



**НЫНЕ – ПАРТНЕРЫ,
ЗАВТРА – ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ
ПРОТИВНИКИ**

Как складываются дела у Москвы
на Ближнем и Среднем Востоке **02**

**ОСОБО ВОСТРЕБОВАНЫ
БЕСПИЛОТНИКИ И САМОЛЕТЫ ДРЛО и У**

Тенденции, проявившиеся на Парижском
международном аэрокосмическом салоне **04–05**

**ТРАГЕДИЯ К-19:
НЕ ПО ФИЛЬМУ,
А В РЕАЛЬНОСТИ**

Вспоминает бывший член экипажа атомной подлодки **10–11**

ТЕМА

СУРОВАЯ ЛОГИКА НЕУДАЧИ

Константин
БОГДАНОВ



Продолжение на стр. 06

**ОДНИ ЛИШЬ МНОГОМИЛЛИАРДНЫЕ ВЛИВАНИЯ
НЕ СПАСАЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПК**

Что происходит с государственным
оборонным заказом?
Почему количество проблем
в оборонно-промышленном
комплексе нарастает вместе
с увеличением закупок
вооружений? Кто же в этом
виноват: их создатели
или военные?

ВОЕННОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ОПТИМИЗИРУЕТСЯ

Полноценный прием в вузы Минобороны РФ возобновится в 2012 году.

Сегодня вузы военного ведомства доучивают курсантов и слушателей, которые были приняты на обучение до решения о прекращении набора. Продолжается набор курсантов в вузы Минобороны РФ по заказу других силовых ведомств, в том числе ФСБ и МВД.

В советское время в Вооруженных Силах было 166 учебных заведений, которые ежегодно выпускали 60 тысяч лейтенантов. Сегодня потребность в подготовленных офицерских кадрах сократилась в семь раз, а количество вузов – лишь в три с половиной раза. Поэтому система военного образования оптимизируется. Создана сеть военно-научных учебных центров, которые готовят специалистов для всех видов и родов Вооруженных Сил, в том числе Сухопутных войск, ВВС, ВМФ, а также Космических войск и РВСН. Кроме того, офицеры получают необходимую квалифи-

кацию в 36 филиалах военно-научных учебных центров.

С 1 сентября вводятся новые стандарты образования: если раньше для подготовки курсантов существовал 101 стандарт, то сейчас остается лишь 10. Продолжится практика объединения вузов с научно-исследовательскими институтами. Успешно рекомендовал себя опыт создания военно-научного учебного центра ВМФ, в который объединены Военно-морская академия, Петербургское, Калининградское и Владивостокское военно-морские училища, а также три НИИ.

Проблемой для военного образования и военной науки остается немолодой возраст педагогов. В частности, сегодня примерно 65 процентов научных кадров в системе военной науки и военного образования – люди пенсионных лет. Некоторые ученые живут прошлыми заслугами и не проявляют исследовательской активности. Вот почему остро стоит задача омолодить военную науку.

«УРАН» – ГРОЗА КОРАБЛЕЙ



ОАО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» представила на Международном военно-морском салоне в Петербурге образцы новейших противокорабельных управляемых ракет.

«Мы приступили к модернизации нового ракетного комплекса «Уран-3». Его развитием станет «Уран-У3», элемент которого – контейнер противокорабельной ракеты Х-35У3 в авиационном варианте для оснащения самолетов и вертолетов морской авиации представлен на салоне», – сообщил главный конструктор корпорации Николай Васильев. В ближайшие два-три года завершится разработка морского варианта, после чего корабли будут адаптированы под новую ракету.

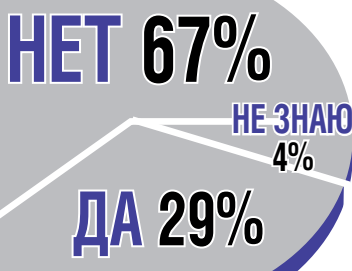
Главный конструктор отметил, что основной особенностью Х-35У3 является двукратное увеличение дальности броска и более совершенная система управления полетом. Ракета получила принципиально новые качества: четыре пункта перемены маршрута, возможность обигания островов, атаки целей в узкостях, фьордах и прибрежной полосе.

Кроме того, корпорация впервые на салоне в Петербурге представила новейшую противокорабельную управляемую ракету Х-31АД, оснащенную активной головкой наведения. В два раза увеличена дальность полета, мощнее стала масса боевой части (110 кг). «Построить систему противозвудной защиты против этой сверхзвуковой ракеты достаточно сложно, она очень эффективна в борьбе с надводными целями», – отметил разработчик.

В ближайшие годы корпорация представит новые образцы противокорабельного вооружения, которые находятся в разработке. Однако, по оценке Васильева, до сих пор остается актуальной суперторпеда «Шквал-М». «Попытки зарубежных фирм скопировать ее или разработать подобную не увенчались успехом, и мы являемся эксклюзивными обладателями», – констатировал главный конструктор.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Считаете ли вы возможным достижение договоренностей по евроПРО между РФ и Североатлантическим альянсом после заседания Совета Россия – НАТО в Сочи?



ТЕНДЕНЦИИ

НЕ ЕВРОПРО А ЕВРОБАЙДА

**НЕЗНАНИЕ ПЛЮС НЕПОНИМАНИЕ, В РЕЗУЛЬТАТЕ –
ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ ЕРЕСЬ**

Михаил ХОДАРЕНОК

В начале июля в Сочи состоялось выездное заседание Совета Россия – НАТО. Одним из центральных вопросов повестки дня этой встречи стало возможное сотрудничество Российской Федерации и Североатлантического альянса в ходе создания европейской противоракетной обороны. Однако ни одну спорную проблему в этой сфере так и не удалось разрешить. Почему?

ЕСТЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ РЕКОРД!

Впервые в мире на Средне-Невском судостроительном заводе (СНСЗ) успешно осуществлена заливка полностью композитного корпуса судна.

Подводя итоги участия Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) в 5-м Международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге, президент корпорации Роман Троценко заявил, что достижение конструкторов и корабелов СНСЗ попадет не только в Книгу рекордов Гиннесса, но и во все специализированные международные издания как важная

веха в развитии неметаллических корпусных технологий.

В свою очередь генеральный директор СНСЗ, который входит в ОСК, Владимир Середехо пояснил, что мировой технологический рекорд был установлен в цехе, где идет работа над корпусом тралящика водоизмещением почти 1000 тонн проекта 12700 по заказу ВМФ России. «Это будет суперсовременный корабль с

полностью углепластиковым корпусом, выполненным методом композитной инфузии, опережающий по своим техническим характеристикам все нынешние и перспективные проекты своего класса в мире», – отметил он.

На дни работы МВМС-2011, впервые превзошедшего по своим масштабам и количеству прибывших кораблей и делегаций из 68 стран крупнейшее международное военно-морское шоу «Евронавалль» (Франция), пришлось еще несколько знаковых событий для ОСК. В их числе подписание акта госкомиссии о передаче построенного по заказу одной из стран СНГ легкого корвета типа «Молина» и завершение технической части переговоров по строительству двух кораблей проекта 20382 «Тигр» для ВМС Алжира. Кроме того, ОСК и российская Группа компаний «Трансас» заключили соглашение о создании совместного предприятия, которое займется оснащением российских кораблей и судов высокотехнологичными системами навигации, автоматизации.

«Разработанный и производящийся предприятиями ОСК проект 20382 стал мировым бестселлером. По количеству запросов в классе «корвет» он абсо-

лютный лидер в мире, – сообщил Роман Троценко. – Мы рады, что пять-шесть лет назад, когда закладывались тактико-технические характеристики, нами были верно определены тенденции развития военно-морского рынка. К этому можно добавить, что грандиозный, буквально взрывной интерес проявляют потенциальные заказчики к представленному ОСК на салоне проекту «Амур» – дизель-электрической подводной лодке нового поколения с возможностью использования шахтных установок для вертикального запуска крылатых ракет».

По оценке президента ОСК, совокупный финансовый объем договоренностей и сделок, достигнутых или согласованных в рамках салона предприятиями корпорации, составляет 1,3 миллиарда долларов. Открытию салона, напомнил Троценко, предшествовал знаковый для подводного кораблестроения России успешный испытательный пуск баллистической ракеты «Булава» с борта ракетного крейсера стратегического назначения «Юрий Долгорукий», построенного на входящем в ОСК Севмаше. Теперь баланс удачных и неудачных испытательных пусков этой ракетной системы наконец стал положительным.

11028
ISSN 1729-3928
9 771729 392004

ПРИОРИТЕТЫ



Коллаж Андрея СЕДЫХ

Владимир ЩЕРБАКОВ
Париж – Москва

Участниками летной программы на сей раз стали и два российских самолета – «Сухой Суперджет 100» и Бе-200ЧС, причем последний должен был сбрасывать водяной балласт, окрашенный в цвета отечественного триколора, но делать это в первый день организаторы салона почему-то запретили. Говорили, что вследствие «беспокойства за экологию», но тогда непонятно, по какой причине разрешение дали потом? А может быть, запрет на российский флаг объясняется присутствием на открытии выставки президента Франции Николя Саркози? Как-то неприлично, если в присутствии главы Пятой республики другая держава будет так своеобразно себя пропагандировать, пусть она даже спасает французскую кораблестроительную промышленность заказами более чем на миллиард евро.

Однако это все лирика, поскольку в Ле Бурже в нынешнем году отчетливо обозначились две тенденции, о которых и хотелось бы поговорить. Речь пойдет о дальнейшем росте влияния БПЛА на развитие мирового авиастроения и вооруженных сил различных государств, а также о новом качественном витке в совершенствовании самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления.

БЕСПИЛОТНИКИ? ТОЛЬКО ИЗ ИЗРАИЛЯ!

Во время обхода статической экспозиции Парижского авиасалона один из знакомых журналистов заметил небольшую площадку, на которой стоял незнакомый ему беспилотник. Подойдя к ней, коллега спросил у находившихся там специалистов, из какой они страны, на что получил ответ: «Как откуда? Конечно, из Израиля!».

Налицо почти укоренившаяся в международной экспертной среде уверенность в том, что все хорошие БПЛА могут быть созданы либо в Израиле, либо при помощи израэльтян. Отчасти это верно, но не до такой уж, конечно, превосходной степени – различного типа дроны разрабатываются и в целом ряде других стран.

К примеру, активно осваивает «беспилотное направление» Поднебесная, чьи компании регулярно показывают на международных выставках БПЛА различных размерности и типа. Так, в Ле Бурже на стенде Корпорации авиационной промышленности Китая (AVIC) все желающие могли тщательно изучить макет дрона Wing-Loong, который просто до боли напоминал известный «истребитель террористов» – аппарат семейства «Предейтор». Лишь взглянув на лежавшую тут же рекламную листовку, можно было увидеть на размещенной на ней иллюстрации, что на пилонах под крыльями беспилотник из КНР несет не шесть, а всего пару ракет. Летно-технические характеристики «китайского» БПЛА таковы: длина – 9,05 метра, высота – 2,77 метра, размах крыла – 14 метров, максимальная взлетная масса – 1100 килограммов, максимальная масса топлива и полезной нагрузки – 300 и 200 килограммов соответственно, максимальная скорость полета – 280 км/час, максимальный потолок – 5000 метров, максимальная дальность – 4000 километров.

НОВЫЕ СТАРЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

ИЛИ НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ ПОСЛЕ ЛЕ БУРЖЕ-2011

Сенсаций в летной программе нынешнего Парижского аэрокосмического салона, пожалуй, не было, исключая разве что демонстрацию скоростного вертолета ХЗ и беспилотника S-100 «Камкоптер» австрийской компании «Шибель» – единственного дрона, которому вновь разрешили подняться в небо над Ле Бурже. Первый раз он взлетел здесь в 2009-м – в год 100-летнего юбилея выставки.

ЭКСПЕРТИЗА

Василий СЫЧЕВ

В боевых операциях бывший советский ТАВКР вероятнее всего участия не примет. Основной его задачей с 2012 года станет подготовка пилотов палубной авиации и обучение экипажей будущих китайских авианосцев, которые поступят на вооружение ВМС КНР в ближайшие четыре-пять лет и будут созданы на базе «Варяга».

ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ

Закладка тяжелого авианесущего крейсера проекта 1143.6 «Рига» состоялась 6 декабря 1985 года на Черноморском судостроительном заводе в Николаеве. В 1988-м корабль был спущен на воду, после чего его достройка продолжилась. В 1990 году он получил новое имя – «Варяг», а в 1992-м работы на ТАВКР приостановили из-за нехватки финансирования. В следующем году Россия и Украина заключили договор, по которому авианосец отошел украинской стороне. На тот момент готовность «Варяга» составляла, по разным оценкам, от 67 до 76 процентов.

Предполагалось, что при водоизмещении 59,5 тысячи тонн, длине 304,5 метра, ширине 38 метров и осадке 10,5 метра корабль сможет развивать скорость до 29 узлов. Дальность хода ТАВКР должна была достигать восьми тысяч миль. Согласно проекту крейсер планировалось вооружить шестью шестиствольными артиллерийскими установками АК-630М, 12 пусковыми противокорабельных ракет «Гранит», четыремя ПУ ЗРК «Кинжал», восьмью зенитными ракетно-артиллерийскими комплексами «Кортик» и двумя комплексами противоторпедной защиты «Удав».

Авиагруппа «Варяга» могла бы включать до 26 палубных истребителей МиГ-29К и Су-33, а также вертолеты Ка-27, Ка-29 и Ка-31. Россия намеревалась выкупить у Украины корабль, достроить его и ввести в состав ВМФ РФ, однако в 1994 году Москва от этого решения отказалась.

В 1998-м между Украиной и китайской компанией Chong Lot Travel Agency, зарегистрированной в Макао, был заключен контракт о продаже недостроенного авианосца. Сумма сделки составила около 20 миллионов долларов. Тогда китайская фирма заявила, что намерена переоборудовать «Варяг» в плавучее казино. По неподтвержденным данным, вместе с кораблем покупателям передали и всю проектно-техническую документацию. Буксировка ТАВКР в Китай заняла 627 дней.

В 2002 году «Варяг» доставили на верфь судостроительного предприятия в Дзянье провинции Ляонин. Любопытно, что корабль, заложенный на Украине для советского ВМФ, оказался на заводе в городе, основанном русскими в 1898-м. В 2008 году авианосец получил имя «Ши Лан» в честь командующего маньчжурским флотом, который прославился в конце XVII века завоеванием королевства Яньпин (ныне – Тайвань).

СОВЕТСКИЙ КОРАБЛЬ В ПОДНЕБЕСНОЙ

По словам начальника Генерального штаба Народно-освободительной армии Китая Чэня Биндэ, авианосец, купленный у Украины, проходит достройку и модернизацию, но они еще не завершены. Корабль находится в сухом доке судостроительного предприятия Changxingdao Shipyard. Ранее там планировали спустить «Ши Лан» на воду в конце июня 2011 года, однако состоялось ли это событие, пока неизвестно. Другие подробности о ходе работ начальник Генштаба не раскрыл. Тем не менее это заявление – первое официальное подтверждение в КНР факта, что бывший советский ТАВКР будет использоваться в военных, а не в мирных целях.

К настоящему времени на авианосце уже установлены четыре антенны с активной фазированной решеткой китайской разработки и радиолокационная станция. Предположительно по своим характеристикам эта РЛС схожа с американскими радарными системы

Aegis. На «Ши Лан» также погружено электронное оборудование для развертывания информационно-вычислительной сети. Корабль получил и модернизированную артиллерийскую установку, созданную на базе семиствольного орудия Туре 730. Она представляет собой пушку калибра 30 миллиметров с вращающимся блоком из десяти стволов.

Кроме того, авианосец вооружили корабельным зенитным ракетным комплексом FL-3000N, впервые показанным публике на выставке в Чжухае в 2009 году. В состав ЗРК входит пусковая установка на 24 ракеты диаметром 12 сантиметров и длиной два метра. Комплекс способен поражать воздушные цели на расстоянии до девяти километров.

По предварительной информации, «Ши Лан» будет оснащен газотурбинными установками DN80. Это экспортная версия украинских двигателей UGT-25000 мощностью 26,7 мегаватта. Эти ГТУ выпускает предприятие в Харбине по украинской лицензии. Есть информация, что Украина готова передать Китаю технологию производства таких силовых установок, харбинский завод после этого станет крупнейшим в стране изготовителем турбин для военных кораблей.

Других сведений о «Ши Лане» пока нет. Считается, что его ходовые испытания начнутся в конце 2011 года, а в 2012-м корабль будет передан ВМС НОАК. Власти Поднебесной эти сроки никогда официально не подтверждали, как, впрочем, и сообщения о превращении недостроенного советского ТАВКР в полноценный авианосец. По словам помощника начальника Генерального штаба НОАК Ци Цзяньго, национальная стратегия Китая предполагает использование нового корабля исключительно в территориальных водах страны без отправки к побережью других государств.

Если базовый проект при достройке и модернизации авианосца был изменен незначительно, на «Ши Лане» должны будут служить до 1980 человек, включая 520 офицеров. Но состоять в ВМС Китая «плавучий аэродром» (если действительно вступит в строй в 2012 году) на протяжении нескольких лет будет без основного элемента – авиагруппы, поскольку она еще не готова.

Сейчас китайская компания Shenyang занимается доработкой и завершением испытаний палубного боевого самолета J-15, совершившего первый полет в августе 2009-го. Предположительно на все это потребуется еще несколько лет, поступление первых серийных машин на флот ожидается не ранее 2015 года. Считается, что J-15 создается на базе одного из первых прототипов советского палубного истребителя Су-33 – Т-10К-3, купленного у Украины в 2005 году. Впрочем, китайские СМИ утверждают, что J-15 разрабатывается на основе истребителя J-11В (измененная копия Су-27СК).

В середине мая текущего года также стало известно о том, что в Китае конструируется палубный самолет дальнего радиолокационного обнаружения и управления. Базой для проектирования этого летающего радара послужил военный транспортник Хиап У-7, который в свою очередь является доработанной копией Ан-24. Вероятно, данная машина не будет использоваться на авианосце «Ши Лан», поскольку для ее взлета с палубы необходима катапульта, которая в базовом проекте корабля отсутствует. Очевидно, катапультами оснастят перспективные китайские авианосцы.

Наконец, в последних числах июня этого года китайский телеканал CCTV показал сюжет про испытания перспективного учебного самолета JT-9, который предназначен для подготовки летчиков палубной авиации. В частности, на JT-9 будет производиться имитация взлета и посадки на палубу авианосца. Машина создается на базе Guizhou JL-9, двухместного легкого тренировочного истребителя.

От базовой версии JT-9 отличается крылом большей площади с изменяемой по передней кромке стреловидностью. Технические



Коллаж Андрея СЕДЫХ

САМОЛЕТЫ ВМЕСТО КИТАЙЦЫ ПРИСТУПИЛИ К ЗАВЕРШАЮЩЕЙ СТАДИИ РАБОТ НА СВОЕМ ПЕРВОМ АВИАНОСЦЕ

В КНР впервые после покупки у Украины тяжелого авианесущего крейсера «Варяг» официально подтвердили, что корабль будет достроен в интересах ВМС, а не переоборудован в плавучее казино, как планировалось ранее.

характеристики нового китайского учебного самолета пока неизвестны. Что касается JL-9, то он способен развивать скорость до 2,3 тысячи километров в час и совершать полеты на расстоянии до 2,5 тысячи километров, вооружен 23-миллиметровой пушкой и имеет пять точек подвески для ракет и бомб.

Пока же из-за отсутствия самолетов палубной авиации китайцам придется ограничиться подготовкой экипажа «плавучего аэродрома». До ввода корабля в строй она будет осуществляться на тренировочном комплексе, расположенном недалеко от города Ухань провинции Хубэй. Этот комплекс представляет собой точную копию авианосца со взлетно-посадочной палубой и бетонной башней управления. Любопытно, что он разместился на крыше правительственного здания. Предположительно на нем экипаж «Ши Лана» будет проходить обучение управлению взлетной палубой и правилам расстановки истребителей.

В Китае также возводятся два наземных комплекса подготовки пилотов палубной авиации в провинциях Ляонин и Шэньси. Побывавшие там эксперты утверждают, что по размеру и внешнему виду эти комплексы похожи на расположенный на аэродроме Саки в Крыму НИТКА (наземный испытательный тренировочный комплекс авиационный). Впрочем, Украина участия в создании его китайских аналогов до сих пор не подтверждала, но и не опровергала. Различные же слухи о неафишируемых деталях военно-технического сотрудничества Киева и Пекина циркулируют последние несколько лет.

В частности, украинские СМИ ранее неоднократно сообщали, что Незалежная собирается продать Поднебесной до четырех десантных кораблей на воздушной подушке проекта 12322 «Зубр». Кроме того, китайцы могут получить всю техническую документацию, которая позволит КНР развернуть самостоятельное их произ-

Франции, причем первые три дрона, по данным знакомых с ситуацией специалистов, уже построены на предприятии «БиЭйИ Систем» и в настоящее время проходят определенные испытания на британской базе «Уортон».

Другой европейский БПЛА WK450 «Уотчкпер», заказанный британской армией и в настоящее время проходящий войсковые испытания, как было заявлено в Ле Бурже, уже готовится к первой боевой командировке. В декабре 2011 года один аппарат планируется отправить в Афганистан, где «Уотчкперы» должны сменить беспилотники «Гермес 450» (последние работают в Афганистане и Ираке с 2007-го).

По словам представителя артиллерийского корпуса британской армии, в случае успешного опыта эксплуатации первого WK450 в Афганистан к апрелю 2012 года будут доставлены два аналогичных дрона, а к октябрю 2012-го – еще три. На сегодня построенные «Уотчкперы» уже выполнили 230 полетов и налетали около 320 часов, но тем не менее программа реализуется главным подрядчиком – компанией «Талес Великобритании» с опозданием не менее 10 месяцев, в связи с чем руководство Минобороны Великобритании неоднократно выражало обеспокоенность.

РАСТЕТ ПОТРЕБНОСТЬ В АВАКС

Еще одной безусловной тенденцией мирового рынка авиационной техники военного и двойного назначения, отчетливо проявившейся на нынешнем Парижском международном аэрокосмическом салоне, стал усилившийся спрос на самолеты ДРЛО и У различной размерности. При этом многие страны, которые считают «большие АВАКСы» избыточными для своих вооруженных сил или же просто не имеют средств на их приобретение и последующую эксплуатацию, проявляют активный интерес к более дешевым машинам аналогичного класса, созданным на базе средних военных транспортников или даже бизнес-джетов.

Важность наличия в составе национальных ВВС самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления наглядно подтвердили последние локальные конфликты, а самым свежим примером стала война в Ливии. Так, исходя из анализа действий авиационной группировки Североатлантического альянса, можно без труда сделать вывод о важной, если не сказать – определяющей роли машин ДРЛО и У для успешного решения возложенных на авиацию западной коалиции задач. Всего в рамках операции Unified Protectoг, проводимой НАТО, применялись и продолжают применяться самолеты Е-3 ВВС Великобритании, Франции и США. К примеру, французы располагают четырьмя Е-3Ф, входящими в 36-ю эскадрилью, которая дислоцируется на базе «Авор» (Центральная Франция).

По данным командования группировки НАТО, ежедневно над Ливией находится один самолет ДРЛО и У – ротация машин осуществляется с таким расчетом, чтобы круглосуточно контролировать территорию, где проходит операция альянса. «Летающие радары» обеспечивают проведение атак натовской авиации по воздушным и наземным целям, связь легких ударных самолетов с Объединенным центром воздушных операций НАТО на военно-воздушной базе «Поттго-Ренатико» на северо-западе Италии. Это существенно повышает

оперативность применения воздушной мощи НАТО по объектам войск, остающихся верными полковнику Каддафи.

Кроме того, Е-3 активно взаимодействуют с другими машинами, находящимися на ТВД и решающими схожие задачи: Е-2С «Хокай» с французского авианосца «Шарль де Голль» и Е-8 JSTARS ВВС США, оснащенными радарами с синтезированной апертурой луча. Примечательно, что уже в следующем году французские Е-3Ф должны пройти модернизацию, в результате чего они по своим возможностям приблизятся к стандарту американских Е-3В/С.

Осознавая высокую важность ДРЛО и У для обеспечения высокoeffективного применения авиационной компоненты национальных вооруженных сил, все больше стран мира принимают решение закупить для своих ВВС или ВМС такие самолеты. Например, в последнее время машины данного класса приобрели Сингапур и Таиланд, а Индия намеревается иметь сразу два типа самолетов ДРЛО и У – большие (российско-израильский А-50ЭИ на базе планера Ил-76) и средние (на базе планера ЕМВ-145 бразильской компании «Эмбраер»).

Контракт на поставку трех авиационных комплексов ДРЛО и У А-50ЭИ, созданных на основе планера Ил-76ТД Ташкентского авиационного производственного объединения имени В. Чкалова, оснащаемого новыми двигателями ПС-90А-76 и израильским радиотехническим комплексом «Фалькон» компании «ЭЛТА Системс», был подписан с Минобороны Индии в 2004 году, его стоимость – около 1,1 миллиарда долларов. Забегая вперед, отметим, что компания «ЭЛТА Системс» разработала и выпускает не только радиотехнический комплекс для А-50ЭИ. Она также является создателем и производителем аналогичного по назначению комплекса для самолета ДРЛО и У «Галфстрим» G550, который включает РЛС с конформной антенной, и комплекса нового поколения для новейшего среднего самолета ДРЛО и У С295 европейского консорциума «Эрбас», о котором речь пойдет ниже.

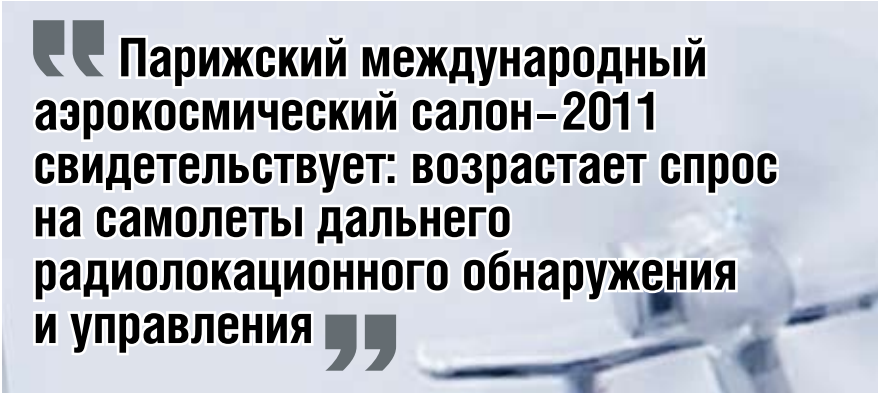
Первый А-50ЭИ (бортовой № KW3551) был облетан в Таганроге, на базе ТАНТК имени Г. Бериева 29 ноября 2007 года и поставлен на вооружение ВВС Индии в 2009-м. Вторая машина поднялась в воздух 11 января 2009 года, ее приняли в эксплуатацию в марте 2010-го. Заключительный, третий самолет ДРЛО и У приземлился год спустя на индийской военно-воздушной базе в Агре (там будут находиться все три А-50ЭИ и подчиняться Центральному авиационному командованию ВВС).

Между тем еще раньше заинтересованные стороны приступили к переговорам о возможности дальнейших поставок самолетов данного типа. Учитывая достаточно большую площадь Индии и значительную протяженность границ, которые на западе (с Пакистаном) и на востоке (с Китаем) весьма беспокойны, можно утверждать, что трех са-

молетов А-50ЭИ индийским военным явно недостаточно. Особенно для того, чтобы не только контролировать собственное воздушное пространство и приграничные районы, но и вести постоянный мониторинг расположенных на опасных направлениях военно-воздушных баз ВВС Пакистана и Китая, а также держать под контролем совместно скупаемыми в США самолетами «Посейдон» прилегающую к побережью республики акваторию Индийского океана.

К тому же растет как в количественном, так и в качественном отношении «флот» АВАКСов в Китае. А командование пакистанской авиации в прошлом году продемонстрировало первый из четырех самолетов ДРЛО и У типа ZDK-

Парижский международный аэрокосмический салон-2011 свидетельствует: возрастает спрос на самолеты дальнего радиолокационного обнаружения и управления



03 китайской разработки и постройки (машины созданы на базе планера турбовинтового транспортного самолета Y-8F-600 – усовершенствованной в Поднебесной копии советского Ан-12), которые Исламабад намерен приобрести в рамках девятилетнего плана строительства национальных ВВС. Соответствующий контракт на переоборудование транспортных машин в самолеты ДРЛО и У стоимостью 278 миллионов долларов был подписан с компанией «Чайна Электроникс Текнолоджи» в 2008 году.

На международном аэрокосмическом салоне «Аэро Индия-2011» (февраль, Бангалор) заместитель генерального директора Рособоронэкспорта Виктор Комардин, отвечая на мой вопрос, отметил: переговоры с индийцами о новых поставках наших АВАКСов продолжаются и вполне вероятно, что следом за тремя машинами ВВС Индии закажут еще три самолета данного типа. Есть два варианта будущего контракта: постройка А-50ЭИ на базе имеющихся в заделе на ташкентском заводе планеров Ил-76ТД либо использование в качестве платформы нового планера российской сборки – самолета Ил-476. Его производство в соответствии с распоряжением правительства России от 20 декабря 2006 года налаживается в настоящее время на ульяновском предприятии «Авиастар» (первый летный экземпляр самолета должен быть готов уже до конца текущего года). Примечательно, что на недавнем Международном авиатранспортном форуме, проводившемся в Ульяновске, на одном из стендов демонстрировалась модель А-50ЭИ – уже на базе планера Ил-476.

Не исключая возможности продолжения данной программы и генеральный директор Рособоронэкспорта Анатолий Исайкин, под-

черкнувший в беседе с журналистами во время Парижского международного аэрокосмического салона, что новые контракты на самолет А-50Э вполне вероятны даже с учетом того, что Индия может заказать дополнительную партию машин ДРЛО и У у другого производителя. Последний – это упомянутая выше бразильская компания «Эмбраер». На базе ее самолета ЕМВ-145 индийские специалисты создали, если можно так сказать, облегченный вариант машины ДРЛО и У. Специальное радиотехническое оборудование для нее, собибли автору данного материала на выставке «Аэро Индия-2011» индийские специалисты, в основном сконструировано и производится предприятиями Индии под общим руководством Организации по оборонным исследованиям и разработкам (DRDO).

Информация о планах индийских военно-воздушных сил приобрести дополнительное количество самолетов ДРЛО и У появилась в конце мая 2011 года – к тому времени правительство одобрило просьбу командования ВВС закупить восемь таких машин, три из которых будут поставлены из-за рубежа, а пять – построены в Индии. До конца года Минобороны страны должно подготовить и направить заинтересованным сторонам запрос о предоставлении исчерпывающих сведений о первых трех самолетах. Похоже, речь идет именно о больших машинах ДРЛО и У – вполне вероятно, что это и есть вторая тройка А-50ЭИ, о которой говорил в Бангалоре заместитель генерального директора Рособоронэкспорта Виктор Комардин. Остальные же пять самолетов, которые намечается построить в самой Индии, являются скорее всего дополнительной партией машин на платформе бразильского ЕМВ-145. Головной самолет из первой партии (три машины) должен прибыть в Индию в середине текущего года, а все три самолета намечено принять в эксплуатацию не позднее 2014-го.

ЕВРОПЕЙСКО-ИЗРАИЛЬСКИЙ ПРОЕКТ

Во второй день работы Парижского международного аэрокосмического салона военного подразделения концерна «Эрбас», «Эрбас Милитари», и израильская компания «ЭЛТА Системс», дочерняя фирма корпорации «Израэл Аэроспейс Индастриз» (IAI), подписали соглашение. Официально оно именуется Меморандум о взаимопонимании и предусматривает совместную разработку и маркетинг на международном рынке нового самолета ДРЛО и У, созданного на базе военной многоцелевой авиационной платформы европейского авиационного консорциума – С295.

Отличительная особенность будущей машины – радар с активной фазированной решеткой в «грибообразном» обтекателе, смонтированном в хвостовой части самолета и позволяющем обеспечить РЛС сектор обзора 360 градусов. При этом радиолокационный комплекс с АФАР, который специалисты «ЭЛТА Системс» относят к 4-му поколению, является

новинкой израильской компании и примечателен тем, что разработчикам удалось интегрировать в одной сборке собственную антенну радара и аппаратуру системы госопознавания, а также обеспечить автоматическую компенсацию ошибок, вызываемых колебаниями машины по крену и тангажу.

С другой стороны, не совсем понятно, зачем делать механически вращающийся дисковидный обтекатель при наличии РЛС с АФАР, которая как раз и позволяет за счет возможности осуществлять электронную переброску луча отказаться от громоздкой системы механического вращения антенны.

Скажем, если ВМС США и корпорация «Нортроп Грумман» решили установить на модернизированных палубных самолетах ДРЛО и У Е-2D «Эдвансд Хокай» радиотехнический комплекс AN/APY-9 с комбинированным сканированием – электронным сканированием луча по вертикали и электронным/механическим сканированием по горизонтали – тут все ясно: этот комплекс не обладает, как многие думают, активной фазированной антенной решеткой в полном ее понимании, а потому и не может осуществлять электронную «переброску» луча по азимуту на все 360 градусов (по разным данным, лишь в пределах сектора 60–90 градусов), поэтому и приходится вращать антенну механически. Командование американского флота сознательно пошло на выбор такого радара, поскольку в то время (программа была начата в 2002–2003 годах) почитало технологию АФАР «слишком неоднозначной». Однако с той поры все кардинально поменялось, и если израильская компания поставляет полноценную активную фазированную антенную решетку, то зачем применять еще и механическое вращение?

Прототип нового ДРЛО и У С295, пока что с массогабаритным имитатором радара и обтекателя, совершил первый полет с аэродрома сборочного предприятия «Эрбас Милитари» в Севилье 8 июня 2011 года. По результатам первого этапа летных испытаний было заявлено о подтверждении правильности выбранных конструктивных решений и примененных технологий, а также возможности обеспечения нормальной, беспомеховой работы РЛС и вращающегося обтекателя. Сегодня компании «Эрбас Милитари» и «ЭЛТА Системс» проводят работы по интеграции на борт самолета специальной аппаратуры, включая РЛС с АФАР, необходимые вспомогательные системы и прочее. Во время работы Парижского аэрокосмического салона на статической стойке как раз и демонстрировался летный прототип С295.

По словам разработчиков, С295 будет иметь самый низкий уровень – в стоимостном и временном выражении – техобслуживания среди всех современных ДРЛО и У, а благодаря высокой унификации по конструкции с другими модификациями самолета С295 – транспортник и БПЛА – заказчик имеет реальную возможность сформировать на базе единой платформы парк летательных аппаратов, способных решать широкий круг задач. Следует также отметить, что кроме основной РЛС – с антенной в дисковидном обтекателе – под фюзеляжем установлена антенна многоцелевой РЛС, предназначенной для эффективной разведки наземных и надводных целей, их классификации и сопровождения.



водство. Недавно представитель Рособоронэкспорта Олег Азизов заявил, что, по имеющимся у него сведениям, сделка уже заключена. По оценке нашей компании, подписав этот контракт, Украина нарушила права интеллектуальной собственности России.

В СТАНЕ «АГРЕССИВНЫХ»

Согласно планам армии КНР «Ши Лан» должен положить начало целой серии китайских «плавающих аэродромов». Проект собственного авианосца Китай разрабатывает на протяжении последних 20 лет. Для ускорения этого процесса Пекин приобрел несколько таких кораблей, списанных из состава ВМС ряда стран, преимущественно советские авианесущие крейсера. В 1994 году Поднебесная купила у Австралии авианосец «Мельбурн». В 1995-м Россия продала Южной Корее тяжелый авианесущий крейсер «Минск» проекта 1143 для разделки на металло-

лом, но в 1996-м ТАВКР был уступлен по сходной цене китайской компании Shenzhen Minsk Aircraft Carrier Industry.

В 1993 году правительство Китая приобрело у России sister ship «Минска» – «Киев». Сейчас корабль находится в городе Тяньцзинь и используется в качестве тематического парка развлечений, а «Минск» превращен в музей в городе Шэньчжэнь. В начале 2011 года китайский бизнесмен Кин Бон Лам, проживающий в Великобритании, принял участие в аукционе по продаже списанного британского авианосца «Инвинсибл», дабы, купив его, отбуксировать в Гуандун и преобразовать в международную школу. Однако аукцион выиграла турецкая компания, занимающаяся утилизацией кораблей.

Китайская программа строительства собственных авианосцев должна реализовываться в два этапа. На первом планируется построить от двух до четырех «плавающих аэродромов», один-два

Проект собственного авианосца Китай разрабатывает на протяжении последних 20 лет. Для ускорения этого процесса Пекин приобрел несколько таких кораблей, списанных из состава ВМС ряда стран

из них ВМС НОАК рассчитывает получить в 2015–2016 годах и к 2020-му сформировать авианосные группы. Корабли водоизмещением 50–55 тысяч тонн оснастят газотурбинными силовыми установками, вероятнее всего доработанными DN80.

На втором этапе Китай планирует построить два атомных авианосца водоизмещением 65 тысяч тонн. В целом ВМС НОАК намерены сформировать из четырех до шести авианосных групп, которые будут развернуты в Южно-Китайском и Восточно-Китайском морях. Их заявленная цель – прикрытия корабельных соединений и поддержка десантных операций.

Ныне авианосцами располагают флоты Великобритании, России, Франции, США, Аргентины, Бразилии, Испании, Италии и Индии. Возможность строительства «плавающих аэродромов» рассматривает и Министерство обороны Японии. Если планы Пекина осуществляться, список этих государств пополнится и Поднебесной. Обладание авианосными кораблями фактически ставит страну в разряд «агрессивных» держав, занятых проведением военных операций за рубежом. Это ярко видно на примере США, в состав ВМС которых входят 11 авианосцев (один из них в настоящее время участвует в операции западной коалиции в Ливии).

Правда, Китай официально придерживается оборонительной стратегии, в которую вполне вписывается обладание авианосцами. Он имеет ряд территориальных споров с Японией. Кроме того, Пекин не признает независимость Тайваня, из-за чего взаимоотношения КНР с США, поддерживаемыми Тайбэй, крайне напряжены. Авианосцы фактически позволяют Поднебесной эффективнее контролировать морские границы, перебрасывая морскую авиацию в то место, где это наиболее необходимо.

Сейчас на вооружении НОАК уже стоят баллистические противокорабельные ракеты с дальностью полета 2,8 тысячи километров DF-21D, которые американцы окрестили «убийцами авианосцев». Будучи развернутыми на базе в Шагуане, DF-21D позволяют «перекрывать» до 70 процентов водного пространства Южно-Китайского моря, оставляя флоту другой страны лишь небольшой участок для маневра.

НЕМНОГО О РОССИИ

Авианосная волна докатилась и до Российской Федерации. Президент Объединенной судостроительной корпорации Роман Троценко заявил, что в 2016 году Россия приступит к проектированию нового авианесущего крейсера, заложит его в 2018-м, а через пять лет корабль будет готов. Впрочем, министр обороны РФ Анатолий Сердюков слова Троценко не подтверждает. Глава военного ведомства на недавней встрече с журналистами сказал, что в долгосрочной перспективе в России такие корабли строиться не будут. При этом российские военные ранее говорили, что новые авианосцы нашей стране нужны.

В частности, авианесущие крейсера в составе флота России необходимы для уничтожения соединений неприятельских надводных кораблей и для противолодочной борьбы, разрушения объектов противника на побережье и в глубине территории, завоевания и удержания господства в воздухе в районе боевых

действий и блокады отдельных морских районов и проливных зон. Впрочем, проведение подобных операций той или иной интенсивности предусмотрено оборонительной стратегией России только в случае агрессии со стороны другого государства.

Вместе с тем, по оценке главнокомандующего ВМФ РФ Владимира Высоцкого, авианосцы требуются для выполнения еще одной чрезвычайно важной задачи – прикрытия районов патрулирования наших стратегических атомных субмарин. Как подчеркнул главноком, если на севере мы не будем иметь авианосец, то боевая устойчивость ракетных подводных крейсеров Северного флота в тех районах будет сведена к нулю уже на вторые сутки, потому что основной противник подлодок – это авиация.

Строительство авианосцев не предусмотрено российской Госпрограммой вооружения на 2011–2020 годы, объем финансирования которой запланирован на уровне 20 триллионов рублей. Об этом в конце 2010-го сообщил вице-премьер России Сергей Иванов. В феврале текущего года тогда еще первый заместитель министра обороны РФ Владимир Поповкин не произнес ни слова об авианесущих крейсерах, когда озвучивал основные параметры ГПВ-2020. Между тем хотя бы один авианосец России в долгосрочной перспективе может понадобиться.

В настоящее время в строю ВМФ России находится один авианесущий крейсер – «Адмирал Кузнецов». Он приписан к Северному флоту. Корабль включен в состав ВМФ в январе 1991 года. Нормальным сроком службы для авианосцев считается период 50 лет, после чего их необходимо менять. Почти половина этого срока у «Кузнецова» позади, а учитывая, сколько времени в РФ занимает процесс разработки и производства военной техники (не только кораблей), пора подумать о замене ТАВКР.

Есть и другие факторы, которые должны побудить Россию если не к постройке серии новых авианосцев, то хотя бы к подготовке замены устаревающему «Адмиралу Кузнецову». В частности, сегодня на планете идут перемены в военном балансе. Глобальным игроком становится Китай, который в перспективе может оказаться полноценным противовесом США. Сами же Соединенные Штаты занимаются созданием перспективных авианосцев класса «Джеральд Форд», которые будут использовать новые технологии, например электромагнитную катапульту EMALS. В быстроменяющемся мире России уже сегодня необходимо принять важное решение, чтобы не потерять роль глобального игрока в будущем.

Ведь постройка флота требует десятилетий, на протяжении которых политическая и экономическая обстановка в России и на международной арене способна совершенно преобразиться. Это значит, что задача, поставленная сегодня, к реализации которой приступим завтра, может оказать решающее влияние на судьбу страны в отдаленном будущем. Пока же Министерство обороны России планирует провести ремонт и модернизацию «Адмирала Кузнецова». Работы начнутся в 2012 году и завершатся в 2017-м. Авианесущий крейсер получит новые системы вооружения и радиоэлектронного оборудования. Планируется также увеличить и авиагруппу корабля.