

Безвоздушное пространство. Почему авиация не играет большой роли в войне в Украине и сможет ли она переломить ее ход

... [bbc.com/russian/features-65100770](https://www.bbc.com/russian/features-65100770)

- Павел Аксенов
- Русская служба Би-би-си

Авиация стала одной из главных тем при обсуждении возможных вариантов развития войны в Украине - в Киеве ждут, что Запад начнет поставлять ВСУ современные истребители, которых, по словам украинского руководства, остро не хватает для успешного противостояния России. Но что будет, если Украина их получит?

Западные истребители стали настоящим жупелом для пророссийских комментаторов в соцсетях, опасющихся будущих масштабных операций ВСУ. Даже корреспондент ВГТРК Павел Зарубин в недавнем [интервью](#) с Владимиром Путиным, задавая вопрос президенту, сказал, что поставки истребителей Украине уже начинаются, - хотя речь об этом еще не идет.

Однако точно так же в Украине и на Западе опасаются российской авиации. 14 февраля газета Financial Times сообщила со ссылкой на анонимные источники, что Россия стягивает самолеты и вертолеты к границам Украины, чтобы начать большое наступление. Публикация произвела такой эффект, что ее прокомментировал министр обороны США, который заявил, что у него таких данных нет.

Самолеты многим кажутся "серебряной пулей", чудо-оружием, способным изменить ход войны. И, надо сказать, для этого есть основания. В новейшей истории были войны, в которых самолеты сыграли решающую роль.

27 февраля 1991 года американская авиация нанесла удар по иракским военным колоннам, отступающим из Кувейта по двум автомобильным дорогам. Были уничтожены сотни единиц военной техники.

Потом были воздушные кампании НАТО в Югославии, Ливии, российская операция в Сирии - войны последних десятилетий только укрепляли образ военной авиации, которая, казалось, может если не решить исход любого конфликта, то приблизить победу.

Российское вторжение в Украину стало первой войной, в которой этот образ сильно потускнел.

Непробиваемая ПВО

Спустя год после начала полномасштабного российского вторжения в Украину эта война превратилась в противостояние, в котором ни одна сторона не в состоянии спланировать и провести воздушную операцию. Россия и Украина используют самолеты и вертолеты лишь для поддержки наземных сил на тактическом уровне, опасаясь залетать далеко за линию фронта.

В случае с украинскими воздушными силами это легко объяснить нехваткой боевых самолетов, опытных пилотов и наземного персонала. Но, что удивительно, ВКС России, гораздо более многочисленные и лучше оснащенные, очевидно, также не в состоянии совершить полноценную воздушную операцию.

Это стало результатом тактики, которую с начала вторжения применяли украинские зенитчики - они активно перемещали наземные комплексы и старались меньше держать включенными радары, чтобы их было трудно обнаружить и уничтожить.

При этом, хотя на вооружении ВСУ и были в основном старые советские ЗРК и радары, украинцы смогли построить эшелонированную систему ПВО среднего и ближнего радиуса действия. Ее сложно было преодолеть на большой высоте, где самолеты становились жертвами С-300 и "Буков", и на малой, где цели перехватывали переносные комплексы западного производства.

Второй причиной стало отсутствие у российских военных опыта и умения проводить кампании по подавлению противовоздушной обороны.

Командир украинского зенитного ракетного дивизиона С-300 Александр рассказал BBC News Украина, что не ожидал такого безрассудства от российских пилотов.

"Они по каким-то неизвестным мне причинам решили, что у нас вообще нет системы ПВО. Они нахрапом пошли, и для нас это стало приятным сюрпризом. Мы увидели, что их очень легко сбивать. Они в начале войны даже не использовали помехи. Для нас это было как новогодняя конфета", - рассказал он.

"Дальше в течение трех месяцев войны у меня были почти одни самолеты. Это было на Донецком, Харьковском направлении, немного на Запорожском, когда мы стояли на Мариупольском фронте. Там мы сбивали их новые самолеты: Су-35, Су-34 и Су-30", - сказал он.

Чтобы избежать поражения "большими" зенитными ракетами, российские пилоты стали летать на небольшой высоте, оказываясь в зоне досягаемости многочисленных переносных комплексов, которые поставили в Украину до войны западные страны. При этом низковысотные полеты оставляют для летчика меньше шансов для маневра, а в случае поражения - и для того, чтобы спастись на парашюте.

Однако и украинская авиация в точно таком же положении - российская фронтовая противовоздушная оборона оказалась слишком опасным противником для нее. Судя по открытым источникам, с начала вторжения Украина потеряла 61 самолет, примерно половина из которых была сбита системами ПВО.

Причины неудач авиации Украины не стоит списывать только на нехватку самолетов или отсутствие опытных пилотов - российская ПВО также оказалась достаточно эффективной, чтобы "закрыть небо" над подконтрольной ей территории для украинских летчиков.

Это, в общем, неудивительно, поскольку обе армии уходят своими корнями в советские вооруженные силы, основой противовоздушной обороны которых были именно наземные комплексы.

"Взлом полноценной позднесоветской эшелонированной системы ПВО - задача в принципе никем не решавшаяся, а Россия, кроме того, в принципе никогда не готовилась к боевым действиям, против, по факту, себя самой - украинская и российская системы ПВО родные братья, просто российская большей частью успела обновиться, но осталась в рамках той же логики развития", - рассказал Би-би-си российский военный эксперт, пожелавший остаться неназванным.

На Западе в организации противовоздушной обороны ставка делалась, наоборот, на авиацию, которая училась и противостоять российскому воздушному натиску, и прорыву через противовоздушную оборону, основанную на наземных комплексах.

Теперь, спустя год после начала российского вторжения, и Украина, и Россия научились защищать свое небо еще более эффективно. Хотя российские крылатые ракеты и дроны по-прежнему прорываются к целям, а украинские беспилотники находят "окна" в ПВО и залетают в глубину российской территории, пилотируемым самолетам сделать это гораздо сложнее.

Опыта прорыва наземной ПВО нет ни у одной из сторон. Для России такая операция чревата очень высокими потерями, которые, очевидно, в командовании ВКС считают недопустимыми, поскольку в течение года даже не пытались совершить нечто подобное.

Но сможет ли Украина, чье руководство настаивает на необходимости поставок западных истребителей, спланировать, подготовить и провести такую операцию, без которой ни о каком "шоссе смерти" даже и говорить не приходится?

Воздушная операция

То, как применяется авиация на войне в Украине сейчас, очень сильно отличается от того, что можно было наблюдать в войнах последних десятилетий. Сложный, дорогой и высокоэффективный инструмент используется наравне с гаубицами и минометами.

Разумеется, это одна из задач авиации, и она очень важна - тактическая авиационная поддержка войск на поле боя действительно может помочь сэкономить боеприпасы артиллерии - F-16С способен нести 7,7 тонны боеприпасов на 11 узлах подвески, МиГ-29 - три тонны на шести. При этом пилот истребителя может использовать это вооружение с большей точностью и эффективностью, чем наводчик-артиллерист на земле.

Украинская война довольно быстро стала войной артиллерии, что, в свою очередь, привело к "снарядному голоду" - и российские, и украинские войска стали испытывать нехватку снарядов. Это проявляется в нынешней ситуации, когда российские силы пытаются проводить "ползучие" наступления, медленно продавливая украинскую оборону.

Но в случае если любая из сторон попытается провести решительное наступление, "снарядный голод" станет еще большей проблемой - взламывать оборону противника придется массированным артиллерийским огнем, затратив на первом этапе прорыва очень много снарядов.

Их можно частично заменить авиационными бомбардировками. Однако для поддержки наступления с воздуха нужно организовать полноценную масштабную воздушную операцию, которая будет включать в себя не только серию ударов по наземным целям.

Чтобы истребители-бомбардировщики смогли уничтожить опорные пункты противника, колонны резервов, которые тот будет стягивать для нейтрализации наступающих войск, штабы, узлы связи и другие цели, нужно будет обеспечить боевую работу авиации.

Для этого нужно провести две других операции - по завоеванию воздушного пространства над территорией, которую контролирует противник, и по подавлению ПВО. Иначе ударная группа истребителей просто не долетит до цели - ее уничтожат самолеты-перехватчики и наземные ЗРК.

Каждая из этих трех задач - нанесение ударов по земле, воздушный бой и подавление ПВО - сама по себе невероятно сложна и требует особой подготовки летного состава.

Даже в одном только воздушном бою могут встретиться самые разные цели - маневренные истребители, против которых нужно отрабатывать особые тактические приемы, летающие радары, для которых нужны дальние ракеты и своя особая тактика, штурмовики и бомбардировщики противника - и для борьбы с каждой из этих целей нужна разная подготовка и навыки.

Преодоление ПВО - еще более сложная задача, требующая высочайшей координации нескольких групп самолетов, которые выполняют самые разные задачи: отвлекают на себя внимание противника, ведут радиоэлектронную борьбу, уничтожают ракетные комплексы и радары.

Но когда все эти отдельные операции будут еще и соединены в рамках одной большой, это потребует еще более сложной организации, управления, подготовки пилотов, командующего состава, наконец - штабов, которые будут планировать эту операцию.

Добавьте сюда еще и необходимость координации действий авиации с наземными силами, которую нужно не просто заранее отрепетировать, но и быть готовым импровизировать, работать в постоянно меняющейся обстановке. Кроме того, важна также готовность наземного персонала, логистика и многое другое.

На Западе в авиации рассматривают два базовых сценария боевых действий - воспрепятствование доступа в воздушное пространство и завоевание господства. Проще говоря, оборона и наступление.

Воздушные силы ВСУ показали, что они способны закрыть свое небо для самолетов противника, продемонстрировав очень высокий уровень мастерства не только пилотов, но и комсостава, умение координировать работу самолетов и наземных средств. Однако, как и на земле, в воздухе обороняться проще, чем наступать. И если первый оборонительный сценарий ВС ВСУ отработали успешно, это не значит, что они могут справиться со вторым.

То же самое верно и для российской авиации, которая, правда, находится в более выгодном положении: у России уже есть современные истребители, воздушные радары, аэродромная инфраструктура. Кроме того, ВКС использует самолеты, которые производились или производятся на территории России, и значит - их легче поддерживать в боеспособном состоянии.

Возможно, российским летчикам просто не хватает опыта для проведения таких операций. Взять его неоткуда - боевые вылеты в Сирии проходили в условиях отсутствия ПВО, а война в Украине ведется на уровне тактических ударов по прифронтовым целям.

Как отмечает российский военный эксперт, еще одна большая проблема - нехватка опытных военачальников: "На практике он [такой подход к ведению боевых действий] требует серии смелых организационных решений со взятием на себя ответственности. Вопрос о наличии в системе управления ВКС соответствующих людей в высшем эшелоне управления остается открытым. Технически все средства есть".

Средства

Для проведения воздушной операции необходимо иметь соответствующие вооружения и технику. И современные истребители - лишь малая часть необходимых ресурсов.

Например, в управлении современным воздушным боем обычно участвуют самолеты дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО или AWACS). Их часто называют летающими радаром, но они не только следят за воздушным пространством, но и фактически выступают как командные пункты, которые координируют работу боевых самолетов.

Такой самолет-командный пункт обеспечивает точную картину воздушного пространства в реальном времени для командного центра воздушных операций, без которой управлять боем очень сложно.

Подобные самолеты есть у России, и один из них в конце февраля подвергся удару с беспилотника в Беларуси - из многих самолетов на военном аэродроме оператор дрона выбрал именно его как самую важную цель.

Белорусские "партизаны" заявляют об атаке на "летающий радар" А-50. Чем ценен этот самолет?

Воздушные силы ВСУ могут получать информацию от самолетов AWACS Boeing E-3 Sentry, но те не залетают в воздушное пространство Украины, а дежурят в Польше или Румынии. Однако дальность действия радара E-3 составляет 375,5 километра. Кратчайшее расстояние от румынской границы до ближайшей линии фронта в районе Херсона составляет около 280 километров. Что будет, если воздушные бои начнутся севернее, где расстояние до ближайшей страны-члена НАТО больше?

Дальность действия AWACS - величина условная. Большие самолеты он видит дальше, небольшие видны хуже. Лучше всего ему видны источники радиолокационного сигнала - наземные и летающие радары. Но для полноценного управления воздушным боем он должен находиться ближе.

Современный воздушный бой представляет собой очень сложную комбинацию из действий разных групп истребителей. Одни завязывают сражение, другие атакуют в решающий момент, есть даже тактика действия "из засады", когда боевые самолеты держатся у земли, где их хуже видно радарам.

Вся эта тактически сложная комбинация координируется из командного пункта, "глазами" которого являются радары. И чем они выше и ближе к месту воздушного боя, тем лучше.

У Украины на вооружении летающих радаров нет.

Сомнения Запада

Киев не получил от западных стран однозначного твердого отказа на просьбы о поставках современных истребителей - этот вопрос продолжает обсуждаться.

Дискуссия о том, насколько полезными могут быть для Украины иностранные самолеты, происходит не только на конфиденциальных совещаниях и встречах, но и в специализированной военной прессе и экспертном сообществе.

Одна из распространенных точек зрения такова: Украине не нужно передавать современные истребители, а лучше сфокусироваться на ракетах с дальностью, которая позволила бы украинцам уверенно поражать цели на оперативной глубине. Например, на боеприпасах GLSDB с дальностью 150 километров или даже ракетах MGM-140 ATACMS с дальностью до 300 км.

Один из сторонников такой точки зрения - глава комитета по вооруженным силам Сената США, выпускник Уэст-Пойнта Джек Рид. В начале февраля в американском издании Air & Space Forces, которое издает американская Воздушно-космическая ассоциация, был опубликован материал, в котором приводились его высказывания в дискуссии о необходимости поставок F-16 в Украину.

По словам Рида, украинские военные пилоты не могут использовать на 100 процентов даже те старые советские самолеты, которые у них есть, из-за опасности со стороны российской ПВО.

"Они взлетают и летят на уровне верхушек деревьев, пока не достигнут цели, выпрыгивают на самую безопасную высоту, на которой могут сбросить боеприпасы [...] Они потеряли несколько пилотов из-за этого", - сказал сенатор.

"Вы должны спросить себя, что добавил бы к этому F-16? Вы не сможете воспользоваться его дальностью, высотой и прочими преимуществами, потому что воздушное пространство этого совсем не позволяет", - считает Джек Рид. Он выступает за передачу Украине ракет ATACMS.

Другой сторонник этой идеи - военный эксперт, в прошлом американский военный летчик, Максимилиан Бремер. Он опубликовал в интернет-издании Defense News статью, в которой написал, что "любая попытка Украины завоевать преимущество в воздухе может стать дорогостоящей ошибкой".

"Вместо этого Украина должна твердо придерживаться своей успешной стратегии воспрепятствования доступа в воздушное пространство, а международная коалиция, поддерживающая Украину, должна продолжать поставлять Украине системы ПВО и боеприпасы", - считает он. По словам Бремера, Запад должен поставлять Киеву больше ПВО, чем сейчас.

"На пределе своих возможностей"

Однако в Киеве считают иначе. Украинское руководство не перестает напоминать Западу, что ВСУ нужны истребители. И у Киева есть свои аргументы.

Во-первых, Украина использует старые советские МиГ-29 и Су-27, ресурс которых подходит к концу.

"Сегодня мы не можем воевать на равных с теми самолетами, которые у нас есть [...] Это устаревшая советская техника - морально и физически устаревшая. Мы не являемся производителями этого оборудования. Понятно, что она работает на пределе своих возможностей. Пилоты выжимают из него максимум возможного, что есть", - сказал в интервью Би-би-си официальный представитель Воздушных сил ВСУ Юрий Игнат.

Тактика украинской ПВО, в результате использования которой российские самолеты не решаются залетать далеко за линию фронта, включает в себя не только применение наземных систем, но также и авиацию, которая действует совместно с ЗРК. И когда ресурс украинских самолетов будет исчерпан, российским истребителям и бомбардировщикам станет проще бороться с украинской противовоздушной обороной.

По словам Игната, западные истребители также позволят Украине более эффективно перехватывать крылатые ракеты и дроны, которыми обстреливает территорию страны российская армия.

Кроме того, западные истребители, в частности, F-16, могут нести более современное вооружение. Украинцы уже применяют противорадиолокационную ракету AGM-88 HARM - они ухитрились приспособить ее для запуска со своих МиГов. Эти ракеты наводятся на сигнал радара, и их применяют для борьбы с зенитно-ракетными комплексами.

Игнат рассказал, что появление истребителей с такими ракетами заставляет российских операторов выключать радары, а это, в свою очередь, дает возможность наносить удары по наземным целям.

Если Украина получит F-16, то она сможет использовать другую дальнюю ракету - AIM-120 AMRAAM с дальностью более 160 километров, причем последние модификации этого американского истребителя оснащены современной цифровой системой управления огнем, мощным радаром, который позволяет видеть противника дальше и, собственно, применять дальние ракеты.

Например, F-16 смогут бороться с российскими самолетами, которые применяют корректируемые авиабомбы. Такие боеприпасы можно сбрасывать за несколько десятков километров до цели, не заходя в зону действия ПВО. В минувшую пятницу российские истребители Су-35 использовали такие авиабомбы против целей в Сумской области.

Наконец, F-16 может нести множество различных бомб и ракет, включая морские, которые позволят и самому ему не заходить в зону действия ПВО россиян и не подвергать себя риску.

Это разумные аргументы в пользу передачи западных истребителей Украине, но в них не говорится о решительном переломе в воздушной войне. ВСУ действительно ухитряется противостоять новейшим российским Су-30 и Су-35 на очень старых и

более примитивных МиГ-29.

Новые самолеты сделают украинскую авиацию более эффективной на тактическом уровне и усилят ПВО страны, но есть ли у командования ВС ВСУ замыслы решительных рейдов и массовых операций?

Смогут ли украинские воздушные силы сбивать бомбардировщики и летающие радары, наносить удары по российским кораблям и береговым базам Черноморского флота, разрушать мосты перед колоннами российских резервов, которые будут стягивать к месту украинского наступления?

Где взять пилотов?

Массированные операции требуют не только множества истребителей, дерзких замыслов и тщательной подготовки штабов, но и большого количества подготовленных пилотов.

Хотя в прессе и появляются сообщения о том, что подготовка летного состава Воздушных сил Украины за границей уже ведется, сами представители ВС утверждают, что пилотов пока не готовят.

Как рассказал в интервью Times командующий авиацией украинских Воздушных сил генерал Сергей Голубцов, недавно из США вернулись два украинских летчика, которые протестировали саму возможность обучения на F-16.

"Они провели там три недели и на тренажере F-16 были обучены тому, как летать вместе двумя пилотами с использованием оружия. Результаты оказались очень хорошими: украинские пилоты могут научиться летать и управлять системами вооружения на F-16 менее чем за полгода", - цитирует его издание.

Речь идет, очевидно, о работе на двухместных F-16D, где второй член экипажа занимается вооружением.

Как подчеркивает Юрий Игнат, в результате этой проверки выяснилось, что украинские пилоты смогут освоить новые самолеты менее чем за полгода. По его словам, ВСУ уже подготовили первую группу из "нескольких десятков" летчиков, которые уже готовы отправиться на обучение в США.

Он также рассказал, что обучение за границей уже проходят специалисты Воздушных сил не из летного состава: "Подготовка украинских военнослужащих ведется по всей Европе. Это десятки тысяч людей, которых принимают Испания, Франция, Италия, Великобритания и Германия. Это военнослужащие ВВС - в частности, те, кто обучен системам ПВО, их очень много. Как и другие специалисты - говорят, есть офицеры боевого управления, которые из ВВС будут контролировать действия авиации на земле".

Таких специалистов для обеспечения полетов истребителей нужно в несколько раз больше, чем пилотов. По словам одного из российских экспертов, для 200 самолетов их понадобилось бы "примерно 10 тысяч человек с несколькими тысячами единиц различной техники и оборудования".

Ранее украинская пресса приводила слова Игната, который сказал, что Украине в идеале для полноценной защиты неба нужно "пять бригад истребителей", что, по подсчетам украинских журналистов, может составить до 180 самолетов. При этом спикер ВС не говорил, что Киев рассчитывает получить все это в ближайшее время.

Тем не менее Украине может не хватить опытных пилотов, если даже она получит западные самолеты. И даже если на них переседут летчики, которые уже имеют боевой опыт, переучиваться на новый тип летательного аппарата сложно, а учиться воевать на нем еще сложнее и дольше.

В украинской и международной прессе уже обсуждали возможность привлечения иностранных пилотов-добровольцев, имеющих боевой опыт именно на F-16 (или на тех самолетах, которые могла бы получить Украина).

Игнат не исключает такой возможности. "Почему бы нет? Как пилоты, так и технический персонал. Я думаю, что если они выражают желание принять сторону добра и света - они могут сделать это по установленной процедуре, я думаю, что это не проблема", - сказал он Би-би-си.

Однако как и сколько военных летчиков, подготовленных на Западе, может получить Украина, а также когда это произойдет, неизвестно. Эта информация засекречена настолько, что на основании данных из открытых источников нельзя быть уверенным ни в том, что в Украине в ближайшие месяцы появятся десятки боеспособных пилотов, ни в том, что этого не произойдет.

Впрочем, командование ВСУ уже приучило наблюдателей к тому, что у него может быть самый неожиданный замысел, который поставит в тупик противника.

При участии Виталия Червоненко, BBCNewsУкраина.

Не пропустите
