

Улога, развој и слабости носача авиона

Пише: Александар Стојановић
петак, 13 март 2026 17:54

Носач авиона је капитални ратни брод најмоћнијих светских морнарица (Америке, Русије, Кине, Велике Британије, Француске, Индије) који, у најкраћем, треба да врши функцију аеродрома на мору.

Тиме би се на најсажетији начин могла објаснити његова функционална улога. Како ова врсту бродова одликују колосалне димензије (примера ради, бродове из „Нимиц“ класе, краси дужина од 333 метра и депласман од 100.000 тона), као и сама конфигурација палубе (са полетно-слетном стазом) и трупа (са хангарима за авионе), метафора о „пловном аеродрому“ је сасвим утемељена.



Ипак, колико год деловао импресивно и (готово) неуништиво, носач авиона врло ретко самостално плови водама. Разлог за тако нешто је безбедносне природе, јер су непријатељи пронашли начин како да изађу на крај чак и са оваквим океанским колосима.

Због тога, иако је и сам опскрбљен наоружањем, носач авиона по правилу плови у формацији са другим бродовима – разарачима, крузерима, фрегатама и подморницама, при чему се оваква група борбених пловила често назива и „ударна група носача авиона“.

Сваки од ових бродова реализује неку, унапред зацртану улогу, а све у циљу што већег степена заштите носача авиона, моћних, али и изузетно скупих ратних „играчака“. Присуство ударне групе носача авиона у одређеним деловима светског океана, мења баланс оружане моћи у корист онога који морнарицу шаље, што доприноси значајно већем степену контроле над дешавањима у читавом региону.

У случају Америке, групе се упућују у турбулентне регије света где је процењено да амерички империјалистички интереси могу бити угрожени. Будући да Вашингтону претходних деценија није мањкало интересовања да суделују у процесима на свим меридијанима, онда се може рећи да цела америчка флота од једанаест носача авиона, има „пуне руке посла“.



Како, примера ради, носачи авиона из најзаступљеније „Нимиц“ класе могу да понесу 90 ловаца и хеликоптера (што је више него што укупна снага ратних авијација неких земаља) онда не треба да изненађује количина објективне, али и психолошке моћи коју са собом носи приказ носача авиона међу „непослушним режимима“. Развојни пут ове врсте ратних бродова је трајао читав век, те да би се стигло до генерација „Џералд Форда“, требало је прећи стазу поплочану инжењерским успесима и пропустима, буџетским кресањима, као и променама у планетарној политичкој конфигурацији.

Првобитна решена

Рани двадесети век био је обележен кризама постојећег поретка базираног на колонијализму. Низ међусобно супротстављених интереса великих сила око поделе плена, свет су гурале из кризе у кризу. Упоредо са тензијама које су постојале, стварана је и потреба да се за евентуална ратна дејства буде ваљано припремљен. Употреба авијације у борбене сврхе је постала опште место након Првог светског рата, али су и пре тога постојали напори да се предности авиона искористе у рату.

Ратна теорија (али и историјска пракса) је сугерисала да превласт на мору представља пут у светску доминацију

Авиони су проблеме физичке удаљености, хидролошке и морфолошке карактеристике терена, као и друге карактеристике бојишта које су биле од суштинског значаја за копнене снаге учиниле много мање релевантним фактором за исход рата. Међутим, чак ни авиони нису свемогући. Будући да више од две трећине планете прекривају океани, питање лоцирања авиона на ратним бродовима се све чешће постављало. Уосталом, ратна теорија (али и историјска пракса) је сугерисала да превласт на мору представља пут у светску доминацију, о чему је говорио и писао Алфред Мехен, амерички адмирал и једна од утицајнијих фигура у светској геополитичкој теорији. Све то заједно је довело до покушаја да се споје предности морнарице и авијације. Промене у технолошким решењима приликом конструкције борбених система, као и реална потреба да се авијација користи и далеко од копна, довеле су да се већ новембра 1910. године, у Америци по први пут реализује полетање авиона са палубе брода. Два месеца касније, спроведено је прво успешно слетање на брод у покрету.

Улога, развој и слабости носача авиона

Пише: Александар Стојановић
петак, 13 март 2026 17:54

Тако су бродови УСС „Бирмингем“, са ког је извршено прво полетање, и УСС „Пенсилванија“, на ком је реализовано слетање, ушли у историју, јер је на њима почела прича о америчкој морнаричкој авијацији. Истовремено, створена је и потреба за носачима авиона.



Погон, палуба и катапулти

Развој носача авиона се првобитно одвијао у умовима инжењера, а након тога, и у пракси. Вођени жељом да бродови буду кадри да извршавају своје задатке пловних аеродрома, инжењери су давали своје предлоге како то извести на најбољи начин, све у складу са достигнутим степеном техничко-технолошких иновација. Међутим, сама теорија није била довољна, те су корекције вршене и након онога што се дешавало у пракси.

Примера ради, палуба првих носача авиона је била дрвена. То је омогућавало да сам брод буде лакши (највиша дозвољена маса носача авиона је у Америци била законски ограничена), али је истовремено и остављало могућност да у случају напада, ракете пробију горње слојеве брода и да се пенетрација настави и до хангара који се налазе испод. Управо то се десило 1942. године, када је напад на носач авиона био фаталан управо из разлога јер палуба није била оклопљена. То се променило у наредним генерацијама носача, које су све више личиле на савремене пловачке тврђаве рата.

Конструкторска решења су варијирала и код других важних делова носача. Првобитни механизми за заустављање авиона приликом слетања на стазу, били су најобичнији редови међусобно везаних врећа са песком које је авион „кучио“ приликом слета. То је, рецимо, практиковано на „Ленглију“, једном од најранијих носача авиона из двадесетих година прошлог века. Током година, развијане су софистицираније методе – сајле које су амортизовале силу коју ствара авион хидрауличним цилиндром инсталираним непосредно испод стазе. То решење се одржало и на неким од носача новијих генерација – како на „Нимиц“ класи, тако и на „Џералд Форд“-у.

Оно што се јесте у међувремену променило, јесте систем катапултирања авиона са палубе. Након што су Британци пронашли решење како лансирати авион са ратног брода, Американци су били задивљени резултатима, те су пројекат откупили. Тако је отворен пут имплементацији система који омогућава да се сваких тридесетак секунди, један ловац или транспортер, катапултира са палубе носача у небо изнад океана. Као успешна солуција, катапулти су своје место нашли на свим носачима конструисаним од почетка педесетих година прошлог века. Иновација је дошла са класом „Џералд Форд“, која проблем лансирања авиона решава електро-магнетским уместо стандардним катапултом, чиме се смањује стрес који трпи сам ваздухоплов приликом полетања, али се и штеди на простору и електроници на самом броду.

Иако постоје и носачи авиона који као погонско гориво користе нафту, (примера ради, такав је руски носач Адмирал Кузњецов), америчка флота носача је искључиво нуклеарног типа

Једна од, широј јавности, препознатљивих карактеристика носача авиона, јесте и њихов погон. Иако постоје и носачи авиона који као погонско гориво користе нафту, (примера ради, такав је руски носач Адмирал Кузњецов), америчка флота носача је искључиво нуклеарног типа. Нуклеарни, као и конвенционални погон, има својих предности и недостатака, али је капацитет бродова из класе „Нимиц“ да две деценије плове без

Улога, развој и слабости носача авиона

Пише: Александар Стојановић
петак, 13 март 2026 17:54

допуњавања горива фактор који је довољно заводљив да се плати астрономска цена приликом конструкције ових машина рата, која износи више милијарди долара.



Ранивост

Дакле, носачи авиона представљају важно оруђе у имплементацији безбедносних интереса највећих светских сила (у првом реду, Америке), што је разлог због којег порески обвезници посматраних земаља плаћају огромну цену за њихово пројектовање, изградњу, функционисање и сервисирање.

Сам податак да један дан који ударна група носача авиона проведе на мору кошта око милион долара, довољно говори о којим издацима је реч.

Улога, развој и слабости носача авиона

Пише: Александар Стојановић
петак, 13 март 2026 17:54

Ипак, и поред неспорне оружане моћи ових ратних бродова и утицаја који они имају на прилике у регионима у којима се налазе у датом тренутку, носачи авиона никако нису непобедиве супермашине „судњег дана“.

Њихова рањивост није само у експлоатацији војно-техничких слабости, већ и у симболичком смислу: за Америку би био стравичан ударац по национални и борбени морал уколико би само један од једанаест оперативних носача авиона био оштећен у сукобу са противницима (који су, по правилу, неупоредиво војно и економско слабији од Вашингтона), а евентуално потапање ових ратних пловила, с правом би требало протумачити као пораз Америке.

Свака моћ је по правилу праћена подједнаком дозом страха од њеног губитка. Нигде се то не види толико илустративно као на примеру носача авиона.

(Центар за истраживања безбедности)