



ОАО «Ил» – ДО И ПОСЛЕ 2030 ГОДА

Виктор Ливанов: «По многим проектам мы сдвинулись с мертвой точки» **05**

САМОЛЕТ КАК ПРЕДЧУВСТВИЕ

К 120-летию Сергея Ильюшина **07**

БЕЗ ПАТРОНОВ НЕТ ПОБЕДЫ

Но боеприпасная отрасль России в критическом состоянии **08**

ГОТОВИЛИСЬ, КАК В СТАЛИНГРАДЕ

15 лет назад Грозный был взят штурмом второй раз **10**

ТЕМА

СФОРМИРОВАННЫЙ ЗАНОВО РОД ВОЙСК БУДЕТ СПОСОБЕН ЭФФЕКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

НОВОЕ КАЧЕСТВО СТАРОГО КАЗАЧЕСТВА

Константин СИВКОВ, президент Академии геополитических проблем, доктор военных наук

Продолжение на стр. 10

166 ПОДЛОДОК ЗА 75 ЛЕТ

Производственное объединение «Севмаш» в 2014 году отмечает 75 лет с начала своей деятельности. Основная продукция – подводный флот. Всего завод передал ВМФ 36 дизель-электрических и 130 атомных подлодок. Такого количества кораблей с ядерными энергетическими установками не строила ни одна верфь в мире. Севмаш и сегодня в лидерах: в сталеплавильном цехе идет работа на подводных кораблях «Князь Владимир», «Казань», «Новосибирск», «Белгород». Крейсера «Владимир Мономах» и «Северодвинск» с началом навигации вновь выйдут в море.

НОВЫЙ «ПАНЦИРЬ» – К 2017 ГОДУ

Зенитный ракетно-пушечный комплекс (ЗРПК) «Панцирь-СМ» начнет поставаться в войска с 2017 года. В настоящее время Тульское конструкторское бюро приборостроения работает по тактико-техническому заданию Министерства обороны над созданием комплекса «Панцирь-СМ». К 2017 году будет создан «Панцирь» с характеристиками, значительно превышающими те, какие есть сейчас. На «Панцире-СМ» установят новую ракету и средства вооружения. В конце 2015-го в Минобороны передадут модернизированный ЗРПК «Панцирь-С1» с улучшенными характеристиками. Работа по созданию корабельного варианта «Панциря» продолжается в соответствии с планами, первые три российских боевых корабля получат этот комплекс на вооружение после 2016 года.

УТС Як-152

Учебно-тренировочный самолет Як-152, конкурс на создание которого объявлен Рособоронпоставкой, позволит значительно ускорить и удешевить процесс начальной подготовки молодых пилотов, а также облегчить их переход на учебно-боевой самолет Як-130 и в дальнейшем на другие боевые машины. Такое мнение высказал летчик-испытатель ОКБ имени Яковлева, Герой России Роман Таскаев: «Як-130 – это серьезный, насыщенный новейшими системами самолет, производство которого недешево да и эксплуатация тоже дорогая. Для обучения большого числа желающих на первых курсах летных училищ необходим самолет первоначальной летной подготовки. Безусловно, Як-152 будет гораздо дешевле как в производстве, так и в повседневной работе с летчиками. Таких самолетов можно сделать больше, чем Як-130, и на них готовить пилотов, чтобы они потом переходили на Як-130. Для отработки первоначальных навыков пользы будет больше, а затрат меньше». Он подчеркнул, что учебно-тренировочный самолет не оснастит никаким вооружением и системами управления, с ним связанными. «Это самолет, предназначенный исключительно для пилотажа: взлета, посадки, полетов на различных высотах, в сложных метеословиях. Может быть, будут отработаны основы группового пилотажа, какие-то фигуры. Новый самолет рассчитан на достаточно серьезные перегрузки – до семи единиц. На нем установят катапультные кресла, которые уже испытываются на НПП «Звезда», и убираемое шасси. Можно было сделать вариант подешевле, с убираемыми стойками шасси, но мы при подготовке технических требований принципиально сохранили эту технологию, чтобы летчики знакомились с ней с первых дней, а потом осваивали и на боевых самолетах», – подчеркнул Таскаев. Як-152 станет похож на своего «старшего брата» Як-130 по многим показателям, например по средствам индикации. Это необходимо для того, чтобы сохранить преемственность. Кабина также рассчитана на двух летчиков (инструктора и обучаемого пилота) и практически не уменьшится в размерах. Тем не менее новый самолет станет легче, чем Як-130, предположительно в пять раз.

СОЗДАНИЕ СВЕРХТЯЖЕЛОЙ РАКЕТЫ

Кооперация предприятий по разработке российской сверхтяжелой ракеты-носителя (РН) и пилотируемого космического корабля (КК) нового поколения практически определена. За научный задел берется комплекс «Энергия-Буран», а точнее, носитель «Энергия». Сейчас рассматривается несколько элементов маршевых двигателей на сверхтяжелой ракете. Один из базовых вариантов – аналог РД120, который стоял на «Энергии» в центральном блоке. Если речь пойдет о воссоздании этого двигателя, то кооперация предприятий будет включать в первую очередь КБХА (Конструкторское бюро химавтоматики) и ВМЗ (Воронежский механический завод) – это воронежская площадка. В качестве двух боковых блоков планируются двигатели РД171, то есть аналог, а это, естественно, НПО «Энергомаш» со своей кооперацией. Что касается самих ступеней, безусловно, здесь рассматривается кооперация «ЦСКБ-Прогресс» и Центра Хруничева. РКК «Энергия» давно не изготавливает ракеты-носители. Эта корпорация – ключевое предприятие, специализирующееся на пилотируемой тематике и элементах орбитальных комплексов. Она головник в рамках программы создания пилотируемого корабля нового поколения. Заказчиком сверхтяжелой ракеты-носителя и пилотируемого космического корабля нового поколения является Роскосмос, поэтому схему кооперации будет выбирать он.

ТЕНДЕНЦИИ

ОБЪЕМ ТОРГОВЛИ ОРУЖИЕМ РАСТЕТ

Несмотря на кризис постсоветского периода, Россия сумела достичь высокого уровня продаж вооружения и военной техники

Николай НОВИЧКОВ

Читайте материал на стр. 04

СОВЕЩАНИЕ В АВИАЦИОННОМ КОМПЛЕКСЕ ИМЕНИ С. В. ИЛЬЮШИНА

17 марта на базе входящего в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) Авиационного комплекса имени С. В. Ильюшина «оборонный» вице-премьер Дмитрий Рогозин провел совещание. На нем обсуждались перспективы новейших российских легких военно-транспортных самолетов Ил-112В, а также возможное возобновление производства в России турбовинтовых пассажирских самолетов Ил-114. Помимо президента ОАК «ОАК» Михаила Погосна и Генерального директора – Генерального конструктора ОАК «Ил» Виктора Ливанова в совещании приняли участие представители Объединенной двигателестроительной корпорации, Минпромторга и военного ведомства. По итогам мероприятия Дмитрий Рогозин в твиттере сообщил: «На совещании в КБ Ильюшина решили ускорить разработку и запуск в серийное производство в России турбовинтового пассажирского самолета Ил-114». Вице-премьеру были показаны производственные мощности, рабочие места инженеров-конструкторов и т. д.

НАШИ ТРЕНАЖЕРЫ НЕ ХУЖЕ

Уровень тренажеростроения в России соответствует самым высоким мировым стандартам. Об этом заявил источник в отечественном ОПК, комментируя ситуацию, сложившуюся с временной приостановкой поставки в учебно-тренировочный центр в Мулине тренажерного комплекса производства «Рейнметалл АГ» (Rheinmetall AG). «При соответствующей поддержке и финансировании со стороны государства российская промышленность способна в кратчайшие сроки разработать и поставить комплексную многофункциональную систему для учебно-тренировочных центров Министерства обороны», – сообщил он. В качестве примера успешно осуществленных подобных проектов он привел тренажерные системы ОАК «Русские базовые информационные технологии», программу «Автоматизированный полгон» разработки Всероссийского научно-исследовательского института автоматизации и управления в непромышленной сфере и тренажерный комплекс «Комбат» для боевого слаживания подразделений Сухопутных войск разработки ЗАО «Транзас». По словам источника, сложившаяся со строительством центра боевой подготовки в Мулине ситуация наглядно демонстрирует необходимость приоритетного развития отечественного тренажеростроения и при выполнении статей гособоронзаказа ориентироваться на выдачу заказов российским компаниям. Правительство ФРГ 19 марта приостановило сотрудничество в военной сфере между оборонным концерном «Рейнметалл АГ» и Российской армией. Речь идет об участии германского оборонного концерна в строительстве центра боевой подготовки Сухопутных войск в поселке Мулино Нижегородской области.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Согласны ли вы с тем, что США и ЕС в скором времени попытаются избавиться от груза новой украинской демократии и позволят Москве взять на себя часть бремени путем более или менее официальной аннексии русскоязычного востока страны по отработанной в Косове схеме?

ДА	52%
НЕТ	43%
НЕ ЗНАЮ	5%

Су-34 ПРИНЯТ НА ВООРУЖЕНИЕ

Решением правительства РФ новый фронтальный бомбардировщик Су-34 принят на вооружение. Он прошел весь цикл летных испытаний и давно уже поставляется в войска. Серийное производство новой машины развернуто на Новосибирском авиационном заводе. В прошлом году компания «Сухой» успешно завершила выполнение первого контракта на поставку ВВС России 32 самолетов Су-34 и приступила к выполнению второго контракта еще на 92 машины. Военно-воздушные силы России рассчитывают увеличить парк фронтальных бомбардировщиков Су-34 до 150–200 единиц. В 2014 году на вооружение в войска поступит 16 бомбардировщиков. Всего ВВС получат порядка 150, а может быть, до 200 единиц. Планируется, что с 2015 года завод выйдет на производство 20 самолетов в год. Контракты на поставку ВВС России фронтальных бомбардировщиков Су-34 являются крупнейшими договорами, предусмотренными Государственной программой вооружения. Их реализация позволит заменить стоящие на вооружении фронтальные бомбардировщики типа Су-24 и гарантировать компании «Сухой» и предприятиям-смежникам высокую загрузку на длительную перспективу. Фронтальный бомбардировщик Су-34 по боевым возможностям относится к поколению самолетов «4+». Независимо от времени суток и метеословий он способен эффективно поражать наземные, морские и воздушные цели в любом географическом районе с применением всей номенклатуры авиационных боеприпасов, в том числе высокоточных. Установленное на Су-34 оборудование позволяет применять оружие по нескольким целям одновременно. Отличная аэродинамика, большая емкость внутренних топливных баков, высокоэкономичные двухконтурные двигатели с цифровой системой управления, система дозаправки в воздухе, а также подвеска дополнительных топливных баков обеспечивают полет Су-34 на большие расстояния, приближающиеся к дальностям полета стратегических бомбардировщиков.

НАПЛ С АНАЭРОБНОЙ УСТАНОВКОЙ

Военно-морской флот РФ рассчитывает получить первую неатомную подводную лодку проекта 677 класса «Лада» с воздушнонезависимой энергетической (анаэробной) установкой в 2016–2017 годах. По заданию Минобороны и Военно-морского флота ведутся работы по созданию воздушнонезависимой энергетической (анаэробной) установки для неатомных подводных лодок. Промышленность обещает завершить создание этой установки в 2015–2016 годах, а первую неатомную подводную лодку проекта 677 класса «Лада» четвертого поколения будут востребованы флотом. Сегодня строится серия этих лодок. Им предстоит решать задачи, которые флот ставит перед неатомными подлодками, до того момента, пока на его вооружение не поступят корабли следующего, пятого поколения. Повышение боевых возможностей многоцелевых атомных и неатомных подводных лодок, как планируется, обеспечат за счет интеграции в состав их вооружения перспективных роботизированных комплексов. В дальнейшей перспективе, которая сегодня учитывается в кораблестроительной программе, предусматриваются создание головных и серийное строительство подводных кораблей нового поколения на базе унифицированных подводных платформ, серийное строительство многоцелевых кораблей на основе унифицированных боевых платформ различного водоизмещения модульной конструкции, производство многофункциональных робототехнических комплексов нового поколения.

ТЕНДЕНЦИИ

Таблица 1

10 крупнейших мировых экспортеров ПВН в 2009–2013 годах					
Экспортер	Доля в мировом экспорте ПВН (%)		Основные заказчики ПВН в 2009–2013 годах, их доля в общем объеме поставок страны-экспортера		
	2009–2013	2004–2008	1-е место	2-е место	3-е место
США	29	30	Австралия (10%)	Республика Корея (10%)	ОАЭ (9%)
Россия	27	24	Индия (38%)	Китай (12%)	Алжир (11%)
Германия	7	10	США (10%)	Греция (8%)	Израиль (8%)
Китай	6	2	Пакистан (47%)	Бангладеш (13%)	Мьянма (12%)
Франция	5	9	Китай (13%)	Марокко (11%)	Сингапур (11%)
Великобритания	4	4	Саудовская Аравия (42%)	США (18%)	Индия (11%)
Испания	3	2	Норвегия (21%)	Австралия (12%)	Венесуэла (8%)
Украина	3	2	Китай (21%)	Пакистан (8%)	Россия (7%)
Италия	3	2	Индия (10%)	ОАЭ (9%)	США (8%)
Израиль	2	2	Индия (33%)	Турция (13%)	Колумбия (9%)

Таблица 2

10 крупнейших мировых импортеров ПВН в 2009–2013 годах					
Импортер	Доля в мировом импорте ПВН (%)		Основные экспортеры ПВН в 2009–2013 годах, их доля в общем объеме закупок страны-импортера		
	2009–2013	2004–2008	1-е место	2-е место	3-е место
Индия	14	7	РФ (75%)	США (7%)	Израиль (6%)
Китай	5	11	РФ (64%)	Франция (15%)	Украина (11%)
Пакистан	5	2	Китай (54%)	США (27%)	Швеция (6%)
ОАЭ	4	6	США (60%)	РФ (12%)	Франция (8%)
Саудовская Аравия	4	2	Великобритания (44%)	США (29%)	Франция (6%)
США	4	3	Великобритания (19%)	Германия (18%)	Канада (14%)
Австралия	4	2	США (76%)	Испания (10%)	Франция (7%)
Республика Корея	4	6	США (80%)	Германия (13%)	Франция (3%)
Сингапур	3	2	США (57%)	Франция (16%)	Германия (11%)
Алжир	3	2	РФ (91%)	Франция (3%)	Великобритания (2%)

ОБЪЕМ ТОРГОВЛИ ОРУЖИЕМ РАСТЕТ

Согласно данным нового отчета «Основные тренды международной торговли оружием в 2013 году», подготовленного Стокгольмским институтом по исследованию проблем мира (СИПРИ), общий объем международной торговли оружием в 2009–2013 годах на 14 процентов превысил аналогичный показатель 2004–2008-го. В пятерку лидеров экспорта вошли США, Россия, Германия, Китай и Франция, а крупнейшими импортерами стали Индия, Китай, Пакистан, ОАЭ и Саудовская Аравия. Несмотря на стабильность мирового рынка, определенные изменения в таблице о рангах все-таки есть. В частности, Китай вновь повысил свой рейтинг среди крупнейших поставщиков оружия, потеснил Францию и переместился на 4-е место.

Начало на стр. 01

Николай НОВИЧКОВ

Отчет подготовили эксперты СИПРИ Саймон и Питер Веземан. За рассматриваемый период поставки оружия в Африку, обе Америки, Азию и Океанию существенно возросли, в Европу сократились, а на Среднем Востоке остались примерно на том же уровне.

В числе основных экспортеров продукции военного назначения (ПВН) в 2009–2013 годах СИПРИ выделил 55 стран. США имеют долю 29 процентов рынка, Россия – 27, Германия – 7, КНР – 6, Франция – 5 процентов. В совокупности на первую пятерку приходится 74 процента мирового объема, что на 9 процентов больше, чем в 2004–2008 годах, причем у США и России – 56 процентов.

КРУПНЕЙШИЕ ПРОДАВЦЫ

США. Экспорт этой страны к 2009–2013 годам снизился на 1 процент по сравнению с периодом 2004–2008-го – 29 против 30. Тем не менее Соединенные Штаты сохранили лидерство, осуществляя поставки по крайней мере в 90 стран мира. Крупнейшими получателями американского оружия стали Азия и Океания – 47 процентов всех поставок. Далее следуют регион Среднего Востока (28%) и Европа (16%).

В американском экспорте ПВН главенствует авиационная техника (61%), в том числе 252 боевых самолета. Как полагают европейские аналитики, объем будет наращиваться за счет запланированных поставок новых истребителей пятого поколения F-35 в Австралию, Израиль, Италию, Японию, Республику Корея, Нидерланды, Норвегию, Турцию и Великобританию. Именно эти самолеты начнут доминировать в авиационной составляющей экспорта США, несмотря на то, что программа F-35 является самой дорогостоящей в области вооружений. К настоящему времени из 590 истребителей в экспортном варианте поставлено только пять. Некоторые страны сократили размер заказов или рассматривают менее совершенные альтернативы.

Кроме того, в 2009–2013 годах США поставили системы противоракетной обороны дальнего действия в Германию, Японию, Нидерланды, Тайвань, ОАЭ и получили заказы на поставку из Кувейта, Саудовской Аравии и Республики Корея.

Россия. «Несмотря на кризис постсоветского периода, Россия сумела до-

стичь высокого уровня оружейных продаж», – отмечает старший научный сотрудник СИПРИ Саймон Веземан. В рассматриваемый период Москва поставила ПВН 52 государствам. Наиболее значительным событием стала продажа Индии авианосца «Викрамадитья», поэтому второе место в мировом рейтинге с 27 процентами доли никого не удивило. Более половины отечественного экспорта пришлось на Индию (38%), Китай (12%) и Алжир (11%). Если рассматривать по регионам, то в Азию и Океанию направлено 65 процентов российских поставок ПВН, в Африку – 14, на Средний Восток – 10 процентов.

Россия стала крупнейшим экспортером кораблей – 27 процентов всех мировых поставок военно-морской техники, в числе которых упоминавшийся «Викрамадитья» и атомная многоцелевая подводная лодка для ВМС Индии. Однако основную долю продаж, как и у США, составила авиационная техника (43%), включая 219 боевых самолетов.

Германия хотя и сохранила третью позицию среди оружейных гигантов, но ее военный экспорт в 2009–2013 годах по сравнению с аналогичным периодом 2004–2008-го сократился на 24 процента. Основные покупатели немецкой ПВН – соседи по Европе (32% суммарного объема), а также страны Азии и Океании (29%), Среднего Востока (17%), Северной и Южной Америки (22%). Германия осталась крупнейшим мировым экспортером подводных лодок – девять кораблей для пяти стран. К концу 2013 года национальные судостроители получили заказы на 23 субмарины.

Второй «конек» тоже традиционный – это основные боевые танки (ОБТ). Германия заняла второе место после России в рейтинге, поставив 650 танков семи странам, в том числе пяти вне Европы. К концу 2013 года немцы имели портфель заказов более чем на 280 танков, в том числе 62 «Леопард-2» для Катара.

Китай, как отмечалось выше, добился наибольших успехов в торговле оружием, потеснив Францию с 4-го места. Объем военного экспорта к 2009–2013 годам вырос на 212 процентов, а доля на мировом рынке увеличилась с двух до шести процентов. За этот период Пекин поставил ПВН в 35 государств, но почти 3/4 общего объема пришлось на Пакистан (47%), Бангладеш (13%) и Мьянму (12%).

Быстрое развитие военных технологий Китая частично объясняется тем обстоятельством, что страна поставляет ПВН крупнейшим импортерам, включая Алжир, Марокко и Индонезию, в условиях прямой конкуренции с Россией, США и европейскими производителями. В частности, КНР удалось выиграть конкурс на поставку в Турцию зенитного ракетного комплекса (ЗРК) HQ-9/FD-2000, обойдя всех указанных соперников. Хотя итоги конкурса еще не объявлены окончательно, победа в нем является весьма многозначительной, полагают эксперты.

Франция откатилась на 5-е место в списке ведущих мировых продавцов ПВН, снизив долю в мировом рынке с девяти до пяти процентов, а ее экспорт сократился на 30 процентов. В 2009–2013 годах поставки военной продукции шли в 69 стран, в том числе 42 процента – в Азию и Океанию, 19 процентов – в Европу, 15 процентов – в Африку, 12 процентов – на Средний Восток, 11 процентов – в обе Америки.

Китай сумел «отжать» 13 процентов французского экспорта в основном за счет лицензионного производства вертолетов, в частности варианта Z-9 машины AS-565. Основным получателем французской продукции должна стать Индия. Уже заказаны 49 истребителей «Мираж-2000-5», шесть подводных лодок «Скорпен», готовится подписание контракта на 126 самолетов «Рафаль».

ОСНОВНЫЕ ПОКУПАТЕЛИ

В отличие от стабильного списка лидеров экспорта пятерка крупнейших мировых импортеров ПВН с 1950 года неоднократно менялась. Только в последние годы их рейтинг более или менее устоялся, и первые места в периоды 2004–2008-го и 2009–2013-го теперь занимают Индия и Китай.

По итогам 2009–2013 годов СИПРИ рассмотрел 152 страны, прибравшие военную продукцию. Помимо Индии и КНР в первую пятерку вошли Пакистан, ОАЭ и Саудовская Аравия. На долю всех пятерых при-

✓ Китай вновь повысил свой рейтинг среди крупнейших поставщиков оружия, потеснил Францию и переместился на 4-е место

шло 32 процента от общего объема закупок оружия. Главный регион сбыта – Азия и Океания (почти 50% общего объема). Далее следуют Средний Восток (17%), Европа (15%), Северная и Южная Америка (11%), Африка (9%).

Страны Африки увеличили импорт на 53 процента. Основными покупателями стали Алжир (36%), Марокко (22%) и Судан (9%). В страны южнее Сахары поставлен 41 процент всего континентального импорта ПВН. Особенной популярностью пользуются оружие и техника для обеспечения

безопасности на море. Это объясняется в первую очередь военно-политической обстановкой. Скажем, Судан и Уганда вовлечены в ряд конфликтов и на них приходится 17 и 16 процентов оружейных поставок в страны южнее Сахары.

В 2009–2013 годах Судан увеличил объем закупок на 35 процентов по сравнению с предыдущим циклом. Приобретено 44 ударных вертолета Ми-24 из России, четыре штурмовика Су-25 и 12 фронтовых бомбардировщиков Су-24 из Белоруссии, 170 танков Т-72 и Т-55 с Украины. Эти системы использовались в пограничном конфликте с Южным Суданом, а также в провинции Дарфур, несмотря на эмбарго ООН на применение там оружия.

Объем военного импорта Уганды в 2009–2013 годах вырос на целых 1200 процентов по сравнению с 2004–2008-м. Основная причина – закупка в России шести боевых самолетов Су-30 и 44 танков Т-90С, а также четыре зенитных ракетных комплекса С-125 на Украине. Некоторые из этих вооружений применялись в гражданской войне в Южном Судане в 2013 году.

Америка. Объем поставок обычных вооружений на оба континента увеличился на 10 процентов, но в мировом объеме импорта ПВН уменьшился с 11 до 10 процентов. США здесь были крупнейшим поставщиком обычных вооружений в 2009–2013 годах и 6-м в списке экспортеров. Высокую активность на рынках продемонстрировала Венесуэла, став крупнейшим покупателем в Латинской Америке, вторым по значению – на обоих континентах и 17-м – в общемировом списке.

В течение нескольких лет Бразилия искала возможности получить через закупку вооружений доступ к зарубежным технологиям для укрепления своей национальной оборонной промышленности. В 2013 году эта стратегия начала давать первые результаты. Военный импорт увеличился на 65 процентов. Несмотря на нормальные отношения с соседними странами, Бразилия приступила к реализации нескольких крупных программ по закупке вооружений.

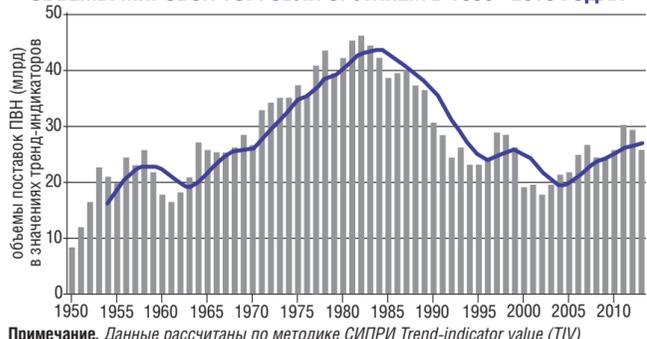
В частности, после долгого периода ожидания, вызванного финансовыми ограничениями, в 2013 году эта страна по итогам тендера выбрала 36 шведских истребителей JAS-39 «Грипен-Е» на общую сумму 4,8 миллиарда долларов. Также она заказала одну атомную многоцелевую и четыре неатомные подводные лодки «Скорпен» у Франции на сумму 9,7 миллиарда долларов, начала лицензионное производство 2044 итальянских броневых автомобилей «Фуарани», подписав на сумму 3,6 миллиарда долларов контракт с итальянской компанией «Ивеко».

Колумбия продолжает импортировать оружие для борьбы с незаконными вооруженными формированиями (НВФ). США поставили Боготе управляемые авиабомбы «Тейвуэй», которые применялись для устранения лидеров НВФ, а также 35 транспортных вертолетов УН-60L, некоторые из которых были доработаны для применения израильских управляемых ракет «Спайк-MR». Израиль продал Колумбии дополнительное высокооточное оружие, включая 13 боевых самолетов «Кфир» с управляемыми авиабомбами «Гриффин», разведывательные БЛА «Гермес-900» и «Гермес-450».

Азия и Океания. Объем поставок ПВН в этот регион за рассматриваемый период увеличился на 34 процента. В общей сложности на его государства пришлось 47 процентов общего объема импорта ПВН, в то время как в 2004–2008 годах – 40 процентов. Страны Южной Азии получили 45 процентов регионального объема, Восточной Азии – 27, Юго-Восточной Азии (ЮВА) – 23, Океании – 8 и Центральной Азии – один процент. Все три крупнейших мировых импортера ПВН в 2009–2013 годах были из Азиатского региона – Индия, Китай и Пакистан.

Военные закупки Нью-Дели увеличились на 111 процентов, что сделало страну крупнейшим на планете импортером вооружений в 2009–2013 годах. Доля составила 14 процентов мирового импорта ПВН, что почти в три раза превысило аналогичные показатели КНР или Пакистана, се региональных соперников. Самым крупным торговым контрагентом Индии оказалась Россия, поставившая 75 процентов общего импорта ПВН, остальные производители далеко отстали: у США – 7 процентов, у Израиля – 6 процентов. За тот же период военные приобретения Пакистана увеличились на 119 процентов, при-

Рисунок 1
ОБЪЕМЫ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ ОРУЖИЕМ В 1950–2013 ГОДАХ



Примечание. Данные рассчитаны по методике СИПРИ Trend-indicator value (TIV)

Рисунок 2
ИЗМЕНЕНИЯ В СПИСКЕ ОСНОВНЫХ СТРАН – ЭКСПОРТЕРОВ ПВН С 2004–2008 ПО 2009–2013 ГОД



чем 54 процента импорта пришлось на Китай и 27 процентов – на США.

В течение 2009–2013 годов Индия и Пакистан сделали значительные инвестиции в ударную авиацию. В частности, в последнее время Нью-Дели получил 90 из заказанных 222 российских Су-30МКИ, а также 27 из 45 палубных МиГ-29К/КУБ для своих авианосцев. Кроме того, имеется соглашение на 62 российских МиГ-29СМТ и 49 французских истребителей «Мираж-2000-5». Индия также выбрала, но пока не оформила заказ на 144 российских самолета пятого поколения Т-50 и 126 французских «Рафаль».

Пакистан получил 42 боевых самолета JF-17 из Китая и заказал еще более 100 самолетов этого типа. Исламабад также закупил в США 18 новых и ожидает из Иордании 13 бывших в эксплуатации F-16С.

В 2013 году отношения между КНДР и Республикой Корея (РК) вновь обострились. Пхеньян находится под действием санкций ООН на поставку вооружений, поэтому сконцентрировал усилия на создании собственных баллистических ракет и ядерного оружия в качестве основных боевых средств. Сеул использует свои экономические возможности для постоянной модернизации вооруженных сил.

Хотя РК располагает значительным потенциалом для собственного производства вооружений, она стала 8-м крупнейшим мировым импортером ПВН в 2009–2013 годах. 80 процентов закупок шло из США, причем часть из них нацелена на расширение возможностей обнаружения и уничтожения баллистических ракет.

В частности, страна получила в этот период из США 21 истребитель F-15К с управляемыми авиабомбами и ракетами. В прошлом году Сеул принял решение приобрести там же четыре разведывательных высотных БЛА с большой продолжительностью полета RQ-4A «Любл Хоук» и 40 истребителей с обычным взлетом и посадкой F-35A, а в Германии – 177 крылатых ракет «Таурус» KEPD-350.

Европа уменьшила импорт ПВН на 25 процентов. Здесь выделяется Великобритания с 12 процентами от общего регионального объема, за ней расположилась Азербайджан (12%) и Греция (11%). Многие европейские страны выбрали для пополнения своих arsenales бывшее в эксплуатации вооружение.

Азербайджан, ведущий территориальный спор с Арменией за Нагорный Карабах, увеличил в 2009–2013 годах закупки ПВН на 378 процентов. В основном из России, на которую пришлось 80 процентов поставок. Кроме того, оружие и военная техника приобретались на Украине, в Белоруссии, Израиле и Турции.

Греция в списке крупнейших мировых импортеров ПВН в 2004–2008 годах занимала 5-е место. Однако затем страну охватил глубокий экономический кризис и оборонные программы при-

шлось сократить на 47 процентов. Существенно задержалась поставка четырех подводных лодок, заказанных в Германии перед началом кризиса. В 2013-м были проведены расследования фактов коррупции при заключении военных сделок и их результаты поставили серьезные вопросы о влиянии лиц, принимающих решения, на закупки вооружений.

Средний Восток увеличил импорт вооружений на 3 процента. В 2009–2013 годах 22 процента всего объема в страны региона поступило в ОАЭ, 20 процентов – в Саудовскую Аравию и 15 процентов – в Турцию. Остающийся под действием санкций ООН на импорт вооружений Иран получил только один процент. На Среднем Востоке доминируют производители США, которые осуществили 42 процента всех поставок ПВН.

В 2009–2013 годах ОАЭ были четвертым крупнейшим мировым импортером оружия и техники, а Саудовская Аравия заняла 5-е место, значительно поднявшись с 18-й позиции в предыдущий период. Обе арабские монархии имеют большие заказы на поставки ПВН различного назначения и обширные планы на перспективу. Например, Сеул использует свои экономические возможности для постоянной модернизации вооруженных сил.

Хотя РК располагает значительным потенциалом для собственного производства вооружений, она стала 8-м крупнейшим мировым импортером ПВН в 2009–2013 годах. 80 процентов закупок шло из США, причем часть из них нацелена на расширение возможностей обнаружения и уничтожения баллистических ракет.

В частности, страна получила в этот период из США 21 истребитель F-15К с управляемыми авиабомбами и ракетами. В прошлом году Сеул принял решение приобрести там же четыре разведывательных высотных БЛА с большой продолжительностью полета RQ-4A «Любл Хоук» и 40 истребителей с обычным взлетом и посадкой F-35A, а в Германии – 177 крылатых ракет «Таурус» KEPD-350.

Европа уменьшила импорт ПВН на 25 процентов. Здесь выделяется Великобритания с 12 процентами от общего регионального объема, за ней расположилась Азербайджан (12%) и Греция (11%). Многие европейские страны выбрали для пополнения своих arsenales бывшее в эксплуатации вооружение. Азербайджан, ведущий территориальный спор с Арменией за Нагорный Карабах, увеличил в 2009–2013 годах закупки ПВН на 378 процентов. В основном из России, на которую пришлось 80 процентов поставок. Кроме того, оружие и военная техника приобретались на Украине, в Белоруссии, Израиле и Турции.

ОАО «НИИ «Элла»

Разработка и производство пьезокерамических материалов, пьезоэлектрических приборов:

- пьезокерамические элементы,
- многослойные актюаторы,
- армированные актюаторы,
- микродвигатели, микрореле
- датчики различных типов,
- пьезокерамические трансформаторы,
- пьезокерамические фильтры,
- гидроакустические модули,
- изделия на основе пьезопленок.

Разработка и производство приборов акустоэлектроники:

- фильтры и резонаторы на ПАВ,
- генераторы на ПАВ,
- линии задержки.

124460, г. Москва, Зеленоград, Панфиловский проспект, д.10
www.elpapiezo.ru
Тел.: (499) 710-00-31
Факс: (499) 710-13-02

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

— Виктор Владимирович, известно, что 17 марта на базе Авиационного комплекса Ильюшина состоялось совещание, возглавляемое вице-премьером Дмитрием Рогозиным. Могли бы вы рассказать об это подробнее?

— На этом совещании присутствовали не только первые лица авиационной отрасли, в частности глава Объединенной авиастроительной корпорации Михаил Асланович Погосян, были и представители Объединенной двигателестроительной корпорации, Минобороны. Увы, многое из того, что мы обсудили на данном совещании, относится к государственной тайне, поэтому подробнее я вам рассказать не смогу. Мы обсудили перспективы легких турбовинтовых военно-транспортных самолетов Ил-112В, пассажирских Ил-114. Я доложил об итогах работы нашего предприятия, перспективах. Все прошло очень конструктивно и были достигнуты положительные результаты. По многим проектам мы сдвинулись с мертвой точки.

Мы показали Дмитрию Олеговичу нашу производственную базу, конструкторское бюро, перспективные проекты. Рогозину было очень интересно посмотреть, как организована работа молодых специалистов. Я хочу сказать без ложной скромности, что в АК Ильюшина созданы очень хорошие условия для недавних выпускников вузов. В этом убедился и Дмитрий Олегович.

— В декабре 2013 года в ходе вручения премии «Авиастроитель года» создатели самолета Ил-76МД-90А получили больше всего наград в самых важных номинациях, в частности «За создание нового образца» и «Инновационный проект года», а вы лично — премию в номинации «За личный вклад в развитие авиационной промышленности». Как сейчас развивается судьба этой уникальной машины? Когда первые серийные образцы поступят на вооружение ВВС России? Есть ли проблемы с выполнением государственного оборонного заказа по данной тематике?

— Бытует мнение, что Ил-476 — это просто оцифрованный «трудяга» Ил-76. Но это не так. Да, мы сохранили аэродинамику Ил-76, чтобы не делать лишние продувки. Но в то же время у Ил-76МД-90А все системы новые, новое крыло, авионика, цифровое пилотажно-навигационное оборудование, цифровая топливная система и т. д. Это было трудно, но мы сделали. Уже сейчас в Ульяновске строится пять машин. В этом году, кров из носа, как в ГПВ и по контракту залито, первый самолет сдадим военным. Планируем, что передача состоится в третьем квартале, но, возможно, и раньше. А вообще если получится, то сдадим и два борта. В следующем году согласно Государственной программе вооружения мы сдадим уже две машины. Итого до 2016 года мы должны передать минимум три самолета. У нас нет сомнения в том, что мы все это сделаем. Тем более что все три машины уже в сборке на Ульяновском заводе.

— А есть ли интерес к Ил-476 у гражданских авиакомпаний и иностранных покупателей?

— Тут один вопрос: как мы сможем организовать продажу? Самолет дорогой, за наличность — «кэш» такие машины никто в мире не покупает. Придется организовывать лизинг. Но мы сейчас не ведем переговоры с авиакомпаниями, пока 39 законтрактованных машин не будут переданы Минобороны. Интерес к Ил-76МД-90А потенциальные покупатели уже проявляют. Правда, большинство ждут, когда наш самолет залетает «в серию». Но мы уверены, что как только Ил-76МД-90А начнет массово поступать для Минобороны России, сразу пойдут делегации, чтобы посмотреть и оценить, как самолет летает. И заказы будут. Уже есть интерес со стороны Индии, Алжира и даже Китая. Есть интерес со стороны Ирана и Ливии.

— АК Ильюшина уже планирует перспективное развитие Ил-476? Появятся ли на нем «черное крыло» и другие композитные материалы, как на европейском военно-транспортном А-400М производства «Эйрбаса»?

— Год назад АК Ильюшина получил предложение от Объединенной двигателестроительной корпорации посмотреть двигатель ПД-14. Мы, используя характеристики двигателя, просчитали, какие тактико-технические характеристики будут у Ил-476. Да, с ПД-14 при условии, что ОДК выдержит все заданные в проекте характеристики, наш самолет станет более экономичным. Дальность вырастет на одну тысячу километров и сократится расход топлива. Так что как дальнейшее развитие Ил-76МД-90А мы рассматриваем установку перспективного двигателя ПД-14.

Пока в конструкции Ил-476 мы используем магниевые сплавы, хотя есть проблемы с коррозией. По мере продвижения машин в серии, возможно, перейдем к стальным конструкциям. В процессе серийного производства оценим, что будет с весом, посмотрим, как станет Ил-476 вести в эксплуатации, а потом уже начнем менять на сталь.

В то же время военные категорически против «черного крыла» и не только на Ил-76МД-90А, но и на МТА и Ил-112В. Самолеты должны садиться на грунт, при взлете могут отлетать камни, что приведет к повреждению крыла. Как в полевых условиях решить проблему ремонта «черного крыла», ведь такой технологии в полевых условиях пока нет.

ПОЛЕТ В БУДУЩЕЕ

АВИАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС ИМЕНИ С. В. ИЛЬЮШИНА ПРОСЧИТЫВАЕТ, ЧТО ПРЕДЛОЖИТЬ ВОЕННЫМ И ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПОСЛЕ 2030 ГОДА



Накануне юбилея прославленного авиаконструктора Сергея Владимировича Ильюшина Генеральный директор — Генеральный конструктор Авиационного комплекса его имени Виктор Владимирович ЛИВАНОВ рассказал газете «Военно-промышленный курьер» о новейшем самолете Ил-76МД-90А, планах и перспективах строительства Ил-112 и Ил-114, о совместной работе по российско-индийскому МТА, а также о том, как будет выглядеть перспективный авиационный комплекс транспортной авиации (ПАК ТА).

Сейчас «черное крыло» есть на пассажирских «Боинг-747-8», «Боинг-787», «Дримлайнер» и «Эйрбас А-380, но они-то садятся на бетон! А на американском военно-транспортном С-17 крыло обычное, из военного оно только на А-400М. ВВС России это хорошо понимают. Ил-76МД-90А должны ремонтировать в полевых условиях. Возможно, военные со временем и согласятся на «черное крыло», но только когда будет отлажена технология его ремонта. А в России самолет МС-21 с таким крылом поднимется в воздух только в 2016 году. С другой стороны, глубокий анализ показывает, что при использовании «черного крыла» вместо обычного какого-то революционного снижения веса не получается. К примеру, японские авиастроители на своем перспективном транспортнике ставят классическое крыло.

— На авиасалоне «МАКС-2013» главком ВВС России генерал-лейтенант Виктор Бондарев заявил, что военные планируют в ближайшие три года приобрести 40 новых самолетов-заправщиков Ил-478. Как сейчас идут работы по самолетам-заправщикам и когда будет заключен контракт?

— Не только работы по самому самолету, но и по формированию контракта в основном уже закончены. Надо сделать отдельные штрихи. Сейчас у нас уже имеется ряд задумок. Есть предложение подписать контракт в день, когда мы сдадим военным первый серийный Ил-476.

— Виктор Владимирович, мы знаем, что на базе Ил-76 создано много специальных машин, в частности самолет ДРЛО А-50, «летающий лазер» А-60 и т. д. Появятся ли специальные варианты Ил-76МД-90А и на его базе противолодочный вариант на замену Ил-38?

— Конечно, на базе Ил-76МД-90А будет создано много специальных бортов. Более того, такие работы сейчас уже активно ведутся, но в связи с тем, что все они относятся к государственной тайне, я подробнее рассказать не могу.

Что касается противолодочного самолета, то он должен хорошо барражировать. К примеру, Ил-38 может барражировать не менее 11 часов. А вот у Ил-476 этот показатель гораздо хуже. Если честно, тут лучше подходит Ил-114, за который мы ратем. Опыт полетов на этой машине показывает, что Ил-114 может барражировать не менее 14 часов. А большей альтернативы мы не видим. Конечно, американцы сделали новейший противолодочный «Посейдон» на базе «Боинга-737-800». Но в то же время они оставляют в строю и весь парк турбовинтовых Р-3 «Орион», сделанных, как мы помним, на базе гражданского самолета «Электра» фирмы «Локхид». Задача постановки гидроакустических буйев, низковысотного поиска и т. д. никто не снимал. И американские военные это прекрасно понимают.

Останется в строю морской авиации ВМФ России и Ил-38, до конца 2020 года мы модернизируем все 28 машин по проекту «Новелла».

— В портфеле контрактов АК Ильюшина есть уникальный российско-индийский военно-транспортный самолет МТА. На какой стадии находится этот проект?

— Мы уже сделали аванпроект, который предъявили совместно российско-индийскому предприятию Multire Transport Aircraft limited, которое и организует все работы по данному проекту. В ближайшее время Авиационный комплекс Ильюшина должен приступить к следующему этапу — эскизному проекту.

К сожалению, у индийской стороны слишком часто меняется руководство проекта. Я летал в феврале в Индию, чтобы лично передать аванпроект. Сейчас индийцы его уточняют. Там была бюрократическая задержка, ведь мы передаем документацию не просто так, а через Рособоронэкспорт, хоть это и для совместного российско-индийского предприятия. После этого аванпроект должно проанализировать индийское Минобороны. Представители индийского авиастроительного концерна HAL уже его приняли на месте.

В то же время индийское Минобороны, хотя формально оно и не должно было принимать аванпроект, попросило нас направить ему на рассмотрение. Так что ждем окончательного заключения индийских военных, и я надеюсь, что сразу после этого будет подписан контракт на эскизный проект и рабочее проектирование.

МТА идет на смену Ан-12, поэтому часто возникает вопрос, почему МТА — с реактивными двигателями, хотя Ан-12 — винтовая машина. Но ни у индийцев, ни у нас нет двигателя достаточной мощности, чтобы сделать на его базе винтовую машину.

— В начале интервью вы упомянули, что на совместном совещании обсуждалась судьба Ил-112В и Ил-114. Можете ли вы рассказать, какое было принято решение?

— Пока окончательного решения по легкому военно-транспортному Ил-112В еще не принято, хотя есть значительные положительные сдвиги.

На прошедшем совещании мы обсудили ход работ, так сказать, определились, где мы сейчас находимся. Военные полностью поддерживают эту машину, но пока их не устраивают вопросы цены и сроков. На совещании я спросил у них: что будем делать? Они ответили: «Найдем компромисс».

Дмитрий Рогозин дал поручение Минпромторгу, ОАК и Минобороны в кратчайшие сроки согласовать все необходимые документы. Есть такое понятие «расчетно-калькуляционный материал — РКМ». Мы его передали Минобороны, но, к сожалению, он военных не устроил. Минобороны требует снижения по цене не только за опытно-конструкторскую работу, но и по серийным машинам. Поэтому на прошедшем 17 марта совещании АК Ильюшина было дано поручение — за две недели найти компромиссное решение, которое бы устраивало и нас, и ВВС России.

Если честно, Минобороны больше беспокоит цена серийной машины, чем ОКР, ведь ему дальше на протяжении 10 лет закупать эти самолеты. Но именно с ценой серийной машины есть нюанс. Всего 30 процентов этой суммы приходится на сборочный завод, а остальное — это смежники. Хотя кооперация у нас уже на

сто процентов согласована. Поэтому мы сейчас с Минпромторгом, кому и подчиняются эти заводы, в течение двух недель все будем прорабатывать и искать разумный компромисс.

Мы окончательно определились с двигателем для Ил-112В. Будем ставить ТВ-7-117СМ. По мере продвижения программы договорились с ОДК, что они продолжат работы над этим двигателем. «Двигателисты» нам обещали немного поднять мощность, ну и, конечно, надежность. Также мы уже договорились с Минобороны, что одновременно будут заключаться два контракта — и на ОКР, и на серию.

— А сколько военные планируют закупить машин и будут ли ее гражданские версии?

— Сейчас в Госпрограмме вооружения до 2020 года (ГПВ-2020) заложено только 62 самолета Ил-112В. Вот на эти 62 самолета и будет заключаться контракт. Конечно, потребность Минобороны и других силовых структур гораздо больше, но в ГПВ пока указано только это количество. Поэтому юридически Минобороны может заказать только такое количество. Но нас это не пугает, 62 борта мы рассматриваем как первый этап.

На совещании Дмитрий Рогозин также поставил нам задачу сделать гражданскую версию Ил-112. Я сразу скажу, рассматривались два варианта винтовых машин гражданской авиации — модель на базе Ил-112 или возобновление производства в России Ил-114. Парадокс, но в РФ нет своего турбовинтового самолета.

— Вы упомянули Ил-114. Каковы перспективы возобновления производства этой машины в России?

— Если честно, то на совещании мнения несколько разделились. Некоторые участники были против. Но у Ил-114 есть несомненные плюсы. Самолет сертифицирован с двумя двигателями — и российским, и канадским. Если отношения с Канадой осложнятся, то мы ставим российский двигатель. Противники самолета говорят, что Ил-114 у нас не летает на грунте. Хочу сказать, это ошибочное мнение. Летает. Мы просто не успели провести его сертификацию на полеты с грунта. У научно-производственного предприятия «Радар-ММС», которое возглавляет Георгий Владимирович Аниев, есть летающая лаборатория на базе Ил-114. Там ее эксплуатируют почти десять лет. Конечно, это экспериментальный самолет и не подчиняется требованиям гражданской авиации, поэтому мы разрешаем «Радар-ММС» садиться на Ил-114 на грунт. И борт садится и на грунт, и на снег.

Наша главная задача — решить вопрос цены. Мы знаем, сколько стоит Q-400, АTR-42 и 72. Сейчас, по предварительным расчетам, мы находимся где-то посередине. Поэтому если мы будем производить в России, то должны сделать так, чтобы наш Ил-114 стоил дешевле, чем иностранные аналоги.

— А как вы оцениваете спрос на Ил-114 и возможность его производства в России? Будете привлекать специалистов с Ташкентского авиазавода?

— Дмитрий Рогозин нам поставил задачу в течение двух недель определиться с параметрами рынка Ил-114 не только коммерческого, но и гражданского и представить данные в Военно-промышленную комиссию.

Если честно, то мы пока не рассматривали, на каком авиазаводе можно возобновить выпуск Ил-114. Этот вопрос мы будем обсуждать отдельно.

Вообще-то, как ни удивительно это звучит, но под Ил-114 экономически выгодно построить полностью новый завод. Ведь наши существующие заводы несут неподъемную ношу накладных расходов, управленческого аппарата, а все это ведет к удорожанию выпускаемых ими самолетов. И это не шутка. Давайте посчитаем. На работы по Ил-114 мы закладываем четыре с половиной — пять лет, завод будем строить параллельно. Мы говорим пять лет до выпуска первого серийного, а за это время мы построим два завода! Были бы деньги. Сейчас строительные мощности настолько развиты, что построить новый завод под ключ совсем не сложно.

Конечно, мы не исключаем и совместную работу с Ташкентским авиазаводом, хотя у нас есть чертежи Ил-114, правда, не цифровые, а бумажные. Ташкент может делать, к примеру, крыло или часть фюзеляжа. Все эти элементы конструкции легко можно перевозить самолетом Ил-76. Так что если будет принято положительное решение по Ил-114, то поедем и начнем договариваться.

Пока Ташкент производит для своих авиалиний Ил-114, поэтому хорошие специалисты у них есть. В то же время я не исключаю, что ташкентские специалисты могут перейти к нам на работу.

— Виктор Владимирович, недавно стало известно, что Авиационный комплекс Ильюшина начал работы по модернизации тяжелого военно-транспортного самолета Ан-124. Не могли бы вы рассказать об этом более подробно?

— Эти работы ведутся в рамках государственного заказа. Минобороны объявило конкурс на первый этап, то есть разработку аванпроекта. АК Ильюшина его выиграл, работа получила название «Колос». До конца года мы сдадим военным аванпроект, и если он удовлетворит Минобороны, заключим контракт на разработку конструкторской документации. Если говорить грубо, то в нашем проекте мы планируем унифицировать Ил-76МД-90А и Ан-124, ведь парк военно-транспортной авиации должен быть максимально унифицирован. Но главная проблема — это двигатели. Сейчас ведем переговоры с заводом «Прогресс» по их Д-18 третьей серии. Как ни удивительно, несмотря на то, что Ан-124 — это машина украинского «Антонова», в России мы нашли порядка десяти человек, включая главного конструктора этого самолета, которых взяли к себе на работу. Согласно заданному военными тактико-техническому заданию модернизированные Ан-124 будут не только отвечать всем требованиям ИКАО, но и иметь современное навигационное оборудование, авионику и бортовые системы самооборонения.

— А по каким перспективным машинам АК Ильюшина ведет работы?

— У нас это называется ПАК ТА — перспективный авиационный комплекс транспортной авиации. Хотя эта работа на отдаленную перспективу, но мы уже сейчас просчитываем, что сможем предложить военным после 2030 года. И не только военным, но и гражданской авиации. Сейчас мы рассматриваем схему «несущее крыло», был еще вариант «несущее крыло». И мы уже задумываемся, что предлагать после 2030 года. Пока по этому проекту ведется научно-исследовательская работа в ЦАГИ, а также на Экспериментальном машиностроительном заводе имени Мясничева. Продувки в аэродинамических трубах сделаны несколько лет назад. Предложенная схема показала положительный результат. ЦАГИ более пристально занялся этим проектом. Перспектива у ПАК ТА огромная. Сейчас задача в рамках научно-исследовательской работы определить геометрию, характеристики, протестировать к двигателям и только потом давать предложение. Так что наш план выглядит примерно так — сначала мы сдаем Ил-112В, потом МТА, а уже ближе к 2030 году переходим к ПАК ТА. Важно, что военные формулируют в своем ТТЗ по перспективной машине. А как они определяются, что хотят, тогда мы все и сделаем.

— Виктор Владимирович, спасибо вам огромное за содержательное интервью, от лица коллектива газеты «Военно-промышленный курьер» позвольте поздравить вас и весь авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина с юбилеем — 120-летием нашего создателя, величайшего авиаконструктора, трижды Героя Социалистического Труда Сергея Владимировича Ильюшина.

— Спасибо.

Беседовал Алексей ПАММ



на тему «Использование результатов космической деятельности в социально-экономической сфере». Конкурсные работы принимаются с 17 марта по 1 октября 2014 года. Цель — создание условий для раскрытия и реализации способностей студентов российских вузов, молодых специалистов и ученых, поддержка и стимулирование их научной деятельности, сохранение и восполнение интеллектуального потенциала России в области мирного освоения космического пространства, дальнейшее развитие интеграции науки и практики. Конкурс будет проводиться по следующим направлениям: применение современных информационных технологий при проектировании и создании космических систем и комплексов, внедрение инновационных и отраслевых решений на основе спутниковой навигации ГЛОНАСС, применение информационных технологий для систем дистанционного зондирования Земли при мониторинге опасных геологических процессов на территории России, разработка инновационных решений и технологий для внедрения в создаваемую инфраструктуру будущего космодорога Восточный, новые методы для реализации программ по изучению ближайших планет Солнечной системы.

КОНКУРС ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ

Федеральное космическое агентство при поддержке Института космических исследований (ИКИ) РАН объявляет конкурс инновационных научных работ «Россия в космосе: от мечты к реальности»

«РИПЕРЫ» ОСВОИЛИСЬ В НЕБЕ АФГАНИСТАНА

Беспилотники «Рипер» (MQ-9 Reaper) из состава 39-й эскадрильи вооруженных сил Великобритании достигли налета в Афганистане в объеме 50 тысяч летных часов.

Об этом сообщила радиовещательная служба ВС Великобритании. БЛА «Рипер» применяются в Афганистане для поддержки наземных сил в составе как 39-й, так и 13-й эскадрильи. При этом управление аппаратами через спутниковые каналы осуществляется с наземных станций управления, размещенных на авиабазе британских ВВС в Ваддингтоне (Великобритания) и на базе ВВС США «Крич» (штат Невада). Операторы БЛА, полезной нагрузки и наземный технический

персонал из состава 83-й экспедиционной авиагруппы ВВС Великобритании 83 EAG (Expeditionary Air Group) обеспечивают эксплуатацию «Рипер» в зоне запуска и посадки в Кандагаре (Афганистан). Пять беспилотников «Рипер», состоящих на вооружении ВВС Великобритании, могут оснащаться четырьмя ракетами «Хеллфайр» и двумя бомбами с лазерным управлением GBU-12 массой 226 килограммов производства компании «Рейтеон». В ходе полетов суммарной продолжительностью 54 тысячи летных часов, проведенных в небе Афганистана с конца 2007-го до января 2014-го, БЛА 13 и 39-й эскадрильи ВВС Великобритании произвели 459 запусков авиационных средств



поражения. Как отмечалось осенью 2013 года, США задерживают поставку ВВС Великобритании второй (финальной) партии из пяти БЛА MQ-9 «Рипер» компании «Дженерал атомикс». Поставка аппаратов была приостановлена на несколько месяцев из-за необходимости внесения ряда технических модификаций в конструкцию БЛА. По этой причине ВВС Великобритании не смогут раз-

вернуть беспилотники «Рипер» в Афганистане до середины 2014-го, когда до вывода британских военнослужащих из Афганистана останется несколько месяцев. Закупка дополнительной (второй) партии из пяти американских БЛА «Рипер» для ВВС Великобритании объявлена в 2009 году и должна была удвоить парк этих аппаратов, находящихся на вооружении британской армии.