

Стратегічні бомбардувальники

— Боїнг В-52Н «Стратофортресс» —

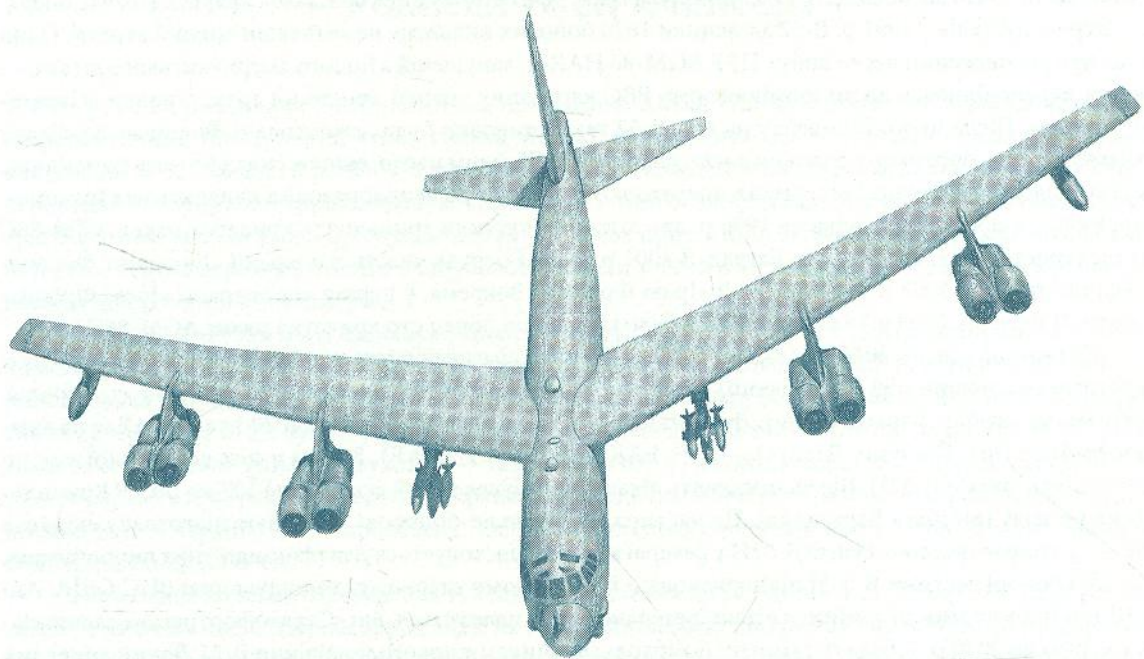
У 2015 р. ВПС США відзначили 60-літній ювілей службової служби одного з символів повітряної потуги — восьмимоторного стратегічного бомбардувальника В-52 «Стратофортресс». Машина, проектування якої почалося ще у 1945 р., а випуск — у 1952 р., досі є одним із основних ударних літаків ВПС США, хоч у строю залишається тільки $\frac{1}{10}$ частина із загальної кількості (було виготовлено 744 «Стратофортресси»). «Наймолодші» В-52 були випущені у 1962 р. З восьми серійних модифікацій продовжується експлуатація лише останньої — В-52Н.

Від попередніх варіантів «Стратофортресса» модифікація В-52Н відрізняється, насамперед, силовою установкою — замість ТРДФ J57 застосовані ТРДД «Пратт енд Вітні» TF33-P-3. Встановлення двоконтурних двигунів, що вирізняються меншою витратою палива, дозволило поліпшити льотні характеристики бомбардувальника. У ході експлуатації двигуни були замінені новими — TF33-P-103. Вони мають таку ж максимальну тягу, як і попередні (7720 кгс), але вирізняються покращеною надійністю. У 1996—2003 рр. розроблявся варіант заміни восьми TF33 чотирма двигунами «Роллс-Ройс» RB 211-535E4 тягою по 16800 кгс. Однак від цього проекту, зрештою, відмовились з огляду на його надмірну вартість.

Склад бортового обладнання В-52Н упродовж десятиліть служби неодноразово змінювався: замість застарілих систем і приладів встановлювались нові. Зокрема, у 1980-х роках літаки отримали новий прицільно-навігаційний комплекс AN/ASQ-176, що включає ІНС, доплерівську навігаційну РЛС, радіовисотомір та БЦОМ. З 1985 р. почалося оснащення літаків новою головною РЛС «Норден» AN/APQ-156.

Зміна функціонального призначення «Стратофортрессів», викликана закінченням «холодної війни», спонукала до початку у 1994 р. програми модернізації СЕМ. Її метою було пристосування В-52Н до застосування високоточних неядерних засобів ураження. Літаки отримали приймачі супутникової навігаційної системи GPS, нові засоби радіозв'язку та нові багатозамкові підкрильні пілони. У другій половині 1990-х років замість старого комплексу РЕБ AN/ALQ-117 встановили новий AN/ALQ-172(V)2. З 2003 р. літаки обладнуються підвісним прицільним контейнером AN/AAQ-28 «Лайтнінг» II, а з 2008-го — апаратурою лінії передачі даних «Лінк 16». У середині 2014 г. почалась модернізація В-52Н за програмою CONECT, реалізація якої дозволить літкам діяти у «цифровому» бойовому просторі. Відповідно до неї, «Стратофортресси» отримають нові бортові комп'ютери, багатофункціональні кольорові дисплеї

Сполучені Штати Америки



в кабінах екіпажу, багатоканальні лінії передачі даних та інше сучасне обладнання. До кінця 2016 р. модернізацію за програмою CONECT пройшло близько півтора десятка літаків.

Вбудоване озброєння В-52Н складалось із хвостової оборонної установки з 20-мм шестиствольною гарматою М61А1 «Вулкан», однак упродовж 1991—1994 рр. ці установки з літаків було знято. Підвісне озброєння розміщується у бомбовідсіку та на підкрильних багатозамкових вузлах. Зокрема, літак може нести двадцять крилатих ракет AGM-86В АLCM з ядерною БЧ або AGM-86С/Д CALCM у неядерному спорядженні. В останньому варіанті ракета несе БЧ масою 907 або 1631 кг (залежно від модифікації), а дальність стрільби сягає 1200 км. КР розташовуються на револьверній пусковій установці у бомбовідсіку (вісім одиниць) і на підкрильних вузлах (дванадцять). Літак також може нести термоядерні бомби В61 або В83 (у бомбовідсіку).

Арсенал неядерних засобів ураження «Стратофортресса» традиційно складався зі звичайних авіабомб та морських мін. Однак упродовж двох останніх десятиліть він суттєво розширився за рахунок високоточних боеприпасів. Тепер В-52Н може нести ПКР AGM-84 «Гарпун» (дванадцять на зовнішній підвісці), керовані ракети класу «повітря-поверхня» AGM-142 (сім, з них п'ять у бомбовідсіку), AGM-154 (вісімнадцять — шість у бомбовідсіку, дванадцять під крилом), AGM-158 (дванадцять на зовнішніх вузлах). Крім того, літак може застосовувати КАБ JDAM (вісімнадцять — шість у бомбовідсіку, дванадцять під крилом), WCMД (тридцять, з них чотирнадцять у бомбовідсіку), SDB (до ста сорока чотирьох одиниць). Максимальна ж маса бойового навантаження В-52Н сягає 31 750 кг.

За період служби В-52, на щастя, не довелось застосовувати свою основну ядерну зброю. Однак «Стратофортресси» брали участь у багатьох конфліктах як носії неядерних засобів ураження. Першим з цих конфліктів стала війна у В'єтнамі, під час якої було втрачено тридцять сім «Стратофортрессів»

Сполучені Штати Америки

(сімнадцять збито засобами ППО й винищувачами, решта розбилися внаслідок аварій). Під час операції «Буря в пустелі» у 1991 р. В-52 здійснили 1620 бойових вильотів, не зазнавши жодної втрати. Один літак був ушкоджений через вибух ПРР AGM-88 HARM, запущеної з іншого американського літака, — ракета перенацілилась на випромінювання РЛС керування вогнем хвостової артустановки «Стратофортресса». Після цього інциденту на всіх В-52 такі установки були демонтовані. Водночас до складу екіпажу замість бортового стрільця ввели оператора РЕБ (крім нього, екіпаж складається з командира, другого пілота, штурмана і штурмана-оператора). Пізніше В-52 неодноразово з'являлись над Іраком — наприклад, у ніч проти 3 вересня 1996 р. два літаки випустили тринадцять крилатих ракет AGM-86С по електростанціях, що жилили Багдад. З 2001 р. В-52Н беруть участь в операції «Ендюрінг Фрідом» в Афганістані, а з 2003 р. — в операції «Іракі Фрідом». Зокрема, у першу ніч операції «Іракі Фрідом» (проти 21 березня 2003 р.) з літаків В-52Н було випущено понад сто крилатих ракет AGM-86С.

Станом на кінець 2016 р. у складі ВПС США було сімдесят шість літаків В-52Н (проти ста двох виготовлених машин цієї модифікації). Ними озброєні чотири регулярні й одна резервна ескадрильї. Зокрема, на авіабазі Барксдейл (шт. Луїзіана) дислоковане 2-ге БАКР у складі 20-ї та 96-ї АЕ, а на авіабазі Майнот (шт. Північна Дакота) — 5-ге БАКР (23-тя і 69-та АЕ). Кожна з цих ескадрильї має по одинадцять літаків В-52Н. Ще вісімнадцять літаків перебуває у 93-й ескадрильї 307-го БАКР Командування резерву (авіабаза Барксдейл). Ця частина є навчально-бойовою і здійснює підготовку екіпажів для «Стратофортрессів». Решта В-52Н у резерві або використовується для різноманітних випробувань.

Усі бойові частини В-52Н підпорядковані Глобальному ударному командуванню ВПС США. Ані В-1В, ані В-2А не змогли замінити літака-ветерана. Зараз планується, що «Стратофортресси» залишаться у строю до 2040 р. й будуть замінені бомбардувальниками нового покоління В-21. Такий тривалий очікуваний термін служби літака-ветерана вочевидь вимагатиме проведення нового туру модернізації. Знову на порядок денний постає питання заміни двигунів. Обговорення його активізувалось після того, як 5 січня 2017 р. В-52Н з авіабазі Майнот згубив у польоті один з восьми своїх двигунів (екіпаж благополучно посадив ушкоджену машину). Серед можливих варіантів заміни розглядаються двигуни F117 фірми «Пратт енд Вітні» (військова версія цивільного PW2000), а також вироби фірм «Дженерал Електрик» та «Роллс-Ройс».

Характеристики	В-52Н
Розмах крила, м	56,4
Довжина літака, м	48,5
Висота літака, м	12,4
Площа крила, кв. м	370
Двигуни, кількість/тип	8×TF33-P-103
Максимальна тяга двигуна, кгс	7720
Маса, кг:	
— порожнього літака	83 250
— максимальна злітна	220 000
Максимальна швидкість, км/год	1000
Дальність польоту без дозаправки, км	16 230
Практична стеля, м	15 000
Максимальна швидкопідйомність, м/с	31,85

— Роквелл В-1В «Лансер» —

У 1964 р. США розпочали дослідження за програмою AMSA (Advanced Manned Strategic Aircraft — «перспективний пілотований стратегічний літак»), яка передбачала створення бомбардувальника для заміни В-52. За шість років, у червні 1970 р., переможцем у конкурсі оголосили проект фірми «Роквелл» — чотиримоторний надзвуковий стратегічний бомбардувальник із крилом змінної геометрії. З фірмою уклали угоду про будівництво чотирьох прототипів літака, який отримав позначення В-1. Постачання серійних літаків планувалось почати у 1979 р., а загальний обсяг випуску мав становити двісті сорок екземплярів.

Перший прототип В-1А піднявся у повітря 24 грудня 1974 р. Однак у 1976 р. програма опинилась на межі закриття — американським фахівцям стало відомо про появу в СРСР нового винищувача-перехоплювача МіГ-31, здатного успішно боротись із надзвуковими бомбардувальниками. Як альтернативу виробництву В-1А було запропоновано озброїти модернізовані бомбардувальники В-52 крилатими ракетами повітряного базування — такі ракети були значно складнішими цілями для ППО. До того ж вартість програми розгортання крилатих ракет була вп'ятеро меншою, ніж створення і виробництво В-1. У червні 1977 р. президент Дж. Картер оголосив рішення про відмову від виробництва бомбардувальників В-1А.

З приходом до влади президента Р. Рейгана ставлення до В-1 змінилось. Тепер цей літак розглядався не лише як носій ядерної зброї, але й як ефективний засіб підтримки сил швидкого розгортання під час операцій у районах, віддалених від американських баз. 2 жовтня 1981 р. Рейган оголосив про

