

УДК 623.7(73)
ББК 68.52
Н64

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Никольский, Михаил Владимирович.
Н64 Истребитель-перехватчик F-14 «Томкэт» : «рабочая лошадка» палубной авиации США / Михаил Никольский. — Москва : Яуза : Эксмо, 2020. — 192 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-110962-2

F-14 «Томкэт» более тридцати лет, с 1974 по 2006 г., был основным истребителем-перехватчиком палубной авиации США. Именно «Томкэты», или «коты-забияки», сыграли главную роль в культовом фильме «TOP GUN», сумев затмить на экране своими воздушными кульбитами звезд Голливуда. Эта двухместная машина с двухкилевым оперением и крылом изменяемой стреловидности могла не только завоевывать превосходство в воздухе в непосредственной близости от авианосцев, но и наносить удары по тактическим целям, как надводным, так и наземным.

Было выпущено около 600 F-14 всех модификаций, 79 из них до Исламской революции получили ВВС Ирана. «Томкэты» успели принять участие в войне во Вьетнаме, прикрывая отход американцев из Сайгона, а в 1981 г. сбили два ливийских Су-22. В ходе операции «Буря в пустыне» они сопровождали штурмовики и бомбардировщики, выполняли разведывательные полеты. В конце своей боевой карьеры «забияки» наносили удары по наземным целям на Балканах, в Афганистане и Ираке. Иран, несмотря на солидный возраст имеющихся у него машин, до сих пор использует «Томкэты», а иранский ас стал самым результативным пилотом F-14, сбив в ходе Первой войны в заливе (1980–1988) 11 иракских истребителей.

Наиболее полное и подробное издание о создании, конструкции, модификациях, службе и боевом применении легендарной «рабочей лошадки» палубной авиации США.

УДК 623.7(73)
ББК 68.52

ISBN 978-5-04-110962-2

© Никольский М.В., 2020
© ООО «Издательство «Яуза», 2020
© ООО «Издательство «Эксмо», 2020

Оглавление

ИСТОКИ	5
H2TFX	7
ПРОГРАММА VFX	13
ПРОЕКТИРОВАНИЕ	18
ИСПЫТАНИЯ	26
НАЗНАЧЕНИЕ ОПЫТНЫХ YF-14A И F-14A BLOCK 60	31
ПРОТИВОСТОЯНИЕ: F-14 VS F-15	44
В СТРОЮ	50
ПРОБЛЕМА ДВИГАТЕЛЯ	62
МОДЕРНИЗАЦИЯ	68
РАСШИРЕНИЕ БОЕВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ: РАЗВЕДЧИК И БОМБАРДИРОВЩИК	76
ЭКСПЛУАТАНТЫ F-14 В США	86
ЭСКАДРИЛЬИ УСИЛЕНИЯ (SQUADRON AUGMENTATION UNITS)	88
ЦЕНТР БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ АВИАЦИИ ВМС (NAVY AIR WARFARE CENTER, NAWC)	88
ТИХООКЕАНСКИЙ РАКЕТНЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР (PACIFIC MISSILE TEST CENTER, PMTC)	90
ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ ЭСКАДРИЛЬИ	90
ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР АВИАЦИИ ВМС (NAVAL AIR TEST CENTER, NATC)	90
ЦЕНТР РАЗРАБОТКИ ВОЕННО-МОРСКИХ АВИАЦИОННЫХ ВООРУЖЕНИЙ (NAVAL AIR DEVELOPMENT CENTER, NADC)	91
АВИАЦИЯ КМП США	91
НАЦИОНАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПО АЭРОНАВТИКЕ И ИССЛЕДОВАНИЮ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА (NATIONAL AERONAUTICS AND SPACE ADMINISTRATION, NASA)	92

СВЕДЕНИЯ О ПРОИЗВОДСТВЕ И МОДИФИКАЦИЯХ САМОЛЕТА F-14 «ТОМКЭТ»	93
МАКЕТЫ. ПРОЕКТ 303e С ОДНОКИЛЕВЫМ ОПЕРЕНИЕМ	93
ПРОТОТИПЫ ДЛЯ СТАТИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ НА ПРОЧНОСТЬ	94
СЕРИЙНЫЕ САМОЛЕТЫ	94
ОПЫТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ И ПРОЕКТЫ	97
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ САМОЛЕТА F-14A	100
ЦЕЛЕВОЕ И РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	104
ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ КАБИН	109
ОКРАСКА	112
СОВЕТСКИЙ ОТВЕТ «ТОМКЭТУ»	113
БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ	119
ПРОТИВОСТОЯНИЕ: СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ ПРОТИВ АМЕРИКАНСКИХ АВИАНОСЦЕВ	119
ГОРЯЧЕЕ СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ	123
МАЛЕНЬКАЯ ВОЙНА В ЗАЛИВЕ СИДРА	123
ПОБЕДЫ «ТОМКЭТОВ» АВИАНОСЦА «САРАТОГА»	132
ЛИВАН	135
БАЛКАНЫ	136
ПЕРСИДСКИЙ ЗАЛИВ	138
АФГАНИСТАН	146
ЭКСПОРТ САМОЛЕТОВ F-14	148
«ТОМКЭТ» В ИРАНЕ . ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНТРАКТА	148
F-14 ДЛЯ ИРАНА	154
ИСЛАМСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ	158
ВОЙНА С ИРАКОМ	160
УГОН «ТОМКЭТА»	171
ПРОЕКТ «СЕДЖИЛ»	174
ПРОБЛЕМА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ	176
«ТОМКЭТЫ» ПОСЛЕ ВОЙНЫ	180
ИЗРАИЛЬ	185
ДРУГИЕ СТРАНЫ	189

Истоки

Фирма «МакДоннелл» в 50-е гг. по заказу авиации ВМС США приступила к проектированию истребителя F-4H. Всемирную известность сей аппарат получил под наименованием F-4 «Фантом II». Флот сделал ставку на эту машину, однако появление в СССР новых дальних бомбардировщиков (прежде всего Ту-95 и Ту-22) и, самое главное, крылатых ракет заставило задуматься о разработке в дополнение к F-4H специализированного перехватчика палубного базирования.

Большая дальность полета новых советских ракет заставила пересмотреть саму концепцию перехватчика — уничтожать следовало не носители, а непосредственно ракеты. Конечно, уничтожение носителя по-прежнему оставалось наилучшим способом решения задачи ПВО авианосного соединения, да вот даже в перспективе не существовало оружия, способного сбить носитель на расстоянии в несколько сотен километров от авианосца — до его «размножения» на ракеты. Количество ракет больше количества самолетов-носителей, даже если один бомбардировщик несет всего одну ракету, — к авиационным носителям добавляются корабли и подводные лодки. Увеличение количества воздушных целей повлекло за собой новые, поистине революционные требования к бортовой системе управления вооружением (СУВ): уверенное обнаружение и сопровождение

целей на фоне земной поверхности, уничтожение одновременно нескольких целей в полностью автономном режиме.

Официальные требования к морскому истребителю ПВО FADF (Fleet Air Defense Fighter), его СУВ и УР «воздух-воздух» ВМС США сформулировали в 1957 г. В течение двух лет несколько американских авиационных фирм работали над аванпроектами самолета FADF. Флот в 1959 г. остановил свой выбор на аванпроекте истребителя F6D-1 «Миссайлер» фирмы



Перехватчик YF-12A

«Дуглас», оснащенного СУВ фирмы «Хьюз» и вооруженного ракетами «воздух-воздух» большой дальности Бендикс/Грумман ХААМ-N-10 «Игл» (Eagle). Проект F6D-1 (фирменное обозначение D-766) представлял собой увеличенный в размерах истребитель F-3D «Скайнайт» (Skynight) — большой аэроплан с прямым крылом и экипажем из двух человек, размещенных бок о бок. Силовая установка включала два ТРД «Пратт энд Уитни» TF30-P-2. Проект являл собой «ракетную платформу». От самолета не требовалось выдающейся маневренности или скорости. Расчетная максимальная скорость истребителя F6D-1 составляла всего $M = 0,8$. Первостепенное внимание конструкторы (и заказчик) уделили грузоподъемности, дальности и продолжительности полета. Шесть УР «Игл» предлагалось подвешивать под крыло, по три под каждую консоль.

За основу РЛС истребителя F6D-1 конструкторы фирмы «Хьюз» взяли РЛС AN/ASG-1. Сей прицел имел долгую историю. Его начали делать под заказанный ВВС США перехватчик «Норт Америкэн» XF-108 «Рэпир» (Rapier). Разработка «Рэпира» была прекращена на раннем этапе работ. Улучшенный вариант прицела¹, AN/ASG-1B, прописали на перехватчик «Локхид» YF-12A. YF-12A было построено аж целых три экземпляра. Впрочем, испытания этих самолетов позволили продемонстрировать великолепные данные новой СУВ фирмы «Хьюз». Закрывание программы перехватчика YF-12A не привело к прекращению работ по РЛС AN/ASG-1.

За разработку собственной ракеты ХААМ-N-10 (планер, силовая установка, пусковое оборудование) отвечала фирма «Грумман», систему наведения делала фирма «Бендикс». Дальность полета раке-

ты — 110 морских миль (203 км), максимальная скорость $M = 4$. Активная радиолокационная ГСН создавалась на основе ГСН зенитной ракеты «Боинг IM-99» «Бомарк». Изначально ракету предполагалось оснащать только обычной боевой частью, но в 1960 г. начались работы по созданию ядерной БЧ W42 мощностью 1 кт.

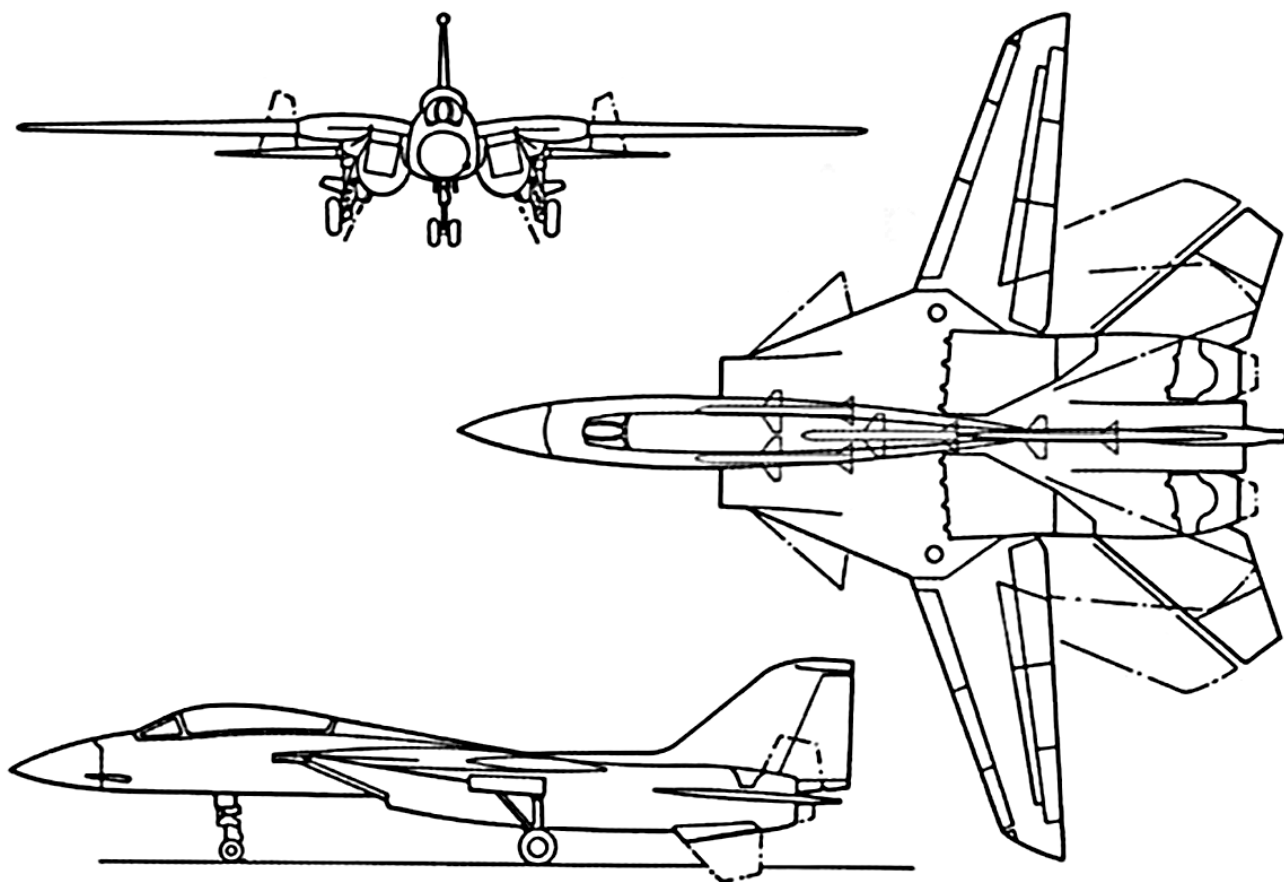
В первой половине 60-х гг. экономические показатели росли. Тем не менее в 1960 г. началась кампания за сокращение военных расходов. Одной из первых жертв той кампании стал проект палубного истребителя ПВО. Министр обороны США Томас Гэйтс (Thomas Gates) закрыл программу в декабре 1960 г. Причины прекращения НИОКР заключались не только в нехватке финансов (денег не хватает всем и всегда), но в «одноцелевом» назначении самолета. В силу скромных ЛТХ «платформа для ракет» не имела возможности выполнять задачи истребителя сопровождения или истребителя-бомбардировщика. Окончательная точка в программе FADF была поставлена 25 апреля 1961 г. решением о прекращении разработки РЛС AN/ASG-1 и УР ХААМ-N-10.

Решение о закрытии самолетной части программы особого сопротивления не встретило, а разработка РЛС (точнее, СУВ) и ракеты на практике не прекращалась. Теперь СУВ и ракета, получившая обозначение AIM-47 «Фалкон» (Falcon), предназначались для перехватчика YF-12A. К 1962 г. фирма «Бендикс» вышла из игры, теперь ракету и СУВ делала одна фирма — «Хьюз». СУВ и ракета получили новые обозначения, AN/AWG-9 и AIM-54A «Феникс» (Phonix) соответственно. В качестве платформы теперь выступал самолет F-111B. Название ракеты — «Феникс» — символично: к 1962 г. программы РЛС и ракеты успешно пережили три мертворожденных самолета-носителя (F-108, YF-12A и F6D-1).

¹ Летчики предпочитают именовать радиолокатор прицелом по традиции.



Проект 303Е фирмы «Грумман».



Самолет F-111В эта ракета также пережила — Феникс, одним словом.

H2TFX

На развитие Вооруженных сил США в первой половине 60-х гг. огромное влияние оказал министр обороны Роберт Макнамара. Реформаторский зуд Макнамары можно сравнить разве что с энтузиазмом Н.С. Хрущева. Масштабы поменьше, но стиль тот же.

Реформы Никиты Сергеевича ныне принято оценивать исключительно в негативном ключе. Не все так просто: зерно истины (не одно) в тех реформах име-

лось. Деятельность Макнамары тоже нельзя оценивать в черно-белой цветовой гамме, оттенки и многоцветность имели место быть.

Макнамара подобно Хрущеву, в меру своей испорченности, пытался умерить аппетиты военных хотя бы путем сокращения номенклатуры вооружений. Исторически США имели две военные авиации — сухопутную (ВВС) и морскую (авиация ВМС). «Авиации» эти развивались в одном направлении, но параллельными курсами — свои самолеты, свое вооружение и т. д. В истории имеется лишь один аналог американского способа развития военной авиации — ВВС и ИА ПВО Совет-



ского Союза. В краю родных осин, однако, продублировали лишь истребительную авиацию.

Соединить две параллельных прямых в одну и пытался Роберт Макнамара. Флот после закрытия темы FADF продолжал настаивать на разработке палубного перехватчика. ВВС весной 1960 г. сформулировали требования SOR-183 к самолету, предназначенному для замены истребителя-бомбардировщика Рипаблик F-105 «Тандерчиф» (Thunderchief). Техническое задание на «пост Тандерчиф» оговаривало следующие требования: максимальная скорость на уровне моря $M = 1,2$, максимальная скорость на большой высоте $M = 2,5$, возможность перелета без дозаправки в воздухе из США в Европу. В феврале 1961 г. Макнамара распорядился объединить требования к перехватчику FADF и SOR-183 в один документ — техническое задание на самолет TFX (Tactical Fighter eXperimental).

Концепция самолета TFX предусматривала создание двух модификаций, для ВВС и для авиации ВМС, унифицированных по планеру и силовой установке, но различных по БРЭО и вооружению.

В конечном итоге время показало правоту Макнамары, а толку-то — поезд давно ушел (самолет улетел) в историю. ВВС и авиация ВМС, редкий случай, пришли к единому мнению: принятое Макнамарой решение делать один самолет на троих (третий — корпус морской пехоты, КМП) неприемлемо. ВВС и флот сопротивлялись, но без толку. Когда старшина говорит копать от забора до обеда, следует копать от забора до обеда...

Большая часть 1961 г. ушла на согласования ТТХ самолета TFX. ВВС жаждали машину с максимальной взлетной массой 75 000 фунтов (34 000 кг), в то время как палубный вариант не мог весить более 50 000 фунтов (22 700 кг). Моряков не

устраивали и чрезмерные, по их мнению, габаритные размеры сухопутной машины. Зато флот отстаивал диаметр носовой части фюзеляжа 48 дюймов (122 см), а ВВС хотели уменьшить диаметр сечения носа до 36 дюймов (91 см). Спор о диаметре носовой части фюзеляжа во многом был принципиальным. ВМС желали сохранить антенну РЛС AN/ASG-1. ВВС же опасались, что увеличение диаметра носовой части фюзеляжа потянет за собой целый клубок проблем, связанных с недобром ЛТХ и нехваткой тяги двигателей. Макнамара лично, в духе Александра Македонского, разрешил споры в отношении максимальной взлетной массы и диаметра носовой части фюзеляжа: 55 000 фунтов (24 950 кг) и 36 дюймов.

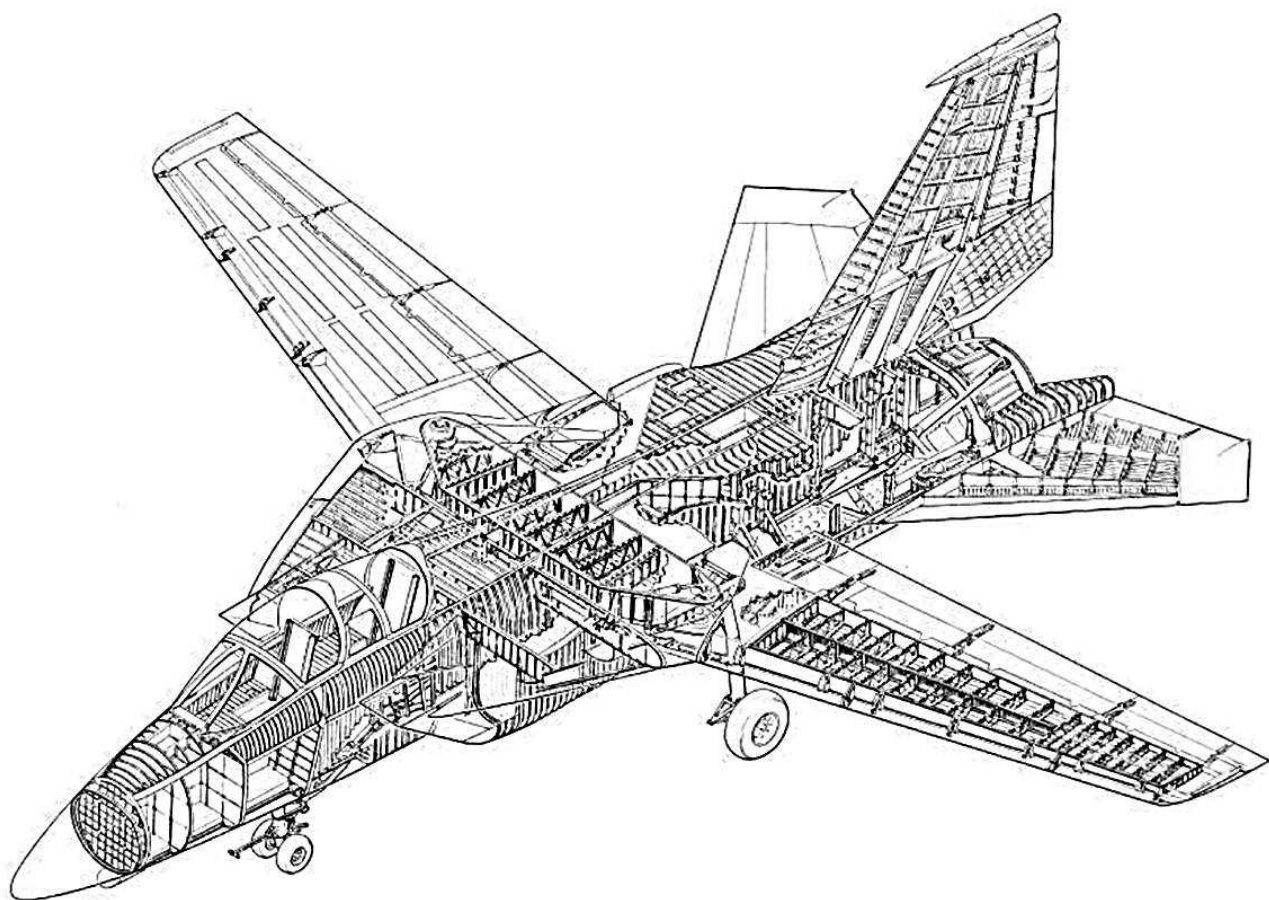
Техническое задание на самолет TFX окончательно было сформулировано в сентябре 1961 г., 1 октября его разослали фирмам «Боинг», «Дженерал Дайнемикс», «Локхид», «МакДоннелл», «Норт Америкэн» и «Рипаблик»¹

Из представленных шести проектов отобраны были два — фирм «Боинг» и «Дженерал Дайнемикс», хотя и они не удовлетворяли всем требованиям ВВС и авиации ВМС. Проекты «Боинга» и «Дженерал Дайнемикса» анализировали, сравнивали, вертели так и эдак... Выбор опять сделал Макнамара — «Дженерал Дайнемикс».

Почему «Дженерал Дайнемикс»? Я так решил! Научно обоснованно, конечно. На самом деле решение Макнамары укладывалось в его собственную логику — «Боинг»

¹ Подобная рассылка в США именуется «запрос предложений» — Request For Proposal (RFP). RFP рассылается только тем фирмам, которые, по мнению заказчика, способны выполнить оговоренную работу — в данном случае выполнить предварительное проектирование самолета с оговоренными в RFP характеристиками.





Проект самолета VFX фирмы «Дженерал Дайнемикс».

был предпочтительнее по стоимости и ЛТХ, но морская и сухопутная версии имели различий больше, чем в предложении конкурента. Планеры сухопутного и палубного вариантов проекта фирмы «Боинг» отличались друг от друга более чем на 50 %. Макнамара в ноябре 1962 г. выбрал унификацию: «Боинг» фактически предлагает два разных самолета». С фирмой «Дженерал Дайнемикс» был заключен контракт на постройку 18 F-111A в варианте для ВВС и пяти F-111B в варианте палубного базирования. В перспективе согласно плану Макнамары ВМС предстояло закупить 700 серийных F-111B.

Флот отвергал F-111B на всех уровнях, от простых летчиков до адмиралов. Реакция моряков была в первую очередь эмоциональной. Летчик-испытатель Джордж Марретт (George Marrett) много летал на F-111; этот самолет он недолюбливал, но оценивал его объективно: «F-111 для летчика-испытателя ужасен. ...F-111 не хватало тяги двигателей, а для истребителя обзор из кабины был очень плохим. Не хотел бы я вести на нем маневренный бой с истребителем. Однако как чистый перехватчик, самолет отлично подходил для борьбы с бомбардировщиками и крылатыми ракетами».



Флот заказывал перехватчик? В этом качестве F-111В совсем неплох! Большинство, если не все, технические проблемы, свойственные F-111В, были преодолены. Летом 1968 г. пятый прототип F-111В успешно прошел испытания на авианосце «Корал Си». Результаты испытания стали неприятным сюрпризом для многих противников F-111В.

Моряки не принимали F-111В прежде всего на эмоциональном уровне. К 1967 г. у морских летчиков возобладало мнение о необходимости разработки не просто перехватчика дальнего действия, но истребителя завоевания превосходства в воздухе. На презентации самолета F-111В, организованной в конце 1966 г. фирмой «Дженерал Дайнемикс» на авиабазе ВМС Мирамар, летчики-инструкторы морской авиации выразили свое отношение к самолету простой фразой: «Это не истребитель — закрывайте программу!» Инструкторы, а некоторые из них имели опыт воздушных боев с МиГами во Вьетнаме, жаждали оптимизированный для маневренных боев истребитель с бортовым пушечным вооружением, а не «большой автобус с ракетами». Командование морской авиации со своими летчиками вроде как соглашалось, но продолжало гнуть линию перехватчика, только теперь перехватчику предлагалось участие в «собачьих схватках».

На новом уровне к проработке концепции самолета FADF штаб авиации ВМС приступил в январе 1966 г.; исследования велись в тесной кооперации с фирмой «Грумман». Эти работы увенчались в сентябре 1967 г. формулированием требований к самолету VFX (naVal Fighter eXperimental).

Концептуально самолет VFX продолжал линию «Миссйлера» и F-111В — тяжелая машина с мощным ракетным вооружением.

То есть VFX отнюдь не отвечал мечтам морских летчиков о легком маневренном истребителе размерности МиГ-21. Такую машину прорабатывали в рамках программы VFAX; буква «А» обозначает «Attack», ударный. VFAX виделся как легкий многоцелевой истребитель-бомбардировщик. В конечном итоге программа VFAX привела к принятию на вооружение истребителя-бомбардировщика F/A-18 «Хорнет». По иронии судьбы, именно «Хорнет» стал могильщиком «Томкэта». Сначала «Хорнет» выиграл у «Томкэта» конкуренцию в поставках на экспорт. Австралия и Канада были близки к заключению контракта на покупку F-14, но приобрели F/A-18. Затем уже в США «Супер Хорнет» сочли полноценной заменой для «Томкэта».

В октябре 1965 г. требования к перспективному истребителю F-X сформулировали ВВС США. Совпадение? Ни разу нет. Первые лица ВВС и морской авиации еще весной 1965 г. пришли к консенсусу: F-111 не способен удовлетворить требованиям ни одной из сторон, а потому надо делать новые самолеты, отдельно для ВВС и отдельно для флота.

Подоплека конфликта военных и политиков много серьезнее, нежели простое расхождение во взглядах на самолет TFХ. После окончания войны в Корее в развитии американской авиации наблюдался явный перекося в сторону ударных самолетов. Как пример — тактические истребители F-100 и F-105 в большей степени являлись не истребителями-бомбардировщиками, а бомбардировщиками-истребителями. В недрах ВВС зрело недовольство пренебрежением к самолетам воздушного боя. Флот сия проблема затронула в меньшей мере, но таки затронула. Проводившиеся ВВС и ВМС в 1965–1967 гг. концептуальные исследования привели к иной расстановке приоритетов: воздушной бой



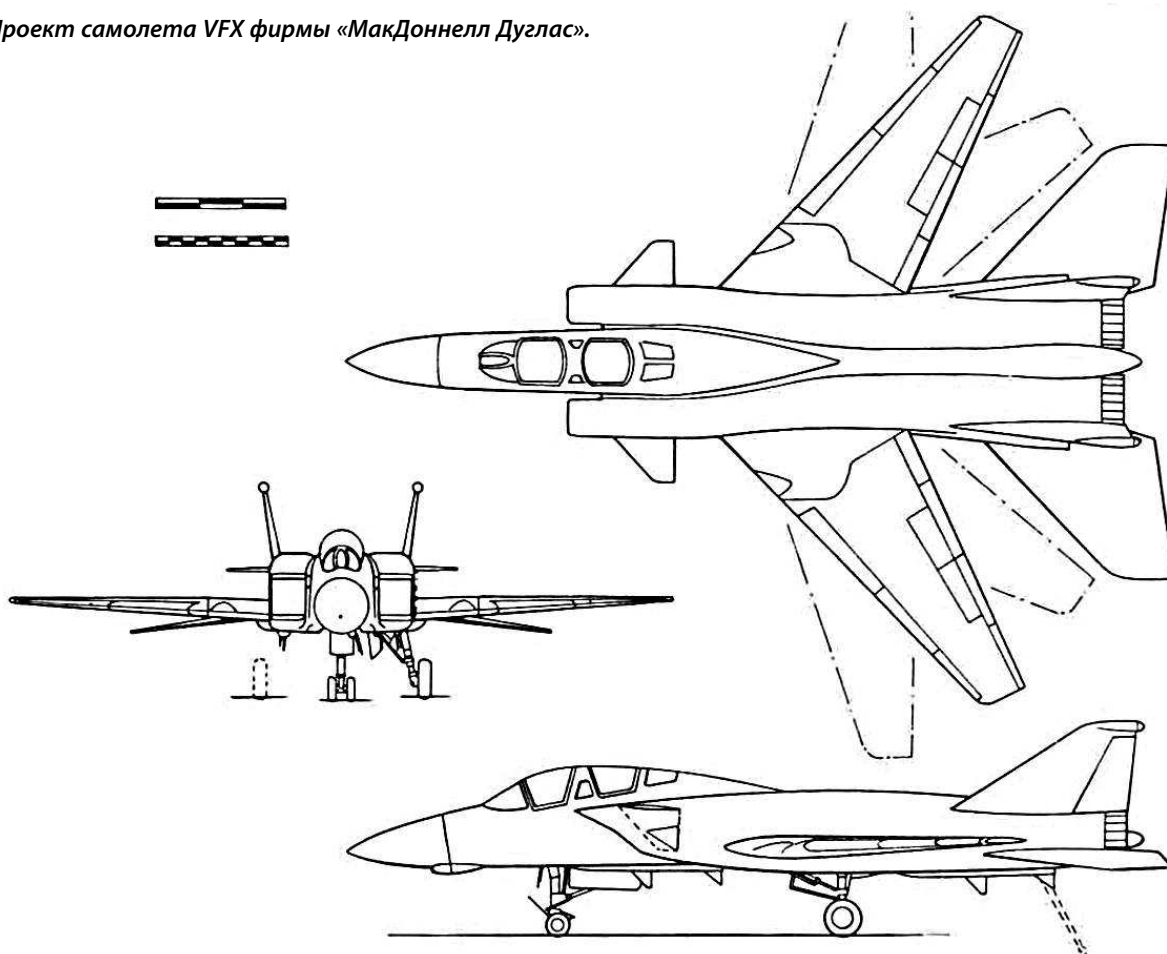
перестали рассматривать как анахронизм. Воздушные бои во Вьетнаме окончательно закрепили новые требования.

Реализация программы F-X привела к появлению F-15, самолету, во многом близкому F-14. С небольшой натяжкой можно сказать, что F-15 — это F-111, как его видели ВВС, F-14 же является F-111, переведенным на язык ВМС США. Типичное разъяснение в редакции 1969 г. сводилось к следующему: F-14 предназначен для решения задачи ПВО авианосного соединения и выполнения «других истребительных задач» (Other Fighter Role — завоевание превосходства в воздухе и сопровождение самолетов других типов), в то

время как единственная задача F-15 есть завоевание господства в воздухе, отнесенное моряками к «другим задачам». Действительно, разные самолеты для выполнения совершенно разных задач! Весной 1969 г. командующий ВВС генерал МакКоннелл (John Paul McConnell) и командующий ВМС адмирал Томас Мур (Thomas Moog) договорились при каждом удобном случае подчеркивать маневренные качества F-15 и дальность действия СУВ и ракетного оружия F-14 как доказательство различия в предназначении истребителей.

Оно, конечно, так, только реализация программа F-X на начальном этапе отставала от реализации программы VFX на

Проект самолета VFX фирмы «МакДоннелл Дуглас».



несколько месяцев, а велась она с явной оглядкой на флот. Согласно легенде, главный конструктор ОКБ им. П.О. Сухого М.П. Симонов своим основным конкурентом считал не «Локхид-Мартин», а ОКБ им. А.И. Микояна. Симонов не открыл Америку. Америку открыли американцы.

«Раз ВМС рекламируют свой новый самолет как истребитель завоевания превосходства в воздухе, то мы [ВВС] должны сделать машину лучше!» — Именно так выразился в 1968 г. глава Тактического авиационного командования ВВС США генерал Габриэль Дисосуэй (Gabriel P. Disosway).

В начале 70-х гг. в конгрессе США политики не однажды рассматривали сходства и различия F-14 и F-15. Взывая к духу Макнамары, конгрессмены вопрошали: «Если задачи, решаемые этими машинами, близки, то почему самолеты разные?» Каждый раз им убедительно разъясняли тонкости военно-воздушной философии и военноморской концепции.

Фирма «Грумман» принимала самое непосредственное участие в программе самолета F-111 и имела репутацию давнего партнера авиации ВМС. На протяжении многих лет «Грумман» поставляла авиации ВМС палубные истребители, по традиции носившие кошачьи названия: поршневые «Уайлдкэт», «Хэллкэт», «Биркэт», реактивные «Пантера» и «Кушар». К концу 50-х гг. «Грумман» свою позицию одного из главных производителей палубных истребителей утратила. Однодвигательному истребителю проект 97 флот предпочел самолет LTV F-8 «Крусейдер», а двухдвигательный F12F-1 проиграл конкуренцию XF4H-1 «Фантом II» фирмы «МакДоннелл».

Тем не менее дела у «Грумман» шли с виду совсем неплохо. Фирма строила для флота самолеты E-2 «Хокай» и A-6 «Интрудер», принимала участие в лунной программе США (отвечала за разработку и из-

готовление лунного модуля корабля «Аполлон»). Работы — престижные, но не столь масштабные, как того хотелось руководству фирмы. Объем производства, исчисляемый единицами изделий, на протяжении 50–60-х гг. неуклонно снижался. Если в первой половине 50-х гг. фирма «Грумман» сдавала ежегодно по 500–800 самолетов, то в 1960 г. годовой выпуск не превышал 220 крылатых машин, причем большинство составили сельскохозяйственные самолеты G-164 «Ag Cat» (Agricultural Cat — «сельскохозяйственный кот»). В программе VFX руководство фирмы «Грумман» увидело шанс не только вернуть статус основного поставщика палубных истребителей, но также нарастить объемы производства и гарантировать загрузку производственных мощностей лет на десять.

Желание руководства фирмы «Грумман» делать совершенно новый самолет, а не продолжать возню с F-111B, нашло полное понимание у вице-адмирала Томаса Ф. Конноли (Thomas F. Connolly), занявшего осенью 1966 г. пост заместителя командующего ВМС по авиации (Deputy Chief of Naval Operations for Air Warfare). Конноли быстро превратился в ярого сторонника самолета, получившего известность как F-14 «Tomcat». Более того, само название истребителя злые языки порой «выводят» от адмирала — «котяра Тома».

Первым шагом на пути к F-14 стала скоординированная адмиралом Конноли и главой фирмы «Грумман» Левелином Ивэнсом (Llewellyn J. Evans) кампания, целью которой являлось прекращение финансирования работ F-111B в бюджете на 1969 финансовый год. Кампания увенчалась успехом. Следующий шаг — убедить конгресс в необходимости финансирования разработки нового палубного самолета — сделать было намного сложнее.

Не столь давно флот получил новую





Проектное изображение истребителя F6D «Миссайлер».

палубную машину — F-4 «Фантом», огромные деньги приходилось расходовать на ведение войны во Вьетнаме, а тут ВМС вылезают с «новой хотелкой». Борьба под ковром развернулась нешуточная. Большим подспорьем для сторонников нового палубного перехватчика стало потопление 21 октября 1967 г. израильского эсминца «Эйлат» египетскими ракетными катерами. Катера, естественно, были советской постройки и стреляли советскими же ракетами. Советская ракетная угроза материализовалась.

ПРОГРАММА VFX

Фирма «Грумман» предложила реализацию программы VFX в два этапа. На первом этапе предполагалась разработ-

ка и поставка ВМС чистого перехватчика VFX-1 с двигателями TF-30 от F-111; на втором — многоцелевого истребителя VFX-2 с новыми двигателями АТЕ (Advanced Technology Engine). Двигатель АТЕ проектировался как единый для самолетов VFX (F-14) и F-X (F-15).

Контракт на проектирование и постройку опытных самолетов VFX был подписан с фирмой «Грумман» 1 января 1968 г. Тема F-111В официально еще продолжалась, однако флот уже не сомневался в ее плачевных перспективах, равно как и в близком окончании пребывания Роберта Макнамары в кресле министра обороны. Макнамара покинул пост министра в феврале 1968 г.

Окончательно F-111В похоронили весной 1968 г. Сделала свое дело кампания



«Конноли–Иванса» и неутешительный первый опыт боевого применения F-111A. 17 марта 1968 г. несколько F-111A прибыли на авиабазу Такли в Таиланде, а 28 марта один самолет не вернулся с боевого вылета на бомбежку Северного Вьетнама. Именно 28 марта сенат США отказал в выделении финансирования работ по F-111B.

В июне Министерство обороны США разослало формальный запрос предложений на самолет VFX фирмам «Дженерал Дайнемикс», «МакДоннелл Дуглас», «Норт Америкэн Рокуэлл», «LTV»/«Локхид» и «Грумман». Зачем RFP отправлять, если фирма «Грумман» уже проектирует самолет VFX? Положено, однако.

RFP образца 1968 г. существенно отличался от аналогичного запроса десятилетней давности. Теперь флот желал многоцелевой истребитель, способный не только решать задачу ПВО авианосного соединения, но и вести воздушные бои. Требования, оговоренные в RFP образца 1968 г., в значительной степени дублировались и даже превосходили требования к истребителю-бомбардировщику F-4 «Фантом II». Возможность замены «Фантома» самолетом VFX отнюдь не исключалась.

В RFP на самолет VFX оговаривались следующие особенности и характеристики:

- экипаж из двух человек, размещенных тандемом;
- наличие двух двигателей по соображениям безопасности полетов над морем;
- эффективная система управления вооружением на основе РЛС, подобной РЛС AN/AWG-9;
- способность использования УР «воздух-воздух» AIM-9 «Сайдуиндер», AIM-7 «Спэрроу» и AIM-54 «Феникс»;
- наличие встроенной шестиствольной 20-мм пушки «Дженерал Электрик» M61A1;
- способность выполнять посадку на авианосец типа «Хэнкок» с полной боевой

нагрузкой и остатком топлива в 4000 фунтов (1800 кг);

- обеспечение патрулирования в течение 2 ч на удалении 100–200 морских миль (185–370 км) от авианосца;

- возможность выполнения второстепенной задачи по нанесению ударов по наземным целям, бомбовая нагрузка до 14 500 фунтов (6600 кг);

- максимальная скорость на большой высоте $M = 2,2$.

Согласно запросу предложений самолет должен был выполнять четыре главных задачи по предназначению:

- сопровождение самолетов других типов с боевой нагрузкой из четырех УР AIM-7 «Спэрроу»;

- сопровождение самолетов других типов в полете на большое расстояние с боевой нагрузкой из двух УР AIM-7 «Спэрроу» и двух ПТБ емкостью по 450 галлонов (1700 л);

- ПВО авианосного соединения с боевой нагрузкой из шести УР AIM-54 «Феникс» и двух ПТБ емкостью 450 галлонов;

- изоляция района боевых действий с боевой нагрузкой из 15 бомб Mk 82 «Snakeye» калибра 227 кг и двух ПТБ емкостью 300 галлонов (1135 л).

Ведение воздушных боев как составная часть задачи завоевания превосходства в воздухе к приоритетным задачам RFP не относил, хотя ряд требований к самолетам проистекал непосредственно из обеспечения выполнения задачи завоевания превосходства в воздухе.

Война во Вьетнаме вернула истребителю бортовую пушку — требования к самолету VFX оговаривали наличие встроенной шестиствольной 20-мм пушки M61 «Вулкан». Изменение подхода к компоновке кабины (тандемное размещение членов экипажа вместо бок о бок на F-111) также связано с требованием обеспечить веде-





*Прототип истребителя палубного базирования F-111B (на переднем плане)
и сухопутный истребитель F-111A.*

ние воздушных боев, в том числе ближних. Тандемное расположение обеспечивало лучший обзор из кабины, что в «собачьей схватке» крайне важно. Оговаривались «истребительные» разгонные характеристики: две минуты от скорости $M = 0,8$ до $M = 1,8$. Для сравнения: у F-111B данный показатель составлял шесть минут, у F-4 — три.

Противоречивые требования в отношении высокой максимальной скорости и большой продолжительности полета (патрулирование в течение двух часов на удалении 160–320 км от авианосца) в те годы могло примирить лишь крыло изменяемой стреловидности. Использование такого крыла в проекте фирмы «Грумман» можно считать «наследством» самолета F-111, но такое крыло предполагали и все иные проекты самолета VFC, кроме проекта фирмы «Норт Америкэн Рокуэлл».

Летом 1968 г. самолет VFX получил собственное обозначение — F-14.

Участники конкурса представили свои предложения к 1 октября 1968 г. В четырех из пяти представленных проектах использовалось крыло изменяемой стреловидности. «Дженерал Дайнемикс» под новые требования довольно радикально переработала F-111B — членов экипажа разместили тандемом, заменили полукруглые воздухозаборники на совковые, изменили компоновку силовой установки; самолет стал значительно короче.

Проект самолета NR-323 с неподвижным крылом оживальной формы и подфюзеляжным «пакетным» воздухозаборником с вертикальной перегородкой предложила фирма «Норт Америкэн Рокуэлл». Работы по NR-323 ограничились «бумажной» стадией и изготовлением модели.

