

Військово-морська міць та її межі

Максим Паламарчук

ОЗНАЙОМЧИЙ ФРАГМЕНТ

© Видавництво «Наш Формат». Усі права застережено.

Фрагмент надано для ознайомлення. Повна книжка — nashaknyga.com.ua

Розділ 1. Війна на морі: кораблі, флоти та їх застосування

Історична еволюція кораблів · Корабель: довго будується, довго служить · Передбачуваність результату морської війни як чинник збереження миру · Особливості проекції сили морем і роль морських баз · Методи слабшого: війна проти торгівлі, диверсії, створення потенційної загрози · Берегова оборона: гармати, міни, ракети · «Москитний» флот · Літаки проти кораблів · Морські десанти

Хоч би де відбувалося збройне протистояння між людьми — на суходолі, морі, у повітрі, космосі чи кіберпросторі, — воно має спільні закономірності. Проте кожне середовище, де відбуваються бойові дії, диктує і свої, особливі правила. Щоб воювати на морі, треба мати спеціальні платформи: кораблі, які несуть екіпаж, зброю та припаси.

Загрозу для корабля може становити не лише ворог, а й сама морська стихія. Хоч із розвитком техніки корабельні катастрофи трапляються дедалі рідше, під час Другої світової війни внаслідок штормів було зафіксовано загибель кількох есмінців, а також пошкодження більших кораблів.

Військовому кораблю мало вціліти під час шторму, він має виконувати поставлені завдання за несприятливих умов у боротьбі з добре підготовленим противником. Саме тому кораблебудування — високе мистецтво і водночас провідна наука. Кораблі мають складну конструкцію. Щоб їх створити, потрібні значні ресурси й особливі технології. Своєю чергою, опанування цих технологій також вимагає значного часу і грошей.

Враховуючи, що саме кораблі є «фігурами» морської війни, варто розібратися з їхніми функціями. Оскільки із технічним розвитком класифікація кораблів видозмінюється, завдання

виглядає доволі складно, а національні особливості класифікації аж ніяк його не спрощують.

Держави будують кораблі, виходячи з певного підходу до їх застосування, що визначає їхнє призначення, і відповідно до нього — технічні характеристики. Приміром, наприкінці XIX — на початку XX століття Франція і Португалія мали охороняти заморські володіння в режимі «жорсткої економії» коштів. Вихід було знайдено: побудувати слабоброньовані кораблі середнього розміру, призначені не так для бою, як для патрулювань. Їх називали авізо. В інших флотах подібні кораблі класифіковано як канонерські човни.

Військові кораблі не лише інструмент держави, а й зримий символ її сили. Тому з міркувань престижу деякі держави «завищують» клас своєї зброї. Так, авізо-міноносець «Наdejда», який Болгарія придбала в кінці XIX століття, став флагманом її флоту й офіційно був класифікований як крейсер.

Утім іноді клас корабля навпаки «занижують». У 1960–1980-ті роки серед морських держав «другої ліги» вельми популярними були крейсери-вертольотоносці. Вони мали ракетне озброєння та/чи артилерію, а також злітну палубу, розраховану на кілька вертольотів. Побудувала кілька кораблів такого класу і Японія, але назвала їх есмінцями-вертольотоносцями. Це було зроблено, щоб не привертати зайвої уваги до поступового розмивання закріпленої в конституції цієї держави після Другої світової війни норми про відмову від утримання збройних сил.

Але на цьому історія не закінчилася. Японці побудували есмінці-вертольотоносці другого покоління (водотоннажність становила 19 000 тонн) і третього покоління (27 000 тонн). Фактично це легкі авіаносці, на яких з певних політичних міркувань розміщують лише вертольоти. Коли японський уряд у відповідь на посилення Китаю вирішив розмістити на найбільших кораблях

свого флоту літаки вертикального зльоту, авіаносці офіційно назвали есмінцями багатоцільових операцій.

«Крейсери-вертольотоносці» ХХ століття є прикладом іншої проблеми класифікації кораблів — «перехідні форми», неминучі не лише в біологічній, а й у технічній еволюції. Утім, якщо знехтувати такими «гібридами», то можна виокремити чотири основні «набори фігур» військових флотів, що зазнали змін унаслідок технологічних революцій від початку ХVІІ століття:

Зигзаги розвитку. Складність однозначного розподілу кораблів за певними класами наочно демонструє співвідношення між моніторами та броненосцями берегової оборони. Перші, названі на честь інноваційного американського корабля «Monitor», були броньованими суднами з низькою осадкою та потужною артилерією, призначені для дій біля узбережжя або на річках. Другі відносно невеликі, тихохідні, але добре захищені та озброєні великокаліберними гарматами кораблі для дій у прибережній зоні. Обидва класи були поширені в 1860–1940-х роках. У ХІХ столітті більшість побудованих моніторів виконували функцію броненосців берегової оборони.

Однак до кінця століття броненосці берегової оборони «наростили» борти, для того щоб покращити морехідні якості. Натомість у Першу світову війну британці та італійці будували монітори «нападу на берег» — кораблі з низькою осадкою могли підійти зі своїми важкими гарматами якнайближче до ворожих позицій на суходолі.

З іншого боку, у цій само тактичній ролі британці використовували (і класифікували як монітори) два призначені для Норвегії броненосці берегової оборони типу «Горгон». Ці кораблі будувалися в Англії і були викуплені Королівським флотом, щойно почалася війна. Бразильці використали свій застарілий броненосець берегової оборони «Маршал Флоріану» як річковий монітор на

Амазонці.

Основою вітрильних флотів були лінійні кораблі, спроможні вести артилерійський бій у «лінії» ескадри. Для цього вони мали дві, три, а деякі навіть чотири криті гарматні палуби. Менші фрегати з однією критою гарматною палубою виконували функції розвідників, атакували ворожу морську торгівлю або охороняли власну, а також «добивали» пошкоджені в бою лінійні кораблі. Ще менші за фрегати трищоголові корвети та двощоголові бриги використовували для розвідки та полювання на ворожих «торговців», а також для передачі повідомлень.

Біля берегів, де маневрування вітрильників було ускладнене навігаційними небезпеками, діяли релікти попередньої епохи веслового флоту — невеликі за розміром, озброєні однією-двома великокаліберними гарматами канонерські човни, які могли використовувати як допоміжний, а часто й основний «двигун» весла.

На Середземному морі та в Балтиці для прибережних дій послуговувалися класичними галерами (видовжені, відносно низькобортні кораблі з малою осадкою, одним рядом весел та однією-двома щоглами). На російському флоті галери протримались аж до Кримської війни 1853–1856 років.

Після появи в середині XIX століття корабельної броні функції лінійних кораблів у ескадреному бою перейшли до броненосців. Завдання з розвідки та боротьби з ворожою торгівлею від фрегатів успадкували крейсери, які також поступово «обросли» бронею, хоч і не такою надійною, як у броненосців. Для берегової оборони, охорони колоній і нав'язування своєї волі «відсталим державам» використовували парові канонерські човни — менші за крейсери, але здатні до далеких морських подорожей кораблі, озброєні артилерією.

Поява торпед привела до поширення озброєних ними міноносців (у Росії в XIX столітті торпеди офіційно називали «саморухомими мінами»). Спочатку вони були схожі на катери. Щоб покращити їхні бойові характеристики, розміри міноносців із часом збільшували.

Глухий кут еволюції. Хоча перші броненосці не були потужнішими і більшими за дерев'яні лінійні кораблі, їх класифікували як «броненосні фрегати», оскільки вони мали лише одну гарматну палубу.

У 1861 році Франція побудувала кілька справжніх двопалубних броньованих лінійних кораблів, названих на честь французьких перемог над австрійцями в Італії, — «Маджента» та «Сольферіно». Їх споруджували виходячи із характерної для епохи вітрил логіки посилення потужності залпу збільшенням кількості стволів. Натомість броню могли пробити лише найбільші (і, відповідно, найважчі) гармати, яких через велику вагу корабель не міг нести у значній кількості.

З іншого боку, ці броненосці призначалися насамперед для атаки на численні на момент їх побудови британські дерев'яні лінійні кораблі. Та британське Адміралтейство належно відреагувало на нову зброю для війни на морі. Старі лінійні кораблі відправили у віддалені володіння, куди невороткі французькі броненосці з ненадійними паровими машинами навряд чи могли дістатися. Закладені лінійні кораблі ще на стапелях переробили на броненосці.

Утім французькі броненосні лінійні кораблі отримали й засіб для боротьби із захищеними противниками. Це був металевий таран, відомий ще із часів античності. Щоправда, перевірити цю зброю кораблям не довелося. За період своєї служби «Маджента» і «Сольферіно» так і не взяли участі в жодній морській битві.

У XX столітті перелік кораблів значно розширився завдяки технічному прогресу та появі нових типів зброї. В ескадреному бою броненосці замінили лінійні кораблі. Аби не плутати з вітрильниками, їх називають лінкорами, або дредноутами, за назвою першого британського корабля цього класу «Dreadnought». Основна їхня відмінність від броненосців початку XX століття — відмова від артилерії середніх калібрів на користь збільшення кількості гармат головного калібру. За час розвитку відповідного класу кораблів калібр їх основної зброї виріс від 280–305 до 406–460 міліметрів. Утім лінкори мали й менші гармати для захисту від торпедних атак, а пізніше на них встановлювали численні зенітки. Іншою важливою перевагою лінкорів над броненосцями стала заміна парових машин на значно ефективніші турбіни.

Особливим різновидом лінкорів стали лінійні крейсери — кораблі такого самого розміру, як і лінкори, але швидші за рахунок легшої броні. Їх головне завдання полягало в боротьбі зі звичайними крейсерами, які теж розвивалися.

«Схрещення» міноносців і канонерських човнів та вдосконалення отриманого «гібрида» привело до появи великих ескадрених міноносців — есмінців. Цей клас кораблів поєднав торпедне озброєння із цілком пристойним набором гармат середнього калібру.

Англійська назва цього класу кораблів — *destroyer* (буквально «знищувач») — відображає їх першу тактичну роль: протидія ворожим міноносцям, які загрожували лінкорам і крейсерам. Ці кораблі середнього розміру стали справжніми «робочими конячками» флотів. Висока морехідність та універсальне озброєння давали есмінцям можливість виконувати широкий спектр завдань. А відносна дешевизна порівняно з великими артилерійськими кораблями (втрата кожного з яких була мало не національною катастрофою) дозволяла доручати есмінцям ризиковані місії.

Поява авіації спричинила створення її носіїв — авіаносців. Спочатку плавучих баз для гідролітаків, а пізніше і звичайних, зі злітною палубою. Упродовж Другої світової війни авіаносці перебрали в лінкорів роль так званих основних кораблів (capital ships), тобто найбільших кораблів флоту, що забезпечують його здатність боротися за панування на морі.

Крім есмінців, торпеди для нападу почали використовувати і підводні човни. Ще в Першу світову війну їхніми пріоритетними цілями стали не військові кораблі, а торгові судна противника. Аби не відволікати великі кораблі та не витратити зайвих грошей для охорони торгового мореплавства, з'явилися протичовнові корвети — невеликі, озброєні глибинними бомбами кораблі з помірною швидкістю. Адаже їм потрібно було захищати тихохідних «торговців», та й швидкість субмарин під водою спочатку була досить невеликою.

Утім малі розміри корвета надто обмежували його дальність, маневреність і запаси озброєння. Тож з'явилися дещо більші за розміром фрегати, що також були відносно повільні, оснащені переважно протичовновим озброєнням. Попри «класичні» назви, фрегати і корвети ХХ століття не є спадкоємцями тактичної ролі відповідних типів вітрильників.

Розвиток морських мін привів до появи нового класу кораблів — «морських саперів» тральщиків. Через ризиковану роботу вони також були невеликого розміру. Будували і мінні кораблі-«нападники» — мінні загороджувачі, більші, ніж тральщики, бо здійснювали тривалі походи для постановки мін біля ворожих узбереж. Утім так само як на кораблях багатьох класів (включно з деякими лінкорами) поступово з'явилися торпеди, так і під час конструювання есмінців, легких крейсерів, а також частини підводних човнів передбачалась можливість установки мін.

Практично всі з перерахованих класів кораблів існують і нині, хоча нові технології додали їм нові можливості й нові бойові ролі. Зникли лише лінкори, броня яких уже не рятує від сучасної зброї. Їхні «великі гармати» як основний засіб ураження замінили ракети. Але ракетні крейсери теж «зникаючий» клас: США та Росія «доношують» кораблі, закладені за часів протистояння «соціалістичного табору з капіталізмом». З іншого боку, найновіші американські ракетні есмінці типу «Зумвольт» і китайські типу «055» мають приблизно ті само розміри, що й важкі крейсери Другої світової війни, та не оснащені торпедними апаратами. Не набагато менший і японський есмінець «Майя».

Ракетна зброя та електронне «начиння» значно розширили ударний потенціал фрегатів і корветів. Сучасні кораблі цих класів набувають рис «універсальної зброї», здатної успішно атакувати кораблі противника, субмарини та повітряні цілі.

Утім головним інструментом морської війни залишаються «плавучі летовища» — авіаносці. Поява вертольотів зумовила створення кораблів, призначених для їх базування, — вертольотоносців. Майже всі сучасні вертольотоносці є десантними та несуть крім вертольотів ще й плавзасоби для амфібійних операцій. Зазвичай їх офіційно класифікують як універсальні десантні кораблі. Деякі типи таких кораблів можуть використовувати і літаки вертикального зльоту, тож по суті вони є легкими авіаносцями. За часів протистояння США і СРСР значну популярність мали протичовнові вертольотоносці.

Це й не дивно. Особливого стратегічного значення набули підводні човни, які отримали ядерні реактори та балістичні ракети. Однак триває інтенсивний технічний розвиток і дизель-електричних субмарин, які мають кращі за надводні кораблі шанси виконати бойову місію в разі чисельної переваги противника.

Із часів лінійних кораблів вітрильної доби в оснащенні флоту змінилося майже все, крім терміну побудови великого корабля, що потребує мінімум двох-трьох років. Якщо літаки чи сухопутну техніку, втрачені під час масштабних бойових дій, можна відносно швидко замінити, то флот виграє чи програє війну переважно тими кораблями, з якими став до бою. Єдиний виняток становили Сполучені Штати у Другу світову війну. Гігантський індустріальний потенціал та ресурси Америки уможливили «конвеєрний» метод будівництва кораблів. Крім того, американці мали час на перебудову промисловості, адже бойові дії розпочалися задовго до того, як США вступили у війну.

Звісно, якщо воєнні дії тривають довго, сторони конфлікту можуть добудувати те, що розпочато за мирного часу, переобладнати цивільні судна, розконсервувати виведені в резерв або побудувати «з нуля» менші кораблі. Утім сучасні міждержавні збройні конфлікти зазвичай дуже швидкоплинні.

Виклики мобілізації флоту. Під час короткої — лише 74 дні — війни за Фолклендські (Мальвінські) острови 1982 року Королівському флоту Великої Британії бракувало ударної сили для обстрілу берегових цілей. Адже найпотужнішими його гарматами були 114-міліметрові артилерійські установки есмінців. Навіть цілодобові роботи на двох останніх британських крейсерах типу «Тайгер» зі 152-міліметровими гарматами (1979 року виведені в резерв) так і не дозволили цим кораблям стати до дії до кінця війни.

Натомість ключову роль у війні відіграв переобладнаний за 9 діб з контейнеровоза в допоміжний авіаносець «Атлантик Конвеєр». Він доставив в зону бойових дій 14 літаків вертикального зльоту «Харрієр», тоді як спочатку два британських авіаносці несли 20 літаків. Водночас практична відсутність засобів захисту на цьому судні призвела до його потоплення двома ракетами «Екзосет», які випустили аргентинські літаки. Ракети збили з курсу засоби

електронної боротьби авіаносців, тож їхні прилади самонаведення «захопили» наступну велику ціль.

Оскільки кораблі довго будуються та дорого коштують, це спонукає використовувати їх упродовж тривалого часу. Флагман адмірала Нельсона, а також його попередника, менш відомого «рятівника Англії» адмірала Джервіса, лінійний корабель «Вікторі» ввійшов до складу флоту 1776 року, прославився в битвах 1797 та 1805 років, а на зламі XIX та XX століть його корпус використовували для занять школи сигнальників. Спущені на воду у Другу світову війну американські лінкори типу «Айова» ще встигли повоювати в 1991 році в Іраку, а один з них знімали у відомому бойовику зі Стівеном Сігалом. Звісно, це представники «довгожителів». Але життєвий цикл у кілька десятиліть для бойового корабля є нормою.

Значна тривалість експлуатації кораблів визначає важливість їх суттєвої модернізації впродовж часу служби. Практика заміни озброєння, пізніше — двигунів та радіоелектронного обладнання поширювалася із прискоренням технічного прогресу. Приміром, ті самі лінкори типу «Айова» в 1980-х отримали ракети «Томагавк» та протикорабельні ракети «Гарпун». І справді, навіщо списувати весь корабель, якщо можна замінити його частини? Застосування в суднобудуванні модульного принципу полегшило відповідні процедури.

Проте «прокачаний» корабель усе ж не те саме, що новий: він потребує грошей на своє утримання. З іншого боку, старий вертольотоносець чи фрегат цілком боєздатні одиниці, що можуть ще довго служити. Вони цінні для тих країн, промисловість яких не спроможна забезпечити флот вітчизняною продукцією, а щоб придбати нові кораблі, бракує фінансування.

Звісно, не лише економічний чинник відіграє важливу роль у купівлі-продажу бойових кораблів «секонд-хенд»: один збув

непотрібне, другий відносно дешево придбав корисне. У торгівлі зброєю потенційно вигідну угоду може бути зірвано з огляду на політичні та військові міркування. Чи не обернеться наша зброя проти нас? Чи не буде витоку технологій? А як щодо інтересів інших союзників та регіональної стабільності?

Приміром, якби британський вертольотоносець «Оушен», який замінили у складі Королівського флоту новим авіаносцем, продали не Бразилії, а Туреччині, навряд чи цьому зраділи б греки. Та попри згадані «фільтри» для оборонних угод, більш-менш успішно функціонує «олігопольний» ринок «вживаних» кораблів (мало держав будують бойові кораблі, але й не так багато спроможні за них заплатити).

Авіаносець восьми флотів. 1942 року, у розпал Другої світової війни, британське Адміралтейство схвалило проект легких авіаносців. Вони займали проміжну нішу між маленькими тихохідними ескортними авіаносцями та дорогими і великими «авіаносцями флоту», крім того, їх могли будувати на цивільних верфях, аби не завантажувати військові. Це мали бути доволі дешеві «витратні кораблі» воєнного часу, очікуваний термін служби яких мав становити лише три роки. Було заплановано 16 «легких флотських авіаносців проекту 1942-го».

Але сталося не так, як гадалося. До завершення війни на озброєння надійшло лише шість кораблів, жоден з яких не взяв участі в боях. Два одразу переобладнали у плавучі авіаремонтні заводи для Тихоокеанського театру бойових дій. Коли війна скінчилася, частина авіаносців перебувала на стапелях. Аби врятувати вкладені ресурси, їх пропонували іноземним флотам, добудовуючи конкретні кораблі під потреби замовника. У результаті лише один з 16 авіаносців не ввійшов у стрій, але й він згодився на запчастини для ремонту «однокласника» після пожежі.

Союзникам також продавали чи позичали «надлишкові» в мирний час авіаносці зі складу діючого флоту. Тому, крім британського Королівського флоту, авіаносці «проекту 1942 року» служили ще в семи флотах: Аргентини, Австралії, Бразилії, Індії, Канади, Нідерландів та Франції. Три із цих кораблів змінили трьох господарів. Саме до таких належить єдиний в історії авіаносець, що воював проти свого «виробника», — «Вейтісінко де Майо», який був флагманом флоту Аргентини у війні за Фолклендські (Мальвінські) острови 1982 року.

Цей конфлікт став останнім для цього типу авіаносців, які до того брали участь у Суецькій кризі, Корейській, двох В'єтнамських та Індо-Пакистанській (1971) війнах. Утім ці «короткоживучі кораблі» перебували на службі в Індії та Аргентині до 1997 року, а бразильський «Мінас-Жерайс» навіть зустрів у строю нове тисячоліття. Його вивели зі складу флоту лише 2001 року.

...

Далі — у повній книжці «Військово-морська міць та її межі».

nashaknyga.com.ua