

На днях всех любителей российского флота обрадовала новость: «Флагман Северного флота авианосец «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» летом планируется отправить в Средиземное море».

Наконец-то самый мощный корабль российского ВМФ будет снова спущен на воду. Однако есть пара вопросов. Где он был раньше? И сможет ли «Кузнецов» решительно изменить баланс сил в сирийском регионе?

Ответить на первый вопрос довольно просто. С 2014 г. «Адмирал Кузнецов» проходит ремонт и модернизацию на 35-м судоремонтном заводе в Мурманске. В этот период на удаленных театрах действовали тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий», ракетные крейсера «Москва» и «Варяг».

Модернизация – это всегда здорово. Хотя «родового проклятия» «Кузнецова» – двигательной установки, работающей на мазуте, она устранить не в силах. Но уж так был задуман этот корабль, когда закладывался под именем «Рига» в 1982 году. На одну заправку этого чуда советской военной техники уходило (и сейчас уходит) 4 эшелона нефтепродуктов. Но тогда мазут почти ничего не стоил, не то, что сейчас! В 90-е «капиталистические» годы выход «Кузнецова» из Североморска на одни сутки означал, что весь Краснознаменный Северный флот месяц будет стоять у причальной стенки. Со вторым вопросом справиться будет посложнее. Тут необходимо с сожалением отметить, что «авианосцем» «Кузнецова» можно называть с некоторой натяжкой. Не случайно официально он – тяжелый авианесущий крейсер (ТАКР). Дело в том, что на нем отсутствуют самые важные детали, присущие именно авианосцам – катапульты.

ADVERTISING

Это крайне сложные и дорогие устройства, на 99,9% скрытые под полетной палубой корабля. Они способны почти мгновенно разгонять самолеты до скорости отрыва. У «Кузнецова» вместо катапульт – носовой трамплин, с которого палубные самолеты уходят в небо исключительно за счет тяги собственных двигателей. Помимо дополнительного расхода топлива это ведет к «потере темпа». Например, американские ударные авианосцы типа «Нимиц» (чуть моложе «Кузнецова», построено 10 единиц), обладающие 4 катапультами, могут «выстреливать» по самолету каждые 15-17 секунд. «Кузнецов» же – каждые 50 – 60. Это большой, но не критический недостаток, связанный с отсутствием катапульт. Куда хуже то, что без них на ТАКР нельзя использовать более тяжелые самолеты дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛОиУ) – «глаза и уши» авианосца.

Самолеты-заправщики, транспортники, противолодочные самолеты, которые присутствуют на борту «настоящих» авиа-носцев, «Кузнецову», к сожалению, тоже не снились.

Именно в такой «комплектации» «Кузнецов» и «Нимицы» используются в последние годы. Однако у моряков авианосной авиации есть простой, но эффективный способ расчета предельного количества самолетов и вертолетов на борту авианосца: один летательный аппарат на тысячу тонн водоизмещения. С этой точки зрения и российский, и американские суперкорабли не используют свои возможности на 100%.

Но не зря же «Кузя», как называют ТАКР на Северном флоте, полтора года находился на реконструкции! С большой долей вероятности можно предположить, что работы касались как раз увеличения авиагруппы, базирующейся на ТАКР. Иначе весь предстоящий поход к сирийским берегам просто лишен смысла.

Однако если нарастить количество ударных самолетов (МиГ-29К) и прикрывающих их

истребителей (Су-33) до 50 единиц, это в одночасье удвоит боевой состав российской группировки Воздушно-космических сил, задействованных в операции против террористических группировок. И одна из главных ролей в этом бою будет отведена «Адмиралу Кузнецову».

(www.lenta.ru)