

могущество англичан, и этим самым положил начало освободительному пути к обеспечению подлинной «свободы морей».

После этих слов адмирала невольно обращаешь внимание на морскую границу Российского государства, ее протяженность, экономическую и политическую значимость. Отсюда роль нашего ВМФ более чем очевидна.

Результаты Первой мировой войны оказали исключительное влияние на национальные кораблестроительные программы, на идеологию морской войны, военно-морское искусство, стратегию и тактику. В данной работе мы затронем вопрос особенностей формирования национальных кораблестроительных программ.

В дальнейшем идеи развития океанского ВМФ в СССР были развиты в первую очередь двумя талантливыми флотоводцами — Н. Г. Кузнецовым и С. Г. Горшковым.

7. 5. Особенности формирования национальных кораблестроительных программ

Исследуя вопрос о динамике изменения взглядов военного и государственного руководства стран мира на роль и место Вооруженных сил и, в частности, Военно-морских сил, на формирование политики, нельзя обойти вопрос о периодически возникающей в цепи международных дискуссий так называемой проблеме разоружения.

В настоящей монографии мы коснемся только вопросов разоружения или ограничения Военно-морских сил.

Вопрос об ограничении морских вооружений не нов и имеет свою достаточно длительную историю. Закономерно, что проблема ограничения вооружений вообще и морских в частности возникла и возникает в настоящее время, как попытка стран или отдельной страны мирным путем решить проблему лидерства «соревнований» в так называемой проблеме «гонки вооружений».

Еще перед Первой мировой войной Англия, наблюдая динамичное развитие флота Германии, сделала первую попытку мирным путем устранить между ней и Германией «соревнования»

в развитии морского вооружения. Эта попытка, учитывая далеко идущие планы Германии, уже ставшей к тому времени колониальной державой, оказалась неудачной.

После Первой мировой войны, в первую очередь в связи с пацифистскими настроениями «беспочвенного мечтателя», 28-го Президента США, историка и политолога В. Вильсона (по выражению французского политического и государственного деятеля Ж. Клемансо (1841–1929), и британского политического деятеля, премьер-министра Великобритании Ллойда-Джорджа (1863–1945), в связи с острым финансовым кризисом, охватившим как страны-победительницы, так и страны побежденные, а также в связи с происшедшим в мире социальным сдвигом (появление миролюбивого государства СССР), вопрос об ограничении вооружения вообще приобрел особое значение.

Многими политиками в это время делаются первые попытки сесть за стол переговоров. Проходят годы, произносятся речи, пишутся тома трактатов и постепенно порождение кровавой Первой мировой войны, стандартные разговоры «о мире во всем мире» становятся новой, изощренной формой взаимного соревнования основных государств между собой, и опять-таки в борьбе за обеспечение более выгодных международных позиций.

Первым реальным шагом в вопросе ограничения морских вооружений является всем известное Вашингтонское соглашение, заключенное в 1922 году представителями Англии, США, Японии, Франции и Италии.

Сущность этого постановления сводилась к следующему:

1. Установление предельного тоннажа для линейных флотов этих стран в пропорции 5:5:3:1,75:1,75.

При этом суммарный тоннаж устанавливался:

Англия, США – 525000 тонн, Япония – 315000 тонн, Франция, Италия – 175000 тонн.

Линейные корабли должны были



Президент США Вудро Вильсон (1856–1924)

иметь водоизмещение не более 35000 тонн, калибр орудий не выше 16 дюймов, их срок службы устанавливался не менее 20 лет.

2. Установление предельного тоннажа авианосцев в пределах 135000 тонн для Англии и США, 80000 тонн для Японии и 60000 тонн для Франции и Италии. Авианосцы не могли иметь водоизмещение более 27000 тонн, калибр их орудий не должен превышать 8 дюймов и срок службы не менее 20 лет.

3. Запрещалось строительство крейсеров, водоизмещением свыше 10000 тонн, вооруженных артиллерийскими установками калибра более 8 дюймов. При этом никаких ограничений по максимальному числу крейсеров не устанавливалось.

4. В отношении эскадренных миноносцев и подводных лодок никаких ограничений не определялось. Запрещалось только использование подводных лодок против торговых судов, однако это последнее ограничение не было ратифицировано Францией.

5. Во время войны с торговыми судами надлежало поступать согласно международным призовым правилам, разрешалось устанавливать на них орудия калибром не более 6 дюймов.

6. Запрещалось использование химических («удушливых») газов.

7. Договаривающимся государствам разрешалось произвести укрепления на Тихом океане, Сингапуре (Англией), Гавайских островах (США), ближайших к метрополии островах (Японии). Запрещалось возведение укреплений в Гонконге, на Филиппинах, Гуаме, Алеутских островах, на Курильских, Бенинских, Пескарских островах.

В этом документе обращают на себя внимание принятые ограничения только в отношении линейных кораблей, целесообразность строительства которых результатами Первой мировой войны была поставлена под сомнение.

Причина такого подхода, скорее всего, связана с интересами безопасности США, тем более что финансовая зависимость стран участниц соглашения от Америки уже тогда была очевидной.

Отсутствие в Вашингтонском договоре ограничений по легким силам привело к тому, что кораблестроительные программы многих стран мира были переориентированы именно на их уско-

ренное и исключительно массовое строительство. Впервые вопрос ограничения строительства и этих сил был вынесен на международный форум в 1925 году во дворце Лиги Наций в Женеве. Форум оказался нерезультативным. Более того, между отдельными странами возникли достаточно серьезные разногласия.

Феномен строительства «легких сил» заслуживает особого внимания. По мере их развития, размеры кораблей этих классов стали непрерывно возрастать. Например, после постройки 6,7,8-тысячетонных крейсеров основные государства перешли на строительство 10000-тонных кораблей. Так, в течение 1926 года только у 6 держав находились в постройке 24 крейсера 1000-тонного водоизмещения. В течение 1927 года еще 12 таких кораблей были вновь заложены.

С 1929 года наметилась тенденция снижения водоизмещения крейсеров до 6000–8000 тонн, но это был скорее политический шаг Англии на пути решения конфликта с США, чем стратегический в программе национального кораблестроения.

Одновременно в этот период в мире ускоренными темпами строятся эскадренные миноносцы и подводные лодки. Заложенные во Франции в 1926–1927 годах, лидеры эскадренных миноносцев уже достигали водоизмещения 2700–3100 тонн. Такие корабли были способны решать целый класс задач, ранее решаемых только крейсерами.

Итальянцы уже прямо высказывались в прессе о своевременности замены крейсеров для определенных целей лидерами эскадренных миноносцев и вслед за французами закладывают крупную серию таких кораблей водоизмещением 2000 тонн.

Подводные лодки океанского типа (надводное водоизмещение 1500 тонн и более) стали интенсивно строить почти все государства. Строительство подводных крейсеров большого водоизмещения (надводное водоизмещение около 2800 тонн) носило единичный характер и имело место в Америке, Франции и в Японии.

Интенсивное строительство великими державами крейсеров, минного и подводного флотов легло тяжелым бременем на бюджеты этих стран. Объективное стремление какими-то разумными рамками ограничить этот новый источник «гонки вооружения»

явилось главным поводом к созыву в Женеве в 1927 году второй конференции по морскому разоружению. Инициатором этой конференции опять явились США. Основная причина такой позиции США связана с тем, что они увидели реальную угрозу своему могуществу со стороны все увеличивающегося судостроения других государств.

Вторая конференция окончилась очередным провалом. Более того, Тихоокеанская проблема соединилась со Средиземноморской и Атлантической.

После этого строительство «легких боевых сил» началось с удвоенной энергией. По-видимому, древняя истина – «хочешь мира – готовься к войне» – оказалась в очередной раз надежнее, чем все конференции по разоружению.

Учитывая недостаточно стабильную международную обстановку, на базе выполненного прогноза, судостроительные программы основных стран мира были ориентированы на конец 1931 года и начало 1932 года.

Коротко осветим позицию основных морских стран мира по вопросам перспективных направлений их военного судостроения в период 20–30 годов прошлого столетия.

В начале двадцатых годов прошедшего столетия в стратегии применения Военно-морского флота наметились революционные преобразования. Преобразования Военно-морского флота были связаны с именем создателя ВВС США бригадного генерала США Уильяма Митчелла (1879–1936) (Залесский К. А. Кто был кто в первой мировой войне. Биографический энциклопедический словарь. М., 2003).

Митчелл, Уильям Лендрам (1879–1936) – генерал, считающийся отцом военной авиации. Одна из наиболее знаменитых и противоречивых фигур в истории ВВС. Единственный человек, в честь которого в Америке назван самолет – бомбардировщик «Б-25 Митчелл».

Как и в Великобритании, в Соединенных Штатах во время Первой мировой войны окрепло движение за создание независимых ВВС. После войны его возглавил бригадный генерал Уильям Митчелл, который начал летать в 1916 году. Во время войны он коман-

довал американской авиацией в Европе. После подписания перемирия У. Митчелл вернулся в Соединенные Штаты и начал официальную борьбу за создание авиации, не зависящей ни от военного министерства, ни от армии. Генерал У. Митчелл вошел в конфликт и с командованием флота, когда в начале 1920 года заявил, что воздушные атаки и атаки подводных лодок, которые прикончат любой поврежденный корабль, «отныне делают невозможными такие свободные действия надводных кораблей, как это было ранее. Они вообще способны загнать корабли с поверхности под воду». Через несколько дней на заседании конгресса У. Митчелл потребовал от флота проверить на практике его утверждения.

Генерал У. Митчелл считал, что использование военной авиации как наступательного вида вооружений эффективно лишь «в масштабах всего земного шара». Именно из этого положения Митчелла исходила военная доктрина США в первые годы послевоенного периода. Ее основная формула: «Так же как линейный корабль был оружием Британского мира, оружием Американского мира станет самолет». Под самолетом подразумевалась стратегическая авиация США, которой в американской военной доктрине отводилась роль главной ударной силы. Следует также отметить, что основные постулаты «воздушной доктрины» США сформулировал наш соотечественник Александр Северский.

Этот американец русского происхождения заслуживает того, чтобы о нем рассказать подробнее.

Александр Северский был родом из дворянской семьи. Перед тем как поступил в летную школу, прошел обучение в военно-морском училище. С 1915 года он служил во 2-й бомбардировочной эскадрилье Балтийского флота. Первый же его ночной вылет окончился трагедией. Его самолет сбили, когда он взорвался, Северскому оторвало ногу. Зимой этого же года он стал инспектором авиа-



А. Северский (1894–1974)

промышленности от Балтийского флота. Он внес полезные предложения по использованию лыж для гидросамолетов вместо поплавков, благодаря чему русские самолеты получили возможность садиться на лед. В 1916 году он лично просил императора разрешить ему снова начать летать. Чтобы доказать, что даже без ноги он может летать, он совершил полет вместо одного из летчиков.

А. Северский был произведен в капитаны второго ранга. Сначала он командовал эскадрильей бомбардировщиков, а потом стал начальником истребительной авиации Балтфлота. А. Северский совершил 57 боевых вылетов, вовремя которых ему удалось сбить 13 самолетов противника. После того как он один вступил в бой с 7 немецкими самолетами, прикрывая отход своего напарника, его наградили Золотым Георгиевским оружием. Во время этого сражения он сбил два неприятельских самолета, а остальные покинули поле боя.

А. Северского отправили в Америку в составе Русской военно-морской миссии в 1917 году. После Октябрьской революции в России он остался в Америке, где работал авиаинженнером и летчиком-испытателем, а также писал статьи по авиации. После того как А. Северский стал гражданином США, он организовал собственную авиационную фирму «Seversky Aircraft Corp.». Вместе с грузинским авиаинженнером Александром Картвели они создали двухместный истребитель сопровождения 2РА, который решило купить советское правительство.

Таким образом, американский бригадный генерал У. Митчелл впервые в мире обосновывал «идею», что «авиация наземного базирования способна парализовать действия надводного флота». По предложению У. Митчелла и его отца, сенатора США, в июле 1921 года был проведен уникальный на тот период времени эксперимент. В ходе эксперимента был выделен линкор, который использовался как цель для бомбометания. Этим экспериментом, предполагалось доказать эффективность применения авиации против надводного флота. В бомбовой атаке на дредноут участвовали шесть бомбардировщиков «Мартин» МВ-2 и эскадрилья гидропланов морской авиации. В результате нескольких воздушных атак дредноут был потоплен. В книге Дэвида Ховарта Энциклопедия

«Великий час океанов». Дредноуты (Москва.: «ТЕРРА», 1997. 176 с.) об этом историческом факте на стр. 169 приведены следующие слова: «Морское начальство открыто утирало слезы. Один из журналистов почувствовал, что «присутствует при конце эпохи, которая началась с того, как римляне впервые вышли в открытое море и достигли Карфагена». Разумеется, это чепуха. Флот не собирался прекращать своего существования, и значение его будет в дальнейшем лишь возрасти. Но основу его ударной мощи составят самолеты, перевозимые на борту гигантских авианосцев. Закатилась лишь звезда дредноутов – самых могучих и внушавших наибольший страх из всех боевых кораблей в мире». К сожалению, в политике строительства отечественного Военно-морского флота так до сих пор до конца не осознали этого свершившегося в 1921 году исторического факта. России с учетом её морских границ для решения политических задач необходимо иметь в составе ВМФ крупные авианосцы.

В дальнейшем теорию воздушной войны развивал Джулио Дуэ – итальянский генерал, военный теоретик. Он – признанный автор теории воздушной войны, выдвинул идею проведения масшированных бомбардировок городов противника с целью оказания морального воздействия и принуждения к капитуляции.

Прежде чем перейти к вопросу формирования долгосрочных национальных программ военного кораблестроения, коротко остановимся на принятой в мире классификации кораблей.



Генерал Джулио Дуэ
(1869–1930)

Классификация представляет собой Список классов кораблей по различным системам классификации, то есть разделению кораблей и судов ВМФ на классы, подклассы и типы в зависимости от их предназначения, вооружения, водоизмещения и других тактико-технических данных. Существует несколько подходов к классификации кораблей.

I. Международная классификация кораблей:

1. Линейные корабли.
2. Авианосцы.
3. Крейсера:
 - ракетные крейсера или Крейсера УРО;
 - крейсера-вертолетоносцы;
 - вспомогательные крейсера;
 - учебные крейсера.
4. Фрегаты:
 - фрегаты УРО
5. Корветы.
6. Эскадренные миноносцы.
7. Миноносцы.
8. Канонерские лодки.
9. Подводные лодки.

II. Русская классификация 1892 года.

Введена в действие 1 февраля 1892 года

1. Эскадренные броненосцы.
2. Броненосцы береговой обороны.
3. Крейсера:
 - крейсера 1-го ранга;
 - броненосные крейсера;
 - бронепалубные крейсера;
 - крейсера 2-го ранга;
 - минные крейсера;
 - вспомогательные крейсера.
4. Эскадренные миноносцы.
5. Миноносцы:
 - истребители;
 - контрминоносцы
6. Миноноски.
7. Минные катера.
8. Минные заградители.
9. Канонерские лодки.
10. Вспомогательные суда:

- учебные корабли;
- госпитальные суда;
- плавмастерские;
- посыльные суда, авизо (с 1906 года).

11. Подводные лодки (с 1906 года).

III. Русская классификация 1907 года. Введена в действие
10 октября 1907 года

1. Линейные корабли.
2. Крейсера:
 - броненосные крейсера;
 - вспомогательные крейсера.
3. Эскадренные миноносцы.
4. Миноносцы.
5. Канонерские лодки:
 - мореходные канонерские лодки;
 - речные канонерские лодки;
 - башенные речные канлодки;
 - бронепалубные речные канлодки
6. Плавучие батареи.
7. Подводные лодки.

Русская классификация 1915 года

1. Линейные корабли.
2. Крейсера:
 - линейные крейсера;
 - гидрокрейсера;
 - вспомогательные крейсера
3. Гидроавиатранспорты.
4. Эскадренные миноносцы.
5. Миноносцы.
6. Минно-тральные корабли:
 - минные заградители;
 - малые моторные заградители;
 - тральщики.
7. Сетевые заградители.
8. Посыльные суда:

- речные посыльные суда.
- 9. Канонерские лодки:
 - речные канонерские лодки;
 - малые речные канлодки.
- 10. Плавучие батареи.
- 11. Десантные корабли:
 - десантные баржи.
- 12. Боевые катера:
 - сторожевые катера;
 - сторожевые катера-истребители;
 - бронекатера;
 - бронекатера-разведчики;
 - дозорные бронекатер.
- 13. Учебные:
 - учебно-артиллерийские корабли;
 - учебные суда.
- 14. Императорские яхты.
- 15. Вспомогательные корабли и суда:
 - спасательные суда.
- 16. Подводные лодки:
 - подводные минные заградители.

IV. Британская классификация с дополнениями 1917 года

1. Линейные корабли.
2. Линкоры-крейсера.
3. Авианосцы.
4. Гидроавианосцы.
5. Вспомогательные гидроавианосцы.
6. Крейсера:
 - линейные крейсера;
 - легкие линейные крейсера;
 - крейсера 1-го класса;
 - броненосные крейсера;
 - бронепалубные крейсера;
 - крейсера 2-го класса;
 - крейсера 3-го класса. Скауты;

- вспомогательные крейсера.
- 7. Эскадренные миноносцы:
 - лидеры.
- 8. Миноносцы.
- 9. Броненосцы береговой обороны.
- 10. Мониторы:
 - морские мониторы;
 - речные мониторы.
- 11. Канонерские лодки:
 - речные канонерские лодки.
- 12. Плавающие батареи.
- 13. Сторожевые корабли:
 - шлюпы;
 - патрульные корабли;
 - патрульные корабли-ловушки.
- 14. Минно-тральные корабли:
 - минные заградители;
 - тральщики;
 - вспомогательные тральщики.
- 15. Десантные корабли:
 - лихтеры.
- 16. Боевые катера:
 - торпедные катера;
 - сторожевые катера
- 17. Подводные лодки:
 - океанские подлодки;
 - эскадренные подлодки;
 - подлодки-охотники;
 - подводные мониторы;
 - малые подлодки береговой обороны.

Японская классификация 1913 года

1. Линейные корабли.
2. Линейные крейсера.
3. Крейсера:
 - крейсера 1-го класса;

- крейсера 2-го класса.
- 4. Корабли береговой обороны:
 - корабли береговой обороны 1-го класса;
 - корабли береговой обороны 2-го класса.
- 5. Канонерские лодки:
 - канонерские лодки 1-го класса;
 - канонерские лодки 2-го класса.
- 6. Эсминцы:
 - эскадренные миноносцы 1-го класса;
 - эскадренные миноносцы 2-го класса;
 - эскадренные миноносцы 3-го класса;
- 7. Миноносцы:
 - миноносцы 1-го класса;
 - миноносцы 2-го класса;
- 8. Подводные лодки.

V. Классификация кораблей ВМФ СССР

1. Линейные корабли.
2. Авианосцы.
3. Крейсера:
 - тяжелые крейсера;
 - тяжелые авианесущие крейсера;
 - тяжелые атомные ракетные крейсера;
 - легкие крейсера;
 - крейсера-вертолетоносцы;
 - ракетные крейсера;
 - противолодочные крейсера.
4. Эсминцы:
 - лидеры;
 - большие эсминцы.
5. Противолодочные корабли:
 - большие противолодочные корабли;
 - малые противолодочные корабли.
- Охотники:
 - большие охотники;
 - малые охотники;

- бронированные малые охотники;
 - морские охотники;
6. Ракетные корабли:
- большие ракетные корабли;
 - малые ракетные корабли;
 - малые ракетные корабли на подводных крыльях;
 - ракетные корабли на воздушной подушке.
7. Артиллерийские корабли:
- малые артиллерийские корабли.
8. Сторожевые корабли:
- пограничные сторожевые корабли;
 - речные пограничные сторожевые корабли.
9. Мониторы:
- морские мониторы;
 - речные мониторы;
 - большие мониторы;
 - средние мониторы;
 - малые мониторы;
 - озёрные мониторы;
 - шхерные мониторы.
10. Канонерские лодки:
- Мореходные канонерские лодки.
 - Речные канонерские лодки.
 - Бронированные башенные корабли.
 - Речные канонерские лодки ПВО.
 - Малые канонерские лодки.
11. Плавающие батареи.
12. Минно-тральные корабли:
- Минные заградители.
 - Тральщики.
 - Эскадренные тральщики.
 - Базовые тральщики.
 - Рейдовые тральщики.
13. Десантные корабли:
- Большие десантные корабли.
 - Средние десантные корабли.

- Малые десантные корабли.
- Малые десантные корабли на воздушной подушке.
- Корабли огневой поддержки десанта.
- Десантные катера.
- Десантные катера на воздушной подушке.
- Штурмовые десантные катера на воздушной подушке.
- Десантные боты.

14. Боевые катера:

- Торпедные катера.
- Торпедные катера на подводных крыльях.
- Ракетные катера.
- Ракетные катера на подводных крыльях.
- Сторожевые катера.
- Пограничные сторожевые катера.
- Патрульные катера.
- Патрульные катера на воздушной каверне.
- Катера-дымозавесчики.
- Катера ПВО.

Бронекатера.

- Большие бронекатера.
- Малые бронекатера.
- Морские бронекатера.
- Речные бронекатера.
- Озёрные бронекатера.
- Шхерные бронекатера.
- Бронекатера ПВО.

15. Вспомогательные суда:

- Гидрографические суда.
- Океанографические суда.
- Опытные суда.

Суда снабжения:

- Танкеры снабжения.
- Ледокольные суда снабжения.
- Суда атомного технологического обслуживания.

Ледоколы:

- Линейные ледоколы.

- Портовые ледоколы.
- Спасательные суда:
- Буксиры-спасатели.
- Судоподъемные суда.
- Суда-носители глубоководных спасательных аппаратов.
- Суда-мишени.
- Торпедоловы.
- Водоумягчительные суда.
- Килекторные суда.
- Суда контроля физических полей.
- Суда измерительного комплекса.
- Суда размагничивания.
- Суда энергетического обеспечения.
- Водолазные боты.
- Плавбазы.
- Плавмастерские.
- Плавказармы.
- Плавучие электростанции.
- Плавучие отопительные станции.
- Плавучие покрасочные станции.
- Блокшивы.
- Дноуглубительные суда.
- Земснаряды.
- Плавкраны.
- Плавучие доки:
- Большие плавучие доки.
- Средние плавучие доки.
- Малые плавучие доки.
- Транспортные плавучие доки.
- Баржи:
- Морские баржи.
- Морские артиллерийские баржи.
- Морские ракетные баржи.
- Морские минно-торпедные баржи.
- Морские сухогрузные баржи.
- Морские рефрижераторные баржи.

- Морские водоналивные баржи.
- Морские нефтеналивные баржи.
- Морские судоподъемные баржи.
- Рейдовые баржи.
- Рейдовые артиллерийско-минно-торпедные баржи.
- Рейдовые сухогрузные баржи.
- Рейдовые нефтеналивные баржи.
- Рейдовые мусороотвозные баржи.
- Рейдовые грунтоотвозные баржи.

Катера:

- Санитарные катера.
- Водолазные катера.
- Противопожарные катера.
- Разъездные катера.
- Экологические катера.

Гидрографические катера:

- Малые гидрографические катера.

Катера-заправщики.

16. Подводные лодки:

Дизельные подводные лодки:

- Дизельные подводные лодки с баллистическими ракетами.
- Дизельные подводные лодки с крылатыми ракетами.

Атомные подводные лодки:

- Атомные подводные лодки с баллистическими ракетами.
- Атомные ракетные подводные крейсера.
- Атомные ракетные подводные крейсера стратегического назначения.
- Тяжелые атомные ракетные подводные крейсера стратегического назначения.
- Атомные подводные лодки с крылатыми ракетами.
- Опытные атомные подводные лодки.

VI. Американская классификация с тактическими кодами Крупные (капитальные) корабли

1. Авианесущие корабли.

2. Авианосцы:

- CV Тяжелые авианосцы (1921–1975), с 1975 года — многоцелевые.
 - CVA Ударные авианосцы (с 1975 года исключен).
 - CVAN Ударные авианосцы с ядерной энергетической установкой (с 1975 года исключен).
 - CVN Многоцелевые авианосцы с ЯЭУ.
 - CVB Большие авианосцы (с 1975 года исключен).
 - AV Авиатранспорты (с 1955 года исключен).
 - AVP Малые авиатранспорты (с 1955 года исключен).
 - AVD Авиатранспорты-эсминцы (с 1955 года исключен).
 - CVU Транспортные авианосцы (с 1955 года исключен).
 - CVE Эскортные авианосцы (с 1955 года исключен).
 - AVG (1941–1942), ACV (1942) Вспомогательные эскортные авианосцы.
 - CVL Лёгкие авианосцы (с 1955 года исключен).
 - CVS Авианосцы противолодочной обороны (с 1975 года исключен).
 - CVT Учебные авианосцы.
3. Вертолетоносцы:
- CVNA Десантные вертолётноносцы (с 1975 года исключен).
 - CVHE Эскортные вертолётноносцы (с 1975 года исключен).
4. В Броненосцы (с 1920 года исключен).
5. ВВ Линейные корабли.
6. ВВG Линейные корабли УРО.
7. ВМ Мониторы (с 1920 года исключен).
8. С Крейсера:
- СВ Линейные крейсера (до 1943 года), большие крейсера (1943–1955).
 - СВС Линейные крейсера управления (ни одного не было введено в строй).
 - АСR Броненосные крейсера (с 1920 года исключен).
 - СА Тяжелые крейсера (до 1955 года), артиллерийские крейсера (1955–1975).
 - САG Тяжёлые крейсера УРО (с 1975 года исключен).
 - CSGN Ударные крейсера с ЯЭУ (ни одного не было введено в строй).

- SS Крейсера управления (с 1975 года исключен) CG Крейсера УРО (с 1975 года).
 - CGN Крейсера УРО с ЯЭУ (с 1975 года).
 - CL Легкие крейсера (с 1962 года исключен).
 - CLG Лёгкие крейсера УРО (с 1962 года исключен).
 - CLGN Лёгкие крейсера УРО с ЯЭУ (с 1962 года исключен).
 - CLK Противолодочные крейсера (с 1951 года исключен).
 - CS Разведывательные крейсера (с 1975 года исключен).
 - CLA Крейсера ПВО (с 1962 года исключен).
9. D (до 1920 года), DD (с 1920 года) Эсминцы:
- DL Лидеры (с 1955 года исключен).
 - DE(до 1945 года),DDE Эскортные эсминцы (с 1962 года исключен).
 - DDG Эсминцы УРО.
 - DDK Эсминцы противолодочной обороны (с 1950 года исключен).
 - DDR Эсминцы радиолокационного дозора (с 1975 года исключен).
 - Эсминцы-минзаги:
 - DM Быстроходные минзаги (с 1955 года исключен).
 - DMS Быстроходные тральщики (с 1955 года исключен).
10. FF Фрегаты:
- DLG (до 1975 года), PFG, FFG (с 1975 года) Фрегаты УРО.
 - DLGN Фрегаты УРО с ЯЭУ (с 1975 года исключен).
 - FFL Лёгкие фрегаты.
 - FFR Фрегаты радиолокационного дозора (с 1955 года исключен).
 - FFT Учебные фрегаты (с 1955 года исключен).
11. K Сторожевые корабли (с 1955 года исключен):
- DE Сторожевые корабли океанской зоны (с 1975 года исключен).
 - DEG Сторожевые корабли океанской зоны с УРО (с 1975 года исключен).
 - DER Сторожевые корабли радиолокационного дозора (с 1975 года исключен).
12. LCS Корабли береговой охраны (с 2003 года).

13. М Мониторы.

14. Подводные лодки.

- SC Крейсерские подводные лодки.
- SF Эскадренные подводные лодки.
- SM Подводные минные заградители.
- SS Ударные многоцелевые подводные лодки.
- SSA, ASSP, APSS, SSLP Подводные лодки снабжения.
- SSAN Атомные подводные лодки снабжения.
- SSB Подводные лодки с баллистическими ракетами.
- SSBN Атомные подводные лодки с баллистическими ракетами.
- SSC Подводные лодки береговой обороны (малые ПЛ).
- SSG Подводные лодки с крылатыми ракетами.
- SSGN Атомные подводные лодки с крылатыми ракетами.
- SSI, SSP Ударные многоцелевые подводные лодки с двигателями замкнутого цикла.

15. SSK Патрульные подводные лодки.

- SSM Сверхмалые подводные лодки.
- SSN Многоцелевые атомные подводные лодки.
- SSO, AOSS Подлодки-танкеры.
- SSQ Подводные лодки связи.
- SSQN Атомные подводные лодки связи.
- SSR Подводные лодки радиолокационного дозора.
- SSRN Атомные подводные лодки радиолокационного дозора.
- SST Учебные подводные лодки.
- AGSS Вспомогательные подводные лодки.
- LPSS Десантно-транспортные подводные лодки.
- IXSS Неклассифицируемые подводные суда.
- MTS Атомные учебные подлодки-блокшивы.
- Патрульные корабли:
- PE, PC Морские охотники.
- PB Сторожевые катера.
- PBR Речные сторожевые катера.
- PCF Быстроходные сторожевые катера.
- PF Патрульные фрегаты.
- PG Канонерские лодки.

- PR Речные канонерские лодки.
16. Боевые катера:
- PGH Артиллерийские катера на подводных крыльях.
 - PHM Ракетные катера на подводных крыльях.
 - PT Торпедные катера.
 - PTG Малые ракетные катера.
 - ASPB Катера огневой поддержки десанта.
 - PACV Сторожевые катера на воздушной подушке.
17. Десантные корабли:
- КА, LKA Десантные транспорты.
 - APA Войсковые десантные транспорты.
 - APD Быстроходные транспорты.
 - LCC Штабные корабли десанта.
 - LHA Универсальные десантные корабли.
 - LHD Универсальные десантные корабли-доки.
 - LPA, LSD Десантно-вертолетные корабли-доки.
 - LPD Десантные транспорты-доки.
 - LPH Десантные вертолетоносцы.
 - LSH Тяжелые десантные корабли.
 - LSIL Большие десантные корабли.
 - LSL Десантные корабли снабжения.
 - LSSL Корабли огневой поддержки десанта.
 - LSM Средние десантные корабли.
 - LSM(R) Средние десантные корабли с ракетным вооружением.
 - LST Танкодесантные корабли.
 - LSV Десантные корабли колесной техники.
18. Десантные катера:
- LCA Штурмовые десантные катера.
 - LCAC Десантные катера на воздушной подушке.
 - LCGF Флагманские десантные катера.
 - LCH Тяжелые десантные катера.
 - LCI(G)(L)(M)(R), LCP Десантные катера пехоты.
 - LCL Десантные катера снабжения.
 - LCM Десантные катера боевой техники.
 - LCSA Десантные катера на воздушной подушке.

- LCS(L) Десантные катера поддержки.
- LCT Танкодесантные катера.
- LCU Многоцелевые десантные катера.
- LCVP Универсальные десантные катера.

19. Прочие корабли.

Минно-тральные корабли:

- AM Тральщики.
- AMb Рейдовые тральщики
- AMc Базовые тральщики.
- AMCU Подводные тральщики-искатели мин.
- MSO Океанские тральщики.
- MSC Тральщики прибрежной зоны.
- MCM Противоминные корабли.
- MCS Корабли трального обеспечения.
- MH(C)(I)(O)(S) Тральщики-искатели мин.
- CM Минзаги.
- CMc, MLC Базовые минзаги.

SP Корабли береговой охраны:

- PCE Эскортные патрульные катера.
- PCF Быстроходные патрульные катера.
- WAVP Мореходные авиатендеры (с 1955 года исключен).
- WDE Эскортные эсминцы береговой охраны (с 1962 года исключен).
- WPC, WHEC Сторожевые корабли большой автономности.
- WMEC Сторожевые корабли средней автономности.
- WPB Сторожевые катера.
- WPG Мореходные канлодки береговой охраны (с 1955 года исключен).

Плавбазы:

- AD Плавбазы эсминцев.
- AGP Плавбазы патрульных катеров.
- AR, YR Плавмастерские.
- YRB Плавмастерские-дебаркадеры.
- AS Плавбазы подводных лодок.
- AVP Плавбазы база гидросамолётов (с 1955 года исключен).

Суда снабжения:

- AC Угольщики.
- AE Склады боеприпасов.
- AFS Транспортные снабжения.
- AO Эскадренные танкеры.
- AOE Быстроходные универсальные транспорты снабжения.
- AOR Универсальные танкеры.
- AW Опреснительные станции.
- AKE Универсальные транспорты снабжения и боеприпасов (с 2002 года).

Вспомогательные корабли:

- AN Сетевые заградители.
- ARL Плавмастерские катеров или десантных средств.
- AGHS Суда обеспечения патрульных сил.

Корабли и суда обеспечения:

- ACS, AB, YD Плавкраны.
- AG: Вспомогательные суда.
- AGDE, AGFF Экспериментальные корабли.
- AGDS Суда обеспечения глубоководных работ.
- AGER Опытные корабли.
- AGF Вспомогательные корабли управления.
- AGM Суда телеметрии.
- AGOR Океанографические суда.
- AGOS Суда разведки акваторий.
- AGS Гидрографические суда.
- AGSS Опытные подводные лодки.
- AGTR Корабли электронной разведки.
- AH Госпитальные суда. .

АК Транспортные:

- AKR Транспортные самоходной техники.
- AKS: Сухогрузы.
- AOG Танкеры – бензовозы.
- AOT Нефтеналивные танкеры.
- AP Войсковые транспорты.
- ARC Кабельные суда.

- APL Плавказармы.
- APB Самоходные плавказармы.
- ARS Спасательные суда.
- ASR Спасательные суда подводных лодок.
- AT: Морские буксиры:
 - ATA Вспомогательные морские буксиры.
 - ATF Океанские буксиры.
 - ATS Универсальные спасательные суда.
 - AVB Корабли снабжения авиации.
 - AVT Учебные корабли авиации ВМС .
- Служебные суда:
 - AFDB Большие плавучие доки.
 - AFDM Средние плавучие доки.
 - AFDL Малые плавучие доки.
 - ARD Ремонтные плавучие доки.
 - ARDM Сухие ремонтные плавучие доки.
 - YFD Плавучие доки верфей.
 - DSV: Глубоководные аппараты.
 - DSRV Глубоководные спасательные аппараты.
 - NR Научно-исследовательские подлодки.
 - YC Лихтеры.
 - YCV –самолетовозы.
 - YCF Железнодорожные паромы.
 - YDT Водолазные боты.
 - YF Носимые лихтеры.
 - YFN Несамходные носимые лихтеры.
 - YFNB Большие несамходные носимые лихтеры.
 - YFND Несамходные лихтеры плавдоков.
 - YFNX Специальные несамходные лихтеры.
 - YFB Паромные средства.
 - YFP Плавучие электростанции.
 - YFR Лихтеры –рефрижераторы.
 - YFRN: Несамходные лихтеры –рефрижераторы.
 - YFRT Тендеры обеспечения полигонов.
 - YFU Портовые баржи.
 - YG Мусорные лихтеры.

- YGN Несамходные мусорные лихтеры.
- YLC Судоподъёмные суда.
- YM Земснаряды.
- YMN Несамходные земснаряды.
- YNG Боновые заградители.
- YNT Тендеры — сетевые заградители.
- YO Нефтеналивные баржи.
- YON Несамходные нефтеналивные баржи.
- YOG Бензоналивные баржи.
- YOGN Несамходные бензоналивные баржи.
- YOS Баржи-хранилища нефтепродуктов.
- YP Учебные патрульные катера.
- YPD Плавучие коперы.
- YRBM Баржи-столовые.
- YRDH Плавдоки — мастерские по корпусным работам.
- YRDM Плавдоки — мастерские по механическим работам.
- YRR Плавмастерские для ремонта судов с ЯЭУ.
- YRST Тендеры спасательно-судоподъёмных судов.
- YSD Плавкраны выгрузки самолётов.
- YSR Грунтоотвозные шаланды.
- YT Портовые буксиры.
- YTB Большие портовые буксиры.
- YTM: Средние портовые буксиры.
- YTL: Малые портовые буксиры.
- YTT Суда для испытания торпед.
- YW Водоналивные баржи.
- YWN Несамходные водоналивные баржи.
- IX Неклассифицируемые суда.
- X Неклассифицируемые подводные аппараты.

Особенностью анализируемого периода, начало которого приходится на двадцатые годы прошлого века, является то, что именно тогда практически во всех странах мира формировалась долгосрочная национальная политика в области перспективного военного кораблестроения, определялся облик национальных флотов на достаточно долгую перспективу. Обратимся к опыту

формирования военно-морских флотов основных морских держав того времени.

1. Англия

Английский флот в середине 20-х годов прошлого века был по-прежнему самым мощным флотом мира. В состав английского флота на конец 1927 года — начало 1928 года входило 47 крейсеров, из них не менее 30 современных. Такому обилию современных крейсеров Англия должна быть обязана своему Адмиралтейству. Великобритания была первой державой, обратившей внимание на исключительно положительный опыт боевого применения легких германских крейсеров в Первую мировую войну. Англия стала единственной страной, обладающей сильнейшим крейсерским флотом. В это время США и Япония были увлечены соревнованием в строительстве «сверхдредноутов».

В начале 1926 года в Англии была принята новая кораблестроительная программа, рассчитанная на пять лет. Программа включала закладку следующих кораблей:

- 9 – крейсеров типа «А», водоизмещением 10000 тонн;
- 7 – крейсеров типа «В», водоизмещением 8400 тонн;
- 27 – эскадренных миноносцев;
- 5 – канонерских лодок;
- 24 – подводные лодки;
- 1 – авианосец;
- 7 – специальных судов.

Кроме того, в состав ВМС Англии входили 17 лидеров и 151 эскадренный миноносец. В течение 1928–1929 годов и 1929–1930 годов было заложено еще по 9 эскадренных миноносцев.

Картину, аналогичную развитию минных сил, представляет собой развитие английского подводного флота. Грандиозный успех немецких подводников в Первую мировую войну вынудил английское адмиралтейство пересмотреть свое отношение к подводным силам. Так, еще в конце войны на стапелях Англии находились 77 подводных лодок.

В 1927 году в составе ВМС Англии насчитывалось 100 современных подводных лодок, вступивших в строй с 1924 года. В со-

ставе подводных сил Англии в то время были единственные в мире лодки с паровой турбиной. Всего их было 25 единиц. Однако опыт использования этих кораблей был отрицательным, и все лодки данного типа были списаны.

На 1 июня 1928 года в составе подводных сил Англии было 56 подводных лодок. Более 10 лодок находились на стапелях заводов (из них 5 впервые в истории – на частных заводах).

В 1928–1929 и 1929–1930 годах было заложено дополнительно 6 подводных лодок новых проектов.

В 1931 году подводный флот Англии уже насчитывал 80 достаточно современных подводных лодок:

- 2 подводных крейсера надводным водоизмещением 3000 тонн;
- 1 подводный крейсер надводным водоизмещением 2000 тонн;
- 2 подводных монитора надводным водоизмещением 1600 тонн;
- 26 подводных лодок океанского типа надводным водоизмещением 1500 тонн;
- 30 больших подводных лодок надводным водоизмещением 1000 тонн;
- 19 малых подводных лодок надводным водоизмещением 500 тонн.

Авианосный флот Англии на 1.6.1928 года уже включал в свой состав 7 авианосцев.

Согласно судостроительной программе 1929 – 1930 годов, в Великобритании закладывался еще один авианосец. В этот же период в Англии было выполнено величайшее по тому времени сооружение. Был построен самый большой в мире док, емкость которого составляла 50000 тонн.

В дальнейшем идеология военного судостроения в Англии сохранилась до начала 40-годов.

2. Соединенные Штаты Америки

Соединенные Штаты Америки были единственным государством, имеющим предельно допустимый состав линейного флота, оговоренный Вашингтонским совещанием.

Только в 1932 году США получает право на закладку новых 4 линейных кораблей на замену тем, у которых вышел срок службы. В 1936 году эти корабли вошли в Крейсерский флот США по сравнению с линейным флотом был незначительным. В 1928 году ВМС США имели в своем составе фактически 10 современных крейсеров. Однако еще в 1924 году Конгресс США принимал решение о строительстве дополнительно 8 крейсеров. Два из них были заложены только в 1926 году. Остальные – в 1930 году.

С 1928 года в США началась усиленная компания по строительству крейсерского флота. Удивительно, но идею дальнейшего строительства крейсеров в США в рамках различных проектов выносил на обсуждение в Конгресс сам 30-й Президент США Калвин Кулиджа (1872–1933). Однако, даже несмотря на это, поддержки эти проекты не имели. Правительство К. Кулиджа всячески содействовало восстановлению военного и промышленного потенциала Германии, и исключительно активно проводило политику непризнания СССР.

К концу 1931 года американский крейсерский флот насчитывал 18 крейсеров. В дальнейшем специалисты ВМС США свое отношение к строительству крейсеров пересмотрели. Американский флот был в то время не сбалансирован. Согласно обоснованной точке зрения Главнокомандующего британским Гранд-флотом, а затем и Первого Морского Лорда (1916–1917 годы), адмирала Джона Рушворта Джеллико, современная эскадра для обладания всеми необходимыми тактическими свойствами должна была иметь на каждые 3 линейных корабля минимум 5 крейсеров. Следует отметить, что для специалистов, занимающихся историей Военно-морских флотов интересна причина назначения Д. Джеллико Первым Морским Лордом. По мнению историков, основной смысл перемещения Д. Джеллико с действующего флота в главный кабинет Адмиралтейства заключался в том, что именно его считали тем человеком, который лучше других мог решить проблему скорейшей организации в конце 1916 года английской противолодочной обороны. Д. Джеллико с честью выполнил поставленную перед ним задачу. В апреле 1917 года, после того, как Германия начала широкомасштабную подводную войну, Д. Джеллико разработал и внедрил систему конвоев. Предложенная система конвоев оказа-

лась достаточно эффективной, её основы сохранились и до настоящего времени.

С учетом подхода Д. Джеллико, при наличии у США 18 линейных кораблей, ее крейсерский флот только для достижения нормального соотношения сил в эскадре должен был состоять из 30 крейсеров. Г. Александровский в своей статье «Современное состояние флотов Великих держав» (Зарубежный морской сборник №1, июль, 1928 г.) пишет: «Поэтому становится понятным настойчивость Президента К. Кулиджа в вопросе усиления отечественного крейсерского флота».

Минный флот США в середине 20-х годов был сильнейший в мире и в 1,5 раза превосходил аналогичный флот Англии.

В указанной выше статье Г. Александровский так характеризует минный флот США: «Построенный к концу Первой мировой войны с целью парализовать действия немецких подводных лодок в Атлантическом океане и тем самым обезопасить перевозку войск с одного материка на другой, американский минный флот представляет собой один лишь тип миноносца, что является большим тактическим преимуществом. Недостатком американского минного флота является полнейшее отсутствие лидеров миноносцев».

В конце 20-х годов американское Адмиралтейство учло этот недостаток, и разработанный проект новой судостроительной программы предусматривал строительство лидеров.

Всего в составе минного флота США на конец 20-х годов насчитывалось 274 эскадренных миноносца.

Подводный флот США в начале 30-х годов включал в свой состав три категории подводных лодок:

1. Эскадренные подводные лодки (океанские):
 - 3 – водоизмещением 2200/2530 тонн;
 - 3 – водоизмещением 1120/1515 тонн.
2. Подводные лодки 1-го класса (открытого моря):
 - 3 – водоизмещением 1010/1250 тонн;
 - 46 – водоизмещением 850/1050 тонн.
3. Подводные лодки 2-го класса:
 - 27 – водоизмещением 540/650 тонн;
 - 15 – водоизмещением 520/600 тонн;

- 6 – водоизмещением 365/440 тонн;
- 3 – водоизмещением 350/420 тонн;
- 4 – водоизмещением 400/550 тонн.

Всего подводные силы США к началу 30-х годов включали в свой состав 110 подводных лодок.

Слабой стороной американских подводных лодок, как практически и всех иностранных, являлось недостаточное торпедное и минное вооружение.

В 30-е годы программа подводного кораблестроения США была пересмотрена в сторону увеличения строительства крейсерских подводных лодок большого водоизмещения. В новой программе, принятой в 1930 году, планировалось строительство 32 подводных лодок.

Авианосный флот США на 1.1.1928 года включал в себя 2 авианосца.

Обращает внимание на себя тот факт, что, начиная с 30-х годов, американское военное судостроение практически до настоящего времени развивается исключительно динамично. В 30-е годы столь бурное развитие кораблестроения США было связано в том числе с наметившейся конфликтной ситуацией с Англией и Францией. Сегодня развитие ВМС американские специалисты связывают в первую очередь с проводимой внешней политикой, политикой диктата во всем мире.

3. Япония

Военно-морской флот Японии по своей структуре напоминал английский флот. На конец 20-х годов XX века крейсерский флот Японии насчитывал 24 крейсера различного водоизмещения (от 3150 до 7100 тонн). Из всего состава крейсеров 18 были самыми быстроходными кораблями этого класса в мире. Их полная скорость составляла 33–34 узла.

Характеризуя их вооружение, Г. Александровский пишет, что «в соответствии с водоизмещением нет более сильных кораблей этого типа ни в одном флоте...»

В соответствии с кораблестроительной программой 1926 года, в Японии были построены еще 4 крейсера, и в начале 30-х годов крейсерский флот насчитывал уже 29 кораблей.

Минный флот Японии традиционно включал в себя эскадренные миноносцы 1 и 2 класса. На 1.1.1928 года в состав Японского флота входило 46 эскадренных миноносцев 1-го класса (водоизмещением от 1150 до 1450 тонн) и 49 эскадренных миноносцев 2-го класса (водоизмещением от 665 до 900 тонн).

Подводный флот включал в свой состав подводные лодки трех классов (всего 59 лодок):

- 10 – подводных лодок 1-го класса (океанского типа водоизмещением от 1150/1750 до 2200/2850 тонн);
- 45 – подводных лодок 2-го класса (открытого моря водоизмещением от 665/1000 до 1000/1500 тонн);
- 4 – подводные лодки 3-го класса (береговой обороны водоизмещением от 280/330 до 460/700 тонн).

В конце 1931 года подводный флот Японии пополнился и стал составлять 81 подводную лодку.

В будущем число подводных лодок несколько сократилось, однако их распределение по классам сохранилось до конца 30-х годов.

Авианосные силы Японии насчитывали в своем составе 5 авианосцев и один авианосный транспорт. Число авианосцев ко Второй мировой войне увеличилось.

4. Франция

Подъем флота Франции после Первой мировой войны специалисты связывают с принятием в 1922 году парламентом страны исторического документа «Закона о флоте». В соответствии с данным законом была принята и новая кораблестроительная программа.

Программа предусматривала закладку в течение 3-х лет 3 крейсеров, 6 лидеров, 12 эскадренных миноносцев, 12 подводных лодок и достройку авианосца.

Всего в период 1922–1928 годы во Франции были заложены:

- 8 крейсеров;
- 18 лидеров;
- 26 эскадренных миноносцев;
- 48 подводных лодок (из них 1 крейсер, 19 лодок океанского типа, 9 открытого моря, 16 внутреннего моря, 3 заградителя).

В 1932 году были заложены 1 крейсер, 6 лидеров, 6 эскадренных миноносцев. Всего в составе французского флота в конце 1928 года было:

- 9 крейсеров (водоизмещением от 3500 до 10000 тонн);
- 53 эскадренных миноносца;
- 7 лидеров;
- 56 подводных лодок (из них подводных лодок 1-го класса 24, 2-го класса 27, подводных заградителей 5).

К моменту завершения программы, предусмотренной «Законом о флоте», в составе французских ВМС состояло 9 крейсеров, 24 лидера, 42 эскадренных миноносца, 69 подводных лодок.

Следует отметить, что основной причиной ускоренного развития французского флота послужила угроза ее североафриканским колониям. Первые заложенные корабли были спроектированы исключительно исходя из стратегических требований защиты морских путей из Марселя в Тунис, Алжир и Марокко. Поэтому создавались корабли открытого моря, но недостаточно приспособленные для действия в отдаленных океанских зонах. По мере роста значимости для Франции заокеанских колоний, потребовалась защита и океанских путей сообщения. В результате водоизмещение французских кораблей даже внутри одного класса постепенно стало увеличиваться.

5. Италия

Италия всегда отличалась самобытным кораблестроением. Итальянский инженер Куниберти по праву считается одним из талантливейших конструкторов надводных кораблей. По образцу созданного им дредноута многие страны мира строили свои линейные корабли. После завершения Первой мировой войны Италия, как и Франция, пополнила свой флот немецкими и австрийскими кораблями, совершенно приостановив свое судостроение.

Первая послевоенная кораблестроительная программа была разработана правительством Италии в 1923 году. Данная программа содержала постройку 5 крейсеров, 16 эскадренных миноносцев и 12 подводных лодок. Следующей национальной кораблестроительной программой была программа 1927 года.

После завершения строительства кораблей в рамках представленных программ военно-морские силы Италии включали в свой боевой состав следующие корабли:

- 6 крейсеров;
- 20 лидеров;
- 50 эскадренных миноносцев;
- 58 подводных лодок.

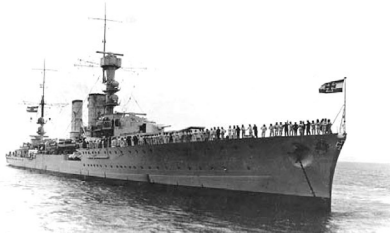
Подъем кораблестроения Италии начался с середины 30-х годов.

В конце 20-х годов подлинную революцию в надводном кораблестроении совершил созданный в Германии «карманный линкор» с дизельной энергетической установкой. Международная пресса писала, что «появление таких кораблей может вызвать глубокую реакцию в международном положении, так как их постройка не предвиделась при составлении Вашингтонского договора. Боеспособность этих кораблей выше Вашингтонских крейсеров, они более быстроходны, чем любой существующий линейный корабль, и очень трудно найти тип кораблей, кроме линейных крейсеров (которых во всем мире всего 8), могущих с ними иметь дело. Поэтому весьма вероятно, что новые германские корабли повлекут за собой ревизию правил Вашингтонского договора относительно конструкции корабля».

Созданием кораблей подобного типа открывается новая эра военного кораблестроения.

6. Германия

По мирному договору Германии были оставлены устаревшие корабли, 8 броненосцев, 8 крейсеров, 36 эскадренных миноносцев. В составе действующего флота Германии разрешалось иметь 6 линейных кораблей, 6 крейсеров, 12 эскадренных миноносцев, 12 миноносцев. В 1921 году в Германии закладывается первый послевоенный крейсер «Эмден». С 1924 года началось строительство 12 миноносцев типа «хищные звери и птицы». В 1925 году закладываются современные крейсера «Кёнигсберг», «Карлсруэ» и «Кёльн», а также один опытный миноносец. В 1927/28 годах Германия приступила к строительству еще одного легкого крейсера «Лейпциг» и одного линейного корабля. Одновременно строились учебные и вспомогательные корабли.



Немецкий легкий крейсер «Эмден»

Версальским договором было ограничено водоизмещение этих кораблей. Так, линейные корабли не должны были иметь водоизмещение более 10000 тонн, крейсера 6000 тонн, эскадренные миноносцы 800 тонн и миноносцы 200 тонн.

Первые проекты крупных немецких надводных кораблей появились уже в 1920 году. К 1923 году под руководством доктора технических наук Пауля Прессе были созданы 4 проекта принципиально новых линейных кораблей с многочисленными вариантами. Первый проект корабля, который должен был заменить устаревшие броненосцы, получил название «броненосный корабль «А». 5 февраля 1923 года в Киле был заложен первый «броненосный корабль «А», впоследствии названный «Дойчланд» («Германия»). В 1931 году рейхстаг одобрил финансирование второго броненосного корабля нового проекта.

В целом, «План замены кораблей германского флота», подписанный ещё 8 сентября 1929 года и одобренный рейхстагом в 1932 году, предусматривал строительство 8 кораблей подобного типа, последний из которых должен был вступить в строй в 1940 году. «Карманные линкоры», по мнению специалистов, совершили революционный прорыв в технологии военного кораблестроения. Первый карманный линкор «Германия» вступил в строй в декабре 1933 года. Второй «карманный линкор» «Адмирал Шеер» был заложен в июне 1931 года, а в ноябре 1934 года он был включен в состав германского флота. Третий «карманный линкор» «Адмирал граф Шпее» был заложен в Вильгельмсхафене в октябре 1932 года. В июле 1936 года «карманный линкор» «Адмирал граф Шпее» становится флагманским кораблем германского Военно-морского флота.

Все эти построенные корабли отличались друг от друга по главным размерениям, водоизмещению, системам бронирования. Более того, уже в процессе эксплуатации они постоянно перестра-

ивались. Например, на «карманном линкоре» «Дойчланд» (в 1939 году переименованный в «Лютцов») в 1935 году между боевой мачтой и дымовой трубой была установлена катапульта для самолета «Хенкель-60». В 1940 го-



«Карманный линкор»
«Адмирал граф Шпее»

ду данный корабль прошел модернизацию. На нем была установлена новая носовая часть с наклонным форштевнем «атлантического» типа. Официальное германское обозначение кораблей данного типа – «броненосец». По силе наступательных и защитных свойств эти корабли вплотную приблизились к линкорам, по скорости хода – к крейсерам. По дальности плавания «карманные линкоры» превосходили любой корабль современной ему постройки. Например, дальность плавания этих кораблей на экономической скорости превышала 18000 миль. Достоинством «карманных линкоров» явилось и их ограниченная осадка, обеспечивающая кораблю плавание в прибрежных водах. Главная энергетическая установка состояла из восьми бескомпрессорных двухтактных реверсивных двигателей двойного действия с независимыми продувочными насосами. Каждые четыре двигателя работали через зубчатую передачу на общее большое колесо передачи мощности одной линии вала.

Появлению дизельной энергетической установки на первом в мире боевом корабле большого водоизмещения предшествовал более чем двадцатилетний период исследовательских работ на германских дизелестроительных заводах (в основном МАН), во время которых постепенно создавался тип судового дизеля, удовлетворяющий необходимым требованиям легкости, надежности, высокой удельной мощности. Представляет интерес тот факт, что установка дизеля на средний вал впервые планировалась в Германии на линейный корабль «Принц-регент Луитпольд» ещё в 1907–1909 годах. С 1922 года всеми вопросами по разработке предложений перехода военных кораблей на дизельные двигатели в Германии руководил Вильгельм Лаудан.

В 1934 году директором отдела двигателей для ВМФ Германии становится Г. Пильштиг.

Следует особенно подчеркнуть, что уже через несколько лет после Первой мировой войны германский флот оказался полностью обновленным. Уже на первых кораблях имело место широкое использование легких металлов, корпусные листы соединялись электросваркой вместо клепки. В качестве энергетических установок широко использовались наиболее экономичные дизельные установки.

Для сравнения, на конец 1928 года в составе Балтийского флота СССР находились 3 устаревших линейных корабля, 1 броненосный крейсер, 2 крейсера, 10 эскадренных миноносцев и 10 подводных лодок.

Черноморский флот состоял из 2 крейсеров, 5 эскадренных миноносцев, 3 миноносцев и 5 подводных лодок.

Специалисты утверждают, что Первая мировая война дала богатейший материал для эволюции не только современного типа линейных кораблей и крейсеров, но и надводного кораблестроения в целом.

По мнению, например, английских, немецких, французских кораблестроителей, пути этой эволюции таковы:

1. Увеличение полного хода и дальности плавания на экономических скоростях,
2. Усиление огневой силы кораблей, в частности, увеличение дальноточности и скорострельности орудий,
3. Усиление броневой защиты (особенно в районах погребов, башен, боевой рубки, ватерлинии),
4. Обеспечение наибольшей живучести и непотопляемости корабля,
5. Улучшение маневренных качеств кораблей на полных скоростях хода,
6. Обеспечение собственной авиаразведкой.

В 1922 году в Англии были заложены и в 1925 году спущены принципиально новые суда – линейные корабли «Нельсон» и «Родней». Они были последними кораблями, построенными в соответствии с решением Вашингтонской конференции 1922 года.

Особенно важно, что линейные корабли «Нельсон» и «Родней» являются первыми и единственными кораблями в мире, построенными полностью на основании опыта Первой мировой войны. Рассмотрим на примере этих двух кораблей, каким образом реализуется опыт войны в их кораблестроительных элементах.



Линейный корабль «Нельсон»

Удовлетворение всех отмеченных выше требований повлекло бы за собой увеличение водоизмещения линейных кораблей, по расчетам английских специалистов, до 57000 тонн. Но, как известно, водоизмещение этого класса кораблей Вашингтонским договором ограничено 35000 тонн.

Английским конструкторам, вероятно, впервые за всю предыдущую историю пришлось решать оптимизационную задачу по обеспечению заданных тактических свойств линейных кораблей в условиях строго ограниченных размеров.

Истории известно, что в новые линейные корабли англичане вложили не только опыт войны, но и наиболее удачные конструктивные решения германского и русского кораблестроения (например, идеи, реализованные при строительстве русского корабля «Генерал Алексеев»). Усиление огневой мощи было достигнуто, в частности, переходом на русский вариант трехорудийной башни. Повторение нашей русской системы управления трехорудийными башнями было для англичан исключительно трудной задачей.

«Насколько отлично от общепринятой системы была решена проблема управления башней в нашем флоте, можно судить хотя бы потому, что немцы после захвата «Генерала Алексеева», несмотря на весь свой опыт, не смогли разобраться в оборудовании его башен и предлагали большое вознаграждение тому русскому артиллеристу, который указал секрет обращения с ними» (Зарубежный морской сборник, № 1, июль, 1928 г. стр. 38).

Достигнув усиления главного калибра, необходимо было достичь усиления и оборонительных свойств корабля. Оригиналь-

ное решение было найдено в совершенно новом для линейных кораблей размещении вооружения, а именно, в сосредоточении главной артиллерии в средней части корабля. Такая компоновка привела к тому, что и все боевые запасы также были сосредоточены в одном месте. Это значительно упрощало решение проблемы усиления броневой защиты основных погребов.

Одновременно с орудийными башнями главного калибра и находящимися под ними погребами тут же в средней части размещалась и боевая рубка. Таким образом, было выполнено размещение всех жизненно важных частей корабля в одном наиболее остойчивом и защищенном месте.

При создании системы броневой защиты англичане также впервые в истории отечественного кораблестроения отказались от своего традиционного подхода, заключающегося в «защите возможно большей площади», и перешли на так называемую американскую систему – защиты лишь жизненно важных частей корабля, размещая их в «броневую коробку» – своеобразную «цитадель». Новым было и наклонное размещение бортовой брони, что обеспечивало большую эффективность защиты при меньшей толщине брони.

Все новые решения, в конечном счете, привели к тому, что эти корабли при примерно равном водоизмещении оказались и сильнее вооруженными и лучше защищенными своих предшественников.

На корабле по-новому была размещена и главная энергетическая установка. Например, впервые была установлена зубчатая передача вращения от турбины на гребной вал.

Г. Александровский в статье «Новые английские линейные корабли» в Зарубежном морском сборнике № 1, 1928 года на странице 40 пишет: «Но как бы ни была усилена броневая защита корабля, все же она не обеспечивает живучести корабля. Во время последней войны броня бесповоротно проиграла свой вековой бой с артиллерией, но на помощь броне появился новый фактор защиты – искусство кораблестроения. Путем стройной и сложной системы отсеков, переборок, непроницаемых дверей, двойного и тройного дна, ... путем применения к целям противомин-

ной защиты жидкого балласта (водяного и топлива), для коей цели служат не только нормальные цистерны с жидким топливом и ямы с углем, но и специальный пояс в подводной части корабля, придаваемый в виде нароста (английская система) или введенная внутрь основного корпуса (германо-американская система); путем удачного размещения в места наиболее защищенные жизненных частей корабля – современный линейный корабль, несмотря на огромное разрушительное действие современных элементов нападения, всеми указанными средствами парализует разрушения, производимые ими.

Исключительно дальновидности и искусству своих корабельных инженеров в этой области и только в меньшей степени лучшему способу изготовления брони обязаны немцы тому, что во время Ютландского боя их корабли, несмотря на перевес англичан в количестве и калибре артиллерии, оказались удивительно стойкими и живучими».

В целом, как показывает анализ, живучесть этих новых кораблей обеспечивалась комплексно:

1. Противоминная защита осуществлялась по германо-американскому образцу, т. е. включалась в основной корпус корабля,
2. Корабль впервые снабжался специальным трюмным постом для управления, выравниванием крена и дифферента,
3. Трюмная система, позволяющая с помощью соответствующих приспособлений, устройств перепускать воду с одного борта на другой, с одной оконечности борта на другую, решена по образцу и подобию русской системы, применяемой еще на дредноутах. По мнению английских, американских и немецких специалистов, русская корабельная трюмно-балластная система была наиболее совершенной в мире.

Подводя итог достаточно подробному анализу новых кораблестроительных элементов, следует все же отметить, что эти новые линейные корабли были построены в основном для ведения наступательного и «параллельного» боя.

Тем не менее, идеи, заложенные в новые английские корабли, являются не только оригинальными, но и вносящими крупный вклад в мировое надводное кораблестроение.

Целый ряд конструктивных решений, внедренных англичанами, был использован на кораблях других классов и других флотов.

Особого внимания заслуживает опыт немецкой «беспощадной подводной войны». Мы уже это отмечали, но основные выводы повторим.

Вывод из этого опыта можно сформулировать так, что защита всех морских перевозок конвоированием торговых судов по всему Мировому океану, во-первых, в полной мере невозможна, а во-вторых, требует колоссальных средств, безусловно, непосильных для любой, даже самой богатой и мощной державы. Как бы не был мал подводный флот, он всегда будет активным флотом, и всегда самым сложным будет борьба с океанскими подводными лодками на океанских морских путях.

Никаких средств для полного уничтожения подводных лодок не существует, в практике боевых действий флотов возможно только ослабление их эффективности.

Как показал опыт мировой войны, подводная лодка оказалась почти идеальным «крейсером–корсаром».

Конечно, в природе нет и не будет такого оружия, борьба с которым была бы невозможна. Вопрос стоит лишь в средствах, необходимых для успешной борьбы с этим оружием. Чем больше требуется средств и сил для такой борьбы, тем ценнее оружие выше. Следовательно, любое морское государство для обеспечения своей безопасности должно иметь крейсерский океанский надводный и подводный флоты.

И еще один глобальный вывод был сделан из опыта Первой мировой войны. Этот вывод связан с недопустимостью колебания «дипломатий» в период ведения войны и, что самое главное, с недопустимостью необоснованного вмешательства политики в стратегию ведения войны.

Все последующие годы, вплоть до Второй мировой войны, отличались исключительно динамичным развитием Военно-морских сил ведущих стран Запада и США. Был в их отношениях и достаточно драматичный период.

После неудачи Женевской конференции в американской прессе поднимается ожесточенная кампания, направленная против

Англии и ратующая за усиление американского флота. Эта компания достигла своего апогея в послании Президента К. Кулиджа к конгрессу, в котором он указывает на виновность Англии в неудаче Женевской конференции по морскому разоружению: «... Мы теперь знаем, что с Англией невозможно достигнуть соглашения, если только предложения с нашей стороны не будут подкреплены обширной судостроительной программой...» Тридцатый Президент Америки, предложил программу, предполагающую строительство 25 крейсеров, 9 лидеров, 32 подводных лодок, 5 авианосцев на общую сумму 700 млн. долл. После такой позиции руководства страны Военно-морские силы США через 10 лет были сильнейшими в мире.

Адмирал Плэнкетт, начальник морского управления Нью-Йоркского порта того времен и, вообще публично заявил, что США неминуемо приближаются к войне с Англией, которая вспыхнет на почве экономической конкуренции.

Коротко остановимся на анализе первых шагов по пути создания Красного Флота в нашей молодой стране.

С первых своих шагов ВМФ СССР, к сожалению, утратил свою самостоятельность. Вот как формулирует морскую доктрину и главнейшие задачи флота, его Командующий, советский военный и военно-морской деятель, организатор оборонной промышленности Р. М. Муклевич (1890–1938) в Морском сборнике №2, 1928 года: «... Увязка флота с армией во что бы то ни стало, активность в пределах оборонительных задач, поставленных Красной Армией». Далее, развивая основную мысль, Р. М. Муклевич повествует: «... Дело увязки флота и армии требует еще большей и кропотливой работы. Особенно это относится к вопросам боевого взаимодействия морских и сухопутных сил... Нужна еще более крепкая, чем имеется до сих пор, боевая и деловая связь с сухопутными и воздушными силами, нужно совместное прохождение плана учебно-боевой подготовки, совместное маневрирование, совместная боевая работа. Эта боевая работа проводится до сих пор только эпизодически от случая к случаю, только в торжественные моменты жизни Красной армии...»



Р. А. Муклевич
(1890–1938)

Такое «глубокое» видение роли Военно-морского флота начальником ВМС СССР Р. А. Муклевичем, в первую очередь, объясняется его «богатым опытом» военно-морской управленческой деятельности. Р. А. Муклевич в Советской Армии с 1918 года. До 1922 года проходил службу на различных должностях Западного фронта. В 1922–1925 годах занимал должность комиссара Военной Академии РККА. В период 1926 –1931 годы являлся начальником ВМС СССР. Далее, с 1931 по 1934 годы Р. А. Муклевич занимал должность инспектора

ВМС РККА. С 1934 года возглавил Главное Управление судостроительной промышленности страны.

К сожалению, ВМФ СССР в начале своего пути не являлся наследием Петра I – второй рукой «патентанта», призванной защищать национальное достоинство и национальные интересы страны в Мировом океане.

Красный флот был лишен самостоятельности и подчинен сухопутному командованию и ориентирован не на активные действия и морские операции, а на защиту флангов Армии. Такое положение сохранялось вплоть до Великой Отечественной войны.

Проведенные накануне Великой Отечественной войны сборы командующих флота и флотилиями 2–10 декабря 1940 года в Москве под руководством Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова в целом свидетельствовали о том, что главный лозунг С. О. Макарова «Помни – войну» был забыт в очередной раз.

Для Советского ВМФ перед войной было характерно:

- наличие устаревших линейных кораблей и большей части крейсеров, которые естественно уступали по своим ТТХ новым немецким кораблям;
- недостаточная укомплектованность флотов, особенно Северного флота, по основным классам кораблей;

- полное отсутствие авианесущих и десантных кораблей специальной постройки;
- острая нехватка десантно-высадочных средств и, что самое главное, средств борьбы с минами.

Даже у новых эскадренных миноносцев и лидеров были слабые корпуса, что в штормовых условиях, несмотря на наличие прекрасных ходовых качеств и приличного вооружения, сводило на нет их преимущества, особенно в тяжелых климатических условиях Арктики. Намного слабее, по сравнению, с немецкими кораблями, были вооружены наши корабли противоминной обороны, сторожевые и торпедные катера.



Н. Г. Кузнецов (1904–1974)

Средства радиолокации и акустики практически отсутствовали. Парк ВВС ВМФ почти весь состоял из устаревших самолетов. Для примера приведем состав перед войной одного из наиболее мощных отечественных флотов – Черноморского флота. К началу войны Черноморский флот состоял из линейного корабля «Парижская Коммуна» («Севастополь»), двух не закончивших испытания крейсеров «Молотов» и «Ворошилов», трех крейсеров, спущенных на воду во время Первой мировой войны, из которых прошел полную модернизацию только «Красный Кавказ», на эскадренном броненосном крейсере «Красный Коминтерн» («Память Меркурия») были проведены отдельные модернизационные работы.

Минная бригада состояла из трех лидеров, 14 (12) новых эскадренных миноносцев типа «Б», «С» и 5 эскадренных миноносцев Первой мировой войны. Кроме того, имелось 2 сторожевых корабля типа «Шквал», 5 канонерских лодок типа «Красная Абхазия», построенных в 1917 году, как десантные корабли, сторожевые катера, торпедные катера. Подводные силы насчитывали около 50 достаточно современных лодок.

Бригада траления состояла из тральщиков типа «Арсений Раскин», дивизиона базовых тральщиков типа «Мина» и катеров тральщиков. ВВС ЧФ имели в своем составе 625 самолетов.

Определенный интерес представляет анализ «средних возрастов кораблей» основных стран мира в предвоенный период.

Таблица 7. 2

Страны	Годы, срок службы кораблей по годам	
	1929	1940
СССР	12	17,6
Англия	10,2	8,9
США	9,4	8,1
Италия	9,2	8,6
Испания	8,6	9,3
Франция	7,6	8,2
Япония	6,5	5,4
Германия	5,2	4,6

Выполненный анализ свидетельствует, что наш флот «являлся самым возрастным». Сегодня эта тенденция ещё более усилилась, в течение последних более 20 лет мы практически строим единичные корабли.

Непосредственно перед войной в Николаеве в постройке находились линейный корабль, два крейсера, несколько эскадренных миноносцев и подводных лодок. В целом, как пишет автор книги «Черноморский флот в Великой Отечественной войне» Н. П. Вьюненко: «Черноморский флот вступил в войну недостаточно подготовленным».

В стране не было завершено строительство полноценной береговой обороны, значительная часть артиллерии устарела.

Традиционно слабым местом отечественного флота была недопустимо высокая разнотипность его кораблей, даже внутри одного класса. Исключительно слабое развитие имела инфраструктура флотов. Все виды обеспечения не выдерживали критики.

Тихоокеанский флот, удаленный от главного театра Мировой войны, мог бы служить определенным резервом наращивания

сил на главном направлении, однако организация переброски кораблей по Северному морскому пути отработана не была.

Но самый существенный недостаток предвоенного флота в первую очередь был связан с дефицитом высокопрофессионального «командно-начальствующего» состава штабного уровня.

Мобилизационные запасы были сосредоточены в основном в передовых зонах, и с началом войны большая часть из них была утрачена. Практически были уничтожены все запасы артиллерийского вооружения и боеприпасов.

Флоты отличались недостаточной сбалансированностью по составу сил применительно к условиям конкретных театров. Так, например, Северный флот был крайне слаб, как по составу сил, так и системе базирования. В то же время данный регион был важнейшим для страны и даже коалиции стран, о чем ещё говорили офицеры Российского Императорского флота по опыту Первой мировой войны.

Задачи, поставленные флотам директивой Наркомата обороны от 27 февраля 1939 года, отличались недостаточной конкретностью и были практически невыполнимы.

Директивой Наркома обороны СССР от 14 октября 1940 года ВМФ были поставлены следующие задачи («Три века Российского флота. 1696–1996. Том 2, стр. 379–380»):

1. Во взаимодействии с ВВС Красной Армии нанести решительное поражение флотам наших противников.

2. Содействовать наступлению сухопутных войск и уничтожению береговой обороны противника.

3. Активными действиями на коммуникациях не допустить подвоза войск и боевого снаряжения во вражеские порты.

4. Оборонять побережье СССР от попыток высадки десантов.

5. Обеспечить высадку морских десантов по указанию главного командования.

Такое отношение к флоту в предвоенный период было стратегической ошибкой, которая и до сих пор ограничивает возможности достойного развития нашего Военно-морского флота.

Таким образом, замысел оперативно-стратегического применения морских сил был существенно упрощен «и как бы обращал флоты вспять, на рубежи 20–30 годов».

Недостаточная обоснованность задач ВМФ была, по мнению специалистов, обусловлена отсутствием разработанных теоретических основ военно-морской доктрины, о чем убедительно свидетельствуют признания Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова, который в свое время сказал: «Мы не имели единого взгляда на доктрину ведения войны...»

Более того, не было единой точки зрения по вопросам применения ВМФ даже среди его руководителей. Яркий пример этому — отношение к постройке в нашей стране авианосцев заместителя Наркома ВМФ И. С. Исакова (1894–1967), который высказывался против их строительства как до Великой Отечественной войны, так и после нее. И это несмотря на то, что опыт Первой и Второй мировых войн однозначно свидетельствовал об их высочайшей эффективности.

В стране по-прежнему не учитывался опыт Первой мировой войны и уже появившийся первый опыт отдельных морских операций Второй мировой войны. Особенно это касалось групповых атак конвоев германскими подводными лодками, а также достижения британского флота по защите своих коммуникаций.

Временное «Наставление по ведению морских операций», введенное в действие Приказом Наркома ВМФ 26 ноября 1940 года, на флотах было принято неоднозначно.

Основные принципы, положенные в основу данного «Наставления...», обсуждались на совещании, состоявшемся 7–14 октября 1940 года в Ленинграде «по вопросу освещения опыта современной войны». Многие исключительно обоснованные предложения, которые высказывали участники данного совещания, приняты не были. Особенно это касалось новой тактики применения подводных лодок и системы управления ими, первоочередного развития авиации и целесообразности строительства авианосцев, а также перспектив крупных десантных операций.

К сожалению, это совещание было последней предвоенной попыткой разработки и обоснования единых взглядов на применение родов сил флота, их соотношения и перспектив развития внутри ВМФ.

Уже после окончания Великой Отечественной войны Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов признается, что руководство ВМФ не видело

путей решения проблем, касающихся основных вопросов его строительства и подготовки: «К сожалению, в армейских кругах мало придавалось значения войне на море и в прибрежных районах. Господствовали классические сухопутные теории войны, и Генеральный штаб отмежевался от флотских вопросов, не придавая им большого значения... Словом, накануне войны у нас не было четкой военной доктрины, а потому не могло быть и четко сформулированных задач флоту, не была определена и его роль в системе Вооруженных сил. Без этого нельзя было приступить к разработкам конкретных задач флотам» (Кузнецов Н. Г. «Чему учила война». Газета «Красная звезда», 1988 год, №173 (19660), 27 июля).

Таким образом, мы опять сталкиваемся как с недостаточной готовностью самого флота, так и с непониманием его роли в структуре силовых органов страны и его Вооруженных сил. По-прежнему основным содержанием подготовки в предвоенные годы была отработка форм и способов «малой войны на море». Военно-морские силы других государств отрабатывали совершенно иные задачи, предполагающие активное самостоятельное использование в войне сил флота. В своё время великий Сенека так определил такую ситуацию: «Кто не знает, в какую гавань он плывет, для того нет попутного ветра».

Авторы монографии «Три века Российского флота. 1696–1996.», во втором томе на стр. 375 отмечают: «Недостатком советских военных кадров той поры было их чрезмерное внимание к решению хозяйственных вопросов и рутине повседневной деятельности в ущерб оперативно-тактической подготовки, работе над повышением своего военно-теоретического уровня. Об этом с большой тревогой говорил Н. Г. Кузнецов». Удивительно, как эта тревога Наркома ВМФ созвучна тревоге другого талантливейшего адмирала С. О. Макарова, который говорил о том же, но только 40 лет назад. Неужели нам была необходима опять чья то трагическая гибель, чтобы мы могли задуматься. Нет, мы и в те годы «не помнили войну» и «не учились тому, что необходимо на войне». Американский ученый, специалист в области управления Г. Эмерсон, анализируя значение системных знаний, утверждал: «Пра-

вильные принципы в руках посредственных людей оказываются сильнее бессистемных и случайных попыток гения».

Было, конечно, перед войной и много исключительно положительного в деятельности ВМФ. Например, достаточно отработанным и продуманным был временный «Боевой Устав Морских сил РККА» 1937 года. Несомненно, новыми были разработанные и закрепленные в этом документе основы тактики соединений разнородных сил. Следует отметить, что данный Устав и другие основные руководящие документы разрабатывались при активном участии ученых Военно-морской академии. Такое положение стало нормой жизни этого флагмана военно-морского образования и военно-морской науки страны.

По личной инициативе Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова на флоте были созданы инструкции по оперативным готовностям, которые принципиально отличались от исключительно сложной системы, действующей в РККА. Несомненным достижением было и то, что приведение сил флота в любую степень готовности производилось условным сигналом, передаваемым по любым системам связи. Именно в результате этого наш флот, в отличие от других видов РККА, оказался подготовленным к внезапному началу войны. Поэтому и потери флота в первый день войны были ничтожны.

Целый ряд кораблей, созданных в нашей стране в этот период времени, были лучшими в мире.

Перед Второй мировой войной состав Военно-морских сил ведущих держав по основным классам кораблей выглядел следующим образом:

1. Великобритания:

- линкоры и линейные корабли – 69 единиц;
- авианосцы и авиатранспорта – 8;
- крейсера – 66;
- эскадренные миноносцы и миноносцы – 119;
- подводные лодки – 69.

2. Франция:

- линкоры и линейные корабли – 7 единиц;
- авианосцы и авиатранспорта – 2;

- крейсера – 19;
- эсминцы и миноносцы – 70;
- подводные лодки – 77.

3. США:

- линкоры и линейные корабли – 15 единиц;
- авианосцы и авиатранспорта – 6;
- крейсера – 37;
- эсминцы и миноносцы – 181;
- подводные лодки – 99.

4. СССР:

- линкоры и линейные корабли – 3 единицы;
- авианосцы и авиатранспорта – нет;
- крейсера – 8;
- эсминцы и миноносцы – 54;
- подводные лодки – 218.

5. Германия:

- линкоры и линейные – 2 единицы;
- крейсера – 11;
- эсминцы и миноносцы – 42;
- подводные лодки 57.

6. Италия:

- линкоры и линейные корабли – 4 единицы;
- крейсера – 22;
- эсминцы и миноносцы – 128;
- подводные лодки – 115.

7. Япония:

- линкоры и линейные корабли – 10 единиц;
- авианосцы и авиатранспорта – 10;
- крейсера – 35;
- эсминцы и миноносцы – 111;
- подводные лодки – 63.

Конкретная боевая деятельность ВМФ в период Великой Отечественной войны подробно отображена в многочисленной и различной литературе. Русские моряки в очередной страшный для Родины час испытаний проявили свои лучшие качества героизма, отваги, преданности флоту, преданности своей Великой

многострадальной Родине. Ни один корабль флота не был пленен врагом.

Боевая деятельность флотов в годы войны в основном протекала в соответствии с оперативными планами, разработанными в предвоенный период. Первые два года войны главной задачей флотов была поддержка приморского фланга сухопутных войск. Война в очередной раз подтвердила гениальный вывод, который сделал ещё Петр Великий в сражении под Азовом: приморская крепость может держаться до тех пор, пока в её порт могут входить корабли её флота. Флот в целом обеспечил устойчивость приморских флангов сухопутных войск и был способен решать и более самостоятельные задачи. Противник не высадил на наше побережье ни одного морского десанта. Наши основные силы флота не были блокированы в своих базах. Значительно усилив в ходе войны свои морские силы против Черноморского и Балтийского флотов, противник, тем не менее, успеха не имел.

В 1944–1945 годах боевые действия вели только подводные лодки, торпедные катера и авиация флота.

Для Северного флота неожиданно главной задачей, которую флот не обрабатывал в мирное время, стала задача защиты внешних коммуникаций. Эту задачу во взаимодействии с союзниками флот выполнил с честью. Боевые массовые действия Северного флота практически прекратились 30 сентября 1944 года.

Подводники Балтийского флота все годы войны, за исключением периода 1943 года и лета 1944, в труднейших условиях, в которых не находился ни один подводный флот мира во всю его историю, вели активную борьбу на коммуникациях противника.

Надводные корабли, артиллерия Балтийского флота, организуя контрудары против немецкой артиллерии, практически сохранили от разрушения Великий город – Ленинград. Катерники Балтийского флота, совершая чудеса героизма, высаживали десанты, топили вражеские корабли. Война на Балтике закончилась 9 мая 1945 года высадкой десанта с торпедных катеров на остров Борнхольм.

На Черноморском театре главной задачей флота было содействие сухопутным войскам, а главной формой его оперативного ис-

пользования – высадка морских десантов (при этом следует учесть, что специально построенных средств высадки десантов на флоте практически не было). Об этой стороне боевой деятельности Черноморского флота следует сказать более подробно. Все специалисты различных стран мира считают Одесскую операцию талантливym воплощением разума руководства Черноморского флота.

Оставление Одессы является редким примером эвакуации гарнизона осажденной морской крепости практически без больших потерь, что, несомненно, делает честь командованию Черноморским флотом. В течение 17 суток из Одессы было вывезено 80000 бойцов, 15000 гражданских лиц, 3000 лошадей, более 1000 автомобилей, 500 орудий и исключительно большое количество боевой техники различного назначения.

За весь период боев под Одессой, начиная с 1 июля, транспортный флот сделал 911 рейсов, не считая походов мелких судов. В осажденный город было доставлено 58000 бойцов, снабжение, техника, боеприпасы. В обратную сторону было вывезено до 350000 человек, оборудование заводов и огромное количество имущества различного предназначения.

Тихоокеанский флот освободил от японцев Южный Сахалин и все острова Курильской гряды.

В целом Военно-морской флот СССР с честью выполнил все поставленные ему задачи. В период Великой Отечественной войны не было ни одного случая позорного пленения кораблей и судов флота.

Военно-морской флот участвовал во всех оборонительных и наступательных операциях на приморских, приозерных и приречных направлениях. Флоты и флотилии надежно обеспечивали фланги сухопутных войск, прославились в героической обороне Лиепайи, Риги, Таллина, Ленинграда, Москвы, Киева, Одессы, Севастополя, Керчи, Новороссийска и других городов, полуострова Ханко, Моонзундских островов, Северного Кавказа и советского Заполярья.

Боевая деятельность советских моряков отличалась беззаветной стойкостью и мужеством, смелостью, отвагой, высоким воинским мастерством.

Большую роль в разгроме врага сыграли корабли и суда речных и озерных флотилий. Величественны подвиги моряков Волжской, Пинской, Беломорской, Азовской, Ильменской, Чудской, Онежской, Каспийской, Дунайской, Ладожской флотилий.

За выдающиеся боевые заслуги 350000 моряков были награждены орденами и медалями, 520 человек стали Героями Советского Союза, а семеро из них дважды удостоились этого высокого звания.

В боевую летопись советского ВМФ навечно занесены имена линейных кораблей «Октябрьская Революция» и «Севастополь», крейсеров «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Киров» и «Максим Горький», эскадренных миноносцев «Гремящий», «Сообразительный» и «Незаможник», лидеров «Ташкент» и «Баку», подводных лодок «Д-3», «К-22», «Л-3», «М-172», «М-171», «М-174», «С-13», «С-56» и «Лембит», минных заградителей «Марти» и «Охотск», мониторов «Свердлов» и «Желязняков», тральщиков «Гафель» и «Змей», сторожевых кораблей «Туман», «Пассат» и «Бриллиант», десятков и сотен других кораблей, боевых катеров и судов.

7.6. Задачи Военно-морских сил различных стран мира после Второй мировой войны. Анализ военно-морских стратегий

Сразу после Второй мировой войны Военно-морские силы всех основных стран мира начали развиваться ускоренными темпами. В строительстве флотов практически каждая страна выбрала определенное направление, исходя из опыта войны и собственных взглядов на их роль в решении проблем внешней и внутренней политики.

Появился и новый опыт боевого применения ВМС. После Второй мировой войны Военно-морские силы широко применялись в локальных войнах. Локальные войны во все времена, как правило, были спутниками политики государств, претендующих на свое особое влияние в том или ином регионе по той или иной