

Авианосец — Urbanculture



USS George Washington оказывает психологическое давление

Авианосец — средство фаллометрии между сверхдержавами и разноса [крылатой демократии](#), изначально — плавучий аэродром. Может существовать и в вертолетонесущем варианте, называясь соответственно [вертолетоносцем](#).

История

Начало

Файл:First airplane takeoff from a warship.jpg

Так оно и начиналось

Авианесущие единицы на флоте появились, как это ни странно, еще до появления самолетов. Еще в середине XIX века австрийцам пришло в голову, что можно водрузить бомбу на аэростат, тот водрузить на баржу и на очередной войнушке запускать оный с воды, дабы бомбить неприятеля. Учитывая, что летает воздушный шар только по ветру, идея была, мягко говоря, наркоманской — вместо логичной бомбардировки челночным методом (загрузился-взлетел-отбомбился-вернулся) тогдашней «флотской авиации» пришлось бы после сброса груза лететь куда ветер понесет. Именно поэтому первое испытание аэростатоносца и обернулось фэйлом — бомбардировщик унесло ветром мимо цели.

Для наблюдательных целей задумка оказалась эффективнее — аэростат (уже [пиндосами](#)) запускался на тросе, который одновременно был телеграфным проводом. Юзалось это сооружение янки во время [Гражданской войны](#) (конфедераты же недолго думая изобрели [симметричный ответ](#)).

Однако же, как ни крути, специализированным классом аэростатоносцы не были — воздушные шары запускали со всего, что плавало, начиная с угольной баржи и кончая крейсером. Создавать корабль специально для морской авиации пришлось уже во времена, когда фанерно-тряпочные «этажерки» [научились](#) кидаться вниз бомбами и поливать друг друга свинцом.

Изначально самолет рассматривался на флоте как прокачанный вариант разведывательного аэростата — улетает быстрее, долетает куда надо, может быстро вернуться с донесением, да и сбить его из берданки труднее (ПВО тогда еще не изобрели). Первое подобие авианосца создали, что характерно, снова пиндосы, прикрутив к крейсеру деревянную конструкцию, символизировавшую ВПП. «А что, неплохо» — подумали британские вояки, флот в имперские времена любившие нежной любовью, и таки спроектировали первое судно, предназначенное именно для доставки самолетов — правда, *гидросамолетов*, которые взлетали-то с палубы, а вот приземлялись на воду, дабы с оной палубы не хуякнуться.

Именно британский HMS Ark Royal впервые поработал разносчиком демократии — запускавшиеся с него самолеты успели побомбить турок, которые от нынешних овцеебов хотя и отличались, но ненамного, так что традиции уже больше века.

Во флотском конструировании уже в начале XX века наметился кризис: навешивая на корабли сотни брони, конструкторы были вынуждены одновременно и раздувать главные калибры до ебических размеров, соответственно росла и стоимость башни, и разовая стоимость выстрела. Обучить расчёт башни было тоже удовольствие дорогим — если стрелять можно было и дешёвыми практическими болванками, то порох расходовался по-взрослому, да и лейнеры стволов удрачивались. А вот дальность боя оставалась примерно одинаковой — с ростом дистанции увеличивался и разброс, так что типичное морское сражение тех времен по сути сводилось к выкидыванию в воздух сотен, тысяч денег без особого толка.

Самолет же, по сравнению с орудийной башней, стоил чуть менее, чем ништяк (в царской России аэроплан типа «Лебедь-12» стоил 13 500 рублей, а 356-мм орудие крейсера (которых в башне не одно) — 150 000), а точность сброса подарков с него определялась лишь криворукостью пилота, от расстояния до родного судна не завися никак. Тренироваться пилот мог хоть на мешках с песком, расходуя горючее литрами, а не кубометрами, да и переборка примитивного звездообразного мотора

с воздушным охлаждением в сравнении с заменой лейнера и последующей пристрелкой — детская задача. В итоге судно с минимумом артиллерии, но способное запускать с себя рой пердящих бипланов, стало для вояк очень и очень привлекательной идеей.

Интербеллум

«Первая волна самолетов появилась в 13.39. Это были самолеты флота и морской пехоты, вооруженные 230-фн бомбами. Потом повторный удар снова нанесли флотские самолеты. Всего на «Остфрисланд» были сброшены около 3 дюжин мелких бомб, из которых только 9 попали в неподвижную цель. При этом взорвались только 2 из них. Они не сумели пробить даже главную палубу. В 15.30 испытания возобновились. Прилетели 6 больших армейских бомбардировщиков «Мартин», за которыми последовали флотские гидросамолеты. Первые несли по две 600-фн бомбы, вторые были вооружены 550-фн бомбами. Лишь 19 из 24 бомб были сброшены, в том числе 11 — армейскими самолетами. Армейские пилоты добились 2 прямых попаданий, одна бомба легла рядом с кораблем. Морские летчики всадили в цель 3 бомбы. Но и после этого «Остфрисланд» выглядел практически невредимым. Хотя часть бомб пробила главную палубу и даже прошла сквозь броневую, остойчивость линкора и его мореходность ничуть не пострадали. »

— П. Смит. «Закат владыки морей»

В отличие от подводных лодок, в Первую мировую морская авиация отметиться ничем особо примечательным не успела. Это неудивительно: летали тогдашние кукурузники хуёво, бомбовой нагрузки несли мало, поэтому с главной задачей авианосца — дуплить противника с такого расстояния, с какого он тебя не достанет артиллерией и торпедами, справлялись так себе. После войны те, у кого оставались деньги и возможность (немцам, естественно, было нельзя), начали совершенствовать свои авианосцы, тем более что и авиация тогда совершенствовалась семимильными шагами.

Как раз в то же время мировые державы решили, что линкоры-переростки особо уже не нужны, в 1922 году введя для этого класса кораблей дохую ограничений и по тоннажу, и по количеству. Страны, у которых запрещенных ныне единиц осталось достаточно, приняли логичное решение — не пилить на чермет, утилизируя ебические деньги, а пристроить к готовым линкорам палубы для самолетов. Причем самолеты самолетами, а артиллерию старались сохранить по максимуму — считалось, что авианосец должен переть на врага в авангарде эскадры.

Однако это была не самая странная идея тогдашних вояк — на полном серьезе проектировались и строились даже подводные авианосцы, впрочем, часть успела стать признанным фейлом еще до Второй мировой, остальным же пришел финиш уже на войне, и больше к этой идее не возвращались.

Вторая мировая



Бомбардировщики на авианосце. Нет, правда.



Мы поставили на твой самолет самолеты, чтобы ты мог запускать самолеты, летая на самолете.

К 1939 году конструкция авианосца уже приняла привычные очертания, а сама флотская авиация стала достаточно грозной боевой единицей. Тогда же выяснились и основы применения авианосцев — без соответствующей охраны они оказались крайне уязвимыми, 2 из 7 бортов британцы потеряли уже в 39-м году. Отсюда и юзаемая поныне концепция авианосной ударной группы (АУГ): к самому авианосцу должно прилагаться немалое число лоханок, прикрывающих его от удара и с воды, и (особенно) из-под нее, так как для подводников махина авианосца становится легкой добычей, за которую еще и медальку дадут.

Что интересно, у основных участников европейского заруба авианосцев практически не было вообще. Немцы свой «Граф Цеппелин» к началу войны достроить не успели и не особо желали, палубные самолеты не завезли даже в виде законченного проекта, а потом стало уже не до того. Советские же инженеры отметились авианосцами *летающими*, прикантовав к тяжелому бомбардировщику два или три легких «ишака» (а дело было в том, что истребители и бомбардировщики того времени радикально отличались по дальности полёта, как следствие, практическая дальность бомбардировок снижалась, летать без прикрытия же было чистым самоубийством; позже к истребителям просто начали прикручивать дополнительные топливные баки, и проблема улетучилась). В результате в 1941 году, испытав сие чудо (так называемый «проект „Звено“», в просторечии — «летающий цирк Вахмистрова» или «цирк Шубикова») на практике, на него забили болт. Были и проекты классических авианосцев, но они были завернуты *лично*, так как последний, как и большинство в мире (за 3,5 исключениями), считал основой фаллометрии линкоры.

А вот японцы начали жечь напалмом. Собственно говоря, Пёрл-Харбор стал прямым следствием наличия у них авианосного флота — подплыли, запустили, разбомбили. Тут же произошел и основной фейл императорских вояк — разнесся бомбами и торпедами линкоры и крейсера, они ничего не сделали заранее выведенным из под удара пиндосским авианосцам, которые, полыхая *праведным гневом*, отправились мстить обидчикам. И отомстили, сначала возле Мидуэя, а потом и вовсе эпично «поохотились на индюшек» возле Марианских островов.

На Тихоокеанском театре в то время произошло много весьма любопытных событий, к примеру:

- В 1942 году в Коралловом море впервые произошла морская дуэль авианосцев — встретившиеся эскадры дуплили друг друга с воздуха, практически не пользуясь привычной артиллерией, и, собственно, когда начали кончатся самолеты, и расстались.
- Впервые с палубы авианосца успешно запустили бомбардировщики, причем не специально разработанные, а ободранные до состояния «кожа и кости» обычные В-25. Рейд Дулиттла при всей своей ебанутости был скорее желанием унять жжение в корме после Пёрл-Харбора: из 16 бомбардировщиков целым остался только один, кое-как допердев до советского Дальнего Востока (где и был успешно спизжен союзниками, да), у японцев в результате бомбардировки официально погибло 50 человек, покоцан один авианосец и утонуло пять патрульных лайб.
- Японцы придумали винрарный способ *строительства* военных баз на островках: на авианосец грузили, помимо самолетов, инженерную бригаду и вояк, которые сгружались на берег, по-быстрому строили взлётку и казармы, после чего самолеты с авианосца перелетали на аэродром, а сам корабль уходил к следующему островку. Минус заключался в том, что работы часто выполнялись в условиях джунглей ручонками и шанцевым инструментом, оттого занимая время до нескольких недель, что, конечно, было вполне терпимо в условиях начала войны, но уже 43-му году порой заканчивалось тем, что пиндосы отнимали островок, а начатое строительство заканчивали уже с применением бульдозеров за считанные дни.

После начала проводки конвоев союзники столкнулись с тем, что немецкому флоту это пришлось по нраву — те, еще в Первую мировую принаровившись топить все что можно силами подводного флота, присовокупили к атакам на конвои еще и силы надводного флота с авиацией. Разумная идея включить в состав конвоя авианосец на практике оказалась вином — самолеты, запускаемые с него, эффективно работали в качестве разведки, умудряясь засечь бравых Кригсмарине еще до момента погружения, и не просто поднимали шухер, но и сами отправляли немцам приятные подарочки. Когда же англичане приспособили на самолеты радар, волков Деница полярный лис стал загрызгать в промышленных масштабах. Книга Хайнца Шаффера «U-977» подробно рассказывает об этом (правда, авианосцы не помешали ему и его 977 свалить в Аргентину после капитуляции Рейха).

Зачастую авианосцы собирались эрзац-методом: бралось гражданское судно (обычно танкер), с которого удалялись надстройки и монтировалась гладкая полётная палуба. Называлось подобное чудо лёгким, эскортным или вспомогательным авианосцем. Практика не забылась и после войны — во время заварушки на Фолклендах англичане усовершенствовали контейнеровоз (с него при помощи катапульты стартовал самолет), впрочем, утопленный: противокорабельные ракеты к этому времени уже появились, а полноценный ордер с дивизионом ПВО к контейнеровозу не привинтили.

От Холодной войны и до наших дней



Типичная АУГ. По пиндосским меркам даже маленькая.

К этому времени стало окончательно понятно, что авианосец — удовольствие дорогое и эффективное в первую очередь как оружие наступательное, держать авианосную группу в порту для защиты от вероятного противника стоит овер 9000, а выхлопа с этого ноль. В итоге авианосец окончательно стал рассадником демократии и средством наглядной демонстрации пинуса: америкосам, от отсталых цивилизаций, неспособных утопить их драгоценные АУГ, отделенным океанами, другого способа трясти мудями банально не оставалось.

Тогда же устоялась и каноничная конструкция авианосца:

- Он большой. Нет, так: он БОЛЬШОЙ. Ибо авианосец — это не только ебическая палуба, это еще ангары для хранения и ремонта самолетов, боеприпасов, горючки, кубрики для нескольких тысяч (!) человек экипажа, и т. д.
- Приводится в действие эта хреновина либо дизель-зубчатыми агрегатами (когда несколько дизелей относительно умеренной мощности работают через редуктор на один вал, выдавая необходимую мощность для быстрого движения огромного корабля), либо турбо-зубчатыми агрегатами (то же самое, только вместо дизелей паровые турбины высокого, среднего и низкого давления, а также, опционально, крейсерского и заднего хода). К счастью, впоследствии, появились атомные реакторы, так что демократию принято доставлять на атомной тяге.
- Он очень плохо защищен. Места для какого-либо оружия, кроме собственно самолетов и пары комплексов ПВО типа того же «Фаланкса», на авианосце нет, и не нужно, поскольку без сопровождения он никуда не ходит — а это ни много ни мало дивизион противолодочной обороны (обычно в лице *вертолетоносца* плюс пары миноносцев), дивизион противовоздушной обороны (пара ракетных крейсеров), плюс пара подводных лодок, корабли снабжения. Но и даже с сопровождением командованию звёздно-полосатых авианосцев доводилось почувствовать сжатие ануса — например, по ним успели позапустить ПКР иранцы, и, что характерно, эти ракеты были *отклонены* дивизионом РЭБ, в то время как ПВО и лётчики ничего сделать банально не успели.
- Он стоит огромных денег. Много стоит строительство, много денег стоят самолеты на борту, много денег сжирает каждый выход в море. Собственно говоря, именно поэтому единственной страной, имеющей аж 11 полноценных АУГ, является СШП, радостно пускающий миллионы денег налогоплательщиков на бомбежку очередного Саддама. Британия и Франция имеют по одной, причем более скромной, французы вообще подумывают распилить единственного «де Голля» на металлолом. В этой стране... Впрочем, об этом отдельно.

Как это работает



Мы шли своим путём, причём, далеко не самым лучшим. Выдумывали "свой велосипед", в то время как в мире уже имелся более чем полувековой опыт полётов на кораблях. ОСП "Луна" состояла из зелёных горизонтальных огней, имитирующих горизонт и трёх указательных, расположенных вертикально: жёлтого, зелёного (в центре) и красного. В условиях моря они просматривались лётчиком уверенно с дальности 1,5-2 км. Во время захода на посадку требовалось войти в огни "светотворителя" и удержаться в зелёном цвете до самой посадки. Но вся проблема была именно в этом: как это сделать? Смещение самолёта вверх или вниз в пределах угла зрения каждого огня контролировать было нечем. Смена цветности огней происходила для лётчика неожиданно. Проще говоря, управление носило дискретный характер. Чем ближе к посадочному блоку, тем "строже" становилась к лётчику система, тем меньше требовалось отклонение, чтобы "выскочить" из зелёного цвета. А перед приземлением можно было видеть даже два огня одновременно, что ставило лётчика в тупик: куда "рулить" дальше?

— В.Н.Кондауров, ГСС, лётчик-испытатель

Классический вариант взлёта с авианосца — с разгона. Однако это годилось лишь для самолетов с поршневым двигателем. Тяги, даже на форсаже, у реактивных самолетов для взлёта с плоской палубы недостаточно, так что нужную для отрыва скорость ему удается набрать только при помощи катапульты (паровой или электромагнитной). Разгонный участок сокращается метров до 100 с небольшим, а ощущения у пилота становятся гораздо забавнее.

Во времена тихоходных поршневых самолетов начали даже разворачивать корабль «на ветер», и впоследствии этот маневр перерос в обязательную практику для всех авианосцев с горизонтальным взлётом.

Англичане для запуска без катапульты придумали трамплин — ближе к концу палуба уходит вверх, соответственно в этот момент у самолета резко возрастают угол атаки и подъемная сила. Созданная первоначально для их знаменитых СКВВП (самолет короткого взлёта и вертикальной посадки) Harrier, она настолько приглянулась советским судостроителям (еще бы, катапульту делать не надо!), что они использовали аналогичный трамплин для отправки в полет таких энерговооруженных самолетов, как Су-33 и МиГ-35 (палубные варианты Су-27 и МиГ-29 соответственно).

Однако же взлететь — это половина дела, нужно еще и приземлиться. Тут длина и ширина взлетной палубы становятся уже гораздо более критичными, поэтому не зря практически все ЧП на авианосцах выглядят как «впиллся в палубу — впиллся в надстройку — пизданул с палубы». Садиться приходится на высокой скорости, которую тормозами шасси или парашютом не погасить никак (самый длинный авианосец USS Enterprise, ныне списанный, имел длину всего 342 метра, остальные еще короче). Поэтому применяется устройство под названием «посадочный гак», выглядящее как обычный крюк, выпускаемый самолетом при заходе на посадку. Вся мякотка в том, что им нужно зацепить пропущенный поперек палубы трос, который и тормозит самолет с нехуевыми перегрузками за счет разматывания с тормозных барабанов под палубой. Всего таких тросов обычно пять, лучшие летуны цепляются за второй или третий. Незацеп или обрыв троса — гарантированная путевка в воду, так что пилоты палубной авиации недаром смотрят на остальных как на говно. Особо обостряет ощущения то, что посадка проводится с двигателями на форсажах — так при незацепе остается вполне реальная вероятность уйти на 2-й круг, а не отправиться к Посейдону.

Неудивительно, что конструкция палубного самолета от сухопутного аналога отличается заметно. Это не только усиленный в зоне установки тормозного гака фюзеляж, но и складные крылья, облегчающие маневрирование на палубе и хранение в ангаре. Стойки шасси, гасящие при «посадке» (многие называют это «управляемым падением») небесические вертикальные перегрузки, обладают сверхмощной амортизацией с длинным ходом. Именно для флота ведутся разработки самолетов с укороченным (читай — с люто форсированными двигателями) и вертикальным взлетом. В ряде случаев самолеты с укороченным взлетом умудряются садиться даже без аэрофинишера за счет усиленного шасси и реверса тяги, но старый добрый гак с тросом свои позиции не сдают.

Для того, чтобы сохранить возможность применения авиации в ночное время, созданы достаточно любопытные системы оптического указания глиссады, отдаленно напоминающие светотворители. Суть в том, что каждый прожектор такой системы создает узкий пучок света определенного цвета с минимальным расхождением. При посадке пилоту нужно поймать зеленый свет и идти, удерживая его в видимости, появился желтый — отклонение, появился красный — прекращай снижение, заходи на второй круг, иначе пиздец. У этой конструкции есть один момент, который часто с известными словами поминают морские пилоты — иногда при посадке видно и зеленый, и желтый свет одновременно, так что без хорошего скилла начинается рулетка с корректировкой курса — то ли покажется зеленый, то ли уже красный.

Сорта



Корейский УДК «Токто», тащит не только вертолеты, но и до 10 танков

То, что приходит в голову среднестатистическому луркоёбу при слове «авианосец» — это лишь одна его разновидность ака **тяжёлый ударный**. Однако при необходимости юзаются и другие посудины, технически способные запускать с палубы различные девайсы с крыльями и винтами:

- **Авианесущий крейсер** — изобретение сумрачного военного гения, от любого другого авианосца отличающееся наличием наступательного вооружения на борту согласно определению, которое дает еще [конвенция Монтрё](#) от 1936 года. В то время подобное разграничение потребовалось, чтобы запретить проход в Средиземное море авианосцам, способным нести большое количество самолетов и от того возможности установки орудийных башен лишённых. По нынешним меркам же получается парадокс — тот же «Кузнецов» со своей 300-метровой взлёткой считается крейсером, ибо на него благоразумно установили ракетные пусковые установки. Для советских вояк в свое время большого выбора не было: или строить корабли в тепле на Чёрном море, но только крейсера, или «нормальные» авианосцы, но в ебенях на Севере или Дальнем Востоке.
- **Вертолётоносец** — это в советской военной доктрине судно вспомогательное, идущее в составе ордера и несущее на себе противолодочные вертолёты. Для борьбы с подводными лодками вертолеты оказались гораздо удобнее за счёт возможности зависания в воздухе: выпуская ракету, удобнее целиться, ну а уж сбрасывать глубинные бомбы или засеивать море гидрофонами вообще сказка. Однако могут быть и самостоятельной боевой единицей, как, например, УДК типа того же «[Мистраль](#)» — в этом случае на борту прописываются десантные вертолеты и бронетехника морпехов, это изобретение уже американское. В силу того, что взлетка вертолету не нужна, палуба на кораблях этого класса короче, и принимать самолеты они могут только при наличии у тех вертикального взлёта/посадки. Это вызывает определенное жжение в нижних полушариях потомков самураев — после войны им не то что авианосцы, а и армию-то иметь запретили, так что Морским Силам Самообороны Японии приходится довольствоваться мутантами в виде *вертолётонесущих миноносцев* (о как). Которые, однако, имеют подозрительно длинные палубы, что явно намекает на то, что в случае чего JMSDF планирует приклепать к ним трамплины или, упаси Б-же, катапульты (самолеты с вертикальным взлётом они купить уже хотели, но янки на это ответили — «хуй вам на руль, знаем мы вас»).
- **Противолодочный авианосец** — плод греховного соития с вертолётоносцем. Самолетов несет меньше, зато богаче вертолетный парк, мощнее гидроакустический пост. Основная задача — поиск в своем квадрате ПЛ противника, для чего на борт затащены разведывательные самолёты ДРЛО. Придуманы в 1950-е годы пиндосами, которые имели весьма серьезные основания опасаться получения коммунистических подарков из-под воды, и как отдельные проекты не строились — переоборудовались уже существующие. Ныне можно считать вымершим видом: функции противолодочной обороны в АУГ разделены между миноносцами в составе ордера и авиацией ДРЛО/противолодочными вертолетами, базирующимися на ударном авианосце.
- **Эскортный авианосец** — детище Второй мировой, клепавшееся англо-пиндосами и японцами. За основу бралось [гражданское судно](#), быстро переоборудуемое в эрзац-авианосец — строилась взлетка, загружались самолеты, PROFIT! Японцами юзались и как десантные, выгружая на острова пехтуру, союзники же включали их в состав конвоев для разведки и противолодочной борьбы. После войны америкосы еще какое-то время подумывали о создании нескольких малых авианосцев подобного рода, чтобы не гонять каждый раз слоноподобные ударники, но так и забили болт на идею.
- **Чакри Нарубет** — тайландский [трап](#), притворяющийся авианосцем. Известен следующими вещами: во-первых, он самый маленький в мире; во-вторых, на него водят туристов аки на эту вашу «Аврору»; в-третьих, на нём имеет привычку кататься местная королевская семья, поэтому на нем есть люкс-апартаменты, зато нет ПВО («Фаланксы» запланировали, но не поставили, стационарные ЗРК планировали... но вы понели), его роль выполняют [матросы с ПЗРК](#).

Pro et contra



Классика троллинга в исполнении Ту-95

По сути своей авианосец весьма специфическая вещь. С появлением противокорабельных ракет и увешивания легких крейсеров всевозможной крылатой хуйнёй изначальный смысл авианосца как участника флотских междусобойчиков утерян: ствольная артиллерия умерла, а пулять друг по другу ракетами получается гораздо лучше, чем таскать с собой огромную лайбу, одновременно прикрывая ее от противника, который не дремлет. Тонкий намёк: вояки всерьёз проектировали пусковые установки ПКР, размещаемые в стандартных грузовых контейнерах, так что в случае чего можно обнаружить очень неприятный сюрприз, выпущенный с «гражданского» судна под нейтральным флагом. Если учесть, что даже «Гранит» брежневских времён, идя исключительно на низкой высоте, может пропилить предельные 200 км всего за 6 минут, то выбора нет — или постоянно держать в воздухе крыло (что еще и не во всякую погоду возможно физически), сжирая топливо и расходуя ресурс недешёвой техники, или надеяться на противоракеты крейсеров.

В итоге среднестатистический USS Nimitz тащит с собой:

- 1-2 ракетных крейсера, несущих на себе не только ПКР, но и зенитные противоракеты;
- 3-4 миноносца, на которые, помимо противолодочных средств, также закорячены и крылатые ракеты;
- АПЛ с запасом торпед и (внезапно) вновь крылатыми ракетами;
- Танкер (все, кроме АПЛ и самого авианосца, жжет горючку) и пару транспортов со ЖРАТ и прочими ништяками.

Отдельный лулз здесь в том, что сам авианосец с его авиаполком и вспомогательные суда имеют разное командование — если авианосец относится к авиации ВМФ, то все остальное — непосредственно к самим ВМФ.

Дрифтинг

Зато для пафосного превозмогания над полудикими овцееёбами сей агрегат подходит великолепно, сразу доставляя к их берегам достаточное количество самолетов, чтобы упорно и с наслаждением утюжить их, попивая колу. Параллельно ракетные крейсера из состава АУГ могут попускать свои «Томагавки», да и подводники тоже могут развлечься. Главное требование — отсутствие у полотенцеголовых адекватных систем береговой обороны и ПВО, которые могли бы помножить на ноль драгоценных летунов, да и сам борт.

В условиях [большой заварушки](#) участь авианосцев — вопрос спорный. В силу ебических габаритов, усугубленных необходимостью таскать с собой вспомогательные суда, засечь АУГ не просто легко, а очень легко, так что еще в [той](#) стране успело сформироваться национальное развлечение — для подводников это беспалевное всплытие посреди ордера (у некоторых получалось плохо, вплоть до впиливания в авианосец; алсо подлодки, помимо торпед, несут ещё и ПКР, так что бултыхаться именно рядом — это больше ради собственных лулзов), для стратегической авиации — полетать рядом. Вид стратегического бомбардировщика, приветственно помахивающего крыльями прямо над тобой, таки демотивирует — особенно с учетом того, что стратеги в этой стране несут ракеты (так что пролетают рядом тоже for teh lulz). Для усиления эффекта бомбер может перед этим открыть бомболюки, давая возможность воочию оценить длину своего ракетно-бомбового МПХ.

Для противодействия АУГ совки в свое время напилели даже целый тип АПЛ проекта 949 и 949А, вооруженных ПКР Гранит, которые должны были сопровождать и следить за супостатом, а при необходимости отпиздить. Рашка продолжает владеть несколькими такими АПЛ и пилит новую серию проект 885, первая АПЛ в строю. В прибрежной зоне 200 миль на авианосцы были нацелены сначала ракетные катера, позже малые ракетные корабли с УРО, данные корабли строились большими сериями и сводились в бригады, готовились по сигналу, как [толпа](#) гопников, набигать и множить на ноль АУГ.

Собственно говоря, подводники и остаются главной причиной жжения ануса у командования авианесущих группировок. К любимому развлечению этой страны присоединились и [китайцы](#) (что прямо намекает на советский опыт прятков под «гидроакустическими зеркалами» и «теньями», возникающими на глубине? ибо так-то китаёзы шумят дай боже), и даже [французы](#) с [канадцами](#).

В этой стране

«Як-38, скажем так, занятно летал, от него такой визг стоял, что ни одни уши не выдержат. Это было эффектное зрелище. Я бы даже сказал, что он не свистел, а верещал. И конечно, Як-38 был очень сложным в пилотировании. Он был сложен даже для полета в самолетном режиме. Крылышки небольшие, аэродинамическое качество низкое, поэтому скорость снижения по глиссаде около 450 км/ч, а колесики маленькие и колея у шасси узкая, поэтому посадить даже по-самолетному его было трудно. И на вертикальных режимах держать равновесие было непросто, хотя автопилот помогал в этом. Я бы сказал, что сложнее было поймать двигателем момент касания, перед которым надо немного увеличить обороты, чтобы самолет и не упал, и в то же время не взлетел опять. »

— А. Крутов, ГСС, лётчик-испытатель

«В небе реет грозный Як,
Як об палубу — хуяк! »

— Народ



Як «Об палубу Хуяк» 38 модели



Кузя. Пустая палуба символизирует.

Как уже было сказано, к окончанию Второй мировой своего авианосного флота у Совка не было. Взятый в трофеи немецкий «Цеппелин» оказался разьебан настолько, что восстановить его не было ни сил, ни средств. Да и не сильно этот флот стремились строить и после — миролюбивому советскому народу оружие империалистической агрессии, как считала партия, было не нужно. Хотя чертить проекты начали еще в 40-е, с приходом маршала Горшкова их было решено похерить — но, как это и бывает в нашей стране, после смены [Хрущева](#) на [Брежнева](#) тот резко поменял мнение, и авианосцы Советскому Союзу резко стали необходимы.

Так и была спроектирована четверка «городов» — авианосцы (точнее — тяжелые авианесущие крейсера, практически вымершие после Второй мировой в остальном мире) «Баку», «Киев», «Минск» и «Новороссийск». Разработка велась с одновременным конструированием под них специальных самолетов вертикального взлета и посадки Як-38 (он же «Як-об-палубу-хуяк»). Новаторское решение оказалось в итоге фейлом — вместо того, чтобы развивать авианосцы классической схемы с длинной взлеткой и горизонтальной посадкой, на выходе получили геморройный самолет (прозвище появилось не случайно) с самым высоким из серийных советских штурмовиков процентом

аварийности^[1] и авианосцы, которые никакую другую технику принимать не могли физически. А разгадка одна — строить сий тип кораблей можно было только на Черноморских заводах, а по международным договоренностям проходить турецкими проливами «чистые» авианосцы не могут.

Под закат совка на свет появился последний выдох господина ПЖ, он же тяжелый авианесущий крейсер «Кузнецов», он же «Кузя». Единственный советский авианосец классической схемы, спущенный на воду в 1985, стал и единственным российским. По сей день он одновременно служит предметом одновременно фапа (ведь он же есть) и анальной боли (катапульт нет, атомных силовых установок нет, зато есть [трамплин](#)!) поцреотов и имперцев всех сортов. Однако же корабль успел повоевать с сараями ИГИЛ, продемонстрировав [путинский пинус](#) у берегов Сирии, чадя мазутными котлами (ядерный реактор всё обещают в рамках модернизации, но никак не завезут). По общей же совокупности «Кузя» успел гораздо больше раз попасть в новости из-за очередной случившейся на нем хуйни, чем из-за «боевых побед»:

- Чуть не встретил землю Новой Земли во время шторма, попутно проебав пару котлов.
- В первом средиземноморском походе пёр со средней скоростью пешехода, ибо то матросы в силу долбоебизма заливали морскую воду в котлы вместо дистиллята (трубки засаливались махом), то те же трубы лопались (неудивительно), то разваливались турбогенераторы.
- На следующий год снова проебал все котлы и чуть не впилился в Мальту.
- В пост управления стрельбой случайно заливали цистерну мазута, топили зенитные комплексы.
- Ну и, естественно, хуякались самолеты, причем один из них как раз во время пафосного [потрясения пинусом в Сирии](#). На текущий момент в минусе у «Кузи» 5 самолетов, из них 3 Су-33. Четыре аварии произошли по причине обрыва троса аэрофинишёра.
- Уже после Сирии, в ноябре 2018 года при выходе «Кузи» из плавдока в Мурманске на берегу кончилось электричество. Поскольку на самом плавдоке оно уже давно и не могло начаться из-за слитой солярки и неисправных дизелей, ПД-50, полученный от шведов ещё Петром-Великим по репарациям после Северной войны по заказу от Совка, сделал «буль», уронив на самолётоносного домовёнка кран. Образовалась дыра, по площади сравнимая с [хрущёвской квартирой](#), и две проблемы: как достать со дна единственный на всём северном флоте способный принять ТАВКР плавдок, и где теперь отремонтировать сам ТАВКР. Пара плавдоков необходимой величины в закромах Родины всё же имеется (ПД-41 в Приморье и ПД-190 в Новороссийске). В итоге вроде как решили поднять док, а Кузю перебазировать в Севастополь.
- 12 декабря 2019 года Кузя сгорает — из-за рукожопия ремонтников и плохих стояночных условий (единственный плавдок все ещё лежит на дне).

Однако же как аргумент в вечном споре [говна с мочой](#) «Кузя» просто уникален. Ибо, с одной стороны, хохлы любят повторять, какое он говно, на что всегда можно ответить, что строили-то его именно на украинских верфях. Если же хохол начинает вспоминать, как кляты москали спиздили^[2] их ненаглядный авианосец, то всегда можно ответить — тадам! — что он таки говно. Цикл может повторяться любое необходимое число раз. Направление спора реверсируемо, результат неизменен. Можно так же напомнить щеневмерлику, какое жалкое зрелище представлял флот его собственной страны еще до Крымнаша (после — уж тем более), где единственное, чем можно было похвалиться — фрегат «Гетман Сагайдачный» (он же — сайгак дачный в интерпретации насмешников).

Впрочем, справедливости ради стоит отметить, что «Кузя» в своих несчастьях не одинок. Его коллега — французский «Шарль де Голль» (тоже, кстати, единственный на всю страну), успел отличиться не меньше, причем еще на этапе постройки — сначала выяснилось, что уже готовая взлетка слишком коротка, потом в первом походе развалился винт, потом на него поставили непригодные для палубного базирования самолёты, и так далее. Причем французы изначально планировали строить два одинаковых судна, чтобы [эксплуатировать одно, пока второе стоит на ремонте](#), но в итоге таки собираются списать единственное со словами «да и хер с ними, с этими авианосцами, нам не надо». Впрочем, учитывая [французскую изысканность](#), обязательно ещё три раза в разные стороны передумают.

Впрочем, под конец истории флота СССР вопрос о необходимости авианосцев таки был решен положительно (калеки проекта 1143 никак полноценными АВ назвать нельзя) — в 1988 году на стапеле в Николаеве был заложен полноценный авианосец «Ульяновск» водоизмещением в 80кт, с авиакрылом в 70 ЛА, паровой катапультной (разработка была закончена ранее), прототипы ДРЛО в виде Як-44 были в разработке. Что ж, не срослось, на стадии готовности в 20% в 1991 году был разрезан на лом — увы и ах.

К слову, систершип «Кузнецова», ТАВКР «Варяг», который к распаду Союза достроить не успели, оставили Украине. Хохлы же, прикинув нос к ветру, решили не достраивать корабль, а продать его по цене металлолома китайцам, которые, вроде как, хотели сделать из него казино. Китайцы же, не будь дураками, получив покупку тупо достроили её и ввели в строй под именем «Ляонин» ИЧСХ, в конце апреля 2017 года спустили на воду китайский клон, которому в мае дали крайне доставляющее название «[Пи Пи Ся](#)».

Специальная олимпиада

Катапульта vs трамплин

Позиции участников срача:

- Паровая катапульта — хрень сложная, требующая не только обслуживания, но и ебического количества пара: без дополнительного парогенератора при запуске дохуя пара от котла/атомного реактора идет именно на катапульту. Командование авианосца в этот момент чувствует себя водителем [Daewoo Matiz](#), включившим кондиционер. Впрочем, если учитывать, что движитель авианосца в этот момент в основном бездействует, то проблем это не доставляет — даже для 4 катапульт (да да, у ударного авианосца их несколько). В 2010 году американцы испытали электромагнитный вариант, но и тут есть свои «но» в виде потребности в [ПИЗДЕЦ](#) каком количестве электроэнергии (до 120 мегаджоулей за запуск^[3]), которое ни один ныне живущий авианосец банально не вытянет. Поэтому хитрые янки запилили [подсистему накопления энергии](#), которая заранее (за 45 секунд) раскручивает здоровенные роторы генераторов переменного тока, которые потом резко (за 2-3 секунды) передают всю накопленную энергию разгоняемому самолету. И [летчику](#). Как ни странно, получилось гораздо компактней паровой катапульты.
- Трамплин — девайс из серии «проще не придумаешь», зато и предельная частота запусков на нем ниже, стартовать приходится на форсаже, садиться геморройнее. Про возможность заправить взлетающий самолет хотя бы наполовину (иначе не взлетит), и подвесить к нему хоть что-то, кроме легких ракет воздух-воздух, лучше сразу забыть, не говоря уже про запуск самолетов ДРЛО — только вертолеты, только hardcore!

Горизонтальный взлёт vs вертикальный

А может, ну их нахуй — и катапульту, и трамплин? Однако же, и тут все не так просто — самолет с вертикальным взлетом гораздо сложнее, дороже, геморройнее в обслуживании, несет гораздо меньше полезной нагрузки и так далее. В этой стране данная дисциплина мало популярна в силу живой памяти о хуякающихся яках.

Разновидность спора: горизонтальная посадка vs вертикальная. Подразумевается, что взлетать следует горизонтально с катапульты или трамплином, а вот садиться лучше вертикально, избежав всего геморроя с горизонтальной посадкой, да ещё авианосец может быть компактным, или вообще можно использовать слегка проапгрейженный вертолётоносец. Правда, тут же возникает вопрос — а где взять ебанистическое количество пара для катапульт на корабле, в котором парогенератор не завезли? Если же задумываться о трамплине... то см. предыдущий раздел.

Стоит отметить, за последние 20 лет стала меняться концепция [последнего поколения истребителей](#) — теперь и сверхманевренность, и даже скорость перестают быть приоритетными параметрами. Вместо этого упор делается на невидимость, мощные ракеты, продвинутые системы обнаружения и связи: залетел к противнику, провел разведку, навел куда надо ракеты с эсминца, а если какие-то нахалы начнут приставать — ебошишь их своими ракетами.

Соответственно, для такого самолета возможность вертикально взлетать с любой посуды и оказаться в нужное время в нужном месте (пускай даже в единственном экземпляре) важнее скорости и кучи бомб, подвешенных под пузом и крыльями. Но это только для истребителя пятого поколения, и только если для ДРЛО использовать вертолеты.

Мы всё проебали

Срач вновь политотный, то есть априори унылый и скатывающийся в обсуждение влажных мечтаний о звёздно-полосатых АУГ в акватории Белоруссии/дельте Волги или их делении на ноль десантом [боевых медведей](#). Реалии же просты — вбухивать сотни нефти на развитие авианосцев (а это и соответствующие верфи, и палубная авиация, и дохуя прочего) можно только при выполнении двух условий: если есть бабло и все это будет работать. Тут показателен пример французов, которые, изрядно подзаебавшись, всерьёз подумывают о ненужности авианосцев в принципе. Так что ымперцам, которые хотят видеть в российских портах авианосный флот, рекомендуется задуматься над двумя извечными вопросами — «нахуя?» и «за какие шиши?».

Если же воспринимать АУГ как средство контроля над океанскими коммуникациями, то их надо или много, или как раз в нужном месте они могут не оказаться. Так что вопрос с баблом встает уже в суммы, для бюджета этой страны неподъемные с принципе.

В массовой культуре

- А это что еще за корабль? - полюбопытствовал Барнвельт, указывая рукой. - Вон та галера с крышей.

Корабль, о котором шла речь, и впрямь походил на огромную галеру, накрытую широкой плоской крышей. Инспекторша хихикнула и ответила: - Сие корабль принца Ферриана из Сотаспе, что вечно мир потрясает какой-нибудь новинкой. Один из подданных его планер изобрел невиданной доселе конструкции, и отличается оный планер от прочих тем, что движет его сквозь эмпиреи небесные двигатель пиротехнический. Галера же сия приспособлена, дабы нести на крыше своей два десятка аппаратов подобных, коими, говорят, рассчитывает принц пиратов уязвить в жилище их болотном, летая над головами у них и камнями побивая с воздуха. Барнвельту сразу припомнились виданные когда-то изображения земных военных кораблей, именуемых авианосцами, которые одно время выдвинулись в качестве основы военно-морской стратегии после ухода в прошлое паровых, увешанных броней линкоров - до появления атомных ракетносцев. Авианосущая галера, однако, представляла собой комбинацию, способную поразить любое воображение.

— Л. Спрэг де Камп «Рука Зеи»



Авианосец класса «Кага» благоразумно держит взлётно-посадочную полосу за спиной

К вящей радости, спискоты в этом разделе не будет как таковой, ибо персональной славы авианосцы не получили — так-то разнообразных [лулзов](#) за всю их столетнюю историю с авианосцами произошёл [вагон и маленькая тележка](#), но ввиду [достаточно специфического характера темы](#) они имеют достаточно [цугундерный](#) характер, ибо простому народу малопонятны, [а значит и неинтересны](#). Однако же наткнуться на них можно постоянно: если в каком-то фильме ты видишь доблестный американский флот, то в нем с вероятностью 146% покажут какой-нибудь USS Nimitz. Просто потому что он большой и излучает сотни пафоса, аки вархаммеровские титаны.

Порулить подобной хреновиной тоже проблематично: можно погонять по морям кучку пикселей в различных RTS (от исторических войнушек до фантастики разной степени упоротости), можно вспомнить тот же Battlefield 1942, где авианосец был игравельной техникой (была даже запилена карта Coral Sea про ту самую битву в Коралловом море, кроме авианосцев на ней нихрена и нет больше). Если уж совсем приперло — можно установить картофельный высер ака [World of Warships](#), сначала пофапав на картиночки с кучей пиндосских/британских/японских самолётонесунов, а потом прослезиться от того, как капитан прыгает в кабины и летит лично бомбить супостата. [Улитки](#) пока

ничем не разродились, зато можно побыть в шкуре пилота древней палубной авиации, впиливаясь в палубу и грохаясь с неё в своё удовольствие. Ценители странного могут установить [EVE Online](#) и после жалких 5-8 месяцев прокачки порулить эрзац-авианосцем класса Carrier или Mothership с файтерами, бонусами и грацией пьяного бронтозавра, а пока скиллов нет — попробовать пилотировать что-то классом попроще и с дронами, просто чтобы войти во вкус.

Любителям хардкорных стратегий и варгеймов Jane's Fleet Command про современные авианосцы, и Victory at Sea про Вторую Мировую.

Если же ты, читатель этой статьи, живешь на [Луне](#) или очень хочешь туда [попасть](#), то для тебя есть [Kantai Collection](#) — правда, как и во многих другой лунной хуите подобного жанра, авианосцы здесь скорее дополняют кавайных девочек, с таким же успехом вместо них могли бы быть [танчики](#), самолетики... Тсс, не говорите об этом японцам...

Есть также сравнительно винрарная серия из двух игр — Battlestations: Midway и Battlestations: Pacific, где можно невозбранно порулить американскими и японскими авианосцами, наряду с другими кораблями. При этом самолетами можно управлять как а-ля RTS, так и напрямую, как в аркадном авиасимуляторе. В общем-то, эти игры демонстрируют, как могли сделать вышеупомянутую World of Warships при наличии мозга и прямых рук.

Почувствовать себя в роли храброго морского летчика ВМФ США, КМП США или Императорского Флота Японии можно в винрарнейшем [Ил-2](#) с установленными официальными дополнениями. Поскольку симулятор серьезный, то все прелести взлета и посадки на авианосец можно почувствовать, включив полный реализм, но даже в полностью аркадном режиме не у всех выходит хотя бы взлететь. В наличии ручная раскладка крыльев, выпуск гака и прочие прелести. И никакой системы посадки, только по старинке, на глазок.

Олдфаги могут вспомнить также незабвенный [NES-овский](#) Top Gun, где присутствовала посадка управляемого игроком F-14 на авианосец с использованием 8-битной модели вышеописанной КГС. Тема полностью раскрыта [Задротом](#), достоверно известно, что 99,9% игроков так и не смогли этого сделать.

В литературе авианосный флот все так же служит фоном для сюжета, собственных саг не заслуживая. Это касается и тру-исторических писаний, и сугубой фантастоты с тысячемильными космическими авианосцами, мобильными аэродромами на антигравитационной платформе и прочей [HEX](#) (воздушные авианосцы, подводные авианосцы и прочий стимпанк и дизельпанк: Небесный капитан и мир будущего, космические авианосцы: [The Super Dimension Fortress Macross](#)).

Галерея



В разрезе



Цветовая дифференциация штанов



Ты хочешь рассказать о трудной парковке?



Внимательно присмотри к соседу по кубрику, %username%



Пиндостанская мазута. Таки да, там пускают на борт тят



Кузя и его знаменитый дым



USS Nimitz-kun



Флотское распиздяйство от страны зависит слабо...



В Майнкрафте



..или что будет, если вешать на самолет ракеты на боевом взводе



Малый речной [кукурузник](#) Большой морской [кукурузник](#) Гугл проявляет чувство юмора
Также на борту замечен [мирный советский трактор](#)

[Советский](#)
[Украинский](#)
[Китайский](#)
[авианесущий](#)
[крейсер «Рига»](#)
[«Варяг»](#)
[«Ляонин»](#)

USS Kennedy, известный патологической страстью впиливаться в другие корабли. В отличие от [прототипа](#), пока жив



Инвертированный авианосец

См. также

- [Крылатая демократия](#)
- [Буря в пустыне](#)
- [Военная операция в Сирии](#)
- [👤 Уроки троллинга от китайцев](#) /828966

Примечания

- [↑](#) Из-за чего в конструкцию даже была введена уникальная автоматическая катапульта, ибо морской летчик — штука редкая и долго обучаемая, а хуякались Яки регулярно
- [↑](#) Получив телеграмму от Кравчука о том, что корабль ныне стал частью независимого флота, тогдашний капитан со словами «Украина? Нет, не слышал.» сделал кулфейс и увел корабль в Мурманск.
- [↑](#) Вспоминаем математику — это 33 киловатт-часа, которые расходуются за несколько секунд, то есть мощность тут должна быть под 12 мегаватт на одну катапульта

[Шаблон:Оружие](#) [Шаблон:Авиация](#)