

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

چرا آمریکا باید ناوهای هواپیمابر کوچکتری بسازد؟

تیلور روگویی

مترجم رضا کیانی موحد

پرسش درباره ی موجودی ناوهای هواپیمابر همواره وجود داشته است، اما عمدتاً سؤال از تعداد ناوها است و نه اندازه ی فیزیکی هر ناوهواپیمابر. در عصر کاهش بودجه های دفاعی، جنگ های کوچکتر و چرخش سیاسی از اقیانوس اطلس به سوی اقیانوس آرام، آمریکا باید در سیاست خود در مورد ابرهواپیمابرها تجدید نظر کند و هواپیمابرهای ارزان تر و کوچکتری بسازد.

در سال ۲۰۱۰ و با اعتراض وزیر دفاع رابرت گیتز: "آیا آمریکا نیاز به ۱۱ فروند ابرهواپیمابر دارد در حالیکه رقبای ما حتی یک فروند هم ندارند؟" پرسش جادویی از هواپیمابرها از یک تمرین فکری آکادمیک به یک سؤال مالی تبدیل شد.

این آغاز یک فرآیند دردناک بود که دستگاه نظامی آمریکا تلاش کرد تا توان نظامی خود را معقول کند، که قسمت عمده ی آن به صورت افسارگسیخته طی یک دهه پس از ۱۱ سپتامبر و همراه با هزینه های باقیمانده از جنگ سرد، که دو دهه قبل از آن مصرف شده بود، ایجاد شده بود.

اکنون، نزدیک به نیم دهه بعد، رابرت گیتز مدت ها است که بازنشسته شده است اما جنگ بر سر بودجه در واشنگتن به سرانجام نرسیده است. رهبران ما در حال حاضر به طور مرتب درباره ی تاخیر و یا حتی لغو برخی از ابرهواپیمابرهای آینده ی آمریکا مشکوک هستند. جنگ بر سر بودجه نیز موضوعی را مطرح کرده اند که می توانست ده سال پیش مضحک به نظر برسد، عدم سوختگیری مجدد یک ابرهواپیمابر که بیش از نیمی از عمر مفید آن باقی مانده است.

کشتی مورد بحث ناوهواپیمابر نسبتاً جوان جورج واشنگتن است که در ژاپن مستقر شده است. سوخت گیری یک هواپیمابر هسته ای بسیار گران است، حدود ۳،۵ تا ۴،۵ میلیارد دلار، و این روند می تواند تقریباً نیمی از دهه طول بکشد. همراه با تجدید سوخت دوباره ی راکتورهای هسته ای یک ابرهواپیمابر، کشتی به طور کامل بازسازی می شود و افزودن بعضی از سیستم های جدید و سلاح های دفاعی یک جنبه مشترک از این روند بازسازی است. کل عملیات برای اینکه این کشتی عظیم را به طور موثر در وضعیت عملیاتی برای ۲۵ سال آینده از طول عمرش خود نگه دارد ضروری به نظر می رسد.

در حال حاضر، به نظر می رسد که جورج واشنگتن سوخت خود را دریافت می کند، اما این کار ممکن است با تأخیر در مورد هواپیمابرهای آینده یا لغو ساخت آنها همراه باشد. تعداد اعلام شده ی حداقل هواپیمابرهای نیروی دریایی ۱۱ فروند است، اما با احتساب اینکه اینترپرایز سال قبل

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

بازنشسته شد و جایگزین جرال فورد (اولین کشتی در کلاس خود) هنوز چند سال تا عملیاتی شدن فاصله دارد، موجودی ابرهواپیماهای فعلی ده فروند است.

به گفته دریابان پیتر دالی، فرماندهی یک ناوگان تهاجمی که اخیرا در ستاره ها و نوارها نقل شده است، توجیه داشتن ۱۱ فروند ابرهواپیما در این است که ۳,۵ فروند از آنها در هر زمانی برای عملیات در دسترس خواهد بود.

ارزش نیم فروند هواپیما در این است که هنگامی که کشتی اضافی در دریا در حال رفتن به موقعیت جنگی است می تواند یکی دیگر از هواپیماها را آزاد کند. با ۱۰ فروند هواپیما موجود، این رقم به ۳ فروند کاهش می یابد و رسیدن به ۹ فروند هواپیما، این تعداد را به ۲,۵ می رساند، یعنی اینکه فقط دو هواپیما در طی عملیات جنگی در هر زمان خاص می توانند موضع بگیرند، بدون در نظر گرفتن تقاضا برای آموزش کادر پروازی کشتی و سایر تمرینات. هنگامی که تعداد هواپیماها به ۸ فروند برسد گفته می شود که حتی دو فروند هواپیما عملیاتی نیز در هر لحظه، سخت گیر خواهند آمد.

این تجزیه و تحلیل به اسباب پذیری ناشی از تعداد کمتر هنگامی که کشتی ها دچار فرسودگی می شوند نمی پردازد. هواپیماها به خاطر حاشیه بزرگتر، قابلیت بقای بیشتری نسبت به پایگاه های زمینی دارند، اما هنوز هم آسیب پذیر هستند، به خصوص در دوران طلوع زیردریایی های بی صدا و موشک های بالستیک ضدکشتی مانند DF۲۱D چینی. همچنین، از آنجایی که بیشتر ناوهای هواپیما آمریکا اغلب در بندر هستند، آنها بیشتر در خطر حمله هستند، به خصوص در پایگاه های بزرگی مانند نورفولک ویرجینیا که در حدود نیمی از آنها در آنجا واقع شده اند.

اگر ما به سوی کوچکتر کردن ناوگان هواپیماها حرکت کنیم، پراکنده کردن آنها منطقی خواهد بود، و راه اندازی مجدد پایگاه دریایی میپورت، به عنوان پایگاه ناوهای هواپیما، ممکن است بخشی از این استراتژی باشد. همچنین اگر تعداد هواپیماها تقویت شود و یا بخشی از آن توسط هواپیماهای کوچک تر و کارآمد تر (بیشتر در این لحظه) جایگزین شود میپورت مفید خواهد بود، زیرا که این بندر لازم نیست ارتقا یابد تا بتواند نیروگاه های پیچیده و ناپایدار هسته ای موجود در ابرهواپیماهای فعال آمریکایی را پشتیبانی کند.

در واقع، باید تعجب کرد از یک بحث خشمگین که توجه کمی به ابعاد گران مسائل دارد. به نظر می رسد که تنها ابرهواپیماهای ۱۰۰ هزار تنی می توانند سوپر هورنت ها را به پرواز درآوردند یا در عملیات رزمی شراکت ارزشمندی داشته باشند. مسئله این گونه نیست، و برای چند دهه هواپیمای بزرگ جنگنده از هواپیماهای سبک تر متعارف به پرواز درآمده اند. تنها پس از عملیات طوفان صحرا بود که ناو هواپیما ۶۵,۰۰۰ تنی میدوی، با کشتی خواهرش کورال سی که در سال ۱۹۹۰ بازنشسته شد، کنار گذاشته شد.

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

با توجه به این همه، آیا برای نیروی دریایی محتاطانه نیست که ارزیابی دقیق تری بر روی یک هواپیمابر مدرن هم اندازه ی هواپیمابرهای کلاس میدوی، چیزی شبیه یا مستقیماً بر اساس کویین الیزابت بریتانیایی ها البته با کاتاپولت و کابلهای گرفتن هواپیما، داشته باشد؟

اما تعداد هواپیماهای حمل شده چقدر باید باشد؟

قبل از پایان جنگ سرد و پس از سال ۱۹۹۰، ابرهواپیمابرهای آمریکایی در حال حرکت نزدیک به ۹۰ فروند هواپیما را حمل می کردند. امروزه، این تعداد معمولاً بین ۶۰ و ۷۰ فروند است.

بنابراین چطور است که باوجود اینکه تکنولوژیهای جدید بسیاری از اجزای کلاسیک نصب شده در یک کشتی رزمی را کاهش داده و هواپیماهای برخاسته از آنها نیز بزرگتر نشده اند (و در بعضی موارد هواپیماهای جدید کوچکتر از آنها هستند که جایگزینشان شده اند، بدون اشاره به اینکه در مقایسه با هواپیماهای قدیمی هواپیماهای هواپیمابر هر هواپیمابر ۲۵-۳۰٪ از نظر تعداد و ۵۰٪ از نظر نوع کمتر شده اند) ما همچنان ساخت هواپیمابرهای مشابه آنها که چندین سال پیش می ساختیم را ادامه می دهیم؟

سؤال بجایی است.

برخی می گویند این امر به این دلیل است که ما بتوانیم ظرفیت ناوگان ابرهواپیمابر خود را با حمل هواپیماهای بیشتر در زمان جنگ افزایش دهیم. با مشاهده ی اینکه در هر زمان تعداد هواپیماهای بیشتری نسبت به هواپیمابرهای موجود وجود دارند، این استدلال بی معنی است. با این وجود، به نظر می رسد که کاملاً دلخواهی است که بگوییم ما نیاز به یک هواپیمابر داریم که قادر به حمل ۹۰ فروند هواپیما باشد، حتی اگر به ندرت به مأموریتی با بیش از ۷۰ فروند، و در برخی موارد حتی با کمتر از ۶۰ فروند هواپیما اعزام می شود.

علت آب رفتن تعداد هواپیماهای هواپیمابر هر هواپیمابر یک راز نیست. توانایی یک هواپیما برای انجام بسیاری از نقشها از جمله ضد هوایی، ضربت، پشتیبانی هوایی، شناسایی و لجستیک بدان معنی است که ما لازم نیست که انواع گوناگونی از هواپیما به صورت اختصاصی برای هر کدام از این مأموریتها بر روی عرشه داشته باشیم. به عنوان مثال در سال ۱۹۸۳ هواپیماهای هواپیمابر یک هواپیمابر به نظر می رسد چیزی شبیه به این باشد:

- ۲ اسکادران رهگیر (۱۲ فروند) فانقوم یا تامکت
- ۲ اسکادران هجومی (۱۲ فروند) ای-۷ یا اف-۱۸
- ۱ اسکادران هجومی (۱۲ فروند) ای-۶ به علاوه ی ۴ فروند تانکر کا.ای-۶
- ۱ اسکادران آواکس (۴-۶ فروند) هاوک آی
- ۱ اسکادران جنگ الکترونیک (۴فروند) پراولر متعلق به نیروی دریایی یا تفنگداران دریایی

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

- ۱ اسکادران ضد زیردریایی (۱۰ فروند) وایکینگ
 - ۱ اسکادران هلیکوپتر ضدزیردریایی (۶ فروند) سی کینگ
 - ۱ واحد شنود الکترونیک از ئی.آ-۳
 - ۱ واحد لجستیک سی-۲ گری هاوند
 - ۱ واحد شناسایی آر.اف-۸ یا آر.اف-۴ (اگر تامکتها مجهز به پاد شناسایی بودند آر.اف-۸ ها حذف می شدند)
- امروز هواپیمای هواپیمابر هواپیمابر با استفاده از جنگنده های چند منظوره F / A-۱۸ Hornet بسیار کارآمد بوده است و چندین نقش را انجام می دهند که قبلا توسط چندین نوع هواپیمای مختلف انجام می گرفت. ماموریت ضدزیردریایی هواپیماهای وایکینگ هم به طور کامل حذف شده است:
- ۲ اسکادران جنگنده تهاجمی (۱۲ فروند) اف/آ-۱۸ هورنت
 - ۲ اسکادران هجومی (۱۲ فروند) از اف/آ-۱۸
 - ۱ اسکادران آواکس (۴ فروند) هاوک آی
 - ۱ اسکادران جنگ الکترونیک (۵ فروند) گراولر
 - ۱ واحد لجستیک سی-۲ گری هاوند
 - یک اسکادران هلیکوپتر رزمی (۶ فروند) سی هاوک
 - یک اسکادارن هلیکوپتر تهاجمی (۶ فروند) سی هاوک

هرچند ساختار هواپیماهای هواپیمابر یک هواپیمابر در اندازه کاهش یافته است، آنها هرگز کشنده تر از این نبوده اند. معرفی بمبهای دقیق هدایت شده و سنسورهای ترکیبی و سیستم های ارتباطی اجازه می دهد تا گروه های ضربت حمل شده توسط هواپیماها قدرت بسیار بیشتری نسبت به قبل داشته باشند. این امر وقتی که حجم مهمات مصرف شده را می سنجیم لزوما درست نیست ، اما وقتی که در نظر بگیریم چند هدف می تواند با موفقیت در یک روز مورد حمله قرار بگیرند درست است.

روزهایی که یک هواپیمابر باید اکثر هواپیماهای خود را، در آنچه که به عنوان "ضربت آلفا" نامیده می شود، به پرواز در می آورد تا تنها از پس یک هدف اولیه مانند یک فرودگاه، پل یا پالایشگاه نفت برآید گذشته است. در حال حاضر یک هواپیمابر با همان تعداد هواپیما، و یا حتی کمتر، می تواند چند ده هدف مشابه را در یک حمله ی انبوه هدف قرار دهد و این کار را با دقت بسیار بالاتری نسبت قبل به انجام برساند.

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

همه این مسائل لزوم واگذار کردن تمام جتهای بال ثابت نیروی دریایی را به بدنه ی ابر هواپیمایرهایی که عرشه های بزرگ آنها با هواپیمایی کمتر از دهه های گذشته شلوغ شده اند را زیر سؤال می برد. آیا مزایای واضح و قابل اندازه گیری از لحاظ هزینه و انعطاف پذیری وجود دارد که می تواند با تهیه هواپیمایرهای کوچکتر و کارآمدتر انجام شود؟

احتمالا.

در برخی از موارد، ما ارزش بالا و انعطاف پذیری عملیاتی هواپیمایر های کوچک را با موجودی فعلی ما از کشتی های هلیکوپتر بر (LHD) و گروه های تهاجمی تفنگداران وابسته به آنها می بینیم. این ناوگان هایی که حول محور تفنگداران دریایی شکل گرفته اند اگر با رزمناوها، ناوشکنها و اسکورت زیردریایی های سریع همراه شوند به خودی خود تبدیل به یک ناوگان تهاجمی می شوند.

یک گروه تهاجمی اعزامی در طول مرحله اول جنگ لیبی، که به نام "عملیات اودیسه سحر" شناخته می شود، به جای گروه تهاجمی هواپیمایر اینترپرایز، که در خلیج عدن بود، انتخاب شد. در واقع، دلیل اینکه یک گروه تهاجمی هواپیمایر به لیبی اعزام شد احتمالا بیشتر سیاسی بود تا تاکتیکی.

گروه تهاجمی اعزامی در طول آن عملیات بسیار خوب عمل کرد، اما تنها نیم دوجین هاریر AV-۸B و چند دوجین هلیکوپتر و هواپیمای عمودپرواز Ospreys واقعا برای چنین درگیری مناسب بودند؟ به سختی.

آیا یک ناو هواپیمایر سنتی، البته کوچکتر از ابر هواپیمایرهای هسته ای کلاس نیمیتز، انتخابی تاکتیکی بهتری برای عملیاتی مانند اودیسه سحر نبود، در حالی که همان پیام استراتژیک "درگیری محدود" یک گروه اعزامی تفنگداران دریایی را ارائه می دهد؟

بلاشک.

جنگنده ی عمودپرواز F-۳۵B توانایی تبدیل گروه های اعزامی تفنگداران را به سلاح های "روز اول جنگ" بسیار قوی تر از امروز به دست می دهد، اگر چه فناوری های خاصی باید به منظور دستیابی کامل به این پتانسیل دوگانه منحصر به فرد به کارگرفته شوند. این مسئله به طور کامل در بخش بعدی مقاله شرح داده شده است.

اگر F-۳۵B به صورت انبوه عملیاتی شود، و توانایی های لازم برای تحقق بخشیدن به تمام توان بالقوه خود که در قسمت بالا ذکر شده است را داشته باشد، گروه های اعزامی تفنگداران دریایی بخشی از فشار مالی وارد شده به ناوهای هواپیمایر نیروی دریایی را برمی دارند. با این وجود، این احتمال وجود دارد که نیروی دریایی بخشی از هواپیمایرهای خود را از دست بدهد؛ چرا که تفنگداران دریایی امکانات تقریبا مساوی دارند، هرچند که ناوهای هلیکوپتر بر آنها توانایی کمتری در حمل F-۳۵B دارد، و آنها می تواند از این ناوهای بسیار کوچکتر سرپخ تمساح گونه و با سوخت فسیلی پرواز کنند.

آیا مزیت انتخاب سوخت در ارتباط با هواپیمایرهای کوچکتر وجود دارد؟

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

با توجه به اینکه ابر هوایمابرها زمان بیشتری در بندر هستند تا در دریا، شاید هزینه سوخت‌های سنتی هزینه‌های زیاد ساخت، نگهداری و سوخت‌گیری هوایمابرهای پیچیده‌ی هسته‌ای، بزرگ یا کوچک را تغییر ندهد.

زمانی نیروی دریایی رزمناوها و ناوشکنهایی را با پیشرانه‌ی هسته‌ای ساخت، اما از آن روزها مدتها گذشته است. امروز، فقط زیردریایی‌ها و هوایمابرهای ما از پیشرانه‌ی هسته‌ای استفاده می‌کنند. این امر به این معنی است که تمام شناورهای سطحی موجود در یک ناوگان، همانند خود هوایمابرها، با سوخت‌های سنتی کار می‌کنند. این واقعیت، برخی از مزیت‌های تدارکاتی را که پیشرانه‌ی هسته‌ای با حرکت به مدت زمان طولانی در اختیار می‌گذارد خنثی می‌کند، چرا که تمام کشتی‌های دیگر ناوگان برای پر کردن سوخت خود (بدون اشاره به منابع دیگر) و همچنین هنگامی هوایمابر به انتهای ذخیره‌ی سوخت هوایمابرها می‌رسد به کشتی‌های نفتکش نیاز دارند.

مدتها است که نفتکشها به عنوان "پاشنه‌ی آشیل" نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا دیده می‌شوند زیرا حتی اگر اسکورت ناوشکن یا ناوچه داشته باشند، هدف اصلی در مقابله‌ی طولانی با یک نیروی دریایی قدرتمند هستند. اما با اینکه هوایمابرها خودشان در برابر احتمال غرق شدن نفتکشها در طی درگیری آسیب پذیر نیستند، چنین حادثه‌ای ناو هوایمابر را در آب بی دفاع می‌گذارد چرا که هنوز باید برای دفاع در برابر زیردریایی‌های و هوایمابرها دشمن بر اسکورت‌ها و هوایمابری تکیه کند که با سوخت‌های سنتی حرکت می‌کنند.

وابستگی به کشتی‌های نفتکش ممکن است روزی به گذشته‌ها بپیوندد، زیرا روش‌های جدید تبدیل آب دریا به سوخت در حال توسعه است و این تکنولوژی امیدوارکننده به نظر می‌رسد. این روش از مقادیر زیادی برق استفاده می‌کند که می‌تواند توسط راکتور هسته‌ای یک ناو هوایمابر تامین شود. اگر این تکنولوژی به ثمر بنشیند، به یک ناوگان تهاجمی، با اسکورتهایی که از سوخت فسیلی استفاده می‌کنند، اجازه خواهد داد تا برد نامحدودی داشته باشند، و همچنین به آنها اجازه می‌دهد که کمتر به نفتکشهای آسیب‌پذیر تکیه کنند، زیرا که هوایمابر سوخت خود را برای ناوگانش تهیه می‌کند.

در نهایت، برای هر دو پیشرانه نکات مثبت و منفی وجود دارد، هزینه بالای مقدماتی انرژی هسته‌ای در برابر نیازهای لجستیکی رو به افزایش و هزینه‌های نوسانی سوخت‌های معمولی. با این حال، آنچه که ممکن است برای یک ابر هوایمابر ۱۰۰،۰۰۰ تنی مناسب باشد ممکن است مزایای کمتری را برای یک کشتی با نصف اندازه‌ی آن داشته باشد، بنابراین مطالعه دقیق یک سوخت مناسب برای یک هوایمابر کوچکتر بسیار مفید خواهد بود. (مخصوصاً برای هوایمابرهای جدید (CG(X))

مطلب ناامیدکننده در بحث انتخاب بین سوخت هیدروکربنی در برابر سوخت هسته‌ای این است که به نظر می‌رسد نیروی دریایی در برابر اینکه هوایمابرها را وارد این بحث بکند مقاومت می‌کند، و این امر مخصوصاً هنگامی که بحث عملیاتی شدن کاتاپولتها و کابل‌های نگهدارنده‌ی کوچک بر روی هوایمابرهای با پیشرانه‌ی غیرهسته‌ای شروع می‌شود بیشتر است.

هنوز هم کوچکتر به صورت گول زنده‌ای بزرگ است...

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

واقعیت مالی سخت این است که جای پای نظامی آمریکا در حال کوچک شدن است درحالیکه دیگران همچنان رشد می کنند. هنگامی که بحث نیروی دریایی آبی پیش می آید، عمدتاً هند و چین بیشترین علاقه را دارند، زیرا که هر دو کشور در حال گسترش ناوهای هواپیمابر خود هستند. روسیه که اخیراً فعالیت خود را از سرگرفته است، در حال کار بر روی بازسازی توانمندی های نیروی دریایی خود در دهه های آتی است، که شامل اصلاح و گسترش هواپیمابرهایی با هواپیماهای بال ثابت است.

اگر چه یک نقص در ساختار نیروی دریایی آمریکا اجتناب ناپذیر است، ممکن است فرصتی برای ایجاد نیروی انعطاف پذیرتر و کارآمدتر وجود داشته باشد که برای مأموریت ها و چالش های آینده مناسبتر باشد.

اکنون وقت آن است که یاد بگیریم مأموریت های بیشتری را با هزینه ی کمتری انجام دهیم. نگاهی دقیق به هواپیمابرهایی کوچکتر قابل دسترس، ۵۵،۰۰۰ تا ۶۵،۰۰۰ تنی، ممکن است برای شروع خوب باشد. همکاری با دوستانمان در انگلستان در طراحی هواپیمابر جدید کلاس ملکه الیزابت و خرید آنها با قیمت بسیار پایین (حدود نصف یک هواپیمابر کلاس فورد) گزینه ای است که در عین حال که صرفه ی مالی دارد در تعداد خدمه هم صرفه جویی می کند. ناوهای کلاس ملکه الیزابت طراحی شده اند تا هم هواپیماها را با کاتاپولت به پرواز درآورند و هم هواپیماهای عمودپرواز را، در حالیکه انگلستان در نهایت به گزینه عمودپرواز رسید.

فرانسه که زمانی با انگلیس در هواپیمابر جدیدش همکاری داشت، ممکن است نیاز بیشتری به چنین کشتی ای داشته باشد و هواپیمابر آنها با پیشرانه هسته ای طراحی خواهد شد.

تنها هواپیمابر فرانسه، چارلز دوگل (R۹۱)، نزدیک نیمه ی عمر خود است و فرانسه نیاز به یک پلنقرم برای هواپیما دریایی بال ثابت خود پس از بازنشستگی آن دارد. علاوه بر این، فرانسه همیشه نیاز به یک ناو هواپیمابر دوم دارد تا بتواند به نیاز خود برای داشتن یک کشتی عملیاتی در همه زمان ها نزدیک شود. یک طرح مشترک آمریکایی/فرانسوی می تواند میلیاردها دلار در هزینه های تحقیق و توسعه و هزینه های عملیاتی صرفه جویی کند، و همچنین می تواند به احتمال تعویض اسکادرانهای سوپرهورنت آمریکایی و رافال فرانسوی در کشتی های یکدیگر، بدون اشاره به فرصت به اشتراک گذاری خدمه ی آنها بیانجامد.

تا جایی که ممکن است تغییر ساختار نیروها به پیش رود، ما می توانیم بعضی از هواپیمابرهایی کلاس نیمیتز خود را با این طرح های کوچکتر جایگزین کنیم، در حالی که هنوز ابرهواپیمابرهایی کلاس فورد را با تعداد کمتری خریداری می کنیم. به عنوان مثال، ما می توانیم به جای هر فروند کلاس نیمیتز که بازنشسته می شود ۱،۵ فروند هواپیمابر کوچکتر را بخریم، در حالی که پنج فروند ابرهواپیمابر در ناوگان ما باقیمانده اند. این ناوگان شامل ۹ فروند هواپیمابر کوچکتر و ۵ فروند ابرهواپیمابر خواهد بود.

شما می توانید ترکیب ساختار نیرو را هرگونه که دوست دارید تغییر دهید، اما فرض کنید که میانگین هزینه ی جایگزین کردن ۱۰ فروند ابرهواپیمابر بازنشسته ۱۳ میلیارد دلار و هزینه ی خرید

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

هواپیماهای کوچکتر ۶ میلیارد دلار باشد، این انتخاب باعث صرفه جویی ۱۶ میلیارد دلار با وجود افزایش ۳ فروند هواپیما به ناوگان است. این ساختار نیرو نیز قابلیت به کارگیری و ظرفیت بیشتری را نسبت به موجودی ابر هواپیماهای فعلی، و از نظر عملیاتی غیر قابل انعطاف، ارائه می دهد.

برای بسیاری از مأموریت ها، نیازی به ابر هواپیماهای عظیم نیست. درگیری های کم شدت تر، از آن گونه که ما در طی دو دهه گذشته داشته ایم، می توانند به وسیله هواپیماهای کوچکتر، اما بیشتر، به اتمام رسانیده شود. لازم به ذکر نیست که الزامات آموزش مداوم، مانند خدمه ی با کیفیت بالا، که تا حدی توسط ناو هواپیما لکزینگتون برآورده می شد اکنون نیاز به یک فروند هواپیما ۱۰۰۰۰۰۰ تنی دارد. آیا این معنی دارد است که چنین دارایی باارزشی را برای استقرار یک دوجین هواپیمای آموزشی تی-۴۵ اختصاص بدهیم؟

نه در واقع.

سپس نیاز به خدمه ی یک ابر هواپیما در مقابل یک هواپیما کوچکتر، و به ویژه یک هواپیما با پیشرانه ی سنتی، قرار می گیرد. هواپیما ملکه الیزابت، که می تواند تا ۵۰ فروند هواپیما حمل کند، در حدود ۷۰۰ نفر خدمه ی ثابت خواهد داشت. این تعداد زمانی که خدمه ی پروازی هم اضافه بشوند، نزدیک به دو برابر می شود. با اضافه شدن ۲۵۰ تفنگدار دریایی این کشتی می تواند فضای خواب و خوراک ۱۶۰۰ را تأمین کند. این تعداد اندک قابل مقایسه است با خدمه ی یک ابر هواپیما آمریکایی، که حتی با کاهش نفرات کلاس فورد، تعداد خدمه ی آن هنوز هم نزدیک به ۵۰۰۰ نفر، و یا سه برابر یک فروند هواپیما کلاس ملکه الیزابت است.

نسخه ی دارای کاتاپولت و کابل گرفتن هواپیما، یا طرح مشابه امریکایی آن، فقط در تعداد نوبتهای پرواز هواپیماهایشان ضرر می کنند نه در تعداد آنها، زیرا همان نوع هواپیماها را به کار می برند که ابر هواپیماهای بزرگتر استفاده می کند. ناوگان هوایی چنین هواپیمایی در تئوری به اندازه ی تعداد هواپیماهای هواپیما میدوی قبل از بازنشستگی، یعنی در حدود ۵۰ فروند است:

- ۱ اسکادران جنگنده تهاجمی (۱۲ فروند) اف/آ-۱۸ هورنت
- ۱ اسکادران جنگنده تهاجمی (۱۲ فروند) اف-۳۵
- ۱ اسکادران جنگنده تهاجمی (۱۲ فروند) اف/آ-۱۸ یا یک اسکادران پهپاد اکس-۴۷ یا پهپادهای مشابه
- ۱ اسکادران آواکس (۲ فروند) هاوک آی
- ۱ اسکادران جنگ الکترونیک (۴ فروند) گراولر
- ۱ واحد لجستیک سی-۲ گری هاوند
- یک اسکادران هلیکوپتر رزمی (۴ فروند) سی هاوک

هرگونه استفاده از این مطلب با ذکر کامل نام مترجم و منبع آزاد است.

• یک اسکادارن هلیکوپتر تهاجمی (۴ فروند) سی هاوک

در نهایت، نیروی دریایی باید از خود بپرسد: آیا ما واقعا نیاز به هواپیماهای هسته ای ۱۰۰ هزار تنی داریم تا بتوانیم با دزدان دریایی مبارزه کنیم، در درگیری های کم شدت شرکت کنیم، گشت های هوایی ایجاد کنیم یا خلبانان ماهر، که بتوانند بر روی هواپیماها نشست و برخاست کنند، تربیت کنیم؟

جواب این سؤال منفی است، و دیدن اینکه یک هواپیما تنها در یک زمان می تواند در یک مکان باشد و حدود ۷۰٪ زمانش را به طور فعال در دریا نباشد، تصور داشتن یک ناوگان پرتعدادتر و انعطاف پذیر را فریبنده می کند.

در حال حاضر واضح است که هواپیماهای یک اندازه ی حال حاضر وزارت دفاع امریکا به طور فزاینده ای غیرقابل دسترسی هستند، به ویژه هنگامی که این اندازه هم در هزینه ی خرید و هم در هزینه ی عملیاتی، و همچنین اندازه ی فیزیکی گول آسا باشد.

حقیقت این است که ناوگان هواپیماهای آمریکا لازم نیست که به طور کلی کاهش یابد، اما اندازه ی هواپیماهایی که ما خریداری می کنیم و عملیاتی می کنیم چرا.

منبع

<https://foxtrotalpha.jalopnik.com/why-the-us-navy-should-build-smaller-aircraft-carriers-۱۶۰۰۸۹۹۸۳۴>

تایلر روگوی یک روزنامه نگار و عکاس جنگی است که وب سایت فاکستروت آلفا را برای Jalopnik.com نگه می دارد. شما می توانید با ایده های داستانی یا نظرات مستقیم در مورد این یا هر موضوع دفاعی دیگری از طریق آدرس ایمیل Tyler@Jalopnik.com به او برسید.