

Анализируя развитие авианосцев за рубежом, наши специалисты не оставили без внимания появление в США суперавианосца "Форрестол" и в 1959 году выполнили проектные разработки ударного авианосца на 60 и 100 летательных аппаратов корабельного базирования. Однако, упомянутые работы и проработки так и остались достоянием истории, поскольку в военное кораблестроение в очередной раз вторглись новые воззрения не только руководителей-политиков но и "теоретиков", абсолютизовавших новые средства вооруженной борьбы - ядерное оружие, ракеты, атомные подводные лодки.

Официально морская авиация считалась одним из главных родов сил ВМФ, однако из ее состава изъяли истребительную авиацию. Вопрос об авиационном прикрытии кораблей даже у побережья просто умалчивался.

В этот период большие надежды стали связывать с появлением корабельных вертолетов. Вертолет сравнительно быстро удалось посадить на корабль и возложить на него одну из главных функций – поиск и уничтожение подводных лодок. В соответствии с восторжествовавшим в надводном кораблестроении противолодочным приоритетом в начале 60-х годов началось проектирование а затем и строительство первых отечественных кораблей с групповым базированием вертолетов - кораблей ПЛО дальней зоны.

В 1967 году был сдан флоту головной противолодочный крейсер пр.1123 "Москва", а затем через два года крейсер "Ленинград". Объективности ради следует отметить, что требования ТТЗ, заложенные в эти корабли, о размещении 14 вертолетом оказалась ошибочной. Практика быстро указала на главный недостаток - ограниченную численность авиаотряда, не обеспечивавшую решение назначенных задач в полном объеме. Кроме того, выявилась неудовлетворительная мореходность в штормовых условиях. Кораблю явно не хватало длины.

Головной корабль пр.1143 "Киев" заложили в 1970 г. и спустили на воду в 1972 г. Его вооружили 36-ю самолетами Як-38 и вертолетами Ка-25. Авианесущие корабли типа "Киев" не задумывались и не создавались как альтернативный или "национально-самобытный" вариант авианосца, однако интуитивно пришли к чему-то подобному. На этапе эскизного проектирования обратили внимание на то, что корабль, имея развитое противолодочное вооружение и определенные возможности ПВО, практически беззащитный от ударов надводных кораблей противника. Поэтому на корабле установили мощные дальнобойные ПКР типа П-500, новый корабль по существу механически синтезировал в себе качества ракетного крейсера, большого противолодочного корабля и противолодочного вертолетоносца.

Как бы там ни было, но создание кораблей типа "Киев", ознаменовало абсолютно новый этап нашего военного кораблестроения. Флот "почувствовал" корабельную авиацию, появился богатый практический и технический опыт, который можно считать бесценным. Особенно если иметь в виду, что никто и никогда его нам бы и не передал.

С целью всестороннего обоснования путей развития кораблей с авиационным вооружением в ВМФ СССР в 60-х годах была развернута комплексная научно-исследовательская работа "Ордер", посвященная этой проблеме. Наиболее общие выводы этой работы:

- авиационное обеспечение ВМФ является первостепенной, неотложной задачей, поскольку оно затрагивает вопросы развития морских стратегических ядерных сил; без авиационного прикрытия в условиях господства противолодочной авиации вероятного противника мы не сможем обеспечить не только боевую устойчивость, но развертывание наших подводных лодок как с баллистическими ракетами, так и многоцелевых, являющихся главной ударной силой ВМФ;
- без истребительного прикрытия невозможна успешная деятельность морской ракетноносной, разведывательной и противолодочной авиации берегового базирования - второго по значению ударного компонента ВМФ;

- без истребительного прикрытия невозможна более менее приемлемая боевая устойчивость надводных кораблей.

Иными словами можно было резюмировать так: "Строительство флота, не прикрытого авиационным, и в первую очередь истребительным, "зонтом", является бесполезной тратой народных денег". К сожалению, в таком контексте этого тогда никто не сказал. И более того, вновь никто не отважился заявить, что не корабельная авиация охраняет флот, а флот охраняет носителя этой авиации, которая и решает все задачи флота или их большую часть. Выход был один - нужен "плавающий аэродром", т. е. авианосец способный обеспечить ведение боевых действий самолетов круглосуточно, в любом районе операционной зоны ВМФ, с минимальной зависимостью от погоды.

Невскому ПКБ по шифром "Орел" было выдано задание для дальнейшего проектирования авианосца пр.1160. В предложенном пр.1160 мы замахивались именно на авианосец не хуже американского "Энтерпрайз". Характерно, что при докладе министру обороны маршалу Советского Союза А. А. Гречко (единственному из всех министров обороны, понимавшему проблему и решительно поддерживавшему создание авианосца) тот сказал: "Да чего вы там мудрите! Сделайте как у американцев, вот с таким авиапарком. Это был примерно авиапарк современного "Нимитца".

В 1973 году пр.1160 был одобрен главкомami ВМФ и ВВС, министрами судостроения и авиационной промышленности. Казалось, что дальше все пойдет по налаженной схеме, но тут в строительство проекта вмешались Д.Ф. Устинов и Н.Н. Амелько. Наконец в апреле 1976 года выходит постановление о создании кораблей по пр.1153. В августе 1976 года главком ВМФ утвердил новое ТТЗ на корабль. В нем корабль задавался корабль стандартным водоизмещением около 60000 т с авиапарком в 50 ЛАК, с двумя катапультами, с трехвальной атомной энергоустановкой и, конечно, с ПКР.

В апреле 1980 года С.Г. Горшков в который уже раз утвердил ТТЗ на постройку с ограниченным водоизмещением уже до 45.000 т. Однако здесь уже появилось что-то новое - для самолетов предполагалось рассмотреть не катапульту, а трамплин.

Специалисты ВМФ оценили корабль по новому заданию, как "худший по сравнению с предыдущим на 30%". Несмотря на это, повторное проектирование началось.

Летом 1981 г. Д.Ф. Устинов разрешил увеличение водоизмещения на 10.000 т. К этому времени с корабля исчезли катапульты и остался только трамплин. Слово катапульта было предано анафеме и не употреблялось, а при необходимости использовался термин "разгонное устройство". Ярым сторонником трамплина был и Генеральный конструктор ОКБ им. Сухого М.П. Симонов. Последний прямо заявлял, что его самолетам (СУ- 27) катапульта не нужна, и приспособлять свои самолеты к катапультному старту он не будет. В отличие от него позиция руководства ОКБ им. А. И. Микояна была более взвешенной. Они были согласны свои самолеты быстро приспособить к любому способу взлета (На позиции этого бюро видимо сказал опыт использования МИГов во Вьетнаме где они стартовали с использованием ускорителей с коротких площадок или пусковых устройств и т. п.).

Итак, что было сделано за 10 лет? Начав с 80.000 т стандартного водоизмещения, пришли к 55.000; начали с АЭУ- пришли котлотурбинной установке; начали с четырьмя катапультами - не оставили ни одной. Судить о том, почему научно-обоснованные и прогрессивные взгляды и подходы не победили, достаточно сложно. Тем не менее можно категорически утверждать, что никакие технические или экономические причины здесь ни при чем. Хотя бы потому, что катапульта была изготовлена и установлена на береговом испытательном комплексе, атомный ракетный крейсер "Киров" уже год как находился в составе флота т. е. АЭУ для надводных кораблей получила путевку в жизнь, гигантские доки были закуплены за рубежом. Уже тогда в наших руках находился потенциал, позволявший решить задачу создания атомных авианосцев с катапультной авиацией. Почему же так получилось? Тогда в программы строительства кораблей генералы, партийные работники, конструкторы комплектующей техники, директора заводов, даже

специалисты НИИ гражданских ведомств. Ревниво следили за всеми зигзагами этой борьбы и Министерстве обороны, по видимому, усматривая в появлении авианосцев потенциальную угрозу перераспределения средств в сложившейся за десятилетия преимущественно сухопутной структуре военных расходов. Так или иначе, все решали конкретные люди, а не военная наука, технические аксиомы, здравый смысл не редко игнорировали.

22 февраля 1983 г. был заложен по пр.1143.5 авианосец "Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов". 1 ноября 1989 года состоялся первый взлет и посадка с корабля Су-27, МиГ-29, Су-25.