

А. А. КИЛИЧЕНКОВ

**«ХОЛОДНАЯ ВОЙНА» В ОКЕАНЕ:
ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОТИВОСТОЯНИЯ**

(зарубежная историография проблемы)

В зарубежных странах, и в первую очередь в Англии и США, традиционно существует особый интерес к развитию военно-морского флота, продиктованный геополитическими факторами. Придавая особое значение фактору морской силы, зарубежная историческая наука чутко реагировала на развитие военного флота потенциальных противников, в том числе и российского флота. Первые исследования по истории российского военного флота появились в Англии еще в конце XIX в., в период напряженных отношений с Россией¹. Куда более остро на Западе был воспринят «советский военно-морской ренессанс» 1960–1970-х гг., когда флот СССР превратился в самостоятельный фактор стратегического значения². Выход советского Военно-морского флота в Мировой океан был воспринят политической элитой Запада как новая угроза национальной безопасности и прямой вызов традиционному морскому господству. Зарубежные аналитики с тревогой отмечали небывалый рост активности советского флота в океане. Только за десять лет в период с 1964 по 1973 гг. совокупный показатель количества дней ежегодного пребывания советских кораблей в океане увеличился с 4000 до более 50000³. «Военно-морское превосходство США на океанских просторах быстро уходит в прошлое», – с тревогой констатировал в 1972 г. президент Национального центра стратегической информации США Фрэнк Барнетт. Возникла острая потребность срочно «восполнить пробелы в осведомленности общества в отношении советской активности в океане»⁴.

Эта потребность предопределила быстрое формирование нового направления в рамках западного советоведения, предметом исследований которого стало развитие советского Военно-морского флота. Опоздание с «открытием» нового направления с лихвой окупилось взрывным характером его становления. За каких-то 10–15 лет были опубликованы сотни работ – от популярных статей в иллюстрированных журналах до солидных монографий и докторских диссертаций.

¹ См.: Clark, G. *Russia's Sea Power. Past and Present or the Rise of the Russian Navy*. London, 1898; Jane, F. *The Imperial Russian Navy. Its Past, Present and Future*. London, 1899.

² Горшков С. Г. *Морская мощь государства*. М., 1979. С. 273.

³ См.: Weinland, R. G. *Soviet Naval Operations: 10 Years of Change / Soviet naval policy: objectives and constraints* / Ed. by Michael McGwire, Ken Booth, John McDonnell. N. Y.; London, 1975. P. 376.

⁴ Barnett, F. R. Preface // *Soviet Naval Power: Challenge for the 1970's* / Ed. by N. Polmar. N. Y., 1974. P. VIII–IX. Здесь и далее перевод автора статьи.



Эсминец США «Fletcher» (DD-445)



Эсминец США «Wallace L. Lind» (DD-703) типа «Gearing»

Беспокойство западных специалистов вызвал не только факт появления нового противника в океане. По мере накопления опыта «соседства» с советскими кораблями в командном составе флота США постепенно нарастала заметная тревога по поводу выявившегося превосходства советских кораблей. Так, в 1967 г. один из командиров 6-го флота США, действовавшего в Сре-

земном море, с удивлением обнаружил, что «в открытом море при сильном волнении встречные волны буквально заливали эсминцы типов “Fletcher” (DD-445), “Allen M. Sumner” (DD-692), “Gearing” (DD-710), а их мостики были закрыты завесой брызг, в то время как шедший рядом советский эсминец класса “Котлин” (пр. 56) ⁵, казалось, совершенно не принимал воду на полубак. Американские моряки на палубе были вынуждены кутаться в дождевые плащи, не рискуя появляться на полубаке, а советские матросы разгуливали по полубаку в рубашках с короткими рукавами...». Но куда более важным было другое – «из-за низкой мореходности американские корабли оказались более ограничены в выборе курса и скорости хода, нежели советский эсминец» ⁶.

В конце 1960-х – начале 1970-х гг. среди офицеров ВМФ США все чаще звучали вопросы: «Почему советские надводные корабли, будучи меньше в своих размерах, тем не менее оказываются более быстроходными и лучше вооруженными, чем корабли США? Почему они обладают лучшей мореходностью? Означает ли это, что Советы превосходят нас в кораблестроении? Почему мы не можем построить такие же корабли?» ⁷. Эта обеспокоенность подтолкнула зарубежных специалистов к проведению в 1970–1980-е гг. исследований, основанных на сопоставительном анализе корабельного состава американского и советского флотов ⁸. Американским специалистам пришлось столкнуться с рядом проблем методологического характера. Было очевидно, что «дать обоснованное сравнение советских и американских кораблей очень сложно из-за различия в поставленных задачах, для выполнения которых создавались эти корабли. Задачи определяются предназначением корабля, а это в свою очередь зависит от уровня и содержания потенциальных угроз. Поставленные задачи оказывают решающее влияние на водоизмещение и стоимость корабля. Однако в установленных параметрах проекта возможна реализация различных версий путем комбинирования элементов полезной нагрузки и характеристик корабельной платформы» ⁹.

К примеру, «надводные корабли американского флота предназначались для действий в составе быстроходных авианосных соединений», их самолеты являлись главной ударной силой флота. Основными задачами надводных кораблей была противовоздушная и противолодочная оборона авианосцев.

⁵ Существовавшее в НАТО обозначение советского эсминца типа «Спокойный» (пр. 56). Здесь и далее в скобках дается обозначение кораблей в соответствии с классификацией, принятой в советском флоте.

⁶ *Kehoe, J. W. Destroyer Seakeeping: Ours and Theirs* // U. S. Naval Institute Proceedings. 1978. November. P. 26–27.

⁷ *Kehoe, J. W. Warship Design: Ours and Theirs* // *The Soviet Naval Influence: Domestic and Foreign Dimensions* / Ed. By Michael McGwire, 1977. P. 364.

⁸ См.: *Kehoe. Warship Design: Ours and Theirs...* P. 364–386; *Kehoe. Destroyer Seakeeping: Ours and Theirs...* P. 26–37; *Meier, H., Roach, J. Warships Should Look Warlike* // US Naval Institute Proceedings. 1979. June. № 6. P. 67–76; *Kehoe, J. W., Brower, K. S., Meier, H. A., Graham, C. Comparative Naval Architecture Analysis of NATO and Soviet Frigates* // Naval Engineers Journal. October. 1980. December 1980; *Kehoe, J. W., Brower, K. S., Meier, H. A. U.S. and Soviet Ship Design Practices, 1950–1980* // U. S. Naval Institute Proceedings. 1982. May. P. 118–133; *Kehoe, J. W., Brower, K. S., Comstock, E. N. Seakeeping. U.S. Navy ships must be capable of operating in rough waters under severe weather conditions* // U. S. Naval Institute Proceedings. 1983. September. P. 63–67.

⁹ *Kehoe. Warship Design: Ours and Theirs...* P. 365.

В составе советского флота на тот момент не было авианосцев, и перед его надводными кораблями ставилась задача самостоятельной борьбы с корабельными группировками противника, для этого им требовалось «гораздо больше собственного ударного вооружения, подобного ракетным комплексам “корабль–корабль”»¹⁰.

Различие задач определяло разный состав вооружения советских и американских кораблей одного и того же класса и затрудняло их сравнительный анализ. Для обеспечения корректности сопоставления зарубежные исследователи использовали специально разработанные методологические подходы. Сотрудник Военно-морского инженерного центра США, бывший офицер флота Джеймс Кихоу определил основные приоритеты корабельного проекта, ограничив их «объемом полезного груза и свойствами корабля как платформы». Под полезным грузом автор понимал «корабельное оборудование и вооружение, необходимое для выполнения своих задач», а «свойства корабля как платформы» включали скорость, дальность плавания установленным ходом, вместимость корабельных помещений, качественные характеристики размещения груза и личного состава (безопасность, комфорт, наличие запасных частей и легкость доступа к ним, шумность корабля, степень его уязвимости, совместимость электронного оборудования)¹¹.

Американские специалисты, убежденные, что «боевая эффективность военного корабля определяется как возможностями его оборудования и вооружения обнаружить и уничтожить противника, так и способностью корабля как боевой платформы доставить оборудование, вооружение и обслуживающий экипаж к месту боевых действий», сосредоточились на сравнении «эффективности кораблей в качестве платформ для систем вооружения, не принимая во внимание эффективность самого вооружения и оборудования»¹².

В рамках данного подхода акцент был сделан на выявлении «различных версий комбинирования элементов полезной нагрузки и характеристик корабельной платформы»¹³. Аналогичную, по сути, методику использовал в своем исследовании и консультант Военно-морского инженерного центра США Герберт Мейер, полагавший, что «ключ к пониманию особенностей национальной школы корабельного дизайна... лежит в анализе сравнительного распределения не только масс различных видов нагрузки, но и их объемов в пределах корабля...»¹⁴. Методологическая установка Мейера состояла в том, что «проектирование любого военного корабля есть в первую очередь проблема компоновки различного рода полезной нагрузки». Автор разработал собственную методологию исследования проектов боевых кораблей, заложив в ее основу анализ характеристик, получаемых путем изучения внешнего вида корабля. Для этих целей была создана специальная компьютерная программа, позволявшая рассчитать процесс создания корабля в его обратной последовательности – от внешнего вида до проектного замысла¹⁵.

¹⁰ Там же. Р. 366.

¹¹ Там же. Р. 365.

¹² Там же. Р. 366.

¹³ Там же. Р. 365.

¹⁴ *Meier, H. Methodology for Analyzing Foreign Warships // The Soviet Naval Influence: Domestic and Foreign Dimensions / Ed. by M. McGwire. N.Y., 1977. P. 397–398.*

¹⁵ Там же. Р. 387–399.

Избранный методологический подход послужил основой для разработки оригинальной методики сопоставительного исследования кораблей флотов СССР и США по таким показателям, как размер, мореходность, мощность двигательной установки, дальность плавания, условия обитания экипажа, уровень оснащенности вооружением и оборудованием, приоритеты проекта.

Сопоставительный анализ изменений размеров советских и американских кораблей, построенных в 1940–1980-е гг., выявил для обоих флотов общую и устойчивую тенденцию роста водоизмещения кораблей основных классов¹⁶. По мнению американских аналитиков, это свидетельствовало о «наметившемся расширении задач советского флота – от обороны морских рубежей к владению морем и проекции морской силы за пределы государства»¹⁷. Этот вывод подтверждался и результатами анализа показателей мореходности советских и американских кораблей. В начале 1973 г. специалисты Военно-морского инженерного и Военно-морского исследовательского центров США провели детальный сопоставительный анализ основных показателей мореходности, выявивший прекрасную приспособленность советских кораблей к тяжелым условиям плавания в северных широтах¹⁸.

Превосходство советских кораблей в мореходности по всем показателям объяснялось особенностями их конструкции – более полными носовыми обводами корпуса и большей полнотой корпуса в плоскости ватерлинии, нежели у американских кораблей с их традиционно острыми обводами корпуса, а также наличием на всех советских кораблях, построенных начиная со второй половины 1950-х гг., активных бортовых стабилизаторов качки¹⁹.

Характеризуя развитие энергетических установок (ЭУ) советских кораблей, американские исследователи отмечали, что в первое послевоенное десятилетие преобладали устаревшие технологии использования паровых турбин с низкими параметрами пара – температурой и давлением. Первые ЭУ, сопоставимые по характеристикам с американскими, появились лишь к началу 1960-х гг. на эсминцах класса «Котлин» (пр. 56). Спустя 20 лет новое поколение советских корабельных ЭУ превзошло американские аналоги по компактности. Дж. Кихоу отмечал также на советских кораблях и значительно меньшие размеры вспомогательных механизмов, например, электрогенераторы, дистилляторы пресной воды и общекорабельные установки кондиционирования воздуха²⁰. Исследователь одновременно высказал сожаление по поводу «чудовищного роста числа и объемов вспомогательных механизмов» на американских кораблях²¹.

По зарубежным оценкам, объем машинных отделений советских кораблей, измеряемый количеством кубических футов на единицу мощности, оказался на 25–40 % меньше, чем на американских кораблях. Помимо внедрения новых технологий, позволивших уменьшить объем советских ЭУ, это преимущество объяснялось меньшим стремлением советских кораблестроителей к сниже-

¹⁶ См.: *Kehoe*. Warship Design: Ours and Theirs... P. 367.

¹⁷ Там же. P. 368; См. также: *Kehoe, Brower, Meier*. U.S. and Soviet Ship Design Practices... P. 132.

¹⁸ Там же. P. 126; *Kehoe*. Warship Design: Ours and Theirs... P. 368.

¹⁹ *Kehoe, Brower, Meier*. U. S. and Soviet Ship Design Practices... P. 126.

²⁰ *Kehoe*. Warship Design: Ours and Theirs... P. 369.

²¹ Там же.

нию шумности механизмов, их амортизационной защите, обеспечению удобства доступа и управления, установке вспомогательных и резервных механизмов²². В целом советские корабли обладали гораздо большей удельной мощностью²³, что (наряду с лучшей гидродинамической формой корпусов «советского типа») обеспечивало более высокую скорость²⁴.

Сопоставление тенденций в изменении скоростей хода американских и советских кораблей выявило их сходство. После Второй мировой войны скорости для крейсеров и эсминцев снизились на два-три узла, а для фрегатов выросли на четыре-пять узлов²⁵. Но советские корабли на протяжении всего периода сохраняли общее превосходство в скорости, что объяснялось, по мнению зарубежных исследователей, характером задач, поставленных перед советскими кораблями, и традиционным стремлением к использованию более мощных машинных установок, чем на американских аналогах²⁶.

Главным преимуществом американских кораблей, по которому они традиционно на 40–45 % превосходили советские аналоги, была дальность плавания. Но советские крейсера по этому показателю быстро приблизились к американским, а после появления атомных крейсеров типа «Киров» сравнялись с ними. Значительным превосходством американских кораблей оставалась их способность осуществлять дозаправку топливом и пополнение всех необходимых запасов и снаряжения на ходу траверсным способом, равно как и с помощью вертолетов. Советский флот стал этому уделять повышенное внимание только в 1970-е гг.²⁷ Американские корабли постоянно сохраняли преимущество и по другому показателю – по условиям обитаемости. В этот период на кораблях обоих флотов условия обитаемости существенно улучшились²⁸. Если в американском флоте максимальный объем на одного члена экипажа увеличился с 210 куб. футов на эсминце «Allen M. Sumner» (DD-692) до 695 на фрегате «Oliver Hazard Perry» (FFG-7), то в советском флоте это увеличение было менее заметным – с 225 (пр. 30бис) до 435 (пр. 1134Б)²⁹.

Советские и американские конструкторы по-разному использовали увеличивавшийся объем. На американских кораблях более «щедро» были устроены спальные места, увеличены размеры столовых и кают-компаний, помещений для хранения и приготовления пищи и отдельных комнат для отдыха. Советские конструкторы, наоборот, свели к минимуму объемы этих помещений, равно как и магазинов, прачечных, химчисток, парикмахерских, почтовых отделений, тренажерных залов и т. п. По оценкам зарубежных исследователей, на советских кораблях сопоставимыми с американскими были лишь объемы кают, кубриков и медицинских кабинетов³⁰.

Основным фактором, определившим разницу объемов корабельных помещений, стала высота палуб на советских и американских кораблях. К примеру, на

²² Kehoe, Brower, Meier. U.S. and Soviet Ship Design Practices... P. 127.

²³ Там же. P. 128.

²⁴ Там же.

²⁵ Там же. P. 370.

²⁶ Там же. P. 369.

²⁷ Kehoe. Warship Design: Ours and Theirs... P. 371; Kehoe, Brower, Meier. U.S. and Soviet Ship Design Practices... P. 128.

²⁸ См.: Kehoe. Warship Design: Ours and Theirs... P. 373.

²⁹ Там же. P. 372.

³⁰ Там же.

американском фрегате «Oliver Hazard Perry» (FFG-7) средняя высота палуб по теоретическому чертежу составила 9 футов и 6 дюймов (2,89 м), в то время как на советском сторожевом корабле (СКР) «Кривак» (пр.1135) – на целый фут меньше (2,59 м) ³¹. Американские исследователи подчеркивали, что разная высота палуб и как следствие – разница внутреннего объема – это одно из самых существенных различий в американской и советской практике корабельного проектирования.

Превосходство советских кораблей в качестве «носителей систем оружия» и прежде всего в мореходности обеспечивало им существенные преимущества в применении оружия. Так, сопоставление возможностей противолодочного вооружения советского СКР класса «Кривак» (пр. 1135) и фрегата «Oliver Hazard Perry» (FFG-7) показало ³², что первый из них, будучи вооружен гидроакустической станцией (ГАС) с буксируемой антенной переменной глубины и противолодочным ракетным комплексом дальнего действия, в сравнении с американским фрегатом, имевшим лишь подкильную ГАС и вертолет в качестве носителя оружия дальнего действия, получал существенные преимущества, действуя в северных широтах, где погодные условия существенно ограничивали возможности использования вооружения ³³.

Полученные результаты дали американским исследователям основание считать, что и другие советские надводные корабли основных классов «Киров» (пр. 1144), «Кара» (пр. 1134Б), «Креста» (пр. 1134), и «Удалой» (пр. 1155) в отличие от американских кораблей в состоянии осуществлять противолодочные действия во всех широтах и в первую очередь в северных ³⁴.

Американские специалисты, исследовав тенденции в изменении уровня боевой нагрузки советских и американских кораблей на протяжении 1945–1975 гг., получили один из самых интересных результатов. Под термином «боевая нагрузка» (payload) понималась совокупность снаряжения корабля, необходимого для выполнения им своего боевого предназначения, – вооружение, боеприпасы, корабельная авиация, системы обнаружения, управления оружием и связи. Было установлено, что в период 1945–1975 гг. доля боевой нагрузки кораблей обоих флотов постоянно возрастала – от 10 до 20 % от общего объема корабля ³⁵. Вплоть до середины 1970-х гг. американские корабли сохраняли превосходство по этому показателю.

Однако проведенный сравнительный анализ уровня вооруженности кораблей флотов СССР и США в весовых измерениях – процентная доля от общего водоизмещения и количество артиллерийских, ракетных, торпедных установок и летательных аппаратов на 1000 т водоизмещения – выявил почти трехкратное превосходство советских фрегатов и двукратное эсминцев и крейсеров ³⁶.

На практике это означало, что советские корабли в период 1945–1975 гг., будучи меньшими по водоизмещению и размерам, превосходили американские

³¹ Реальная высота палуб на кораблях значительно отличается от высоты по теоретическому чертежу. На американских кораблях она в среднем на два фута (0,6 м) меньше. См.: *Kehoe, Brower, Meier. U.S. and Soviet Ship Design Practices...* P. 129.

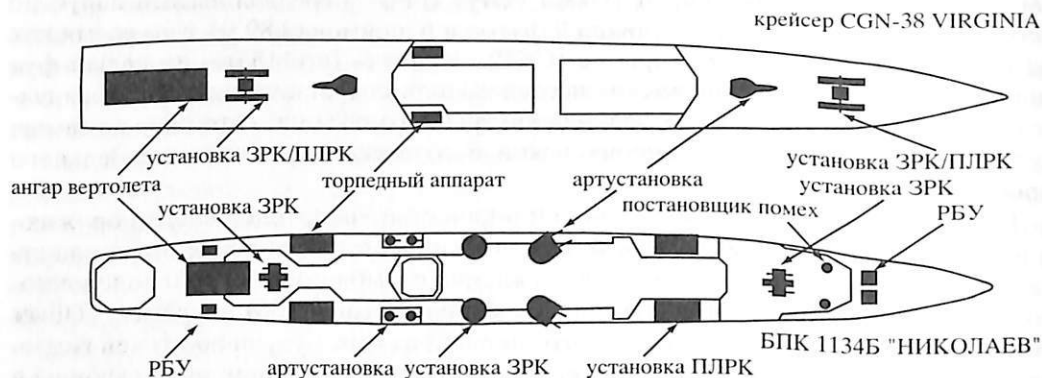
³² См.: *Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices...* P. 127.

³³ Там же. P. 126.

³⁴ Там же. P. 127.

³⁵ См.: *Kehoe. Warship Design: Ours and Theirs...* P. 375.

³⁶ См.: *Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices...* P. 376.



Размещение вооружения на американском крейсере «Virginia» (CGN-38) и советском БПК «Николаев» (пр. 1134Б)

аналоги по вооруженности в два–три раза. С точки зрения зарубежных специалистов, они отличались явным избытком вооружения и были буквально «напичканы оружием». Это превосходство американские исследователи объясняли рядом ключевых различий в практике проектирования. Советские конструкторы уделяли гораздо меньше внимания проблеме пополнения припасов на ходу в море, что позволяло им размещать вооружение по обоим бортам корабля и полностью занимать носовую и кормовую части верхней палубы. Учитывая трудность перезарядки систем противокорабельного и противолодочного ракетного оружия и торпедных аппаратов, советские кораблестроители применяли установки с большим числом направляющих без необходимости их перезарядки из магазинов, размещенных под верхней палубой корабля. На советских кораблях погреба боезапасов артиллерийских и ракетных систем ближнего действия традиционно размещались в палубных надстройках. Поскольку при таком варианте размещения боезапаса увеличивалась его уязвимость, западные аналитики сделали вывод о возможности применения менее жестких требований безопасности, принятых в советской практике проектирования.

Высокая насыщенность советских кораблей вооружением³⁷ и особенности его размещения дали зарубежным специалистам основание сделать вывод, что «советская конструкторская философия была нацелена на создание кораблей для упреждающего удара в скоротечном и напряженном конфликте»³⁸. Одновременно подчеркивалось, что в мирных условиях, когда корабли обоих флотов призваны выполнять основную задачу «демонстрации силы в целях поддержки внешней политики государства», советские военные корабли получали дополнительные преимущества благодаря размещению большого количества вооружения на верхней палубе, что «делало их внешний вид более грозным, независимо от их реальной боевой эффективности»³⁹.

Впечатление большей военной мощи советского флота в сравнении с американскими кораблями стало еще одной проблемой, привлечшей внимание

³⁷ См.: Kehoe. Warship Design: Ours and Theirs... P. 376.

³⁸ Там же. P. 379.

³⁹ Там же.

зарубежных специалистов. Интерес к этой достаточно специфичной проблематике был продиктован обострившимся противостоянием двух супердержав в океане. «В случае возникновения значительного конфликта в третьем мире американские политики, как правило... использовали военно-морскую группировку, обычно включавшую по крайней мере один авианосец. Типичной реакцией Кремля на эти действия, – отмечал в своем исследовании сотрудник Брукинского института (Вашингтон) Стивен Каплан, – было появление противостоящего американцам соединения советских военно-морских сил с целью нейтрализации политического эффекта присутствия в этом районе кораблей ВМФ США»⁴⁰. Американский исследователь подчеркивал, что «советское руководство было уверено, что появление надводных кораблей способно оказать огромное воздействие на иностранных лидеров». В этом отношении особенно большая роль возлагалась в 1960–1970-е гг. на авианесущие корабли (АВК) класса «Москва» и «Киев», «способные, как никакой другой советский военный корабль, производить впечатление огромной военной мощи»⁴¹.

В поисках ответа на вопрос, почему советские корабли производят впечатление большей военной мощи, чем американские, уже упоминавшийся Г. Мейер и офицер флота США Дж. Роуч предприняли попытку анализа архитектурного дизайна советских и американских боевых кораблей⁴². Обосновывая использованную методику и подход к решению проблемы, авторы отмечали: «В истории морских держав существует давняя традиция, касающаяся эстетики дизайна военных кораблей. Помимо своей основной роли ведения войны боевые корабли служили политическим инструментом эффективной проекции морской мощи, престижа и влияния нации... Современные боевые корабли американского флота выглядят громоздкими, неустойчивыми, плоскобокими, статичными и недовооруженными и в целом кажутся менее устрашающими... В сравнении с кораблями других флотов, такими как новые корабли СССР, видимый контраст разителен, советские корабли кажутся более зловещими и угрожающими». Раскрывая механизм воздействия дизайна боевых кораблей, Г. Мейер и Дж. Роуч обращают внимание на то, что «зрительный образ помогает нам определить наше отношение к объекту, одновременно формируя наше мнение о нем...»⁴³. В качестве основного метода авторы использовали сопоставительный анализ базовых визуальных элементов: «линии силы» силуэта корабля, линии наклона от носа и кормы корабля к его середине, контур силуэта корабля, линии фронтальной проекции надстроек и выступа борта, размер горизонтального интервала между линиями палуб и надстроек.

Согласно предлагаемой методике «линии силы» объединяют визуальную композицию объекта, проецируя его силу в окружающее пространство. Такие линии корабля, как кривизна борта, продольная погибь корпуса являются самым подлинным выражением его характера⁴⁴. Вертикальные линии создают впечатление относительной статичности, в то время как линии наклона задают ощущение динамичности и целеустремленности.

⁴⁰ Kaplan, St. Diplomacy of Power. Soviet Armed Forces as a Political Instrument. Washington, 1981. P. 680.

⁴¹ Там же. P. 50.

⁴² Meier, Roach. Warships Should Look Warlike... P. 67–76.

⁴³ Там же. P. 67.

⁴⁴ Приведенные схемы см.: Meier, Roach. Warships Should Look Warlike... P. 68–69.



Советский АВК «Москва»

Контур силуэта корабля представляет собой непрерывную линию, включающую все корабельные устройства, видимые под разными углами. Мачты, радарные установки, системы вооружения привлекают внимание и придают силуэту ошестинившийся, угрожающий вид. В своей комбинации «линии силы» и контур силуэта корабля определяют, насколько грозно выглядит сам корабль.

Американские исследователи проанализировали внешний вид новых кораблей США и сравнили их с новейшими кораблями советского флота. И это сравнение оказалось не в пользу первых. Так, вошедший в состав американского флота в середине 1970-х гг. ракетный крейсер «California», по мнению авторов, отличался преобладанием вертикальных линий крупногабаритных надстроек, что придавало крейсеру исключительно «массивный, статичный внешний вид, исключая динамику и подвижность»⁴⁵. В то же время близкий по классу и времени вступления в строй советский большой противолодочный корабль (БПК) «Николаев» (пр. 1134Б) производил впечатление «бойца приготовившегося к схватке». Надстройки и корпус крейсера «демонстрируют согласованные и целенаправленные линии силы»⁴⁶.

Г. Мейер и Дж. Роуч пришли к заключению, что «внешний вид советских военных кораблей являл собой сознательную попытку обеспечить максимальный пропагандистский эффект использования флота благодаря применению художественного дизайнерского стиля»⁴⁷. Это приобретало особое

⁴⁵ Meier, Roach. Warships Should Look Warlike... P. 70.

⁴⁶ Там же. P. 72.

⁴⁷ Там же. P. 73.



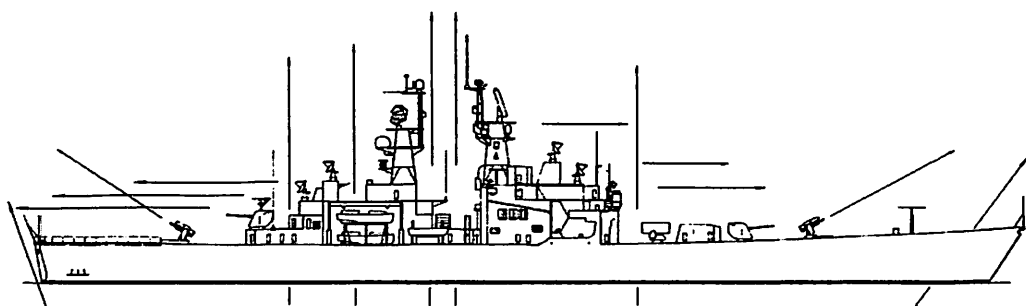
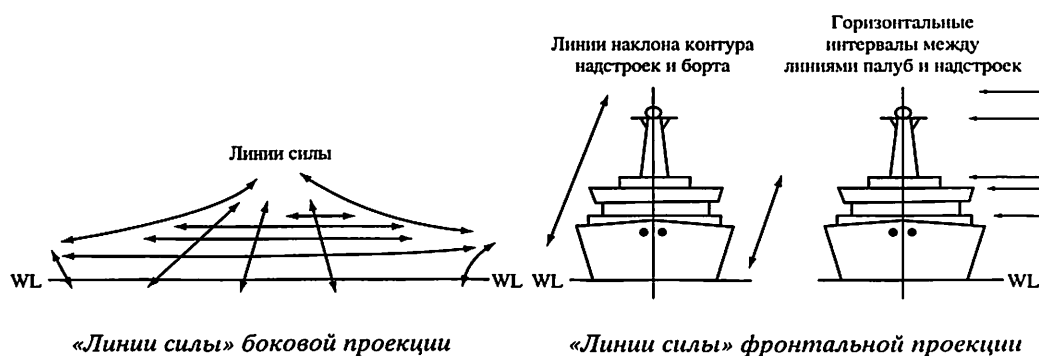
Советский АВК «Баку»

значение исходя из убежденности авторов в том, что «военный корабль есть инструмент политики, главным оружием которой является эффективное убеждение. Эстетическое совершенство усиливает убедительность мощи военного корабля и доверие к национальной политике»⁴⁸.

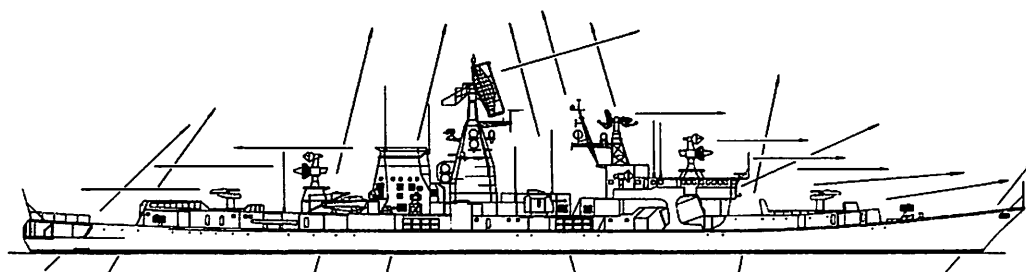
Помимо прямого сопоставления основных характеристик проектов советских и американских кораблей зарубежные исследователи сравнивали взгляды национальных инженерных школ на практику и результаты проектирования. Для ответа на этот вопрос использовалась весьма оригинальная методика. В качестве базового объекта был взят фрегат «Oliver Hazard Perry» (FFG-7) и осуществлено его «перепроектирование» в соответствии с американскими и советскими стандартами, принятыми в 1950–1970-е гг.⁴⁹ Такие характеристики, как наличие определенных систем вооружения, скорость, дальность плавания и общее число корабельных помещений, оставались неизменными. Сравнение шести проектов позволило прийти к следующему заключению. «Американский» и «советский» варианты «Oliver Perry» образца 1950–1970-х гг. были близки по водоизмещению, но первый из них постоянно отличался на

⁴⁸ Meier, Roach. Warships Should Look Warlike... P. 76.

⁴⁹ В качестве базовых образцов советской модели проектирования использовались в 1950-е гг. – СКР «Рига» (пр. 50); в 1960-е гг. – БПК «Кашин» (пр. 61); в 1970-е – СКР «Кривак» (пр. 1135). Американскую модель представляли эсминец «Dealey» (DE-1006), фрегат «Garcia» (FFG-1040), фрегат «Oliver Hazard Perry» (FFG-7). См.: Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices... P. 130.



«Линии силы» американского крейсера «California»



«Линии силы» советского БПК «Николаев»

15 % большим внутренним объемом. Необходимость в большем объеме диктовалась потребностями в установке корабельных систем контроля и управления оружием и оборудованием, различного рода вспомогательных систем, мастерских, хранилищ. Однако куда более значимыми оказались различия в стоимости кораблей⁵⁰. Если в 1950-е гг. стоимость американского корабля была несколько ниже советского, а в 1960-е – существенно ниже (главным образом из-за высокой стоимости газотурбинной ЭУ советского корабля), то в 1970-е гг. стоимость американских кораблей резко пошла вверх. Американские конструкторы сделали ставку на качество и боевую эффективность, на

⁵⁰ Там же. Р. 130.



Крейсер США «Mississippi»



Советский БПК пр. 1134 Б

значительное улучшение условий обитаемости корабля. Половину разницы в цене составили увеличенное водоизмещение и размеры американского корабля, еще 27 % пришлось на сложность работ и контроль качества, оставшиеся 23 % – выросшая стоимость работ проектировщиков и инженеров ⁵¹.

Сопоставление «советизированного» и оригинального проектов фрегата «Oliver Hazard Perry» показывает, что советский вариант оказался водоизмещением меньше на 17 %, объемом меньше на 24 % и дешевле на 34 %. По мнению американских специалистов, при всех преимуществах «советизированного» фрегата его недостатки были весьма существенны. Корабль оказался более шумным, с недостаточной амортизационной защитой механизмов и оборудования, более уязвимым для воздействия ядерного оружия. Недостаточный внутренний объем ограничивал автономность корабля, затруднял доступ к оборудованию, механизмам и, самое главное, снижал возможности модернизации ⁵².

Аналогичная попытка перепроектирования была предпринята в отношении советского СКР «Кривак» (пр. 1135). Группа исследователей провела условную «американизацию» проекта советского корабля, сохранив номенклатуру его вооружения, но изменив его количество и размещение в соответствии с принятыми в американском флоте стандартами, что должно было повысить эффективность выполнения задач противолодочной обороны. Однако оценка «американизированного “Кривака”» показала, что возможности эффективного использования оружия быстро сокращались по мере смещения районов его действия на север, так как «подкильная ГАС, вертолет и нестабилизированные пусковые установки противолодочного ракетного комплекса зачастую не в состоянии действовать в северных широтах». Из этого сделан вывод, что оригинальный вариант вооружения, систем обнаружения, форма корпуса СКР пр. 1135, как и других советских кораблей, отличался «большей логичностью и обоснованностью, чем американский» ⁵³.

* * *

Масштабные сравнительные исследования выявили ряд факторов, обусловивших преимущества советских кораблей, которые так обеспокоили американский флот. Высокие качества советских кораблей объяснялись, по их мнению, успехами советской кораблестроительной школы – «превосходной работой советских инженеров как по разработке проекта в целом, так и по конфигурации корабельных систем и их интеграции. При этом уровень корабельного проектирования являлся продуктом атмосферы соревнования и взаимодействия, способствующей обмену между группами конструкторов и судостроителей, облегчавшем работу управленцев», что было показателем «долговременности и стабильности руководства конструкторскими бюро». В американском кораблестроении ситуация была прямо противоположной: «американские проектировщики не представляли возможным, чтобы подобная атмосфера могла возникнуть в судостроении США, где корабельный проект счи-

⁵¹ Там же. Р. 131.

⁵² Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices... Р. 131.

⁵³ Kehoe J. W., Brower K. S., Comstock E. N. Seakeeping. U. S. Navy ships must be capable of operating in rough waters under severe weather conditions // U. S. Naval Institute Proceedings. 1983. September. Р. 67.

⁵⁴ Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices... Р. 132.

тается второстепенным по отношению к другим технологическим вопросам; престиж, полномочия и свобода действий проектировщиков ограничены»⁵⁴.

Но все же главную, если не решающую, роль сыграли различия в приоритетах проектирования кораблей двух противостоящих флотов. Советские конструкторы сознательно делали ставку на мощное вооружение и высокую скорость, но при этом они были вынуждены пожертвовать условиями обитания экипажа и дальностью плавания.

Американские специалисты с интересом отметили практически полное совпадение приоритетности характеристик советских кораблей середины 1970-х гг. и американских кораблей периода Второй мировой войны, а именно: вооруженность, мощность двигательной установки и электронное оборудование.

Г. Мейер, сопоставив (по собственной методологии) проекты американского эсминца «Srguance» (DD-963) и советского БПК «Николаев» (пр. 1134 Б) и сравнив распределение весовой нагрузки и внутренних объемов по основным группам, получил аналогичные результаты, подтвердившие то же соотношение приоритетов американской и советской модели кораблестроения⁵⁵.

Выбор приоритета характеристик, их иерархия – своего рода визитная карточка национальной конструкторской школы. Именно выбор в рамках компромисса отражает национальное видение лучшего способа решения той или иной задачи. На это обращал внимание, подводя итоги проведенного исследования, Дж. Кихоу: «Будучи компетентными дизайнерами и кораблестроителями, советские инженеры строили большое число относительно небольших, быстроходных кораблей, имеющих впечатляющее вооружение, чтобы обеспечить выполнение их главного предназначения – воспрепятствовать использованию моря противником... Эта миссия определила неизбежный акцент в проектировании на мощном вооружении, способности нанесения первого удара по противнику в воздухе, на воде и под водой, высокой скорости и мореходности...». По мнению бывшего офицера флота США, «Советам [все же] не удалось совершить какой-либо прорыв в корабельном проектировании...»⁵⁶. Однако с этим утверждением автора нельзя согласиться полностью. Сам Дж. Кихоу в других своих статьях обращал внимание на одну из существенных особенностей советской модели кораблестроения, позволявшую говорить, как минимум, об оригинальности этой модели. Оказавшись в жестко заданных рамках вынужденного компромисса советские инженеры смогли компенсировать слабые стороны своих проектов, обеспечив высокую мореходность кораблей практически всех классов за счет более совершенной формы их корпуса и использования успокоителей качки, что гарантировало им ряд преимуществ в использовании вооружения⁵⁷.

Американские исследователи пришли к заключению, что для советской модели проектирования было характерно стремление к обеспечению таких характеристик, как «скорость, большая ударная сила, боевая эффективность, акцент на ударных возможностях». Выбор данной модели позволил осуществить строительство большого числа относительно простых и недорогих кораблей, спроектированных с большим искусством, построенных на соответствующем уровне, удобных в эксплуатации. Американская модель делала став-

⁵⁵ См.: *Meier. Methodology for Analyzing Foreign Warships...* P. 398–399.

⁵⁶ *Kehoe. Warship Design: Ours and Theirs...* P. 64.

⁵⁷ *Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices...* P. 126; *Kehoe, Brower, Comstock. Seakeeping...* P. 67.

ку на превосходство качественных характеристик, экономию силы, сохранение жизни, высокую боевую эффективность. В результате в США было построено меньше кораблей, чем в СССР, при этом акцент был сделан на оптимальных эксплуатационных качествах и использовании передовых технологий. Это означало, что американские корабли превосходили советские аналоги по качественным характеристикам, но оставались дорогими, сложными в устройстве, эксплуатации и техническом обслуживании⁵⁸.

Все указанные черты советской модели кораблестроения нашли свое полное воплощение в новом поколении советских кораблей, построенных в 1980-е гг. (крейсера пр. 1144, эсминцы пр. 956 и пр. 1155). Эти корабли практически сравнивались по уровню водоизмещения с американскими аналогами, и отмеченные выше недостатки были устранены. Но по-прежнему советские корабли примерно на 25 % оставались дешевле американских, это давало возможность Советскому Союзу построить гораздо больше кораблей, чем США. В этой тенденции изменения характеристик советских кораблей американские исследователи видели тревожный признак: «размеры, внутренний объем, показатели автономности советских кораблей нового поколения соответствовали стандартам американских кораблей, предназначенных для выполнения задач в Мировом океане. Техническое совершенство и инновационное сочетание характеристик, внедренных на новых советских кораблях, а также стоимость их постройки безошибочно свидетельствовали о растущей способности советского флота к развертыванию в океане, а также о росте военной мощи Советского Союза и его способности осуществлять проекцию этой мощи»⁵⁹.

Но куда более тревожным был другой вывод: «Вследствие трудностей в использовании и обслуживании новейших в техническом отношении корабельных систем флот США часто был не в состоянии реализовать весь потенциал, заложенный в проектах кораблей и систем их вооружения. Советские корабельные системы были не так совершенны как американские, но проще в применении и обслуживании, гораздо полнее использовали заложенный потенциал. Это может означать, что реальные возможности советских кораблей были вполне сопоставимы с американскими. В действительности, по некоторым параметрам советские корабли превосходили американские, и США были неспособны компенсировать количественное отставание качественным преимуществом...»⁶⁰.

В целом зарубежные исследователи очень высоко оценивали качество советских кораблей и значение Военно-морского флота СССР в период «холодной войны». Исследователь проблем военно-морской дипломатии С. Каплан признавал в начале 1980-х гг., что советское военно-морское присутствие «не только усиливало имидж СССР, как великой державы, но и давало Москве возможность быстрого вмешательства в случае возникновения кризиса... Попытки использования США военной силы для свержения лояльных Советскому Союзу правительств или покушения на независимость дружественных ему государств были более опасны, чем когда-либо...»⁶¹.

⁵⁸ Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices... P. 131–132.

⁵⁹ Там же.

⁶⁰ Kehoe, Brower, Meier. U. S. and Soviet Ship Design Practices... P. 132–133.

⁶¹ Kaplan. Diplomacy of Power... P. 176–177, 682.