

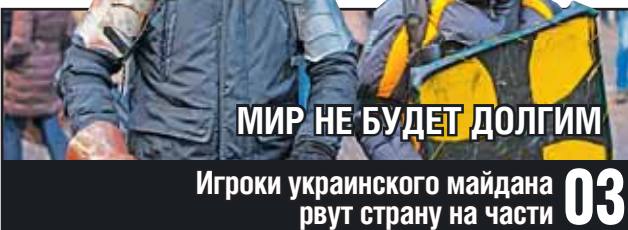
ОБЩЕРОССИЙСКАЯ  
ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

## ВПК

№ 6 (524)

19–25 февраля 2014 года

Выходит по средам



МИР НЕ БУДЕТ ДОЛГИМ

Игроки украинского майдана  
рвут страну на части **03**

ГОРЬКАЯ ПРАВДА О БЛОКАДЕ

Голода в Ленинграде  
можно было избежать **04**«КОРНЕТ-ЭМ» —  
ИСПЫТАНИЯ ПРОЙДЕНЫ,  
ПОСТАВКИ НАЧАЛИСЬ«Высокоточные комплексы»  
Тульского КБП развивают успехи РК «Корнет» **05**КАРУСЕЛЬ  
АФГАНСКОЙ ВОЙНЫТайные переговоры ГРУ  
с лидерами вооруженной оппозиции **11**

ТЕМА

## ИСТРЕБИТЕЛЬ, ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ

УНИКАЛЬНЫЙ  
ПЕРЕХВАТЧИК МиГ-31,  
СПОСОБНЫЙ РЕШАТЬ  
САМЫЕ РАЗЛИЧНЫЕ  
ЗАДАЧИ ВКО,  
НЕОБХОДИМО СРОЧНО  
ВЕРНУТЬ В СТРОЙАлександр ТАРНАЕВ,  
член Комитета  
Государственной думы  
по обороне

Для России все большую актуальность приобретает вопрос обеспечения стратегической безопасности нашего государства на северном направлении и защиты интересов страны в Арктическом регионе. Борьба за Арктику носит геополитический характер, поскольку защищать там действительно есть что: по данным ООН, запасы нефти в Арктике составляют 90–100 миллиардов тонн. Эта цифра превышает ресурсы России и Саудовской Аравии вместе взятых и объясняет, почему в условиях климатических изменений Арктика становится зоной столкновения интересов мировых держав.

Продолжение на стр. 08

ЧЕТВЕРТЫЙ ВОЗДУШНЫЙ  
ПУНКТ УПРАВЛЕНИЯ

Самолет Ил-96-300ПУ с бортовым номером RA-96021 – четвертый летящий пункт управления, построенный Воронежским авиазаводом для специального летного отряда (СЛО) «Россия» Управления делами президента РФ, совершил 30 января перелет из Воронежа на место постоянного базирования в московском аэропорту «Внуково».

Первый Ил-96-300ПУ (RA-96012) был создан для президента России Бориса Ельцина и введен в эксплуатацию в 1995 году, второй (RA-96016) поднялся в воздух в апреле 2003-го, третий (RA-96020) – в августе 2012-го. Все лайнеры данного типа оснащены двигателями ПС-90А разработки пермского конструкторского бюро «Авиадвигатель». На основании распоряжения президента РФ между Управлением делами президента России и Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) заключен контракт на поставку до 2015 года еще одного Ил-96-300ПУ. Пр-

вительственный летный отряд на протяжении всей истории своего существования эксплуатирует воздушные суда, оснащенные пермскими двигателями. В их числе межконтинентальный самолет Ил-62М, самый надежный в истории отечественной авиации ближнемагистральный авиалайнер Ту-134, самый популярный в конце 80-х годов XX века Ту-154М, современные средне- и дальнемагистральные лайнеры Ту-204/214, Ил-96. На сегодня ФГБУ «СЛО «Россия» является лидером по числу находящихся в эксплуатации самолетов с пермскими двигателями. В парке авиаотряда находится 20 самолетов, оснащенных ПС-90А, из них восемь авиалайнеров типа Ил-96-300, десять Ту-214 и два Ту-204-300А. Двигатели разработки Пермского КБ обладают высоким уровнем топливной эффективности и полностью устраивают специальный летный отряд как эксплуатанта.

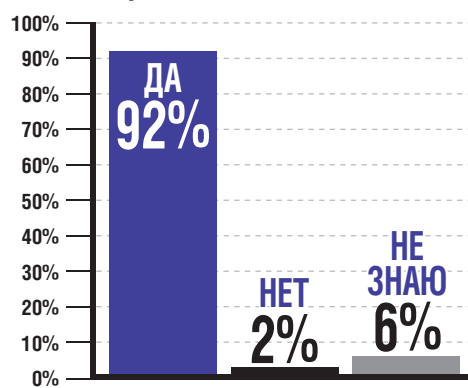
ВЫЙДЕТ НА РЫНОК  
В 2023–2025 ГОДАХ

Широкофюзеляжный самолет совместной разработки российских и китайских авиастроителей планируется к выходу на рынок в 2023–2025 годах.

Технический облик новой широкофюзеляжной машины еще до конца не определен. В ближайшие месяцы должна завершиться работа специалистов обеих стран над технико-экономическим обоснованием проекта, после чего будет принято решение о возможности запуска совместной разработки нового самолета. Сейчас предполагается сотрудничество по всему циклу создания и сопровождения нового лайнера – от проектирования и разработки до серийного производства и послепродажной поддержки. Началом работы над проектом послужило подписание соответствующего меморандума в апреле 2012-го. Спрос на широкофюзеляжные самолеты до 2033 года может составить около восьми тысяч единиц, из них на пассажирские придется свыше семи тысяч машин.

Результаты опроса посетителей сайта [www.vpk-news.ru](http://www.vpk-news.ru)

Согласны ли вы с тем, что прозападная (проамериканская) Украина создаст колоссальные военно-политические и геостратегические проблемы для России?



ТЕНДЕНЦИИ

ДЕСТАБИЛИЗАЦИЯ  
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИЕвгений САТАНОВСКИЙ,  
президент Института  
Ближнего ВостокаПОВТОРЕНИЕ  
«АРАБСКОЙ ВЕСНЫ»  
НА ЮЖНЫХ ГРАНИЦАХ  
РОССИИ  
БОЛЕЕ ЧЕМ ВОЗМОЖНО

«Арабская весна» стала возможной во многом вследствие отсутствия в странах Ближнего и Среднего Востока социально-политических лифтов, консервации правящей элиты и разрыва между поколениями.



Читайте материал на стр. 02

12 Як-130 – СОЗДАВАЕМОЙ  
ПИЛОТАЖНОЙ ГРУППЕ

Корпорация «Иркут» подписала с Минобороны России контракт на поставку 12 учебно-боевых самолетов (УБС) Як-130, которые предназначены для создаваемой Военно-воздушными силами РФ новой пилотажной группы.

Пять машин поставятся в этом году. Остальные – в 2015-м. Эта пилотажная группа будет создана на базе Борисоглебского летного училища. Як-130 отлично подходит для пилотажной группы, поскольку обладает уникальными летными характеристиками, может выполнять сложнейшие фигуры высшего пилотажа. Во время демонстрационного полета на открытии авиасалона в Сингапуре в этом году Як-130, в частности, выполнил петлю на высоте 200 метров, так называемые развер-

нутые бочки с использованием угла атаки порядка 30–35 градусов. Полет был с восьмикратными перегрузками. Кроме того, пилоты продемонстрировали здесь управляемый штопор. Главком ВВС России генерал-лейтенант Виктор Бондарев в конце прошлого года сообщил, что министр обороны генерал армии Сергей Шойгу утвердил решение о создании новой пилотажной группы на УБС Як-130. Главком уточнил, что это будет новая пилотажная группа в дополнение к имеющимся в ВВС России пилотажным группам «Русские витязи» на самолетах Су-27, «Стрижи» на истребителях МиГ-29, «Соколы России» и вертолетной группе «Беркуты». Двухместный реактивный УБС нового поколения Як-130 разработки и производства корпора-

ции «Иркут» предназначен для обучения и подготовки летного состава, а также боевого применения в простых и сложных метеословиях по воздушным и наземным целям. По своим летно-техническим и маневренным характеристикам самолет близок к показателям современных истребителей на дозвуковой скорости полетов, что позволяет решать задачу обучения пилотов для машин поколений «4+» и «5+». Кроме того, он неприхотлив к условиям базирования и способен садиться на неподготовленные площадки. Самолет оснащен двумя двигателями АИ-222-25 тягой 2,5 тонны каждый. Максимальная скорость полета – 1060 километров в час. Практический потолок – 12 500 метров. Дальность полета при максимальной заправке топливом – 2000 километров. Ресурс – 10 000 летных часов. Як-130 имеет девять точек подвески (шесть подкрыльевых, две концевые и одна подфюзеляжная), на которых может нести до 3000 килограммов боевой нагрузки, в том числе ракеты класса «воздух-воздух», «воздух-поверхность», а также авиабомбы калибра 250 и 500 килограммов, разовые бомбовые кассеты, другое авиационное вооружение. На самолет предусмотрена установка подвесных топливных баков, контейнеров с подвесной пушечной установкой (под фюзеляжем), разведывательной аппаратуры, средств радиоэлектронного противодействия.

## ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ МС-21

Летные испытания российского двигателя ПД-14 для перспективного самолета МС-21 начнутся в 2015 году.

По двигателю подписан планграфик проведения сертификационных работ. Он утвержден в Минпромторге РФ. В соответствии с графиком сертификация будет проводиться в сжатые сроки и в 2015 году должны быть начаты первые испытания на летящей лаборатории. Двигатель ПД-14 разрабатывается Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК) для пассажирского самолета нового поколения МС-21. Непосредственное участие в разработке двигателя принимают ОАО «Авиадвигатель» (Пермь) и НПО «Сатурн» (Рыбинск), входящие в дивизион «Двигатели для гражданской авиации» ОДК. Основными преимуществами ПД-14 относительно совре-

менных аналогов являются сокращение удельного расхода топлива на 10–15 процентов, снижение стоимости жизненного цикла на 15–20 процентов, уменьшение шума и уровня эмиссии. Разработкой самолета МС-21 занимается корпорация «Иркут». МС-21 будет способен перевозить 150–215 пассажиров на расстояние до 5,5 тысяч километров. Первый полет планируется в 2014 году. Сертификацию по российским нормам летной годности предполагается завершить в 2015-м, по международным – в 2016-м. Пассажирский самолет нового поколения МС-21 – основной перспективный проект авиационной промышленности России в сегменте гражданской авиации. Корпорация «Иркут» определена единственным исполнителем госзаказов на разработку и сертификацию машин семейства МС-21.

С РОССИЙСКИМИ  
МОТОРАМИ ТВ7-117В

Четвертый опытный транспортно-пассажирский вертолет Ми-38 с российскими двигателями ТВ7-117В будет построен в текущем году.

Эта машина станет финальной в опытной серии из четырех машин, сертификацию которых планируется завершить в 2015-м. Основные отличия прототипа ОП-4 от ОП-3

заключаются в установке ударопрочной топливной системы производства компании «Аэразур» (Aerazur) и увеличенных проемах иллюминаторов. С 2015 года Казанский вертолетный завод нашего холдинга должен начать серийное производство Ми-38. В настоящее время «Вертолеты России» ведут активный маркетинг Ми-38 в странах Азиатско-

Тихоокеанского региона. При этом российский разработчик намерен поставлять Ми-38 в регион с российскими двигателями. Создание двигателя ТВ7-117В является одним из приоритетных проектов. Новый двигатель отличается увеличенной мощностью и топливной экономичностью. В ближайшее время начнется изготовление опытной партии ТВ7-117В для проведения сертификации, которая запланирована на конец 2014 года.



ЦЕНА ВОПРОСА

Марк СОЛОНИН

Руководствуясь этим указанием, постараемся наметить общие рамки и направления для проверки и критики одного из самых трагичных моментов истории нашей страны – массовой гибели жителей Ленинграда в 1941–1942 годах.

ПОЛТОРЫ ТЫСЯЧИ ТОНН

К началу Второй мировой войны численность населения Ленинграда составляла 3,19 миллиона человек, что чуть менее двух процентов от общей численности населения СССР в границах 1939 года. В городе было сосредоточено (по оценке Сталина) «процентов 30–35 оборонной промышленности нашей страны». Важнейший центр танковой, радиоэлектронной и судостроительной промышленности, крупный порт и железнодорожный узел, район базирования Балтфлота (главной базой флота с июля 1940-го официально считался Таллин), сосредоточие научно-исследовательских и конструкторских организаций – таким был предвоенный Ленинград.

Летом-осенью 1941 года численность населения Ленинграда начала существенно меняться. Более 150 тысяч мужчин были призваны в армию (включая дивизии народного ополчения). Без малого полмиллиона человек эвакуированы из города до 27 августа (то есть пока действовало железнодорожное сообщение с «большой землей»), в том числе 220 тысяч детей<sup>1</sup>, 164 тысячи работников эвакуированных предприятий, 105 тысяч разного прочего населения. К сожалению, происходил и противоположный процесс: в город вливался поток беженцев с оккупированных немцами территорий Прибалтики, Псковской и Новгородской областей, официально было учтено 148 тысяч человек.

В хаосе войны наиболее достоверной оценкой численности населения блокадного Ленинграда следует считать количество выдаваемых хлебных карточек. Карточки – это жизнь, и никто, кроме весьма малочисленных шпионов, не стал бы по доброй воле отказываться от регистрации в качестве получателя карточек. Это приводит нас к цифре – 2,54 миллиона гражданского населения, оставшегося (оставленного) в окруженном городе. Численность личного состава воинских частей Ленинградского фронта и Балтфлота, оказавшихся внутри кольца окружения, была величиной переменной, но сопоставляя количество выдаваемого для нужд армии продовольствия с нормами выдачи на одного бойца, мы получаем ориентировочную цифру – 350 тысяч красноармейцев и краснофлотцев. Итого 2,9 миллиона человек. Округленно – три миллиона.

Сколько еды надо человеку на один день? Если питаться по нормам и представлениям нашего времени, когда величайшей мировой проблемой является ожирение, то дневной рацион должен состоять главным образом из овощей, фруктов и обезжиренного кефира. Такой еды нужно более двух килограммов в день. При типичном для России первой половины XX века режиме питания (хлеб, молоко, каша из крупы, картошка, немного сала, мяса и рыбы) надо от одного до полутора килограммов в день. Для того чтобы обеспечить минимальные потребности организма, достаточно 800 граммов хлеба (два современных батона) в день. Именно таким был рабочий (то есть самый большой) паек в СССР во время войны. Это, конечно же, жизнь в состоянии постоянного недоедания, но о голодной смерти тут не может быть и речи.

Для выпечки 800 граммов хорошего хлеба (а вовсе не той жуткой смеси из жмыха, отрубей, мучной пыли и целлюлозы, которую получали ленинградцы в декабре 1941-го) нужно 540 граммов муки. Для «военного хлеба» хватит и 500 граммов. Таким образом, для обеспечения жизни трех миллионов человек необходимо и достаточно 1,5 тысячи тонн муки в день. Запомним эту очень важную цифру.

ИЗ ЛЕНИНГРАДА  
ВЫВОЗИЛИ ПРОДОВОЛЬСТВИЕ

Накануне войны на складах и базах Ленинградского территориального управления государственных материальных резервов хранилось 146 тысяч тонн хлебобулочного (мука, крупа и овес). Одни только эти запасы позволяли обеспечить войска Ленфронта и жителей города на три месяца полной блокады при нулевом завозе продовольствия с «большой земли». Однако одним хлебобулочным крошкой Ленинградского управления госрезервов не ограничивались. Там было еще 37 тысяч тонн сахара – продукт по понятиям нынешнего времени вредный, но весьма калорийный и легкоусвояемый (что бывает критически важно для спасения жизни ослабленного голодом человека). И это еще не весь перечень. Кроме муки и крупы стоимостью 30,5 миллиона рублей и сахара стоимостью 43 миллиона были еще «продовольственные товары (консервы, масло, мясо, махорка, сухари и пр.)» совокупной стоимостью 195 миллионов рублей.

В докладной записке начальника управления товарища Горчакова (от 5 января 1942 года, совершенно секретно) не указаны номенклатура и вес «продовольственных товаров» в их материальном выражении. Но даже принимая соотношения стоимости муки и высококалорийных продуктов как 1 к 10, мы получаем солидную прибавку в размере ориентировочно 15 тысяч тонн еды. Таким образом, общие запасы на складах системы госрезерва позволяли кормить полностью блокирован-



БЛОКАДА ЛЕНИНГРАДА

«Говорят, что победителей не судят, что их не следует критиковать, не следует проверять. Это неверно. Победителей можно и нужно судить, можно и нужно критиковать и проверять. Это полезно не только для дела, но и для самих победителей». Такие замечательные слова произнес 9 февраля 1946 года Сталин, выступая на встрече с избирателями Сталинского избирательного округа города Москвы.

ный город в течение четырех-пяти месяцев. А если ограничить потребление минимальным физиологическим выживанием, то хватило бы и на полгода, если не больше.

Так «мало» было накоплено к началу войны. За два с лишним месяца можно было завезти в город горы продовольствия. О масштабе возможностей Ленинградского железнодорожного узла говорят, в частности, такие цифры: 29 августа (по злой иронии судьбы – за день до того, как немцы заняли станцию Мга, перерезав последнюю железнодорожную магистраль, соединявшую Ленинград с «большой землей») специальной комиссией ГКО был установлен очередной план эвакуации ленинградских заводов, в соответствии с которым предполагалось за 10 дней отправить на восток 12 313 вагонов; на следующий день на путях стояло 2200 вагонов, загруженных промышленным оборудованием. 2200 вагонов, одновременно скопившихся на товарных станциях Ленинграда, – это порядка 40 тысяч тонн грузоподъемности.

Однако продовольствие в город не завозилось, а напротив, вывозилось. Упомянутая выше докладная записка начальника Ленинградского управления госрезерва заканчивается следующими фразами: «Весь хлебобулочный, хранившийся на базах Управления, разбронирован и частично эвакуирован в течение первых трех месяцев войны... Накопленные резервы и текущие запасы могли бы обеспечить более длительный срок, если бы с начала военных действий было установлено строжайшее нормирование в отпуске продовольствия, материалов и топлива и задержана из Ленинграда эвакуация части фондов (подчеркнуто мной. – М. С.)». В результате после строжайшего поиска и учета всех наличных ресурсов (а не только складов системы госрезерва) по состоянию на 26 сентября внутри кольца блокады находилось всего 36 тысяч тонн хлебобулочного (включая отруби, жмых и солод). Нормальной муки было лишь 20 тысяч тонн. Этого могло хватить на две недели, максимум по голодным нормам – на месяц.

Так прозвучал первый удар похоронного колокола. Чтобы его печальный отзвук не долетел до потомков, был затопило вырван и раздут до небес миф о Великом Пожаре. Якобы все еда находилась на Бадаевских складах, каковые сгорели во время бомбежки. Пожар и бомбежка были в реальности. Драгоценное продовольствие не было рассредоточено и хранилось в деревянных складах. Сгорело 3 тысячи тонн муки и 2,5 тысячи тонн сахара. Сахар расплавился и превратился в карамель, которая в дальнейшем была переработана и использована. Фактические потери сахара составили не более 700 тонн. С учетом сгоревшей муки этого могло бы хватить на три-четыре дня снабжения города. Не более того.

АРИФМЕТИКА И ГЕОГРАФИЯ

Ленинград находится не на острове. И даже не на полуострове, соединенном с материком крошечной перемычкой (как Севастополь в Крыму). С юга и севера от Ленинграда – необятные просторы суши, пересеченные «нитками» железных дорог.

Северный транспортный коридор (железная дорога Петрозаводск – Сортавала – Ленинград, идущая в обход северного берега Ладужского озера) был потерян 14–15 июля в результате наступления финской армии, которая за четыре дня взломала оборону советских войск и продвинулась от границы до берега Ладоги. Южный коридор был потерян 30 августа, когда 20-я мотопехотная дивизия вермахта заняла станцию Мга. Недели спустя, 8 сентября немцы силами одного пехотного полка заняли Шлиссельбург, окончательно перекрыв таким образом сухопутное сообщение Ленинграда с «большой землей».

С запада от Ленинграда – воды Финского залива, а на воде – краснознаменный Балтфлот. Заслуживающий упоминания сил немецкого флота в водах Финского залива не было вовсе, военно-морской флот Финляндии соотносился с КБФ как москья со слонем. В такой ситуации существовала вполне реальная возможность завоза продовольствия в Ленинград по морю, из портов нейтральной

Швеции. Если кто забыл – именно так, с боем проводя каждый караван грузовых судов, без малого шесть лет провозовала Англия. Однако вариант снабжения Ленинграда через Балтику никогда даже не обсуждался – и это абсолютно разумно, так как существует еще и четвертая сторона света, восток.

На востоке было 60 километров (не считая изгибы береговой линии) свободного берега Ладужского озера. Финские войска на Карельском перешейке в конце августа вышли на линию границы 1939 года и там остановились. 4 сентября Маннергейм отдал приказ о переходе к обороне, и без малого на три года над линией этого «фронта» повисла тишина. Если проложить маршрут транспортных караванов по кратчайшему расстоянию, через так называемую шлиссельбургскую губу, то до «большой земли» (портовый поселок Кобона) было не более 30 километров водного пространства. Если же идти в Новую Ладогу (город и порт у впадения реки Волхов в Ладужское озеро), то наберутся все 100 километров. В любом случае даже самая тихходная баржа могла дойти от Новой Ладоги до западного, ленинградского берега озера за 10–12 часов.

Плавсредств для транспортных перевозок было не много, а очень много. Северо-Западное речное пароходство, Ленинградское областное пароходство, Ладужская военная флотилия, трест «Ленрыба». Только первая из упомянутых структур к началу 1941 года имела в своем в составе 323 буксира и 960 несамостоятельных судов общей грузоподъемностью 420 тысяч тонн, в навигацию 1940-го суда СЗРП перевезли 3,4 миллиона тонн грузов. И если у речного флота еще могли быть проблемы с плаванием по бурным водам осенней Ладоги, то суда Ладужской военной флотилии и треста «Ленрыба» как раз для работы на Ладужском озере и были предназначены. Стоит также отметить, что после всешней потери 1941 года (главной составляющей которых была опять же эвакуация плавсредств из Ленинграда на восток) к открытию навигации 1942-го подготовленный к перевозкам по Ладоге грузовой флот все еще насчитывал 116 единиц самоходных и несамостоятельных судов общей грузоподъемностью 32,8 тысячи тонн.

30 августа 1941 года (то есть сразу после потери станции Мга) вышло Постановление ГКО № 604 о мерах по снабжению Ленинграда водным путем. Предполагалось использовать 25 буксиров и 75 озерных барж грузоподъемностью по одной тысячи тонн каждая, причем непрерывно должно было курсировать не менее 12 барж, для перевозок ГСМ предлагалось выделить один танкер и восемь нефтеналивных барж. На эту цифру (12 барж в день) можно взглянуть с двух сторон. В сравнении с наличным тоннажем это удивительно мало. С другой стороны, такой грузопоток позволил бы не только обеспечить снабжение жителей Ленинграда по общесюзным нормам, но и достаточно быстро накопить многомесячные запасы. В частности, было принято решение к 1 октября отгрузить 143 тысячи тонн муки и крупы, 28 тысяч тонн мяса и рыбы, три тысячи тонн масла, то есть всего 174 тысячи тонн продовольствия.

ГОРА РОДИЛА МЫШЬ

Ничего этого в реальности не произошло. Гора родила мышь. За первые 30 дней навигации на западный берег Ладужского озера было доставлено всего 9,8 тысячи тонн продовольствия – в среднем по 330 тонн в день! И хотя в дальнейшем грузопоток увеличился, с 1 октября до середины ноября (когда судоходство по Ладоге пришлось в условиях ранней и очень холодной зимы прекратить) по воде перевезли лишь 45 тысяч тонн продовольствия (44 тысячи тонн зерна, муки, крупы и сухарей, примерно 400 тонн стуженного молока и порядка 600 тонн мяса, рыбы, жиров).

Такие поставки не только не позволили накопить запасы продовольствия, но и не обеспечили снабжение блокадного города по минимально допустимым нормам. 8 ноября, ровно через два месяца после захвата Шлиссельбурга, немцы заняли Тихвин. Это означало, что последняя железнодорожная магистраль, позволявшая подвозить грузы непосредственно к юго-восточному берегу Ладужского озера, перерезана (возможность подвоза северным путем – через станцию Ло-

ЦИФРЫ, ФАКТЫ, ВОПРОСЫ



дейное поле была потеряна еще раньше, после того как финская армия вышла на реку Свирь и создала плацдарм на ее южном берегу). Теперь грузы для Ленинграда приходилось везти с дальних станций кружными лесными дорогами длиной в сотни километров.

70 транспортных «Дугласов», выделенных для организации «воздушного моста», решить проблему продовольственного снабжения огромного города, конечно же, не могли. Впрочем, у них и задачи были другие: из города самолетами вывозили квалифицированных специалистов, оптическое и электронное оборудование. В город по воздуху завозили продукты, едва ли предназначенные для простых людей: 346 тонн мясокоченостей, 257 тысяч банок мясных и рыбных консервов, 52 тонны шоколада, 18 тонн сливочного масла, 9 тонн сыра...

9 декабря в ходе начавшегося контрнаступления Красной армии немцев удалось выбить из Тихвина, и через десять дней весь участок железной дороги от Тихвина до Волхова был очищен от неприятеля. Намертво замерло к тому времени и Ладужское озеро, превратившееся в огромную «дорогу с твердым покрытием» (фактически первые машины по льду Ладоги прошли уже 22 ноября). И тем не менее снабжение Ленинграда происходило в режиме «в час по чайной ложке», что с учетом численности едоков внутри кольца блокады и тоннажа поставляемого продовольствия даже не было метафорой.

За первые девять дней работы Дороги жизни было перевезено всего 800 тонн муки, то есть значительно меньше минимальной однодневной потребности. В первой декаде декабря перевезено 2282 тонны и только в третьей декаде вышли на уровень 600–750 тонн в день. В первые дни в составе 17-й автотранспортной бригады было всего лишь 120 грузовиков, к концу декабря это число выросло до 2,8 тысячи автомашин, из которых ежедневно на линии было менее одной тысячи, остальные простаивали из-за отсутствия бензина или технических неисправностей.

Чтобы оценить смысл этих цифр, надо вспомнить, что к началу войны (то есть до начала мобилизации транспорта из народного хозяйства) в войсках ЛенВО числилось 20,5 тысячи грузовых автомашин и 4,2 тысячи тракторов (в условиях зимы трактор с санями-волокушами на ледовой дороге был гораздо лучше дряхлой полуторки); в соседнем Прибалтийском ОВО, войска которого в июле отошли на территорию ЛенВО, – 13,5 тысячи грузовиков и три тысячи тракторов. После объявления открытой мобилизации (плановые мероприятия которой в Ленинградском округе были выполнены полностью) количество автотранспорта в армии увеличилось примерно вдвое. Кроме того, гигантские военные предприятия Ленинграда имели тысячи автомашин, никакой мобилизации не подлежавших.

Известно, что потери автотранспорта при отступлении летом-осенью 1941-го были незаурядно низкими и в целом за весь 41-й год они составили порядка 33 процентов. Другими словами, внутри кольца блокады находились десятки тысяч грузовиков и многие тысячи тракторов, промышленность Ленинграда могла обеспечить любой мыслимый ремонт и изготовление запчастей. Где же были эти машины, что они делали, чем были заняты? Какая другая задача, кроме доставки в умирающий город продовольствия и горячего, могла быть более приоритетной?

ГОЛОД И СМЕРТЬ

Критическая ситуация с подвозом продовольствия заставляла непрерывно снижать нормы расхода. 6 октября суточный лимит расхода муки был установлен в размере 1000 тонн, с 1 ноября его пришлось снизить до 735 тонн, с 13 ноября – 622 тонны, с 20 ноября – 510 тонн (причем в эти тонны уже были включены и все условно-сведобные примеси, из которых пекли жуткий «блокадный хлеб»).

Тут еще надо учесть, что в условиях войны главным приоритетом было снабжение армии, мизерные запасы приходилось делить между бойцами на фронте и горожанами отнюдь не поровну. Так, из лимита 1000 тонн муки, установленного 6 октября (что характерно, сами решения при-

нимались от имени Военного совета Ленинградского фронта, а не городских властей), для армии и флота выделялось 312 тонн, а для жителей Ленинграда (в семь раз более многочисленных!) – всего 587 тонн. Из самого минимального за время блокады лимита 510 тонн для армии и флота предназначалось 169 тонн, а для населения Ленинграда – всего 310 тонн. И это на два с половиной миллиона едоков.

С октября 1941-го нормы выдачи хлеба по карточкам были снижены до 400 граммов для работающих и 200 граммов для иждивенцев. Даже большая из этих цифр не обеспечивает те 1700 ккал, которые необходимы человеку который лежит без движения в теплом помещении. Но помещения не были теплыми: аномально ранняя и холодная зима, отключенное отопление, затем – замерзший водопровод и необходимость носить воду ведрами из прорубей на Неве. 20 ноября были установлены следующие нормы: 250 граммов хлеба для работающих, 125 – для иждивенцев (в таковых к тому моменту вынужденно в связи с остановкой заводов превратилось две трети населения Ленинграда).

Уже в ноябре смертность в Ленинграде более чем вдвое превысила довоенные показатели. В декабре начался смертный голод. Люди падали без сознания на улицах, неубранные трупы замерзали в домах. В декабре в городе умерли 53 тысячи человек, в январе – 102 тысячи, в феврале – 108 тысяч. Убирать покойников стало некому, люди вымирали целыми семьями. С 19 декабря по 1 марта командами МПВО были собраны на улицах города 9207 живых дистрофиков и захоронено 261 тысяча трупов. По состоянию на 21 февраля за «убийство с целью поедания мяса убитых» арестованы 886 человек.

«В ГОРОДЕ НАСТОЯЩИЙ ПРАЗДНИК...»

В конце декабря постепенно нарастающий «ручеек» продовольствия, завозимого в город автомашинами по льду Ладужского озера, позволил повысить лимиты расхода муки с 510 до 560 тонн в день, в том числе для населения Ленинграда – с 310 до 395 тонн. С 25 декабря 1941 года были установлены новые нормы выдачи хлеба: 350 граммов по рабочей карточке и 200 граммов для служащих и иждивенцев. С точки зрения арифметики – разница бесспорная, с точки зрения физиологии – не изменилось ничего: ничтожное количество еды по-прежнему не обеспечивало выживания человека да еще и на декабрьском морозе (что, к несчастью, явно подтверждается двукратным ростом смертности в январе). Тем не менее товарищ Жданов в тот же день, 25 декабря доложил в Москву, что «в городе настоящий праздник».

Оставив соответствующим депутатам Госдумы РФ выяснить вопрос – не является ли такое заявление кощунством и оскорблением чувств блокадников, обратимся снова к Постановлению Военного совета Ленфронта № 00320 от 6 октября (другим мне просто не удалось найти), которым лимитировался расход продовольствия. Кроме двух упомянутых выше категорий потребителей (личный состав фронта и Балтфлота, население Ленинграда) в постановлении есть еще одна строка: «Для закрытых учреждений и общественного питания». Что примечательно – эта загадочная категория ни хлеба, ни сахара не потребляет, для нее указаны лишь лимиты по мясу и жирам, причем лимиты очень жирные: 49 тонн мяса (при этом на 2,5 миллиона населения города выделено всего 72 тонны) и 19,6 тонны жиров (для населения – 51,5 тонна). Да и 346 тонн мясокоченостей, завезенных в ноябре-декабре по «воздушному мосту», в воспоминаниях рядовых ленинградцев, переживших блокаду, почему-то не обнаруживаются...

Но есть и другие свидетельства. В 1998 году профессор РГТУ Н. Н. Козлова опубликовала дневник некоего Н. А. Рибковского, который тот вел во время Ленинградской блокады. Рибковский родился в 1903 году, окончил Московскую высшую партиюшколу в 1940-м, был назначен секретарем райкома в Выборг, затем после занятия города финскими войсками в августе 41-го прибыл в Ленинград, где после трехмесячного ожидания был назначен на более чем скромную должность инструктора отдела кадров горкома партии. Всего лишь.

9 декабря он записывает в своем дневнике: «С питанием теперь особой нужды не чувствую. Утром завтрак – макароны, или лапша, или каша с маслом и два стакана сладкого чая. Днем обед – первое щи или суп, второе мясное каждый день. Вечер, например, я скушал на первое зеленые щи со сметаной, на второе котлету с вермишелью, а сегодня на первое суп с вермишелью, на второе свинина с тушеной капустой».

В начале марта 1942 года (в тот месяц в Ленинграде умерли 99 тысяч человек) ответственного работника направляють в так называемый стационар горкома партии, где про грубую мужицкую еду вроде свинины с тушеной капустой и говорить-то неприлично: «Питание здесь словно в мирное время в хорошем доме отдыха... Каждый день мясное – баранина, ветчина, куря, хвост, индюшка, колбаса; рыбное – лещ, салака, корюшка и жареная, и отварная, и заливная. Икра, балык, сыр, творожки, какао, кофе, чай, 300 грамм белого и столько же черного хлеба на день, 30 грамм сливочного масла и ко всему этому по 50 грамм виноградного вина, хорошего портевина к обеду и уксину...» Эта запись (от 5 марта 1942-го) заканчивается восхитительной фразой: «Да. Такой отдых в условиях фронта, длительной блокады города возможен лишь у большевиков, лишь при Советской власти».

Окончание в следующем номере

<sup>1</sup>Во многих публикациях ошибочно указана другая, большая цифра. Это недоразумение связано с тем, что в начале войны, когда появление немецких войск на южных подступах к Ленинграду представлялось немислимым, 175 тысяч детей были вывезены из города в южные и юго-восточные сельские районы области, в дальнейшем по мере приближения фронта их пришлось возвращать в город





# УНИВЕРСАЛЬНЫЙ И СВЕРХТОЧНЫЙ

## НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ РАКЕТНЫЙ КОМПЛЕКС «КОРНЕТ» ЛЕГКО СПРАВЛЯЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО С ТАНКАМИ, НО И С ВЕРТОЛЕТАМИ И ДАЖЕ БЕСПИЛОТНИКАМИ

На прошлогодней осенней международной выставке вооружения RAE 2013 в Нижнем Тагиле и на недавно прошедшей в индийском Нью-Дели DEFEXPO 2014 многофункциональный ракетный комплекс «Корнет» вызвал большой интерес у международных покупателей. Согласно данным ежегодного издания британского международного института стратегических исследований MilitaryBalance не менее 12 стран мира имеют на вооружении российские «Корнеты». Примечательно, что в этот список входят Турция и Иордания, ориентирующиеся в своих закупках больше на западные образцы вооружения и военной техники.

Алексей РАММ

За пять лет холдинговая компания «ОАО «Высокоточные комплексы» заняла достойное место на международных и отечественном рынках вооружения и военной техники. Такие изделия промышленного объединения, как зенитный ракетно-пушечный комплекс «Панцирь», огнемет «Шмель», и другие заняли прочное место в арсеналах многих стран мира, а также Вооруженных Сил Российской Федерации. Таким образом, к своему юбилею сотрудники холдинговой компании достигли высоких результатов. Будем надеяться, что в ближайшем будущем «Высокоточные комплексы» добьются еще большего успеха в разработке, производстве и экспорте новейших образцов вооружения и военной техники.

За последние 15 лет ракетный комплекс Тульского КБП успел участвовать в нескольких войнах и военных конфликтах. В ходе второй ливанской войны в июле-августе 2006 года «Корнеты» успешно применялись ливанскими боевиками из движения «Хезболла» против Армии обороны Израиля. Целями для операторов комплексов стали не только танки семейства «Меркава», но и передельные из «Центурионов» тяжелые бронетранспортеры «Пума» и даже бронированные бульдозеры, использовавшиеся израильскими военными для борьбы с укреплениями при зачистке городов.

По мнению многих зарубежных экспертов, анализирующих опыт применения израильской бронетехники во второй ливанской войне, именно активное применение противотанковых ракетных комплексов «Корнет» и их неожиданная для израильской армии эффективность заставили командование Армии обороны Израиля в кратчайшие сроки оснастить танки «Меркава» комплексом активной защиты «Трофи».

По неподтвержденным сведениям, «Корнеты» использовались иракскими военнослужащими против армии США в ходе вторжения в Ирак в 2003 году – в так называемой первой части операции «Свобода Ираку». Такие сведения содержатся на американском сайте GlobalSecurity, в частности в статье указывается, что два основных боевых танка M-1 «Абрамс» и одна БМП «Брэдли» стали жертвами «Корнетов». Правда, официального подтверждения от Пентагона не поступало, но в мемуарах командира танковой роты 3-й пехотной дивизии капитана Джейсона Конроя «Тяжелый металл. Танковая рота в битве за Багдад» указывается, что «Корнет» воспринимался американскими танкистами как одна из самых опасных угроз на их пути к Багдаду.

В воюющей Сирии «Корнеты» применяют не только правительственные войска, выбивая боевиков из зданий и укреплений, но и повстанцы, уничтожая танки и бронемашину правительственных сил. Судя по фото и видеозаписям, ракетные комплексы одинаково эффективны как против сооружений, так и против бронеектов. При этом надо учитывать, что уровень подготовки сирийских операторов по сравнению с их коллегами из «Хезболлы» не самый высокий.

Эффективно применяют ПТРК и в Вооруженных Силах РФ. Если в Сухопутных войсках используют переносные варианты ПТРК, то в Воздушно-десантных есть мобильная версия противотанкового ракетного комплекса на шасси бронетранспортера БТР-Д.

Что же делает «Корнет» таким привлекательным для покупателей и какие новые модели ракетного комплекса мы увидим?

### ГРОЗА ТАНКОВ И УКРЕПЛЕНИЙ

Работы по противотанковому «Корнету» начались в Тульском КБП еще в начале 90-х годов, а в 1994-м первые партии начали поступать на

вооружение Российской армии. Создавался ПТРК на базе комплекса управления танкового оружия «Рефлекс», входящего в боекомплект основных российских и советских боевых танков семейств Т-72, Т-64, Т-80, а также самоходных противотанковых установок «Спрут-С» и «Спрут-СД».

Противотанковые ракетные комплексы предыдущего поколения управлялись либо по проводам, разматывающимся за ракетой, либо радиокомандами, – пояснил газете «ВПК» главный редактор интернет-проекта «Отвага-2004» Виталий Моисеев.

В то же время управление «Корнета» схоже с высокоточными авиационными средствами поражения. На пусковой установке смонтирован лазерный излучатель, подсвечивающий цель ракете. Отражившийся луч воспринимается фотоприемником лазерного излучения, установленным на ракете, а система наведения, используя четыре тонких раскладных крыла, корректирует полет, ориентируясь на показания фотоприемника.

«В ПТУР прошлого поколения точность попадания зависела от оператора, его глазомера и координации движений. Ориентируясь по свету трассера, установленного в хвостовой части ракеты, он корректировал ее полет по радиоуправлению или по проводам, используя джойстик или, как говорят военные, кнопочель. Чуть ошибся в расчете траектории, чуть дернул в сторону – и ракета пройдет мимо цели, – рассказал нашему корреспонденту офицер службы ракетно-артиллерийского вооружения Минобороны.

По словам собеседника издания, «Корнет» таких недостатков лишен.

«Провод мог оборваться, зацепившись за препятствие или в результате неудачного маневра. Радиоуправление можно заглушить помехами. Лазер теоретически можно тоже подавить, поставив с танка дым и закрыв «картинку» оператору, но, как показывает опыт, при достаточно высокой скорости штатной ракеты «Корнета» она все равно успеет поразить цель», – отметил представитель Минобороны.

Конструкторы Тульского КБП, создавая «Корнет», сразу ориентировались на борьбу с танками, оснащенными динамической защитой, ставшей обязательным атрибутом большинства современных боевых машин еще в середине 80-х годов. Поэтому ракета 9М133 получила танковую боевую часть, где первый заряд уничтожался элементами динамической защиты – железные коробки со взрывчаткой, при подрыве которой противотанковый боеприпас отбрасывается в сторону или уничтожается, а второй заряд поражает непосредственно танк. Примечательно, что для создания эффективной кумулятивной струи второй, он же основной, заряд ракеты находится в хвостовой части, двигатель, оборудованный косо направленными соплами, – в средней, а система управления расположена в хвостовой части ракеты.

Как показывает опыт современных войн и военных конфликтов, противотанковые управляемые ракеты все чаще становятся средством борьбы с укреплениями и засевшими в зданиях противником. Эффективно применялись ПТУР «Милан» против укреплений аргентинских военных британскими морскими пехотинцами и парашютистами в ходе короткого конфликта за острова Фолкленды в 1982 году. Советские спецназовцы противотанковыми «Фаготами» выбивали укреплённые пещеры «духов» в Афганистане, а 21-я софринская бригада оперативного назначения ВВ МВД, штурмуя Грозный зимой 1999–2000 годов, эффективно выбивала огневые точки боевиков в

жилых домах и промышленных строениях. За последние 30 лет таких примеров накопилось более чем достаточно. Но надо учитывать, что в отличие от бронеектов кумулятивная боевая часть не столь эффективна против живой силы противника. Поэтому в арсенале «Корнета» есть ракеты с термобарической боевой частью, позволяющей эффективно уничтожать огневые точки, инженерные сооружения, а также укрывающиеся в них противника.

### МНОГОЦЕЛЕВОЙ РАКЕТНЫЙ КОМПЛЕКС

По мнению Виталия Моисеева, сейчас в мире откажутся от управляемых операторами противотанковых ракетных комплексов: «Им на смену пришли ПТРК с ракетами, оснащенными головками самонаведения. К примеру, американские «Джа-

У «Корнета» большой экспортный потенциал, что и доказывают его покупатели. По критерию «стоимость-эффективность» в своем классе сейчас ему нет равных

велины» и израильские «Спайки», действующие по принципу «пустил и забыл». Такие комплексы еще называют третьим поколением.

Ракеты американских и израильских противотанковых ракетных комплексов третьего поколения обнаруживают и берут на сопровождение бронеобъекты, используя заложенное в систему наведения эталонное изображение и тепло, исходящее от целей.

«Главная проблема «Джавелина» – высокая стоимость ракеты, доходящая до 120–130 тысяч долларов за штуку. Это очень дорогое удовольствие, которое могут позволить себе не все страны мира. Сейчас в Индии разрабатывают перспективную боевую машину пехоты, вооруженную «Джавелином», оценочная стоимость ее боекомплекта приближается к цене самого БМП», – пояснил изданию Моисеев.

Также эксперт заметил, что по сравнению с ПТРК второго поколения эффективность дальности ракетных комплексов третьего поколения гораздо меньше.

«Ракета «Джавелин» летит на дальность порядка 4700 метров, но ее самонаводящаяся головная часть эффективно работает только на 2500 метров, а дальше эффективность падает в разы. К примеру, уже упомянутая перспективная индийская БМП пока доедет до эффективной дальности запуска «Джавелина», будет уничтожена», – сообщил Виталий Моисеев.

Также собеседник издания отметил, что современные боевые танки поражают цели на расстоянии 3–3,5 тысячи метров.

Есть проблемы и с применением комплексов третьего поколения в городских условиях.

«Во время активных боев в Ираке в 2003 году на открытой местности «Джавелины» эффективно уничтожали иракские танки, БТР и БМП. Но вот в населенных пунктах случаи их использования мне неизвестны. Американцы сейчас оснастили свои ПТРК ручным управлением. Также поступили и израильтяне со своим «Спайком», – рассказал нашему корреспонденту независимый военный эксперт, один из авторов книги «Чужие войны» Вячеслав Целуйко.

Кроме того, по словам эксперта, Армия и Корпус морской пехоты США в городских боях активно использовали модернизированные в конце 90-х годов противотанковые ракетные комплексы второго поколения «Тоу-2», установленные на БМП «Брэдли», бронетранспортерах «Страйкер» и автомобилях повышенной проходимости «Хаммер».

«Спецназовцы «Дельты» пошли на штурм здания, в котором засели сыновья Саддама Хусейна, только после того, как по зданию выпустили полтора десятка ракет

## ВЫСОКОТОЧНЫЕ КОМПЛЕКСЫ

## «КОРНЕТ» ЭМ



«Тоу-2», – пояснил Вячеслав Целуйко.

В Тульском КБП пошли другим путем, оснатив ПТРК «Корнет» автоматом сопровождения цели. «Оператор обнаруживает визуально цель, наводит на нее пусковую установку и ставит метку. Дальше ПУ сама корректирует полет ракеты к цели, без участия человека. Точность системы наведения и сопровождения цели позволяет эффективно поражать сложные цели, даже такие, как вертолет и беспилотный летательный аппарат», – говорит офицер службы РАВ Минобороны.

По словам собеседника издания, такое решение не только удешевляет сам комплекс, но и делает его более многофункциональным, без потери тактико-технических характеристик.

«С новыми ракетами «Корнет» может поражать цели на дальности до 8 тысяч, а в некоторых случаях и до 10 тысяч метров. При этом эффективность системы наведения сохраняется на всем расстоянии полета ракеты», – пояснил собеседник издания.

Модернизированная версия ПТРК поставляется Вооруженным Силам России под индексом «Корнет-Д», а на экспорт – как «Корнет-ЭМ». Примечательно, что новейшие ПТРК пересели на шасси броневомобиля повышенной проходимости «Тигр». Презентация обновленной версии «Корнета» состоялась на прошлогодней международной выставке вооружения в Нижнем Тагиле.

Высоко оценили «Корнет» и в Воздушно-десантных войсках, располагающих не только переносной версией ПТРК, но и на шасси десантируемого бронетранспортера БТР-Д.

«Особенность применения воздушно-десантных и десантно-штурмовых подразделений Воздушно-десантных войск – это действие в тыле противника. Поэтому рассчитывать на поддержку своей артиллерии и танков не приходится. «Корнет» может не только эффективно бороться с вражеской бронетехникой, но и уничтожать его укрепления. При относительно небольшом весе пусковой установки ПТРК и его боекомплекта «Корнет» не снижает мобильность выполняющих боевую задачу десантников», – утверждает офицер-артиллерист одной из дивизий Воздушно-десантных войск.

Также собеседник издания отметил, что ПТРК в несколько раз повышает огневую мощь десантников. «ПТРК на БТР-Д можно десантировать с парашютом, как и обычные БМД. Машина эта плавающая, достаточно проходимая. В любой момент поддержит десантников своим огнем», – подчеркнул офицер-десантник.

Нашли свое место «Корнеты» и в Военно-воздушных силах, и в Войсках воздушно-космической обороны.

«Сейчас «Корнет» рассматривается как дополнение к новейшим зенитным ракетно-пушечным комплексам «Панцирь». Благодаря высоким характеристикам прицельного комплекса, а также энерговооруженности и маневренности ракет ПТРК легко может сбить БПЛА или вертолет противника. «Панцирь» обнаруживает цель, передает ее координаты

«Корнету», а тот уже уничтожает ее», – пояснил газете офицер ВВС России, знакомый с новейшим комплексом. По его словам, дальность поражения целей ракетами «Корнета» гораздо больше, чем автоматическими пушками «Панциря»: «БПЛА – сложная и малозаметная цель. В принципе его можно сбить и штатной зенитной ракетой «Панциря», но она на порядок дороже «корнетовской». Надо учитывать, что дрон, не всегда хорошо заметный для головки самонаведения зенитной ракеты, может эффективно уклониться, сорвав захват. Но визуально БПЛА для оптики и тепловизора «Корнета» хорошо виден, а высокоточный автомат сопровождения доведет ракету точно до цели».

Правда, наш собеседник отказался разяснить, на каком этапе находятся работы по принятию на вооружение многофункционального ракетного комплекса «Корнет» для ВВС России.

Рассматривается «Корнет» и как вооружение для новейших катеров, закупаемых для подразделений специального назначения Военно-морского флота, а также патрульных кораблей.

Почти за 20 лет с момента своего создания «Корнет» прошел путь от продвинутого, но узкоспециализированного противотанкового ракетного комплекса до многофункциональной системы, способной бороться с противником не только на суше, но и на море и даже в воздухе.

### «КОРНЕТ» И ЭКСПОРТ

По мнению Виталия Моисеева, у «Корнета» большой экспортный потенциал, что и доказывают его покупатели: «По критерию «стоимость-эффективность» в своем классе сейчас ему нет равных». С этим трудно не согласиться. «Корнет» занял нишу между комплексами третьего поколения, которые он превосходит по стоимости, дальности поражения целей и универсальности, и комплексами второго поколения, уступающими «Корнету» в автономности.

«Не все страны готовы выкладывать по 120–130 тысяч долларов за одну ракету для «Джавелина», – отметил Моисеев.

Правда, у «Корнета» есть сильный конкурент в лице израильского «Спайка» фирмы «Рафал», который гораздо дешевле американского аналога, но уступает ему по тактико-техническим характеристикам. Сейчас израильский комплекс стоит на вооружении почти в 20 странах мира, включая Италию, Финляндию, ФРГ. Примечательно, что английские вооруженные силы, закупаящие у американцев «Джавелины», активно применяют и «Спайк», получивший британское наименование «Экзектор». Даже Пентагон провел ряд испытаний израильского противотанкового комплекса еще в середине 90-х годов.

Но у новейшего многофункционального ракетного комплекса «Корнет-ЭМ» очень хороший экспортный потенциал и возможность значительно потеснить израильский «Спайк» с международного рынка вооружений. Пример израильтян доказывает, что спрос на ПТРК третьего поколения в мире огромный, но даже богатые развитые страны мира не готовы переплачивать за сложные головные части

самонаведения. Прицельный комплекс с автоматом сопровождения «Корнета» на порядок дешевле используемого в израильском «Спайке», не уступающий по характеристикам. В ряде зарубежных справочников указывается, что эффективная дальность израильского ПТРК – почти 25 тысяч метров, что, мягко говоря, вызывает недоумение, учитывая габариты самой ракеты. Правда, на последних выставках вооружения на стенде фирмы-производителя «Рафал» и в ряде публикаций указывается уже более скромная цифра – восемь тысяч метров. Боевая часть ракеты российского «Корнета» массой почти пять килограммов тяжелее трехкилограммовой израильской, а с учетом разнесенной конструкции зарядов тульская ракета будет гораздо эффективнее. Но главное в многофункциональности российского ракетного комплекса то, что покупатель получает систему, способную не только поражать бронеобъекты, укрепления противника, но и сбивать его вертолеты и даже беспилотные летательные аппараты. Применим «Корнет» для морских и речных операций. Израильский «Спайк», остающийся продвинутым противотанковым ракетным комплексом, такими возможностями не обладает. На современном рынке вооружения подобные многофункциональные системы поставят лишь российская холдинговая компания «Высокоточные комплексы». Более того, «Корнет-ЭМ» – это не опытная перспективная машина, работы по которой только ведутся, не технический концепт, а полноценная ракетная система, прошедшая испытания и поставляющаяся в Вооруженные Силы России.

Главный редактор журнала «Арсенал Отечества» Виктор Мураховский сделал прогноз о возможных покупателях новейшего многофункционального ракетного комплекса «Корнет-ЭМ»: «Если провести оценку военных угроз разных стран мира, то «Корнет-ЭМ» будет интересен странам – соседям Китая, имеющего большой танковый парк и значительные силы армейской авиации, и соседям Пакистана, также располагающего достаточно сильными бронетанковыми силами».

По словам эксперта, на Ближнем Востоке «Корнет» должен заинтересовать Алжир и Сирию.

«Будет комплекс интересен и Египту, тем более что сейчас объем военного сотрудничества с этой страной опять увеличивается», – пояснил Виктор Мураховский.

Также главный редактор журнала «Арсенал Отечества» высказал мнение, что «Корнет» заинтересует и вооруженные силы стран, закупивших зенитный ракетно-пушечный комплекс «Панцирь».

За несколько лет входящее в холдинговую компанию «Высокоточные комплексы» Тульское конструкторское бюро приборостроения добилося поразительных результатов, создав уникальную ракетную систему «Корнет», способную уничтожать противника как на земле, так и в небе и на море. У многофункционального ракетного комплекса большой экспортный потенциал, востребован он и российскими военными. Остается только поздравить создателей «Корнета» с юбилеем и пожелать не останавливаться на достигнутом.

