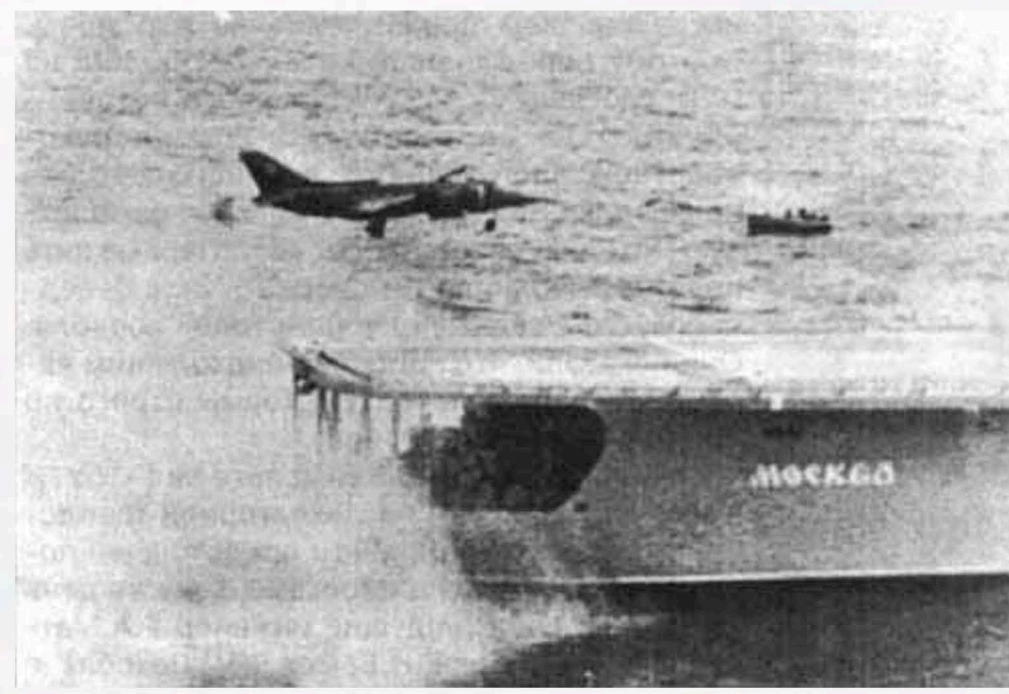


# «Нет лучше для него аэродрома,

# чем палуба родного корабля»

## 22 ноября - 50 лет отечественной палубной авиации



18 ноября 1972 года на палубу противолодочного крейсера «Москва», находящегося в акватории Феодосийского залива, совершил посадку самолёт Як-36М. 22 ноября 1972 года Як-36М совершил с борта ПКР «Москва» полёт по полному профилю (взлёт с корабля, полёт, посадка на корабль), о чём в вахтенном журнале корабля сделана запись - «День рождения палубной авиации».

Путь к этому знаменательному, без при увелечения - историческому, событию в истории ВМФ СССР и России занял многие годы.

### Предыстория

Впервые идея создания корабля-носителя аэропланов была высказана русским авиатором Львом Мациевичем в 1909-м году. Идея Мациевича была подхвачена полковником Михаилом Конокотиним - в 1910 году он предложил переоборудовать в авианосец броненосец береговой обороны «Адмирал Лазарев». Проект предусматривал наличие полётной палубы, ангара, подъёмников и смещённый на правый борт надстройки. Для разгона аэропланов предлагались электрические лебёдки, а для их улавливания после касания палубы - специальные сетки. Конокотин предвосхитил основные элементы авианосца, ставшие классическими через десяток лет. Однако в последующие десятилетия развитие отечественной корабельной авиации шло по пути базирования гидросамолётов на специальных судах - гидрокрейсерах.

Первые в России эксперименты по размещению самолёта на борту корабля, спуску его на воду и подъём на палубу начал проводить в 1912 году военный авиатор Григорий Фруде. Опыты на крейсере «Кагул» дали обнадеживающие результаты, и Морское министерство распорядилось переоборудовать в носители гидросамолётов несколько судов вспомогательного флота.

В годы Первой мировой войны в составе русского флота имелось несколько гидрокрейсеров, в годы гражданской войны в составе Волжской флотилии действовала уникальная «авианесущая баржа» «Коммуна». В межвоенные годы присутствие авиации на кораблях отечественного флота сократилось до минимума: 1-2 гидросамолёта на крейсере или линкоре, и то в качестве разведчика. И только в послевоенные годы судостроительная промышленность и Военно-морской флот перешли к практическим шагам к созданию полноценных авианосцев.

### Корабль

Первым отечественным кораблём с групповым базированием авиации, обеспечивавшим и взлёт, и посадку летательных аппаратов с палубы, был противолодочный крейсер (ПКР) «Москва» проекта 1123 (проектант - ЦКБ-17, ныне - Невское ПКБ).

Конец 1950-х годов ознаменовался началом массового строительства в США атомных подводных лодок с баллистическими ракетами, что потребовало принятия мер противодействия со стороны Советского Союза. Одной из таких мер и стало создание в нашей стране ПКР пр. 1123.

Дальность полёта американских баллистических ракет морского базирования в 2200 км в сочетании с ограниченной (несколько десятков кабельтовых) дальностью обнаружения тогдашних гидроакустических средств родили идею разместить палубную аппаратуру на значительном удалении противолодочного корабля, например, на вертолётах. Так родилась идея корабля вертолётносца дальней зоны ПЛО.

Первым концепцию такого корабля в 1958 г. выдвинуло наше КБ, пытаясь спасти от раздела 7 крейсеров проекта 68-бис. Командование ВМФ и Министерство обороны идею поддержало, однако водоизмещение корабля посчитали избыточным и проект начали создавать «с нуля» в ограниченном до 4 - 5 т водоизмещении и с авиакрылом в 8 вертолётов. В связи с отсутствием у Главного штаба ВМФ чёткого представления об использовании будущего вертолётносца конструкторы нашего КБ провели самостоятельную исследовательскую работу по определению тактики действия поисково-ударной группы. Взяв в качестве отправных точек дальность обнаружения вертолётных опускаемых гидроакустических станций в 5,5 км, дальность радиосвязи с радио-гидроакустическими буями в 60 км и среднюю поисковую скорость в 24 узла, они выяснили, что оптимальное число вертолётов на борту при обеспечении круглосуточного поиска должно составлять 14 машин. В конечном итоге, концепция нашего бюро и определила конечный облик корабля. 7 марта 1961 г. был утверждён 23-й вариант эскизного проекта. Технический проект корабля был подготовлен к концу 1961 года. Закладка головного корабля пр. 1123 (заказ №701) «Москва» состоялась 15 декабря 1962 года на нулевом стапеле судостроительного завода №444 (ныне - Черноморского судостроительного завода). Спуск на воду состоялся 14 января 1965 года. Швартовные испытания начались в ноябре 1966 года и закончились в мае 1967. ЗХИ были проведены в мае-августе, ГИ - августе-декабре 1967 года. 25 декабря 1967 года приёмный акт корабля был подписан.



22 ноября 1972 г.

На противолодочном крейсере «Москва» после первого полёта Як-36М по полному профилю.

Заместитель главного конструктора С.Г. Мордовин, лётчик М. С. Дексбах, командующий авиацией ВМФ И.И. Борзов, командир крейсера А.В. Довбня, начальник 3-го управления НИИ ВВС А.В. Пресняков



Вертикальный взлёт третьего экземпляра Як-36



Четвёртый опытный экземпляр Як-36М



Четыре Як-38 на палубе ТАКР «Киев»



ТАКР «Новоросси́йск» и взлёт Як-38

### Самолёт

Разработка первых самолётов вертикального взлёта и посадки (СВВП) в нашей стране началась во второе послевоенное десятилетие. После показа экспериментального СВВП на воздушном параде в Домодедово в 1967 году у руководства Министерства обороны и ВМФ родилась идея «оморячить» этот самолёт - создать на его базе палубный штурмовик.

27 декабря 1967 года вышло совместное постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о создании лёгкого штурмовика вертикального взлёта и посадки ЯК-36М. В соответствии с тактико-техническими требованиями этот самолёт был предназначен для «авиационной поддержки боевых действий сухопутных войск в тактической и ближайшей оперативной глубине расположения противника (до 150 км от линии фронта), а также уничтожения надводных кораблей и ведения визуальной воздушной разведки ... основной задачей самолёта является уничтожение подвижных, неподвижных наземных и морских объектов противника в условиях визуальной видимости ... самолёт должен использоваться для борьбы с воздушными целями типа военно-транспортных самолётов и вертолётов, а также для борьбы с самолётами ДРЛО и противолодочными самолётами».

15 мая 1970 года первая машина была доставлена в Лётно-исследовательский институт для проведения статических испытаний. 22 сентября лётчик-испытатель КБ Яковлева В.Г. Мухин выполнил первое свободное висение в полуметре от земли. 27 ноября был выполнен первый полёт «по-самолётному». 25 февраля 1972 года был выполнен первый полёт по полному профилю с вертикальным взлётом, полётом по кругу и вертикальной посадкой.

В апреле 1972 года заводские испытания были закончены, и на базе в/ч 15650 (г. Ахтубинск) начаты Государственные совместные лётные испытания. 11 августа 1977 года совместным постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР самолёт Як-36М был принят на вооружение ВВС ВМФ СССР под обозначением Як-38.

### Рождение палубной авиации

Важным этапом в проведении испытаний Як-36М были полёты на корабль и с корабля. Базирование серийных самолётов предусматривалось на строящихся на тот момент кораблях проекта 1143 (головной - «Киев», проектант - Невское ПКБ). В связи с неготовностью корабля проекта 1143 испытания начали проводить на ПКР «Москва», для чего на его полётной палубе соорудили специальную площадку из жаропрочного материала, под которой разместили приборы для измерения температуры, давления и других параметров.

16 ноября 1972 года на самолёте МиГ-15УТИ лётчика-испытателя Михаила Дексбаха провезли над акваторией Феодосийского залива - районом предстоящей посадки, куда уже ушёл ПКР «Москва».

В тот же день на Як-36М Дексбах произвёл самостоятельный облёт этого района. На следующий день выполнили в этом районе было выполнено ещё 5 тренировочных полётов.

Неожиданной проблемой, возникшей в ходе этих полётов, стали непривычные для сухопутного лётчика морские единицы - кабельтовы и мили, в которых по радио с корабля он получал расстояние до самолёта. Дексбаху же для торможения, зависания и расчёта на посадку были необходимы привычные данные: для запуска подъёмных двигателей - 6,5 ... 8,5 км, перевод сопл подъёмно-маршевых двигателей в вертикальное положение - 3,5 ... 4 км. Поэтому на время испытательных полётов на соответствующих расстояниях поставили корабли.

К утру 18 ноября 1972 года вся подготовка была завершена, и на ПКР «Москва» по трансляции объявили: «Корабль к посадке самолёта изготовить!». Вблизи крейсера барражировал вертолёт Ми-8 с группой кинооператоров и фотографов. Вскоре на горизонте появилась стремительно приближавшаяся точка, превратившаяся в самолёт, который покачал крылом и, сделав разворот, стал заходить на посадку.

При подходе к корме корабля реактивные струи двигателей подняли фонтаны брызг, и вокруг самолёта на солнце заиграл радужный ореол. Зависнув над площадкой Михаил Дексбах плавно произвёл первую в истории посадку самолёта вертикального взлёта и посадки на палубу.

На корабле был праздник, ликовал весь экипаж. Лётчика испытателя Михаила Дексбаха носили на руках по всей полётной палубе. Командир корабля А.В. Довбня распорядился, чтобы на фюзеляже самолёта с обоих бортов за ночь нарисовали Военно-морской флаг, что и было сделано. И именно с того дня самолёты Морской авиации СССР, а впоследствии, и России на своих фюзеляжах носят изображение флага ВМФ.

22 ноября 1972 года Михаил Сергеевич Дексбах выполнил с корабля первый полёт по полному профилю. Присутствовавший при это событии командующий ВВС ВМФ СССР Иван Иванович Борзов дал указание командиру ПКР «Москва» Анатолию Владимировичу Довбне произвести запись в вахтенном журнале корабля: «День рождения палубной авиации».

# С праздником!