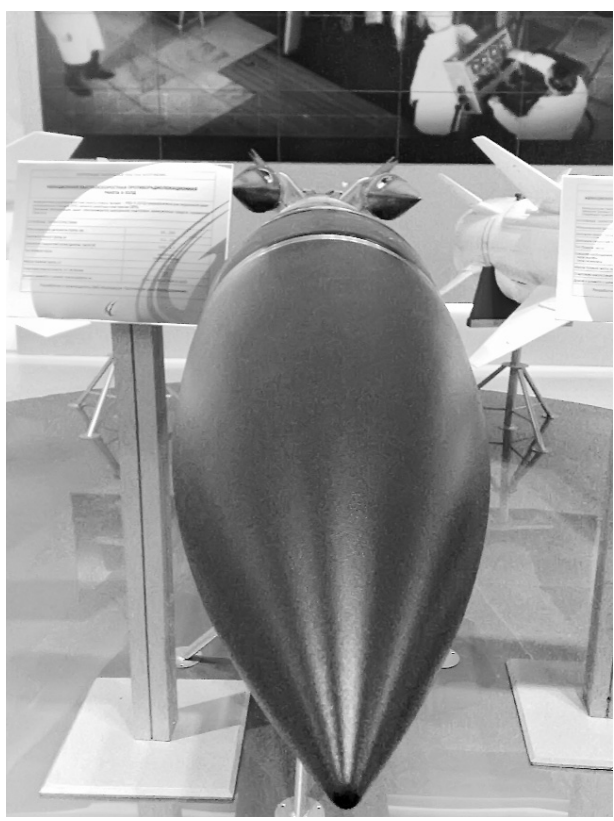


Главная составляющая – военная

К итогам 10-го авиакосмического салона



В подмосковном Жуковском прошел очередной Международный авиационно-космический салон. Он стал юбилейным – десятым (первый состоялся в 1993 году). На нем было подписано значительное количество контрактов в сфере гражданской авиации. При этом традиционно основной (и наиболее зрелищный) считается военная составляющая салона.

По-видимому, организаторы МАКС-2011 решили в максимальной степени продемонстрировать новизну отечественной авиатехники. Из экспозиции исчезли привычные по прежним выставкам фронтовой бомбардировщик Су-24, истребители МиГ-29 и Су-27, ударный вертолет Ми-24 (даже в варианте Ми-35, который сейчас очень неплохо продается за рубеж). Из отечественных «ветеранов» остались лишь стратегические бомбардировщики Т-160 и Ту-95МС (без них экспозицию представить невозможно) и перехватчик МиГ-31 (его просто нечем заменить). Зато были представлены новые машины и модификации прежних машин. Это штурмовик Су-25СМ, истребители МиГ-29СМТ и Су-30 в двух вариантах (российском Су-30М2 и экспортном Су-30МК), истребитель-бомбардировщик Су-34, истребитель Су-35, боевые вертолеты Ми-28 и Ка-52, учебный вертолет «Ансат», самолет дальнего радиолокационного обнаружения А-50У, под крылом которого разместились учебный Як-130 (получил эффектный контраст размеров самолетов). Еще один экземпляр Як-130 был показан в боевом варианте, с разнообразным вооружением. Естественно, что ни одна из этих машин для специалистов сенсаций не является, но они все же достаточно новые. Более того, они начали поступать на вооружение российских ВВС, причем не только в центры боевого применения, но и в строевые части. Пока этих самолетов и вертолетов в строю очень мало, тем не менее еще два года назад их не было в войсках вообще. В этом плане МАКС-2011 очень контрастирует с омской выставкой ВТТВ-2011, которая состоялась 1,5 месяцами раньше, где в качестве экспонатов была выставлена даже техника 40-50-летней давности.

Наземная ПВО на МАКСе была представлена относительно скромно. Возможно, по той же причине стремления к демонстрации новизны. Исчезли традиционные варианты зенитно-ракетных систем и комплексов (ЗРС и ЗРК)

С-300П, «Бука» и «Тора». Последние два ЗРК были представлены на этот раз на колесных шасси. Очевидно, это чисто экспортный вариант, скорее всего – для арабских стран, где предпочитают колесные машины гусеничным. В неизменном виде остались лишь ЗРПК «Тунгуска» и два типа пусковых установок ЗРС С-300В.

На стенде корпорации «Тактическое ракетное вооружение» (КТРВ) была представлена новая ракета класса «воздух-воздух» большой дальности РВВ-БД. Согласно рекламным материалам разработчика ракеты – ОАО «ГосМКБ «Вымпел» – она имеет максимальную дальность стрельбы в переднюю полусферу до 200 км, и высоту поражения целей от 15 м до 25 км. Стартовая масса ракеты – не более 510 кг, масса осколочно-фугасной боевой части (БЧ) – 60 кг. Длина ракеты – 4,06 м, диаметр фюзеляжа – 0,38 м, размах крыльев – 0,72 м, размах рулей – 1,02 м. Ракета оснащена двухрежимным твердотопливным ракетным двигателем и комбинированной системой наведения – инерционной с радиокоррекцией и активной радиолокационной на конечном участке траектории. Это обеспечивает возможность многоканальной обстрела по принципу «выстрелил и забыл», углы целеуказания плюс-минус 60 градусов и поражение целей с перегрузкой до 8g. По-видимому, эта ракета предназначена для вооружения истребителей 5-го поколения.

Второй новинкой, показанной КТРВ, стала модульная ракета класса «воздух-поверхность» малой дальности Х-38М. Ее дальность полета – от 3 до 40 км, масса ракеты – не более 520 кг, БЧ – до 250 кг. Носителями ракеты могут быть многие типы самолетов и вертолетов. Х-38М может оснащаться различными типами БЧ (осколочно-фугасной, проникающей, касетной) и разными системами наведения (полупассивной лазерной, активной радиолокационной, тепловизионной, спутниковой).

Никогда ранее не демонстрировался представленный на МАКСе самоходный противотан-

ковый ракетный комплекс «Корнет» на автомобиле «Тигр» (8 ракет). По отдельности «Корнет» и «Тигр» уже хорошо известны, а вот совмещения до сих пор видеть не приходилось.

Впервые появился на МАКСе контейнерный вариант крылатой ракеты Club-K (до этого он был показан два месяца назад на военном-морском салоне в Санкт-Петербурге). Кроме того, на самом салоне компании «Ильюшин», «Радар-ММС» и «Моринформсистема-Агат» подписали соглашение о создании авиационного ракетного комплекса на базе транспортного самолета Ил-76 для запуска с него тех же ракет Club. Была также представлена «родственница» этой ракеты – российско-индийская «Брамос». Она была скромно охарактеризована как «лучшая сверхзвуковая крылатая ракета в мире» (что, в общем, правда). Эта ракета была показана как в натуральную величину на улице, так и в павильоне на индийском стенде во всех вариантах (наземном, морском, авиационном) в виде моделей.

Индия была отнюдь не единственной зарубежной страной, представленной на МАКСе. Вышеупомянутая омская ВТТВ-2011 называлась международной, но фактически не была даже общероссийской, она осталась чисто сибирской. А вот на МАКС-2011 прибыл буквально весь цвет мирового авиастроения.

На статической экспозиции, moreover, присутствовал лишь европейский пассажирский гигант А-380, а также американские боевые самолеты, которых прибыло в Жуковский аж 10 штук: стратегический бомбардировщик В-52Н «Стратофортресс», заправщик KC-10A «Стратотанкер», два транспортных самолета (стратегический С-5М «Гэлэкси» и тактический С-130J «Геркулес»), противолодочный самолет Р-3С «Орион», два штурмовика А-10 «Тандерболт» и три истребителя-бомбардировщика (F-15E «Страйк Игл», F-16C и D «Файтинг Фалкон»). Последние 5 представляли все три авиабазы, которые сегодня остались у ВВС США в Европе: А-10 прилетели из немецкого Шпангалдема, F-16 – из итальянского Авиано, F-15 – из британского Лейкенхита. Совершенно оче-

видно, что все это было показано уж никак не для продажи (все эти самолеты давно и прекрасно всем известны и в той или иной степени старые, например, конкретному В-52, прилетевшему на МАКС, – 51 год, F-15Е – 20 лет), а для демонстрации, с одной стороны, американской мощи, с другой – перезагрузки российско-американских отношений. Чем глубже перезагрузка, тем больше в Жуковском американских самолетов. Интересно, прилетит ли к нам когда-нибудь истребитель 5-го поколения F-22 «Рэптор»?

В павильонах же развернули стенды практически всех известных мировых аэрокосмических компаний: американский «Боинг», английский «Роллс-Ройс», европейская EADS, итальянская «Аленция», французская «Талес» и т.д., вплоть до чилийской FIDAE. Ук-раина вообще сняла целый отдельный павильон, хотя обещанная «Мрия» в Жуковский не прилетела. При этом устремления фирм были разные.

Англичане и американцы рекламировали только гражданскую продукцию (если не считать американского легкого штурмовика AT-802 с интересным названием «Воздушный трактор», созданного на базе «Цессны»). Китай также был представлен только моделями гражданских самолетов и космических ракет-носителей, рекламировать боевую авиацию у «стратегического союзника» китайцы нужным не посчитали.

А вот европейцы готовы продавать нам все, тем более что уже есть практический опыт (правда, не в сфере авиации), поэтому рекламировали не только гражданскую технику, но и боевые вертолеты и различное подвесное оборудование боевой авиации. Не менее широко развернулась израильская авиационная корпорация IAI. Израильцы явно вдохновились успех с продаж в Россию беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), именно этот класс техники они в первую очередь и представили на МАКСе, также они предлагали бронемашину и различные средства наблюдения и разведки.

На стенде IAI демонстрировался ролик, рекламировавший эффективность применения пилотируемой и беспилотной авиации с высокоточным оружием, средств авиационной разведки и радиоэлектронной борьбы. В частности, в

этом ролике с помощью управляемой авиабомбы был поражен... российский ракетный крейсер пр. 1164 («Москва»)! И израильяне нам это совершенно спокойно представили, причем ролик шел на русском языке (может быть, эпизод с крейсером не стали вырезать, потому что он длился не более секунды). Впрочем, на стенде российского концерна ПВО «Алмаз-Антей» демонстрировался уже наш ролик, где изображалось отражение американского авиационно-ракетного удара. Наши ЗРК лихо сбивали «Хорнетты» и «Томагавки». Такой «обмен любезностями» между хозяевами и гостями на одном салоне выглядел несколько странно...

Интересно отметить, что кроме израильтян больше всего беспилотников на МАКС-2011 представила Беларусь в лице 558-го Авиаремонтного завода. Не имея своей полноценной авиационной промышленности, эта страна смогла создать ее замену на базе бывшего АРЗ ВВС СССР. Теперь этот завод занимается модернизацией МиГ-29 и Су-27, а также начал делать БПЛА совместно с КБ «Индел». Причем это именно легкие тактические беспилотники массой в несколько десятков килограммов, сделанные в «израильском стиле», которых так не хватало нашим ВС. Белорусы показали целых 4 БПЛА: «Беркут», «Indela-6М», «Indela-L.N.Sky» (вертолетный) и «Гриф-1».

Российский ассортимент беспилотников оказался довольно скромным. В МАИ сделан маленький (20 кг) БПЛА «Икосаэдр», способный, однако, находиться в воздухе 3,5 часа. Уральский завод гражданской авиации (Екатеринбург) начинает выпуск БПЛА «Форпост», который представляет собой копию израильского беспилотника Searcher. Он оснащен двигателем Jabiru 2200 мощностью 80 л.с. Максимальная взлетная масса – 454 кг, масса полезной нагрузки – 100 кг. Максимальная скорость – 204 км/ч, рабочая скорость – 110-140 км/ч. Максимальная продолжительность полета равна 17,5 часа.

Наконец, концерн «Вега», который у нас считается «главным по беспилотникам», представил натурный образец БПЛА «Луч», который разработан концерном в инициативном порядке на собственные средства. Он предназначен для решения задач оптико-электронной, радиолокацион-

ной, радио- и радиотехнической разведки и ретрансляции. Боевой радиус – 250-500 км. Максимальная скорость полета – 270 км/ч, максимальная высота – 7 тыс. м. Продолжительность полета – 18 часов (при увеличении размаха крыла и увеличенном запасе топлива – до 30 часов). Взлетная масса БПЛА – до 800 кг. Возможна установка ударного оружия общей массой до 170 кг либо в контейнере под фюзеляжем, либо на пиллонах под крыльями. Кроме этого аппарата «Вега» предлагает (в форме рекламных проспектов) целый набор малых и сверхмалых БПЛА («Дрозд», «Типчак», «Ласточка»), а также аэроустойчивый комплекс мониторинга и ретрансляции, способный взаимодействовать с этими аппаратами. К сожалению, остается неясным, нужно ли это нашему Минобороны.

В летной программе МАКСа участвовало множество машин: пассажирские (А-380 и Ту-204), вертолеты (включая самый большой в мире Ми-26), пилотажные группы на учебных L-39 (отечественная «Русь» и латвийская «Балтийские пчелы») и, разумеется, боевые самолеты. Среди последних, как обычно, блистали качествами «Стрижи» и «Русские витязи». Был представлен в летной программе и F-15Е. Кроме того, два боевых самолета были показаны только в воздухе (на стоянке их не демонстрировали) – французский истребитель «Рафаль» и «звезда салона», прототип российского истребителя 5-го поколения с «танковым» названием Т-50. Один из двух имеющихся сегодня Т-50, moreover, в последний день МАКСа сломался при взлете, но, очевидно, это «рядовая» поломка самолета, проходящего испытания.

Именно потому, что машина находится в стадии испытаний, Т-50 показал «всего лишь» традиционный высший пилотаж. То же самое можно сказать про F-15Е и «Рафаль», но они показывали «обычный» высший пилотаж по другой причине – сделать «кобру», «колокол», «хук» и другие элементы «сверхпилотажа» они по своим летным характеристикам просто не способны. Эти фигуры простояли монополий МиГ-29 и Су-27, а также их «наследников» (МиГ-29ОВТ, МиГ-35, Су-35), что и было в очередной раз продемонстрировано на МАКСе.

В отечественной литературе

уже много лет идет дискуссия о том, есть ли польза от сверхманевренности наших истребителей. Скептики считают, что сложный пилотаж не способен освоить строевые летчики, он невозможен на самолетах с полной боевой нагрузкой (поскольку меняются вес и центровка машины). Кроме того, от «кобры», например, в воздушном бою нет «никакой пользы, кроме вреда»: сделавший ее самолет будет немедленно сбит, а выставив ракетыми себе «за спину» совершенно нереально. Наконец, в дальнейшем ракетном бою за пределами визуальной видимости сверхманевренность и даже обычная маневренность вообще не имеют значения, при этом в таком бою мы проигрываем западным машинам из-за худших параметров отечественных радиолокационных станций (РЛС).

С другой стороны, последние модели американских истребителей – F/A-18Е и F-22 – тоже научились делать «кобру». Американцы заинтересовались сверхманевренностью потому, что новейшие истребители имеют очень малую рассеивающую поверхность в радиолокационном диапазоне, а излучение собственной РЛС их лишь демаскирует. В итоге может произойти возвращение «на новом витке» к временам Вьетнамской войны – доминирующим вновь станет ближний маневренный воздушный бой с применением ракет малой дальности и пушек. И здесь сверхманевренность может оказаться решающим фактором достижения победы. В итоге получится интересная вещь: наши конструкторы делали свои истребители сверхманевренными потому, что у них лучше всего получалось именно это (в то время, как у американцев лучше «шла» невидимость). А теперь оказывается, что они были правдами... Правда, если американцы потянулись к сверхманевренности, то наши – к невидимости (Т-50 – первый российский самолет, претендующий на реализацию технологии «стелс»). Противоположности сходятся.

По поводу организационной стороны МАКСа можно сделать целый ряд серьезных замечаний. Но, наверное, не надо портить эти замечания юбилейное мероприятие. Все же в целом было хорошо.

Александр ХРАМЧИХИН
Фото автора