



День создания армейской авиации



Курганская областная
универсальная научная
библиотека им. А. К. Югова

Днем создания армейской авиации принято считать 28 октября 1948 года, когда в подмосковном Серпухове была сформирована первая авиационная эскадрилья, оснащенная вертолетами Г-3 и Г-4 авиаконструктора И.П. Братухина.



И.П. Братухин



Иван Павлович Братухин



Первыми образцами были так называемые многоцелевые вертолеты, способные подниматься на высоту до 2,5 тысяч метров. Они как раз таки и положили начало армейской авиации как отдельному роду войск.





Армейская авиация (**АА**) — род войск, предназначенный для обеспечения и поддержки Сухопутных сил в ходе боевых действий.



Название «армейская» отражает принадлежность его к Сухопутным войскам как структурной части этого вида Вооруженных Сил.

В 1950 году в СССР началось серийное производство вертолета Ми-1, получившего высокую оценку как наших, так и иностранных специалистов.



Михаил Леонтьевич Миль (1909-1970) - советский конструктор вертолетной техники, создатель прославленного семейства гражданских и военных вертолетов «Ми», Герой Социалистического Труда.



Запуск в серию вертолета Ми-1, положительные результаты его применения, расширяющиеся потребности в таком аппарате явились причиной создания за десятилетия многих его модификаций, предназначенных для использования в народном хозяйстве и в армии.

Мощным толчком в развитии мирового вертолетостроения послужила война в Корее 1950 — 1953 гг.

в начале американская армия применяла вертолеты для воздушной разведки и связи.

в 1951 году боевые машины начали осуществлять переброски небольших воинских подразделений с их вооружением.





Ввиду того, что грузоподъемность применявшихся вертолетов не отвечала возросшим требованиям, была поставлена задача создать вертолеты большего размера и грузоподъемности!



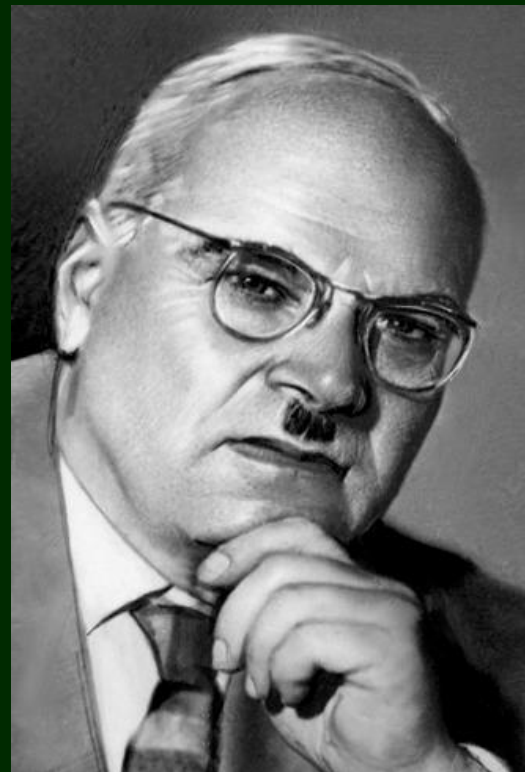
За весь период военных действий в Корее вертолеты показали высокую эффективность и получили среди военных признание, как высокомобильное средство передвижения на поле боя. Это не могло не отразиться на общем отношении к вертолетам как в США, так и в других странах.



В СССР в период 1950-1953 над созданием грузоподъемных вертолетов работали специальные вертолетные опытно-конструкторские бюро Н.И. Камова и М.А. Миля и частично ОКБ А.С. Яковлева.



Вертолет КА-15



Камов Н. И. (1902-1973)



Яковлев А. С. (1906-1989)



ЯК - 24



ЯК - 60

28 мая 1953 года вертолет ОКБ Миля Ми-4 прошел контрольные испытания. «Четверка» могла развивать скорость около 200 километров в час. Потолок равнялся 5500 метрам, нормальная грузоподъемность — 1200, а максимальная — 1600 килограммов.



Появляются Ми-4: военные, пассажирские, санитарные, строится сельскохозяйственная машина.



В 1952–1953 годах совершили первые полеты тяжелый транспортный вертолет продольной схемы Як-24 и, предназначенный для ВМФ, вертолет Ка-15.



В последующие годы на вооружение армейской авиации Сухопутных войск поступили вертолеты нового поколения.
Это, прежде всего, вертолеты Миля Ми-2, Ми-8, Ми-6.



Ми-2 — многоцелевой вертолет, первый полет совершил 22 сентября 1961 года.



Машина имела оригинальную для того времени двигательную установку — два газотурбинных двигателя, расположенных сверху над фюзеляжем в так называемом «кабанах». Мог брать на борт до 10 человек.



Вертолет Ми-8 выполнил свой первый полет 9 июля 1961 года. Эти вертолеты стали самыми многочисленными летательными аппаратами в армейской авиации Сухопутных войск СССР.

Надежный в эксплуатации и достаточно неприхотливый в обслуживании в полевых условиях, Ми-8 наилучшим образом вписался в выполнение военных функций — от транспортировки грузов и личного состава до модификаций вертолета, предназначенного для высадки воздушных десантов, огневой поддержки Сухопутных войск и выполнения узкоспециализированных задач.

Вертолет Ми-6 — тяжелый многоцелевой вертолет, оснащенный двумя турбовальными двигателями со свободной турбиной, его компоновочная схема признана классической.



Постановлением Совета Министров СССР о разработке воздушного гиганта от 11 июня 1954 года вертолет Ми-6 рассматривался как «...новое средство переброски войсковых соединений... и почти всех видов дивизионной артиллерийской техники...» и должен был по заданию перевозить 6 тонн грузов при нормальном взлетном весе, 8 тонн — при перегрузочном и 11,5 тонны в случае полета на укороченную дистанцию.



Коллектив ОКБ Камова разработал версию первого боевого вертолета Ка-25 для ВМФ. Эта машина имела два двигателя с соосным расположением несущих винтов. Серийное производство вертолета Ка-25 началось в 1965 году.

Принят на вооружение как многоцелевой вертолет корабельного базирования. Для экономии места на палубе или в ангарах корабля лопасти несущих винтов складывались в горизонтальной плоскости. Вертолет предназначался, прежде всего, для поиска, обнаружения и уничтожения подводных лодок противника.

60-е годы 20-го столетия стали периодом самого широкого использования винтокрылых машин во всех отраслях народного хозяйства, включая Вооруженные Силы СССР.



В Сухопутных войсках благодаря вертолетам возросла аэромобильность всех родов войск. В ходе войсковых учений вертолеты в кратчайшие сроки перебрасывали личный состав вместе с оружием и военной техникой на достаточно большие расстояния.



Военные вертолеты активно привлекались для ликвидации стихийных бедствий, пожаров, спасательных операций, для мероприятий по локализации и эвакуации космонавтов. Постепенно увеличилась численность вертолетов, что позволило сформировать вертолетные части.



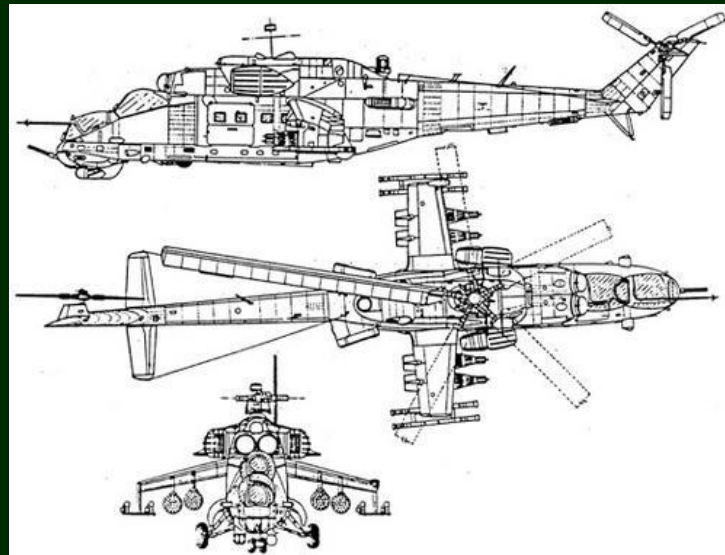


В 70-е годы арсенал оружия, размещаемого на вертолетах, значительно расширился. Боевые вертолеты оснащались встроенными в корпус крупнокалиберными пулеметами и малокалиберными до 30 мм автоматическими пушками. На пилонах вертолеты могли нести по 2—4 кассеты с НУР или УР.



Таким образом, вертолет из «рабочей лошади» армейской авиации превращался в грозного, «зубастого» зверя, представлявшего большую опасность для сухопутных войск.

В СССР в этот период остро встал вопрос о создании настоящего боевого вертолета, способного вести эффективный бой с наземным противником.



После того как вышло Постановление Совета Министров СССР и ЦК КПСС 6 мая 1968 года в ОКБ М.Л. Миля, Началась Разработка проекта изделия «240» (В-24), известный как ми-24. Серийный выпуск начался в 1971 году. В 1976 году вертолет официально был принят на вооружение и строился самой массовой серией.

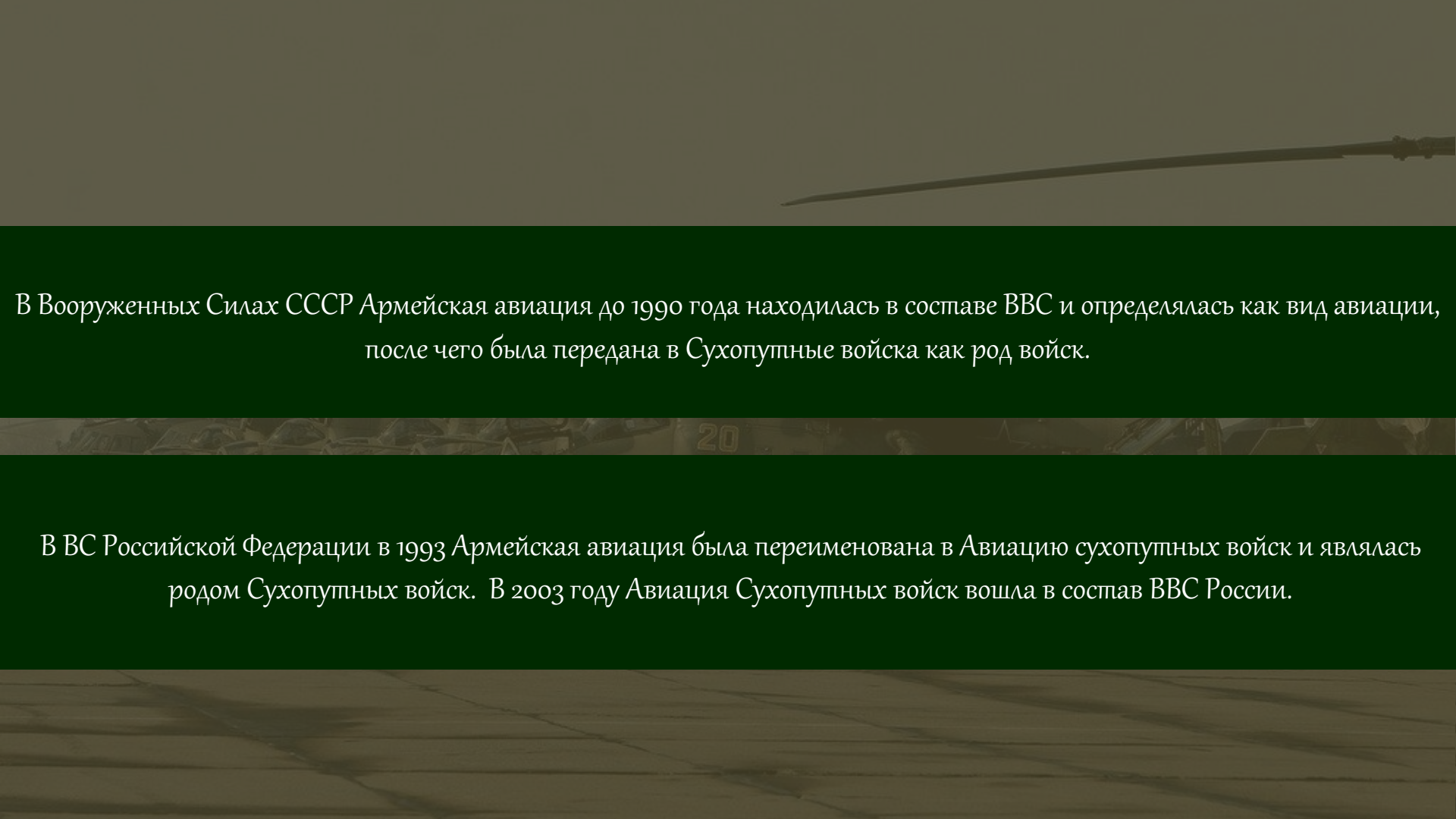


Ми-24 (по классификации НАТО: Hind — «Лань») советский ударный вертолет. Неофициальное название — «Крокодил». Стал первым советским (европейским) и вторым в мире (после АН-1 «Кобра») специализированным боевым вертолетом.



Ми-24 построен по классической одновинтовой схеме с пятилопастным трехшарнирным несущим и трехлопастным рулевым винтами. Шасси трехстоечное, убирающееся, с поворотной передней опорой.

Экипаж находится в герметизированных кабинах, снабженных системой кондиционирования или системой жизнеобеспечения (для вертолетов Ми-24Р), для предотвращения попадания зараженного воздуха и радиоактивной пыли в них поддерживается небольшое избыточное давление.



В Вооруженных Силах СССР Армейская авиация до 1990 года находилась в составе ВВС и определялась как вид авиации, после чего была передана в Сухопутные войска как род войск.

В ВС Российской Федерации в 1993 Армейская авиация была переименована в Авиацию сухопутных войск и являлась родом Сухопутных войск. В 2003 году Авиация Сухопутных войск вошла в состав ВВС России.



Авторские права на использованные в видео музыкальные фрагменты принадлежат правообладателям. КОУНБ им. А. К. Югова не извлекает материальную выгоду из их использования. Видео подготовлено в просветительских целях. Распространяется бесплатно. +12



Знание вне времени,
информация без границ.

Курган, 2022