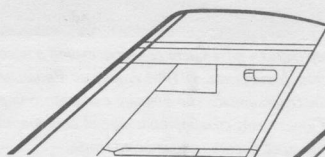
поздние



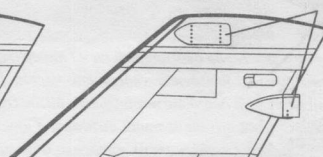
камера объек-
тивом назад

антенна AN/
APR-25/26

F-105D ранние

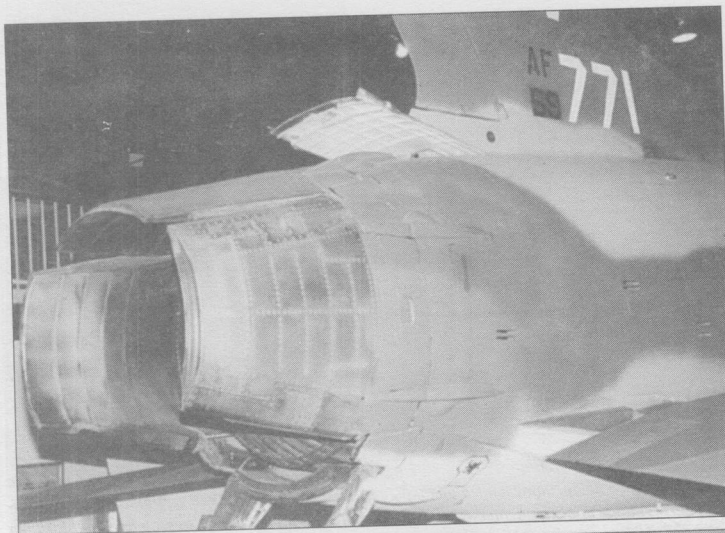


F-105D поздние

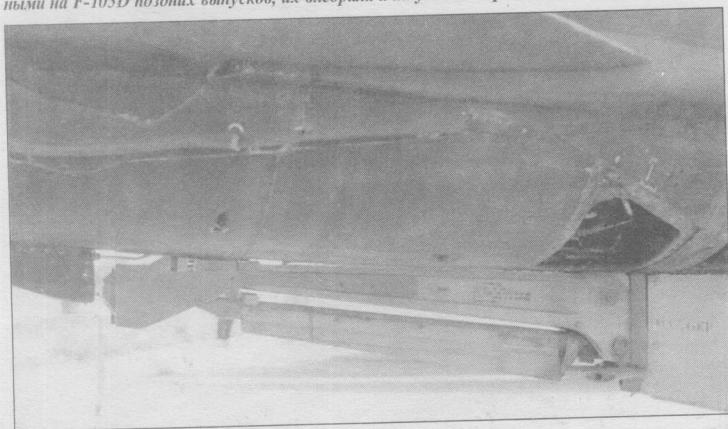


антенна AN/
APR-25/26





Несколько случаев пожаров двигателей на «Тандерчидах» позволили сделать вывод о несовершенстве системы охлаждения хвостовой части фюзеляжа. В 1964 г. фирма Рипаблик внедрила в конструкцию два дополнительных воздухозаборника (по одному с каждого борта) для снижения риска возникновения пожара. Такие воздухозаборники стали стандартными на F-105D поздних выпусков, их внедрили и на уже построенные самолеты.



Тормозной гак монтировался под хвостовой частью фюзеляжа «Тандерчида». При отказе тормозов летчик мог остановить движение самолета по полосе выпустив гак, который цеплял натянутые в конце ВПП аэрофинишеры. Гакком комплектовались все серийные «Тандерчифы».

«Тандерчиф» из экспозиции музея на авиабазе Эглин, хорошо виден открытый отсек тормозного парашюта. Подпружиненную крышку отсека закрывали после посадки техники. После падения давления в гидросистеме нижняя створка воздушного тормоза отклонялась почти до предела, а три остальные приоткрывались.

Летом 1965г. у американских летчиков появился новый противник, как показали дальнейшие события - противник более грозный, нежели МиГи. Первой жертвой ЗРК С-75 стал «Фантом», сбитый 24 июля. Первый «Тандерчиф» был сбит зенитной ракетой 30 сентября в 70км юго-восточнее Ханоя. Огневые позиции зенитно-ракетных дивизионов прочно вошли в число самых приоритетных целей. Очередной «Тандерчиф» ракетчики сбили 5 ноября; 16 ноября группа F-105 атаковала позиции ЗРК, расположенные в 30км от Ханоя. Ракетчики огрызнулись - нападающая сторона не досчиталась одного самолета. Высокая скорость и большие размеры ракеты произвели большое впечатление на летчиков: «Скайхок» без крыльев». Первые попытки поразить позиции ЗРК успеха не имели. До пуска ракет летчики не могли обнаружить хорошо замаскированные позиции, а после пуска вызванные по тревоге ударные группы прибывали к пустому месту - дивизионы быстро меняли позиции. Тогда появилась идея обнаруживать ЗРК по излучению радиолокаторов обзора воздушного пространства. Первым самолетом-охотником за РЛС стал А-4. «Скайхок» засекал цель, а удар наносили «Тандерчифы». Комбинация А-4/F-105 стала первым шагом на пути к появлению весьма эффективных противорадиолокационных самолетов «Уайлд Уингс».

Удары американской авиации по зенитно-ракетным комплексам начались с 27 июля. В этот день 46 «Тандерчифов» бомбили позиции двух дивизионов С-75 в 60км северо-западнее Ханоя. Летчики рапортовали о поражении одной цели, однако первый зенитно-ракетный комплекс американская авиация «официально» уничтожила лишь 17 октября (в налете принимали участие палубные «Скайхоки» и «Интрудеры» с авианосца «Индепенденс»). 7 ноября впервые отличились пилоты «Тадов» - южнее Ханоя было уничтожено два комплекса. 23 ноября «Тандерчифы» нанесли удар по позициям зенитно-ракетного дивизиона в 55км западнее Ханоя. 27 ноября несколько F-105 разбомбили в Донгтме (35км юго-западнее Ханоя) техническую позицию зенитно-ракетного дивизиона; 17 строений было полностью разрушено, остальные три сильно повреждены. Боевая нагрузка истребителей-бомбардировщиков состояла из шести 750-фунтовых бомб, летчикам строго предписывалось сбрасывать все бомбы с одного захода.

Наличие постоянной угрозы со стороны ЗРК заставило американцев изменить тактику. «Тандерчифы» спустились со средних высот к земле, где их не могли достать ракеты, но резко возростала вероятность поражения малокалиберной зенитной артиллерии. Командование считало, что ракеты страшнее, некоторые летчики придерживались иного мнения. Количество направленных в небо стволов калибра 20-, 37-, 57-, 85- и 100-мм исчислялось сотнями. «Пушки в Северном Вьетнаме размножаются как кролики в брачный период!» - рапортовал своему командиру один из пилотов F-105. К целям высшего приоритета теперь добавились позиции зенитной артиллерии. Все больше ударных самолетов отвлекалось от решения стратегической задачи «поэтапного давления» в пользу решения задач насущных - борьбы с системой ПВО. Признанием силы системы ПВО ДРВ стало изменение окраски самолетов ВВС США, точнее - появление окраски. С 1943г. американские боевые самолеты радостно блистали неокрашенным дюралем, теперь яркий блеск сменило скромное обаяние камуфляжа. Первыми камуфляжную окраску получили «Тандерчифы».

В 1965г. на долю истребителей-бомбардировщиков F-105 пришлось примерно 75% всех боевых заданий, выполненных американской авиацией над Северным Вьетнамом. Статистика боевых вылетов самолетов ВВС США на объекты Северного Вьетнама «типичного» месяца 1965г. выглядит следующим образом:

F-105 - 1274

F-4 - 581

F-104 - 48

B-57 - 36

A-1 - 19;

«типичной» недели:

F-105 - 272

F-4 - 50

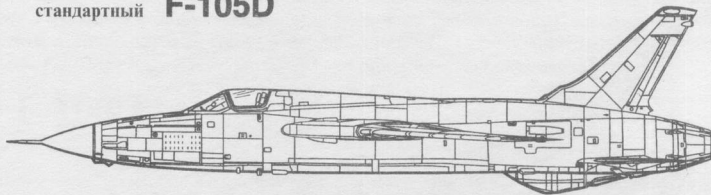
A-1 - 8.

Ежемесячный налет на один F-105 составил 60ч. Как правило, пилоты летали на боевые задания ежедневно, в месяц предоставлялось всего три дня для отдыха. За 1965г. летчики «Тандерчифов», согласно американским данным, вывели из строя 315 мостов, в 2050 местах разрушили автомобильные и в 286 местах железные дороги; 77 раз ударам подвергались склады боеприпасов, 595 раз - места дислокации подразделений вооруженных сил ДРВ, 20 раз - топливохранилища, 65 раз - позиции ЗРК. Потери ВВС США составили более 60 «Тандерчифов», в отдельных эскадрильях потери превысили 30% от числа имевшихся самолетов! Большинство потерь произошло из-за потери управляемости вследствие выхода из строя обоих гидросистем F-105; летчики «тихим незлым» словом поминали конструкторов, посчитавших резервную ручную систему управления анахронизмом. Гидросистемы «Тандерчифа» дуб-



Монтаж бомбардировочной системы «Тандерстик II» на «Тандерчифа» с серийным номером 61-0080, цех завода фирмы Рипаблик в Фэрмингдэйле, август 1968 г. До июля 1971 г. системами «Тандерстик II» были оснащены 30 самолетов F-105D.

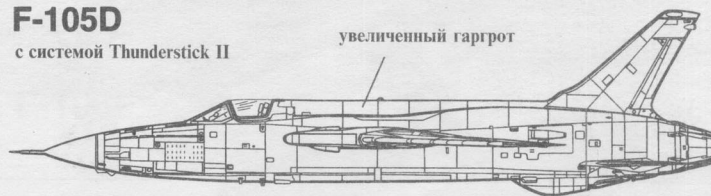
стандартный F-105D



F-105D

с системой Thunderstick II

увеличенный гаргрот



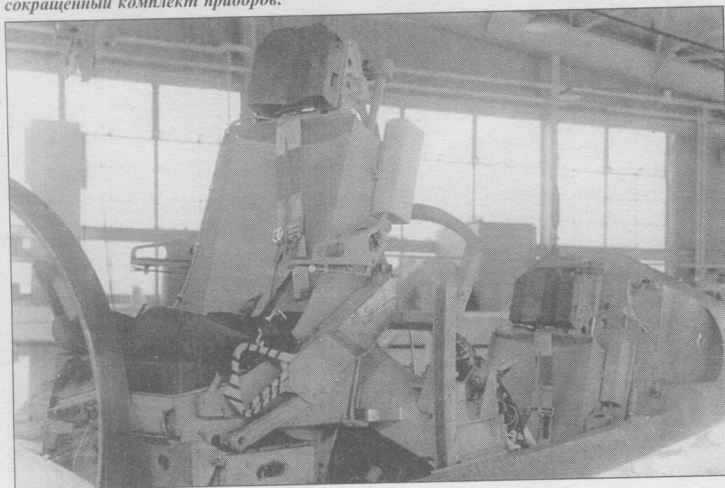
Тот же самый самолет на стоянке заводского аэродрома фирмы Рипаблик в Фэрмингдэйле, июль 1968 г. Гаргрот фюзеляжа имеет увеличенный объем для размещения оборудования системы «Тандерстик II» и навигационной аппаратуры. Несмотря на то, что система значительно увеличивала точность бомбометания в любых погодных условиях, ни один из 30 оборудованных системами «Тандерстик II» во Вьетнам не попал.



Оснащенный системой «Тандерстайк II» истребитель-бомбардировщик F-105D (TH/61-100) хранится в музее базы авиации ВВС США Форт-Уорт. Эта база называлась Карлуэлл в то время, когда самолет состоял на вооружении 475-й тактической истребительной эскадрильи 301-го тактического истребительного авиакрыла резерва ВВС в период с 1972 по 1981 г.г.



Концептуальный рисунок фирменного «рипублканского» художника изображает самолет F-105E на взлете, под крылом подвешены бомбы. Фирма предложила двухместный учебно-боевой вариант в 1958 г., самолет должен был иметь ту же длину фюзеляжа, что и F-105D. Кабина экипажа закрывалась единым фонарем. Для постройки макета самолета F-105С использовался макет F-105E, изготовленный в 1958 г. Приборное оборудование второй кабины по сравнению с приборным оборудованием первой имело сокращенный комплект приборов.



лировали друг друга и являлись независимыми, однако в отдельных местах их трубопроводы проходили бок о бок. Удачное попадание - и рабочая жидкость вытекает сразу из двух систем, после чего ручка управления уходит на летчика до упора и замирает в этом положении, а самолет переходит в пикирование. Успешное катапультирование являлось лишь началом игры в «русскую рулетку», кто раньше успеет к месту приземления: поисково-спасательный вертолет или «Чарли». «Тихие незлые» просьбы все-таки проняли инженеров фирмы Рипаблик. В первой половине 1967г. на F-105 появилась аварийная механическая система, которая позволяла пилоту при отказе гидросистемы поставить управляемый стабилизатор в нейтральное положение. Управление в полете за пределы ДРВ в данном случае рекомендовалось осуществлять посредством триммеров.

Все же, с точки зрения боевой живучести «Тандерчиф» имел скорее больше плюсов, чем минусов. Известен случай, когда летчик привел на базу самолет, в «теле» которого насчитали 87 дырок от поражающих элементов ракеты комплекса С-75. Уже на поврежденном самолете пилот дозаправился топливом от KC-135, сам летчик получил ранения левых руки и ноги. В другой раз 85-мм снаряд разорвался внутри плоскости и просто вырвал силовой набор плоскости на протяжении метра. Летчик воистину «на честном слове и на одном крыле» пролетел более 500 миль, после чего совершил посадку на своей базе.

Боеготовность самолетов удавалось поддерживать на уровне 83%. Учитывая экстремальные условия Индокитая и характер боевого применения самолетов - 85% можно смело считать высоким показателем. Двигатели J75-P-19W работали на форсаже практически постоянно: взлет на форсаже, подход к цели, атака и уход от цели - тоже. Наиболее сильно нагревавшиеся агрегаты двигателей выходили из строя раньше гарантийного срока, а с доставкой запасных частей ощущались проблемы даже в слававшихся налаженной системой снабжения вооруженных силах США. Средний показатель проставивших по причине отсутствия нужных деталей «Тандерчифов» держался на уровне 7-8%. Выручала привычная для советских, а не американских ВВС, практика «канибализации» полуисправных самолетов. Целиком двигатель приходилось менять через 125ч налета вместо положенных 200.

В конце года в Таиланде на авиабазе Корот дислоцировалось вооруженное

Переднее катапультируемое сиденье поднято на направляющих, кабина макета F-105E. В 1956 г. ВВС США заказали 26 учебно-боевых F-105E, но из-за сокращения военного бюджета заказ годом позже был аннулирован.

самолетами F-105 355-е тактическое истребительное авиационное крыло в составе 333-й, 354-й и 357-й эскадрилий. Ротация летчиков осуществлялась в индивидуальном порядке. «Командировка» на войну обычно длилась семь месяцев, каждый пилот должен был совершить 100 боевых вылетов, причем полеты на поражение расположенных на территории Лаоса объектов не учитывались: 100 «полноценных» боевых вылетов на Северный Вьетнам. Продолжительность среднего вылета - 3 часа. Как правило, в ходе полета выполнялось две дозаправки в воздухе: одна до атаки и одна - после. Таиландские аэродромы были выбраны для базирования «Тандерчифов» не случайно. Американцы зажали Северный Вьетнам в тиски: с востока - палубной авиацией, с запада - самолетами ВВС. Скоординированные по времени налеты позволяли «растянуть» вьетнамскую систему ПВО.

Северный Вьетнам стал главным районом боевой работы «Тандерчифов», однако истребители-бомбардировщики действовали и над Лаосом. Так в начале января 1965г. в приграничье с Южным Вьетнамом районе Лаоса был сбит один «Тад». Тогда представитель Белого дома впервые заявил о том, что американская авиация совершает над сопредельным с Южным Вьетнамом государством не только разведывательные полеты.

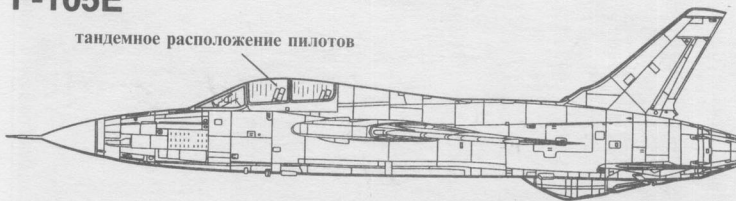
Год завершился «мировой паузой» - очередной политической игрой. Президент США Джонсон 24 декабря отдал указание прекратить бомбардировки Северного Вьетнама в надежде, что правительство страны получило хороший урок и откажется от поддержки своих единомышленников на Юге. Мораторий просуществовал 37 дней. Налеты возобновились 31 января 1966г. Скоординированным ударам палубных самолетов с авианосцев «Китти Хок» и «Рейнджер», «Тандерчифов» ВВС США подверглись склады в ДонгХой и Вине. Разведка объявила об уничтожении 50% целей, один «Тандерчиф» был сбит.

Интенсификация «поэтапной» кампании потребовала изменить структуру ВВС США в Индокитае: 1 апреля 2-я воздушная дивизия (именно эта дивизия вела войну над Вьетнамом «от лица» ВВС США) была преобразована в 7-ю воздушную армию. Командование армией при-

Посадка самолета F-105F на одной из авиабаз Западной Германии, снимок сделан 27 ноября 1963 г. Тормозной парашют диаметром 20 футов (6,1 м) сокращал длину пробега после посадки. Двухместные F-105F наряду с одноместными F-105D состояли на вооружении 36-го тактического истребительного авиакрыла, которое дислоцировалось в ФРГ на авиабазе Битбург, а также на вооружении 49-го тактического истребительного авиакрыла (авиабаза Спангдэхлим) в период с 1963 г. до 1967 г.

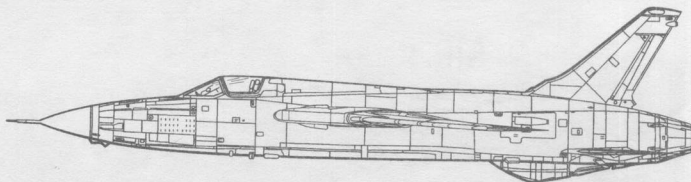
F-105E

тандемное расположение пилотов



Первый F-105F вырывается на взлетную полосу аэродрома фирмы Рипаблик в Фармингдейле перед первым полетом, который состоялся 1 июня 1963 г. Носовая часть фюзеляжа выполнена целиком из металла, без радиопрозрачного обтекателя антенны РЛС. Вместо антенны РЛС установлен приемник воздушного давления, который использовался для точного снятия летных характеристик. В мае 1962 г. ВВС США изменили заказ на 143 одноместных F-105D в пользу такого же количества двухместных «Тандерчифов».

F-105D



F-105F

отдельная кабина для каждого члена экипажа
более длинный киль



фюзеляж удлинен





Подготовка первого F-105F к первому перегоночному полету с заводского аэродрома в Фэрмингдэйле, перелет состоялся 21 июня 1963 г. Фюзеляж двухместной модификации был удлинен на 78 см по сравнению с фюзеляжем F-105D для размещения второго катапультируемого кресла. Емкость внутренних топливных баков двухместного и одноместного вариантов была одинаковой - 1026 галлона (3883,8 л).



Заводской экипаж готов занять места в кабине F-105F с серийным номером 63-8364, это «пред предпоследний» построенный F-105F. Выше надписи «US AIR FORCE» - окантованная красным контуром панель топливopриемника.



F-105F (63-8364) готов к взлету, заводской аэродром фирмы Рипаблик, Фэрмингдэйл, 9 января 1965 г. Под правой консолью крыла подвешен дополнительный топливный бак емкостью 450 галлонов (1703,4 л), на центральном подфюзеляжном узле подвески - топливный бак емкостью 650 галлонов (2460,5 л). Самолеты F-105F окрашивались алюминиевым лаком (FS-17178), перед фонарем наносилось антибликовое покрытие грязно-оливкового цвета (FS-34087), оливковой краской окрашена также часть гаргрота.

нял генерал-лейтенант Джозеф Х. Мур, в недавнем прошлом полковник Мур командовал авиакрылом «Тандерчифов». Белый дом в июне 1966г. принял решение расширить масштабы деятельности авиации над ДРВ, но самое главное - приоритетными целями теперь являлись стратегические объекты ДРВ, такие как нефтехранилища, однако портовые сооружения Хайфона пока бомбить не решалось.

Удар по ханойской нефтебазе нанесли «Тандерчифы» 355-го и 388-го тактических авиакрыльев. Участник налета оперативный офицер 354-й эскадрильи 355-го авиакрыла майор Джеймс Каслер вспоминал:

- О предстоящем налете я узнал вечером 28 июня. Группу самолетов должен был вести командир авиакрыла полковник Холт. Полковник Холт поинтересовался, могу ли я спланировать боевой вылет на ханойскую нефтебазу. Впервые информация о возможных ударах по Ханю поступила к нам 21 июня. Офицеры штаба крыла тщательно отбирали летчиков для участия в этой миссии. К планированию боевого вылета я привлек двух самых опытных летчиков из своей эскадрильи - капитанов Лыса Шэттака и Нормана Уиллса.

- Навигация на маршруте при полете на малой высоте со скоростью 800 км/ч требовала высочайшего мастерства. Курсовая ошибка в один градус уже через несколько минут приводила к отклонению от линии пути на несколько километров уже через три-четыре минуты полета. Выдерживание временного графика являлось для нас критичным. ... Я глубоко убежден - для успешного выполнения задания на поражение наземной цели с последующим благополучным возвращением требуется сочетание трех факторов: тщательного планирования, тщательного выполнения плана и удачи. Без сомнения важны мастерство и опыт летчика.

- Шесть часов мы занимались подготовкой боевого вылета, по несколько раз перепроверяя расчеты, рассматривая различные варианты маршрутов полета и атак. Фактически мы первый раз детально ознакомились с системой ПВО Ханоя, раньше нам сие просто не требовалось. Аэрофотоснимки многочисленных зенитных батарей не способствовали возникновению в душе комфорта. Ханой стал величайшим местом концентрации средств ПВО за всю историю воздушных войн. Здесь имелось от 7 000 до 10 000 зенитных орудий калибром 37мм и выше. А еще ведь были зенитные ракеты и истребители МиГ.

- Только внезапность могла позволить выполнить поставленную задачу. Именно внезапность стала краеугольным камнем предложенного нами плана. За 15 минут до нашей атаки самолеты флота должны были нанести удар по нефтебазе Хайфона, а перед основной группой из

16 F-105 нашего крыла удар по ханойской нефтебазе следовало нанести восьмерке «Тандерчифов» из 388-го крыла. Таким образом, система ПВО Ханоя к нашему появлению будет дезориентирована.

- Работу по составлению плана налета мы завершили к полуночи. ...Предполетный инструктаж был назначен на 8ч 30мин 29 июня, время появления над целью - 12 ч 10 мин.

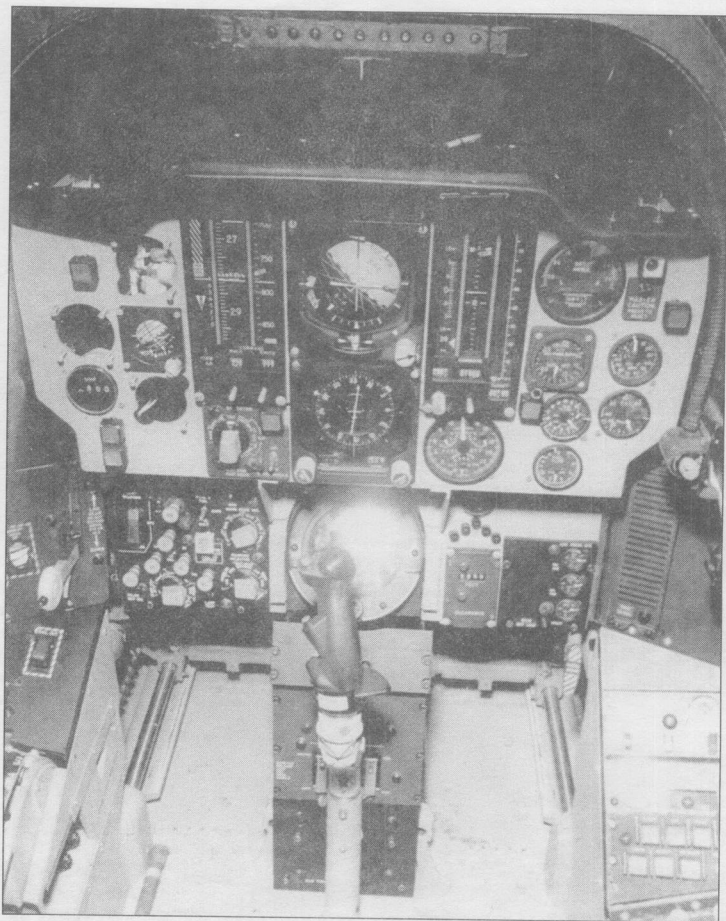
- Я явился на инструктаж несколько раньше. Перед кабинетом полковника Холта меня встретил заместитель командующего 7-й воздушной армией генерал Джордж Симлер. Генерал Симлер посмотрел на меня и спросил: «Майор Каслер, нет желания возглавить миссию?» Я ответил: «Конечно есть, сэр! Всегда готов!» Генерал вручил мне всю документацию, которую я несколько часов назад передал полковнику Холту. Я взглянул на полковника - Холт выглядел несчастным: «Я извиняюсь, что так получилось, полковник». Холт в ответ что-то пробормотал и скрылся в комнате предполетного инструктажа. Я понимал его: каждый командир мечтает возглавить своих подчиненных в ответственном боевом вылете, но немногим это удается.

- В налете на Ханой вести в бой летчиков готовились командиры всех авиакрыльев, самолеты которых задействовали в рейде. В последний момент командующий 7-й воздушной армией генерал Мур запретил командирам авиакрыльев принимать участие в налете. ... Метеоусловия над Ханоем в этот день выдались идеальными - ясное небо и слабый ветер.

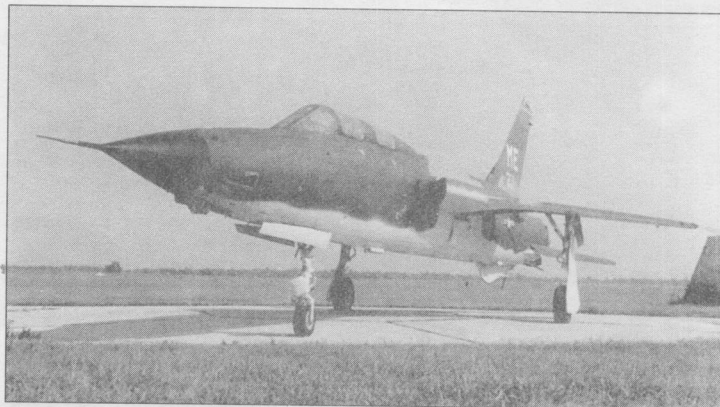
- Генерал Симлер объяснил на предполетном брифинге важность уничтожения нефтехранилища, в котором находилось почти 20% всех запасов горючего Северного Вьетнама. Генерал ясно дал нам понять: отбоявиться по цели должны все, даже если на подходе к объекту удара самолеты получат повреждения.

- Перед нами удар предстояло нанести восьми «Тандерчифам» из 388-го авиакрыла. Согласно плану они подходили к Ханю с юга, ниже вершин гор, обступавших столицу Вьетнама с юго-запада.

- Нам следовало выйти на Ханой с севера. Согласно маршруту предстояло пересечь Красную реку в 160км от Ханоя, развернуться на восток и лететь вдоль горного хребта, который пересекает Вьетнам с востока на запад. Отроги гор переходят в равнину всего в 40км от Ханоя. Хребет мог послужить надежной защитой от зениток противника. Очередной поворотный пункт маршрута лежал на восточной оконечности хребта, южнее столицы. После разворота на 90 град. мы выходили на Ханой по оси юг-север. Весь полет должен проходить на малой высоте. Перед самым Ханоем следовало выполнить горку с одновременным разворотом на 180 град, после чего мы оказывались на боевом курсе и заходили на

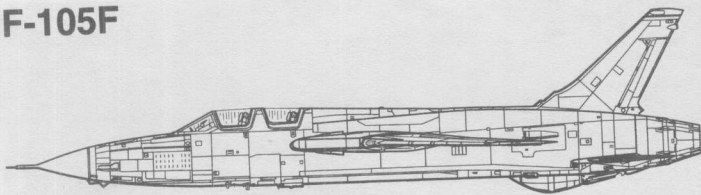


Приборная доска второй кабины самолета F-105F не имеет ряда приборов, установленных в первой кабине, идентичной кабине F-105D. Центральную часть приборной доски занимает авиагоризонт, подвижная сфера прибора окрашена в голубой и черный цвета. Во второй кабине имеется полный комплект пилотажно-навигационных приборов, что позволяет инструктору или оператору БРЭО (на самолетах «Уайлд Уизил») при необходимости пилотировать самолет.

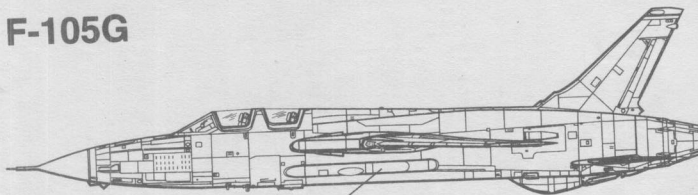


F-105F (ME/63-8300) на стоянке авиабазы МакКоннелл, штат Канзас, октябрь 1969 г. Самолет принадлежит 562-й тактической истребительной эскадрилье 23-го тактического истребительного авиакрыла. На базе эскадрилья велась подготовка летчиков для еще остававшихся на вооружении ВВС США «Тандерчифов». С конца 1965 г. началась установка на F-105F приемники предупреждения об электромагнитном облучении и кинокамера для фиксации результатов бомбометания.

F-105F



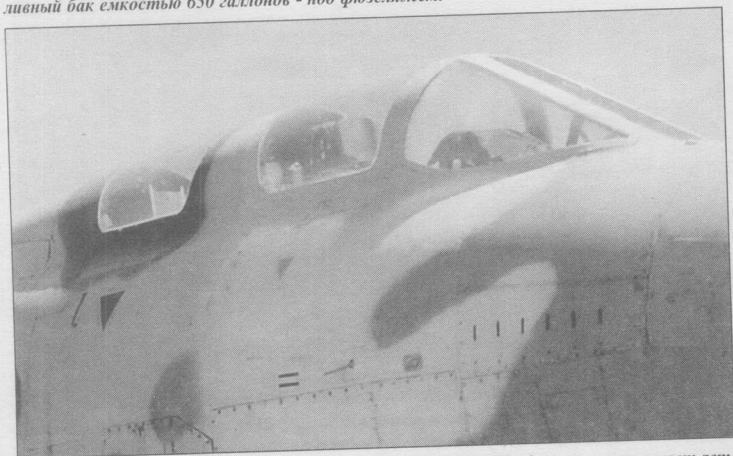
F-105G



конформный контейнер с аппаратурой РЭБ



F-105G (62-4434) на стоянке авиабазы Эглин, штат Флорида, 5 мая 1970 г. Это один из 54 F-105F, модернизированных в начале 70-х годов в вариант F-105G. Сразу за обтекателем антенны РЛС установлена треугольная антенна приемники предупреждения об электромагнитном облучении AN/APR-35/36. На борту фюзеляжа в районе воздухозаборника укреплен конформный контейнер AN/ALQ-105 с аппаратурой РЭБ. Стандартный вариант подвески - два топливных бака емкостью 450 галлонов под крылом и топливный бак емкостью 650 галлонов - под фюзеляжем.



Фонарь кабины самолета F-105G такой же, как на F-105F. Переднее кресло занимает летчик, заднее - оператор БРЭО. С данного выставленного в музее «Тандерчифа» из задней кабины по неизвестной причине изъято катапультируемое кресло. Самолет окрашен в пустынный камуфляж из пятен песочного, коричневого и средние зеленого цветов.

цель с севера. ...Боевая нагрузка каждого самолета состояла из шести 750-фунтовых фугасных бомб и двух осколочных бомб того же калибра.

- ...Мы запустили двигатели и стали выруливать на взлетную полосу. Взлетать предстояло на пределе, так как масса самолетов вплотную подошла к максимально допустимому уровню. Таиландская жара также не способствовала улучшению взлетных характеристик «Тадов». Я оторвал самолет от земли, пробежав 95% длины полосы. Машина взлетела, я лидировал группу истребителей-бомбардировщиков в крупнейшей миссии за весь предшествующий период войны во Вьетнаме! Мы легли на курс, ведущий в точку рандеву с самолетами-заправщиками.

- В районе точки встречи все небо было закрыто грозным фронтом - танкеры, скорее всего, не смогут обеспечить нас топливом. Истребители смогли состыковаться с заправщиками, однако ограниченная видимость в сочетании с сильной турбулентностью сделала продолжение дозаправки невозможной. Мы уже начали принимать топливо, но операторы танкеров не могли поддерживать контакт из-за резких порывов воздушных течений. За десять минут до окончания заправки командир танкеров передатчиком мне, что он прекращает контакт и уходит домой. Какую-то часть положенного горючего мы все-таки успели закачать в баки «Тадов».

- Я приказал парням сократить дистанции в группе, после чего повел их между колоннами облаков. Удача (вот он, важный фактор!) улыбнулась нам - мы нашли окно в сплошном облачном фронте. Определив точку места, я взял курс на север.

- Через 20 минут полета мы вышли к Красной реке северо-западнее Йенбая. Мой доплер работал превосходно - мы точно выдерживали курс и время. Северные хребты местности закрывал туман. Я снизился до высоты 90м - верхней кромки тумана. Здесь нас не могли достать ракеты противника, а над облаками мы представляли собой прекрасную цель для них.

- Как только показалась восточная оконечность хребта, я скомандовал сбросить подвесные топливные баки - они все равно были уже почти сухие. Я слышал по радио, что подполковник Джеймс Хопкинс из 388-го крыла со своими парнями уже появился над Ханоем и спросил у него о погоде над целью. «Ясно, но есть МиГи», - ответил Хопкинс.

- Взглянув на восток, я увидел столб дыма над Хайфоном - результат работы палубной авиации. Пришло время разворота на юг, на Ханой. После выполнения разворота, полоса тумана осталась в стороне. Я четко видел аэродром Фукиен и прикрывавшие его батареи зенитной артиллерии. Поразительно: мы шли всего в 90 метрах от земли, но по нам вели огонь орудия калибра 85 и 100мм. Стволы пушек находились почти в горизон-



Первый модернизированный из F-105F в F-105G самолет (WA/62-4432) сфотографирован на заводском аэродроме фирмы Рипаблик в Фэрмингдэиле, февраль 1974 г. На верхней поверхности фюзеляжа сразу за радиопрозрачным конусом виден круглый обтекатель автоматического радиоконюаса. На борту фюзеляжа в районе стойки носовой опоры шасси - антенна инструментальной системы захода на посадку. Антенны радиоконюаса и инструментальной системы захода на посадку - стандартны для всех модификаций «Тандерчиов». В законцовках крыла установлены антенны радионавигационной системы «Юран» AN/ALR-31. Данный самолет состоял на вооружении 66-й истребительной эскадрильи (FWS, Fighter Weapons Squadron). Эскадрилья дислоцировалась на авиабазе Неллис, штат Невада, и на ее базе велась подготовка экипажей самолетов «Уайлд Уизил».

тальном положении. Я приказал выполнить серию противозенитных маневров, чтобы сбить прицел вражеским пушкарям.

- Мы шли параллельно железнодорожной линии, связывающей Ханой с Китаем. Основная вьетнамо-китайская коммуникация имела мощное зенитное прикрытие - пушки всех мыслимых калибров. Впереди поднимались два столба дыма - Хопкинс уже отработал по ханойской нефтебазе. Небо расцвело от белых, серых и черных разрывов зенитных снарядов. Хопкинс уводил своих парней домой, в Корат, я же получил полное представление о том, что ожидает нас над целью.

- Мы находились несколько левее цели, когда я включил форсаж и перевел самолет в резкий набор высоты. На 2500 метров я несколько уменьшил угол тангажа, а на 3400 метрах перевел «Тад» в пикирование. Затем выключил форсаж, выпустил воздушные тормоза и выполнил разворот по курсу на 180 град. Всё - я на боевом курсе. Пока выполнял разворот, успел заметить три десятирудийных батареи калибра 85мм, которые прикрывали аэродром Гялэм. Пушки вели бешеный огонь, я старался его игнорировать. Два крайних левых нефтехранилища и одно правое горели. Я довернул самолет так, чтобы пролететь между двумя огромными столбами дыма. Дым сильно ограничивал видимость, но вот она - большая плоская сверху цистерна. Сброс! И сразу резкий отворот вправо. Я оглянулся - цистерны взрывались одна за другой, кругом плясали языки пламени, все заволкло дымом. Вся нефтебаза превра-

тилась в один сплошной огненный шар.

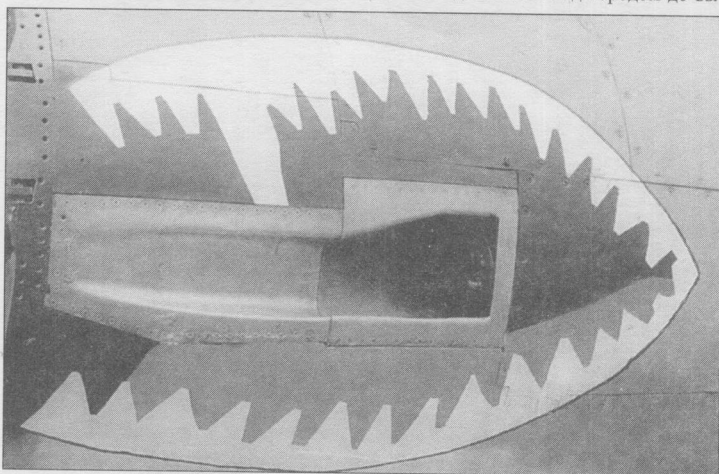
- Мы набрали высоту 1500м, но дым поднимался еще выше. ...Интенсивность огня зенитной артиллерии была просто фантастической! Вдобавок я еще заметил на полосе аэродрома Фукиен готовый к взлету МиГ. Мы мчались на юг.

- Зенитный огонь резко ослаб сразу же как только мы пересекли Красную реку. Ханойская ПВО переключила свое внимание на тех ребят, что шли следом за нами. Теперь наш курс лежал на запад.

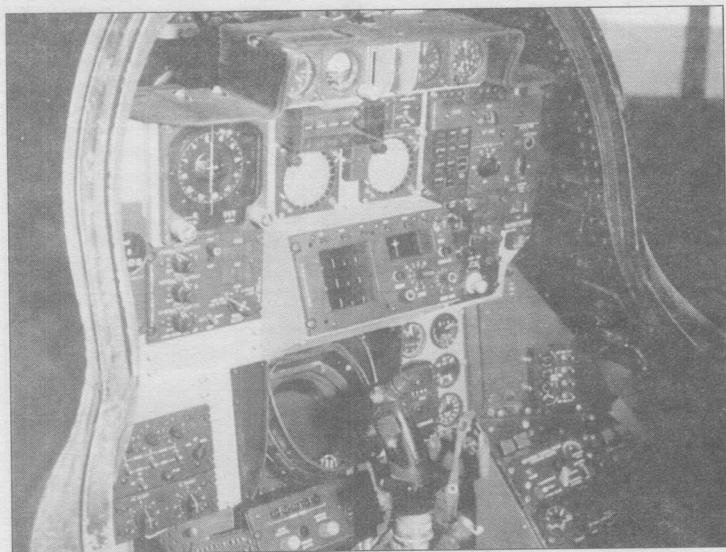
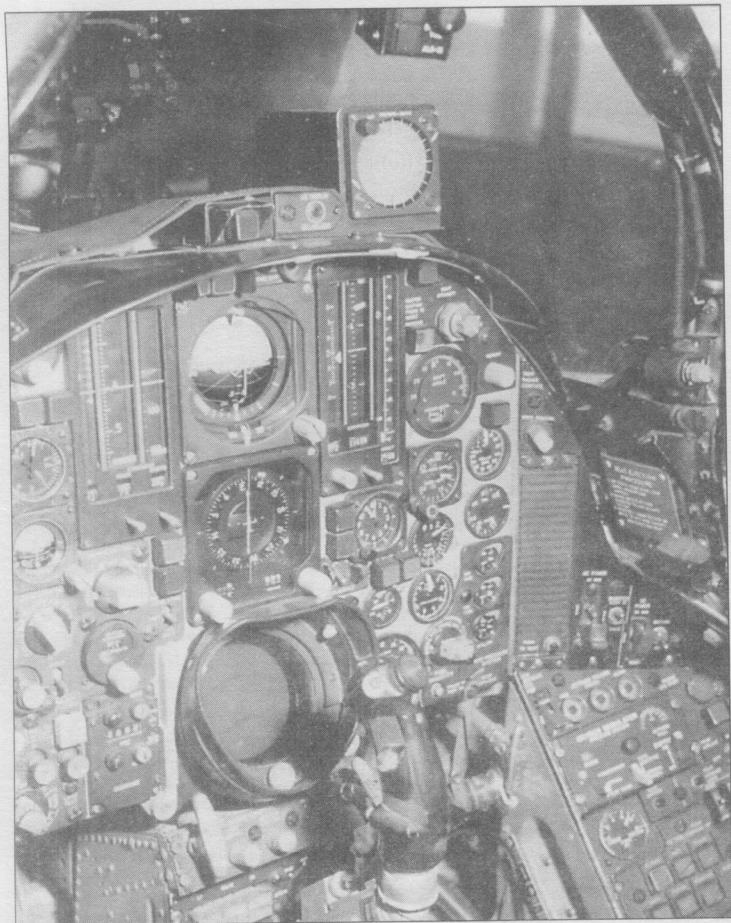
- Мы достигли Хоабиня, под нами находилось шоссе с довольно оживлен-

ным движением. Я слегка опустил нос «Тандерчифа» - грузовик сам «въехал» в прицел. Оставалось только нажать на гашетку, после чего очередь 20-мм пушки превратила автомобиль в костер. Мы насчитали на шоссе 25 грузовиков. Жалко упускать такую добычу. Двенадцать машин мы зажгли, шесть - повредили. Судя по всему грузы доставлялись из Китая по Черной реке в Хоабинь, где их перегружали на автотранспорт.

- Взгляд на Ханой, мы находились от столицы на расстоянии 60км. Клубы дыма поднимались над городом до вы-



F-105G был вооружен встроенной шестиствольной 20-мм пушкой «Вулкан». Место установки пушки оставалось неизменным на всех моделях «Тандерчиов». В районе дульного среза фюзеляж обшит сталью. Обратите внимание на акулю паст, украшающую данный экземпляр F-105G.



Приборная доска второй кабины F-105G доработана под оператора БРЭО. В центральной части находятся два круговых индикатора приемника предупреждения об электромагнитном облучении AN/APR-25/26, слева от них - индикатор ситуации в горизонтальной плоскости, справа - блок управления системы постановки помех. Ниже индикаторов приемника AN/APR-25/26 расположен индикатор приемника ER-142.

Кабина летчика на самолете F-105G практически идентична кабине пилота на F-105F. Отличие заключается лишь в установленном над приборной доской круговым индикаторе предупреждения об электромагнитном облучении. Между индикатором РЛС и авиагоризонтом находится компас.

соты 10000м! Дым был виден даже когда мы удалились на 250км! Я планировал садиться в Убоне, так как из-за скоротечной дозаправки нам не хватало топлива, чтобы дотянуть до дома - авиабазы Такли. К счастью нам навстречу отправили KC-135. Мы нормально дозаправились в воздухе, после чего благополучно сели в Такли.

Каслер выполнил во Вьетнаме 91 боевой вылет, прежде чем его самолет был сбит 8 августа 1966г. Майор попал в плен, где имел возможность обсудить детали налета 29 июня с командованием Ханойского района ПВО. В ходе налета огнем зенитной артиллерии был сбит один F-105 из 355-го авиакрыла; летчик, капитан Нейл Джонс, после катапультирования попал в плен (передан представителям США в феврале 1973г.). Зрение не обмануло Каслера: на перехват его группы взлетели истребители МиГ-17 (летчики Тран Хаен, Во Ван Ман, Нгуен Ван Бай и Фан Ван Так) из 923-го полка. Пилоты МиГов доложили о двух сбитых «Тандерчидах», два - не два, но один они завалили. В свою очередь майор Фред Трэйси из 388-го авиакрыла заявил о сбитом МиГе, победу ему засчитала как «вероятную».

Воздушный бой вьетнамских истребителей с «Тандерчидами» имел место 7 июля. Пара МиГ-21 из 921-го истребительного авиаполка ВВС ДРВ в районе горы Тамдао перехватила группу «Тандерчифов». В первом заходе один F-105D сбил ракетой K-13 летчик Трань Нгок Ксиу.

По-прежнему в числе приоритетных целей оставались авто- и железнодорожные мосты. Пролет однопутного железнодорожного моста через Красную реку в Чиенг на линии Ханой-граница с Китаем пилоты «Тандерчифов» разрушили 16 июня, но уже через 36 часов разведка зафиксировала возобновление движения по мосту. 22 июля «Тандерчифы» опять обрушили в Красную реку один мостовой пролет. Чуть раньше, 14 июля, группе «Тандерчифов» удалось полностью разрушить две центральные секции расположенного в 30 км северо-западнее Ханоя моста через реку Кау. При нанесении ударов по мостам боевая нагрузка «Тандерчифов» состояла из двух 3000-фунтовых (1360кг) M-118 и одного топливного бака на подфюзеляжном узле подвески.

Радость удач, как всегда на войне, чередовалась с горечью потерь. «Черным воскресеньем» окрестили пилоты ВВС США 7 августа, в этот день с боевого задания не вернулось сразу пять «Тандерчифов» - наибольшее количество поте-

рянных в течение одного дня самолетов данного типа за всю войну.

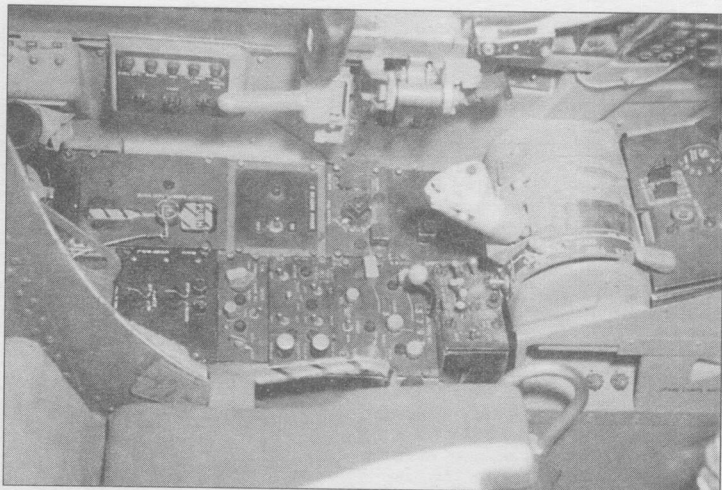
В конце года в Таиланде базировались два авиакрыла, вооруженных самолетами F-105, в них насчитывалось порядка 135 «Тандерчифов». В 1966г. ВВС США потеряли над Северным Вьетнамом 85 «Тадов».

Высшее политическое руководство США запрещало бомбить аэродромы, на которых базировались вьетнамские МиГи. Истребителей с золотыми звездами на фюзеляжах было немного, но жалели они больно. Так уж повелось, что янки достаточно спокойно для своего самолюбия переносят десятков-другой сбитых средствами ПВО противника самолетов, но вот потеря в воздушном бою... Не стоит забывать и об отвлечении значительных сил «Фантомов» на решение сугубо истребительной задачи сопровождения ударных групп. Вышеупомянутый генерал Мейер в своем интервью поведал:

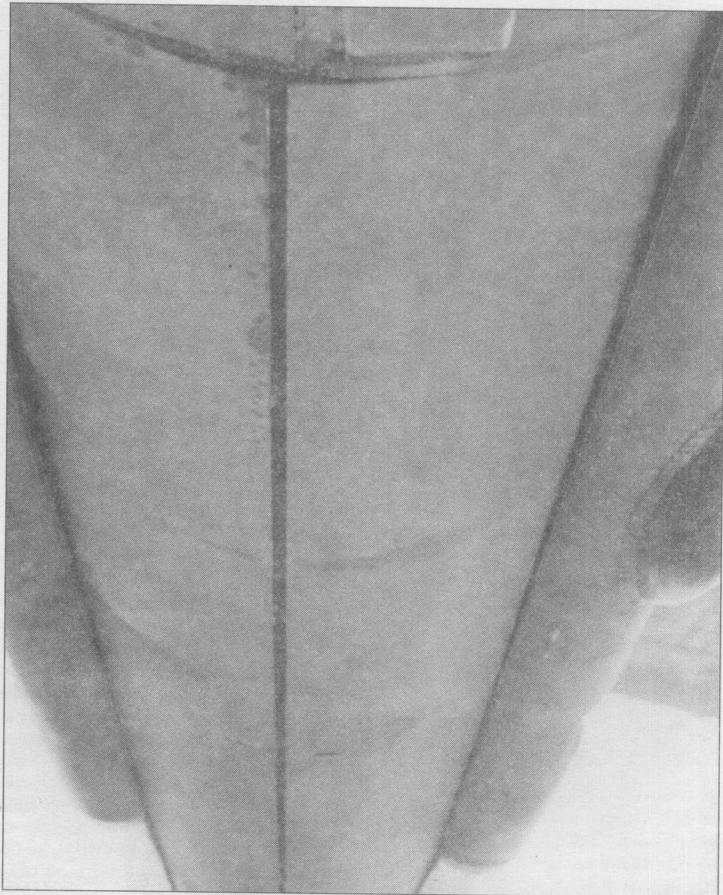
- Летчики хорошо видят одни МиГи на аэродроме, в то время как другие атакуют их в воздухе. Не надо быть Сократом, чтобы догадаться куда после взлета направятся МиГи с аэродрома. ...Зачем рисковать, подставляя свой хвост в воздушном бою, если можно уничтожить противника на земле?

Одним словом - МиГи достали американцев. В штабе 7-й воздушной армии замышляли крупную операцию по разгрому истребительной авиации ДРВ в воздухе. Операция получила название «Боло» («Bolo»). Планом предусматривалось спровоцировать массовый взлет вьетнамских истребителей для отражения налета «Тандерчифов». В воздухе МиГов должны были встретить «Фантомы». Вести летчиков в бой назначили командира вооруженного «Фантомами» 8-го тактического авиакрыла (авиабаза Убон) полковника Робина Олдса. Олдс не имеет непосредственного отношения к истории боевого применения «Тандерчифов» в Индокитае, однако сия колоритная личность заслуживает более подробного рассказа.

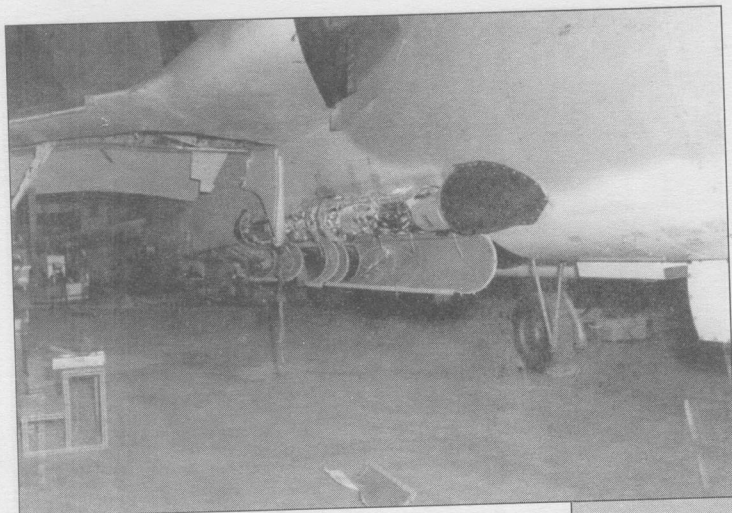
Биография этого летчика незаурядна по самым высоким стандартам. Родился в июле 1922г. в семье генерал-майора Роберта Олдса - одного из зачинателей тяжелой бомбардировочной авиации в США. В годы второй мировой войны Олдс выполнил 107 боевых вылетов в Европе на «Мустангах» и «Лайтнингх», в ходе которых сбил 24 самолета люфтваффе. Молодой летчик стал восьмым по числу побед в воздушных боях летчиком ВВС США. После окончания войны молодой офицер получил назначение в Королевские ВВС Великобритании, где осваивал реактивную технику в должности командира 1-й истребительной эскадрильи RAF - первой реактивной эскадрильи Запада. После возвращения в США Олдс организовал демонстрационную



Правый борт кабины пилота, рукоятка РУДа окрашена в белый цвет. Сразу за РУ-Дом расположены органы управления РЛС R-14, затем идет панель автоматической системы управления. Над бортовым пультом расположен желтый рычаг открытия фонаря кабины.

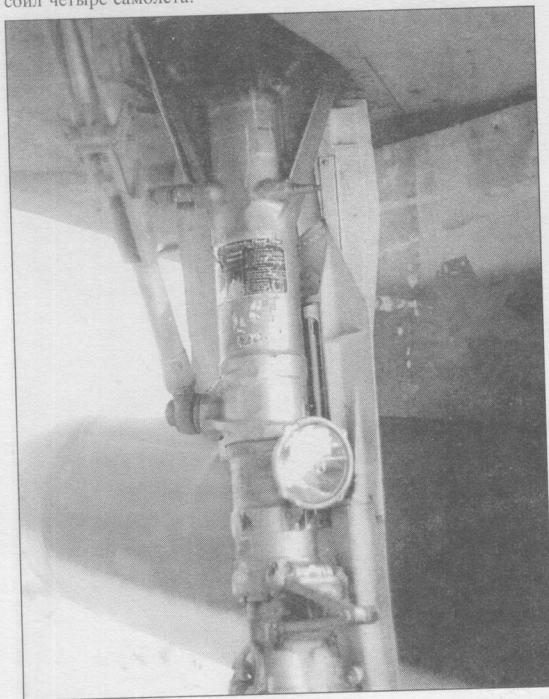


Контейнеры AN/ALQ-105 монтировались в нижней части фюзеляжа самолета F-105G по бокам створок внутреннего бомбоотсека. Бомбоотсеки (длина 4,8 м, ширина 0,8 м и глубина 2 фута 8 дюймов) имелись на всех «Тандерчифах». Изначально отсек предназначался для размещения ядерного боеприпаса, но использовались они под дополнительные топливные баки емкостью 390 галлонов (1476,3 л), в одном отсеке подвешивался один бак. Самолет F-105G не мог нести специзделие.



Кожух контейнера РЭБ AN/ALQ-105 откинут. Аппаратура AN/ALQ-105 была сделана на фирме Вестингауз путем простого «деления на два» аппаратуры РЭБ AN/ALQ-101.

пилотажную группу. Группа состояла всего из двух летчиков и двух самолетов, зато самолеты были реактивными - истребители P-80A «Шутинг Стар». В 30 лет Робин Олдс уже был полковником. Затем супермена закрутила личная жизнь: женитьба на голливудской звездочке, развод, уход в отставку. С началом войны в Индокитае полковник ощутил острую нехватку в крови адреналина. В итоге, Робин Олдс стал самым результативным летчиком ВВС США периода войны в Индокитае, он сбил четыре самолета.



Основная опора шасси самолета F-105G аналогична опорам самолетов F-105D и F-105F. Основные опоры этих модификаций имели из-за возросшей массы самолетов усиленную по сравнению с опорой F-105B конструкцию. Опоры убрались в крыло поворотом по направлению к фюзеляжу.

К участию в операции «Боло» привлекли 14 звеньев «Фантомов», шесть звеньев «Тандерчинов», четыре звена «Старфайтеров», самолеты радиоэлектронного обеспечения EV-66 и EC-121, заправщики KC-135. День «Д» был назначен на 2 января 1967г. Погода задержала взлет самолетов ВВС США на час. В конечном итоге плотная облачность сыграла на руку американцам. МиГи взлетели на отражение налета, пробили облачность, где встретили вовсе не увешанных бомбами неповоротливых «Тандерчинов», а «Фантомов», оснащенных только ракетами воздух-воздух. Парни полковника Олдса сбили семь МиГов без потерь со своей стороны. Свое самолечение янки



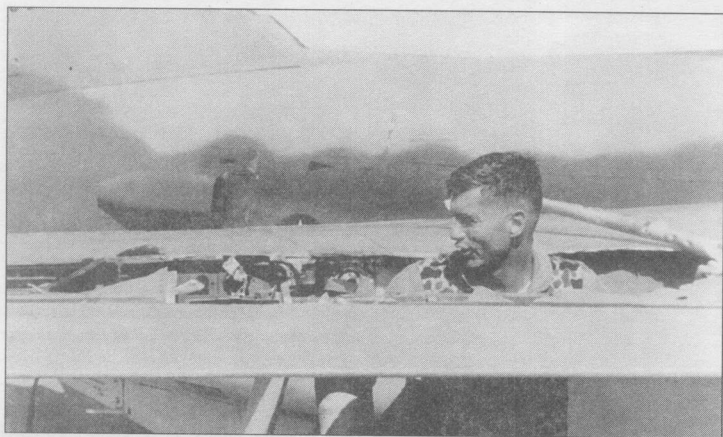
Высота килей самолетов F-105F и F-105G была увеличена на 12,7 см (пять дюймов), также возросла хорда килей - киль стал шире. Увеличить площадь вертикального оперения пришлось для увеличения путевой устойчивости. На законцовке килей смонтированы антенны приемника AN/APR-25/26. Самолет F-105G (62-4444) эксплуатировался в авиации Национальной гвардии штата Джорджия вплоть до расформирования подразделения в 1983 г.

удовлетворили, но изменить ситуацию в целом могли только удары по аэродромам. Непосредственным результатом операции «Боло» стал временный запрет, наложенный командованием ВВС ДРВ, на боевые вылеты истребителей МиГ-21.

Кстати об ограничениях: запрещалось бомбить не только аэродромы, но и транспорт на дорогах шириной менее 206 футов. Ширина зенитного орудия меньше 206 футов... Положение усугубил совершенно алогичный приказ Макнамары ограничить боевую нагрузку ударных самолетов. Для F-105 верхним пределом являлись пять бомб на один самолет, но «Тандерчиф» мог нести восемь! Странное желание ограничить масштабы воз-



Колонна F-105D на ВПП аэродрома Корат, Таиланд, апрель 1966 г. Первый - «Тандерчиф» с серийным номером 62-4389. Летчики пока не заняли места в кабинах. На каждом истребителе-бомбардировщике подвешено по паре 750-фунтовых бомб на центральных подфюзеляжных пилонах, по два дополнительных топливных бака емкостью 450 галлонов на внутренних подкрыльевых пилонах и по «Сайдундеру» на внешних подкрыльевых пилонах.



Майор Уильям МакКлиланд демонстрирует размеры отверстия в крыле своего F-105D (60-0454) из 357-й тактической истребительной эскадрильи 355-го тактического истребительного авиакрыла после возвращения из боевого вылета 7 июля 1965 г. Целью налета являлся мост через реку Кайх Бич Донг в Северном Вьетнаме. Самолет МакКлиланда получил над целью прямое попадание зенитного снаряда калибра 85 мм. Снаряд попал в правое крыло, пробив топливный бак и пилон, на котором бак был подвешен. МакКлиланд пролетел на поврежденном самолете более 500 миль, вернувшись на базу в Тахли. Самолет был отремонтирован.

душной войны. Общее количество взрывчатки, сброшенной на головы вьетнамцев, все равно не менялось, просто в одном налете принимало участие большее количество самолетов. Росла банальная долларовая стоимость налета, росла и вероятность поражения ударных самолетов. Еще более жесткие ограничения (в теории) действовали над Лаосом. Формально, над Лаосом разрешались только разведывательные полеты. На практике запреты естественно нарушались, тем не менее, жизнь пилотам и штабным офицерам они осложняли сильно.

Год 1967 выдался «урожайным» на воздушные бои с участием «Тадов». Капитан Макс Бристл из 354-й эскадрильи 10 марта за один день сбил два МиГа. 27 марта командир 355-й тактического истребительного авиакрыла полковник Роберт Скотт доложил о сбитом им МиГ-17:

- Летчикам F-105 крайне редко представлялась возможность принять бой с МиГами. Мы обычно ходили очень низ-

ко и не имели необходимого для ведения воздушного боя резерва топлива, поэтому старались избегать встреч с изворотливыми МиГами. В тот день запас топлива позволял нам только долететь до цели и вернуться назад. Тем более, что «Фантомы» прикрывали из 8-го авиакрыла Робина Олдса все время «гнали» нас на форсаже. На подходе к цели, Олдс с парнями просто «свалили».

- На пасху 1967г. я вел группу из 20 «Тандерчифов» бомбить цели в районе аэродрома Хоалак. Мы видели как взлетают МиГи - они собирались нас атаковать прямо над своей базой!

- Моим ведомым был майор Чарльз К. Василитис. Мы прошли Хоалак. Вдруг передо мной откуда-то вынырнул МиГ-17. Я уже готовился нажать на гашетку пушки, когда обнаружил пуск зенитной ракеты. Пришлось уйти резко вправо, прямо на ракету. Таким маневром мы срывали «САМ-ы» с траектории. Прием сработал и в этот раз. Мы вернулись на

прежний курс, но теперь курсовой угол МиГа составлял 90 град. Я успел выпустить короткую очередь, взяв небольшое упреждение. Я не знал, сколько нужно попаданий, чтобы сбить МиГ-17, но я видел, что половина снарядов попало в крыло истребителя противника. МиГ вошел в глубокую спираль. Я не видел, как он упал и недоумевал куда делься противник. К счастью экипажи «Фантомов» из 8-го авиакрыла наблюдали за моей атакой. Парни доложили о сбитом мной МиГ-17 раньше, чем я сам написал рапорт.

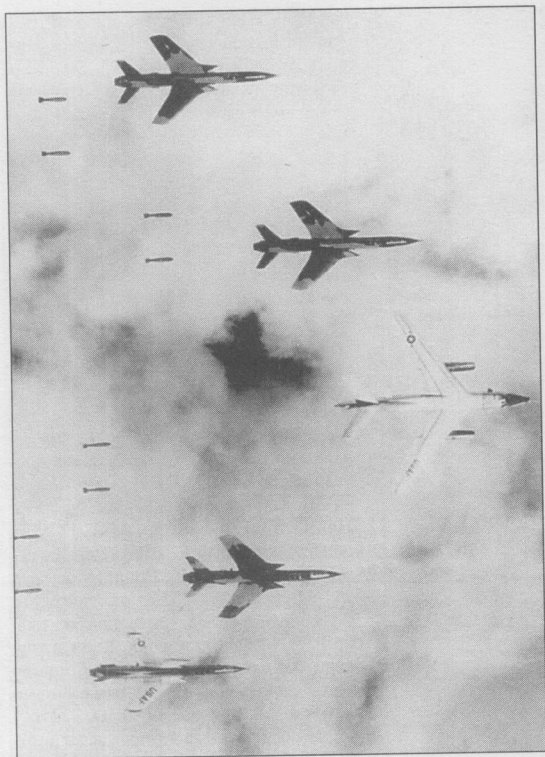
Полковник Роберт Л. Скотт, командир 355-го тактического истребительного авиакрыла, сбил МиГ-17 на истребителе-бомбардировщике F-105D с заводским номером 61-0105 и бортовым кодом «АС». Всего в марте пилоты «Тадов» заявили о трех сбитых истребителях противника (все - МиГ-17).

Вьетнамцы взяли реванш 19 апреля. Над Суойратом летчик МиГ-17 сбил один двухместный F-105F. «Тандерчиф» заводской номер 63-8341 принадлежал 357-й эскадрильи 355-го тактического истребительного авиакрыла, экипаж - майор Т. М. Мэддисон и майор Т. Дж. Спирлинг. Оба майора попали в плен. Согласно вьетнамским данным в этот день в воздушном бою был сбит еще и F-105D.

23 августа в 13ч 45мин расчет вьетнамской РЛС обнаружил группу из 40 воздушных целей, державшую курс из Лаоса в направлении Ханоя. На перехват подняли пару МиГ-21 и четверку МиГ-17. Летчикам предстояло разыграть тактический прием «засада в воздухе»: МиГи-17 отвлекали внимание пилотов американских самолетов, давая возможность «балалайкам» беспрепятственно нанести ракетный удар.

Первыми, согласно плану боя, в атаку пошли МиГ-17. Обнаружив над собой строй «Тандерчифов», пара Као Тхань Тинь - Ли Ван Фонг стала набирать высоту, одновременно пытаясь выйти в заднюю полусферу группы американских самолетов. Летчики МиГов в полной мере использовали фактор внезапности: сели на хвост замыкавшей группу паре «Тандерчифов» незамеченными - американцы форсаж не включали. Као Тхань Тинь открыл огонь с дистанции 200-250м. От горящего F-105 вьетнамец отвернул только тогда, когда до противника оставалось 50-100м. Вторая пара, Нгуен Ван Тхо и Нгуен Хонг Диеп, расправилась с одним «Тандерчифом».

ВВС США объявило о потере двух «Фантомов» из 8-й эскадрильи 555-го тактического авиакрыла, эскадрилья «Тандерчифов» потерь не имела. Более того - пилот F-105 из 34-й эскадрильи 388-го тактического авиакрыла 1-й лейтенант С. Лэйн якобы сбил МиГ-17, на самом деле все вьетнамские истребители благополучно вернулись на базу (победа Лэйна не нашла отражения и в ряде американских публикаций о войне во Вьетнаме).



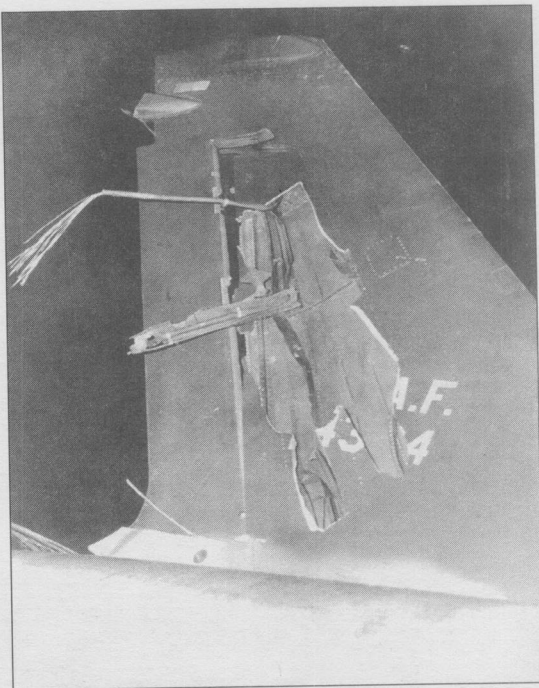
Четверка «Тандерчифов» сбрасывает 750-фунтовые бомбы M117, по две бомбы с самолета, 27 сентября 1966 г. Бомбометание производится через облака по данным РЛС. «Тандерчифы» лидирует самолет Дуглас EB-66 «Дестроер». «Дестроер» не только выводит ударные самолеты к объекту налета, но и ставит помехи радиолокаторам противника. Когда на «Тандерчифы» стали ставить аппаратуру РЭБ необходимости в EB-66 для использования в качестве лидера, отпала. Обратите внимание: три F-105D окрашены во вьетнамский камуфляж

Летчик одного из «Тандерчифов» писал в отправленном примерно в это время письме домой:

- Позавчера сбили моего друга Джима, никто из наших парней не видел парашюта. Завтра может быть собьют меня. И никто не может нам объяснить за что мы гибнем...

Автор оказался правдивцем - его сбили раньше, чем письмо попало адресату. Американцы крайне любят подчеркивать успехи своих летчиков в воздушных боях с вьетнамскими истребителями. На самом деле ситуация была если не аховая, то далеко не радужная. Янки сделали ставку только на ракетное оружие, в перспективе - правильную ставку. Однако первые варианты УР «Спэрроу» и «Сайдундерс» надежностью не отличались. Известен случай, когда на базу вернулся «Тандерчиф» с вдребезги разбитой хвостовой частью планера - результат попадания ракеты AIM-7 «Спэрроу». Много лет спустя один из пилотов скромно заметил: «если считать все мои победы, то я - ас, правда МиГов я сбил ровно столько же сколько и «Фантомов». Надежность ракет составляла не более 80%. Командование 7-х ВВС в приказном порядке потребовали чтобы в четырехмесячный срок с ноября 1966г. по февраль 1967г. все экипажи «Фантомов» отстрелялись «Спэрроу». Результат - лишь две трети смогли выполнить успешные пуски. Так, что особенно удивляться поражению своего самолета своей ракетой не стоит.

В марте-апреле истребители-бомбардировщики ВВС США наносили удары по железнодорожным станциям Кип и Йенбай, разрушили теплостанцию Вьеттри, расположенную в 35км от Ханоя. ТЭС производила 11% всей электроэнергии,



Самолет F-105D (62-4394) получил серьезные повреждения в боевом вылете в январе 1967 г. Больше всего пострадал киль «Тандерчифа». Самолет отремонтировали, и он еще не раз выполнял боевые вылеты.

вырабатываемой в северном Вьетнаме.

В августе согласно американской статистике соотношение потерь в воздушных боях впервые за войну изменилось в пользу противника - со счетом 3:2 «вели» вьетнамцы. Осенью положение стало еще более печальным: с 1 сентября по 15 октября МиГи сбили четыре американских самолета, американцы - один МиГ. Военные нажали на все доступные им рычаги, в первую очередь на конгрессменов, чтобы добиться разрешения бомбить аэродромы. В конце августа в Конгрессе прошли специальные слушания. Выдержки из речи Макнамары заслуживают цитирования:

- Сколько всего истребителей у Северного Вьетнама сегодня? Ответ - 20. Сколько их базируются на аэродроме Фукиен? Ответ - 11. Какие у нас будут потери, если мы решим разбомбить Фукиен? Неизвестно. ...Мы можем потерять своих самолетов больше, чем уничтожим.

- Возможно, что мы не сможем уничтожить все 11 самолетов противника на земле, тогда нам придется повторить удар. Мы можем вывести из строя летное поле не более, чем на неделю. ...Значит, аэродром опять придется бомбить.

- Аэродром Гиалэм находится всего в 10-12 милях от Фукиена. Здесь базируются всего девять МиГов, но Гиалэм может принять до 40 истребителей. Таким образом, если мы хотим бомбить Фукиен, значит одновременно необходимо вывести из строя Гиалэм.

- Гиалэм является аэропортом Ханоя, бомбить его - все равно, что бомбить Национальный аэропорт (имеется в виду аэропорт Вашингтона, столицы США). Такой налет породит политические проблемы.

- Аэродром Фукиен очень сильно прикрыт зенитной артиллерией. ... Еще вопрос потерям мы больше самолетов в воздушных боях или при ударах по аэродрому.

Хотелось бы обратить внимание даже не на отдельные поражения выступления министра обороны США, а на сам факт обсуждения рутинного в общем-то для любой «нормальной»

войны боевого вылета на самом высоком уровне. 9 июня 1964г. командир авиакрыла «Супер Сейбров» полковник Лэвин матерился по поводу поступивших из Вашингтона руководящих указаний куда и какую бомбу ему подвесить (очевидно, что Лэвин после поступлений ЦУ предпочел бы бомбу не подвесить, а засунуть). В 1967г. политики из Вашингтона продолжали руководить повседневной деятельностью летчиков. Комитет начальников штабов давно ратовал за нанесение ударов по аэродром, соотношение потерь в воздушных боях 4:1 в пользу противника стала той самой пресловутой каплей, переполнившей чашу терпения. Генералы «дожали» своего министра. 7-я воздушная армия получила «добро» на разгром вьетнамских аэродромов. Макнамара одобрил новый список, в котором значилось уже 300 объектов предстоящих налетов, для сравнения - в первой половине 1967г. «Тандерчифы» периодически бомбили всего 20-25 объектов.

Столь бурная дискуссия по поводу бомбежек вьетнамских аэродромов, выплеснувшаяся даже на страницы международной прессы не совсем понятна. Бомбежки начались еще весной: стоило копать лопать! Первый удар Белый дом санкционировал 24 апреля. В течение недели «Тандерчифы» трижды бомбили аэродромы Хоалак и Кип. Наиболее успешным был налет 1 мая, согласно разведданным пилоты F-105 уничтожили на летном поле аэродрома Кип пять МиГ-17, еще три МиГ-17 разбили в Хоалок пилоты палубной авиации. Летчики ВМС сбили два МиГа в воздушных боях, сравнивая, таким образом, счет с пилотами ВВС.

Один из первых «осенних» ударов был нанесен по аэродрому Катби, где производилась сборка вертолетов и зенитных ракет, доставленных из Советского Союза. Любопытный момент: одним из аргументов Макнамары в пользу запрещения налетов на аэродромы являлись опасения осложнения отношений с СССР из-за возможной гибели советских технических специалистов. Согласно данным американской разведки именно в Катби таких специалистов было больше всего... В первой декаде октября усилиями пилотов «Тандерчифов» на аэродроме Катби были уничтожены две вертолета Ми-6 и четыре Ми-4.

В двадцатых числах октября первому массированному налету подвергся Фукйен. В ударную группу вошли 66 истребителей-бомбардировщиков плюс истребители сопровождения и самолеты радиоэлектронного обеспечения.

Первый удар нанесли «Тандерчифы», которые фугасными бомбами обработали взлетно-посадочную полосу и самолетные стоянки. Затем через 12 минут базу штурмовали палубные «Скайхоки», потом (опять с интервалом в 12 минут) снаряженные в «бомбардировочном» варианте «Фантомы» ВВС США, завершили



Четверка F-105D в полете по маршруту к объекту налета. Все самолеты окрашены во вьетнамский камуфляж из пятен темно-зеленого (FS-34079), средне-зеленого (FS-34102) и песочного (FS30219). Такая окраска хорошо маскировала F-105 на фоне земной поверхности.



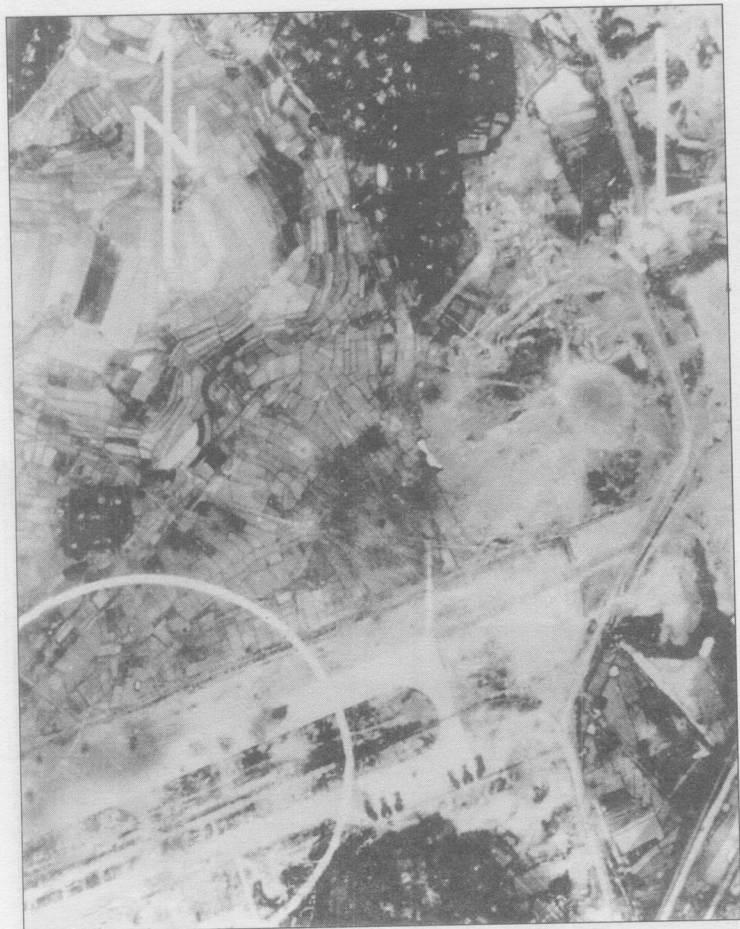
Подготовка самолета F-105D к ночному вылету на Северный Вьетнам. На центральном подфюзеляжном пилоне подвешены 500-фунтовые бомбы. Из-за интенсивного применения «Тандерчифов» во Вьетнаме, техникам приходилось работать круглосуточно.

ли налет опять «Скайхоки» авиации флота ВМС.

Расшифровка аэрофотоснимков результатов налета позволила оценить потери противника - четыре уничтоженных или сильно поврежденных МиГ-21, четыре МиГ-17 и один МиГ-15УТИ. Еще один МиГ-21 срезал на взлете из подвешного пушечного контейнера экипаж «Фантома». Над Фукйеном американцы не потеряли ни одного самолета.

Налет на Фукйен можно считать поворотным пунктом изменения стратегии воздушной кампании США во Вьетнаме. Генерал Мейер заметил: «Мы покончили с крайне стереотипными операциями». Представители Пентагона вдруг сообщили, что Гиапэм «не представляет

реального международного значения». Между тем в аэропорту Ханой приземлились не только самолеты Аэрофлота, но ряда западных авиакомпаний. «Реальным значением» для янки стала развединформация о дислокации в Гиапэм командного пункта всей системы ПВО Северного Вьетнама. Ограничения снимались постепенно. Удары по аэродромам разрешили, однако на каждый удар требовалось запрашивать отдельное разрешение в Вашингтоне. Лиха беда начало, очень скоро налеты на вьетнамские аэродромы для пилотов «Тандерчифов» стали рутинной. Так, 24 октября массированный удар был нанесен по Кипу, силами персонала базы и местного населения, аэродром ввели в строй уже на следующую



Аэрофотоснимок поврежденного аэродрома Кип в Северном Вьетнаме в результате налета американской авиации. Снимок сделан в июле 1967 г. В налете принимали участие «Тандерчифы» из 355-го и 388-го тактических истребительных авиакрыльев ВВС США. На расположенном в 90 км северо-восточнее Ханоя аэродроме Кип базировались истребители МиГ. Хорошо видны воронки на взлетно-посадочной полосе.



Техники меняют кассеты с пленкой на самолете F-105D, авиабаза Корат, Таиланд. Базирование «Тандерчифов» на территории Таиланда резко снижало риск диверсий и атак партизан. На центральном подфюзеляжном пилоне «Тандерчифа» подвешены шесть 750-фунтовых бомб.

щий день. Отсюда 25 октября на перехват группы «Тандерчифов» ушла пара МиГ-17 из 923-го полка, в воздушном бою Нгуен Хаа Тао на МиГ-17 сбил один F-105D (американские данные победу не подтверждают).

Дважды за год, в один из дней августа и 18 декабря, ударам «Тадов» подвергался ханойский железно- и автодорожный трехпролетный мост через Красную реку. В августе летчики «Тандерчифов» сумели обрушить один пролет, к декабрю мост отремонтировали, после чего один пролет опять разбили американцы. Налетам истребителей-бомбардировщиков подверглись узловая железнодорожная станция Йенвиен, нефтебаза в Хагиа, завод металлоизделий в Тайнгуне, армейские склады в Сонтай, военный городок Хадонг, аэродромы ряд других подобных объектов. 10 августа состоялся самый глубокий рейд «Тандерчифов» в Северный Вьетнам. Самолеты бомбили железнодорожный мост в Лангсоне, всего в 10-12 км от границы с Китаем.

В 1967 г. парни командира 44-й эскадрильи подполковника Джима Макирни стали практиковать ночные рейды на ДРВ и полеты в плохих метеоусловиях. Ранее такой работой занимались только палубные штурмовики A-6A «Интродер». В ночных налетах принимали участие только двухместные F-105F с доработанным бортовым оборудованием, позволявшим засекать электромагнитное излучение вьетнамских радаров. Первоначально группа Макирни получила название «Commando Nail», но ее быстро переименовали в «Ryan's Raiders» в честь тогдашнего командующего ВВС США на Тихом океане генерала Райана. Райан лично отслеживал действия «рейдеров». Фактически «Commando Nail» стала ночным аналогом дневных охотников за РЛС - самолетов «Wild Weasel». Более того, экипажи ночников летали на тех же F-105F, которые боролись с вьетнамскими ЗРК в светлое время суток. Макирни и его оператор РЭБ капитан Фред Шэннон уничтожили шесть ЗРК и три повредили. Подполковник и капитан были удостоены крестов ВВС - второй по значимости награды вооруженных сил США.

В конце года на пути из Австралии домой на авиабазу Корат, где базировались «Тандерчифы» 388-го авиакрыла, завернул президент США Линдон Джонсон. 23 декабря президент толкнул речь перед личным составом крыла, в которой поблагодарил защитников Свободного мира, достойно выполняющих опасную работу вдали от любимой Родины.

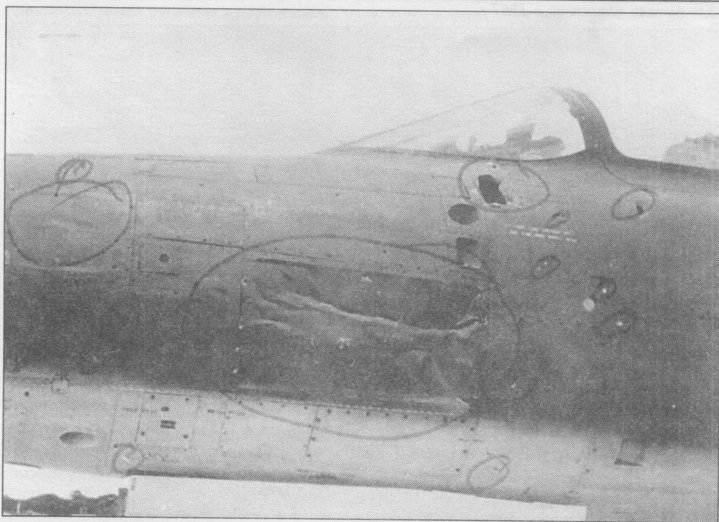
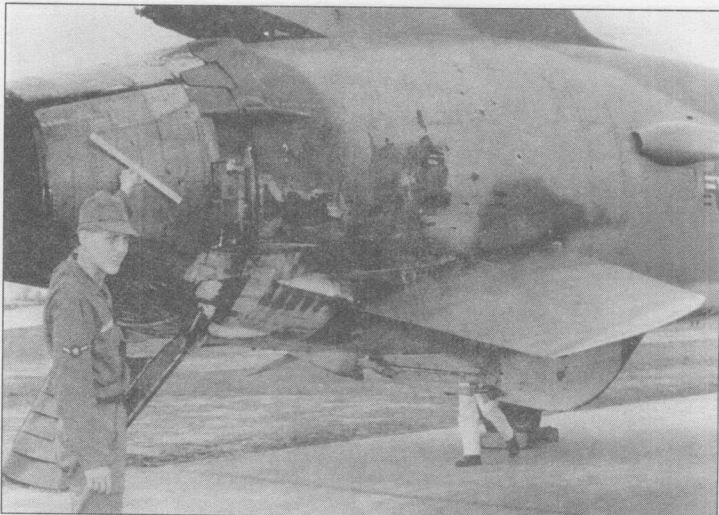
Для летчиков «Тандерчифов» самыми жестокими за войну стали октябрь и ноябрь 1967 г., когда было потеряно соответственно 16 и 14 истребителей-бомбардировщиков F-105. Относительные потери «Тандерчифов», однако неуклонно снижались: 3,2 сбитых самолета на 1000 боевых вылетов в 1965 г., 2,7 - в 1966 г.

Авиатор приложил к секции воздушного тормоза линейку, которая позволяет оценить размеры пробоины в хвостовой части фюзеляжа. F-105D (60-450), июль 1967 г. Самолет был поражен над Северным Вьетнамом осколками боевой части ракеты ЗРК С-75 «Двина». Несмотря на серьезные повреждения и многочисленные пробоины, «Тандерчиф» сумел добраться до базы в Таиланде.

и 1,6 - в 1967г. Суммарные потери F-105 с начала войны составили порядка 325-330 самолетов. Интересно, как можно трактовать цифры потери. Так 1,6 сбитых самолетов на 1000 боевых вылетов - хороший показатель, доказывающий надежность американской техники и мастерство летчиков ВВС США. Но вот 330 сбитых самолетов - это больше трети всех построенных F-105 (833 самолета): ну что за дрянь сделали американские конструкторы, а уж кто на них летает... По американским данным в 1967г. 17 «Тандерчифов» стали жертвами вьетнамских зенитчиков, еще 11 F-105 было потеряно в воздушных боях с МиГами.

«Тандерчифы» несли потери прежде всего от огня зенитной артиллерии и ракет комплексов С-75, однако свою лепту вносили и вьетнамские истребители. Утром 8 ноября РЛС обнаружила приближение к Ханюю со стороны Таиланда большой группы неопознанных воздушных целей. На перехват была поднята пара МиГов-21 (летчики Нгуен Хонг Нхи и Нгуен Данг Кинь). «Неопознанные воздушные цели» оказались истребителями-бомбардировщиками F-105, летевшими в сопровождении «Фантомов». МиГи атаковали ударную группу. Два F-4 пытались атаку сорвать. Неудачно: один «Фантом» получил под зад советский «Сайдундер» (ракету К-13), выпущенную Нгуеном Хонг Нхи, другому пришлось спешно залезать в облако дабы сорвать захват головки самонаведения ракеты, выпущенной Нгуеном Данг Кинем. Кинь подловил «Фантом» на выходе из облака и всадил таки в него вторую и последнюю ракету. Вьетнамцы не смогли атаковать «Тандерчифы», тем не менее поставленную задачу летчики МиГов выполнили на все 100%. Зрелище двух взорвавшихся «Фантомов» действовало на нервы командира ударной группы, который приказал облегчить «Тандерчифы» на величину полезной бомбовой нагрузки - «нагрузка» посыпалась в джунгли, а не заранее определенную цель. До «Тандерчифов» пилоты МиГов добрались 12 декабря: в воздушном бою над

На стоянке находятся примерно 50 «Тандерчифов» из 388-го тактического истребительного авиакрыла. Снимок сделан на авиабазе Корат в Таиланде 1 июля 1968 г. В октябре в 388-м крыле начался процесс замены «Тандерчифов» «Фантомами». На заднем плане видны самолеты-заправщики KC-135.

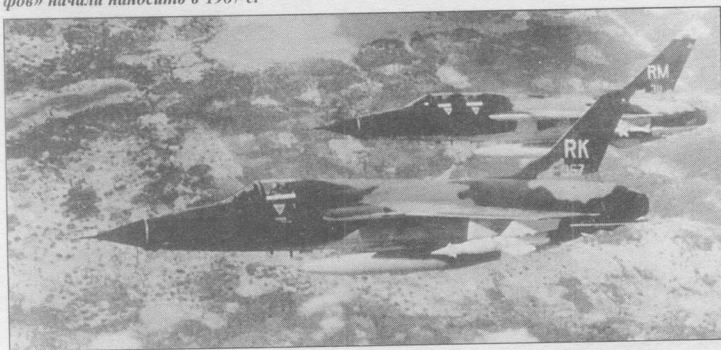


Этот «Тандерчиф» получил повреждения в результате обстрела зенитной артиллерией, июль 1967 г. Снаряды прошли фюзеляж непосредственно под козырьком фонаря кабины. Очень серьезно был поврежден силовой набор фюзеляжа, но самолет вернулся на базу. Гораздо худшая ситуация складывалась если перебитыми оказывались магистрали гидросистемы, в этом случае F-105 чаще всего терял управляемость и падал.





Шесть «Тандерчифов» стоят в ожидании технического обслуживания в большом ангаре на базе Корат. Навес защищает самолеты и техников от тропических дождей и жаркого солнца. Белая кодировка на килях и эмблемы эскадрилий на кили «Тандерчифов» начали наносить в 1967 г.



В полете F-105D (RK/62-4367) из 354-й тактической истребительной эскадрильи и F-105F (RM/63-8311) из 333-й тактической истребительной эскадрильи, снимок августа 1968 г. Обе эскадрильи входили в состав базировавшегося в Таки, Таиланд, 355-го тактического истребительного авиакрыла. F-105D вооружен управляемыми ракетами класса воздух-поверхность AGM-12 «Буллпеп», а F-105F несет противорадиолокационные ракеты AGM-45 «Шрайк».



F-105D под огнем северовьетнамских зениток, 1969 г. Самолет уже освободился от боевой нагрузки. В период с 1965 г. по 1972 г. ВВС США потеряли над Юго-Восточной Азией 382 «Тандерчифа», 321 «Тад» был сбит, 61 потерян в результате летных происшествий. 382 самолета - это 50,7% от всего количества построенных F-105D и F-105F (753 машины).

Сондонгом, провинция Хаба, летчик МиГ-21 сбил один F-105D.

Сезонные дожди затруднили боевую работу летчиков «Тадов» в начале 1968г. Бомбометание выполнялось, главным образом, через облака по данным РЛС. На весьма ограниченное время американцам удалось вывести из строя аэродромы Хоалак и Йенбай. В районе Тханьхоа «Тандерчифы» разнесли примерно 50 грузовиков. Удары по Северному Вьетнаму продолжались до 31 марта. В конгрессе победили «голубиные» настроения, в угоду которым президент Джонсон стал склоняться в пользу политического решения проблемы двух Вьетнамов. 31 марта Джонсон запретил бомбить объекты ДРВ, расположенные севернее 20-й параллели, а 13 мая в Париже начались мирные переговоры с представителями Ханоя. В последний день мая один «Тандерчиф» стал памятником. На авиабазе Маккиллэн из узлов и агрегатов поврежденных в боевых вылетах «Тадов» был собран один самолет. Машину выставили в академии ВВС (Колорадо Спрингз, шт. Колорадо) в назидание курсантам и в память о погибших над Северным Вьетнамом пилотах.

Запрет на бомбежки промышленных районов ДРВ привел к изменению тактики действий истребителей-бомбардировщиков. Впервые за всю войну на пилонах «Тадов» появились блоки НАР, более часто стали использоваться мощные бортовые 20-мм пушки. За июнь летчики одного 388-го авиакрыла израсходовали 150000 снарядов. Основными объектами ударов стали автотранспорт и базы снабжения. Впервые с 1965г. «Тандерчифы» стали выполнять боевые задания в Южном Вьетнаме.

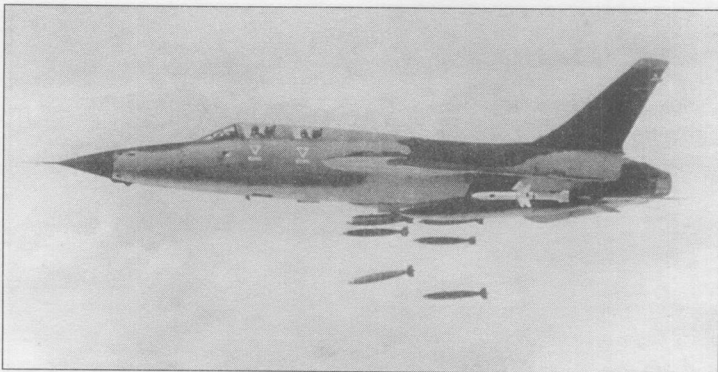
В сентябре 1968г. началось сокращение количества истребителей-бомбардировщиков F-105, развернутых в Индокитае. Количество эскадрилий в 388-м авиакрыле уменьшили с четырех до трех, а число самолетов в эскадрильи - с 21 до 18. Количество эскадрилий в 355-м авиакрыле осталось прежнем - три. 31 октября Линдон Джонсон дал указание полностью прекратить налеты на территорию ДРВ в надежде на позитивный исход Парижских переговоров.

С осени 1968г. пальма первенства по количеству боевых вылетов стала переходить от «Тандерчифов» к «Фантомам». Две эскадрильи 388-го крыла пересели на истребители-бомбардировщики F-4. Через год, в октябре 1969г., на театре военных действий осталась единственная эскадрилья (44-я, которую передали из 388-го авиакрыла в 355-е), оснащенная самолетами F-105 в варианте «классического» истребителя-бомбардировщика. Последний боевой вылет F-105D состоялся в феврале 1971г. Всего за годы войны во Вьетнаме ВВС США потеряли 397 истребителей-бомбардировщиков F-105 «Тандерчиф», что составляет пятую часть от всех потерь US Air Force.

Особо следует выделить участие «Тадов» в подавлении системы ПВО Северного Вьетнама. Выше уже отмечалась совместная работа «Тандерчифов» совместно со «Скайхоками» в командах «хантер-киллер». С 1966г. лидировать истребители-бомбардировщики фирмы Рипаблик в охоте за РЛС зенитно-ракетных комплексов стали «Супер Сейбры», доработанные по программе «Wild Weasel».

Первый успешный пуск ракеты комплекса С-75 американцами отмечен 24 июля 1965г. По американским же данным в 1965г. за короткий срок 30 ракетами было сбито 15 самолетов. В США немедленно развернулась работа по нейтрализации грозного оружия. В частности была проведена серия испытательных пусков ракет ЗРК «Найк Геркулес» по беспилотным мишеням, имитирующим типовой профиль полетов американских самолетов, действовавших над Северным Вьетнамом. Оработка пассивной обороны - тактических приемов, позволявших сорвать захват РЛС сопровождения цели - важный, но не главный метод снижения потерь самолетов от зенитных ракет. В уставе Советской Армии говорилось, что лишь наступление позволяет нанести противнику решительное поражение. Американцы полностью разделяли сей постулат, следствием чего и стала программа «Дикая ласка».

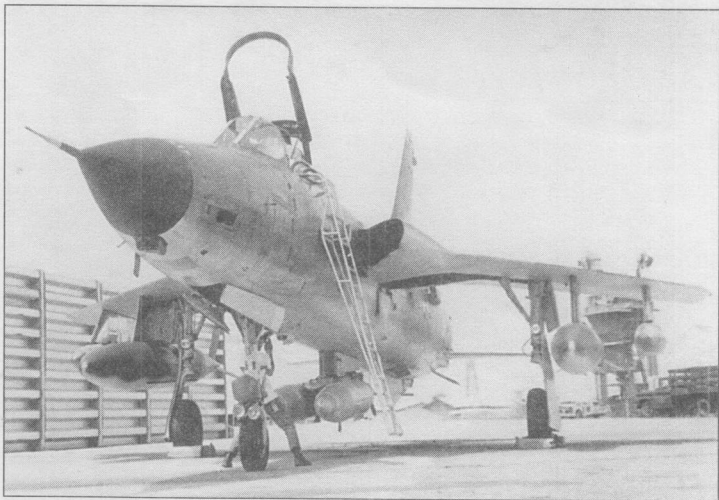
Летом 1966г. в состав ударных групп стали включать звенья «Тандерчифов», перед которыми ставилась задача уничтожения ЗРК («SAM-supression»). Поскольку бортовое оборудование стандартных «Тадов» не позволяло наносить превентивные удары, атака по огневой позиции ракетчиков следовала уже после пуска ракет. От самих же ракет летчики уворачивались, используя тактические приемы, разработанные в ходе испытательных пусков «Найков», кроме того, на ряде самолетов появились станции постановки помех РЛС обнаружения и сопровождения воздушных целей. Иногда такая тактика приносила успех, иногда - нет. Так в начале июля 1966г. по группе F-105 «SAM-supression» был произведен пуск не менее двух ракет с позиций, расположенных в долине Красной реки (70км северо-западнее Ханоя). Летчики «Тандерчифов» сбросили на предполагаемое место дислокации ЗРК бомбы и обстреляли место из бортовых 20-мм пушек. Отмечен пожар на огневой позиции зенитно-ракетного комплекса. На титул лучшего охотника за ЗРК 1967 года претендовал подполковник Уильям П. Робинсон, специализировавшийся как раз на «SAM-supression». Подполковник провел в Индокитае семь с половиной месяцев. В начале командировки район Ханоя прикрывало (по американским оценкам) девять комплексов, в конце - более сотни! Подчиненные Робинсона поразили 18 огневых позиций, половина уничтоженных пусковых ракетных установок на счету подполковника.



F-105F из неуставленной эскадрильи сбрасывает над Северным Вьетнамом шесть 500-фунтовых бомб Mk 82, октябрь 1967 г. Бомбометание осуществляется со средних высот. На внешнем подкрыльевом пилоне самолета подвешена противорадиолокационная ракета AGM-45 «Шрайк». Обычно заднее кресло на F-105F и F-105G занимал оператор БРЭО, однако на 13 самолетах F-105F, доработанных по программе «Комбат Мартин» заднюю кабину занимало дополнительное электронное оборудование для постановки помех системам радиосвязи.



F-105F (RU/63-8321) из 357-й тактической истребительной эскадрильи вырывается на исполнительный старт, авиабаза Такли, 17 декабря 1968 г. Под крылом подвешены ракета AGM-45 «Шрайк» на внешнем пилоне и две 750-фунтовых бомбы на внутреннем.



F-105D из 355-й тактической истребительной эскадрильи подготовлен к очередному боевому вылету по цели на территории ДРВ, авиабаза Корат, июль 1968 г. «Тандерчиф» вооружен подвешенными на центральном подфюзеляжном и двух внешних подкрыльевых пилонах 720-фунтовыми (326,6 кг) бомбами с напалмом. «Тандерчифы» принимали участие в налетах на Северный Вьетнам в рамках операции «Роллинг Тандер», пока президент США Линдон Джонсон не запретил налеты с 1 ноября 1968 г.



Техники готовят к подвеске на F-105D (RM/63-8351) 750-фунтовые бомбы M117, авиабаза Корап. Бомбы целиком окрашены в грязно-оливковый цвет (FS-34087), в носовой части нанесена полоса оранжевого цвета (FS-33538). На внешнем левом подкрыльевом пилоне подвешена противорадиолокационная ракета «Шрайк».



Четыре F-105D из 355-й тактической истребительной эскадрильи на стоянке авиабазы Корап, декабрь 1968 г. На внутренних подкрыльевых и центральных подфюзеляжных пилонах подвешено по шесть 750-фунтовых бомб. В течение следующих двух лет три из этих четырех самолетов были потеряны над Лаосом: RK/59-1772, RU/60-522 и RM/61-060. В США вернулась только «Тандерчиф» RU/59-1731.



Летчик F-105D из 357-й тактической истребительной эскадрильи поднял флаг на рулежке, авиабаза Корап, декабрь 1969 г. Обратите внимание на вытущенную штангу топливотриемника. Пилот выполнил свой 100 боевой вылет, его командировка на войну завершилась, а вытущенная штанга системы дозаправки в воздухе - это типа распалковка (вот откуда «братки» пошли).

Логичным шагом после использования пары «хантер-киллер» стало совмещение функций «охотника» и «убийцы» в одном самолете. Такой машиной стал двухместных F-105F, который конструктор «Тандерчифа» Александр Картвели делал как учебно-тренировочный истребитель, предназначенный прежде всего для повышения навыков летчиков в работе с бортовыми электронными системами. По общему мнению, самолет получился неудачным. Неудачным как учебно-тренировочный; Вьетнам изменил оценку F-105F кардинальным образом. Работы по переоборудованию F-105F в рамках программы «Wild Weasel II» начались в январе 1966г. На самолете была установлена не только аппаратура обнаружения электромагнитного излучения РЛС противника, но и оборудование, позволявшее ставить помехи каналам радиосвязи между наземными КП и летчиками МиГов. Стандартным вооружением F-105F «Wild Weasel II» являлись противорадиолокационные ракеты AGM-45 «Шрайк», которые наводились на сигнал РЛС. Помимо встроенной аппаратуры, самолеты несли на пилонх контейнеры РЭБ Хьюз ALQ-71 или Джерал Электрик ALQ-87.

Двое пилотов F-105F были удостоены медали почета (оба - в 1967г.): капитан Дитчлиффен и майор Лео К. Торсенес. Всего же высшую награду США в ВВС за всю вьетнамскую войну получило восемь человек.

Модернизированные по программе «Wild Weasel II» самолеты получили обозначение F-105G. В Индокитае использование F-105G началось с 1970г., когда эра «Тандерчифов» уже была близка к своему закату. F-105G принимали участие в боевых действиях до самого конца войны во Вьетнаме. Так в операции «Лайнбэй-кир II» - массовой бомбардировочной кампании против ДРВ, проводившейся в конце 1972г. принимало участие 23 F-105G, все самолеты этого типа, находившиеся в тот период в Индокитае.

Борьба «Тадов» с системой ПВО противника шла с переменным успехом. Так летом 1973г. один F-105G был сбит ракетой комплекса С-75 в районе Тханьхоа (150км южнее Ханоя). В операции по спасению летчиков принимало 75 самолетов и вертолетов! В их числе были и F-105G.

Победы летчиков истребителей-бомбардировщиков Рипаблик F-105 «Тандерчиф» в воздушных боях (по данным ВВС США)

Дата	пилот	тип сбитого самолета	ВВС ДРВ
29.06.1966	майор Фред Л. Трэси	МиГ-17	МиГ-17
18.08.1966	майор Кеннет Т. Блэнк	МиГ-17	МиГ-17
21.09.1966	1-й лейтенант Карл У. Рихтер	МиГ-17	МиГ-17
21.09.1966	1-й лейтенант Фред. А. Уилсон	МиГ-17	МиГ-17
4.12.1966	майор Рой С. Дикки	МиГ-17	МиГ-17
10.03.1967	капитан Макс С. Бристл	МиГ-17	МиГ-17
10.03.1967	капитан Макс С. Бристл	МиГ-17	МиГ-17
26.03.1967	полковник Роберт Р. Скотт	МиГ-17	МиГ-17
19.04.1967*	майор Лео К. Торсенес	МиГ-21	МиГ-21
19.04.1967	капитан Харольд И. Джонсон	МиГ-17	МиГ-17
19.04.1967	майор Фредерик Г. Толман	МиГ-17	МиГ-17
19.04.1967	майор Джек У. Хант	МиГ-17	МиГ-17
19.04.1967	капитан Уильям И. Искью	МиГ-17	МиГ-17

28.04.1967	подполковник Артур Ф. Деннис	МиГ-17
28.04.1967	майор Гарри И. Хиггинс	МиГ-17
30.04.1967	капитан Томас С. Лисан	МиГ-17
12.05.1967	капитан Жак А. Сьюэзи	МиГ-17
13.05.1967	майор Маурис И. Сивир	МиГ-17
13.05.1967	майор Карл Д. Осборн	МиГ-17
13.05.1967	подполковник Филлир С. Гэст	МиГ-17
13.05.1967	капитан Чарльз У. Коуч	МиГ-17
13.05.1967	майор Роберт Г. Ридлинг	МиГ-17
03.06.1967	майор Ральф Л. Кастир	МиГ-17
03.06.1967	майор Ральф Л. Кастир	МиГ-17
23.08.1967	1-й лейтенант Дэвид Б. Уалдроп	МиГ-17
23.08.1967	1-й лейтенант Дэвид Б. Уалдроп	МиГ-17
18.10.1967	майор Дональд Н. Рассел	МиГ-17
27.10.1967	капитан Джин Дж. Бэнэл	МиГ-17
19.12.1967*	майор Роберт Б. Хантли	МиГ-17
	капитан Ральф Д. Стирэмэн	МиГ-17
19.12.1967*	капитан Филипп М. Дрю	МиГ-17
	майор Уильям Х. Уиллир	МиГ-21

*победа одержана на двухместном F-105F

Потери истребителей-бомбардировщиков Рипаблик F-105 в воздушных боях (по данным ВВС ДРВ)

Дата	район	тип самолета ВВС ДРВ
4.04.1965	Хамронг	МиГ-17
4.04.1965	Хамронг	МиГ-17
29.06.1966	Тамдао	МиГ-17
29.06.1966	Тамдао	МиГ-17
7.07.1966	Тамдао	МиГ-21
11.07.1966	Сондуонт	МиГ-21
19.07.1966	Виньфу	МиГ-17
19.07.1966	Виньфу	МиГ-17
5.12.1966	?	МиГ-21
5.12.1966	?	МиГ-21
14.12.1966	?	МиГ-21
14.12.1966	?	МиГ-21
14.12.1966	?	МиГ-21
19.04.1967	Суойрат	МиГ-17
19.04.1967	Суойрат	МиГ-17
25.04.1967	Гиалэм	МиГ-17
30.04.1967	Виньфу	МиГ-21
30.04.1967	Виньфу	МиГ-21
30.04.1967	?	МиГ-21
30.04.1967	?	МиГ-21
12.05.1967	Виньйен	МиГ-17
12.05.1967	Виньйен	МиГ-21
23.08.1967	Нгьяло	МиГ-21
23.08.1967	Нойбай	МиГ-17
23.08.1967	Нойбай	МиГ-17
?? 10.1967	Хабак	МиГ-21
25.10.1967	Кип	МиГ-17
?? 10.1967	?	МиГ-21
12.12.1967	Сондонг	МиГ-21
17.12.1967	?	МиГ-21
17.12.1967	?	МиГ-21
17.12.1967	?	МиГ-21
19.12.1967	Тамдао	МиГ-21
3.01.1968	Тханьсон	МиГ-21
3.01.1968	Тханьсон	МиГ-21
3.01.1968	Йенчау	МиГ-21
11.05.1972	Ханой	МиГ-21

Эскадрильи «Тандерчифов» во Вьетнаме

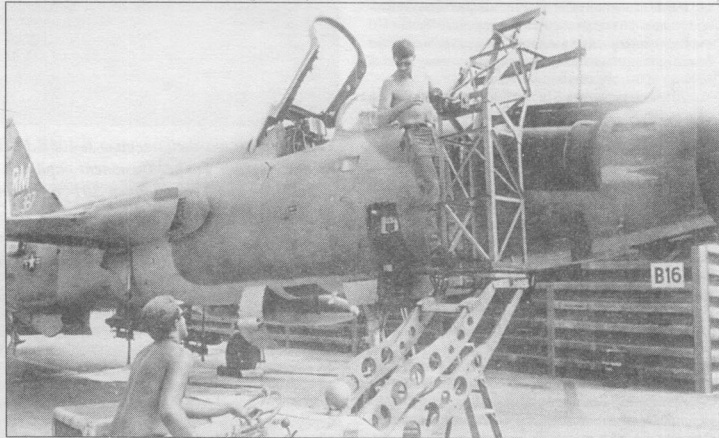
В ВВС США существовало два вида развертывания авиационных подразделений и частей - на временной (Temproary Duty) и постоянной (Temproary Duty) основе. В период войны в Юго-Восточной Азии истребители-бомбардировщики «Тандерчиф» на постоянной основе базировались в Таиланде на аэродромах Такли и Корат.

В период с 1964 по 1966 г.г. крайне сложно проследить хронологию базирования вооруженных самолетов F-105 эскадрилий в Таиланде. Подразделения периодически и на короткий срок перебрасывались с японских баз в Кадене и Йокота на театр военных

В полете пара «Тандерчифов». На переднем плане - F-105D (RM/60-490). Снимок сделан в апреле 1970 г. над юго-восточной Аляской. На внешнем подкрыльевом пилоне подвешена 500-фунтовая, а на внутреннем - 1000-фунтовая бомбы. 354-я эскадрилья наряду с 355-й была последней эскадрилей в Юго-Восточной Азии, вооруженной F-105D. Эскадрилью расформировали 10 декабря 1970 г.



Техники осматривают пушку «Вулкан» на F-105F из 388-й тактической истребительной эскадрильи, Корат, 17 декабря 1968 г. Летчики использовали пушки как для поражения наземных, так и воздушных целей. На заднем плане стоит техник, заправляющий самолет топливом. Заправка внутренних баков осуществлялась на «Тандерчифе» централизованно через единую горловину.



Замена магазина к пушке на F-105D (RM/62-4387) из 354-й тактической истребительной эскадрильи, Корат, 3 декабря 1969 г. Один техник управляет гидродъемником, а его коллега цепляет магазин крюком. Весь боекомплект из 1028 снарядов летчик мог израсходовать при желании всего за десять секунд.



действий. Именно базировавшиеся на постоянной основе в Кадене и Йокота «Тандерчифы» стали первыми самолетами данного типа, переброшенными в Таиланд. К середине 1966 г. в Юго-Восточной Азии действовало 18 эскадрилий F-105.

Примером ротации подразделений может служить базировавшаяся на постоянной основе в Йокоте 80-я тактическая истребительная эскадрилья. Изначально это подразделение входило в состав 8-го тактического истребительного авиакрыла. В конце 1964 г. эскадрилья перебралась на южнокорейскую базу Осан для 30-дневного боевого дежурства в готовности к нанесению ядерного удара (программа ZULU), в феврале 1965 г. подразделение на тот же 30-дневный срок из Кореи было направлено в Таиланд. Из Таиланда эскадрилья вернулась в Йокоту. Довольно сложная система ротации подразделений объяснялась обязательствами США перед блоком SEATO. Приходилось действовать на два фронта: вести войну и выполнять рутинные мероприятия в рамках военного союза Юго-Восточной Азии. Известны случаи, когда из Японии в Таиланд перебрасывались эскадрильи всего на несколько дней под выполнение конкретных боевых вылетов. На временной основе эскадрильи «Тандерчифов» действовали с баз в Южном Вьетнаме, например из Дананга.

К июню 1966 г. в составе 13-й воздушной армии на постоянной основе имелось два авиакрыла, вооруженных «Тандерчифами», а за 334-й тактической истребительной эскадрильей был закреплён временный статус.

Авиабазы Королевских ВС Таиланда Корот

Авиабазы Корот расположена в 8 км южнее города Накхон Ратчасима, третьего по величине города Таиланда. От Корот до столицы страны Бангкока 160 км, до основной цели налетов американской авиации Ханоя 780 км, до «братской» авиабазы Такли 160 км. Расположенная на высоте 183 м над уровнем моря база Корот имела взлетно-посадочную полосу длиной 3000 м с 300-м страховочным участком.

Первый персонал ВВС США прибыл в Корот в апреле 1962 г. Официальной целью являлось обучение личного состава Королевских ВВС Таиланда, однако американцы по большей части занимались выполнением разведывательных полетов на самолетах RT-33 «Шутинг Стар» с опознавательными знаками ВВС Таиланда. Изначально база Корот входила в зону ответственности командования 2-й авиационной дивизии ВВС США. В общей сложности в Короте побывало 6500 военнослужащих из 34 подразделений, включая эскадрильи ВВС Таиланда и 170-ю транспортную эскадрилью ВВС Новой Зеландии.

6234-е тактическое истребительное авиакрыло (временное)

пребывание в Короте: с 5 апреля 1965 г. по 8 июля 1965 г. на временной основе, с 8 июля 1965 г. по 8 апреля 1966 г. на постоянной основе

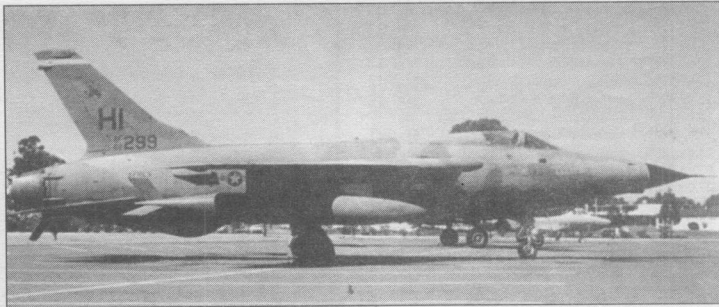
6234-е тактическое истребительное авиакрыло (временное) было сформировано на базе Корот 5 апреля 1965 г., под командованием штаба авиакрыла были переданы все подразделения, которые дислоцировались на базе. Статус «временный» был изменен на постоянный 8 июля 1965 г. До появления в Короте 8 апреля 1966 г. 388-го тактического авиационного крыла в состав 6234-го авиакрыла входили все размещенные здесь подразделения.

388-е тактическое истребительное авиакрыло

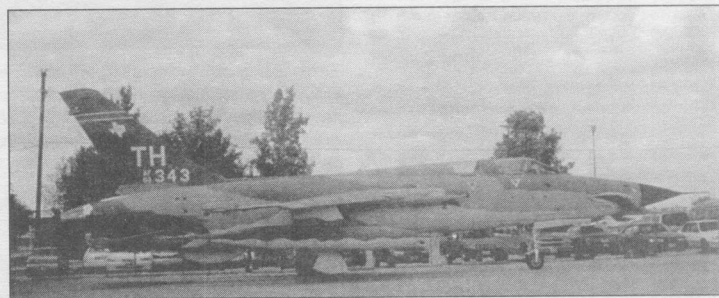
пребывание в Короте: с 8 апреля 1966 г. по 23 декабря 1975 г. на постоянной основе

6234-е авиакрыло прекратило существование 8 апреля 1966 г., взамен с континентальной авиабазы МакКоннелл, штат Канзас, было переброшено 388-е тактическое истребительное авиакрыло. 14 марта 1966 г. 388-е авиакрыло передали в состав ВВС Тихого океана, в день появления в Короте представителей авиакрыла его подчинили командованию 13-й воздушной армии. Затем Корот находился в составе 7-й воздушной армии и снова 13-й воздушной армии. 23 декабря 1975 г. авиакрыло перебазировалось из Таиланда на авиабазу Хилл, шт. Юта.

388-е тактическое истребительное авиакрыло являлось одним из двух вооруженных истребителями-бомбардировщиками F-105 авиакрыльев, базировавшихся в Таиланде на постоянной основе. По штату в составе крыла полагалось иметь 54 одноместных самолета F-105D и 18 самолетов EF-105F «Уайлд Уизли», всего 72 «Тандерчифа». Изначально в состав крыла входили 421-я, 469-я и 13-я тактические истреби-



F-105D (HI/62-4299) из 466-й тактической истребительной эскадрильи 419-го тактического истребительного авиакрыла резерва ВВС США, авиабаза Хилл, штат Юта. Камуфляж нанесен не только на верхние, но и на нижние поверхности самолета. На киле полоса желто-оранжевого цвета (FS-33538), остальная маркировка - черная. 466-я эскадрилья являлась последней в ВВС США, имевшей на вооружении F-105, последний полет «Тандерчиф» из этой эскадрильи совершил 25 февраля 1984 г.



Украшенный акулей пастью F-105F (TH/63-8343) выставлен в авиационном музее Эддисона, штат Техас. Самолет окрашен и маркирован как машина 475-й тактической истребительной эскадрильи 301-го тактического истребительного авиакрыла резерва ВВС США, которая базировалась в Карсуэлле, штат Техас. Ниже красной полосы с белой каймой на киле самолета нарисована карта Техаса. «Тандерчифы» состояли на вооружении 475-й тактической истребительной эскадрильи с июля 1972 по 1981 г.г.

тельные эскадрильи. Позже 13-ю эскадрилью сменила 4-я. В мае 1969 г. начался процесс перевооружения авиакрыла «Фантомами», «Тандерчифы» передавались по мере поступления самолетов F-4E на авиабазу Такли в 355-е тактическое истребительное авиакрыло.

Летчикам авиакрыла засчитано восемь сбитых в воздушных боях северо-вьетнамских истребителей. Первую победу в воздушном бою одержал майор Фред Трейси из 421-й эскадрильи 29 июня 1966 г. В ВВС США всего трое летчиков выполнили не менее 200 боевых вылетов в Северный Вьетнам на «Тандерчифах». Первые сто боевых вылетов майор Ларри Уэллс выполнил в период службы в 355-м авиакрыле, вторые 100 - в составе 388-го авиакрыла. Вторым 200 боевых вылетов в ДРВ совершил легендарный 1-й лейтенант Карл Рихтер, сбитый в своем 198-м официальном полете в Северный Вьетнам. На самом деле Рихтер, согласно данным эскадрильи выполнил 230 боевых вылетов на расположенные в Северном Вьетнаме цели. Ровно 200 боевых вылетов в ДРВ совершил капитан Питер Фоли из 469-й эскадрильи.

За участие в боевых действиях в период с 10 марта по 1 мая 1967 г. 388-е авиакрыло было удостоено благодарности президента США. Авиакрыло награждено крестом «За храбрость» с пальмовой ветвью от правительства республики Вьетнам.

36-я тактическая истребительная эскадрилья «Flying Friends»

пребывание на авиабазе Корот: с 9 августа 1964 г. по февраль 1965 г. на временной основе

36-я эскадрилья первой из имевших на вооружении «Тандерчифы» была переброшена на театр военных действий в Юго-Восточной Азии. 18 самолетов F-105 перелетели в Корот из Йокоты 9 августа 1964 г. Первый «Тай» приземлился в Таиланде в 10 ч 20 мин по местному времени, а уже через четыре часа самолеты ушли на боевое задание. «Тандерчифы» вы-

полняли роль истребителей сопровождения в операции по спасению сбитого над Лаосом летчиком американского летчика. Эскадрилья находилась на авиабазе Корот на временной основе в течение 89 дней, после чего ее вернули в Йокоту. Уже в феврале 1965 г. 36-я TFS опять появилась в Таиланде, но уже на авиабазе Такли. За период пребывания в Короте эскадрилья потеряла один F-105 от огня зенитной артиллерии ПВО Северного Вьетнама.

Самолеты эскадрильи в период базирования на авиабазе Корот были окрашены в серебристый цвет, на киле - символика ВВС Тихого океана, на воздушных заборниках - молнии красного цвета, в красный цвет были окрашены элероны, на некоторых самолетах сразу за обтекателем РЛС наносилась цветная идентификационная полоска эскадрильи.

67-я тактическая истребительная эскадрилья «Fighting Cocks»

пребывание на авиабазе Корот: с августа 1964 по май 1965 г. на временной основе

67-ю эскадрилью перебрали в Корот с базы Кадена на Окинаве в августе 1964 г. 25 декабря 1964 г. самолеты 67-й TFS были перебазированы в Южный Вьетнам на базу Дананг, где вошли в состав 2-го отряда 18-го тактического истребительного авиакрыла. Эскадрилья базировалась в Дананге до конца января 1965 г., после чего возвратилась в Корот. За период базирования в Короте и Дананге 67-я эскадрилья потеряла не менее девяти самолетов, в том числе три «Тандерчифа», сбитых во время самого первого налета в рамках операции «Роллинг Тандер». В мае 1965 г. эскадрилья была передислоцирована в Японию на авиабазу Йокота.

Самолеты эскадрильи в этот период были окрашены в серебристый цвет, на киле наносилась символика ВВС Тихого океана, сразу за обтекателем РЛС накрашивалась узкая полоска красного цвета.

44-я тактическая истребительная эскадрилья «Vampire Bats»

пробывание на авиабазе Корат: с августа 1964 по май 1965 г. на временной основе, с 25 апреля 1967 г. по 15 октября 1969 г. на постоянной основе

Эскадрилья была переброшена в Корат с Окинавы в августе 1964 г. 25 декабря 1964 г. самолеты 44-й TFS были перебазируемы в Южный Вьетнам на базу Дананг, где вошли в состав 2-го отряда 18-го тактического истребительного авиакрыла. В Дананге они оставались до 13 января 1965 г., когда их вернули в Корат. 5 апреля 1965 г. эскадрилья вошла в состав 6234-го тактического истребительного авиакрыла (временного).

За период пребывания в Таиланде и Южном Вьетнаме эскадрилья потеряла один F-105, на счет эскадрильи была занесена одна победа в воздушном бою, одержанная 13 мая 1967 г.

В период базирования на временной основе самолеты эскадрильи имели серебристую окраску, символику ВВС Тихого океана на киле и полосы голубого цвета вокруг фонарей сразу за обтекателями РЛС. По бортам в носовой части фюзеляжей некоторых самолетов были нанесены эмблемы «Vampire Bat». Первые самолеты в камуфляжной окраске несли на киле небольшие литеры «В», пока в 1967 г. не ввели стандартные идентификационные буквенно-цифровые коды, наносившиеся на кили камуфлированных самолетов. Самолеты 44-й эскадрильи получили литеры «J». Самолеты, задействованные в операции «Northscope» несли разрушающий камуфляж, покрывавший все поверхности снизу и сверху, на киле этих машин наносились литеры «JE».

25 апреля 1967 г. эскадрилью вывели из состава базировавшегося в Кадене на Окинаве 18-го тактического истребительного авиакрыла и включили в состав сформированного в Корате 388-го тактического истребительного авиакрыла. Наряду с 67-й эскадрилей, 44-я TFS получила уцелевшие самолеты из 13-й эскадрильи. В 1967 г. эскадрилья специализировалась на выполнении боевых вылетов по программам «Уайлд Уизил» и «Норскоуп», на вооружении состояли как обычные F-105D, так и специализированные модификации «Тандерчинов».

15 октября 1969 г. эскадрильи перебазировали в Такли в связи с перевооружением 388-го авиакрыла «Фантомами».

357-я тактическая истребительная эскадрилья «Licking Dragons»

пробывание на авиабазе Корат: с августа 1964 г. по 12 декабря 1964 г. на временной основе

357-я TFS была переброшена в Корат в августе 1964 г. с континентальной авиабазы МакКоннелл, шт. Канзас. 12 декабря 1964 г. эскадрилья вернулась в МакКоннелл. За время базирования в Корате эскадрилья потеряла два «Тандерчинов» от зенитного огня противника. 12 июня 1965 г. эскадрилья вновь появилась в Юго-Восточной Азии в составе 6235 тактического истребительного авиакрыла (временного), которое базировалось в Такли.

Самолеты эскадрильи были окрашены в серебристый цвет, на киле наносились черно-желто-черные полосы шириной четыре дюйма и эмблемы Тактического авиационного командования ВВС США на фоне молнии. На киле камуфлированных самолетов полосы были «инвертированы» (желто-черно-желтые), а символика Тактического авиационного командования закрашена.

35-я тактическая истребительная эскадрилья «Black Panthers»

пробывание на авиабазе Корат: с сентября 1964 г. по ноябрь 1964 г. на временной основе

Эскадрилья была переброшена в Корат с базы Йокота в Японии в сентябре 1964 г. В ноябре подразделение вернуло в Японию для несения дежурства на случай ядерной войны (программа ZULU).

Самолеты 35-й TFS были окрашены в серебристый цвет, на киле имелась символика ВВС Тихого океана, на воздухозаборниках голубые стрелы, элероны голубого цвета.

469-я тактическая истребительная эскадрилья «Fighting Bulls»

пробывание на авиабазе Корат: с 30 ноября 1964 г. по 13 марта 1965 г. на временной основе, с ноября 1965 г. по 31 октября 1972 г. на постоянной основе

Дислоцировавшаяся на авиабазе МакКоннелл, штат Канзас, 469-я тактическая истребительная эска-

дрилья 30 ноября 1964 г. вошла в состав 355-го тактического истребительного крыла, авиабаза Кадена, Окинава. С этой даты ведется отчет пребывания подразделения на театре боевых действий в Юго-Восточной Азии, хотя в Корат эскадрилья перебазировалась в январе 1965 г. 13 марта 1965 г. эскадрилья вернулась в США на авиабазу МакКоннелл, но пребывание на войне было засчитано до 18 марта. В ноябре 1965 г. 469-я TFS вновь прибыла в Корат и получила статус подразделения постоянного базирования. Самолеты эскадрильи привлекались к нанесению ударов по целям на территории Лаоса и Северного Вьетнама. В период временного пребывания в Корате эскадрилья входила в состав 2-й авиационной дивизии ВВС США, теперь вошла в состав 6234-го тактического истребительного авиакрыла (временного).

8 апреля 1966 г. эскадрилья вошла в состав вновь сформированного на авиабазе Корат 388-го тактического истребительного авиакрыла. В апреле 1968 г. 469-я TFS стало первой эскадрилей в ВВС США, летчики которой налетали в Юго-Восточной Азии 30 000 часов в боевых условиях. Осенью 1968 г. начался процесс перевооружения с F-105D на F-4E, первый «Фантом» эскадрилья получила 7 ноября. Уцелевшие «Тандерчинов» 469-й TFS к этой дате уже были переданы в Такли. Сама эскадрилья была слита с 40-й TFS, она оставалась в Корате до 31 октября 1972 г.

В общей сложности боевые потери 69-й эскадрильи составили 47 «Тандерчинов», летчики 469-й TFS в воздушных боях сбили два северо-вьетнамских МиГ-а.

В период временного базирования самолеты эскадрильи имели серебристую окраску, на киле были нанесены идентификационные зелено-бело-зеленые полосы (ширина полосы каждого цвета - дюйм) и эмблема тактического авиационного командования на фоне желтой молнии. Некоторые самолеты, в числе первых получившие камуфляжную окраску, в верхних частях килей несли полосы зеленого цвета. Буквенные коды подразделения получили в 1967 г. Отличительными знаками самолетов эскадрильи стали литеры «JV» на киле, полоски на переплетах фонарей кабин зеленого цвета и зеленые обтекатели РЛС.

12-я тактическая истребительная эскадрилья «Foxy Few»

пробывание в Корате: с 25 декабря 1964 г. по 15 марта 1965 г. на временной основе, с 15 июня 1965 г. по 25 августа 1965 г. на временной основе

Из состава 12-й TFS (эскадрилья базировалась в Кадене на Окинаве) 25 декабря 1964 г. было выделено для операций во Вьетнаме шесть самолетов F-105D. Самолеты перебрались на южновьетнамскую авиабазу Дананг, где они вошли в состав 2-го отряда 18-го тактического истребительного авиакрыла. Пробывание «Тандерчинов» из 12-й эскадрильи в Дананге завершилось 1 февраля 1965 г. с переводом всего 2-го отряда в Корат. К 1 февраля в Корате была сосредоточена вся эскадрилья. 15 марта «Тандерчинов» из 12-й TFS вернулись в Кадену. Через три месяца, 15 июня 1965 г., эскадрилья в полном составе перебрались в Корат, где она оставалась до 25 августа.

За все время участия в боевых действиях 12-я TFS потеряла четыре самолета.

Серебристые самолеты эскадрильи несли на киле символику ВВС Тихого океана и желтые полосы вокруг фюзеляжа сразу за обтекателем антенны РЛС.

354-я тактическая истребительная эскадрилья «Bulldogs»

пробывание в Корате: с 3 марта 1965 г. по 12 июня 1965 г. на временной основе

В рамках операции «One Buck 10» 354-я эскадрилья была переброшена 3 марта 1965 г. с авиабазы МакКоннелл, штат Канзас, на Окинаву в Кадену, откуда 13 марта шесть F-105D эскадрильи перелетели в Корат. Личный состав вернулся на базу МакКоннелл 12 июня 1965 г., с 27 ноября 1965 г. 354-я TFS вместе с остатками 355-й TFS стала на постоянной основе дислоцироваться на авиабазе Такли в Таиланде.

За период пребывания в Корате летчики 354-й эскадрильи выполнили 1271 боевой вылет, в том числе 637 вылетов в рамках операции «Ролинг Тандер», 102 вылета по планам «Barrel Roll/Steel Tiger», 36 - «Yankee Team», 81 - участие в поисково-спасательных операциях, 57 - патрулирование воздушного пространства, 28 - по программе «Queen Be», 11 - «Вохтор» и 54 - на разведку погоды, а также 17 тренировочных полетов и 126 прочих.

Эскадрилья потеряла три самолета, два из которых были сбиты в воздушном бою с МиГами в апре-

ле 1965 г. Третий «Тандерчиф» был сбит в тот же день огнем зенитной артиллерии.

Серебристые самолеты эскадрильи несли символику 354-й TFS - четырехрядные голубые-белые-голубые полосы в верхних частях килей, а также эмблемы Тактического авиационного командования на фоне желтых молний. На камуфлированных самолетах эмблемы ТАК отсутствовали, а полосы имели инвертированные цвета: бело-голубые-белые.

421-я тактическая истребительная эскадрилья «Cavaliers»

пробывание в Корате: с 15 сентября 196 г. по 23 ноября 196 г. на временной основе, с 7 апреля 1965 г. по 20 августа 1965 г. на временной основе, с 8 апреля 1966 г. по 25 апреля 1967 г. на постоянной основе

Эскадрилья была переброшена в Корат с базы МакКоннелл, штат Канзас, 15 сентября 1964 г., 23 ноября того же года эскадрилья возвратилась в США. В рамках операции «Two Buck 3» 421-ю TFS перебрали на Окинаву, а 7 апреля 1965 г. в Корат. 20 августа 1965 г. эскадрилья вернулась на авиабазу МакКоннелл.

За период пребывания на театре военных действий подразделение потеряло над Северным Вьетнамом три истребителя-бомбардировщика F-105D.

8 апреля 421-я TFS была направлена в Корат как одна из трех эскадрилий развернутого здесь на постоянной основе 388-го тактического истребительного авиакрыла. В США эскадрилью отозвали в конце апреля 1967 г. Подразделение стало дислоцироваться на авиабазе МакДилл, штат Флорида, в составе 44-го тактического истребительного авиакрыла.

Общие боевые потери 421-й TFS в Южном Вьетнаме составили 21 «Тандерчиф», на боевой счет эскадрильи был записан сбитый в воздушном бою 21 сентября 1966 г. один северо-вьетнамский МиГ.

В 1966 г. все самолеты эскадрильи получили камуфляжную окраску, однако цифровые коды на киле не наносились. Идентификационные отличия самолетов эскадрильи были следующие: белые и красные звездочки на внешних поверхностях створок основных опор шасси, красные полосы на переплете фонаря кабины.

Проект «Wild Weasel», 623-е тактическое истребительное авиакрыло

Пробывание на авиабазе Корат: с 21 ноября 1965 г. по 11 июля 1966 г.

Подразделение из четырех самолетов F-100F, доработанных по программе «Уайлд Уизил» из 33-го тактического истребительного авиационного крыла, авиабаза Эглин, штат Флорида, прибыло в Корат 25 ноября 1965 г. (перебазирование началось 21 ноября). Первый боевой вылет противорадиолокационные «Супер Сейбры» выполнили 1 декабря 1965 г.

Первые пять F-105F «Wild Weasel 3» появились в Корате 28 мая 1966 г. 11 июля 1966 самолеты F-100F были заменены на EF-105F, а подразделение «Уайлд Уизил» получило постоянной статус дислокации на авиабазе Корат и вошло в состав 13-й тактической истребительной эскадрильи. В тот период самолеты EF-105F не имели особой символики подразделения «Уайлд Уизил».

13-я тактическая истребительная эскадрилья

пробывание на авиабазе Корат: с 15 мая 1966 г. по 20 октября 1967 г.

13-я TFS была сформирована на авиабазе Корат 15 мая 1966 г. в составе вновь сформированного 388-го тактического истребительного авиакрыла. На вооружение эскадрильи поступили самолеты F-105D из 44-й TFS, личный состав которой был отправлен на Окинаву. 11 июля 1966 г. на вооружение эскадрильи поступили F-105F «Wild Weasel 3», ранее находившиеся в непосредственном подчинении штаба 6234-го тактического истребительного авиакрыла.

В апреле 1967 г. экипажи эскадрильи стали принимать участие в полетах по программе «Northscope» (другое наименование «Rayn's Raiders») - рейдах в Северный Вьетнам в ночное время и в плохую погоду. 20 октября 1967 г. уцелевшие EF-105F передали из 13-й TFS в 44-ю TFS, а сама 13-я эскадрилья была переведена на авиабазу Удорн в состав 32-го тактического истребительного авиакрыла.

За период участия в боевых действиях с авиабазы Корат боевые потери 13-й эскадрильи составили 13 самолетов.

В период нахождения 13-й TFS в составе 388-го авиакрыла самолеты эскадрильи не имели буквенных кодов на киле, отличительными признаками F-105 под-

разделения являлись на тот момент желтые полосы на переплетах фонарей. Самолеты, принимавшие участие в полетах по программе «Northscope» имели разрушающий камуфляж на всех поверхностях планеров.

34-я тактическая истребительная эскадрилья «Fighting Rams»

пребывание на авиабазе Корат: с 15 мая 1966 г. по 23 декабря 1975 г. на постоянной основе

Эскадрилья сформирована на авиабазе Корат в составе нового 388-го тактического истребительного авиакрыла. В ноябре 1968 г. эскадрилью перевооружили «Фантомами». В Корате она оставалась до 23 декабря 1975 г., когда ее вывели из Юго-Восточной Азии на авиабазу Хилл, штат Юта.

За период с 15 мая 1966 г. по ноябрь 1968 г. боевые потери эскадрильи составили 28 F-105, на счет 388-й TFS записали 5,5 побед в воздушных боях.

Буквенные коды «JJ» на кили самолотов эскадрильи наносились с 1967 г., другие отличительные признаки - черные полосы на переплетах фонарей кабин.

Подразделение 1 12-й тактической истребительной эскадрильи

пребывание в Корате: с 24 сентября 1970 г. по 1 ноября 1970 г. на временной основе

12 самолетов EF-105F/F-105G подразделения 1 из 12-й TFS были переброшены в Корат с Окинавы 24 сентября 1970 г. в дополнение еще 12 «Уайлд Уизилз», перелетевшим в Корат из Такли. С 1 ноября 1970 г. подразделение стало именоваться 6010-й эскадрилей «Уайлд Уизилз». Самолеты F-105G из 12-й TFS имели буквенные коды «ZA» на киле и желтые полосы на переплетах фонарей.

6010-я эскадрилья «Уайлд Уизилз»

пребывание в Корате: с 1 ноября 1970 г. по 1 декабря 1971 г. на постоянной основе

6010-я эскадрилья «Уайлд Уизилз» была образована на базе 12-й тактической истребительной эскадрильи, она оставалась единственным подразделением «Тандерчинов» на театре военных действий. На вооружении эскадрильи состояли самолеты F-105G «Уайлд Уизилз». 1 декабря 1971 г. эскадрилья вновь сменила обозначение, став 17-й WWS (17-я эскадрилья «Уайлд Уизилз»).

Самолеты 6010-й эскадрильи имели буквенные коды «ZB» на киле.

17-я эскадрилья «Уайлд Уизилз»

пребывание в Корате: с 1 декабря 1971 г. по 15 ноября 1974 г. на постоянной основе

17-я эскадрилья стала преемницей 6010-й WWS и единственным на момент формирования 1 декабря 1971 г. подразделением «Тандерчинов» в Юго-Восточной Азии. Эскадрилья принимала участие в операциях «Лэйнбэйкер I» и «Лэйнбэйкер II», потеряв над ДРВ шесть самолетов.

Последний F-105G из 17-й эскадрильи покинул Корат 29 октября 1974 г., став вообще последним «Тандерчином», взлетевшем с тайландского аэродрома. 15 ноября эскадрилья вернулась в США. Самолеты были сданы личному составу 562-й тактической истребительной эскадрильи, которая дислоцировалась на авиабазе Джордж, штат Калифорния.

Самолеты F-105G из 17-й эскадрильи в период базирования в Корате имели буквенные коды «JB» на киле, полосы голубого цвета в верхней части килей, голубые полосы на переплетах фонарей кабины.

Подразделение 1 561-й тактической истребительной эскадрильи

пребывание в Корате: с 7 апреля по 5 сентября 1973 г.

В рамках операции «Constant Guard I» подразделение 1 из 561-й тактической истребительной эскадрильи 7 апреля 1972 г. было переброшено с авиабазы МакКоннелл, штат Канзас, в Корат как ответ на весеннее наступление Вьет Конга. Подразделение в оперативном отношении подчинялось штабу 17-й WWS, оно принимало участие в операциях «Лэйнбэйкер I» и «Лэйнбэйкер II», потеряв один самолет.

Подразделение выведено с театра военных действий на авиабазу Джордж, штат Калифорния, 5 сентября 1973 г. Здесь подразделение вошло в состав 35-го тренировочного тактического истребительного авиакрыла в качестве эскадрильи. На базе эскадрильи велась подготовка самолетов, предназначенных для поиска и уничтожения РЛС противника.

На момент прибытия в Корат самолеты подраз-

деления несли на киле код «MD», но в ходе кампании «Лэйнбэйкер I» коды были изменены на «WW».

Авиабаза Королевских ВВС Таиланда Такли

Авиабаза Королевских ВВС Таиланда Такли расположена в 260 км севернее Бангкока, на расстоянии 840 км от Ханоя. Такли построена в годы второй мировой войны как база бомбардировщиков Императорских ВВС Японии. База имела одну бетонную ВПП длиной 3000 м. Личный состав ВВС США начал прибывать в Такли в 1961 г. с целью модернизации аэродрома под базирование реактивных самолетов. В июне 1962 г. в Такли базировались «Супер Сейбры» из 510-й тактической истребительной эскадрильи 405-го тактического истребительного авиакрыла (операция «Sawbuck»).

В начальный период войны Такли считалась передовой оперативной авиабазой с ограниченными возможностями по размещению самолетов и лично состава. К июлю 1965 г. инфраструктура базы была значительно расширена. В декабре 1965 г. «население» авиабазы Такли составляло 2600 человек.

6441-е тактическое истребительное авиакрыло (временное)

пребывание в Такли: с мая 1965 г. по 1 июля 1965 г. на временной основе

Первые эскадрильи, переброшенные в Такли в мае 1965 г. из Йокоты были сведены в 6441-е тактическое истребительное авиакрыло, временное. С формированием в Такли 8 июля 1965 г. 6235-го тактического истребительного авиакрыла 6441-е авкрыло вернулось в Японию.

6235-е тактическое истребительное авиакрыло (временное)

пребывание в Такли: с 8 июля 1965 г. по 8 ноября 1965 г. на постоянной основе

1 июля 1965 г. на авиабазе Такли 6441-е тактическое истребительное авиакрыло сменила 6235-я группа боевой поддержки, через несколько дней переименованная в 6235-е тактическое истребительное авиакрыло. В состав крыла вошли 80-я и 563-я тактические истребительные эскадрильи, 9-я разведывательная группа, на вооружении последней состояли самолеты RB-66C.

6235-е тактическое истребительное авиакрыло оставалось в Такли до прибытия 8 ноября 1965 г. с авиабазы МакКоннелл, штат Техас, 355-го тактического истребительного авиакрыла.

В июле 1965 г. боевые потери среди частей авиакрыла составили пять «Тандерчинов», три из 563-й TFS и один из 80-й TFS, принадлежность еще одного сбитого самолета не установлена. До октября 1965 г. было сбито еще семь F-105.

355-е тактическое истребительное авиационное крыло «Professionals»

пребывание на авиабазе Такли: с ноября 1965 г. по 10 декабря 1970 г. на постоянной основе

355-е тактическое истребительное авиакрыло было сформировано на авиабазе Джордж, штат Калифорния, 8 июля 1962 г. в составе 354-й, 357-й, 421-й и 469-й тактических истребительных эскадрилий. 21 июля 1964 г. 355-е авиакрыло перевели на авиабазу МакКоннелл, штат Канзас. 2 октября 1965 г. все эскадрильи крыла были направлены в Юго-Восточную Азию, а само крыло повторно сформировано как часть постоянной дислокации на авиабазе Такли в Таиланде. В состав крыла вошли «старая» 354-я эскадрилья, 333-я эскадрилья (с авиабазы Сеймур-Джонсон) и 334-я эскадрилья. 334-я TFS оставалась в Такли до конца 1966 г. 355-я базировалась в Такли до декабря 1970 г., в конце 1968 г. она оставалась последней эскадрилей на театре военных действий, вооруженной истребителями-бомбардировщиками F-105D. После перевооружения 388-го тактического истребительного авиакрыла в Корате «Фантомами» все уцелевшие «Тандерчины» этого крыла были переданы в 355-е авиакрыло. Последний боевой вылет в Индокитае самолеты F-105D выполнили 9 октября 1970 г., в боевом вылете приняли участие четыре «Тандерчины» из 333-й эскадрильи.

355-е авиакрыло расформировали 10 декабря 1970 г., самолеты F-105D перегнали в США на авиабазу МакКоннелл, где их принял личный состав 23-го тактического истребительного авиакрыла. В Индокитае осталось только 12 самолетов F-105G «Уайлд Уизилз», которые передислоцировали на базу Корат,

где они поступили на вооружение вновь сформированной 6010-й WWS.

355-е авиакрыло также известно под наименованием «The Bridge-Bustin's Professionals» и «PACAF's Pride», оба названия связаны с высоким мастерством личного состава, а может быть просто с удачей. Экипажи крыла выполнили 101 304 боевых вылета, нанесли 263 650 чт, парализовали 12 675 целей, сбросив 202 596 т бомб, на их счету 20,5 побед в воздушных боях над Мигами ВВС ДРВ. Первый МиГ сбил 21 сентября 1966 г. 1-й лейтенант Фред Уилсон из 333-й эскадрильи. Два летчика крыла были удостоены Медали Почета: капитан Мерлин Дислифсен (10 марта 1967 г. за налет на Тай Нгуен) и майор Лео Торнсес (19 апреля 1967 г.). Оба пилота летали на самолетах «Уайлд Уизилз».

Авиакрыло трижды удостоивалось благодарности президента Соединенных Штатов (первый раз - за воздушную кампанию с 1 января по 10 октября 1966 г., второй - за налеты 11-12 августа и 24-28 октября 1967 г., третий - за кампанию с 12 апреля 1968 г. по 30 апреля 1969 г.). Кроме того крыла было награждено правительством республики Вьетнам Крестом за храбрость с пальмовыми ветвями за участие в боевых действиях с 22 апреля 1966 г. по 10 декабря 1970 г.

36-я тактическая истребительная эскадрилья «Flying Friends»

пребывание на авиабазе Такли: с февраля 1965 г. по октябрь 1965 г. на временной основе

Эскадрилью перебрали в Такли с базы Йокоты в феврале 1965 г. До мая 1965 г. она входила в состав 2-й авиационной дивизии, затем - в состав 6441-го тактического истребительного авиационного крыла. В период с 22 августа 1965 г. 22 октября 1965 г. эскадрилья потеряла шесть самолетов и шесть летчиков. В октябре личный состав эскадрильи был выведен из Такли в Йокоту.

За период участия в боевых действиях летчики эскадрильи выполнили 1175 боевых вылетов, боевые потери составили семь самолетов, в том числе два сбитых «Тандерчинов» 5 октября и еще два - 15 октября 1965 г.

На киле окрашенных в серебристый цвет самолетов 36-й TFS была нанесена символика ВВС Тихого океана, на воздухозаборниках имелись красные стрелы, элероны были окрашены в красный цвет.

80-я тактическая истребительная эскадрилья «The Headhunters»

пребывание на авиабазе Такли: с февраля 1965 г. по 26 августа 1965 г.

80-я эскадрилья, так же как и 36-я, на ротационной основе (срок пребывания 30 дней) базировалась в Йокоте, Осане и Такли. В Такли эскадрилья прибыла в феврале 1965 г. За период базирования в Таиланде боевые потери эскадрильи составили два самолета.

На киле окрашенных в серебристый цвет самолетов 80-й TFS была нанесена символика ВВС Тихого океана, на воздухозаборниках имелись стрелы желтого цвета, элероны были окрашены также в желтый цвет.

561-я тактическая истребительная эскадрилья

пребывание на авиабазе Такли: с февраля 1965 г. по 10 июля 1965 г. на временной основе

561-я TFS являлась одной из трех эскадрилий дислоцировавшегося на авиабазе МакКоннелл 23-го тактического истребительного авиакрыла, переброшенной в Такли 6 февраля 1965 г. Подразделения эскадрильи действовали по целям на территории Южного Вьетнама с авиабазы Дананг.

На киле окрашенных в серебристый цвет самолетов 561-й TFS была нанесена эмблема тактического авиационного командования а также полоса из черно-желтой «шахматной» клетки.

563-я тактическая истребительная эскадрилья «Ace of Spades»

пребывание на авиабазе Такли: с 8 апреля 1965 г. по 15 августа 1965 г. на временной основе

Эскадрилью перебрали с базы МакКоннелл в Таиланд 8 апреля 1965 г. Весной 1965 г. подразделение 563-й TFS базировалось в Дананге. 15 августа эскадрилья вернулась в МакКоннелл. За время пребывания в Такли эскадрилья потеряла в боевых вылетах семь самолетов.

На киле окрашенных в серебристый цвет самолетов 561-й TFS была нанесена эмблема тактического авиационного командования а также полоса белого цвета, полосы на рулях, законцовки крыла и - красные-белые.

35-я тактическая истребительная эскадрилья «Black Panthers»

пребывание в Такли: с мая 1965 г. по июнь 1965 г. на временной основе, с октября 1965 г. по 9 ноября 1965 г. на временной основе

35-я TFS была третьей из эскадрилий, которые на ротационной основе сроком на 30 дней базировались в Йокоте, Осане и Такли. В октябре эскадрилья вторично перебросили в Такли, 9 ноября она вернулась на авиабазу Йокота. За время базирования в Такли боевые потери составили один «Тандерчиф».

Самолеты были окрашены в серебристый цвет, на килях - символика ВВС Тихого океана, на воздушозаборниках голубые стрелы, элероны голубые.

562-я тактическая истребительная эскадрилья пребывание в Такли: с 15 августа 1965 г. по 8 декабря 1965 г. на временной основе

562-я TFS была перебросена с авиабазы МакКоннелл в Такли 15 августа 1965 г., заняв место 562-й эскадрильи, которая базировалась в Таиланде с 8 апреля 1965 г. Самолеты 562-й TFS принимали участие в одной из первых рейдов американской авиации на район Ханоя, разрушив расположенный в 80 км от столицы ДРВ мост Ланг Мит. За время базирования в Такли боевые потери эскадрильи составили три самолета.

Маркировка окрашенных в серебристый цвет «Тандерчифов» из 562-й TFS включала символику Тактического авиационного командования ВВС США на килях и нанесенные в носовой части фюзеляжа красно-белые акулы пасты.

335-я тактическая истребительная эскадрилья «Chiefs»

пребывание в Такли: с 3 июля 1965 г. по 15 декабря 1965 г.

335-я TFS была перебросена 3 июля 1965 г. с авиабазы Сеймур-Джонсон, штат Северная Каролина, на базу Йокота в рамках операции «Two Back 13». 8 ноября 1965 г. самолеты эскадрильи перелетели в Такли, эскадрилья вошла в состав вновь сформированного 355-го тактического истребительного авиакрыла. 15 декабря 335-я TFS вернулась в Сеймур-Джонсон. За время пребывания на театре военных действий боевые потери составили один F-105D. Правительство республики Вьетнам отметило участие эскадрильи в боевых действиях Авиационной медалью. На килях окрашенных в серебристый цвет самолетов были нанесены эмблемы Тактического авиационного командования ВВС США, верхние части килей были окрашены в зеленый цвет на фоне которого изображались белой краской литеры «V».

334-я тактическая истребительная эскадрилья «Eagles»

пребывание в Такли: с 28 августа 1965 г. по 10 октября 1966 г.

28 августа 1965 г. в рамках операции «Two Back 13» началась переброска 334-й TFS с авиабазы Сеймур-Джонсон, штат Северная Каролина, на базу Такли. В Такли эскадрилья прибыла 1 сентября. На тридцатый день пребывания в Такли ракетой северовьетнамского ЗРК был сбит самолет командира эскадрильи подполковника М. Дж. Киллиана. В октябре 1966 г. эскадрилья вернулась на базу Сеймур-Джонсон.

В период интенсивной боевой работы с базы Такли эскадрилья потеряла семь «Тандерчифов». Участие 334-й TFS в боевых действиях отмечено благодарностью президента США, медалью «За кампанию во Вьетнаме» и Авиационной медалью правительства Вьетнама.

Маркировка самолетов эскадрильи включала эмблемы Тактического авиационного командования ВВС США на килях, верхние части килей были окрашены в голубой цвет, по которому наносились точки белого цвета. Камуфлированные самолеты несли на килях только голубые полосы с белыми точками.

354-я тактическая истребительная эскадрилья «Bulldogs»

пребывание в Такли: с 27 ноября 1965 г. по 10 декабря 1970 г. на постоянной основе

354-я эскадрилья изначально входила в состав 355-го тактического истребительного авиакрыла еще когда крыло базировалось в МакКоннелле. Она же стала первой эскадрилей, получившей 27 ноября 1965 г. статус подразделения постоянного базирования в Такли. 354-я TFS базировалась в Такли вплоть до расформирования 355-го авиакрыла 10 декабря 1970 г.

Летчики эскадрильи сбили в воздушных боях восемь северовьетнамских МиГов в период с 10 марта 1967 г. по 27 октября 1967 г. Суммарные боевые потери 354-й TFS до ее расформирования в декабре 1970 г. составили 46 самолетов.

На килях первых камуфлированных «Тандерчифов» эскадрильи наносились полосы голубого цвета. Буквенные литеры «RM» появились в 1967 г., полосы на переплетах фонарей кабины и воздушозаборники окрашивались в средне-голубой цвет.

333-я тактическая истребительная эскадрилья «Lancers»

пребывание в Такли: с 8 декабря 1965 г. по 10 декабря 1970 г. на постоянной основе

333-я эскадрилья стала вторым подразделением постоянной дислокации на авиабазе Такли. Ее перевели из 4-го тактического истребительного авиакрыла с авиабазы Сеймур-Джонсон. Первоначально эскадрилья базировалась в Корате, первые «Тандерчифы» из 333-й TFS прибыли в Такли 2 декабря 1965 г., вся эскадрилья перебазировалась к 8 декабря. 1-й лейтенант Фред Уилсон стал первым летчиком 355-го авиакрыла, одержавшим победу в воздушном бою: он сбил МиГ 21 сентября 1966 г. Всего на счет эскадрильи занесено 7,5 побед в воздушных боях. Собственные боевые потери составили 37 самолетов. Последний боевой вылет «Тандерчифы» эскадрильи выполнили 9 октября 1970 г.

333-я TFS оставалась в составе 355-го TFW вплоть до расформирования авиакрыла 10 декабря 1970 г. Первые камуфлированные самолеты эскадрильи имели на килях красные полосы с каймой белого цвета. В 1967 г. были введены буквенные коды «RK», на переплетах фонарей кабин стали наносить полосы красного цвета с белой каймой, губы воздушозаборников также красные с белой каймой.

357-я тактическая истребительная эскадрилья «Licking Dragons»

пребывание на авиабазе Такли: с 12 июня 1965 г. по 29 января 1966 г. на временной основе, с 29 января 1966 г. по 10 декабря 1970 г. на постоянной основе
357-я эскадрилья сменила 12 июня 1965 г. на авиабазе Такли 354-ю эскадрилью. 29 января эскадрилья сменила временный статус на постоянный. В составе 355-го авиакрыла эскадрилья оставалась до 10 декабря 1970 г. - даты расформирования 355-го TFW.

Летчики эскадрилья претендуют на четыре сбитых в воздушных боях северовьетнамских МиГов в период с 19 апреля 1967 г. по 19 декабря 1967 г. Собственные боевые потери составили четыре самолета.

Буквенные коды «RU» на самолетах эскадрильи появились в 1967 г., одновременно с буквами на килях на переплеты фонарей кабин стали наносить полосы желтого цвета, в желтый цвет также окрашивались губы воздушозаборников.

44-я тактическая истребительная эскадрилья «Vampire Bats»

пребывание на авиабазе Такли: с 15 октября 1969 г. по 10 декабря 1970 г. на постоянной основе

44-я была переведена на авиабазу Такли в состав 355-го тактического истребительного авиакрыла из Кората 15 октября 1969 г. после перевооружения 388-го тактического истребительного авиакрыла истребителями-бомбардировщиками F-4E. За весь период боевых действий эскадрилья потеряла девять истребителей-бомбардировщиков.

Буквенные литеры «RE» появились на самолетах эскадрильи в 1967 г., тогда же на переплетах фонарей воздушозаборников стали наносить полосы черного цвета, кромки воздушозаборников - черные.

Буквенные коды эскадрилий «Тандерчифов», базировавшихся в Таиланде

44-я тактическая истребительная эскадрилья - «JE» (Корат), «RE» (Такли)

333-я тактическая истребительная эскадрилья - «RK»

354-я тактическая истребительная эскадрилья - «RM»

357-я тактическая истребительная эскадрилья - «RU»

469-я тактическая истребительная эскадрилья - «JV»

Эскадрилья «Уайлд Уизил»

12-я тактическая истребительная эскадрилья - «ZA»

34-я тактическая истребительная эскадрилья - «JJ»

561-я тактическая истребительная эскадрилья - «WW»

6010-я эскадрилья Уайлд Уизил - «ZB»

17-я эскадрилья Уайлд Уизил - «JB»

Окраска и маркировка истребителей-бомбардировщиков F-105 «Тандерчиф»

Как и большинство самолетов ВВС США, созданных в конце 50-х годов, истребители-бомбардировщики F-105 «Тандерчиф» сменили на протяжении своей карьеры массу «одежек». Оба прототипа YF-105A не красились - самолеты имели цвет натурального дюрала. Маркировка машина была стандартной для ВВС США того периода, антибликовая панель перед козырьком фонаря кабины грязно-оливкового цвета (цвет ANA-613).

Прототип YF-105B также не был покрашен, но к этому времени ВВС ввели яркие элементы окраски на опытных самолетах для уменьшения вероятности столкновения самолетов в воздухе. Чтобы удовлетворить этим требованиям прототипы получили яркие флуоресцентные желто-оранжевые элементы окраски (сначала краска желто-оранжевая ANA-634, с 1960г. - красно-оранжевая ANA-633). Смена цвета была связана с большим на 25% сроком службы краски ANA-633. Перед испытаниями на штурман прототип YF-105B (заводской номер 54-0100) перекрасили в ярчайший желтый цвет с голубой/красной/черной эмблемой фирмы Рипаблик в носовой части фюзеляжа ниже фонаря кабины.

Три самолета JF-105 также имели цвет натурального металла с грязно-оливковыми антибликовыми панелями. Яркие элементы окраски красно-оранжевого цвета на крыльях, киле и фюзеляже были индивидуальными.

Серийные истребители-бомбардировщики F-105B, поступившие на вооружение 4-го тактического авиакрыла, также были цвета натурального металла с грязно-оливковыми антибликовыми панелями, кроме того, по бортам фюзеляжа в районе кабины самолеты несли эмблему крыла в виде головы индейца. Вокруг носовой части фюзеляжа и на вертикальном оперении наносилась широкая полоса зеленого цвета в окаймлении более тонких белых и черных полосок - цвета 4-го авиакрыла. На самом первом «Тандерчифе» (F-105B-6, заводской номер 54-0111) изображение головы индейца имелось непосредственно на фоне зеленой полосы (на киле), для лучшей заметности при фотосъемке. Снимки этого самолета широко разошлись по всему миру, однако следует помнить, что F-105B-6 с заводским номером 54-0111 - единственный с таким расположением эмблемы.

В начале 1960г. появилась эмблема Тактического авиационного командования ВВС США современного образца, которую стали изображать на вертикальном оперении всех самолетов. Эмблема представляет собой геральдический щит (эмблему ВВС США) наложенный молнию желтого цвета с черной окантовкой.

Пронизовавшие в 1963г. изменения во внешнем облике «Тандерчифов» связаны с особенностями эксплуатации неокрашенных самолетов в Западной Германии. Снежно-дождливый климат провоцировал развитие коррозии ничем не защищенного металла. В срочном порядке все «европейские» истребители-бомбардировщики F-105 были окрашены акриловым алюминизированным лаком в пропорции 1 галлон чистого лака на один галлон растворителя плюс 1/12 галлона алюминиевой пасты.

В июле 1965г. командование ВВС распорядилось нанести на все истребители-бомбардировщики F-105 камуфляжную окраску, идентичную используемой на самолетах, принимающих участие в боевых действиях в Индокитае. Апробацию схема камуфляжа проходила на самолетах дислоцированных в Западной Европе 36-го и 49-го авиакрылов. Окраска представляла собой пятна коричневого и двух оттенков зеленого цвета на верхних поверхностях и полностью серые нижние поверхности. Было предложено несколько «модификаций» опознавательных знаков для нанесения на рисунок камуфляжа. Одним из первых испытывался вариант в виде пятиконечной звезды черного цвета черными прямоугольными по бокам. Вариант пришлось откинуть по дипломатическим причинам - черный цвет вызывал неприятные аналогии с пиратами. В результате приняли обычный многоцветный рисунок опознавательного знака, но уменьшенного размера - диаметр, описанной вокруг звезды окружности - 15 дюймов.

Самолеты двух крыльев, размещенных в Таиланде перекрашивали партиями по три или по шесть машин. Во времена, когда «Тандерчифы» летали неокрашенными, на килях всех истребителей-бомбардировщиков изображались многоцветные эмблемы эскад-

рилий. По началу эмблему наносили и на камуфляжный рисунок, но через короткий срок от них отказались; уже нарисованные эмблемы были закраснены. Самолеты приняли довольно унылый боевой облик без ярких пятен, однако в 1968г. ввели двухбуквенные коды подразделений (первая литера - авиакрыло, вторая - эскадрилья). Литеры высотой 24 дюйма (610мм) наносили белой краской с обеих сторон киля на все самолеты Тактического авиационного командования ВВС США, включая «тайландские» авиакрылья.

Незадолго до появления на киле «Тандерчифов» буквенных кодов изменения коснулись написания серийного номера. Ранее все цифры наносились черной краской, высота цифры составляла шесть дюймов (152мм), но так как последние три цифры номера часто использовались как радиопозывной их сделали более крупными для лучшей заметности, высотой 16 дюймов (406мм).

Традиционно американские летчики, принимавшие участие в боевых действиях старались повысить свой моральный дух разного рода «веселыми картинками» на фюзеляжах своих самолетов. Пилоты «Тандерчифов» в этом отношении исключением не являлись. Чаще всего рисунки наносили в районе кабины по левому борту самолета. Так же традиционно дизайнер рисунка выбирал не летчик, а «чиф» - глава наземной команды, обслуживавшей самолет.

Очень часто обтекатель РЛС окрашивался в цвет эскадрильи, на обтекателе контрастной краской писали три последние цифры серийного номера. Так в на самолетах 34-й эскадрильи 388-го авиакрыла обтекатели РЛС окрашивались в черный цвет, 44-й эскадрильи - в желтый, 469-й эскадрильи - в зеленый.

Часть самолетов 388-го авиакрыла действовала ночью, нижние поверхности этих машин покрывались пятнами оливково-зеленого и коричневого цветов. В начале 1968г. эти «Тандерчифы» привели к единому для всех самолетов стандарту со светло-серыми нижними поверхностями.

Техническое описание истребителя-бомбардировщика Рипаблик F-105 «Тандерчиф»

Самолет представляет собой среднеплан со стреловидным крылом и однокильевым оперением. Планер истребителя-бомбардировщика рассчитан на эксплуатационную перегрузку 8,67 и предельную 13G.

Конструкция

Фюзеляж технологически расчленен на три части - носовую, центральную и хвостовую.

Носовая часть фюзеляжа имеет обычную конструкцию из кольцеобразных рам-шпангоутов различного сечения и мощных лонжеронов. В передней части, до силового шпангоута крепления переднего лонжерона крыла, находятся отсеки бортового электронного оборудования; пушка и снарядный ящик; ниша, в которую убирается передняя опора шасси; кабина летчика.

Конструкция центральной части фюзеляжа образована шпангоутами и уголковыми стрингерами. В нижней части находится двустворчатый бомбоотсек. Конструктивно в состав центральной секции фюзеляжа включен центроплан с воздухозаборниками. Основным силовым элементом является Н-образная цельнофрезерованная рама.

Площадь сечения задней части фюзеляжа соответствует правилу площадей увеличивается к хвосту. Правило площадей учтено в конструкции фюзеляжа, начиная с модификации F-105B.

Хвостовая секция - обычной конструкции, крепится к центральной секции четырьмя болтами. Хвостовая секция выполнена съемной для обеспечения доступа к двигателю. Законцовка хвостовой секции образована воздушными тормозами длиной около 1м. В закрытом положении четыре элемента тормозов образуют сужающее-расширяющееся сопло. При интенсивном торможении в полете или на пикировании с большой высоты отклоняются все четыре элемента. Выпущенные воздушные тормоза почти удваивают лобовое сопротивление самолета без заметного изменения его балансировки. При посадке отклоняются лишь две боковые секции, верхняя и нижние блокируются. Верхняя - чтобы не мешать выпуску тормозного парашюта, нижняя - чтобы не задеть при посадке

ке о ВПП. Максимальный угол отклонения секций 40 град. Секции тормозов слегка открываются или закрываются при работе двигателя с «погашенной» форсажной камерой в случае, если регулируется сечение сопла. Воздушные тормоза приоткрываются при уменьшении тяги на малых оборотах двигателя и закрываются при увеличении тяги. В нижней части хвостовой секции установлен небольшой подфюзеляжный киль.

Стреловидность крыла по линии фокусов 45 град. Удлинение крыла 3,18, относительная толщина профиля в корневом сечении - 5,5%, в концевом - 3,7%. Крыло имеет два главных лонжерона и один вспомогательный, расположенный между ними. Носовая часть крыла имеет коническую аэродинамическую крутку. Механизация крыла включает автоматический отклоняемый на больших углах атаки носок и однокосонечные целевые закрылки с гидropriвом. На каждой плоскости имеется по пять секций интерцепторов и обычные элероны. Интерцепторы служат для управления самолетом по крену на больших приборных скоростях.

Вертикальное оперение однокильевое, стреловидное. Руль направления имеет осевую компенсацию, триммер отсутствует.

Управляемый стабилизатор состоит из двух половинок, соединенных стальной трубой, дифференциально отклонить половинки стабилизатора невозможно. Подвижные части отделены от фюзеляжа неподвижными частями шириной примерно по 300мм.

Приводы всех аэродинамических поверхностей управления - гидравлические.

Шасси - трехопорное убираемое с носовой стойкой. Основные одноколенные опоры убираются в центроплан по направлению к продольной оси самолета. Колесо в убранном положении размещается у корня крыла за воздухозаборником. Обшивка в нише шасси подкреплена гофром. Колеса оборудованы тормозами, на каждой опоре установлены посадочные фары.

Двигатель

Истребитель-бомбардировщик F-105 «Тандерчиф» оснащен одним турбореактивным двигателем Пратт-энд-Уитни J-75-P-3/5/10 (самолет F-105B) или J-75-P-10/19W (F-105D/F). Двигатель снабжен системой впрыска воды и форсажной камерой. Воздух в двигатель поступает через воздухозаборники с внутренним сжатием. Воздухозаборники имеют скошенные заостренные кромки, вызывающие расщепление скачков уплотнения с целью уменьшения вредного влияния скачков на характер обтекания хвостового оперения. Сечение воздухозаборника регулируется подвижным клином, кроме того расход воздуха регулируется перепускными створками, расположенными непосредственно перед двигателем. Положение клина регулируется автоматически, в зависимости от числа М. Для обеспечения работы двигателя на земле внутри ниш опор шасси имеются дополнительный воздухозаборники, закрытые металлической сеткой.

У основания передней кромки киля расположен вход воздухозаборника системы охлаждения форсажной камеры, кроме того за счет подсоса воздуха между соплом двигателя и соплом, которое образуют секции воздушных тормозов создается дополнительная реактивная тяга.

Топливная система

Большие размеры фюзеляжа позволили разместить в нем значительный запас топлива, емкость внутренних баков - 2915л. Основные мягкие топливные баки находятся в центральной секции фюзеляжа над воздухозаборниками, предусмотрена подвеска топливного бака емкостью 1477л внутри бомбоотсека. В носовой части фюзеляжа по левому борту находится штанга топливоприемника дозаправки топливом в полете.

Электрооросистема

Электрооборудование самолета питается от генераторов переменного тока МВ-3 мощностью по 30кВА и генератором постоянного тока МА-11 напряжением 30В.

Бортовое оборудование

На самолете установлена система автоматического управления Джeneral Электрик FC-5 и система управления огнем AN/ASG-19. Специально для истребителя-бомбардировщика F-105 фирмой Эклипс Пио-

нер разработан центральный вычислитель аэродинамических параметров, который выдает данные о высоте, скорости и температуре окружающего воздуха.

Навигационная аппаратура включает радиолокатор R-14 NASARR, имеющий режимы панорамного обзора местности и следования рельефа местности; доплеровская навигационная система AN/APN-131 (на модификации F-105D), радионавигационную систему TACAN, УКВ радиопеленгатор, аппаратуру радиотехнической системы посадки ILS. В состав доплеровской навигационной системы входят доплеровский радиолокатор, первичные датчики аэродинамических параметров, вычислитель аэродинамических параметров и навигационный вычислитель. Система непрерывно рассчитывает координаты точки места самолета с учетом сноса, путевую скорость, курс, расстояние до очередной поворотной точки маршрута. Ошибка навигационной системы составляет порядка 5км на 1 час полета.

Система управления огнем и навигационная система завязаны в единый комплекс, известный под наименованием «Тандерстрик». Система «Тандерстрик» обеспечивает автоматическое бомбометание с различных видов маневра в простых и сложных метеословиях.

Пространственная ориентация самолета определяется с помощью курсовертикали фирмы Лир.

Автопилот Джeneral Электрик FC-5 работает в режимах стабилизации барометрической высоты полета и числа М. Автопилот обеспечивает самолетовождение по заданному маршруту в ортодромической системе координат.

В состав приборного оборудования включены новейшие на тот период приборы с ленточными шкалами - указатель числа М, указатель высоты и вертикальной скорости.

Вооружение

На самолете стационарно установлена шестиствольная автоматическая 20-мм пушка М-61 «Вулкан» скорострельностью 6000 выстрелов в минуту. Скорострельность удалось повысить (штатная скорострельность пушки «Вулкан» 4000 выстрелов в минуту) за счет использования двухленточного питания. Привод вращения блока стволов гидравлический. Боекомплект 1029 снарядов обеспечивает непрерывную стрельбу в течение 11 секунд.

Для наружной подвески вооружения имеется пять пилонов, один центральный подфюзеляжный и четыре подкрыльевых. Масса подвесного вооружения 5400 кг (F-105B) или 7800 кг (F-105D).

Летно-технические характеристики

	F-105D	F-105F
Размах крыла, м	10,64	10,64
Длина, м	20,43	21,06
Высота, м	6,01	6,15
Площадь крыла, кв.м	35,81	35,77
Масса пустого, кг	12700	12880
Взлетная масса, кг		
Нормальная	17250	
Максимальная	23830	24500
Максимальная посадочная масса, кг		23150
Масса полезной нагрузки, кг	7800	5400
Макс скорость на большой высоте М=2,1		М=2,25
Максимальная скорость у земли, км/ч1376		1531
Скороподъемность, м/с	175	162
Максимальная дальность полета, км 4000		3330

Истребитель-бомбардировщик F-105D (EP/60-490) - один из 30 самолетов F-105D, оснащенных системой «Тандерстик II», оборудование которой размещалось в гартроге увеличенного объема. Изображенный на рисунке самолет принадлежал 475-й тактической истребительной эскадрильи 301-го тактического истребительного авиакрыла резерва ВВС США, в конце 70-х - начале 80-х годов эскадрилья дислоцировалась на авиабазе Карсуэлл, штат Техас.



F-105F (62-4423) из 4520-го авиакрыла боевой подготовки (Combat Crew Training Wing), авиабаза Неллис, штат Невада, 1964-1965 г.г. В целях снижения коррозии самолет полностью окрашен лаком цвета алюминия.



«FAT FANNY» - F-105F (RK/62-4436) из 33-й тактической истребительной эскадрильи 355-го тактического истребительного авиакрыла, авиабаза Корот, Таиланд, декабрь 1968 г. Самолет выполнял полеты на уничтожение РЛС противника (программа «УайлдУизил»). Под крылом на внешнем пилоне подвешена противорадиолокационная ракета AGM-45 «Шрайк».

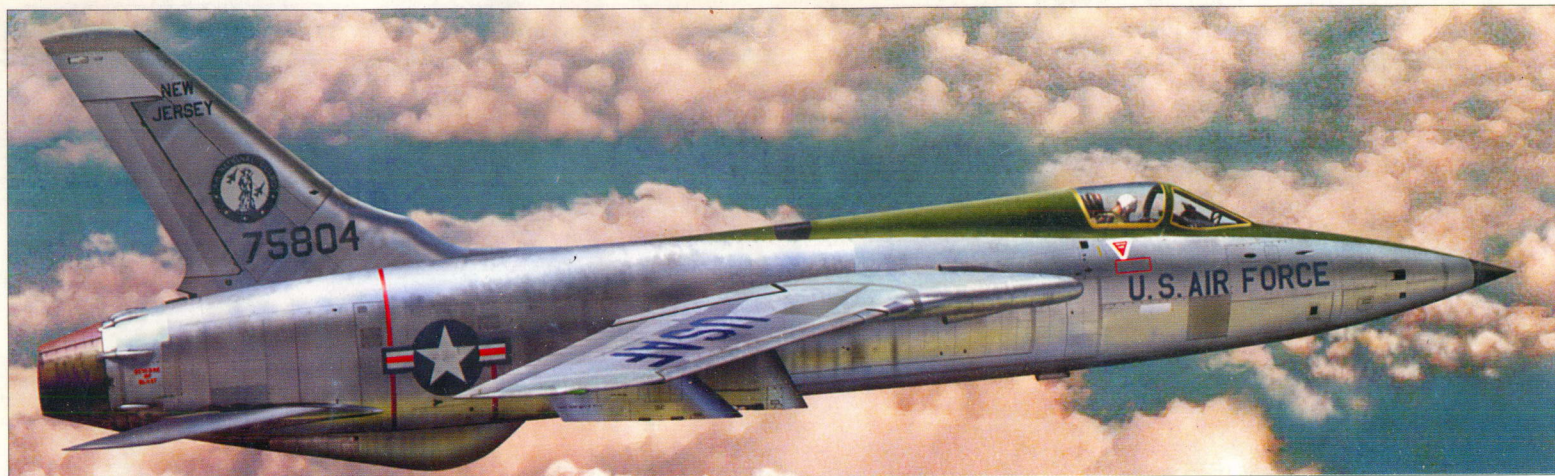


F-105G «УайлдУизил» (JB/63-8275) из 17-й тактической истребительной эскадрильи 388-го тактического истребительного авиакрыла, авиабаза Корот, Таиланд, 1972-1973 г.г. По бортам нижней части фюзеляжей самолетов F-105G в районе крыла устанавливались контейнеры с аппаратурой РЭБ AN/ALQ-105.



F-105G (GA/62-4423) из 562-й тактической истребительной эскадрильи 35-го тактического истребительного авиакрыла, авиабаза Джордж, штат Калифорния, сентябрь 1979 г. 35-е крыло последним в ВВС США, сменило «Тандерчифы» на «Фантомы» в 1980 г.





F-105B пролетает над восточным побережьем США, 1964 г. Самолет из 141-й TFS. На вооружении этой эскадрильи Тандерчифы находились с апреля 1964 по весну 1981 года. В 1965 году самолеты покрыли камуфляжем.



Один из доработанных по программе Combat Martin F-15F пролетает над Северным Вьетнамом. Сидение во второй кабине убито и его занял, как говорили сами пилоты «Полковник Компьютер». Самолет из 357-й TFS, авиабаза Такли, Таиланд, 1967-70 гг.