

Флотские химеры

В 2000 году тогдашним президентом РФ были приняты «Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 года» — и в этом документе предполагалось в частности... «строительство... надводных кораблей, в т.ч. авианосцев, с повышенными боевыми возможностями, оснащенных... эффективными авиационными комплексами различного назначения»

«Российский авианосец — мечта становится былью» — так писали многие СМИ.

Сейчас автор однако не будет подобно иным «радикалам» издевательски вопрошать — «Ну и где все это?» и в очередной раз обвинять в российскую власть в том что она не сотворила чудо.

Хочется поговорить о другом, более важном обстоятельстве, причем — в отличие от политических и военных программ — неизменном...

Ибо если рассмотреть отечественную военно-морскую политику, обходившуюся нашей стране на всех этапах её истории очень недешево, то мы увидим главное её губительное противоречие. А именно — стремление континентальной державы во что бы то ни стало стать державой морской, при этом на равных соперничающей со старыми и если так можно выразиться, «природными» талассократиями. И именно в этом противоречии и законам геополитики и здравому смыслу и таится причина всех военно-морских — и не только — неудач нашей страны.

«Хочу быть владычицей морскою!»

С самой петровской эпохи и появления регулярного флота, Россия стремилась не просто создать в его лице подспорье сухопутным армиям, но рассматривала его как самоценность — без привязки к текущим интересам страны и даже во вред им. И настроения эти были настолько сильны у власть имущих — причем независимо от строя и персоналий наверху — что даже потеряв с великим трудом построенный флот, его начинали вновь строить, отказывая себе буквально во всем и жертвуя по настоящему необходимыми вещами. Это при том, что — как уже говорилось выше — Россия — страна континентальная и все войны XVIII-начала XIX веков — от ведшейся за выход к морям Северной до наполеоновских были выиграны именно благодаря сухопутной армии — при второстепенной или вовсе незначительной роли морских сил.

Петр I построил на пустом месте являвшийся одним из самых сильных в мире флот — но шведы были повержены не им, а благодаря победам под Полтавой и Выборгом. А с другой стороны адмирал Ушаков блестяще громил турок в Средиземном море и даже создал Республику Ионических островов — но русские солдаты не появились в Греции, и дело кончилось ничем, а острова попали под английский протекторат. Российская империя получила Крым, Приазовье и Северную Таврию до того как на Черном море появился флот — благодаря тому что русская армия разбила турок на суше. При этом флот поглощал немалые средства — что в достаточно бедной России было немаловажно.

Но как бы то ни было, до середины позапрошлого века военно-морские прожекты не создавали существенных проблем государству. Ситуация радикально изменилась после Крымской войны — которая кстати и имела одной из основных причин стремление николаевской России во что бы то ни стало стать «полноценной» морской державой как это понимали верхи — захватить Черноморские проливы.

Война эта была проиграна — впервые в истории России не из-за ошибок командования и не даже из за силы противника — хотя и то и то имело место. Впервые сыграл свою роль системный кризис общества. Вопросы это лежат вне пределов статьи — тем более тема достаточно известна. Ограничимся сухими фактами — Черноморский флот вместо похода к Босфору и десанта в Стамбул был затоплен чтобы защитить севастопольскую бухту. На Балтике же выполнить своё обещание — дать торжественный ужин в честь победы над Россией в Петергофе командующему союзной эскадрой адмиралу Нэпиру помешали не лучшие в мире парусные линкоры флот Николая I укрывшиеся в Кронштадте а главным образом тяжелые орудия фортов. (Да еще первый в нашей истории «асимметричный ответ» — гальваноударные мины Якоби, вызвавшие у англичан

неподдельный страх)

В наступившей эпохе пара и электричества России предстояло обзавестись современным броненосным флотом при этом решая еще проблемы модернизации сухопутной армии и глубоких реформ в стране, где крепостное право, как известно, было отменено в год когда в Лондоне запустили первый метрополитен. Правительства трех монархов —Александра II, Александра III и Николая II пытались решить все три задачи одновременно — и толком не преуспели ни в одной — что показал впрочем уже следующий — XX век.

Но желание стать великой морской державой вновь превалировало над реальными возможностями, а химера взятия Константинополя и Дарданелл не отпускала русских царей и военачальников. Именно поэтому из года в год на строительство флота уходили из скудного государственного бюджета громадные суммы. (Естественно, в ущерб сухопутным вооружениям и нуждам мирного развития страны.)Россия не только строила броненосцы и крейсера —но и активно их закупала за границей — и знаменитый крейсер «Варяг» и менее известные броненосцы вроде «Ретвизана» были куплены у американцев.

Затем была русско-японская война - грозное, но увы не услышанное - и последнее предупреждение правящему классу России. В ходе её мощнейшая Тихоокеанская эскадра была затоплена в сданном Порт-Артуре. Что до спешно снаряженной 2-й Тихоокеанской эскадры то даже людям далеким от истории знакомо слово «Цусима»... Таков был печальный итог более чем тридцатилетнего поклонения военно-морским химерам.

После русско-японской войны российские верхи со скрипом но пришли к выводу о необходимости глубокой модернизации вооруженных.

Логика подсказывала что прежде всего следует модернизировать армию где на 1906 год в некоторых частях еще состояли на вооружении гладкоствольные единороги образца 1838 года.

Но верховная власть думала иначе —поставив целью создание флота сопоставимого с германским, и даже английским. Желание «быть владычицей морскую» как сказал А.С.Пушкин, успешно победило и здравый смысл и даже пустую казну. «Линейный флот нужен России вне всякой зависимости от забот по обороне наших берегов... для участия в разрешении предстоящих мировых вопросов, в которых Россия отсутствовать не может!» — заявлял тогдашний министр иностранных дел Извольский.

Военная власть пошла навстречу штатским чиновникам из МИДа: вскоре были заложены четыре линейных крейсера типа «Измаил» с 356 мм орудиями - каждый стоимостью более 35 млн руб.

А вот военный министр Редигер, вздумавший протестовать против скудного финансирования армии в пользу ВМФ был быстро уволен в отставку.

Дальше — больше. В 1912 году на нужды флота ассигновано порядка полумиллиарда(!) рублей. В июне 1914-го дополнительно выделила еще 110 миллионов рублей. Но и после этого шеф морского министерства адмирал Григорович и вновь ставший на его сторону МИД -в лице министра Сазонова (одного из активных организаторов вступления России в Первую мировую) были не удовлетворены. На стол Николаю II лег меморандум где оба ведомства потребовали на «государственную морскую политику» еще полмиллиарда (!). И добились успеха.

Про армию как-то забыли... Лишь 24 июня (7 июля) 1914 года Государственная Дума выделила на развитие армии сумму около 400 миллионов рублей — в два с лишним раза меньше чем на флот — и это в сухопутной стране! Однако было уже поздно — через месяц ударили «августовские пушки» Первой Мировой.

Флот как убийца Российской империи

В итоге всех этих колоссальных трат к началу войны Россия не имела ни одного современного крупного корабля кроме нескольких новых эсминцев типа «Новик» и подлодок. Остальное — устаревшие броненосцы и крейсера. «Гангуты» начали входить в боевой состав флота лишь в 1915-16 годах.

Миллиард с лишним рублей фактически вылетел в трубу. В боевых действиях дредноутный флот практически не участвовал. Черное море почти два года защищали старые броненосцы. И лишь в январе 1916-го, единственный раз, произошло боевое применение дредноутов - «Императрица Екатерина» дала несколько залпов по «Гебену». Три балтийских дредноута вообще всю войну отстаивались в Ревеле и Кронштадте. И даже для защиты стратегически важного Моонзунда была послана всего одна-единственная «Слава» - старый броненосец против пятнадцатидюймовок новейших «Байернов» Второго Рейха.

Но куда худшими были «сухопутные» последствия неразумных затрат на флот в ущерб армии. Как отмечает историк Захар Оскоцкий, фронт потреблял ежемесячно примерно три миллиона снарядов, а в начале 1915 года их производили всего 400-500 тысяч. То же было с винтовками. К 1914 году их изготовили 4,5 миллиона – столько, чтобы хватило вооружить отобранную армию, плюс 10% запаса. Считалось, что этого достаточно, и оружейные заводы вообще не получали новых заказов. Так, за первые семь месяцев 1914 года самый мощный Тульский оружейный завод изготовил всего 23 винтовки — то есть, просто-напросто завод простаивал.

С началом войны ежемесячная потребность в винтовках достигала 200 тысяч, а все три оружейных завода – Тульский, Ижевский, Сестрорецкий – в конце 1914-го – начале 1915-го производили лишь порядка 35 тысяч. Винтовок не хватало даже для восполнения их убыли в боях, не говоря о вооружении новых частей. Если в конце 1914-го в запасных батальонах была одна винтовка на четверых, то в 1915 г. – уже на десятерых. Маршевые роты в ноябре 1914-го отправляли в армию с половиной вооружения, а уже весной 1915-го пополнения прибывали на фронт вообще невооруженными. Они рыли окопы, выполняли вспомогательные работы и, как вспоминает генерал Н.Н. Головин, «ждали смерти своего товарища, чтобы взять его винтовку, если она уцелеет».

Результат закономерен. В мае 1915 года фельдмаршал Макензен прорвал фронт под Горлицами– после чего началась трагедия, названная современниками «Великим Отступлением» (как шутили с юмором висельника штабные остроусловы –«переходящее в сокрушительное бегство»). Менее чем полгода русская армия оставила занятую было Галицию, и сдала Польшу и Литву, потеряв полтора миллиона убитыми и ранеными. До четырехсот тысяч солдат оказались в плену.

Британский премьер-министр Ллойд Джордж писал: «Столь храбрую армию немцы гнали огнем, как стадо... В мучениях этих храбрецов виновата чиновная глупость, из-за нее оказались они лишены средств защиты себя и своей страны, за которую готовы были умереть». А будущий ведущий военный теоретик РККА Свечин, вспоминая 1915 год, констатировал: «И вот тогда мы поняли, что немца нам не одолеть...»

Чтобы причины столь трагического положения были нагляднее –простенький пример. Стоимость одного дредноута типа «Гангут» в ценах 1913 года была порядка 25 млн рублей золотом. Цена одного снаряда для трехдюймовки - 10 руб. Три линкора, которые всю войну простояли в Финском заливе? не сделав не одного выстрела по врагу? обошлись России в 75 млн руб. Это стоимость 7,5 млн снарядов – при том что началу Первой мировой у России в наличии было чуть больше 6 млн снарядов.

Обратимся к мнению очевидца: выдающегося отечественного изобретателя-артиллериста, генерал-майора царской и Красной Армии Владимира Иосифовича Рдудовского. По его словам, русская армия летом 1915 года смогла бы получить так нужные ей артбоеприпасы и отразить германское наступление, если бы до войны удалось модернизировать лишь один только завод – Санкт-Петербургский трубочный. (Взрыватели и дистанционные трубки, которые он выпускал, были самым «узким местом» в производстве снарядов.)

Будь взрыватели в достатке, к началу немецкого наступления 1915-го отечественная промышленность успела бы выпустить дополнительно несколько миллионов снарядов.

«И потеря польского театра войны не имела бы места» – резюмирует Рдудовский,

Реконструкция этого завода стоила бы, конечно, неизмеримо меньше, чем один недостроенный «Измаил».

Потом наступил 1917 год – порожденный на 90% военными неудачами.

Таким образом, огромную роль в гибели «исторической России» сыграли именно различные военно-морские химеры со всеми этими Дарданеллами и сверхдредноутами.

20е-30е – «умеренность и аккуратность» против «Советского Союза»

В начале 20х годов XX века большевики распродали большую часть оставшихся от «старого режима» кораблей на металлолом. И не только потому что не хватало средств на их содержание или просто требовались деньги для разоренной страны – но также и потому что на тот момент столь дорого обошедшийся бывшей империи флот являл собой скопище морально и физически устаревших небоеспособных уже плавсредств – зачастую еще XIX века. Лишь через десять с лишним лет после окончания Гражданской войны появилась первая кораблестроительная программа, рассчитанная на 1933-38 годы, и предусматривавшая создание упор на легкие крейсера, эсминцы и подлодки. Она не была выполнена до конца, но все же вывела советский флот в десятку мировых лидеров –причем относительно недорого. Стратегически предполагалось

что флот будет обеспечивать морские фланги сухопутных армий, содействовать операциям войск в прибрежных районах, организовывать оборону берегов; осуществлять по мере возможностей действия на морских коммуникациях противника.

На случай же гипотетических конфликтов с Англией или и с Японией (США на тот момент придерживались изоляционистской политики) имелся свой ассиметричный ответ: не состязаться с островными державами на море а разбить врага на суше, где ситуация с соотношением сил выглядела зеркально. Против Англии - удар через Иран на Ближний Восток и Индию (план Троцкого на случай полномасштабной английской интервенции в 20е годы), а в ситуации большой войны с Японией -действия в союзе с Китаем и Монголией в Манчжурии и Корею. (Судьбу японских сил можно хорошо представить на примере Халхин-Гола).

Казалось, наконец-то оптимальная идеология развития флота для нашей страны найдена. Не тут-то было!

К концу тридцатых эта по выражению классика «умеренная и аккуратная» стратегия была репрессирована вместе с прежним руководством РККФ. И лично И.В. Сталин постановил: СССР срочно нужны линкоры и тяжелые крейсера. В 1936 году по инициативе генсека была принята семилетняя программа «крупного морского судостроения» на 1937—1943 годы, позже продленная до 1946г.

В соответствии с ней планировалось построить 15 линкоров типа "Советский Союз" — или «проект 23» - водоизмещением 58 500 тонн, вооруженные 9ю 406-мм орудиями Б-37. С такими линейными силами — не имея ввиду даже другие корабли — такие как тяжелый крейсер проекта 69 ("Кронштадт") — с девятью 305-мм орудиями или крейсер проекта 68 "Чапаев" - советский ВМФ и близко не имел бы себе равных. Ведь даже американцы построили лишь 10 аналогичных линкоров а у британцев и французов и проектов подобных не было.

А на подходе были аванпроекты настоящих монстров не имеющих равных в мире - суперлинкоров, водоизмещением в 75000 тонн, с 12ю 456 миллиметровыми орудиями!

Общая стоимость лишь четырех линкоров «проекта 23» достигала трети годового бюджета страны на 1940 год. Но затраты мало кого смущали.

Вершиной же абсурда стала нижеописанная ситуация 1940 г. года. «Бронепромышленность СССР должна дать, как минимум, 45 000 т, ...реально будет 30-32 000 т. В 1941 г. тяжелой брони потребуется ...около 87 000 т, тогда как бронезаводы даже с учетом выполнения плана капитальных работ могут дать не более 60 000 т... Таким образом, без получения импорта установленные сроки постройки ЛК и КРТ находятся под угрозой срыва". Это —цитата из "Информационной справки по состоянию дел с производством брони в СССР и попыткой закупить ее у Круппа", отправленной 25 июня 1940 г. замнаркомом ВМФ Л.М. Галлером и наркомом судостроения И.И. Носенко наркому внешней торговлей А.И Микояну. И - что удивляет больше всего - броню начали закупать — правда из предварительно согласованных 31 тысячи тонн успели привезти в СССР лишь несколько сотен.

Это — отметим — в ситуации, когда Вторая Мировая уже шла — и то, что она не минует СССР, было понятно всем, включая авторов записки.

Тем не менее огромные средства направлялись на очередные военно-морские химеры а не шли на танки, стрелковое перевооружение, радиофикацию войск.

И высока вероятность того что именно этих средств не хватило для того, чтобы избежать катастрофы 1941 го.

История свидетельствует - флот, которым располагал СССР в годы ВОВ, и созданный еще по старой военно-морской стратегии вполне справился со своими задачами. Было бы существенно лучше оказался в его составе что-то подобное «Кронштадту» или несколько «Чапаевых» или — берем выше - авианосец? Обратимся к реальному примеру: в начале 1944 года Северный флот получил от союзников мощный линкор «Архангельск» (бывший «Ройял Соверен».).

Его наличие никак не сказалось на ходе боевых действий, однако вызвало ряд затруднений — например, прожорливый корабль-гигант было трудно снабжать топливом — склады СФ просто были не рассчитаны на «аппетиты» британца. Единственный раз главный калибр «Архангельска» выстрелил - холостыми - 9 мая 1945 года.

Послевоенные сорок лет

Однако еще до этого – в марте 1945го началась разработка новой десятилетней программы строительства флота. По десятилетнему плану 1946 года планировалось построить 4 линейных корабля и 10 тяжелых (фактически - линейных) крейсеров, 84 крейсера, 12(!) авианосцев (так что мнение, будто Сталин якобы «ненавидел авианосцы» действительности не соответствует), 358 эсминцев и 495 подводных лодок. Фактически ставилась задача за 10 лет создать военный флот, если не равный, то хотя бы сравнимый с военным флотом США и превзойти флот Великобритании. И это в разоренной войной стране, вынужденной к тому же решать проблему скорейшей ликвидации атомной монополии США, и вдобавок – затрачивать усилия на содержание внушительной сухопутной армии чтобы хоть как-то её компенсировать!

Позже программу все же скорректировали – планировалось строительство, в частности, лишь четырех тяжелых крейсеров – аналогов «Кронштадта»(пр.82), 30 легких крейсеров типа "Чапаев" и "Свердлов" (пр.68К/68-бис), 6 авианосцев, 188 эсминцев и 367 подводных лодок. Правда строительство авианосцев так к счастью и не было начато, а работы по проекту 82 прекратились сразу после смерти вождя –причем от этих кораблей отказалось само руководство флота (неслыханный случай!). А вскоре с флотской мегаломанией было покончено. Никита Сергеевич Хрущев с трибуны заявил со свойственной ему мужицкой прямоот: «Нам предложили вложить во флот более 100 миллиардов рублей и строить старые катера и эсминцы... Надо строить флот, но, прежде всего, строить подводный флот, вооруженный ракетами».

Многие критикуют бывшего советского генсека за это решение, однако нельзя не признать, что оно как раз было вполне разумным и необходимыми (в отличие от большинства других хрущевских «инноваций»)

Тем самым были решены сразу многие проблемы, начиная от элементарной экономии денег и заканчивая высвобождением судостроительных мощностей для гражданских программ. Это позволило СССР во втором послевоенном десятилетии избежать расточительного количественного разрастания флота и совершить качественный скачок в его развитии.

Увы - со второй половины 60-х годов, по инициативе министра обороны Гречко и главкома ВМФ С. С. Горшкова, было развернуто интенсивное строительство крупных надводных кораблей по принципу "корабль за корабль" относительно США и НАТО. Идеология этого поворота была сформулирована Горшковым в его книге «Морская мощь государства», написанной в свою очередь под впечатлением «Концепции морской силы» адмирал Мэхэна. При этом почему-то была забыта та «мелочь» что книга Мэхэна была написана еще в XIX веке, задолго до появления МБР и сверхзвуковых бомбардировщиков, да к тому же – касалась США и Англии.

Были отвергнуты многие экономичные и разумные идеи в рамках ассиметричного ответа – такие как проект академика Челомея, предлагавшего делать упор не на аналоги американских ракетных подлодок а создать большие атомные стартовые платформы вооруженные тяжелыми МБР, и способные погружаться на большие глубины.

То что в стратегическом плане СССР и США находятся в совершенно разном положении напрочь игнорировалось людьми, ответственными за военно-морскую политику страны. Ибо «малых войн» за тридевять морей в каких США активно использовали свой надводный флот мы не вели, да и на каждый гипотетический авианосец –как когда –то на каждый линкор – приходилось по 3-5 уже боеготовых кораблей «потенциального противника». А в ситуации Третьей мировой, значение имели бы не эти или другие корабли а 20000 атомных боеголовок накопленных сверхдержавами. Но, повторим, эти очевидные вещи во внимание не принимались, и здравый смысл опять отступил перед военно-морскими амбициями и химерами.

В течение двух десятилетий – до самой эпохи «Перестройки» - СССР смог создать большой океанский флот сопоставимый с ВМС США по числу боевых надводных кораблей. И это были очень хорошие корабли. Например тяжелые атомные крейсера проекта 1144 «Орлан», первый из которых - "Киров" (с 1992 г. «Адмирал Ушаков») вошел в строй 30 декабря 1980 г. Корабль, с ядерной установкой, оснащенный двумя новейшими ракетными комплексами, не имеющими аналогов за рубежом - противокорабельным "Гранит" и зенитно-ракетным многоцелевым комплексом "Форт" –морским аналогом С-300, был причислен иностранными экспертами к линейным крейсерам –таким образом воскресив почти исчезнувший тип кораблей, а позже даже был выделен в особую категорию – т.н. «Kirov-klass» У него был лишь один существенный недостаток – для реальных нужд обороны страны он значил меньше чем любая из тяжелых МБР или полк перехватчиков.

К тому же флот был при всей своей мощи развит несбалансировано -также как кстати и царский в свое время - когда, скажем, для весьма важных плаваний в Тихий океан и к американским и дальневосточным владения Российской империи не находилось ничего лучше небольших шлюпов вроде "Невы" и знаменитых "Мирного" и "Востока" открывших Антарктиду (Это в то время, когда на сэкономленные на одном парусном линкоре деньги можно было построить полдюжины превосходных транспортов, решающих проблему снабжения Аляски и

развития торговли русских владений). Весьма отставал вопрос с базами и береговым обеспечением.

И дело не только в том что зачастую бытовые условия офицеров и матросов оставляли желать лучшего - бараки и сборно-щитовые домики. Например - построив четыре тяжелых авианесущих крейсера - ТАВКР, типа "Минск" не озаботились создать соответствующую береговую инфраструктуру для их обслуживания - так что им приходилось отставиваться на рейдах.

...Наконец, военно-морское лобби взяло последний барьер: было принято окончательное решение строить авианосцы. Согласно «Программе кораблестроения ВМФ на 1981–1990 годы», у СССР должны были появиться корабли пр.1143.5. -настоящие авианосцы водоизмещением около 50 000 тонн на 45–50 новейших самолетов МиГ-29 и Су-27.

Отметим, что у подобного решения были противники из числа здравомыслящих моряков – в том числе и тогдашний заместитель начальника ГШ по ВМФ Николай Николаевич Амелько. На совещании в Минобороны в 1980 г. посвященном данному вопросу он сообщил министру обороны Устинову: авианосцы «по мнению Генштаба, не нужны». Но и это не помогло – лично Устинов вопрос закрыл, сказав: «Корабль будем строить». Планировалось построить до 1990 года четыре авианосца – по два на СФ и ТОФ. Достроен был один лишь «Адмирал Кузнецов».

Надо отметить один мало кому известный факт. В ходе обвальных горбачевских сокращений военных расходов морские программы практически не пострадали. Именно в конце 1988го – уже когда набирало силу пресловутое «новое мышление» на верфях Николаева был заложен первый советский атомный авианосец проекта 1143.7 - «Ульяновск».

Замкнутый круг нас не отпускает

После «Величайшей геополитической катастрофы XX века» (Владимир Путин) и эпохи тотальных реформ начала 90х ситуация в большинстве областей бытия России перевернулась на сто восемьдесят градусов. Но вот в том, что касается увлечения руководства страны военно-морскими химерами наша страна как выяснилось находится все в том же заколдованном кругу.

После краха СССР офицерам и сотрудникам оборонных предприятий – до академиков включительно - не платили зарплату по году, – но средства на достройку «Петра Великого» нашлись.

А в «нулевые» когда в казне завелись лишние деньги, тут же воскресли и морские мегапроекты. В 2007 тогдашний Главком ВМФ РФ адмирал флота Владимир Масорин заявил что «наличие авианосца в составе отечественного флота – полностью обоснованная с теоретической, научной и практической точек зрения необходимость» и что « в идеале» стране нужно как минимум восемь авианосцев (по два на каждый флот). Были озвучены даже проекты создания судостроительного предприятия для их постройки...в Магадане –для чего правда предстояло еще подвести к этому городу железную дорогу.

(Тот факт что авианосец предназначен не для «демонстрации флага» и удовлетворения амбиций адмиралов, а для массированного применения авиации с моря –что для России неактуально – похоже напрочь выпадает из поля зрения наших флотофилов).

Вскоре, правда, на место Масорина пришел адмирал Владимир Высоцкий. И разговоры об авианосцах притихли – на фоне идеи закупки у Франции кораблей типа «Мистраль». Парадоксальная параллель - как и в начале прошлого века у военно-морского лобби возникло желание потратить на закупку кораблей за рубежом! Мало того - возвращаются из консервации три атомных ракетных крейсера проекта 1144 «Орлан» - их модернизируют и вернут в течение ближайших десяти лет в боевой состав ВМФ России (эксперты уже называют сумму расходов –сопоставимую с затраченной на их постройку).

И это в ситуации когда огромные вложения нужны и для поддержания сухопутной компоненты – прежде всего это новые средства связи и радиоэлектроника, бронетехника, элементарная замена вылетающих все гарантийные сроки самолетов и вертолетов, квартиры военнослужащим... (На всю программу создания российских беспилотников ушло в 10 раз меньше чем стоит французский вертолетоносец.)

Но и высшие военные чиновники и так называемая «патриотическая оппозиция» едины во мнении, что без импортных вертолетоносцев и исполинских крейсеров Россия пропадет. А Госпрограмма вооружений до 2015 года ставит развитие флота на один уровень со стратегическими ядерными силами. (Из ассигнуемых согласно ей 4.9 трлн рублей 25% предполагается потратить на нужды ВМФ).Может быть всё-таки пора разорвать этот военно–морской замкнутый круг, и раз и навсегда починить стратегию нашей страны в области флота

здравому смыслу?

P.S. Не так давно имело место знаковое событие - расформирование военно-морского экипажа крейсера «Авроры». С 1 декабря «Аврора» станет филиалом Военно-морского музея. Корабль, воплощающий всю историю отечественного флота за прошедшее столетие, знакомый без преувеличения всему миру, спущенный на воду в позапрошлом веке оказался, увы, нашим ВМС не нужен. Не известно – будут ли сэкономленные на нём деньги потрачены на проекты виртуальных авианосцев или на новые импортные сервисы для столовых Главморштаба. Однако хочется надеяться, что музейное начальство хотя бы не позволит открыть на судне ресторан или ночной клуб, и никакому нетрезвому олигарху не разрешат за дополнительную плату выстрелить из исторического бакового орудия крейсера – и без того хватает разрухи.

Автор: Владимир Лещенко © Babr24.com АРМИЯ, РОССИЯ 👁 7092 27.11.2010, 20:22 📌 742
URL: <https://babr24.com/?ADE=89963> Bytes: 27043 / 27008 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Владимир
Лещенко.**

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](#)