

БУДЕТ ЛИ РОССИЯ ИМЕТЬ СОВРЕМЕННЫЕ АВИАНОСЦЫ XXI ВЕКА?

24 марта 2005 года в Военно-морской академии им. Адмирала Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецова состоялась научно-практическая конференция «История, перспективы развития и боевого применения авианосных кораблей (авианосцев) ВМФ России». Она была организована общественным объединением «Общественность в защиту флота». Вопрос: будет ли Россия иметь современные авианосцы XXI века? Пока остался без ответа.

Военно-морская деятельность флотов мира, в первую очередь в локальных конфликтах, в начале XXI века в большинстве ситуаций будет сводиться к проведению морских операций в прибрежных районах, а также к созданию сил быстрого реагирования для действий в любой точке Мирового океана. Для этого в качестве одного из основных средств вооруженной борьбы на море будут использоваться надводные корабли с палубной авиацией - авианосцы (АВ). Такие корабли должны составить основу морских сил общего назначения ведущих морских держав. Если перейти на абстракцию, то авианосец можно сравнить с галстуком к хорошему костюму, без которого неприлично появиться в обществе.

Современные зарубежные авианосцы

Сегодня авианосцы условно делят на тяжелые, средние и легкие. Отличительной особенностью тяжелого АВ по-прежнему остается способность обеспечения базирования и одновременного проведения взлетных и посадочных операций самолетов нормальной аэродинамической схемы и вертолетов различного назначения, другой авиатехники. Такими кораблями в настоящее время обладают только Соединенные Штаты, которые поддерживают в боевом составе в последние десятилетия до 12-15 тяжелых авианосцев.

Архитектурными особенностями этих кораблей являются наличие развитой угловой палубы, систем принудительного взлета (катапульт), посадки с аэрофинишерами и ближней навигации. Состав авиационного крыла такого АВ колеблется в пределах 80-100 самолетов и вертолетов различного назначения (истребители, ударные, РЛДН, противолодочные, РЭБ и др.), обеспечивающих авианосцу решение большого числа задач: ударных, противовоздушной обороны (ПВО), противолодочной обороны (ПЛО) и др. В таком виде АВ, как представитель класса наиболее крупных кораблей (водоизмещением до 100 000 т), сохранится и в дальнейшем.

Сейчас в США ведутся работы по созданию атомного авианосца нового поколения *CVN 21*. На нем предполагается увеличить тем взлета самолетов на 15% и существенно сократить численность экипажа корабля, может быть использована электромагнитная катапульта (сейчас

применяются паровые катапульты). Ввод в строй первого авианосца *CVN 21* запланирована на 2014 год.

Полное водоизмещение средних авианосцев колеблется в диапазоне 40 000-60 000 т, такие корабли сегодня имеют Франция и Россия. Один бывший французский авианосец «Фош» меньшего водоизмещения передан ВМС Бразилии. Создавать их в этом диапазоне удастся путем сокращения авиационного крыла до 40-60 самолетов и вертолетов, снижения запасов авиатоплива и некоторого уменьшения темпа взлета летательных аппаратов. Так, например, на французском АВ *Charles de Gaulle* при стандартном водоизмещении 36600 т удалось разместить авиагруппу из 45 самолетов и вертолетов, две катапульты и два самолетоподъемника.

Средние авианосцы в ближайшие годы предполагают построить для ВМС Франции и Великобритании. Новый французский авианосец *PA2* с неатомной ЭУ должен вступить в строй в 2014 году. Этот корабль создается в кооперации с Великобританией, где реализуется программа создания двух неатомных авианосцев *CVF*. В отличие от британского проекта *CVS* (полное водоизмещение около 60000 т), ориентированного на использование самолетов *F-35B JSF* с укороченным (трамплинным) взлетом и вертикальной посадкой, французский авианосец будет иметь катапульты и аэрофинишеры, так как на нем предусматривается базирование самолетов обычной схемы: многоцелевых истребителей *Rafale-M/N* и самолетов ДРЛО *Hawke*.

Появление самолетов вертикального взлета и посадки (СВВП) типа «Си Харриер» привело к появлению подкласса легких АВ, строительство и приобретение которых стало возможным для ВМС многих стран: Великобритании, Италии, Испании, Таиланда. Использование СВВП позволило ограничить водоизмещение легких АВ величиной 20000 т. Однако успешное применение трамплина на ряде таких АВ, а также дальнейшее наращивание тяговооруженности и боевых возможностей легких многоцелевых палубных самолетов *Rafale-M* и *F/A-18*, других типов может привести к возрождению легких АВ, которые ранее использовались в годы Второй Мировой войны и в послевоенные годы, с самолетами нормальной аэродинамической схемы.

Сама конференция

Научно-практическая конференция «История, перспективы развития и боевого применения авианосных кораблей (авианосцев) ВМФ России», состоявшаяся 24 марта, была достаточно представительна. При ее подготовке были разосланы приглашения и материалы в 42 органа власти и организации Минобороны, ВМФ и промышленности. К сожалению не все откликнулись. Но тем не менее в работе приняло 204 участника, среди них один академик РАН В.М.Пашин и еще три других академиков, 19 адмиралов и генералов, шесть Героев Советского Союза и РФ, много ученых, конструкторов, инженеров, офицеров ВМФ, были и средства массовой информации. От Минобороны присутствовали представители 1 ЦНИИ, 24 НИИ, НИЦ 30 ЦНИИ, 40 НИИ, Генштаба, ВМА, офицерских курсов, Военно-морских училищ. Промышленность представляли

ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова, ЦНИИ «Гранит», Невского ПКБ, Северного ПКБ, ПО «Севмаш», Черноморский судостроительный завод и др.

Целью мероприятия было формирование единства взглядов на роль и место авианосных соединений в общей концепции применения ВМФ России и выработка рекомендаций командованию ВМФ по определению облика авианосного соединения на перспективу до 2025 года. Для этого предполагалось оценить военные угрозы России с океанских и морских направлений в первой четверти XXI века, определить задачи и вклад авианосных кораблей (авианосцев) в боевой потенциал морских сил общего назначения ВМФ при обеспечении обороноспособности страны с морских направлений и защиты национальных интересов России в Мировом океане и основные направления прогнозирования оптимального облика авианосного соединения ВМФ России первой четверти XXI века.

Еще в начале заседания адмирал И.В.Касатонов, бывший 1-й заместитель Главкома ВМФ России, отметил, что по его мнению рождением корабельной авиации России является декабрь 1995 года, когда истребители Су-27К с ТАВКР «Адмирал Кузнецов» были подняты в воздух и условно атаковали английский самолет ПЛО «Нимрод». Тогда фактически было показано, что корабельная авиация у России есть и она может достойно противостоять потенциальному противнику. Одновременно было подчеркнуто, что строительство таких крупных кораблей, как авианосец зависит как от экономических возможностей страны, так и от воли и политических возможностей Главкома ВМФ.

Потенциальные угрозы для России с морских направлений в ближайшей перспективе могут появиться, в основном они касаются экономической деятельности государства и национальных компаний в прибрежных водах и на шельфе, «спорные» территории и острова тоже необходимо защищать силами ВМФ, есть интересе у наших соседей к добыче морских биоресурсов в экономической зоне РФ, добыче полезных ископаемых из морских глубин, а здесь большие запасы редкоземельных элементов, нефти. По некоторым оценкам до 80% запасов полезных ископаемых находится в Мировом океане. Только одной нефти содержатся запасы оцениваемые в 50-60 млрд. тонн.

Если с этим в основном можно согласиться, то есть это вполне реально, то предлагаемый сценарий развития боевых действий был явно преувеличен. Он напомнил мне воображаемые сцены третьей мировой войны. Такое впечатление, что нам опять угрожает весь мир. В предложенном первом докладчиком В.И.Баженовым материале явно не учитывалось наличие у России ядерного оружия, которое, как известно, является оружием сдерживания. И пока оно есть у нас «большой» войны просто быть не может.

Нужны ли авианосные корабли России?

Выступивший В.В.Заборский с докладом «Взгляды на создание и перспективы развития авианосных кораблей ВМФ России (нужны ли авианосные корабли России?)», в прошлом начальник отдела оперативного управления ГШ ВМФ, а сегодня известный по многим публикациям в СМИ, отметил, что необходимость наличия в составе ВМФ и боевая мощь авианосцев не требует обоснования. В ближайшей перспективе ВМС США планирует иметь 11-12 своих авианосцев, в последние годы авианосцы появились у Бразилии, Италии, Япония к их строительству постоянно проявляет интерес.

Да сегодня остался единственный ТАВКР «Адмирал Кузнецов», остальные четыре корабля этого класса были проданы за рубеж. По мнению В.В.Заборского это было оправдано тяжелым финансовым положением в стране. Одновременно появились положительные веянья по оснащению флота авианосными кораблями у руководства России и ВМФ. Морская доктрина предусматривает строительство авианосцев. В 2003 году на 1-м Международном военно-морском салоне начальник Главного штаба ВМФ В.А.Кравченко тоже заявил, что мы собираемся строить авианосцы. Другое высокопоставленное лицо Минобороны заместитель министра по вооружению Московский подтвердил о планах начала строительства трех ударных авианосцев до 2015 года, но денег не выделил.

Но подготовленный читатель знает, что в истории отечественных авианосцев (авианесущих кораблей) были взлеты и падения. Как только доходило дело до строительства кораблей программу закрывали, за тем опять велась кропотливая работа по обоснованию, разработке облика авианосца и опять провал, и т.д. Фактически из-за «пробивания» для ВМФ авианосца в свое время погорел Главком ВМФ Н.Г.Кузнецов.

Эта ситуация напоминает мне (автору) историю развития других видов оружия. Если например американцы еще в 1950-х гг. решили для себя, что их подводные лодки будут оснащаться твердотопливными баллистическими ракетами с ядерными боевыми зарядами, то мы подходили к решению этой проблемы несколько раз в 1960-х, 1970-х, 1980-х гг. и наконец в ближайшем прошлом. Я не уверен, что вопрос до конца решен и сегодня. Таких примеров в истории отечественного оружия и вооружения множество.

Так же обстоит дело и с авианосцами, в США, Франции, Англии на основе опыта Второй Мировой войны и последующих военных конфликтов в дали от национальных побережий уже давно поняли необходимость иметь в составе своих ВМС кораблей такого класса. Они постепенно их совершенствовали и дошли до тех систем, которые сегодня считаются классическими.

Тем не менее к концу 1960-х гг. в Советском Союзе удалось построить первые отечественные авианесущие корабли – противолодочные крейсера проекта 1123 «Москва» и «Ленинград». На них было обеспечено групповое базирование только противолодочных вертолетов Ка-25, корабли предназначались для борьбы в дальней морской зоне с американскими

ПЛАРБ. По мнению В.В.Заборского они были неудачными, однако есть и другие мнения по этому вопросу (здесь есть над чем поспорить). Затем последовали другие разработки Невского ПКБ, были подготовлены проект 1160 авианосца с обычной энергетической установкой и проект 1153 авианосца с атомной установкой. Морякам удалось пробить проект 1143 авианесущего крейсера. В данном случае понятие «крейсер» дало свои результаты, на корабле кроме штурмовиков с вертикальным взлетом и посадкой Як-38 и вертолетов были установлены ударный и зенитные ракетные комплексы, артиллерия нескольких калибров, мощное радиоэлектронное вооружение и др. И все это, естественно, в ущерб палубной авиации. В 1970-1980-х гг. судостроительной промышленностью была построена целая серия из четырех авианесущих крейсеров (2 – проекта 1143, по одному проекта 11433 и 11434).

Разногласия в Минобороны по развитию авианосных кораблей в начале 1980-х гг. затягивало принятие важных решений. Например, адмирал Н.Н.Амелько, переведенный из ВМФ в Генштаб ВС СССР, как сказал Заборский «из-за мелких амбиций» вместо авианосца предлагал построить четыре корабля-вертолетоносца, которые при установке их в различных частях мирового океана должны были решать противолодочную задачу. Новый авианесущий корабль проекта 11435 мог утонуть в длительных обсуждениях этого вопроса и ворохе подготовленных бумаг. Но вскоре министр обороны Д.Ф.Устинов сказал: «Хватит спорить, будем строить». были выделены средства в количестве 480 млн. рублей на строительства ТАВКР проекта 11435, при этом денег на развитие необходимой инфраструктуры для нормальной эксплуатации и базирования корабля не досталось. На что главкомом С.Г.Горшковым было сказано, что их придется выбивать частями. После этого наступила перестройка (очень негативно отзывались моряки о сугубо «оборонной» политике М.С.Горбачева), распад СССР... И мы остались там, где и сейчас находимся.

Выступивший ведущий научный сотрудник А.М.Васильев из ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова отметил, что в сумме на создание пяти авианосных кораблей (с учетом сопутствующих затрат на НИОКР, развитие производственной базы и т.п.) за 20 лет с 1971 года было израсходовано средств всего порядка 10% кораблестроительной программы СССР, в то время как на ПЛ – 55%. Наиболее совершенный ТАВКР проекта 11435 по стоимости был соизмерим с тремя АПЛ проекта 971, а атомный авианосец проекта 11437 – четырем таким же ПЛ. Сходные соотношения имели место и в США. Для отечественных авианосных кораблей к этому необходимо прибавить еще 70% на авиагруппу.

Потенциально пригодными для строительства таких кораблей (после проведения необходимых реконструктивных мероприятий) являлись три завода: Черноморский в Николаеве, Балтийский в Ленинграде и «Севмашпредприятие» в Северодвинске. Попытки создания специально для постройки авианосца нового судостроительного комплекса в Ленинграде на базе

заводов Балтийского или им. А.А. Жданова не увенчались успехом из-за чрезмерных затрат. Сооружаемый в Северодвинске новый эллинг, размеры которого были по инициативе Министра судостроительной промышленности Б.Е.Бутомы выбраны, исходя из возможности размещения в нем полутора корпусов авианосца проект 1160 был достроен с выводным устройством, допускающим постройку в нем лишь крупных АПЛ типа «Акула» длиной около 170 м и был специализирован на подводном кораблестроении.

Несмотря на сложность конструкции и технических средств создание авианосных кораблей, тем не менее оказалось посилено промышленности СССР. Для их строительства был выбран Черноморский судостроительный завод (ЧСЗ). Но тогда были ВПК и ЦК, координирующие и контролирующие эти процессы.

К 1991 году был создан научно - технический и производственный задел, обеспечивший строительство полноценных авианосцев с базированием истребителей Су-27К, превосходящих по своим характеристикам лучшие зарубежные образцы. Однако создать необходимые для полной реализации боевых возможностей авианосца палубные самолеты РЛДН, разведки и целеуказания, а также многоцелевой истребитель - ракетоносец промышленность не успела.

Еще в советское время Невским ПКБ был выполнен эскизный проект перспективного авианосца водоизмещением в 90000 т, его строительство предполагалось на двух заводах, а сборку частей корабля осуществлять на судостроительном заводе «Океан». На момент прекращения строительства отечественных авианосцев техническая готовность ТАВКР «Варяг» проекта 11436 составляла 67%, «Ульяновска» проекта 11437 – 17%, а по корпусу – 90-95%. По заявлению В.В.Бабича с Черноморского судостроительного завода, если бы постройка таких кораблей продолжалась намеченными темпами, то к 2003 году мы могли бы иметь в составе ВМФ ТАВКР «Варяг» и три авианосца проекта 11437.

Сегодня еще сохранена в России возможность строительства авианосцев, о чем говорит переоборудование ТАВКР «Адмирал Горшков» в авианосец для ВМС Индии на Севмашпредприятие. Остались дееспособными и большинство научных и проектных учреждений, участвовавших в разработке проектов наших авианосцев, в частности, Невское ПКБ, ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова, 1 ЦНИИ МО, ОАО "Пролетарский завод", ЦНИИ "Марс" и другие.

Облик авианосца

По заявлению представителя 1 ЦНИИ МО Ю.П.Бобарыкина, предварительные исследования по облику перспективного авианосца уже были выполнены НИИ Минобороны в рамках НИР «Разруб-93». ТТЗ на корабль было выдано Невскому ПКБ в 1997 году и с тех пор дело почти не сдвинулось. Большинство выступавших военных моряков считают, что перспективный авианосец ВМФ России должен иметь 2-3 катапульты и атомную энергетическую

установку (АЭУ), возможно унифицированную с подводными лодками. Его водоизмещение может находиться в диапазоне 45000-55000 т.

Главный конструктор Невского ПКБ К.П.Загородный отметил, что установка на корабль АЭУ это скорее вынужденная мера, чем необходимость. Потому, что сегодня в России утеряно производство паровых и газовых турбин необходимой мощности, нет так же соответствующих среднеоборотных дизелей. При этом корабль трудно будет использовать в миротворческих операциях и осуществлять на нем дружественные визиты, вероятно по тому, что во многие порты запрещен вход судов с атомными установками. У американцев для этого имеется три авианосца с обычной энергетикой.

По мнению специалистов, наличие катапульты вместо трамплина в два раза повышает производительность корабля по подъему в воздух самолетов и на 5% увеличивает число летательных аппаратов на борту. На авианосце сможет базироваться около 20 тяжелых самолетов типа «Су» или 30-50 легкого типа. Фактически предлагается вести строительство авианосцев типа «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» с новыми радиоэлектронными средствами и без ударного ракетного оружия «Гранит», что позволит увеличить число ЛА и запасы топлива.

Необходимо отметить, что зарубежные авианосцы «живут» в среднем до 50 лет, например первый американский атомный авианосец будет выведен из боевого состава в 2013 году, за это время он трижды модернизировался. И это типичный пример. Поэтому переоборудование по проекту 11430 ТАВКР «Адмирал Горшков» вполне нормальное явление, тем более, что это позволило сохранить отечественные проектные и судостроительные кадры. А наш авианосец послужит ВМС Индии еще лет двадцать.

Вообще вопрос о сохранении кадров в оборонной промышленности очень актуален, на моем слуху он был поднят военными моряками впервые на этой конференции. Несколько адмиралов и офицеров ВМФ уделили место в своих докладах этой теме. За это им большое спасибо. До этого мы привыкли, что у нас «защищают» только «человека с ружьем» – военнослужащих. А про ученых, инженеров, конструкторов и производственные кадры просто забыли. Как будто современное высокотехнологичное и наукоемкое оружие и вооружение создается само по себе. Известно, что средний возраст специалистов на предприятиях ОПК сегодня около 60 лет. Но эта отдельная и очень важная тема, и разговор по ней нужен особый.

Предложения по реализации

По расчетам Главного штаба ВМФ в советское время требовалось 8-12 авианосца на два театра, для Северного и Тихоокеанского флотов. Сейчас доля финансирования ВМФ резко снизилась (в год выделяется флоту порядка 1,7-2,0 млрд. долларов), о таких количествах и мечтать не приходится. Поэтому для ВМФ России нужно построить до 4-6 авианосцев нового проекта. В противном случае флот может действовать только в прибрежной зоне, решать там отдельные

задачи возлагаемые на ВМФ. Решение интересов государства за пределами границ РФ с морских направлений будет невозможным.

Здесь нужно учитывать, что авианосец один в море не ходит. Для него требуются корабли охранения по 4-6 на каждый и плавучий тыл (транспорта обеспечения, танкера и др.) и разговор уже идет о корабельной авианосной группе. Поэтому контр-адмирал В.Ф.Лякин говорил о подготовке Федеральной программы «Авианосное соединение».

Научные исследования по поиску облика отечественного авианосца, его вооружения, наземной испытательной базы и базы подготовки летчиков, разработки соответствующей инфраструктуры и др. необходимо начать в 2006-2007 гг. К работам необходимо привлечь НИИ ВМФ и ВВС, ВМА, НИИ оборонной промышленности, Невское ПКБ, другие организации. В результате выполнения НИР должны быть подготовлены технические предложения по авианосцу, технический облик ЛА, разработан проект ТТЗ на корабль, суда обеспечения, технико-экономическое обоснование по заводу-строителю.

Проектирование авианосца предлагается вести до 2010 года. Строительство российских авианосцев может вестись только на двух судостроительных предприятиях, это ОАО «Балтийский завод» и ПО «Севмаш». Но оба предприятия требуют серьезной модернизации, по объему не меньше той, которая была проведена в свое время на Черноморском заводе. Суммарные затраты на такую реконструкцию на ЧСЗ составили около 40% строительной стоимости корабля проекта 11435. Возможный темп строительства один авианосец в 5-7 лет, с учетом модернизации этих кораблей. Так, чтобы в 2014-2025 гг. построить два новых авианосца и провести модернизацию ТАВКР «Адмирал Кузнецов».

Для сохранения научных, технических, судостроительных кадров, по заявлению адмирала Голосова, возможно необходимо проектировать и строить авианосцы «мирного времени», так сказать двойного назначения. В частности для защиты нефтепромыслов на море. Здесь могут совпасть интересы ВМФ с бизнесом.

Представитель Черноморского судостроительного завода (ЧСЗ) В.В.Бабич отметил, что Россия могла бы строить авианосцы и на Украине. Тем более, что есть информация о том, что завод куплен российскими предпринимателями. Модернизации завода не требуется, есть проблема с кадрами. По заявлению Бабича стоимость постройки авианосца в США обходится в 5 млрд. долл., по оценкам в России – более 1 млрд. долл., а на ЧСЗ может составить около 800 млн. \$.

Летательные аппараты

По мнению В.Г.Дейнеки, бывшего командующего авиацией ВМФ России в 1994-2000 гг., необходимо разработать Целевую государственную программу по строительству авианосцев. Вопрос о типоразмере основного летательного аппарата нового отечественного авианосца нужно

решать аккуратно. Например, на переоборудованном для ВМС Индии ТАВКР «Адмирал Горшков» может базироваться 18 тяжелых истребителей Су-33 или 24 легких истребителя МиГ-29К. При этом стоимость последней авиагруппы больше первой, а эффективность использования МиГ-29К в боевых операциях уступает Су-33.

Если отвлечься, то необходимо отметить, что этот спор продолжается уже минимум пару десятилетий. Каждый из оппонентов находил плюсы у «своих» самолетов и минусы у «чужих». Один имел большую продолжительность полета и радиус действия, очень приличную бомбовую нагрузку, но при этом максимальный взлетный вес был значительным и в ангаре и на палубе таких самолетов размещалось меньше, одновременно он мог бороться только с воздушным противником. Другой имел меньшие габариты и взлетный вес, мог использоваться по воздушным и надводным (наземным) целям, зато уступал в продолжительности полета и радиусе действия, бомбовая нагрузка тоже значительно уступала первому.

Но с начала спора прошло уже много времени и за это время конструкция двух систем претерпела значительные изменения, например на МиГ-29К был увеличен запас топлива во внутренних баках, усовершенствована его радиоэлектроника. А Су-33 после модернизации может стать многоцелевым самолетом.

По заявлению В.Г.Дейнеки, уже создан палубный самолет Су-27КУБ, который должен стать базой для различных вариантов корабельных самолетов различного назначения, на его базе может быть создан самолет разведки и целеуказания (раньше такие задачи решал самолет Ту-95РЦ берегового базирования и корабельный вертолет Ка-25Ц системы «Успех», которых уже в ВМФ нет), самолет противолодочной обороны, помехопостановщик и другие варианты. Не сколько не умоляя мнение докладчика, хочется напомнить, он сегодня работает в КнААПО, которое заинтересовано в продвижение своей продукции – самолетов типа Су-33 – Су-27.

Почему-то в выступлениях не предлагалось использование с отечественных авианосцев беспилотных летательных аппаратов (БЛА), которые ВМС США собираются применять все в больших масштабах. БЛА могли бы значительно расширить возможности корабля и его авиагруппы, особенно в задачах РЛД и разведки.

Подготовка летчиков

При решении вопроса по строительству авианосцев необходимо уделять заслуженное внимание подготовке летчиков корабельной авиации. Сегодня для истребителей Су-33 и вертолетов Ка-27, а в перспективе и для других типов летательных аппаратов. Такая подготовка состоит из наземной и морской. В настоящее время и в этом вопросе есть большие проблемы. По наземной из-за расположения комплекса «Нитка» на территории другого государства – Украины, возникают трудности с договоренностью по срокам использования, резко ограничено время подготовки из-за большой стоимости по аренде и др. А морской этап затрудняется большим

временем перебазирования истребительного полка с юга на север, сложности проведения посадки на корабль в условиях Заполярья. Там эту операцию труднее выполнить в 1,5 –2 раза, чем в условиях Черного моря. В то время, как пилотов еще только учат взлету и посадке с авианосца. Поэтому, полковник Г.Б.Рыжов, совершивший 40 посадок на ТАВКР «Адмирал Кузнецов», предлагает использовать корабль проекта 11435 для обучения летчиков с базированием его в Новороссийске, а базы подготовки летчиков морской авиации разместить в Ейске и Таганроге, где уже сегодня имеется по две взлетно-посадочные полосы, другое необходимое оборудование, предварительно дооснастить их.



Решение конференции

По окончании конференции было принято решение, в котором отмечалось следующее: считать авианосные соединения основным направлением развития надводных кораблей ВМФ РФ,

в 2006-2007 гг. с участием ВМА, НИИ ВМФ и ВВС, НИИ судостроительной, авиационной и атомной промышленности, Невского ПКБ необходимо провести КНИР по облику нового отечественного авианосца, судов и средств обеспечения его боевой службы и эксплуатации, до 2025 года предусмотреть постройку двух авианосцев, создать на территории России комплекс «Нитка», определить сроки ремонта и модернизации ТАВКР «Адмирал Кузнецов» и др.

Решение конференции будет направлено в Морскую коллегию, руководству Минобороны и ВМФ, другие заинтересованные организации. На конференции было отмечено, что если руководящие органы в очередной раз оставят без внимания предложение, высказанные на мероприятие, то России в очередной раз придется начинать решать проблему авианосцев с нуля. Не будет кадров, не возможности эффективно использовать накопленный опыт.

Литература:

1. Материалы научно-практической конференции «История, перспективы развития и боевого применения авианосных кораблей (авианосцев) ВМФ России». СПб. ВМА им. Н.Г.Кузнецова, 24 марта 2005
2. Захаров И.Г., Никольский В.И. «Современное кораблестроение России» - Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. В 2 т. Т. 2. – СПб: Наука, 2002. 855 с., 214 ил.
3. Jane's Defence Weekly. 2004, v.41, №8, p.4.
4. Jane's Navy International, 2004, v 109, № 2; p.4
5. [www. geocities. com. /Pentagon /Bunker / 9452 / index. hptm](http://www.geocities.com/Pentagon/Bunker/9452/index.html), вебсайт British Royal Navy, Future Aircraft Carrier – CVF, Part 1, pp. 8,9. - Last revised 17 January. 2003.