

ТРИЛЛИОНЫ РУБЛЕЙ
НА МОДЕРНИЗАЦИЮ
«ОБОРОНКИ»

Государство поддерживает отечественный ОПК
и будет поддерживать впредь

03

«АБРАМС»: ТРИДЦАТЬ ЛЕТ В СТРОЮ

Все обличья основного
боевого танка армии США

10–11

РУССКАЯ НЕДЕЛЯ
НА КОРФУ

Греки бережно хранят память
об адмирале Ушакове и российских моряках

12

ТЕМА

Василий СЫЧЕВ

МЭР
И СЧЕТНАЯ ПАЛАТА
УСОМНИЛИСЬ
В ИСПОЛНЕНИИ
ГОСОБОРОНЗАКАЗА
В 2011 И 2012 ГОДАХ

ОБОСНОВАННЫЕ
ОПАСЕНИЯ

Продолжение на стр. 07

ГОЗПЛАНИРОВАНИЕ

Военно-промышленная комиссия рассмотрит в середине ноября проект гособоронзаказа на 2012-й и плановый период 2013–2014 годов.

Процесс размещения заказов на предприятиях на следующий год и даже переговоры по контрактам еще не начались. Кроме того, до сих пор недоразмешен гособоронзаказ на текущий год.

В частности, не заключены контракты с Объединенной судостроительной корпорацией на многоцелевые атомные подводные лодки проекта 885 «Ясень» и стратегические ракетоносцы проекта 955 «Борей».

Ранее сообщалось, что из 580 миллиардов рублей ГОЗ-2011 осталось «пристроить» чуть более 20 миллиардов.

ВЕРФЬ СПАСЕНА

Балтийский завод – одно из ведущих предприятий российской судостроительной промышленности – теперь будет работать в составе ОСК.

Верфь оказалась в сложном экономическом и социальном положении. Банкротство прежних владельцев поставило предприятие и его коллектив в трудное положение, связанное с невыплатой в течение нескольких месяцев зарплаты и вынужденными отпусками сотрудников. Принято принципиальное решение о передаче завода от прежнего собственника – Объединенной промышленной корпорации к нынешнему – Объединенной судостроительной корпорации.

В ближайшее время поступит 1,5 миллиарда рублей на возобновление строительства плавучей АЭС «Михаил Ломоносов», сооружаемой по заказу Росатома. Кроме того, на верфи должен быть размещен заказ на строительство нового судна – ледового снабженца для «Газпрома». Эти первоочередные меры позволят стабилизировать ситуацию как в производстве, так и в жизни трудового коллектива.

ВОЕННЫЕ ГОРОДКИ:
ОТДАТЬ ИЛИ СПИСАТЬ

Экономический эффект от реализации высвобождаемых военных городков сухопутных войск может достичь 85 миллиардов рублей.

Сейчас сухопутчики расквартированы в 1850 военных городках. В результате проведенных мероприятий по оптимизации системы дислокации их ранее уже было высвобождено 1049 городков. К 2016 году с учетом выхода на перспективный боевой состав сухопутных войск предлагается дополнительно высвободить 204 военных городка. Их планируется передать на реализацию, передать в муниципальное пользование, под размещение обслуживающим организациям Мин-

обороны, а также другим министерствам и ведомствам либо списать.

Сейчас в Главном командовании сухопутных войск завершается работа по уточнению перспективной системы базирования войск на стратегических направлениях. При этом принимаются во внимание факторы целесообразности размещения базовых военных городков с учетом оперативных задач воинских формирований, возможностей инфраструктуры, наличия в собственности Минобороны земельных участков и полигонов, перспективы их обустройства, а также социальная защищенность семей военнослужащих.

КУРАТОР
ИНДИЙСКОГО СЕКТОРА

Заместителем генерального директора Объединенной промышленной корпорации (ОПК) «Оборонпром» по вопросам сотрудничества с Индией назначен Игорь Чечиков.

До этого он был заместителем руководителя департамента маркетинга и продаж управляющей компании «Объединенная двигателестроительная корпорация». «Исторически наши страны связывали самые тесные отношения в вертолето- и двигателестроении. И сейчас на Индию приходится значительный объем бизнеса корпорации. В настоящее время российские вертолеты участвуют в нескольких индийских тендерах, действует сервисный центр в Индии, прорабатываются совместные проекты с индийскими компаниями, – сказал генеральный директор ОПК «Оборонпром» Андрей Реус. – Сотрудничество корпорации с Индией в вертолетостроительной и двигателестроительной областях носит стратегический характер, что

и подчеркивается созданием должности заместителя генерального директора, курирующего наши взаимоотношения с этой страной».

Игорь Чечиков родился в 1976 году. Окончил Военный университет, Российскую академию государственной службы при президенте РФ, Финансовую академию при правительстве России. В 2000–2004 годах работал ведущим специалистом, главным специалистом в Российском агентстве по боеприпасам. В 2004–2005-м – главный специалист компании «Новые региональные самолеты», в 2005-м – заместитель начальника отдела Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору. С 2006 по 2009 год – начальник отдела, заместитель генерального директора, исполнительный директор ЗАО «Астрасистемс». С 2009-го – заместитель руководителя департамента маркетинга и продаж управляющей компании «Объединенная двигателестроительная корпорация».

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Верите ли вы в способность России восстановить в исторически обозримый срок свою военную мощь и влияние в мире?

ДА 54%

НЕТ 40%

НЕ ЗНАЮ 6%

ТЕНДЕНЦИИ

Александр ХРАМЧИХИН,
заместитель директора Института
политического и военного анализа

НЕ СТОИТ БИТЬ ТРЕВОГУ,
ПОСКОЛЬКУ УГРОЗА МНИМАЯ

Сюжет со строительством европейской противоракетной обороны и реакция на него Москвы все больше принимает характер спектакля в театре абсурда. Причем он разыгрывается и на Западе, и в России.

ПРОТИВ КОГО
ЕВРОПРО?

Читайте материал на стр. 05

СТОЛЬКО АВИАЛАЙНЕРОВ НУЖНО РФ



Потребность российских авиаперевозчиков в самолетах вместимостью от 100 кресел до 2030 года оценивается более чем в одну тысячу воздушных судов.

Такой прогноз опубликовала компания «Эрбас». «Россия займет шестое место по спросу на пассажирские лайнеры, уступив лишь США, Китаю, Индии, Германии и Великобритании», – говорится в сообщении. Ожидается, что в ближайшие 20 лет российские авиакомпании приобретут 1006 пассажирских лайнеров, они понадобятся им как для замены устаревающей техники,

так и для расширения парка. Среди них 839 узкофюзеляжных самолетов, на настоящий момент очень активно эксплуатирующихся российскими авиакомпаниями, 145 широкофюзеляжных лайнеров и 22 машины сверхбольшой вместимости, которые позволяют удовлетворить растущий спрос на перевозки по маршрутам большой протяженности. Стоимость рынка ави-

ропейский авиапроизводитель оценивает в 95 миллиардов долларов.

По прогнозу «Эрбаса», в предстоящие 20 лет среднегодовой рост пассажиропотока в России составит 5,6 процента и превысит аналогичный среднегодовой показатель по миру – 4,8 процента. Такие высокие темпы вызваны растущими экономическими показателями, а также наблюдаемой в настоящее время консолидацией среди авиакомпаний. Наибольший рост пассажиропотока предусматривается на маршрутах из городов России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (+7%) и СНГ (+6,7%).

«Мы видим стабильный спрос на новые экономичные лайнеры в России и оцениваем потребность этого рынка более чем в тысячу пассажирских самолетов на ближайшие 20 лет. Мы намерены получить по крайней мере половину от всех поставленных за этот период лайнеров», – отметил исполнительный вице-президент по Европе, Азии и Тихоокеанскому региону Крис Бакли. – Мы ожидаем, что до конца этого года в России появятся еще две-три авиакомпании, эксплуатирующие самолеты «Эрбаса». На сегодня девять российских авиаперевозчиков используют свыше 170 самолетов «Эрбаса», еще более 80 лайнеров будут поставлены в ближайшие годы.

Ранее аналогичный прогноз опубликовала компания «Боинг», согласно которому рынок России в предстоящие 20 лет превысит тысячу новых лайнеров. Три четверти из этого объема пойдут на замену действующего авиапарка.

КТО ВИНОВАТ?

Нелепость «экспертного заключения» следствия, в котором содержится вывод, что причиной гибели людей на субмарине стала «асфиксия вследствие недостатка кислорода в замкнутом пространстве», ясна любому подводнику, любому человеку, работавшему с фреоном.

Максим КЛИМОВ

ОЧЕРЕДНОЕ
«НЕПОНЯТНОЕ СРАБАТЫВАНИЕ»

Главный физиолог Тихоокеанского флота Яков Агапов уверен: «Диагноз асфиксия, то есть удушье, поставленный погибшим, не соответствует действительности. Первоначально произошло резкое воздействие паров растворителя на дыхательные пути, люди теряли сознание мгновенно. Погибшие получили 100-кратную смертельную дозу ядовитого газа». Даже главный инженер Амурского судостроительного завода (АСЗ) Меринов отметил: «...Тетрахлорэтилен – это действительно яд. Предварительные анализы, которые были проведены в лаборатории во Владивостоке, показали, что на две трети присутствовала эта примесь. А должен был быть хладон 114В2. В случае воздействия на человека он вызывает легкое опьянение, но смертельных исходов в принципе не могло быть». Уместно также привести фразу человека со сдаточного экипажа одной из АПЛ, строящихся на Северном машиностроительном предприятии (СМП): «Лично при мне дважды было срабатывание системы ЛОХ, один раз самого обило – и ничего, спокойно покинули отсек, поднялись наверх, продулись на ветерке, без всяких последствий» (balancer.ru/g/p2417630). Но основой для следствия, повторяем, стала версия включения системы ЛОХ матросом Гробовым. Однако он 5 июля 2011 года, уже на заседании суда, заявил, что не нажимал кнопку на пульте управления. По словам адвоката Сергея Бондаря, преждее признание матрос объяснил давлением со стороны следствия. Здесь надо напомнить, что впервые информация об этом прозвучала со страниц «Известий» еще 16 ноября 2008 года и в газете имелась ссылка на сослуживцев Гробова, находившихся в госпитале города Фокина.

Между тем следствие и руководство АСЗ неоднократно подчеркивали, что «в ходе следственного эксперимента» матрос «произвел все действия для срабатывания системы» и вина Гробова подтверждена «регистрацией системы «Ротор»» и т. п. Вот только есть одна странность. По данным Санкт-Петербургского клуба подводников, «система управления на «Нерпе» устроена так, что документировует все нажатия клавиш, а в случае с Гробовым такого не произошло. Когда проводили следственный эксперимент и попросили Гробова повторно ткнуть в те же клавиши, система вновь этого не «запомнила».

Сдаточный механик «Нерпы» В. А. Григорьев утверждал: «Даже если Гробов чего и нажимал, то эти действия не соответствовали правильному алгоритму управления системой ЛОХ, а потому не обеспечили бы подачу огнетушителя в отсек».

Адвокат Александр Кулаков «ходатайствовал приобщить к материалам дела переписку капитана 1-го ранга Лаврентьева с заводом-изготовителем (ОАО «Амурский судостроительный завод»), контрагентскими организациями, командованием соединения и ТОФа по поводу технических недоработок систем АПЛ, проявившихся в ходе испытаний». Согласно этой переписке «в системе, управляющей в том числе и подачей огнетушителя в отсеки, до злосчастных ходовых испытаний было зафиксировано более пятидесяти сбоев!». Но, как сообщили СМИ, следователь ВСУ СК РФ по Тихоокеанскому флоту подполковник юстиции А. А. Романов адвокату в его ходатайстве отказал.

Однако наиболее важным для понимания как причин трагедии в ноябре 2008-го, так и обстановки на «Нерпе» вообще является рапорт командира атомной подлодки капитана 1-го ранга Лаврентьева, датировый... 5 марта 2011 года (!). Итак, читаем: «...в 0 часов 38 минут на АПЛ «Нерпа» произошел сбой работы программного обеспечения системы дистанционного автоматизированного управления общекорабельными системами (СДАУ ОКС) «Молибден-И», в результате чего БЕЗ КОМАНДЫ ОПЕРАТОРА сработала сигнализация перепада давления в трубопроводах системы ЛОХ (подочная объемная химическая, сигнализация о подаче огнетушителя в отсек), вышла из строя и осталась в нерабочем состоянии левая стойка ЦПУ ОКС...»

По результатам работы комиссии установлено: 1. Система была технически неисправна и не обеспечивала работу по прямому назначению.



ПОЧЕМУ ПРИ
РАССЛЕДОВАНИИ
ОТРАБАТЫВАЛАСЬ
ЛИШЬ ОДНА
ВЕРСИЯ

2. Предполагаемая причина – неисправность (сбой) в работе основного процессора программно-го обеспечения управлением работой системы.

С учетом вышезложенного отмечаю, что автоматический регистратор событий системы зафиксировал подачу команды... как команду, поданную оператором, хотя фактически подача команды вахтенным не производилась. Представитель НПО «Аврора» (предприятия – разработчика системы) специалист Луковой В. Г. по существу выявленного сбоя объективных пояснений дать не может, так как не является программистом системы. Причина срабатывания датчиков подачи огнетушителя системы ЛОХ также не установлена».

Как говорится – «нуо коммент». Очередное (какое уже по счету?) «непонятное срабатывание» ЛОХ, причем «автоматический регистратор событий системы зафиксировал подачу команды... как команду, поданную оператором». Хотя фактически оператор никаких действий не производил. А ведь в «Молибдене-И» АПЛ «вроде бы» были наконец-то введены программные блокировки по предупреждению таких срабатываний. И это происходит после того, как программа испытаний (в том числе приемки систем) субмарины пройдена и закрыта (соответственно недоработки устранены, системы проверены в соответствии с инструкциями по приему разработчиков). Кстаги, подлодку «еще вчера» должны были передать иностранному заказчику.

ИНТЕРЕСЫ ГОСУДАРСТВА?

В рапорте Лаврентьева вся суть «дела «Нерпы». Есть сторона, желающая любой ценой не выполнить контракт, а «спихнуть» его. И есть другая сторона, которая, исходя из чувства долга и понимая всю меру личной ответственности за решение порученной задачи, требует качественного выполнения госзаказа. На последней – и люди в погонах, и гражданские специалисты, сохранившие честь и совесть, понимающие, к каким негативным последствиям могут привести проблемы индийского заказчика с «Нерпой». Они быот и по военно-техническому сотрудничеству, и по отношениям между двумя странами...

Существует версия, что обозначенные «странности следствия» объясняются «высшими интересами государства». Первоначальные сроки передачи «Нерпы» сорваны, а тут еще эта трагедия... Нужно-де доказать индийцам, что «лодка хорошая», а в случившейся ка-

ТРАГЕДИЯ
НА «НЕРПЕ»:
ФАКТЫ И ВОПРОСЫ

тастрофе «виноват экипаж». Однако с этим мнением согласиться категорически нельзя. Индии требуется не бумага с гербовой печатью суда (вне зависимости, что в ней будет написано), ей надо получить субмарину, на которой можно нормально ходить в море, учить экипажи эксплуатации атомной энергоустановки, а если придется, то и воевать. Именно поэтому заказчик наверняка подержит капитана 1-го ранга Лаврентьева, считающего, что «Нерпа» должна быть полностью доведена «до ума», стать по-настоящему надежным кораблем.

Проблемы подлодки были неизбежны как с учетом условий выполнения этого контракта, так и потому, что новая АПЛ – весьма сложная комплексная система и наличие определенных трудностей при ее создании вполне естественно.

Вопросов к следствию было бы намного меньше, проводись оно не ВСУ СК при прокуратуре РФ по ТОФу, а СКП РФ. Масштаб, важность дела этого требовали. Тогда вряд ли «потерялись» бы обстоятельства по ядовитому фреону, сбоям автоматики, непонятному ТТЗ на систему «Молибден-И»... Характерно, что целый ряд ее особенностей вызвал возмущение на флоте. И не только «автомат ЛОХ», но и подсистема отображения информации на мониторах. Тут нельзя не вспомнить, что отображение информации «Авророй» на старом «Молибдене» было сделано на 5 с плюсом! Да, лампочки, да, «несовременно», но система эта давала информацию так, что опытный подводник ее буквально «загриком чувствовал».

По событиям 8 ноября 2008-го отдельное расследование проводило и командование ВМФ. Действия командира и экипажа «Нерпы» были признаны правильными, ряд членов команды, включая капитана 1-го ранга Лаврентьева, представили к правительственным наградам.

10 июля 2009 года после устранения повреждений и замечаний первого выхода подлодка вышла в море на продолжение ходовых испытаний. Вслед за завершением программы испытаний, ракетных и торпедных стрельб 28 декабря 2009-го состоялось подписание приемного акта, «Нерпу» включили в состав ВМФ.

С июня 2010 года на «Нерпе» приступили к практическому обучению индийского экипажа.

А следствие продолжало отрабатывать прежнюю версию. Что характерно – обвинение капитану 1-го ранга Лаврентьеву предъявлено сразу после подписания приемного акта «Нерпы». Все это время офицер находился под подпиской о невыезде, формально даже не имея права выхода за пределы акватории бухты Большого Камня.

ПОБЕДА ЗАЩИТЫ

31 марта 2011 года военный прокурор Тихоокеанского флота утвердил обвинительное заключение по уголовному делу «Нерпы». Оно гласило: «Капитан 1-го ранга Лаврентьев обвиняется в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 286 УК РФ (превышение должностных полномочий с причинением тяжких последствий). Гробов обвиняется по ч. 3 ст. 109 УК РФ (причинение по неосторожности смерти двум и более лицам вследствие ненадлежащего исполнения своих профессиональных обязанностей) и ч. 2 ст. 118 УК РФ (причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью)».

По версии следствия, в ноябре 2008 года Лаврентьев, зная о недостаточных знаниях и навыках членов экипажа по безопасному использованию корабельных систем, допустил подчиненных, в том числе Гробова, к самостоятельному управлению и обслуживанию материальной части корабля. При этом вышестоящему командованию он доложил о полной готовности экипажа и корабля к выходу в море, что привело к тому, что Гробов, в нарушение КУ ВМФ, совершил самовольные действия, которые привели к несанкционированному срабатыванию системы пожаротушения и поступлению в отсеки с людьми фреона».

В системе, управляющей
в том числе и подачей огнетушителя
в отсеки, до злосчастных ходовых
испытаний было зафиксировано
более пятидесяти сбоев

Дело направили в Тихоокеанский флотский военный суд для рассмотрения по существу.

События между тем начали приобретать неожиданный оборот. На защиту экипажа «Нерпы» поднялись организации подводников. Принципиальным моментом здесь являлось то, что профессионалы разбирали конкретные «странности следствия». Разговор получился предметным, с опорой на факт и получил соответствующий отклик в СМИ. Стало известно о новых сбоях автоматики «Нерпы» (в том числе системы ЛОХ), имевших место уже после завершения положенных испытаний.

Возмущение моряков вызвали как ряд абсолютнo неадекватных выводов следствия (например «экспертное заключение» о причине смерти людей), так

и заведомое сужение направления его работы, вывод из списка вероятных виновников ЧП некоторых лиц.

В частности, весьма уважаемый на флоте контр-адмирал Войтович заявил: «Тактико-техническое задание на проектирование, разработку и изготовление новейшей системы управления общекорабельными системами, в частности дистанционного автоматизированного управления системой пожаротушения, в уголовном деле отсутствует, оно никак не изучено, оценка следствием этому ТТЗ не дана. Все ходатайства стороны защиты и обвиняемого о приобщении этих документов к материалам прокуратуры дважды отклонены».

Первым успехом защиты Лаврентьева стало назначение суда присяжных.

Ирония ситуации заключается не в том, что в его состав входят в основном «женщины предпенсионного возраста», а в том, что груз ответственности объективного рассмотрения этого важного (в том числе в плане отношений РФ и Индии) уголовного дела, честь, авторитет государства оказались взвалены не на крепкие мужские плечи людей из соответствующих государственных органов, а на хрупкие плечи вышеупомянутых присяжных.

Конечно, раскрытие защитой определенных обстоятельств этого закрытого дела вызвало негативную реакцию следствия. Однако если защитники назвали конкретные факты и обратили внимание на упоминавшиеся выше «странности расследования», то следствие ограничилось только общими фразами о «давлении адвоката на присяжных». Единственным доводом, якобы свидетельствующим об этом, оказались приведенные адвокатом Бондарем на заседании 15 июля 2011 года слова главкомандующего ВМФ Высоцкого: адмирал заявил, что поддержал капитана 1-го ранга Лаврентьева (сторона обвинения утверждала обратное).

Что сказал на самом деле главноком – судебная тайна. Но точно известно, что несмотря на предъявленное обвинение, он не отстранил капитана 1-го ранга Лаврентьева от командования «Нерпой», что само по себе случай исключительный. Разумеется, решение это было основано в том числе на результатах флотского расследования. При наличии хотя бы малейших подозрений в отношении офицера с ним поступили бы иначе...

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

О полноценных выводах можно будет говорить даже не после окончательного завершения дела, а только через несколько лет, в течение которых «Нерпа» послужит в ВМС Индии. Хочется надеяться, темная история благополучно завершится успешной и безаварийной эксплуатацией АПЛ.

Что делать дальше? Безусловно, лодку доводить и передавать заказчику – после устранения всех недостатков и замечаний. Еще раз повторюсь, это вполне естественный процесс, который мы проходили, например, в начале 80-х с головными АПЛ 3-го поколения. Вопрос сроков должен быть предметом переговоров, а с учетом того, что для Индии данная субмарина крайне важна (причем именно в доведенном виде), понимание между сторонами возможно. «Нерпа» – уникальный корабль, который кроме нас никто Индии поставить не может.

Напоследок приведу строки из открытого письма членов сдаточной команды, работников ОАО «Амурский судостроительный завод»: «Прояви он (*капитан 1-го ранга Лаврентьев*. – М. К.) себя в той ситуации именно так, как это представлено в материалах следствия, мы не имели бы сейчас новой боевой единицы на флоте, а число погибших было бы значительно больше...

Мы ходатайствуем перед военной прокуратурой Дальневосточного военного округа, перед командованием Военно-морского флота России, перед Верховным главнокомандующим РФ Д. А. Медведевым о том, чтобы материалы уголовного дела в отношении гвардии капитана 1-го ранга Лаврентьева Д. Б. были пересмотрены, равно как и уголовная статья, по которой ему предъявляется обвинение...

Причиной чрезвычайной ситуации, произошедшей в Японском море во время заводских ходовых испытаний 8 ноября 2008 года на АПЛ «Нерпа», является не командир Лаврентьев Д. Б. и искать эти причины следует совсем в других местах, а не на корабле» (всего больше 90 подписей).

И самое последнее. Когда суд 14 октября на основании вердикта присяжных вынес оправдательный приговор Лаврентьеву и Гробову, родственники некоторых погибших на подлодке 8 ноября 2008 года бурно выражали недовольство в связи с таким решением. Их негодование понять можно. Но только не эти люди виноваты в страшном ЧП на «Нерпе».

НОВОСТИ

ТРАНСПОРТНЫЙ БПЛА

ВМС и КМП США выбрали беспилотный вертолет K-MAX для развертывания в Афганистане с ноября 2011 года.

Это решение принято после успешного завершения пятидневных испытаний по оценке возможностей быстрого реагирования по программе транспортной беспилотной системы UAS (Unmanned Aircraft Systems) ВМС США. В официальном отчете управления войсковых испытаний и оценок подтверждено, что беспилотный вертолет K-MAX удовлетворяет требованиям ВМС и КМП по ежедневной доставке грузов общей массой 2700 килограммов и может быть применен для логистического обеспечения войсковых подразделений КМП в Афганистане. Как полагает командование, применение БЛА позволит снизить потери личного состава подразделений логистической поддержки войск на ТВД и обеспечит доставку грузов в любой район, необходимый боевым силам. K-MAX станет первой транспортной беспилотной системой ВМС, которая будет развернута на театре военных действий. Группа развертывания K-MAX на ТВД недавно завершила обучение и летные испытания системы на своей базе в Калифорнии и в



настоящее время готовит летательный аппарат для переброски на ТВД. В группу развeртывания входят руководители полета, операторы БЛА и сотрудники компании «Локхид Мартин». С 2007 года «Локхид Мартин» и «Каман аэроспейс» трансформировали известный пилотируемый вертолет K-MAX в беспилотную систему UAS, способную осуществлять автономную или дистанционно-управляемую доставку грузов к месту назначения. Компания «Каман» разработала платформу K-MAX, а «Локхид Мартин» создала систему управления и пилотирования, обеспечивающую беспилотному вертолету полеты на большие дальности.

ЛЕГКИЙ И ЗОРКИЙ

Израиль создал сверхлегкий радар для авиационных систем.

Радар разработала фирма «Эльта» – дочернее предприятие концерна «Израиль эйркрафт индустриз» (IAI). Перспективная БРЛС ELM-2054 предназначена для сбора разведданных о движущихся целях в режиме реального времени и в любых погодных условиях. Система является модульной и имеет открытую архитектуру, что позволяет устанавливать ее на воздушных платформах различных классов – от небольших беспилотных летательных аппаратов тактического назначения до разведывательных самолетов и воздушных шаров наблюдения. В компании «Эльта» особо отмечают, что новый радар весит всего 12 килограммов, отличается малым энергопотреблением, но при этом обеспечивает высокое разрешение и может одновременно сканировать до 25 квадратных километров территории, а за час выполнить разведку над площадью до 360 квадратных километров. При этом можно установить любой сектор сканирования, вплоть до кругового. Концерн рекламирует и другие свои разработки. В их числе тактическая беспилотная платформа для наблюдения за местностью «Аталейф», БПЛА вертолетного типа «Призрак», самоходная машина обеспечения «Рекс», а также электронно-оптические датчики для дневного и ночного наблюдения, РЛС различных типов, средства слежения для пехоты.

УКРАИНСКИЙ МОТОР ДЛЯ КИТАЙСКОГО САМОЛЕТА

ЗМКБ «Прогресс» представило авиапромышленности КНР двигатель для легких истребителей AI-222-95Ф.

Демонстрация двигателя была связана с усиливающимися слухами о том, что Китай разрабатывает легкий однодвигательный истребитель в дополнение к тяжелому прототипу J-20 5-го поколения. В связи с этим на стенде украинского предприятия на выставке «Авиэйшн экспo Чайна-2011», которая прошла в китайской столице в конце сентября, был вывешен плакат с изображением концепции перспективного легкого китайского боевого самолета. Двигатель AI-222-95Ф с тягой 9500 килограммов представляет модификацию с форсажной камерой мотора AI-222К-25Ф, которым оснаща-



ются учебно-тренировочные модели L-15 «Фалкон». В случае заинтересованности со стороны КНР украинское предприятие готово за три года создать прототип двигателя. На выставке концепция AI-222-95Ф была представлена наряду с изображением конфигурации легкого китайского истребителя, которая, по-видимому, создана на основе проекта 1.42 технологического демонстратора многофункционального истребителя (МФИ) корпорации «МиГ». Однако официальные лица РСК «МиГ» не подтвердили предположения, что чертежи, расчеты и другие материалы по проекту 1.42, работы по которому прекращены, нелегально проданы китайской стороне. По словам украинских представителей, с Поднебесной проведены переговоры о возможном применении нового двигателя в будущем проекте. В отличие от российско-китайских соглашений в области авиадвигателестроения, предусматривающих только продажу наших двигателей для китайских самолетов, Украина готова рассматривать соглашение о лицензионном производстве своих двигателей в КНР лишь в случае готовности партнера выпускать минимальное оговоренное количество. Это связано с тем, что Китай в рамках подписанного соглашения о лицензионном производстве российских истребителей Су-27СК/J-11 собрал на своем авиационном заводе в Шеньяне только половину их нужного числа и затем прекратил изготовление. Если на выставке «Авиэйшн экспo Чайна-2011» иностранные компании в своих экспозициях учитывали быстрый рост в республике рынка бизнес-авиации и рынка коммерческих авиаперевозок, то местные фирмы показывали преимущественно свои возможности в военной области. Россия и Украина на своих стендах демонстрировали военные аэрокосмические технологии. Это свидетельствует о том, что Китай пока остается зависим от этих стран по некоторым критическим военным аэрокосмическим технологиям, в частности по двигателестроению.

ТЕНДЕНЦИИ

Начало на стр. 01

Александр ХРАМЧИХИН,
*заместитель директора Института
политического и военного анализа*

Начнем с основ и попытаемся понять, для чего создают ПРО в Старом Свете американцы. Надо признать, что это непростая задача.

«ОПАСНАЯ ПАРОЧКА»

В качестве официальной причины в Соединенных Штатах называют угрозу со стороны «более чем 30 стран», которые уже владеют или в ближайшее время овладеют ракетными технологиями. Правда, из этой тридцатки неизменно называют всего два государства – Иран и КНДР.

Довод об опасности северокорейских ракет для Европы вообще-то должен проходить исключительно по ряду бреда сумасшедшего. Во-первых, у Пхеньяна такого потенциала нет. Во-вторых, если он все же появится, зачем удар будет наноситься по этой части света? Что плохого европейцы сделали КНДР? Совершенно непонятно, на каком основании ее лидеров считают сумасшедшими?

Да, пхеньянский режим в высшей степени специфичен, но безумцами его руководители не являются. Как несложно заметить, действия северокорейских вождей направлены на самосохранение и поиск путей выживания, а никак не на самоубийство. Кроме того, если в КНДР сконструируют ракеты большой дальности, то много их заведемо но не произведут. А коли дело дойдет до применения, в Пхеньяне будут выбирать актуальные, приоритетные цели, каковыми наверняка станут объекты на территории Азиатско-Тихоокеанского региона и США, но уж совершенно точно не Европы.

Причин для ракетного нападения на Европейский континент у КНДР нет в принципе, даже шантаж возможностью подобной атаки ничего не дает Пхеньяну, поскольку Европа никак не влияет на ситуацию в Корее. Вероятность этого удара ничуть не больше, чем нападение на Старый Свет инопланетян. Вдобавок, заявляя о северокорейской угрозе как причине для строительства евроПРО, гражданские и военные чиновники США и НАТО противоречат сами себе. Ведь они говорят, что предполагается поражать баллистические ракеты с дальностью полета до трех тысяч километров, которые из КНДР до Европы просто не долетят.

Что касается Ирана, то его технологический уровень гораздо ниже, чем Северной Кореи. Бесспорно, в Исламской Республике идет активная работа по развитию и совершенствованию ракетного вооружения, но оно состоит из тактических и оперативно-тактических ракет. Обретение иранцами БР большой дальности, да еще и с ядерными боевыми частями, да еще и переход к их массовому производству – это фантастика. Тем более что первое же ядерное испытание в ИРИ с гарантией 99,999 процента послужит поводом для немедленной антииранской операции ВВС Израиля и/или США, после которой о ракетно-ядерной программе Тегерану можно будет забыть на десятилетия (если не навсегда).

И если даже вдруг свалится на Иран откуда-то ракетно-ядерный арсенал, то, как и в случае с Северной Кореей, совершенно невозможно найти причины для нанесения удара по Европе (или тем более по России). Все потенциальные цели для несуществующих иранских БР находятся на Ближнем и Среднем Востоке. Демонизация Западом Ирана, самой демократической после Турции страны региона, носит характер явно иррациональный. Аятоллы, как и лидеры КНДР, совершенно точно не являются самоубийцами. Их цель – расширение своего влияния в исламском мире, а отнюдь не желание досрочно отправиться на встречу с Аллахом. Поэтому даже для Израиля на самом деле иранская угроза преувеличена. В Тегеране прекрасно понимают, что получают от еврейского государства полномасштабный ядерный ответ. По-настоящему бояться ИРИ надо лишь соседям-арабам (что они и делают).

ЕЩЕ ДВА КАНДИДАТА

Куда более серьезную опасность в этом плане представляет Pakistan. В отличие от Ирана и КНДР эта страна совершенно точно имеет баллистические ракеты с ядерными боеголовками. Правда, дальность их полета недостаточна, чтобы достать до России и тем более до Европы, но это сегодня-завтра, поскольку научно-технический уровень страны гораздо выше, чем ИРИ. К тому же пакистанские специалисты в данной области тесно сотрудничают с китайскими и северокорейскими коллегами.



Kolpak Alupret CETHX

ЕВРОПРО?

Между тем сейчас можно наблюдать, как стремительно ухудшаются отношения между Исламабадом и Вашингтоном. Американцам надоело делать вид, что они не замечают «родства» между талибами и пакистанскими военными. Последние в свою очередь не собираются отказываться от своих «подопечных», поскольку талибы им очень важны в плане борьбы с Индией. Исламабад рассчитывает, как побыстрее вернуть талибов в Кабул после ухода американцев из Афганистана, превратив соседнюю страну в стратегический тыл.

Сам по себе разрыв с Западом будет способствовать сильной радикализации даже нынешнего вроде бы светского режима Исламабада. С еще большей скоростью станет радикализироваться население Пакистана. В конечном счете, вполне вероятно, к власти в стране придут настоящие исламские фундаменталисты экстремистского толка. А они в отличие от нынешних руководителей КНДР и Ирана окажутся способны на действительно иррациональные и самоубийственные шаги. Но об этой проблеме авторы идеи ПРО почему-то ничего не говорят. Кроме того, опять же если данная оборона рассчитана только на перехват ракет с дальностью полета до трех тысяч километров, то такие БР, стартовав с пакистанской территории, Европы не достигнут.

Разумеется, нельзя исключать, что авторы проекта евроПРО имеют в виду Китай. Об этом, конечно, вслух не скажешь. Но здесь опять возникают все те же три тысячи километров. И политические обстоятельства. Зачем Поднебесной бить по Европе ракетами? По поводу китайских БР могут напрягаться США, Россия, Япония, Индия, а отнюдь не Европа. Для Пекина эта часть света – полезный источник денег и технологий и замечательный рынок сбыта. Почему прагматичнейшие китайцы будут их уничтожать? Тем более что никаких угроз КНР из Европы не исходит.

Прочих кандидатов на роль «ракетного агрессора» придумать не удастся даже при большом напряжении. В итоге сама собой рождается мысль, что ПРО направлена против нас. Однако при подробном рассмотрении оказывается, что этот вариант тоже не проходит.

ДАБЫ СПЛОТИТЬ АЛЬЯНС

Во-первых, у России нет БРСД. У нее есть ТР «Точка-У» с дальностью полета 120 километров, начали поступать на вооружение ОТР «Искандер», у которых этот показатель в четыре раза больше. Они могут угрожать только государствам Балтии и северо-востоку Польши, ни до одной другой страны НАТО эти ракеты не долетят.

Во-вторых, после них сразу идут МБР, способные преодолеть не три, а до десяти тысяч километров. Сбивать их ныне существующими ЗУР «Стандарт» SM-3, которые и должны составить основу ПРО, не удастся даже при самом комфортном варианте стрельбы – навстречу, по БЧ на нисходящем участке траектории. Тем более нет у них возможности поражать МБР, летящие из России на США, на активном и среднем (космическом) участках траектории. Даже при стрельбе с северо-востока Польши (позиционный район в Румынии не может нам угрожать вообще ни при каких вариантах, что недавно было признано официально) по МБР самых западных ракетных дивизий (Выполозов, Тейково, Козельск, Татищев) у «Стандартов» не хватит ни скорости, ни дальности для их перехвата. Причем и в том случае, если МБР будут направлены на восточное побережье США. Кстати, при самом благоприятном для американцев варианте у их зенитных ракет будет огромный курсовой параметр относительно траектории МБР, практически равный дальности полета ЗУР. Это исключает поражение цели.

Учитывая же, что мы можем с собственной территории маневрировать траекториями стрельбы по США (стреляя «по диагонали»), принимая во внимание наличие ракетных дивизий в Сибири и на Урале, приходясь к выводу: наземная евроПРО не прибавит нам забот, равно и ее морской вариант. Крейсера типа «Тикондерога» и эсминцы типа «Орли Берк» с системой «Иджис» благодаря своей мобильности теоретически могут попытаться снизить значения дальности и курсового параметра при стрельбе по МБР, летящим в США. Этого удастся добиться, если выйти в высокие широты, то есть в район Северного полюса. Тогда корабли окажутся под траекториями российских МБР. Но если проблему дальности

и курсового параметра они тем самым более или менее ликвидируют, то куда не деться от проблемы высоты. В этом районе российские МБР будут проходить как раз космический участок траектории, до него «Стандарты» не достанут. Не забудем также, что леды в Арктике еще растаяли не до такой степени, чтобы неледокольные корабли свободно ходили у «макушки» планеты.

Формально ситуация может измениться, если в США будет создана новая модификация «Стандартов» с более высокими ТТХ (скоростью и дальностью полета). Недавно Федерация американских ученых опубликовала доклад, в котором рассматривался именно такой вариант. Тем не менее если этот труд внимательно прочитать, то выясняется: даже в этом случае наземная ПРО в Польше, не говоря уж о Румынии, наши МБР все равно не достанет. Проблемы нам создадут крейсера и эсминцы с системой «Иджис», которые смогут сбивать БЧ МБР на нисходящем участке траектории. Но делать они это смогут только в том случае, если будут находиться в непосредственной близости от обоих побережий США (Атлантического и Тихоокеанского). К евроПРО это в любом случае отношения не имеет. Вообще если просто знать законы физики (небесной механики и баллистики), то сразу ясно, что бояться нам надо размещения американской ПРО не в Европе, а в самих Штатах (либо у самого их побережья).

Именно в этом случае нет проблем скорости (потому что стрельба ведется навстречу БЧ), курсового параметра (по той же причине), дальности (БЧ сама идет навстречу ЗУР). При стрельбе из Европы эти проблемы решить невозможно.

В связи с этим вновь хочется вернуться к вопросу: зачем это нужно американцам?

Первой причиной может быть вполне реальная паранойя, антииранская и антикорейская. Не только многие обыватели, но и значительная часть лиц, принимающих решения в США, всевозвездно считают лидеров этих стран сумасшедшими. С этим, видимо, ничего не поделаешь. В конце концов, каждая страна имеет право на свою паранойю.

Второй причиной могут быть усилия военно-промышленного и научно-технического лобби, которое в США чрезвычайно влиятельно. Бесконечный по продолжительности и размаху проект ПРО обеспечит хорошее финансирование, что особенно актуально в условиях начинающегося сокращения военных расходов. А работа над усовершенствованием ЗУР и средств разведки и наблюдения, не исключено, даст какой-нибудь неожиданный научный прорыв, возможно, даже в другой области. Получится что-то типа еще одного лунного проекта. Сами по себе полеты на Луну не дали американцам ничего, кроме престижа, зато благодаря им родилось огромное количество технических новинок в самых разных областях.

Третий и, возможно, важнейшей причиной создания евроПРО является придание Вашингтоном нового смысла существованию НАТО и сплочение этого быстро деградирующего в военном и политическом отношении блока. Ратная неспособность европейцев и главное – полное их нежелание сей недостаток устранять становятся для Вашингтона очень серьезной головной болью. На Западе все больше людей начинают понимать, что НАТО неспособно решать практически никакие задачи. Естественно, возникает вопрос: зачем оно вообще нужно? К тому же строительство Евросоюза неизбежно поставит вопрос о формировании евроармии, после чего существование НАТО окончательно утратит смысл. Соответственно США практически полностью потеряют влияние на Европу, поскольку на самом деле НАТО является не просто основным, но фактически единственным инструментом такого влияния. Вполне понятно, что терять его Вашингтон не хочет.

Вот тут и возникает идея иранско-корейской угрозы. То, что ее нет, ничего не означает. Американцы могут ставить в шахты, если таковые вообще соорудят, макеты вместо ракет. Никто ни по кому стрелять не собирается. Главное, что проект запущен. Размещая объекты ПРО в европейских странах, США «повязывают кровью» эти государства, создавая для них иллюзию защиты пусть и от угрозы, которой нет. Отказаться от такой обороны психологически почти невозможно. К тому же небольшим восточноевропейским странам наличие американских баз на их территории принесет совершенно конкретную и ощутимую экономическую прибыль.

И что очень важно, у восточноевропейских стран, принявших у себя американскую ПРО, возникнет чувство: они защищены от России (в этом чисто психологическом смысле евроПРО действительно направлена против нас). Потому что РФ там реально бояться.

Продолжение следует

НОВОСТИ

НАДЕЖНАЯ ПРОДУКЦИЯ

ЗАО «Московский Пржекторный Завод» – многопрофильное научно-производственное предприятие, стабильно работающее на рынке энергообеспечения военно-промышленного комплекса страны, примет участие в международной выставке «Интерполитех-2011».

В экспозиции Московского Пржекторного Завода будет представлено оборудование военного назначения: сложные электротехнические комплексы стационарного и мобильного исполнения, в состав которых входят дизельные электростанции различной степени автоматизации, распределительно-преобразовательные кабины, устройства управления и защиты. Завод проводит большой объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по разработке, производству и проведению всех видов испытаний систем электроснабжения для зенитно-ракетных комплексов ПВО, стратегических комплексов РВСН и систем электропитания ПВО Сухопутных войск. Разработанные предприятием системы электропитания ракетных комплексов «Тополь», «Ярс», «Фаворит», «Триумф» (С-400), «Панцирь» известны всему миру. Надежность авиалаймерской продукции подтверждается лицензиями на разработку, производство, ремонт средств и систем электроснабжения, выданными Федеральной службой по оборонному заказу, а также многолетней успешной эксплуатацией оборудования на объектах Минобороны РФ. Помимо оборудования военного назначения, на стенде будет экспонироваться гражданская продукция – стабилизаторы напряжения и металлическая мебель. Приглашаем посетить стенд предприятия 1D10-2, зал «А», тематический раздел «Граница», павильон № 75 ВВЦ.

ВОПРОС СТРАТЕГИИ

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) планирует в ближайшее время закончить оформление сделки по покупке ОАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород).

Об этом заявил председатель совета директоров ОСК Владимир Лисин. «В течение ближайшего времени, возможно, месяца должны закрыть этот вопрос», – сказал он. При этом отметил, что ОСК не планирует монополизировать рынок судостроения: «Мы не хотим поглотить всех и вся. Мы заинтересованы в том, чтобы рынок остался конкурентоспособным. А наш интерес к другим активам – это вопрос стратегии, выработка которой позволит определиться и сконцентрироваться на наиболее интересных объектах». Как сообщалось ранее, ОСК уже владеет 33,53 процента акций завода «Красное Сормово». Он нужен корпорации, чтобы выйти на рынок судов класса «река-море», только в этом году верфь сдает покупателям девять таких судов. Основным заказчиком «Красного Сормова» выступает «Волго-Флот-Танкер» Владимира Лисина. Завод покупается у группы «Морские и судостроительные проекты».

ПЛЮС АВИАЛАЙНЕРЫ

ОАО «Новосибирское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова» (НАПО) в 2012 году увеличит объем производства в 1,5 раза по сравнению с 2011 годом, по гражданской авиации – вдвое, сообщил гендиректор НАПО Андрей Калиновский.

«Гражданская составляющая в следующем году должна вырасти в два раза, потому что по Sukhoi SuperJet 100 (SSJ) мы уже имеем фиксированные контракты до 2015 года. Наша задача – более значительные темпы производства», – сказал гендиректор. Он напомнил, что компания «Гражданские самолеты Сухого» заключила контракты на поставку SSJ 100 в том числе с авиакомпаниями «Аэрофлот – российские авиалинии», «Газпромavia», а также с мексиканскими и индонезийскими заказчиками: «Это твердые контракты, обеспеченные покупателями. Есть еще ряд договоров, но уже на более дальнюю перспективу». В свою очередь полномочный представитель президента РФ в Сибирском федеральном округе Виктор Толоконский, посетив завод, отметил, что на нем реализуется масштабная программа техперевооружения, которая сделала НАПО одним из самых передовых предприятий Новосибирской области. По данным отчета НАПО за 2010 год, инвестиционная программа завода на 2011-й составляет 1,545 миллиарда рублей, в том числе на техническое перевооружение производства направляется 1,438 миллиарда рублей. НАПО им. В. П. Чкалова основано в 1931 году. С 1996-го входит в состав холдинга «Сухой». Предприятие выпускает новейшие фронтовые бомбардировщики Су-34, изготавливает отсеки для новых региональных пассажирских самолетов SSJ 100, а также участвует в программе создания истребителей пятого поколения. В структуре производства выпуск военной продукции составляет 95 процентов, гражданской – четыре процента. Выручка в 2010 году выросла в 1,5 раза – до 5,248 миллиарда рублей, по военной авиации – в 1,8 раза и составила 5,167 миллиарда рублей.

ПАРТНЕР ИЗ РОССИИ

Некоммерческая организация The Linux Foundation, объединяющая большое количество крупных компаний и занимающаяся продвижением операционной системы Linux, объявила, что ряды ее участников пополнило российское ОАО «НПО РусБИТех». «Мы вдохновлены поддержкой и сотрудничеством компаний по всему миру. Сегодня мы рады приветствовать наших новых членов из Европы», – заявила вице-президент по маркетинговым и развивающим программам The Linux Foundation Аманда Мак-Ферсон. Она отметила, что европейские страны остаются плодородной почвой, где новые технологии получают развитие благодаря сотрудничеству. Отмечается, что НПО «РусБИТех» в тесной взаимосвязи с компаниями, входящими в консорциум, будет содействовать созданию, развитию, внедрению и популяризации открытого программного обеспечения на основе операционной системы Linux. The Linux Foundation – некоммерческий консорциум по развитию и продвижению открытого программного обеспечения. В его состав входят около 70 известных предприятий со всего мира. Крупнейшие из них: IBM, Intel, Fujitsu, Hitachi, Oracle, NEC, Cisco, Nokia, Motorola, AMD, HP, Google, Toyota, Novell, Samsung, RedHat, Canonical и другие.

КАК ИЗБАВИТЬСЯ ОТ АВИАХЛАМА

Государственные дотации на реализацию в России программы по утилизации старой авиатехники оцениваются в 81,3 миллиарда рублей. Такие данные приводятся в поступившей презентации ОАО «Авиакор – авиационный завод» (Самара). На прошедшем в августе авиасалоне «МАКС-2011» «Авиакор» выступил с инициативой проработать программу утилизации старых самолетов по аналогии с программой утилизации легковых автомобилей.

В презентации отмечается, что на данный момент потенциальный региональный авиалам составляет 207 воздушных судов (101 Ан-24, 28 Ан-26 и 78 Як-40). Средний возраст их – 30–35 лет, а степень износа – выше 92 процентов. ОАО «Авиакор» производит новые региональные Ан-140. Стоимость от производителя одной такой машины – около 600 миллионов рублей. В этой связи выручка от реализации 207 самолетов для замены регионального парка может составить 170 миллиардов рублей. Их предлагается сдавать в лизинг на десять лет. В программе утилизации авиалама предполагается задействовать авиакомпании, занятые на социально значимых перевозках. Уничтожению подлежат самолеты, находящиеся в госрезерве гражданских воздушных судов и выполнявшие «крайний» полет не ранее двух лет до подачи заявки на утилизацию. Самолеты утилизируются либо в базовом аэропорту, либо на месте хранения. Ответственность за это лежит на собственнике машины. Вместе с тем ранее Минтранс РФ скептически отнесся к этой идее. По словам замминистра Валерия Окулова, это экзотика, которой в гражданской авиации не было. ОАО «Авиакор – авиационный завод» – одно из крупнейших российских авиастроительных предприятий. Основная сфера деятельности – строительство, ремонт, обслуживание и поставка запчастей для пассажирских самолетов Ту-154М и Ан-140. Компания входит в холдинг «Русские машины», объединяющий машиностроительные активы группы «Базовый элемент».



По сообщениям корреспондентов «ВПК», информгентств АРМС-ТАСС и Интерфакс-АВН