



УДК 358.4:359
ГРНТИ 03.29

АВИАЦИИ ВМФ РОССИИ – 100 ЛЕТ

*Е.А. СУЧАЛКИН, кандидат исторических наук
ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)*

В статье рассматриваются основные ключевые моменты 100-летней истории флотской авиации в России. Особый акцент сделан на рассмотрении ситуаций выбора возможных направлений развития авиации ВМФ, возникавших на разных этапах её истории.

Ключевые слова: морская авиация; военно-морской флот; летательный аппарат; гидросамолет; самолет-амфибия; корабль; авианесущий крейсер; береговое базирование.

100 YEARS TO AVIATION OF THE MILITARY NAVY OF RUSSIA

*E.A. SUCHALKIN, Candidate of Historical Sciences
MESC AF «N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy» (Voronezh)*

The article considers the main key points of a 100-year history of naval aviation in Russia. Particular emphasis is placed on addressing situations of a selection of possible directions of development of naval aviation that occurred at different stages of its history.

Keywords: naval aviation; navy; flying machine; seaplane; amphibian aircraft; ship; aircraft cruiser; coast basing.

Вооруженные силы России недавно встречали очередной юбилейный год. В июле 2016 года авиация Военно-морского флота нашей родины встретила свой 100-летний юбилей. Вот уже 100 лет, как это структурное подразделение флота с честью выполняет свои задачи по обеспечению безопасности страны. В данной статье мы не станем слишком подробно останавливаться на хорошо известной событийной канве становления морской авиации, т.е. на истории её развития. В преддверии этой знаменательной для наших страны и вооруженных сил даты, охарактеризовав отдельные ключевые моменты истории флотской авиации в России, мы более детально остановимся на её современном состоянии, подробнее рассмотрим проблемы и перспективы её дальнейшего развития.

В развитии отечественной морской авиации можно условно выделить три основных этапа. Первый охватывал период 1909-1918 гг. и носил исследовательский характер. В это время изучались два принципиально различных направления. Одно из них предусматривало размещение на корабле гидросамолетов, способных осуществлять взлет с водной поверхности. Перед взлетом самолет специальными устройствами спускался на воду, а после полета и приводнения ими же поднимался на борт корабля. Другое направление заключалось в создании на кораблях специальных условий и устройств для размещения самолетов на палубе кораблей-носителей, взлета с катапультных устройств, установленных непосредственно на палубе и посадки их на аэрофинишер.

Первое направление, считавшееся уже в то время неперспективным, не получило развития. Второе же направление не было реализовано в России из-за ошибочных взглядов руководства Морского Генштаба, зато было реализовано англичанами, создавшими в



период 1915-1916 гг. первый в мире авианосец. Более реалистичное второе направление легло в основу программ развития ВМС многих развитых морских держав, в том числе США, Японии и др. [1, С. 17-18.]



Самый массовый гидросамолет Российского Императорского флота во время Первой Мировой войны - М-9 конструкции Григоровича Д.П.

Самолеты использовались для нужд флота практически с первых лет создания авиации в России [2, С. 8]. Надо сказать, что уже в первые месяцы Первой мировой войны флоты государств, воюющих против Германии, стали остро ощущать потребность в авиации для ведения разведки в море и для борьбы с немецкими цеппелинами.

Использовать для подобных задач самолеты, работавшие с береговых баз, не представлялось возможным по причине их низких тактико-технических данных (скорость 80-100 км/час, продолжительность полета 2-3 часа, радиус действий 100-150 км). Естественно, сразу же встал вопрос о создании корабельной авиации. Так как постройка специальных кораблей-самолетоносителей заняла бы много времени, то вначале пошли по линии переоборудования в гидроавианосцы старых грузовых и пассажирских судов, что можно было сделать довольно быстро и без больших затрат [3, С. 9-10].

Интерес к гидроавианосцам охватил и императорскую Россию. В 1915 г. под гидроавианосцы для Черноморского флота были приспособлены пароходы «Император Николай» и «Император Александр I». В 1915-1916 гг. для Балтийского флота морским министерством был переоборудован пароход «Императрица Александра», получивший при этом новое название «Орлица». На «Орлице» размещалось 9 гидросамолетов. Вооружение её состояло из восьми 75-мм орудий и 2 пулеметов. Самолеты опускались на воду и подымались на борт корабля при помощи стрел [3, С. 11].

В 1916 году, в разгар Первой мировой войны один из кораблей Балтийского флота был переоборудован в авиационное судно, получившее название «Орлица». На верхней палубе её, в носовой и кормовой частях, находились два ангара, где помещались по два гидросамолета. Кроме того, один разобранный аэроплан хранился в особом трюме.

На «Орлице» базировались летающие лодки М-9, отличавшиеся неплохими мореходными качествами. Они взлетали и садились близ судна даже при полуметровой волне. Для их спуска на воду и подъема на борт корабль имел специальные подъемные краны.

Гидросамолет М-9 с двигателем мощностью 150 лошадиных сил брал полезную нагрузку до 460 килограммов. Экипаж из трех человек мог находиться в воздухе пять часов, что позволяло производить разведку открытого моря и побережья на расстоянии



250-300 километров. Скорость летающей лодки достигала 137 километров в час. На случай встречи с воздушным противником на вооружении М-9 находился один пулемет, установленный впереди.

В трюмах корабля были устроены бензохранилище на 1000 пудов, маслохранилище на 500 пудов и бомбовый погреб. В кормовой части жилой палубы размещались мастерские. Вооружение первого русского авианосца состояло из шести 75-мм противосамолетных пушек и четырех пулеметов «максим». Борту судна не были защищены броней, но над машинным и котельным отделениями подвешивалась специальная сеть для задержания бомб еще над верхней палубой.

«Орлица» с находившимся на ней отрядом гидросамолетов включалась в состав корабельных группировок и передвигалась вместе с ними. Летающие лодки М-9 прикрывали русские корабли на огневых позициях от вражеской авиации, а также вели тактическую разведку.

4 июля (по старому стилю, или 17 июля по новому) 1916 года произошел воздушный бой, в котором четыре самолета с «Орлицы» сражались с четырьмя самолетами противника. Бой закончился полной победой русских летчиков. Два кайзеровских аэроплана были сбиты, два других поспешили покинуть место сражения. Русские летающие лодки без потерь вернулись на свою плавучую базу.

В этом бою один из русских морских летчиков применил новый для того времени тактический прием. Он зашел в хвост вражескому самолету и с близкой дистанции сбил его пулеметным огнем. Этот бой и стал отправным пунктом, от которого в нашей стране отсчитывается начало истории авиации ВМФ: через 80 лет после данного события, приказом Министра обороны РФ № 253 от 15.07.1996 г., 17 июля 1916 года было определено Днём рождения Морской Авиации России.

А через пару месяцев, 17 сентября 1916 года лейтенант русской армии Ян Нагурский впервые в мире выполнил две петли Нестерова на гидросамолете М-9 [4, С. 8].

30 ноября 1916 г. вышел приказ императора Николая II о формировании Воздушных дивизий Балтийского и Чёрного морей. Одновременно с ним Приказом начальника морского штаба ставки Верховного Главнокомандующего адмирала А.И. Русина № 428, вместо устаревшего положения «О Службе авиации в Службе связи» (учреждённого в 1914 г.), было введено в действие новое положение «О Службе Морской Авиации и Воздухоплавании» Императорского Российского флота. Кроме Воздушных дивизий Балтийского и Чёрного морей, в течение 1916-1917 гг. для содействия действующей армии были сформированы и другие гидроавиационные части и подразделения.

К началу 1917 г. отечественная морская авиация насчитывала 269 самолетов разного типа и назначения [2, С. 8]. К октябрю 1917 года русский флот имел уже две воздушные дивизии: одну на Балтийском, другую на Черном море. В строю находились 269 самолетов и 101 летчик [4, С. 8-9].

Второй этап развития корабельной авиации охватывает период между мировыми войнами, в т. ч. начальный период Второй мировой войны. Основное содержание этого этапа: всеобщее признание оперативно-тактической ценности корабельной авиации, быстрое совершенствование техники для обеспечения размещения и эксплуатации летательных аппаратов в морских условиях [1, С. 18].

В этот период морская авиация получила значительное развитие, причем ведущие зарубежные страны пошли по пути приоритетного создания и развития корабельной авиации, а СССР – авиации базовой (береговой и амфибийной) [2, С. 8]. Существовавшая в СССР доктрина «неприкосновенности границ» опиралась, прежде всего, на авиацию берегового базирования, в силу чего корабельная авиация отечественного ВМФ в то время сильного развития не получила [1, С. 18].



1930-е годы стали периодом активного строительства военно-воздушных сил флота. Состав ВВС с Балтийского флота был доведен до двух авиабригад и нескольких отдельных эскадрилий. Такие же силы были на Черном море. С организацией Тихоокеанского флота (1932) в его составе также были созданы ВВС. Авиазвено гидросамолетов было сформировано в Заполярье вскоре после образования Северного флота (1933).

Совершенствование тактических свойств самолетов, а также новые представления о роли авиации в войне на море, как результат, вызвали качественные изменения в тактике и структуре ВВС: в самостоятельные рода выделились разведывательная, бомбардировочная и минно-торпедная авиация ВМФ.

В 1938-1940 гг. ввиду обострения общей военной напряженности в мире были также приняты меры по усилению авиации флотов [5, С. 3].



К началу Великой Отечественной войны авиация ВМФ СССР располагала современными бомбардировщиками-торпедоносцами ДБ-3Ф

Свою первую серьезную боевую проверку советская морская авиация прошла в ходе боевых действий у оз. Хасан и на р. Халхин-Гол, во время советско-финляндской войны. Зимой 1939/40 г. авиация Балтийского флота проводила разведывательные полеты, бомбардировки портов противника и постановку мин с самолетов в ледовые фарватеры, подавляла береговые батареи, участвовала в разрушении узлов коммуникации и уничтожении самолетов на аэродромах. Всего было выполнено свыше 16 тыс. самолетовылетов. За мужество и героизм, проявленные в борьбе с белофиннами, 17 морских летчиков удостоены звания Героя Советского Союза, многие награждены боевыми орденами.

Опыт боевых действий был положен в основу мероприятий, направленных на дальнейшее укрепление авиации ВМФ. Однако к началу Великой Отечественной войны эта работа ещё не была завершена.

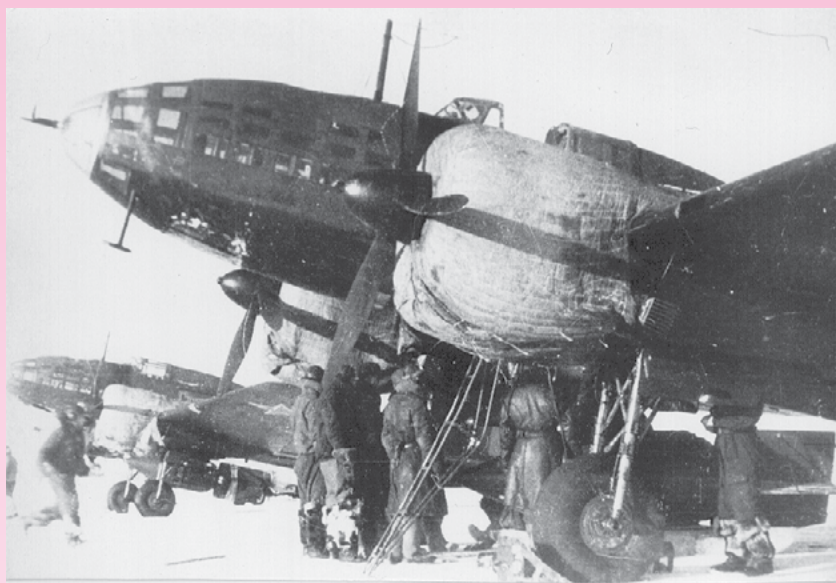
К 21 июня 1941 г. в составе авиации ВМФ имелось более 2,5 тыс. боевых самолетов. Это были в основном торпедоносцы – бомбардировщики ДБ-3 и ДБ-3Ф, бомбардировщики СБ, ТБ-3, истребители И-15 бис, И-16, И-153, Як-1, МиГ-3, гидросамолеты



МБР-2 и Че-2. Торпедоносцы составляли 9,7 %, бомбардировщики – 14 %, истребители 45,3 %, гидросамолеты (разведчики) – 25 % боевого состава.

Боеспособность авиации ВМФ в канун великой войны была в целом довольно высокой: свыше 50 % экипажей имели летный стаж более двух лет, около половины летчиков бомбардировочной авиации и две трети разведывательной были подготовлены к действиям ночью, ведущие экипажи минно-торпедной и бомбардировочной авиации имели достаточные навыки в действиях по подвижным морским целям.

В начале войны морская авиация применялась в основном против наземных объектов. Разведчики, бомбардировщики, торпедоносцы оказывали помощь войскам наравне с фронтовой авиацией. На морских направлениях наносились удары по коммуникациям и базам противника, обеспечивалось прикрытие своих баз и судоходства, систематически велась воздушная разведка [5, С. 4-5].



Бомбардировщики ДБ-3Ф были способны, наряду с бомбовым и торпедным вооружением нести морские мины для нарушения морских коммуникаций противника

Морская авиация с первых дней войны наносила удары по базам, коммуникациям, аэродромам и другим стратегическим объектам противника, участвовала в бомбардировке Берлина задолго до победного 1945-го года, принимала активное участие в ожесточенной борьбе за господство в воздухе.

В 1943 г. начался процесс количественного и качественного обновления морской авиации. В сравнительно короткий срок она была перевооружена новыми машинами, среди которых были торпедоносцы и бомбардировщики Ил-4 и А-20Ж, пикирующие бомбардировщики Пе-2, истребители Як-9, Ла-7 и др. Значительные позиции заняла штурмовая авиация с бронированными самолетами Ил-2.

Как результат, уже в ближайшее время авиация ВМФ активизировала свои действия – особенно на морских коммуникациях противника [5, С. 5-6].

На завершающем, победном этапе Великой Отечественной войны в 1944–1945 гг. усилия авиации ВМФ были направлены в основном на действия по морским коммуникациям и обеспечение морских флангов в наступательных операциях советских войск [5, С. 7].

В итоге, в ожесточенных сражениях Великой Отечественной войны был накоплен бесценный опыт тактического и оперативного использования морской авиации [5, С. 171].



В ходе войны определилась роль авиации в боевых действиях на море. Великая Отечественная война показала, что морская авиация по характеру решаемых задач и результатам боевых действий стала мощнейшей ударной силой флота: авиация ВМФ СССР потопила и повредила около 2/3 всех пораженных кораблей противника [2, С. 8]. На её долю приходилось около 57 % транспортных и более 66 % боевых и вспомогательных кораблей, потерянных врагом от воздействия сил флота в целом.

В течение Великой Отечественной войны морские летчики совершили более 350 тыс. самолетовылетов, сбросили на врага свыше 40 тыс. т бомб и 1370 торпед, поставили 2425 мин, потопили 792 и повредили около 700 кораблей и транспортов противника с десятками тысяч вражеских солдат и офицеров, а также сотнями тысяч тонн всевозможных грузов. Ударами с воздуха было уничтожено и повреждено множество боевой техники врага, поражено большое количество живой силы. В общей сложности было сбито и уничтожено 5500 самолетов противника.

Морские летчики показали образец выполнения патриотического и воинского долга. Они сражались дерзко, самоотверженно, нередко выходили на таран самолетов врага. Подвиг Н.Ф. Гастелло повторили В.А. Беликов, В.Н. Каштанкин, Б.П. Сыромятников, В.Н. Киселев, В.П. Попов, М.Е. Янко и др. Отличилось большое количество других летчиков морской авиации. За мужество и героизм, проявленные в борьбе с врагом, 241 авиатору было присвоено звание Героя Советского Союза, а пятерых из них дважды удостоили этого высокого звания [5, С. 174-175].

Третий этап истории отечественной морской авиации включает в себя период Второй мировой войны, а также послевоенное время до конца 1980-х годов. Этот период характеризуется интенсивным формированием авианосного флота во многих морских державах [1, С. 18].

Как уже было упомянуто, до недавнего времени существовали две основные концепции построения военно-морских сил: авианосная, реализуемая в США, и ракетно-носная, проводимая в жизнь в СССР.

Концепция авианосного флота предусматривала приоритетное развитие авианосцев, поскольку именно на корабельную авиацию, прежде всего, она возлагала задачи противовоздушной обороны и поражения противника. Вторая концепция связывала выполнение этих задач, прежде всего, с ракетным оружием, в силу чего все корабли вооружались ракетами разного назначения [2, С. 8].

США, оценив свойственные авианосцам высокую универсальность, мобильность, маневренность в сочетании с ударной мощью, пошли на огромные расходы ради создания этого средства вооруженной борьбы и его дальнейшего совершенствования. И в настоящее время авианосцы – стеновой хребет как ВМС США, так и Объединенных ВМС стран НАТО в целом.

Реагируя на вполне реальную угрозу ракетно-ядерного нападения с моря, уже в середине 50-х годов СССР были приняты меры, направленные на расширение зоны действий отечественного флота, было начато создание для этих целей соответствующих сил и средств.

Увеличение зоны плавания советских подводных лодок, в т.ч. и в удаленные районы Мирового океана, потребовало их всестороннего боевого обеспечения, в частности усиления борьбы с противолодочными кораблями. Необходимость решения ВМФ задач в удаленных районах также выдвинула на первый план необходимость усиления противовоздушной обороны. Авиация наземного базирования далеко не всегда могла своевременно поддерживать наши корабли, а по дальности часто была не способна выполнять полеты в удаленные океанские районы. Невыполнимым оказалось и прикрытие кораблей истребителями берегового базирования, так как суда действовали за пределами их ради-



уса действия. Все эти нюансы породили острую проблему – «необходимость включить в состав разнородного соединения корабли, имеющие на борту корабельную авиацию различного назначения» [1, С. 18-19].

Другой причиной подобного сближения обеих упомянутых концепций является появление на вооружении стран НАТО низколетящих противокорабельных ракет. Обеспечение противокорабельной обороны силами только зенитных ракетных комплексов стало весьма затруднительным. Появилась необходимость в создании еще одного дальнего эшелона ПВО, который можно было бы реализовать только при помощи корабельных истребителей, способных поразить как самолеты-носители противокорабельных ракет, так и сами ракеты. Поэтому в СССР начинается строительство больших авианосных кораблей и создание корабельных истребителей.

Развернувшееся строительство крупных авианосных кораблей, начавшееся с тяжелого авианесущего крейсера (ТАВКР) «Киев», шло параллельно с разработкой первого отечественного корабельного штурмовика вертикального взлета и посадки Як-38, созданного в 1970 г. Основной задачей этого самолета была борьба с малоразмерными надводными кораблями. В дополнительные его задачи входило нанесение ударов по береговым и слабозащищенным воздушным целям [2, С. 8]. В числе первых палубы судов освоили противолодочные вертолеты ОКБ Н.И. Камова – Ка-10, Ка-15, Ка-25 [1, С. 18-19].



Тяжелые авианесущие крейсера типа «Баку» являлись настоящими высокоэффективными многоцелевыми кораблями ВМФ СССР. На Западе их называли «Длинная рука адмирала Горшкова»

Параллельно получила дальнейшее развитие разведывательная авиация, на чье вооружение поступили дальние самолеты-разведчики Бе-10, Ту-16Р, Ту-95РЦ, Ту-22Р, оснащенные совершенным разведывательным оборудованием [1, С. 14].

Тяжелые авианесущие крейсера и их авиационное вооружение предназначались в первую очередь для защиты позиционных районов атомных подводных ракетносцев от надводных кораблей и противолодочной авиации противника. Правда, вскоре стало вполне очевидным, что ТАВКР проекта 1143 со всем своим авиационным вооружением имеют существенный недостаток – слабую защищенность от ударов с воздуха. Таким образом, задачей номер один для них стала организация противовоздушной и противоракетной обороны, что неизбежно влекло за собой потребность размещения на судах истребителей. Потребность в истребителях еще больше возросла в связи с массовым оснащением противокорабельными ракетами кораблей ВМС стран НАТО [1, С. 19].



В начале 80-х годов разворачивается строительство авианосных кораблей следующего поколения, способных принимать не только самолеты вертикального и укороченного взлета и посадки, но и самолеты трамплинного взлета и аэрофинишерной посадки [2, С. 8].



Многоцелевые самолеты с вертикальным взлетом и посадкой Як-38 на палубе одного из советских ТАВКР

Таким кораблем стал вошедший в конце 1991 г. в состав Северного флота первый отечественный авианосец проекта 1143.5 «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Для кораблей нового типа разработали истребители Су-33 (Су-27К) и Миг-29К, практически не уступающие по боевым характеристикам своим сухопутным аналогам [1, С. 19]. Для информационного обеспечения боевых действий корабельных истребителей шла разработка самолета радиолокационного дозора и наведения Як-44Э и вертолета радиолокационного дозора Ка-31. Вертолет успешно прошел испытания и строится серийно [2, С. 8].

Таким образом, в послевоенное время в морской авиации произошли большие изменения: она становится сверхзвуковой, ракетноносной, всепогодной, высококомобильной и высокоманевренной. На вооружение поступили самолеты палубного базирования, способные решать широкий круг боевых задач на большом удалении от побережья [5, С. 175].

В задачи современной отечественной военной морской авиации входит: противовоздушная оборона морских баз, портов и корабельных соединений; уничтожение надводных кораблей в море и на базах противника; поиск и уничтожение подводных лодок; постановка минных заграждений; обеспечение высадки десанта; содействие сухопутным войскам; целеуказание и др. [2, С. 8].

На сегодняшний день в корабельную авиацию входят истребители Су-33, учебно-боевые Су-33КУБ, учебные самолеты Су-25УТГ, корабельные вертолеты: Ка-27, Ка-27ПС и Ка-29 [1, С. 19] и многие другие образцы самолетной и вертолетной техники.

В состав базовой авиации входят противолодочные комплексы берегового базирования Ил-38, самолеты-ракетоносцы Ту-16, Ту-22 и др., вертолет Ми-14, самолет-амфибия Бе-12 в противолодочном и поисково-спасательном вариантах, самолет разведки и целеуказания Ту-95РЦ и др.

С появлением на борту подводных лодок ядерного оружия особое значение приобрела борьба с ними. В задачи комплексной противолодочной системы России входит



обеспечение развертывания собственных подводных лодок и защита баз и коммуникаций. Поэтому районы её потенциального развертывания расположены на сравнительно небольшом удалении от российских берегов.



Ту-22М3 -сверхзвуковой ракетоносец ВМФ СССР, способный эффективно решать задачи борьбы с авианосными ударными группами потенциального противника

В силу вышеуказанных и ряда других факторов поиск подводных лодок противника в значительной мере возложен на базовую противолодочную авиацию. Районы её действий условно разделены на три зоны: дальнюю, среднюю и ближнюю. В соответствии с этой зональной градацией базовая противолодочная авиация включает три типа авиационных комплексов: самолет дальней зоны Ту-142 и его модификации Ту-142М и Ту-142МЗ, самолет средней зоны Ил-38 и самолет ближней зоны Бе-12 [2, С. 9]. Для действий в прибрежных районах был создан базовый противолодочный вертолет Ми-14 [2, С. 13].

В России продолжают исследования по гидроавиации, имеется значительный теоретический задел, создана мощная экспериментальная база. Во многих ныне создаваемых самолетах-амфибиях воплощены научно-технические решения, не имеющие аналогов в мировом самолетостроении. Научно-технический потенциал в этой области достиг сегодня уровня, позволяющего создавать летательные аппараты водного базирования, практически не уступающие сухопутным по летно-техническим характеристикам и превосходящим в эксплуатации за счет расширения условий применения.

У исследователей возникает закономерный вопрос – что же может дать морская авиация России на пороге нового века?

На сегодняшний день, в связи с размещением на подводных лодках основных мировых держав крылатых ракет для ударов по береговым целям, для нашего флота стала как никогда актуальной задача обеспечения надежной противолодочной обороны морских рубежей государства. Это следует и из анализа итогов боевых действий в Югославии и Ираке. Поэтому проблема создания эффективных систем оружия для решения задач противолодочной борьбы требует немедленного решения.

В этом отношении самолеты-амфибии способны обеспечить эффективную систему противолодочной обороны, благодаря высокой мобильности и поисковой эффективности, относительной неуязвимости гидроаэродромов при ведении боевых действий. Высокую эффективность показывает современная морская авиация также в несении патрульной службы, проведении спасательных операций на воде. Последнюю задачу наи-



более полно могут решать только амфибии [1, С. 207]. Это связано с возможностью посадки в районе объекта, терпящего бедствие, или судна-нарушителя, подхода к нему и высадки группы спасателей или досмотровой группы. Среди подобных машин хорошо зарекомендовал себя, к примеру, пожарный самолет-амфибия Бе-12П, созданный на базе противолодочного самолета Бе-12. При тушении лесных пожаров он оказывается в несколько раз эффективнее пожарных вариантов самолетов Ан-26 и Ил-76. Столь высокая эффективность определяется очень быстрым забором воды на режиме глиссирования в ближайшем водоеме и возможностью «бомбового» (т. е. мгновенного) сброса её в очаг пожара [2, С. 13]. Непростительной ошибкой было бы оставить ВМФ будущего без амфибийной авиации.

Исследователи полагают, что береговая авиация ВМФ России в XXI веке станет развиваться «в направлении повышения её противокорабельного и противовоздушного потенциалов, создания новых многоцелевых авиационных комплексов и глубокой модернизации уже существующих».

Что касается палубной авиации, то ученые выражают надежду, что в текущем столетии Россия «вернет принадлежащий ей по праву статус великой морской державы, а многоцелевые авианосцы все-таки составят ядро будущего российского флота». Тем более, что пока еще в стране существует техническая возможность постройки таких судов.

В сфере же гражданского, мирного применения гидроавиация представляет собой чуть ли не единственное реальное средство быстро и не очень затратно улучшить транспортные коммуникации в регионах со слабой транспортной инфраструктурой. Легкие амфибии могут использоваться как своего рода «воздушные такси» для решения целого ряда других задач [1, С. 207].

Например, практика освоения полярных районов показала, что без корабельных вертолетов проводка судов во льдах существенно затрудняется. На вертолеты же возлагаются задачи перевозок людей и грузов между судами караванов.

Широкие возможности открывает перед авиацией и амфибийность, которая существенно увеличивает число мест базирования и в еще большей степени – мест взлета и посадки (в т. ч. вынужденной).

Это позволяет в приморских районах и районах, насыщенных водоемами, организовывать регулярные и сезонные перевозки пассажиров и грузов. Затраты на организацию таких перевозок оказываются существенно ниже затрат, связанных со строительством аэродромов.

Широкий спектр типоразмеров, созданных и разрабатываемых амфибийных летательных аппаратов, позволяет использовать их как для массовых (Бе-200, Бе-112), так и для индивидуальных перевозок (легкие самолеты-амфибии, экранопланы). На базе крупных экранопланов и самолетов-амфибий принципиально возможно создание грузовых и пассажирских комплексов, способных обслуживать авиалинии средней и большой протяженности [2, С. 13].

Несомненно, что все большую роль подобные самолеты будут играть, например, в авиации МЧС и других ведомств, во многом в силу своей высокой эффективности при поисково-спасательных работах, тушении лесных пожаров, выполнении других подобного рода задач.

У гидроавиации есть существенный экспортный потенциал. Покупателями подобных машин могут стать страны Восточной Азии и Тихоокеанского региона, нуждающиеся в обеспечении контроля над обширными водными пространствами «при отсутствии развитой аэродромной сети».

Некоторые исследователи прогнозируют, в обозримом будущем, реализацию проектов создания гидросамолетов взлетной массой до 2500 тонн, широкое распространение



экранопланов; тем более, что в области производства последних Россия сохраняет приоритет перед прочими странами [1, С. 207].

Таким образом, авиация российского ВМФ за 100 лет своей истории прошла интересный, во многом специфичный путь развития, изобиловавший моментами необходимости сложного выбора между разными направлениями конструкторской и военной мысли. Видимо, определенный момент выбора настает и сегодня, когда, постепенно выбираясь из кризиса 90-х годов прошлого столетия, затронувшего бесспорно в той или иной мере и авиацию ВМФ (как и всю военную сферу), нашей стране предстоит по-новому осмыслить дальнейший путь и перспективы развития отечественной флотской авиации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Панатов Г.С. Морская авиация на службе России. М.: Рестарт, 2000. 216 с.
2. Морская авиация России / Под ред. А.Г. Братухина. М.: Машиностроение, 1996. 237 с.
3. Бойков Б.В. Корабельная авиация. М.: Воениздат, 1946. 256 с.
4. Крылья над океаном: Документально-художественная композиция о морской авиации / Авт.-сост. И. Цыбульский, В. Чечин, О. Чечин; Предисл. Г. Кузнецова. М.: Молодая гвардия, 1982. 224 с.
5. Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне / Н.М. Лаврентьев, Р.С. Демидов, Л.А. Кучеренко, Ю.В. Храмов. М.: Воениздат, 1983. 183 с.

BIBLIOGRAPHY

1. Panatov G.S. Naval aviation in the service of Russia. Moscow: Restart, 2000. 216 p.
2. Naval aviation of Russia / Under the editorship of A.G. Bratuhin. M.: Mashinostroenie, 1996. 237 p.
3. Boykov B.V. Naval aviation. M.: Voenizdat, 1946. 256 p.
4. The wings over the ocean: Documentary-artistic composition of naval aviation / Authors-compilers I. Teibulsky, V. Chechin, O. Chechin; Introduction of G. Kuznetsov. M.: Molodaya gvardiya, 1982. 224 p.
5. Naval aviation in the Great Patriotic war / N.M. Lavrentyev, R.S. Demidov, L.A. Kucherenko, U.V. Hramov. M.: Voenizdat, 1983. 183 p.

© Сучалкин Е.А., 2017

Сучалкин Евгений Анатольевич, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела научно-исследовательского управления научно-исследовательского центра (проблем применения, обеспечения и управления авиацией Военно-воздушных сил), Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, vaiu@mil.ru