16 +

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КУРЬЕР

www.vpk-news.ru

ВПК

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

№ 48 (516)
11–17 декабря 2013 года
выходит по средам

БЕЗУМНАЯ СТРАТЕГИЯ
Как размываются угрозы национальной безопасности России 02

ПУШКИ ВМЕСТО МАСЛА
Бедные страны Африки устроили гонку вооружений 07

ПОД ДАМОКЛОВЫМ МЕЧОМ КИТАЯ
В АТР боятся растущих военно-политических амбиций Поднебесной 08

ВОЙНА И ИМПЕРИЯ
Важнейшие условия победы – жесткая централизация власти 11

ТЕМА

Федор СЕРГЕЕВ

ВКО: И ВНОВЬ НА РАЗВИЛКЕ

СЕГОДНЯ СТАТУС КОМАНДОВАНИЯ ВОЙСК ВКО НЕ СООТВЕТСТВУЕТ УРОВНЮ, ОБЪЕМУ И ВАЖНОСТИ ЗАДАЧ ВОЗДУШНО-КОСМИЧЕСКОЙ ОБОРОНЫ РОССИИ

Продолжение на стр. 04

Коллаж Андрея СЕДЫХ

ШТРАФ ЗА СРЫВ ГОСОБОРОНЗАКАЗА

Президент России Владимир Путин подписал закон о штрафах до одного миллиона рублей за срыв ГОЗ.

Соответствующие поправки, требующие нести ответственность за невыполнение ГОЗ для его заказчиков и головных исполнителей, внесены в Кодекс РФ об административных правонарушениях. Несоблюдение требований законодательства при принятии решения о проведении закрытых торгов влечет за собой штраф для должностных лиц от 30 до 50 тысяч рублей. Такие же санкции предусматриваются за нарушение порядка определения начальной или максимальной цены госконтракта по ГОЗ, сроков размещения заказов на поставки товаров и выполнение работ, оплаты товаров и условий контракта в сфере гособоронзаказа. За отказ единственного поставщика от заключения госконтракта по ГОЗ штраф составит для должностных лиц от 30 до 50 тысяч рублей, для юрлиц – от 300 тысяч до одного миллиона рублей. Также закон увеличивает срок давности привлечения к административной ответственности за нарушение обязательных требований к оборонной продукции с трех месяцев до трех лет.

НАЗЕМНЫЙ СЕГМЕНТ СПРН – К 2018 ГОДУ

Войска воздушно-космической обороны рассчитывают за пять лет развернуть сеть станций предупреждения о ракетном нападении.

Осуществляется поэтапный переход на дислокацию средств СПРН только на территории России и завершается создание сплошного радиолокационного поля наземного эшелона предупреждения о ракетном нападении. В 2013-м поставлена на боевое дежурство радиолокационная станция высокой заводской готовности (РЛС ВЗГ) в Армавире, которая полностью компенсировала прекращение эксплуатации Габалинской РЛС в Азербайджане. Завершается создание новых радиолокационных станций в Иркутске и Калининграде, начато создание РЛС в районах Енисейска, Орска, Барнаула и Воркуты. С августа 2013 года выполняются строительные работы по созданию площадки для размещения технологического оборудования радиолокационной станции высокой заводской готовности «Воронеж-М» в Оренбургской области. Со стороны предприятий промышленности организованы изготовление и поставка составных частей изделия, с июля на строящийся объект поставляются металлоконструкции антенной системы. Окончание строительных работ первого этапа по созданию технологической позиции РЛС ВЗГ в Красноярском крае позволило своевременно провести монтаж технологического здания и антенной системы изделия, а прошедшие строительные работы на технологической позиции РЛС ВЗГ в Алтайском крае обеспечили начало монтажа металлоконструкций изделия с октября 2013-го.

НА ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ ВЛИЯНИЯ НЕ ОКАЖЕТ

Цена контракта на поставку вертолетов Ми-17В-5 для Афганистана полностью прозрачна, а сам контракт заключен на межправительственном уровне.

Об этом сообщил генеральный директор ОАО «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин, отвечая на вопросы агентства Рейтер о договоре на поставку 63 вертолетов для ВВС Афганистана, заключенном с США. Агентство Рейтер поинтересовалось, знает ли Рособоронэкспорт о расследовании условий данного контракта, которое проводится в США, и установлены ли контакты по этому вопросу с главным специальным инспектором по делам развития Афганистана. «О том, что в США проводится исследование закупок Министерством обороны страны вертолетов Ми-17В-5 для ВВС Афганистана, мы узнали из сообщений американских и российских новостных агентств. Представители правоохранительных органов США, включая специального инспектора по делам развития Афганистана, не контактировали с Рособоронэкспортом», – сказал Исайкин. По его словам, было получено уведомление от европейского отдела Агентства по контролю за исполнением контрактов Минобороны США по вопросам, связанным с исполнением обязательств по контракту на поставку вертолетов Ми-17В-5. Рособоронэкспорт подготовил соответствующий ответ и направил его главе европейского отдела этой организации Эрнесту Уэнгу. «В нем мы уведомили американскую сторону, что ценовой компонент контракта является полностью прозрачным, и подчеркнули тот факт, что соглашение заключено на межправительственном уровне. Мы считаем, что данный контракт по показателю соотношения цены и качества наиболее оптимальный для США», – пояснил гендиректор Рособоронэкспорта. Агентство Рейтер задало вопрос: как российская компания отреагировала на сообщение Пентагона о том, что закупки вертолетов в количестве, превышающем уже заказанные 63 машины, у Рособоронэкспорта производиться не будут? Учитывая предполагаемый вывод коалиционных войск из Афганистана в 2014 году, российские военно-транспортные вертолеты стали наиболее востребованным средством перевозок и огневой поддержки, которые впоследствии составят основу ВВС национальной армии Афганистана. Покупка 63 винтокрылых машин обоснованна: они являются лучшей техникой, обеспечивающей безопасность экипажей, которые летают в географически трудных условиях этой горной страны», – ответил Исайкин. «Для Рособоронэкспорта, основного экспортера отечественных вооружений, каждый контракт и каждый покупатель очень важны. В то же время портфель заказов нашей организации в настоящее время позволяет гарантировать стабильные продажи продукции ОПК России на протяжении трех-четырех лет. Особенно это касается вертолетного сегмента. Таким образом, отказ американской стороны от приобретения большего числа вертолетов не окажет влияния на портфель заказов Рособоронэкспорта», – подчеркнул Анатолий Исайкин.

ТЕНДЕНЦИИ

ИТАР-ТАСС

ОБОРОННЫЕ ИТОГИ УХОДЯЩЕГО ГОДА

Олег ФАЛИЧЕВ

2013 год стал знаковым для армии и флота. С приходом на пост главы военного ведомства Сергея Шойгу закончилась череда разрушительных реформ. 6 ноября исполнился ровно год его работы на этой должности, итоги которой, видимо, еще будут подведены на самом высоком уровне. Но уже сегодня очевидно: кадровое решение главы государства о назначении нового министра обороны оказалось, пожалуй, одним из самых взвешенных и эффективных.

ВЕРНУТЬ ДОВЕРИЕ ОБЩЕСТВА

Читайте материал на стр. 02

ИНДИЯ ТРЕБУЕТ БОЛЬШЕГО УЧАСТИЯ

Индийцы выразили недовольство в связи с малым уровнем своего участия в совместной российско-индийской программе по созданию истребителя пятого поколения FGFA (Fifth Generation Fighter Aircraft), несмотря на юридически равный статус обеих сторон и на предполагаемый заказ этих самолетов на сумму 30 миллиардов долларов.

Индийский министр обороны Акапарамбил Энтони в ходе визита в Москву заявил, что доля Индии в разработке и производстве истребителя пятого поколения, который в настоящее время находится на уровне прототипа, должна составлять 50 процентов. Сегодня доля Индии в разработке истребителя пятого поколения – 15 процентов. Как заявили представители российского МИДа, это связано с ограниченными индийскими возможностями в сфере разработки военной авиации и общим уровнем развития промышленности страны. Предполагается, что по мере роста возможностей доля страны в программе по созданию нового истребителя начнет увеличиваться. В 2007 году Россия и Индия заключили соглашение о совместной разработке истребителя пятого поколения, который будет использоваться в ВВС обеих стран. В декабре 2010-го ОАО «Рособоронэкспорт», компания «Сухой» и индийская авиастроительная компания «Хиндустан аэронотикс лимитед» (Hindustan Aeronautics Limited – HAL) подписали предварительный контракт общей стоимостью 295 миллионов долларов. Ожидается, что общая сумма окончательного соглашения по совместной разработке самолета превысит 10 миллиардов долларов. Эта сделка еще не заключена. По сообщению российской стороны, задержка в подписании окончательного контракта в малой степени отразится на темпах развития программы. В настоящее время созданы пять летающих прототипов перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), также известного как истребитель пятого поколения. Индийское Министерство обороны, напротив, заявило, что соглашение будет, вероятно, подписано после парламентских выборов, которые пройдут в начале 2014 года, и что новое руководство Индии выполнит все международные обязательства. Вместе с тем, отметили представители военных кругов этой страны, многое будет зависеть от доли государства в данном проекте. Предполагается, что индийские ВВС закажут свыше 200 истребителей пятого поколения с двумя двигателями, созданных на базе самолета компании «Сухой» Т-50 (ПАК ФА) и которые удовлетворят требования военно-воздушных сил этой страны. Официальный представитель ВВС Индии подчеркнул, что прототип российского самолета пятого поколения совершил полет в этом году, однако сделал упор на то, что участие Индии в развитии проекта является минимальным. Малозаметный истребитель пятого поколения массой 30 тонн будет многоцелевым самолетом с усовершенствованной авионикой, высокотехнологичными вооружениями и самой современной электроникой. Ввод в строй финальной версии этой машины перенесен с 2020 года как минимум до 2022-го, сообщают представители индийских ВВС. Индия рассчитывала получить три версии самолета в 2014, 2017 и 2019 годах, причем предполагалось, что окончательная версия истребителя пятого поколения поступит на вооружение в 2020-м. По мнению индийских аналитиков, Индия не должна упускать возможность участвовать в высокотехнологичных проектах, подобных упомянутому выше.

ЗАРПЛАТА ГРАЖДАНСКИХ И ВОЕННЫХ ЗАМОРОЖЕНА

Госчиновникам, военным и сотрудникам правоохранительных органов в следующем году зарплату индексировать не будут.

В 2014-м решено отказаться от индексации окладов денежного содержания федеральных государственных гражданских служащих, денежного довольствия военнослужащих и сотрудников правоохранительных органов (УВД, УИС, ГПС, ФСКН, таможни). Кроме того, речь идет о замораживании зарплаты помощников членов Совета Федерации и депутатов Госдумы. Данный закон вступает в силу с 1 января 2014-го. Указом президента РФ от 30 сентября 2013 года зарплата федеральных министров и приравненных к ним депутатов и сенаторов была повышена со 161 тысячи рублей до 254 тысяч рублей с 1 сентября этого года и до 420 тысяч рублей – с 1 сентября 2014-го. В Госдуме с 1 сентября ежемесячное денежное вознаграждение депутата должно вырасти до 51,8 тысячи рублей (с 32,9 тысячи рублей). Кроме того, предусмотрено, что каждый месяц депутаты получают денежное поощрение – до повышения оно составляло 128,4 тысячи рублей, а с 1 сентября – 202 тысячи рублей. Таким образом, общая сумма, получаемая депутатами в месяц, увеличивается со 161 тысячи до 254 тысяч рублей.

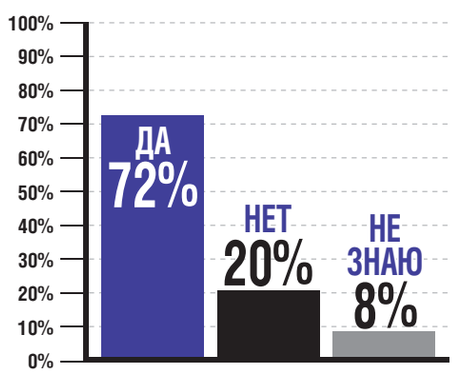
ОБНОВЛЕННЫЙ Ил-38 – НЕ РАНЕЕ 2014-го

Первый строевой самолет авиации ВМФ России Ил-38 будет полностью серийно модернизирован, как ожидается, до конца следующего года.

Усовершенствованию подвергается прицельно-поисковая система. На обновленном Ил-38 устанавливается ППС «Новелла», а сам самолет получил обозначение Ил-38Н. Госиспытания Ил-38Н завершились в 2010 году. Предусматривается ежегодная модернизация от одного до нескольких самолетов в год. В 2010-м российская сторона успешно выполнила контракт на модернизацию для Индии пяти машин Ил-38 в вариант Ил-38SD, примерно аналогичный Ил-38Н. Модернизация строевых противолодочных самолетов Ил-38 идет параллельно на опытных заводах экспериментального машиностроительного завода имени Мясищева и Авиакомплекса имени Ильюшина.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Согласны ли вы с тем, что действия России по урегулированию конфликта в Сирии фактически помогли предотвратить третью мировую войну?



ISSN 1729-3928
13050
9 771729 392004

ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ: КАТАЛОГИ «РОСПЕЧАТЬ» – 25933, «ПОЧТА РОССИИ» – 60514

Ил-76МД-90А ЗАВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ЭТАП ГОСИСПЫТАНИЙ

4 декабря первый опытный образец российского модернизированного военно-транспортного самолета Ил-76МД-90А (зав. № 0102) совершил перелет с аэродрома ЛИИ имени М. М. Громова (город Жуковский) в Ульяновск-Восточный на ЗАО «Авиастар-СП» для дальнейшей доработки по результатам первого этапа государственных совместных испытаний (ГСИ).

В настоящее время Ил-76МД-90А закончил первый этап ГСИ по программе Министерства обороны РФ на Летно-испытательной и доводочной базе ОАО «Ил». Завершение первого этапа ГСИ дает официальное право осуществлять серийный выпуск самолетов и начать серийное производство установочной партии данной машины и ее модификаций. Первый этап ГСИ проводился совместным экипажем ОАО «Ил» и Минобороны. В ходе летных испытаний было выполнено 38 полетов, проверено функционирование пилотажно-навигационного комплекса «Купол-III-76М(А)» и всех его составляющих систем, топливной системы, автопилота, радиосвязи. Отработаны предельные по прочности режимы на максимальной скорости, предельные перегрузки, сочетание достижения предельной скорости и предельной перегрузки одновременно. В рамках ГСИ выполнены полеты с наибольшим взлетным весом 210 тонн и максимальным посадочным весом 170 тонн, отработана методика ухода самолета на второй круг при «отказе» одного и двух двигателей. Самолет разработан ОАО «Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина» и произведен на авиастроительном предприятии ЗАО «Авиастар-СП» (город Ульяновск). Это первый летный образец, собранный в России. Решение по разработке и организации выпуска модернизированного Ил-76 в Ульяновске было принято 20 декабря 2006 года в соответствии с распоряжением правительства России. На ульяновском предприятии «Авиастар-СП» будут произведены доработки самолета. Планируется установить новый комплекс связи, комплекс обороны, внешние и внутренние видеокамеры. По завершении этапа доработок опытный образец приступит ко второму этапу ГСИ в городе Жуковском, на котором предусмотрены испытание бортового комплекса обороны и бортового комплекса связи, а также десантирование грузов и техники. Ил-76МД-90А – это современный военно-транспортный самолет, оснащенный новым оборудованием и отвечающий всем последним требованиям, предъявляемым заказчиками. Напомним, 22 сентября 2012 года на ульяновском аэродроме ЗАО «Авиастар-СП» совершил первый полет модернизированный военно-транспортный самолет Ил-76МД-90А (проект 476). Спустя две недели, 4 октября машина совершила демонстрационный полет в присутствии правительственной делегации во главе с президентом России Владимиром Путиным. После был подписан крупнейший за историю современного российского авиапрома контракт на закупку новой авиационной техники для российских ВВС между Минобороны и Объединенной авиастроительной корпорацией на поставку 39 тяжелых транспортных самолетов Ил-76МД-90А. Стоимость контракта – почти 140 миллиардов рублей (около 4,5 миллиарда долларов). Срок реализации программы госзаказа рассчитан до 2020 года. Самолет за 40 лет эксплуатации отлично себя зарекомендовал. До сих пор с 1972 года машины Ил-76 строились серийно в Узбекистане, на базе Ташкентского авиационного производственного объединения имени В. П. Чкалова (ГАО «ТАПОиЧ»), где за четыре десятилетия изготовлено в общей сложности порядка 950 таких машин. Новая версия отличается от базовой модифицированным крылом, более мощными и экономичными двигателями ПС-90А-76 пермского производства, усовершенствованной топливной системой, существенно обновлен комплекс бортового оборудования, в том числе система управления, цифровой прицельно-навигационный комплекс, система автоматического управления самолетом, «стеклянная» кабина, представляющая шесть экранов с выводом индикации параметров полета и систем, усилены стойки шасси, также отсутствует кабина хвостового стрелка. Попутно в конфигурацию Ил-76МД-90А внесли ряд серьезных конструктивно-технологических усовершенствований. Например, консоль крыла стала неразъемной по размаху, изготавливаемой с использованием длинномерных панелей с приклепанными стрингерами (ранее стрингеры фрезеровались вместе с панелями), а число лонжеронов сократилось с трех до двух. Это позволило обеспечить существенное снижение массы конструкции. Благодаря применению нового крыла и усиленного шасси максимальная взлетная масса самолета по сравнению с ранее выпускавшимся серийным Ил-76МД была увеличена с 190 до 210 тонн, а максимальная полезная нагрузка – с 48 до 60 тонн. Из-за лучшей на 12 процентов топливной экономичности двигателей ПС-90А-76 дальность полета возросла с 4000 до 5000 километров (с грузом 52 тонны). Большая тяга двигателей позволила также улучшить взлетно-посадочные характеристики: длина разбега с максимальной взлетной массой сократилась с 1750 до 1600 метров. Для повышения эксплуатационных качеств вспомогательная силовая установка была заменена на более современную.

ТЕМА

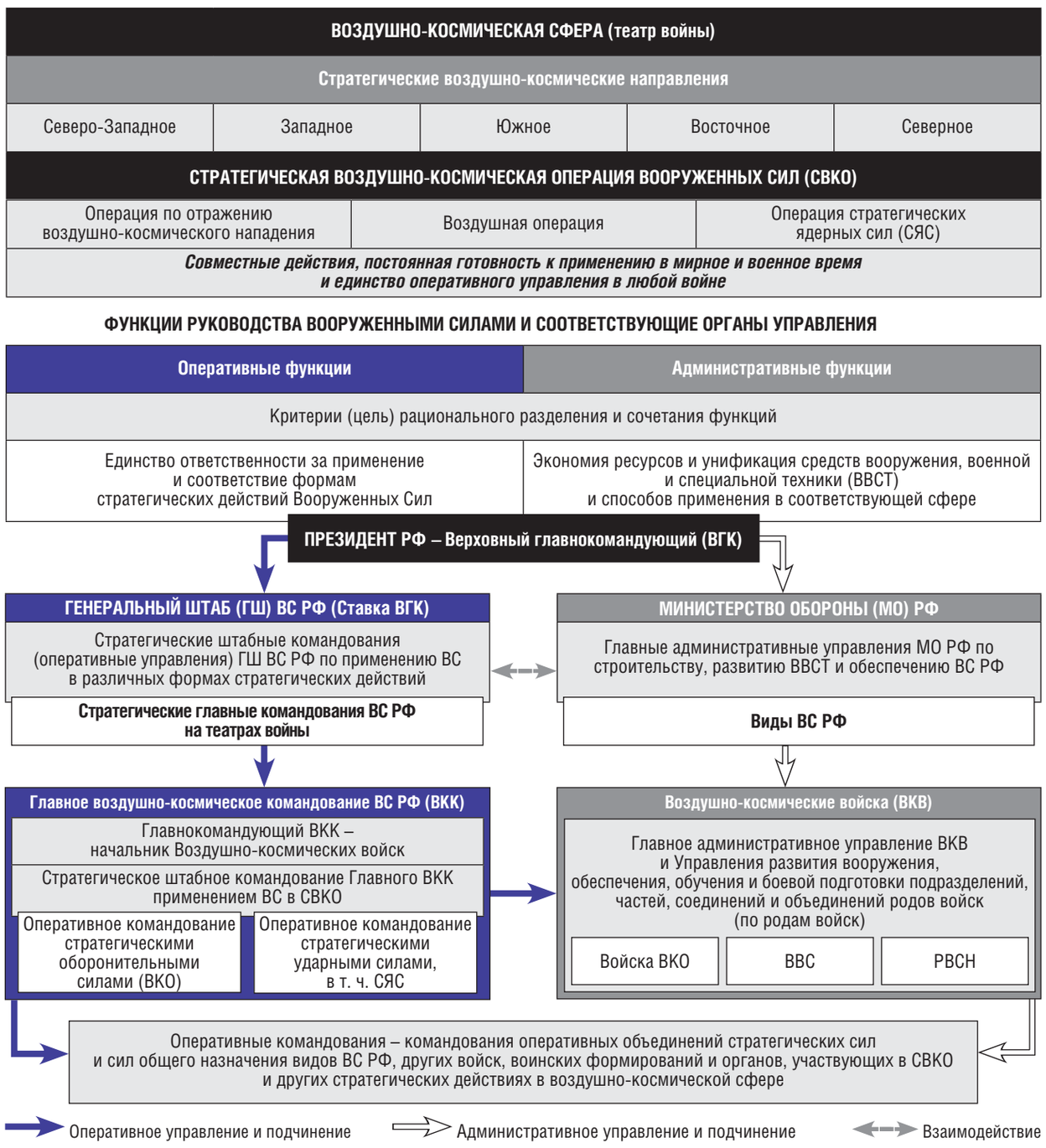
ВКО: И ВНОВЬ НА РАЗВИЛКЕ

Начало на стр. 01

«Военно-промышленный курьер» продолжает публикацию материалов, посвященных проблемам строительства воздушно-космической обороны (ВКО) России. В номере 47 в статье «Зигзаги в реализации концепции ВКО» доктор военных наук Кирилл Макаров и доктор технических наук Сергей Ягольников проанализировали имеющийся опыт и перспективы развития этого рода войск. «ВПК» предлагает теперь вниманию читателей статью о рациональном разделении и сочетании оперативных и административных функций руководства стратегическими действиями Вооруженных Сил по обеспечению военной безопасности и обороны от воздушно-космического нападения.

Федор СЕРГЕЕВ

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЦИОНАЛЬНОГО РАЗДЕЛЕНИЯ И СОЧЕТАНИЯ ОПЕРАТИВНЫХ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ФУНКЦИЙ РУКОВОДСТВА ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ВС РФ)
(Вариант)
Формы стратегических действий ВС РФ и сферы вооруженной борьбы (фрагмент)



Многие военные специалисты и ученые вполне справедливо отмечают, что одной из основополагающих проблем военной безопасности Российской Федерации и ее союзников в воздушно-космической сфере до сих пор остается то, что проводимые мероприятия, мягко говоря, не совсем соответствуют содержанию и объективной необходимости с учетом перспектив развития и форм противоборства воздушно-космических вооружений во всем мире.

Во многом это связано с тем, что у нас практически до конца нулевых годов против самого понятия «ВКО» активно выступали многие руководители, организаторы и исполнители проводившейся в то время военной реформы, включая представителей военно-космических сил (ВКС).

На первый взгляд, истина восторжествовала, термин «ВКО» получил сегодня официальное признание. Однако при тщательном рассмотрении оказывается, что вместе с тем до сих пор остаются неоднозначными понимание и толкование понятия. К сожалению, по-разному его воспринимают даже те, от кого в настоящее время зависит организация самой воздушно-космической обороны Российской Федерации, о чем свидетельствуют многочисленные публикации и конференции.

Исторически в нашей стране Вооруженные Силы строились и продолжают строиться по видовому принципу таким образом, что руководство каждым видом и родом войск осуществлялось соответствующим главным командованием. Оно объединяет оперативные и административные функции в единое целое на всех иерархических уровнях – от министра обороны до рядового.

В перестроечные 90-е годы в руководстве Минобороны России начали появляться гражданские служащие. Многие военные специалисты и ученые в области обороны от воздушно-космического нападения (ВКН) настаивали на том, что организацию ВКО возможно, а главное – необходимо осуществлять одновременно и в едином замысле с мероприятиями по реорганизации органов управления ВС в рамках военной реформы. По их убеждению, преобразования направлены на усиление основных компонентов военной безопасности Российской Федерации, особенно в воздушно-космической сфере.

К удивлению многих, военная реформа началась не с усиления, а наоборот, с варварского разрушения единой системы ПВО страны и Вооруженных Сил, составлявшей тогда основу ВКО РФ. Только сейчас мы вернулись к идее создания ВКО в едином замысле с общим реформированием Вооруженных Сил и всей военной организации государства. Но делаем мы это, считаю, не так, как изначально предлагалось и как требуют военная наука и практика в изменившейся международной и внутренней ситуации.

Дело в том, что с точки зрения военной науки воздушно-космическая оборона России – это категория теории и практики военного искусства и военного строительства. Она определяет процесс совместной деятельности всех компонентов военной организации, направленной на выполнение военно-стратегических задач в интересах решения важнейших военно-политических проблем государственного значения.

Имеются в виду конкретные проблемы, связанные с обеспечением военной, государственной и общественной безопасности РФ и ее союзников в воздушно-космической сфере и сдерживанием от развязывания широкомасштабной или даже мировой войны с применением оружия как массового поражения (ОМП), так и обычного.

Согласно Стратегии национальной безопасности и Военной доктрине Российской Федерации военная организация включает военные и специальные силы государства – Вооруженные Силы, другие войска, воинские формирования и органы специальных служб. Они предназначены для обеспечения национальной безопасности, а также безопасности предприятий ВПК, органов военного управления и соответствующей части органов государственного руководства (см. газету «ВПК», № 42).

Военно-стратегические задачи воздушно-космической обороны страны настолько сложны, что невозможно выполнить их усилиями созданного в 2011 году нового рода войск под руководством командования Войск ВКО. Даже притом что оно объединяет и оперативные, и административные функции.

Это очевидно потому, что Войска ВКО как преемник Войск ПВО по существу представляют собой оборонительные воздушно-космические силы (из состава стратегических и сил общего назначения) ВС РФ, предназначенные для обнаружения и отражения ВКН вероятного противника.

Однако необходимо еще раз подчеркнуть, что понятие «ВКО» обозначает процесс более широкий, чем просто обнаружение и отражение воздушно-космического нападения. Значит, статус командования Войск ВКО в настоящее время не соответствует уровню, объему и важности задач воздушно-космической обороны РФ.

Основными из них являются:

– защита от угроз и вызовов национальным интересам государства в воздушно-космической сфере;

– предотвращение нарушений границ и другой неприятельской деятельности в воздушно-космической сфере;

– оборона страны и союзников от ВКН, заключающаяся в недопущении возможности поражения воздушно-космическим противником объектов Российской Федерации выше уровня, необходимого для гарантированного нанесения ему неприемлемого ущерба в ответных действиях.

Сегодня в средствах массовой информации рассматривают два пути дальнейшей организации воздушно-космической обороны РФ. Первый – традиционный, не допускающий разделения оперативных и административных функций управления на всех уровнях военного руководства. По сути он возвращает нас в те времена, когда государство имело мощнейшую стратегическую группировку оборонительных воздушно-космических сил в виде Войск ПВО страны с главной задачей – предупредить о начале воздушно-космического нападения и отразить его.

Этот путь предусматривает дальнейшее развитие ВКО как рода войск и превращение его в вид Вооруженных Сил. По задачам, составу, структуре и оперативному построению он полностью идентичен Войскам ПВО стра-

НОВЫЙ «СУХОЙ» ГОТОВ К ЭКСПЛУАТАЦИИ

Первая группа пилотов одной из частей ВВС приступила к освоению новейшего истребителя Су-35С на центральных офицерских курсах Государственного центра подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Минобороны РФ.

«Это наиболее подготовленные летчики, ранее освоившие несколько типов истребителей, каждый из них имеет налет более тысячи часов», – сообщил представитель военного ведомства полковник Игорь Климов. По его словам, в ходе переподготовки офицеры изучают аэродинамику и конструкцию самолета и двигателя, его эксплуатацию, авиационное и радиоэлектронное оборудование, вооружение и прицельно-навигационный комплекс. Особое внимание уделено изучению нового оборудования – комплексной системы управления КСУ-35, силовой установки, состоящей из двух новых двигателей с повышенной тягой и соплами с управляемым вектором тяги, а также радиолокационной системы управления с фазированной антенной решеткой. Су-35С – глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения «4++». Технологии пятого поколения обеспечивают его преимущество над истребителями аналогичного класса. Самолет значительно превосходит по летно-техническим характеристикам стоящие на вооружении аналоги и имеет более совершенный комплекс бортового оборудования. По ТТХ Су-35С лучше всех тактических европейских истребителей поколения «4» и «4+» типа «Рафаль» и «Тайфун», модернизированных американских истребителей типа F-15, F-16 и F-18 и позволят успешно противодействовать истребителям пятого поколения, например F-35 и F-22A.

ны. Очевидно, что по той же аналогии высшей формой стратегических действий по воздушно-космической обороне снова будет считаться стратегическая операция по отражению ВКН.

Эта операция, как и раньше, должна планироваться и проводиться под общим руководством Генштаба и Минобороны России, под непосредственным управлением главнокомандующего Войсками ВКО (то есть оборонительными силами), при взаимодействии с другими видами ВС и родами войск (то есть наступательными, обеспечивающими и специальными силами).

Однако в соответствии с Основами государственной политики по строительству и развитию военной организации Российской Федерации нормативными правовыми актами Минобороны определено, что в современных условиях и в перспективе высшей формой стратегических действий военных и специальных сил РФ по ВКО является стратегическая оборонительная воздушно-космическая операция ВС, других войск, воинских формирований и органов. Ее осуществляют одновременно или последовательно на нескольких стратегических направлениях. Операция должна заблаговременно готовиться и проводиться под общим руководством Верховного главнокомандования (ВГК), рабочим органом которого является Генеральный штаб ВС (Ставка ВГК).

В связи с этим предлагается второй путь, предусматривающий рациональное разделение и сочетание оперативных и административных функций военного руководства в различной степени, соответствующей иерархическому уровню системы управления привлекаемыми войсками, силами и средствами.

Так, предлагается уже сейчас на базе ВВС создать новый вид ВС – Воздушно-космические войска или силы (сокращенно – ВКВ) с административными функциями. Наряду с объединениями ВВС в их состав можно включить силы и средства ВКО и Ракетных войск стратегического назначения (РВСН). Предполагается, что руководство Воздушно-космическими войсками будет осуществлять не главное (оперативное) командование, а главное (административное) управление развития средств вооружения, обеспечения и обучения боевых расчетов.

Оперативные же функции командований ВВС, Войск ВКО и РВСН предлагается передать на уровень выше по аналогии с главными командованиями на стратегических направлениях (ТВД), то есть во вновь создаваемое Главное воздушно-космическое командование (ВКК).

В этом случае будет действительно обеспечено единство ответственности, прав и возможностей по организации воздушно-космической обороны страны в мирное время, а также по заблаговременной подготовке и проведению любой (оборонительной, наступательной или контрнаступательной) стратегической операции под непосредственным управлением Главного воздушно-космического командования. Под ним будут все участвующие и оперативно подчиненные войска, силы, средства и органы военной организации государства.

Считаю, что основу ВКК должно составить создаваемое и постоянно действующее еще в мирное время так называемое Главное управление применения военных и специальных сил в различных формах стратегических действий по борьбе с воздушно-космическим противником. Этот орган должен быть в Главном оперативном управлении (ГОУ) Генштаба. Или же на первых порах – стратегическое штабное командование (оперативное управление) применения Вооруженных Сил в различных формах стратегических действий по борьбе с воздушно-космическим противником. В том же ГОУ Генштаба (см. схему).

Учитывая важнейшую роль воздушно-космической обороны в обеспечении глобальной стабильности на планете и военной безопасности Российской Федерации, высокую скоротечность и чрезвычайные последствия противоборства в воздушно-космической сфере, организацию ВКО РФ необходимо осуществлять заблаговременно, проводить ее сразу в полном объеме. Даже в мирное время требуется ежедневно, непрерывно выполнять боевые задачи в ходе постоянного боевого дежурства.

Организацию воздушно-космической обороны страны необходимо начинать с правильного формирования ее органов руководства на всех уровнях, сверху донизу. Имеется в виду триединая система обеспечения военной, государственной и общественной безопасности Российской Федерации и обороны в целом (см. газету «ВПК», № 42).

В свою очередь в системе обеспечения военной безопасности необходимо создать органы управления ВКО в составе Генштаба, затем дополнить систему главкоматов ВС на стратегических направлениях (в военных округах) созданием стратегического Главного воздушно-космического командования. Ему подчинятся все ударные, оборонительные, специальные и обеспечивающие воздушно-космические силы и средства ВС, включая в качестве оборонительного компонента оперативное командование оборонительными Воздушно-космическими войсками, силами и средствами или командование (см. схему).

Дальнейшую работу по организации ВКО РФ и полную ответственность за нее предлагается возложить на созданное в первую очередь Главное воздушно-космическое командование (ВКК) и Главное управление Воздушно-космических войск (ВКВ).

Учитывая, что ВКВ представляют собой основу ВКК и по своим задачам в полном составе постоянно находятся в его оперативном подчинении, руководитель Главного воздушно-космического командования, рационально сочетающий оперативные и административные функции, может с полным основанием именоваться главнокомандующим ВКК – начальником ВКВ.

Так должно быть согласно военной науке, практике современных войн различного масштаба и перспективам развития сил, средств, форм и способов воздушно-космического нападения и обороны в развитых государствах мира. Россия пока отстает от мирового процесса и находится в состоянии разброда и шатаний.

Исправить положение можно, если реформирование военной организации РФ проводить не методом проб и ошибок, а на основе рекомендаций профессионалов, с учетом практического опыта, исторического анализа и выводов военной науки относительно организации и ведения противоборства с перспективными средствами воздушно-космического нападения.

ТРЕБУЕТСЯ
ОПЫТНЫЙ РЕДАКТОР САЙТА

Условия приема на работу: устойчивый интерес к текущим военно-политическим событиям в России и за рубежом, уверенные навыки работы с материалами для электронных СМИ, грамотный русский язык, свободное владение компьютером (желателен опыт работы с системой управления сайтом), широкая эрудиция или углубленные знания в области военной истории и военно-технической терминологии, достаточно полное представление о вооруженных силах России и иностранных государств, повышенная работоспособность, стрессоустойчивость.
Прием соискателей осуществляется на основании письма в редакцию с подробным рассказом о своем профессиональном опыте, знаниях и умениях, образовании, сфере интересов и так далее. Те соискатели, чьи резюме нас заинтересуют, будут вызваны на собеседование.
Предупреждение. Редакция физически неспособна ответить на письма всех соискателей. Если вы не получите ответа на свое послание в течение трех рабочих дней, значит, ваше предложение нас не заинтересовало. Заранее приносим свои извинения.
Резюме направлять по адресу: z.gurieva@vpk-media.ru с пометкой в теме письма «Вакансия: редактор».

ПОРТРЕТ КОРПОРАЦИИ

Коллаж Андрея СЕДЫХ

НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ КОМПРЕССОРОСТРОЕНИИ

ТЕХНОЛОГИИ ОАО «КОРПОРАЦИЯ «ВНИИЭМ» РАБОТАЮТ В ИНТЕРЕСАХ «ГАЗПРОМА»

Более 50 лет ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» занимается уникальными технологиями активных электромагнитных подшипников/подвесов (ЭМП). Возникло это направление в начале 60-х годов прошлого столетия в связи с поиском технического решения для подвеса ротора шарового электродвигателя-маховика, применение которого в электромеханических системах ориентации космических аппаратов (КА) являлось перспективным. В то время в мировой практике был известен ряд работ по практическому применению одноосного электромагнитного подвеса. В применяемой на тот момент аппаратуре управления током электромагнита использовались электронные лампы, поэтому она была очень громоздкой и не могла быть использована в космической технике.

Алексей САРЫЧЕВ, первый заместитель генерального директора по атомной энергетике и электромеханике

Азим АБДУРАГИМОВ, заместитель генерального директора по космической и комплексной силовой электромеханике

Александр РОГОЗА, начальник научно-производственного комплекса

Бурное развитие полупроводниковой элементной базы создавало предпосылки к возможности разработки компактной и надежной аппаратуры для управления электромагнитным подвесом. В связи с этим в 1961 году было принято решение о проведении исследований по оценке практической возможности электромагнитного подвеса для шарового электродвигателя-маховика (ШДМ). Под руководством одного из известных ученых ВНИИЭМ Н. Я. Альпера группой в составе В. П. Верещагина и А. И. Мельникова был разработан и испытан лабораторный образец ШДМ с электромагнитным подвесом ротора, предназначенный для оценки возможной замены трех одноосных маховиков электромеханической системы ориентации КА «Омега», являвшегося предшественником серии КА «Метеор». Положительные результаты испытаний этого образца ШДМ подтвердили возможность и перспективность применения электромагнитного подвеса в ШДМ систем ориентации крупных КА. Это совпало с тенденцией в космической технике, направленной на повышение технической оснащенности КА, и соответственно с увеличением габаритов и массы создаваемых космических аппаратов. Для электромеханической системы ориентации крупного отечественного КА, типа «Алмаз» был разработан и изготовлен в 1972 году во ВНИИЭМ уникальный и первый в мировой практике ШДМ с электромагнитным подвесом ротора массой 60 килограммов.

Позднее для ориентации и стабилизации орбитального комплекса «Мир» во ВНИИЭМ был создан высокоскоростной двухстепенный силовой гироскоп-гиродин с ротором на электромагнитных подшипниках, который проработал около 15 лет.

Результаты успешной эксплуатации активных ЭМП в космических электромеханических устройствах создали предпосылки к расширению исследований и проведению разработок, направленных на их применение в различных отраслях промышленности. Особенно широко применяются ЭМП производства ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» в центробежных компрессорах (ЦБК) для газоперекачивающих агрегатов (ГПА) ОАО «Газпром» как альтернатива традиционным масляным подшипникам. Отсутствие механического контакта между движущейся и опорной частями компрессора и исключение из инфраструктуры ГПА маслохранилищ и систем подачи и очистки масла обусловили ряд технических и экономических преимуществ применения ЦБК с активными ЭМП: отсутствие износа подшипниковых узлов, возможность работы на высоких скоростях вращения, повышение производительности, увеличение ресурса работы, экологическая чистота, значительное снижение капитальных затрат при строительстве за счет отсутствия агрегатного и общестанционного вспомогательного оборудования для подачи, очистки и хранения масла, значительное снижение эксплуатационных расходов за счет отсутствия затрат на смазочные материалы и их доставку, уменьшения энергопотребления и трудоемкости обслуживания и ремонта.

> Корпорация «ВНИИЭМ» заняла лидирующие позиции в поставках электромагнитных подшипников для газоперекачивающих компрессоров в мире

Первый центробежный компрессор с активными ЭМП был разработан в 1989 году ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» и ПАО «Сумское НПО имени М. В. Фрунзе» (Украина) и сдан в эксплуатацию в июне 1992-го на ОЭГКЦ Тольяттинского ЛПУ МГ ООО «Газпром трансгаз Самара». Серийное внедрение ЭМП производства ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» для ЦБК ГПА началось с ввода в эксплуатацию в декабре 2005 года компрессорной станции «Слонимская» магистрального газопровода Ямал – Европа ООО «Газпром трансгаз Беларусь».

В настоящее время ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» осуществляет серийное изготовление активных ЭМП с цифровой системой управления для центробежных компрессоров как отечественных (ОАО «НПО «Искра», ОАО «Компрессорный комплекс», ОАО «Казанькомпрессормаш»), так и зарубежных производителей (ПАО «Сумское НПО имени М. В. Фрунзе», Украина, компания Mitsubushi Heavy Industries Ltd., Япония). Для этих целей на предприятии создана своя научная, конструкторская, производственная и испытательная база. Компрессорами с электромагнитными подшипниками ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» оснащены и находятся в стадии оснащения более 300 газоперекачивающих агрегатов мощностью от 6 до 25 МВт таких стратегически важных магистральных газопроводов, как Ямал – Европа, Северо-Европейский газопровод, Бованенково – Ухта, Ухта – Торжок и др.

Внедрение центробежных компрессоров с электромагнитными подшипниками производства ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» позволило значительно повысить технико-экономическую эффективность газотранспортных предприятий ОАО «Газпром» и обусловило возникновение и развитие принципиально нового направления в отечественном компрессоростроении. А ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» заняло лидирующие позиции в поставках электромагнитных подшипников для газоперекачивающих компрессоров в мире.

Сегодня в ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ» ведутся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в интересах Министерства обороны и Росатома по созданию электромагнитных подшипников высокооборотных роторных машин, не имеющих аналогов в мире.

ОАО «Корпорация «ВНИИЭМ»
107078, Российская Федерация, город Москва, Хоромный тупик, дом 4, строение 1
Тел.: (495) 608-84-67, (495) 365-56-10
E-mail: vniiem@vniiem.ru, vniiem@orc.ru www.vniiem.ru
Факс: (495) 624-86-65, (495) 366-26-38

Двухстепенный гиросиловой стабилизатор – гиродин

Шаровой двигатель-маховик на магнитном подвесе

Цифровой блок управления с блоком аккумуляторов