

Зачем России авианосцы? Состояние нашего Военно-морского флота остается критическим

Беседуя с личным составом тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», Президент России Д. Медведев сказал: «Нам нужно будет строить новые авианесущие крейсера. Это совершенно очевидно, это важнейшее направление развития военно-морских сил.

Так развивается весь мир, все крупнейшие государства, имеющие мощную систему защиты, имеющие мощный военно-морской флот, значит, и мы так будем делать. Естественно, это не делается за год, но все решения на эту тему будут обязательно приняты. Думаю, что в ближайшее время мы подготовим программу - считайте, что это поручение министерству обороны - по возрождению авианесущей компоненты (ВМФ) и определению мест, где будут строиться новые авианесущие крейсера».

Этим заявлением верховный главнокомандующий поддержал руководителей российского ВМФ, которые неоднократно выражали намерение построить и ввести в состав нашего флота новые авианесущие корабли.

Однако, многие задаются вопросом, так ли уж нужны нашему флоту огромные и дорогостоящие плавучие аэродромы? И может ли Россия построить такие корабли? Мы попытаемся дать ответ на этот вопрос и для начала рассмотрим место, которое занимают авианосцы в системе морских вооружений.

1. Владыки морей

Начиная с 17-го века, когда военно-морские флоты были поставлены на регулярную основу, роль их станового хребта играли корабли, чьим предназначением было завоевание господства на море. В английском языке за ними закрепился термин battleship – в дословном переводе – корабль для битвы. Огромные трехпалубные гиганты, увенчанные горой белых парусов и оцетинившиеся почти сотней орудий большого калибра, в течении двух с половиной веков были «рабочими лошадками» морских держав. Им на смену пришли броненосцы, после русско-японской войны – линкоры-дредноуты, потом – сверхдредноуты, которые помимо традиционного battleship именовались также capitolship – основные или главные корабли. В ходе второй мировой войны на смену закованным в броню стальным гигантам с дальнобойной артиллерией пришли еще более крупные корабли, главным оружием которых стала авиация.

В 1939 – 1945 годах только один раз линкорам удалось удержать верх над плавучими аэродромами – в 1940-м году немецкие линейные крейсера «Шарнхост» и «Гнейзенау» потопили британский авианосец «Глорис», во всех остальных столкновениях авианосцы выходили победителями. В результате к концу войны линкоры из разряда главных ударных сил флота превратились лишь в средство защиты ударных авианосных соединений.

Что объединяет все типы кораблей для завоевания господства на море разных эпох? Можно выделить несколько универсальных принципов:

- Наиболее мощное вооружение среди прочих военных кораблей;
- Высокий уровень боевой устойчивости – корабли этого разряда способны выдерживать многочасовые и даже многодневные сражения с сильным противником, обеспечивая устойчивость всего боевого порядка флота;
- Универсальность применения. Конечно, главным назначением этих кораблей остается уничтожение кораблей противника, но вместе с тем, они могут решать практически любые задачи, стоящие перед морскими силами – охранять свои торговые суда и нападать на торговлю неприятеля, действовать против береговых укреплений противника, а то и высаживать десант.

Большие размеры кораблей позволяют разместить на них части морской пехоты, а мощное и гибкое по составу вооружение – обеспечить эффективную поддержку десанту.

Таким кораблем является современный авианосец – неся на борту до 90 боевых самолетов, он способен

атаковать корабли и береговые объекты противника, высаживать десант (используя десантные вертолеты), бороться с подводными лодками противника, обеспечивать ПВО и ПРО соединения кораблей. Радиус зоны, которую контролирует авиация современного авианосца составляет до 500 морских миль, что делает его практически неуязвимым для противника, не располагающего ядерным оружием. Да и ядерное оружие не всеильно - в ходе испытаний около Атолла Бикини, проведенных американским флотом в 1946 году, старый авианосец «Саратога» затонул только спустя 8 часов после второго(!!!) ядерного взрыва (при этом на борту отсутствовала команда и за живучесть корабля никто не боролся). Усиливает мощь плавучих аэродромов и то, что уровень подготовки летчиков корабельной авиации всегда выше, чем у сухопутных собратьев – чтобы взлететь или сесть на небольшую качающуюся палубу нужно быть настоящим мастером своего дела.

Иными словами, держава, имеющая в составе своего флота авианосцы, способна оспаривать господство на море. Не имеющая таких кораблей – обречена забыть о претензиях на морское величие.

2. Ассиметричный ответ

Главным недостатком кораблей, предназначенных для завоевания господства на море, является их высокая стоимость. Далеко не всякая страна может себе позволить построить их в достаточном количестве. Кроме высокой стоимости собственно постройки, требуется высокий технологический уровень, дорогостоящая инфраструктура базирования и, наконец, умелое командование, чтобы не загубить столь дорогостоящие средства впустую.

И почти сразу же появились теории «ассиметричного ответа» могучим флотам. Смысл их в целом сводился к тому, как бы побыстрее и подешевле решить свои задачи на море, не вступая в сражения с грозными плавучими крепостями.

Впервые такую теорию попытались применить французы в эпоху революционных и наполеоновских войн. Некогда грозный флот французского королевства под «чутким управлением» революционеров быстро пришел в упадок, и тогда была сделана ставка на каперство. Мол, вооруженные торговые суда и малые военные корабли с многочисленной и хорошо подготовленной командой будут рыскать по морям и океанам, разрушая вражескую морскую торговлю. Получилось, на первый взгляд, вроде бы здорово. Французские мальчишки по сию пору зачитываются описаниями приключений отважного капера Робера Сюркуфа, не один фильм снят про смельчака из Сен-Мало. Только вот в жизни все было гораздо прозаичнее – благодаря введенной англичанами системе конвоев, потери их торгового флота от действий каперов составили 4,2% судов – меньше чем было потеряно от штормов, посадок на мель и прочих «опасностей моря». Франция же лишилась морских коммуникаций, связей с колониями, возможности перевозить войска морем и т.д.

В 19-м веке доктрина каперства возродилась на новом уровне в виде «теории крейсерской войны», которой увлеклись тогда три европейские морские державы – Франция, Россия и Германия. Согласно положениям этой концепции, главный удар по коммуникациям противника должны были нанести крейсера – легкие корабли с большим запасом автономности, самостоятельно действующие на морских просторах.

Однако успешные действия Владивостокского отряда крейсеров не помогли русскому флоту избежать поражений под Порт-Артуром и в Цусиме. Действия же германских крейсеров в начале Первой мировой войны были также быстро пресечены англичанами – оказалось, что, не имея поддержки мощного линейного флота, легкие рейдеры обречены.

В конце Первой мировой войны Германия сделала ставку на новое оружие – подводные лодки. По мнению немецких историков, лишь окончание войны помешало подводникам Кригсмарине «поставить Англию на колени».

Именно на подводные лодки сделала свою ставку и гитлеровское руководство. В ходе Второй мировой войны в Германии был построен невиданных размеров подводный флот – более 40 000 немецких подводников выводили в море страшные серые У-боты.

Но 30 000 из них нашли свою могилу на морском дне под ударами кораблей и авиации союзников. А потери британского торгового флота опять не превысили и 6% кораблей ...

Мы сделали столь длительный исторический экскурс для того, чтобы показать – история учит, что попытки изыскать «альтернативный» или «ассиметричный» путь победы в войне на море обречены на неудачу. Перефразируя Наполеона, можно сказать – Бог на стороне больших кораблей.

3. Долгий путь русского авианосца

К 1917 году Россия подошла, имея мощный и неплохо сбалансированный военно-морской флот. На момент революции в строю находилось – 16 линейных кораблей (из них 7 дредноутов), еще пять достраивались и были в довольно высокой степени готовности (два должны были войти в строй в 1918 году).

Революция привела к полной деградации и разрушению флота – к середине 1920-х годов в строю остались лишь 3 дредноута, а военное руководство увлеклось поисками «альтернативного ответа» на «империалистическую морскую мощь» - строились торпедные катера, подводные лодки, создавалась морская авиация. О воссоздании мощного флота, способного не только оборонять свое побережье, но и выйти на океанский простор, советское руководство задумалось лишь к 1938 году, когда была принята Большая судостроительная программа.

Из-за войны, а также по причине неразвитости собственной судостроительной промышленности, программа так и осталась невыполненной. И заложенные было в Николаеве и Ленинграде корпуса линейных кораблей были использованы для других нужд.

Разработанная уже после войны новая программа строительства флота была «зарублена» после прихода к власти Н.С. Хрущева. Новый лидер полагал, что главную роль в военной силе могут играть лишь стратегические ракеты, и учинил подлинный погром флоту и судостроительной промышленности.

Лишь после его ухода с поста руководителя СССР в составе советского флота появились первые авианесущие корабли – противолодочные крейсера типа «Ленинград». Следом за ними последовали тяжелые авианесущие крейсера типов «Минск» и «Новороссийск», за ними – «Баку». При этом доктрина советского флота не рассматривала авиационное вооружение этих кораблей как основное. Их главным оружием были противокорабельные ракеты, а самолеты вертикального взлета и посадки лишь дополняли его.

Попытки руководства флота получить в свое распоряжение полноценные авианосцы неизменно отбивались руководителями ВПК. Промышленности не хотелось связываться со строительством столь больших и сложных кораблей. К тому же появление в составе советского флота полноценных авианосцев неизбежно привело бы к новой структуре флота, что заставило бы промышленность озаботиться разработкой принципиально новых кораблей и систем вооружения. Поскольку в советской политической системе вес руководства ВПК был значительно выше, чем руководства вооруженных сил, то до поры до времени «красные директора» отбивали все атаки флота.

В результате, затратив на строительство военно-морских сил в полтора раза больше материальных средств чем США, Советский Союз так и не получил полноценного океанского флота – его корабли могли уверенно действовать лишь в зоне прикрытия собственной береговой авиацией....

Компромиссом между военными и промышленниками стало создание авианесущих крейсеров проекта 1143,5. В этих кораблях, наконец-то, была обеспечена возможность использования полноценных боевых самолетов, а ракетное противокорабельное вооружение рассматривалось лишь как дополнительный компонент боевой мощи.

Флот получал корабль, который по размерам совсем немного уступал американским ударным авианосцам (водоизмещение 70 000 тонн против 97 000 тонн у американцев), но несущий в два с половиной раза меньшее число самолетов (36 против 90). К тому же главной задачей этих кораблей является обеспечение ПВО флота, и на борту отсутствовали ударные машины.

И все же именно вступивший в строй в 1990 году «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» является единственным полноценным авианосцем нашего флота.

Единственным, потому что распад СССР нанес нашему флоту серьезнейший урон. Практически все авианесущие корабли флота были выведены из его состава и проданы на металл. Интересно, что купившие якобы на металл тяжелый авианесущий крейсер «Минск» китайцы привели его в относительный порядок, и тщательно изучив, превратили в действующий военно-морской музей. Китайцам же достался и однотипный «Кузнецову» «Варяг». Корабль, который в 90% готовности был оставлен на верфях ставшей независимой Украины, был выкуплен китайцами тоже якобы «на металл», однако никаких сведений по уничтожению этого корабля из Поднебесной не поступало, более того, отдельные эксперты полагают, что промышленности КНР удалось не только изучить корабль, но и достроить его до боеспособного состояния.

На верфях Николаева был уничтожен и первый советский полноценный атомный авианосец «Ульяновск», заложенный в 1991 году.

Таким образом, за все 70 лет советской власти в стране удалось построить и ввести в строй только один (!!!) корабль, предназначенный для завоевания господства на море.

4. Витязь на распутье

С детских лет мы знаем, что Россия – великая морская держава. Однако нынешнее состояние нашего флота остается критическим. Да, в последние годы произошло увеличение финансирования ремонта и обеспечения боевой деятельности кораблей, да наши корабли вновь вышли на океанский простор, но вдумайтесь – начиная с 1991 года в России не построено ни одного корабля крупнее фрегата! Военный корабль рассчитан на долговременную эксплуатацию, но и он не вечен. И недалек тот год, когда единственный наш авианосец будет отправлен на слом по причине износа. Кто придет ему на смену?

Отрадно, что руководство военно-морского флота России осознало эту проблему. В своих публичных выступлениях наши адмиралы говорят о намерении построить мощный сбалансированный флот, в составе которого будет 6, а то и все 8 авианосцев. У экспертов эти слова вызывают лишь горькую усмешку. С созданием авианесущих кораблей едва справилась советская судостроительная промышленность, причем далось ей это ценой огромного напряжения – тот же «Адмирал Кузнецов» строился целых 8 лет. Способна ли наша промышленность разработать и реализовать проект современного авианосца в условиях нынешней России? В условиях оттока из отрасли квалифицированных рабочих и инженерных кадров, на оборудовании, не обновлявшемся десятилетиями? А ведь предстоит не просто повторить высшее достижение советского судпрома, но и превзойти его.

Будем честны – ответ на этот вопрос может быть только отрицательным.

Возможностей построить авианосец на собственных верфях у современной России нет.

Значит ли это, однако, что наш флот обречен на дальнейшую деградацию? Отнюдь нет. Выход есть и выход достаточно традиционный для России. Необходимо развести задачи усиления флота и возрождения собственной промышленности. И если корабли нельзя построить в России, то их можно купить.

Российский флот довольно часто пополнялся таким способом и в лучшие свои годы. Первый корабль Балтийского флота фрегат «Штандарт» был куплен в Голландии, первые русские корабли, совершившие кругосветное плавание, шлюпы «Надежда» и «Нева» в – Англии. В Германии были куплены крейсера «Аскольд» и «Богатырь», в США – легендарный «Варяг» и броненосец «Ретвизан», во Франции – «Цесаревич»....

Покупка кораблей за границей мотивировалась разными причинами – и загруженностью собственных верфей, и желанием ознакомиться с новейшими технологиями, использующимися за рубежом, а иногда и просто политическими мотивами – так, чтобы подкрепить свежезаключенный русско-французский союзный договор материальным свидетельством, во Франции был заказан крейсер «Адмирал Корнилов».

С приходом советской власти ситуация не изменилась. Легендарный лидер «Ташкент» был куплен в 1939-м в Италии, в 1940-м году СССР приобретает у Германии тяжелый крейсер «Петропавловск», в ходе Великой Отечественной войны по ленд-лизу были приобретены более сотни кораблей и катеров (главным образом, охотников за подводными лодками и торпедных катеров). И никто не усматривал тогда в этих сделках умаления национальной чести.

В настоящее время наши вооруженные силы отказываются «де-факто» от идеи вооружаться исключительно отечественным вооружением и техникой. Никого не удивляет использование в ходе чеченских кампаний радиостанций «Моторола», навигационных приборов GPS и т.д. Ведь даже самая сильная армия мира – армия США имеет на вооружении пистолеты итальянской фирмы «Беретта», а в конкурсе на создание нового самолета-заправщика для американских ВВС принимает участие и европейский концерн Аэрбас.

Так не попытаться ли купить новые русские авианосцы за границей? В мире насчитывается всего 10 стран, в состав флотов которых входят авианесущие корабли. Первое место занимают, естественно, США, имеющие в строю 9 ударных атомных авианосцев типа «Нимиц» (10-й – «Джордж Буш» должен войти в строй в следующем году). На втором месте – Великобритания. В составе флота бывлой владычицы морей входят 4 авианосца. По одному авианосцу собственной постройки есть у Италии, Испании, Франции, России и Южной Кореи. В состав флотов Индии, Бразилии и Таиланда входят «подержанные» корабли, построенные в других странах.

Где могут быть заказаны новые русские корабли? В конце сентября от высокопоставленного российского

адмирала прозвучала идея строить их в Николаеве, т.е. там, где строились авианосцы СССР.

В этом предложении для нас важны два момента: во-первых, руководство российского ВМФ пришло к выводу о необходимости строить корабли за границей, во-вторых, серьезного анализа возможностей зарубежных стран не было сделано. Николаевский судостроительный завод, на котором в течение столетий строились корабли для Черноморского флота России, в настоящее время пребывает в состоянии такого же упадка, как и наша собственная судостроительная промышленность. С теми же проблемами, усугубленными нестабильной политической ситуацией на Украине.

В качестве реальных вариантов можно рассматривать три страны:

- Великобритания. Родина самого класса авианосцев, обладающая развитой судостроительной промышленностью и колоссальным опытом проектирования боевых кораблей. Заказ авианосцев в этой стране мог бы способствовать снижению напряженности в российско-британских отношениях.

- Франция. Судостроительная промышленность Франции в последние годы находится на подъеме. Не случайно именно во Франции был построен крупнейший круизный лайнер мира «Куин Мэри II». Определенная политическая самостоятельность в составе западного блока делает перспективы русско-французского сотрудничества более благоприятными, чем в соседней Англии. К тому же Россия имеет некоторый опыт сотрудничества с Францией в военно-промышленной сфере – в этой стране были приобретены тепловизоры для танковых прицелов новейших российских танков.

- Южная Корея. На первый взгляд, такой выбор может показаться странным, однако, не надо забывать о том, что гражданское судостроение маленькой восточной страны является одним из наиболее развитых в современном мире. Конечно, разработка полноценного проекта современного авианосца может оказаться для южнокорейских инженеров сложной задачей, но как раз тут Россия может задействовать свои ресурсы.

Возможен и комплексный проект – заказ разработки проекта британскому КБ и осуществление постройки на южнокорейских верфях.

В результате наш флот в относительно короткий срок (около 6 лет) получит два мощных современных корабля, промышленность – готовый современный проект и опыт участия наших инженеров в постройке кораблей такого класса.

Это позволит оставшиеся корабли серии (напомним – наши адмиралы хотят иметь в составе флота 6 авианосцев) построить уже в России, серьезно модернизировав, тем самым отечественные предприятия.

Конечно, реализация такого проекта потребует значительных политических, дипломатических и материальных усилий. Но выбора у нашего флота фактически нет – если не принять мер, то к 2020 году самым крупным надводным кораблем под Андреевским флагом будет... крейсер 1-го ранга «Аврора», стоящий на мертвом якоре в центре Санкт-Петербурга, ибо наши новые фрегаты значительно уступают ему в размерах.

Основатель русского флота император Петр Великий писал – «Всякий потентат (государство), который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет». Если Россия хочет быть по настоящему великой державой, способной защитить свои интересы в любой точке планеты, то ей необходим сбалансированный океанский флот, становым хребтом которого должны стать новые авианосцы, пусть даже и первые из них будут построены на чужих верфях.

Автор: Александр Музафаров © Столетие АРМИЯ, МИР 👁 5990 30.10.2008, 18:03 📄 221

URL: <https://babr24.com/?ADE=48397> Bytes: 20139 / 20111 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Александр
Музафаров.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)

