

ТЕНДЕНЦИИ

«КУЗНЕЦОВУ» МНОГАЯ ЛЕТА



ИТАР-ТАСС

Начало на стр. 01

Дежурство требуемого наряда сил в воздухе многократно перекрывает стоимость авианосца. То есть даже как элемент береговой обороны ТАВКР проекта 11435 многократно усиливает возможности Северного флота и группировки ВМФ РФ, включая МСЯС.

В дальней морской и океанской зонах оперативное соединение с ТАВКР обеспечивает проецирование силы против слабого противника, без участия ВМС США. Например, в начальный момент операции в Сирии применение «Кузнецова» было крайне необходимо, а в случае обострения обстановки и вступления в войну Турции становилось критически важным фактором — авиабаза «Хмеймим» находится в пределах дальности реактивной артиллерии Турции.

Есть и весомый политический фактор. Например, с Китаем можно и нужно дружить, но опасен бог быть в этой связке слабыми. По авианосной тематике китайцы ушли намного дальше нас, и здесь доведение нашего ТАВКР до уровня современных требований и демонстрация этого хотя бы в ходе совместных маневров — серьезный фактор поддержки авторитета ВМФ РФ и страны как сильной морской державы.

НЕВЗЛЕТЕВШИЕ ГЛАЗА И УШИ

Одна из главных проблем ТАВКР проекта 11435 и его авиагруппы — отсутствие штатного корабельного самолета ДРЛО. В СССР предназначавшийся для этого палубный Як-44 создать не удалось. Самолетов ДРЛО А-50(У) в ВКС РФ крайне ограниченное количество, и надеяться на них не приходится. С учетом скудных средств и плановых сроков вступления ТАВКР в строй при недостаточной эффективности вертолетов ДРЛО возможны только два технических решения.

Первое. Ремонт с модернизационными работами, чтобы организационно выполнить по «серийному» ГОСТ РВ 307 (без длительных опытно-конструкторских работ по ГОСТ РВ 203) оснащение самолетов Су-33 с их новой БРЛС «Ирбис» линией передачи данных на ТАВКР — одному летчику физически не справиться со всем объемом информации.

Второе. Создание в самый короткий срок на базе находящихся на хранении Ту-204 (214) группы танкеров (затрассированных) и средних самолетов ДРЛО для морской авиации

Нейтрализация самолетов ДРЛО вынудит истребители F-22A и F-35A использовать РЛС, обнаруживая себя

ции ВМФ (в первую очередь для ОСК «Север» и ОКВС ТОФ). Есть машины с большим остаточным ресурсом, и они не используются. Есть серийная РЛС «Ирбис» с нужной дальностью обнаружения. Ее возможности позволяют ставить вопрос не только обеспечения применения перехватчиков, но и наведения дальнобойных ЗУР кораблей и наземных ЗРК на максимальную дальность, включая низколетающие загоризонтные цели.

По самолетам ДРЛО есть хороший китайский пример, где группы таких машин включены в состав авиации всех флотов ВМС НОАК.

ОХОТНИКИ ЗА ДРЛО

Крайне острая проблема ВМФ и ВКС РФ — нейтрализация самолетов ДРЛО. Ее решение не только значительно снизит возможности противника по вскрытию обстановки

и управлению, но и вынудит стелс-истребители типа F-22A и F-35A использовать РЛС, тем самым обнаруживая себя. Оснащение наших самолетов управляемыми ракетами «воздух-воздух» дальнего боя КС-172 даст возможность поражения самолетов ДРЛО на дистанциях порядка 400 километров. Это заставит корабельные группировки противника использовать РЭС в активных режимах и тем самым обозначить себя для наших средств дальней разведки и целеуказания. Данный фактор очень важен в морском бою ввиду широкого применения в ВМС США тактики маскировки ударных соединений — применения РЭС в пассивных и скрытных режимах, использования «ложных ордеров». Эффективных средств классификации последних средствами активной радиолокации не существует, что является прямой предпосылкой к нанесению удара ограниченным количеством дорогостоящих ПКР по ложной цели.

ДОЖИТЬ ДО «МИНОГИ»

Флоту критически нужен многоцелевой корабельный вертолет. Перспективная «Минога» объективно будет летать через десять, и сегодня есть только один вариант — создание и выпуск такого вертолета на базе Ка-27 с обеспечением решения широкого круга задач. Это разведка и целеуказание; ПВО с обеспечением наведения корабельных ЗУР на полную, загоризонтную дальность по низколетящим целям; ПЛО с применением новой низкочастотной ОГАС, обеспечивающей совместную работу с БУГАС «Минотавр», новых цифровых РГАБ и всего комплекса средств многопозиционного поиска ПЛ; противоминная оборона; нанесение ударов по морским и наземным целям; высадка десантов и их огневая поддержка; перевозка грузов и людей между кораблями; спасательные функции. Все технические решения для этого есть — вопрос в воле и решимости их воплотить.

Необходимо приведение нормативной базы по применению корабельной авиации в состояние, обеспечивающее максимальные возможности. Например, работа двух вертолетов на БПК проекта 1155 ограничивается требованием «резервной посадочной площадки в целях безопасности» — когда одна машина в воздухе, находясь на палубе в высокой готовности к вылету запрещается. С этой неурюдацией нужно что-то делать.

Данные по применению вертолетов при решении спасательных задач на Западе показывают возможность их выполнения в условиях, выходящих далеко за рамки ограничений в наших «Руководствах по летной эксплуатации». Об этом же говорит и опыт. Например, использование в 1972 году вертолета Ка-25 БПК «Вице-адмирал Розов» в тяжелых штормовых условиях при спасении ПЛ К-19. Необходимы специальные исследования и проверка применения наших вертолетов в чрезвычайных обстоятельствах с выдвинутой летному составу необходимыми рекомендацией и допусков.

АВИАНОСНЫЙ ТАНКЕР

Для применения оперативного соединения в океанской зоне необходим крупный скоростной эскадренный танкер. Старые проекта 1556В предельно изношены, а новый «Академик Пашин» имеет заведомо недостаточный запас топлива и скорость. Необходим крупный скоростной танкер. С учетом потребности в учебном авианосце для отработки перспективных взлетно-посадочных устройств и тренировок экипажей представляет интерес совмещение его функций с океанским танкером, когда под летательные аппараты отдается только полетная палуба, а ангаров на борту нет.

КОНТАКТЫ

УЗЛЫ СОВМЕСТНЫХ ИНТЕРЕСОВ

НЕМЕЦКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ АВИАПРОМА ОЦЕНИЛ КОМПЕТЕНЦИИ АПЗ

Армавирский приборостроительный завод посетила делегация немецкой компании Liebherr-Aerospace Lindenberg. Гости и руководство АПЗ обсудили перспективы совместного сотрудничества.

Артем КАНАШКИН

Aerospace Lindenberg Антон Гайле. — Первое, что мне бросилось в глаза, это то, что вы гордитесь своим предприятием и его продукцией, читаете свое прошлое. За этим приятно наблюдать».

С гостями из Германии встретились руководители предприятия и представители Арзамасского приборостроительного конструкторского бюро (АПКБ). Для иностранной делегации была проведена экскурсия по музею истории АПЗ. «Интересно было ознакомиться с историей вашего завода, окунуться в прошлое, — поделился через переводчика впечатлениями главный инженер компании Liebherr-

предприятия смогли бы найти точки сотрудничества и прийти к взаимовыгодному сотрудничеству. Как признались гости, они создают узлы, объемы производства которых хотят увеличить, получив надежных партнеров. К таким изделиям представители иностранной компании отнесли шариковитовые передачи и электромеханические приводы небольших габаритов. «Трудно начинать разработку подобных изделий с нуля, углубляясь в этот процесс, — отметил Антон Гайле. — Мы хотим найти партнера, имеющего опыт в этой работе. Также нас интересует производство датчиков и электромагнитных клапанов. Ваше предприятие как раз обладает такой компетенцией. Мы разрабатываем электрические моторы, но сами их не производим. Ищем партнеров, которые готовы запустить их в серийное производство. Кроме того, мы открыты к прочим идеям и предложениям».



Александр РЫБАЧЕНКО

ПРЕЦЕДЕНТ

ПОРОГ АПОКАЛИПСИСА — ПЯТЬ КИЛОТОНН



Вслед за «Теннесси» ядерными боезарядами малой мощности будут оснащены еще 13 ПЛАРБ

ПЕРВЫЙ ЯДЕРНЫЙ БОЕЗАРЯД МАЛОЙ МОЩНОСТИ УШЕЛ ПОД ВОДУ

В конце прошлого года, проинформировала Федерация американских ученых, состоялась загрузка БР «Трайдент», оснащенной ядерным боезарядом W76-2 мощностью пять килотонн, на борт ПЛАРБ «Теннесси» (SSBN-734). Лодка вышла на боевое дежурство в Атлантический океан.

Владимир **РЫБАЧЕНКОВ**, советник МИДа РФ в отставке

На сегодня на заводе «Пантекс» в штате Техас согласно тому же источнику собрано около 50 таких зарядов. Столь высокий темп производства обусловлен тем, что в основу нового изделия был положен хорошо освоенный заряд W76-1 (100 кт), у которого для снижения мощности изымается второй — термоядерный контур. Предполагается, что в относительно короткие сроки все 14 американских ПЛАРБ будут оснащены одним-двумя такими зарядами. Производство ЯБЗ малой мощности, как известно, было анонсировано в 2018 году в обновленной ядерной доктрине США якобы в ответ на намерения России превентивно использовать тактические ядерные заряды в ограниченных региональных конфликтах. Сторонники подобного подхода настаивают: «Кремль придерживается стратегии обострения для снятия напряженности, согласно которой Россия может применить тактическое ядерное оружие, если

станет проигрывать в конвенциональном конфликте с НАТО». То есть российское руководство исходит из того, что в таком случае США не станут наносить ответный удар стратегическим ядерным оружием, чреватый непредсказуемыми последствиями. Таким образом, решение об оснащении американских атомных ПЛ ядерными боезарядами малой мощности является, мол, закономерным ответом на планы России. При этом наличие у США порядка тысячи ЯБЗ малой мощности (в основном гравитационных бомб В61) не снимает де-юре остроты проблемы, поскольку они размещаются на бомбардировщиках, уязвимых перед российской ПВО.

Интересно отметить, что в ходе обсуждения оборонного бюджета США на 2019 финансовый год демократы выступили с критикой планов производства W76-2, ведущих, по их оценкам, к снижению порога применения ядерного оружия. Тем не менее, поскольку стоимость серийного производства нового изделия относительно невысока, им не удалось вычеркнуть его из перечня планируемого бюджетного финансирования.

ИЗ ПЕРВЫХ РУК



Экипаж «Союза-10» — Владимир

КОСМОС ОТ СОЦИ ДО ДИЛЕТАНТИЗМА

ПОЛЕТ НА МАРС МОГ СОСТОЯТЬСЯ ДО

Как вновь сделать космос предметом нашей гордости, что для этого можно взять из прошлого, а чему надо учиться с нуля, «Военно-промышленному курьеру» рассказал летчик-космонавт Алексей ЕЛИСЕЕВ.

— Давайте отмотаем время на полвека назад: 1969 год, вы уже побывали в космосе, Герой Союза, американцы на «Аполлоне-8» совершили облет Луны... А ведь с гагаринского старта прошло всего ничего — восемь лет. Если бы вас тогда спросили, какие космические победы ожидаю человечество и когда, что бы вы ответили?

— Только из того, с чем я сопрягася непосредственно, назвал бы создание орбитальных станций. Стыковка кораблей «Союз-4» и «Союз-5» и переход из корабля в корабль были подготовительными к полету станций. Мы ожидали, что первая появится через год-полтора. Одновременно с нами готовились экипажи для полетов к Луне. По существовавшим планам они должны были начаться тогда же, когда и полеты на станции. Шла подготовка для экспедиции к Марсу.

— А когда заговорили о полетах к Луне? — Я читал переписку для экспедиции к Марсу. — А когда заговорили о полетах к Луне? — Помню, в 1963 году. Первоначально предполагали собрать на околоземной орбите «поезд» из многих модулей — кабина экипажа, приборный отсек, топливный, двигательный и другие. Каждый модуль мог быть запущен на орбиту уже созданной ракетой. После сборки «поезд» должен был отправиться к Луне.

— Но потом от первой идеи отказались, поскольку успех зависел от большого количества пусков ракет и стыковок. Переориентировались на создание большой ракеты и кораблей, которые улетали бы с Земли в собранном состоянии. Замечу, что «Союз» вначале проектировался как элемент лунного «поезда», но потом разработчики не сумели использовать для создания самостоятельного орбитального корабля.

— Американцы всерьез опасались, что СССР достигнет Луны раньше. Мы действительно шли в этой гонке нос к носу?

— Да, у нас уже были изготовлены ракеты и практически готовы корабли. Если бы с ракетой Н-1 все прошло успешно, мы для американцев стали бы реальными конкурентами.

— Я читал воспоминания Майкла Коллинза, пилота командного модуля корабля «Аполлон-11». Он очень уважительно относится к советской космонавтике. Коллинз пишет, что у них в течение почти всего периода подготовки существовали опасения, что советские могут обогнать.

— С учетом набранного в те годы темпа космических исследований сколько вы ответили бы на реализацию марсианской программы?

— Тогда я сказал бы, что не более десяти лет. В то время у всех был очень высокий интерес к делу. Люди работали самозабвенно и с полной отдачей. Создание такого климата на предприятии — заслуга Королева. Тогда и десять лет казалось огромным сроком.

— О финансировании работ мы вообще не думали. Считали, что раз работы идут, значит, деньги будут выделены. А то, что работы идут, мы видели своими глазами. В цехе уже стоял макет жилого отсека тяжелого межпланетного

корабля. Сокращенно его называли ТМК. Приезжал Келдыш, он и Королев сидели в этом макете и долго о чем-то разговаривали, наверняка связанном с полетом.

— Вы упомянули, что финансирование проектов вас не касалось. Сейчас это стало болевой точкой отрасли. Кто тогда принимал «окончательное и бесповоротное решение» и на основе чего это делалось?

— Инициатором всегда выступал главный конструктор. Он вносил предложение в правительство. Затем решение согласовывалось с ЦК КПСС. Задача главного конструктора состояла в том, чтобы показать важность шага, который предлагается сделать, и убедить обе инстанции в том, что он может быть осуществлен.

Выигрывшую позицию Сергея Павловича Королева во многом обеспечил первый спутник. После его появления все, в том числе и в Политбюро, осознали реальную возможность работы на околоземной орбите и, кроме того, политическую выгоду от успехов в освоении космоса. Конечно, главный конструктор брал на себя гигантскую ответственность. Королев ее не боялся. Он до сих пор для меня фантастическая личность. До встречи с ним я не представлял, что человек способен так самоотверженно и так много работать.

— Для такой самоотдачи нужна соответствующая мотивация...

— Мотивация для Королева — страстное желание создавать новую ракетную и космическую технику. Удивительно то, как он умел увлечь своими идеями и тех, кто работал с ним, и тех, от кого зависело принятие решений. Он часто посещал инженерные подразделения, цехи завода, создал Совет главных конструкторов. Его сподвижниками становились руководители смежных организаций. Его поддерживали в Академии наук и в Министерстве обороны.

— Королев пришел в космос через ракетную программу, которой он же и руководил. Начал с Р-1 — копии немецкой «Фау-2», потом шаг за шагом пришел к Р-7 — первой космической ракете. И после этого начал создавать гражданские космические корабли. У него не возникло на этом этапе противоречий с военными?

— Думаю, что нет. Можно судить по тому, что наземные испытания таких кораблей и их подготовка к полетам проводились совместно гражданскими и военными специалистами.

Королев нуждался в поддержке Минобороны. Он убеждал военных в том, что многие решения, найденные для гражданских полетов, могут находить применение и в боевой технике. Это были не пустые слова. Почти одновременно с кораблем «Восток» создавался разведывательный «Зенит». У них было много общего.

— Лебединая песня советской космической отрасли — проект «Энергия» — «Буран», после него ничего принципиально нового в кораблестроении сделано не было...