

## 20 января - 25 лет со дня первого подъема флага на ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»



единицей, что при таком числе нареканий и строить такие корабли нам больше не нужно, так как мы этого не умеем. Проще говоря, «вот на Западе- то всё хорошо, а у нас всё совсем плохо». Чтобы опровергнуть такие мнения рассмотрим историю французского авианосца «Шарль де Голль».

Строительство первого атомного авианосца Франции было начато в 1989 году, на воду он был спущен в 1994 году, вышел на ЗХИ в 1999 г. По результатам ЗХИ выявлены:

- ошибки при расчёте длины угловой палубы - её пришлось удлинить на 4,4 м;
- неполадки системы охлаждения реактора;
- неудовлетворительное качество покрытия полётной палубы;
- вибрация рулей на полном ходу.



Устранение недостатков заняло около года. В 2000 г. авианосец вошёл в состав ВМФ и отправился с дружеским визитом в Норфолк (США). Однако до Америки он не дошёл: по пути отвалилась лопасть гребного винта, после чего корабль трёхузловым ходом вернулся в Тулон для ремонта. При дефектоскопии винтов - установленных на корабле и запасных - было выявлено большое количество каверн у оснований лопастей. Далее выяснилось, что изготовитель винтов - фирма «Атлантик Индастриз» исчезла вместе со всей документацией на них. В 2001 г. в качестве временной меры были установлены запасные винты списанных авианосцев «Фох» и «Клемансо». В итоге полный ход упал с 27 до 24...25 узлов, а вибрация в кормовой части на полном ходу достигла 100 дБ. После выхода в море для участия в учениях в мае-июне 2001 г. корабль с июля по октябрь находился в доковом ремонте, в ходе которого снизили вибрацию в кормовой части. В конце 2001 - 2002 годах года авианосец совершил в свой первый боевой поход в Аравийское море. В целом он прошёл для корабля без особых проблем, за исключением аварии ГЭУ, в результате которой часть команды получила пятикратные дозы облучения. А вот с авиакрылом оказалось всё не так гладко: палубные штурмовики «Супер Этандар» выполнили 140 боевых полётов, истребители «Рэфаль-М» ни одного, лишь некоторое количество учебно-тренировочных. Более того, всю первую партию (10 ЛАК) пришлось забраковать. Следующие дальние походы корабль совершил в 2005, 2006 годах, после чего встал на 15-ти месячный ремонт. В ходе ремонта были заменены: активная зона реактора, оплавившиеся покрытия полётной палубы, винты на «родные», выполнен ремонт турбин, катапульт, самолётоподъёмников, аэрофинишёров, других корабельных систем и механизмов, выполнена модернизация РЭВ. В ноябре 2008 г. корабль вышел на ЗХИ, в ходе которых была выявлена повышенная вибрация гребных валов, после чего он вернулся в завод для ремонта. Вторично на ЗХИ корабль вышел в ноябре 2009 года, после чего стал готовиться к дальнему походу в Индийский океан, в который вышел в конце 2010 года. Одна из-за неполадок в электросистеме через сутки после выхода был вынужден вернуться на базу для двухнедельного ремонта. Дальнейшая служба проходила уже без серьёзных проблем. 14 декабря 2016 года АВ «Шарль де Голль» вернулся из дальнего похода в Средиземное море. Сейчас планируется постановка корабля в завод для ремонта и модернизации. Ожидается, что они продлятся около полутора лет при стоимости работ порядка 1,3 млрд. евро.

Таким образом из 16 лет службы первые 8 - 10 лет французские судостроители практически постоянно занимались устранением своих недоработок стадии проектирования и строительства корабля, зато на сегодняшний день «Шарль де Голль» - полноценная боевая единица ВМС Франции, заслуженный повод для гордости французских судостроителей. Корабль является единственным атомным авианосцем, построенным за пределами США. Кроме того, имея водоизмещение в 2,5 раза меньше, чем АВ «Нимиц», имеет истребительно-штурмовую авиагруппу лишь в 1,5 раза слабее. «Француз» является единственным авианосцем, кроме авианосцев США, имеющем на своём борту катапульту и самолёты ДРЛО. Авианосец планируется сохранять в строю до 2041 года.

## Возвращаясь к ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» необходимо отметить:

- ещё недостроенный корабль смог обеспечить проведение лётно-конструкторских испытаний ЛАК в 1989 г.;
- корабль без серьёзных неисправностей ГЭУ или АТСК выполнил весь объём ЗХИ в 1990 году;
- в тяжелейший период первой половины 1990-х годов «Кузнецов» был одним из самых «ходовых» кораблей Северного флота, ежегодно провоя по 3-4 месяца в море.

Сопоставляя историю «Кузнецова» с историей «Де Голля» можно отметить, что если проблемы с последним постоянно возникали на начальном периоде службы, то наш крейсер как раз наоборот, первые 5 лет своей жизни служил исправно. Главнейшей причиной проблем на тот момент можно назвать развал государства, его создавшего, и, как следствие, развал промышленности, контрагентских связей, тяжёлое положение на флоте, но никак не ущербность самого корабля. Вполне очевидно, что при отсутствии нормальных условий базирования, остром дефиците квалифицированного личного состава, нарушении инструкции по эксплуатации специальных и технических средств корабля (например, требований по водоподготовке), отсутствии или низком качестве ЗИПа и других причин этого ряда корабль со временем стал «проблемным». Но даже в таких условиях службы за период 1996-2016 г. он смог совершить 8 дальних походов.

Так что гордиться своими кораблями могут не только наши западные «партнёры».

## 25 июня - 1-й выход на заводские ходовые испытания БДК «Иван Грен»



Поддерживая связь с его экипажем, сопроводил катер в безопасный район акватории Зеленогорска»

## 17 июля - 100 лет Морской авиации России



Опыты на крейсере «Кагул» дали обнадеживающие результаты, и Морское министерство распорядилось переоборудовать в носители гидросамолётов несколько судов вспомогательного флота.

Первая мировая война дала и первый опыт использования морской авиации и её носителей. Наиболее ярким примером боевой деятельности гидрокрейсеров является атака турецкого порта Зонгулдак 5 февраля (23 января) 1916 г. Рельеф местности мешал уничтожению портовых сооружений корабельной артиллерией. Поэтому командование Черноморского флота решило использовать авиацию. В 18 милях от вражеского берега на воду спустили 14 гидросамолётов, которые сбросили на порт 500 кг бомб и потопили немецкий транспорт «Ирмиргарт». Примечательно, что линкор «Императрица Мария», крейсер «Кагул» и эсминцы играли в этой операции роль эскорта, а основную боевую работу выполняли гидрокрейсеры «Император Александр Первый» и «Император Николай Первый». Впервые в мире была проведена воздушно-наземная операция силами корабельной авиации и заложены основы тактики будущих боевых действий авианосцев против сухопутных объектов.

17 (4) июля 1916 года на Балтике произошёл воздушный бой четырёх самолётов с гидроавиатранспорта «Орлица» с четырьмя немецкими самолётами. Именно эта дата с 1996 года празднуется как День рождения Морской авиации России.

В годы гражданской войны в составе Волжской флотилии действовала уникальная «авианесущая баржа» «Коммуна». Первоначально авиакрыло, состоявшее из 9 гидросамолётов, применялось в основном для разведывательных целей, впоследствии самолёты стали наносить и бомбовые удары по укреплениям и кораблям белогвардейцев. Кроме бомб самолёты сбрасывали на противника и металлические стрелы. Они использовались для пробивания палуб кораблей или для борьбы с конницей, так как попов на дорогу становились непреодолимым препятствием для лошадей.

Трудно переоценить вклад, который Морская авиация внесла в Победу в Великой Отечественной войне. На её долю приходится 66% потопленных боевых кораблей, 50% потопленных транспортов. Именно самолёты Морской авиации впервые 8 августа 1941 года бомбили Берлин. Именно лётчик Морской авиации - Борис Феоктистович Сафонов - стал первым дважды Героем Советского Союза, заслужившим это звание в годы Великой отечественной войны, кроме того, Б.Ф. Сафонов был награждён тремя орденами Боевого Красного Знамени, высшим авиационным орденом Великобритании - Крестом «За выдающиеся лётные заслуги».

Можно заметить, что в период 1930-х-1940-х годов Морская авиация в основном представляла собой авиацию Морского базирования. Редким исключением можно назвать одиночное базирование гидросамолётов на крейсерах (кстати, старт самолётов осуществлялся при помощи катапульты). Однако в послевоенные годы задача создания океанского флота потребовала создания авианесущих кораблей: сперва с одиночным базированием авиации, а затем и групповым. Первыми в послевоенные годы «поселились» на палубе вертолёты (первый корабль с групповым базированием авиации - ПКР пр. 1123 Невского ПКБ), чуть позже - самолёты вертикального взлёта и посадки (ТАКР пр. 1143-11434 Невского ПКБ). Вместе с тем ВВС ВМФ СССР (так в советские годы официально именовалась Морская авиация) всё равно продолжали оставаться преимущественно силами берегового базирования. Такая авиация была эффективна в ближней морской зоне, но в открытом океане она вынуждена была действовать в зоне господства авиации противника, что резко снижало её боевую эффективность. Кроме того, длительные перелёты (зачастую на малых высотах для обеспечения скрытности) в районы несения боевой службы отрицательно сказывались на лётном составе - к моменту выхода в район нахождения

Ранним утром 25 июня 2016 г. головной корабль проекта 11711 «Иван Грен» впервые вышел из Балтийска для прохождения ЗХИ. В период июнь - сентябрь было совершено несколько выходов в море, испытаны специальные и технические средства корабля. Кроме того, находясь в акватории Финского залива корабль спас гражданский катер с людьми: он прикрыв судно от шторма и сопроводил в Зеленогорск.

Согласно сообщению ТАСС «29 августа около 15 - 16 часов к БДК «Иван Грен», находящемуся на испытаниях в Финском заливе, подошёл малоразмерный катер и запросил разрешение поднять его на борт. Погодные условия резко ухудшились - шторм достигал 3-4 баллов, а ветер 12 м/с.

Поэтому существовала реальная угроза во время сильного волнения разбить катер о борт БДК. Командир корабля поставил катер в кильватер по корме и сопроводил его для защиты от волн.

В 1909 году русский авиатор Лев Мациевич впервые высказал идею создания корабля-носителя аэропланов. Идея Мациевича была подхвачена полковником Михаилом Конокотиным - в 1910 году он предложил переоборудовать в авианосец броненосец береговой обороны «Адмирал Лазарев». Проект предусматривал наличие полётной палубы, ангара, подъёмников и смещённой на правый борт надстройки. Для разгона аэропланов предлагались электрические лебёдки, а для их улавливания после касания палубы - специальные сети. Конокотин предвосхитил основные элементы авианосца, ставшие классическими через десяток лет.

Первые в России эксперименты по размещению самолёта на борту корабля, спуску его на воду и подъёму на палубу начал проводить в 1912 году военный авиатор Григорий Фруде.

АУГ или поиска ПЛ лётчики уже были порядком уставшими. Столь сложные условия несения службы приводили к авиакатастрофам, причём та же удалённость от аэродромов базирования не оставляла экипажам шансов на спасение - иногда самолёты пропадали бесследно. Всё это настойчиво требовало создания отечественных авианосцев с самолётами горизонтального взлёта и посадки, так как практика показала, что относительно небольшие корабли с вертикальными не могли эффективно решать свои задачи. Первые проработки по созданию авианосцев для отечественного флота выполнялись ещё в 1920-е годы. В рамках развернутой в конце 1960-х годов НИР «Ордер» были выполнены разрабатываемыми ЛАК аванпроекты палубных самолетов и Невским ПКБ аванпроект 1160 атомного авианосца. Далее последовал технический проект 1153 и, наконец, 11435. 1 ноября 1989 года самолёт Су-27К впервые совершил посадку на борт ТАКР «Тбилиси» (ныне «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов») - можно сказать, что с этого дня завершилась история Морской авиации и начался её «сегодняшний» день.

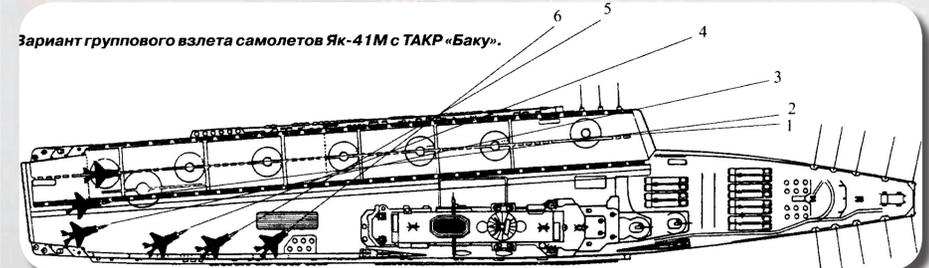
## 8 августа - 50 лет со дня первого подъема флага на БДК «Саратов»



та 1171 на протяжении нескольких десятилетий составлял основу стратегических десантных сил ВМФ СССР, хорошо зарекомендовал себя на боевых службах. 10 августа 2008 года БДК в составе группировки кораблей ЧФ принял бой с грузинскими катерами в ходе войны в Южной Осетии. Осенью-зимой выполнил задачи похода в Средиземное море. В 2014 - 2016 годах выполнил более 10 походов в Сирию.

В настоящее время корабль входит в состав 197-й бригады десантных кораблей. Является единственным боевым кораблём в составе ВМФ России возрастом старше 50 лет.

## 26 сентября - 25 лет первой посадке на палубу ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» самолёта Як-141



К проектированию сверхзвукового истребителя вертикального взлёта и посадки ОКБ им. А.С. Яковлева приступило в середине 1970-х годов. Первоначально планировалось, что самолёт начнёт лётные испытания в 1982 году. Однако ряд технических проблем (основная - создание сверхзвукового подъёмно-маршевого двигателя с поворотным соплом) и изменившиеся требования заказчика (военные хотели уже не просто истребитель, а многоцелевой самолёт) привели к тому, что впервые самолёт поднялся в воздух только в 1987 году, а впервые сел на корабль только 26 сентября 1991 г. Испытания проходили на ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Горшков», в них участвовали 2 машины.

К сожалению, 5 октября при грубой посадке на одном из самолётов стойки шасси прорвали топливные баки, машина загорелась. Пожар потушили, но к дальнейшим испытаниям она была уже непригодна. А через 2 месяца не стало государства, создавшего эту уникальную машину - после распада Советского Союза программу по Як-141 закрыли. Правда, наработки по самолёту «не пропали даром». В середине 1990-х с документацией на самолёты Як-141, Як-43 ознакомились представители американской фирмы «Локхид». Наработки по нашим машинам нашли применение в корабельном самолёте вертикального (укороченного) взлёта и посадки JSF (современно точно - в сверхзвуковом подъёмно-маршевом двигателе с поворотным соплом, видимо, и в других конструкторских решениях).

В заключение необходимо отметить, что имевшийся в нашем ВМФ приоритет «вертикалок» над «обычными» палубными самолётами являлся ошибкой - первые ВСЕГДА БУДУТ УСТУПАТЬ последним по своим лётным характеристикам (дальности, скорости, грузоподъёмности и др.). Однако полный откат от них был ошибкой ещё большей. Наш и английский опыт показал, что «вертикалка» позволяет при небольшом числе переделок превратить в авианосец, например, контейнеровоз. Кроме того, при разрушении ВПП аэродромов всегда будут самолёты, способные подняться в воздух. Наконец приведённый на иллюстрации вариант веерного взлёта самолетов Як-41М с палубы корабля прямо с техпозиций возможен только для вертикалок. Но всё это лишь «сожаления об упущенных возможностях». Надо понимать, что это направление палубной авиации нами утеряно навсегда. А попытка его возродить в ущерб разработке палубных самолётов «обычного» взлёта и посадки будет, мягко говоря, ошибочной.

Yakovlev Yak-43

LM X-35 JSF