

возможности размещения, в том числе путем перемонтажа ВВТ с шасси и тягачей МЗКТ на БАЗ, различных средств ЗРС «Триумфатор-М».

10 июня 2011 года БАЗ-6403.01 был показан министру обороны, военным специалистам, представителям промышленности и прессе в подмосковных Бронницах. К сожалению, немногие обратили внимание на новинку, которую представлял БАЗ. Судя по дальнейшему развитию событий, тот памятный показ мало что принес полезного – прежний министр обороны вряд ли что-то вообще понял из увиденного и услышанного, так как ЗАО «БАЗ» вынуждено было проводить типовые испытания нового тягача, в том числе в НИИЦе АТ 3-го ЦНИИ МО РФ, за счет собственных средств. По имеющейся у автора информации, в дальнейшем этот тягач так и остался невостребованным для применения в составе ВВТ или для буксировки тяжелой бронетанковой техники, хотя его неоднократно показывали самым разным военачальникам и должностным лицам, в том числе президенту РФ Дмитрию Медведеву (в сентябре 2011-го на учениях в Чесбаркуле именно БАЗ-6403.01 вытаскивал из грязи застрявшие автомобили повышенной проходимости отечественного производства).

В рамках дальнейших работ по «Вошине-1» могут быть осуществлены разработки и изготовление других образцов модернизированных СКШТ с увеличенной габаритной шириной и для использования в составе систем и комплексов ВВТ. Предпринимаются шаги, чтобы заинтересовать МО РФ перспективной техникой. Так, 1 февраля 2013 года на сайте военного ведомства появилась информация о посещении министром обороны генералом армии Сергеем Шойгу главного командования СВ. Министру были продемонстрированы макеты перспективных образцов ВВТ для СВ. На одной из фотографий на переднем плане можно было увидеть шасси БАЗа, причем это широкая «Вошина-1.5». Данное шасси предлагается использовать под монтаж различных ВВТ, в том числе для СПУ ОТРК «Искандер» и перспективных ОТРК.

ПРИЗРАЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Непосвященному читателю покажется, что все на БАЗе хорошо: завод выполняет поставки в рамках ГОЗ и в ближайшие годы ожидается его увеличение. В настоящее время по основным показателям технического уровня и ТТХ шасси и тягачи семейства «Вошина-1» соответствуют современным и перспективным (до 2020 года) требованиям и обеспечивают монтаж, транспортировку и боевое использование серийных и модернизированных комплексов ВВТ, полную замену базовых шасси типа КраЗ (производства Украины), а также СКШТ типа МАЗ-543, МЗКТ-7930 (производства РБ) как при проведении капитального ремонта, так и в ходе серийного производства образцов ВВТ.

Но это день сегодняшний. Ведь любая, даже самая совершенная техника имеет пределы по ее модернизации и на БАЗе нужно создавать новое семейство СКШТ военного назначения.

Приостановка ОКР «Вошина-2» исполнена на основании решения генерального заказчика. Сама формулировка «приостановка работ» не исключает их возобновления. Отдельные наработки в рамках ОКР «Вошина-2» решения уже сейчас внедрены или внедряются в конструкции СКШТ. Пока еще сохранившийся инженерный потенциал предприятия готов к реализации большинства известных на БАЗе проектов ОКР и НИР, однако время уходит, а практической своей реализации эти планы не находят.

Вопрос стоит очень остро. Много говорится о том, что предприятия промышленности должны вести инициативные разработки, но такие разработки на БАЗе уже есть, в том числе и в металле (например в мае 2011 года изготовлен опытный образец шасси БАЗ-69096-013 с колесной формулой 10x10.1). Однако уже неоднократно на БАЗе сталкивались с тем, что в дальнейшем перспективные образцы остаются невостребованными со стороны МО РФ и головных разработчиков, с которыми предварительно согласовываются ТТЗ. Если же завод вкладывает значительные средства в разработку нового семейства военного назначения, будет ли оно востребовано МО РФ? Особенно в нынешних условиях, когда на других предприятиях уже ведутся разработки перспективных семейств автомобилей многоцелевого назначения и СКШТ, которые по своим ТТХ (грузоподъемность, увеличенная габаритная ширина, защищенность, независимая подвеска) частично соответствуют СКШТ БАЗа? Брянский автозавод не боится конкуренции, но, как показал предыдущий опыт, не всегда результат определяет лучшие ТТХ образцов техники – в 2008–2012 годах решения чаще принимались исходя из иных соображений. Поэтому наиболее оптимальным может быть либо продолжение ОКР «Вошина-2» с корректировкой ТТЗ, либо открытие новой ОКР, в рамках которой необходимо создать определенный научно-технический задел на перспективу. Но в нынешней ситуации собственник завода работы без государственного финансирования вести не планирует.

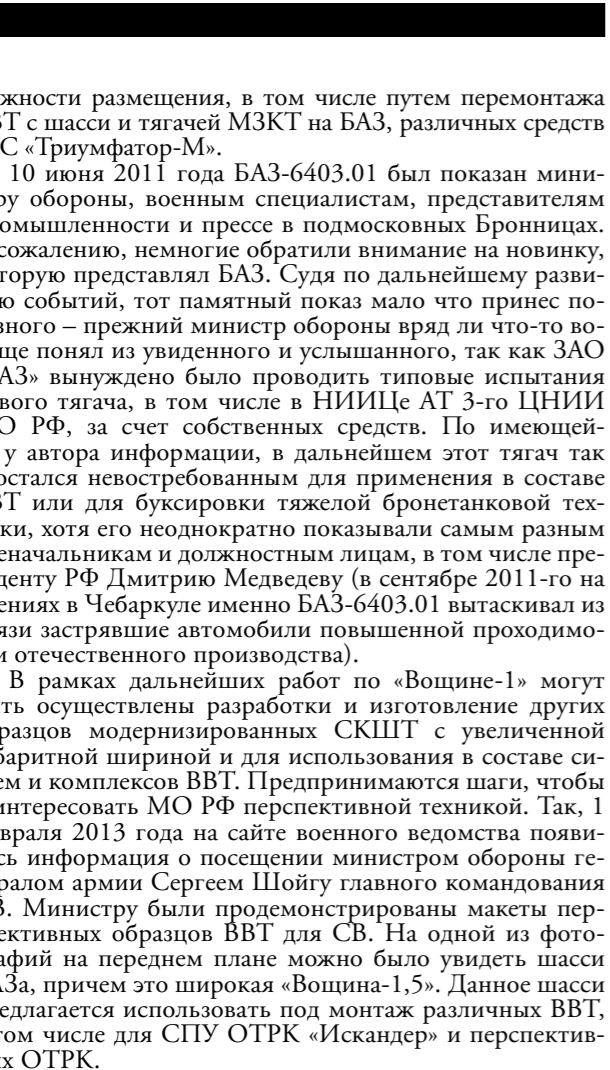
Сегодня на БАЗе все чаще задумываются: нужен ли будет этот завод государству в его нынешнем качестве через три года? Через пять лет? По имеющейся у автора информации, собственник завода уже рассматривает даже такой фантастический вариант, как полное перепрофилирование производства, прекращение выпуска СКШТ военного назначения после выполнения всех заключенных договоров в рамках ГОЗ.

НАПРАВЛЕНИЯ РОССИЙСКО-ТУРЕЦКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Россия может оказать содействие Турции в разработке и производстве космических систем, сообщил главный советник гендиректора ОАО «Рособоронэкспорт» Анатолий Аксенов.

«В перспективе просматривается сотрудничество в области разработки и организации производства на территории Турции элементов орбитальных космических систем», – сказал Аксенов, возглавлявший делегацию ОАО «Рособоронэкспорт» на 11-й международной выставке оборонной промышленности IDEF 2013, которая прошла 7–10 мая в Стамбуле. Кроме того, по его словам, потенциальными направлениями российско-турецкого военно-технического сотрудничества являются поставки боеприпасов, запасных частей и другого вспомогательного имущества к приобретенному ранее вооружению и военной технике российского производства. Есть предложения по сотрудничеству в области морских платформ на воздушной подушке, используемых при десантиро-

вании морских подразделений. «Мы прекрасно понимаем, что ведущие позиции на турецком рынке вооружений традиционно занимают США, Англия, Франция, Германия. И все же, принимая во внимание емкость и перспективность турецкого рынка вооружений, российское руководство рассматривает сотрудничество с Турцией в качестве одного из важнейших направлений в отношениях двух стран», – отметил глава делегации. Он напомнил, что за последние годы Россия поставила в Турцию различные типы продукции военного назначения, в том числе военно-транспортные вертолеты, бронетранспортеры, стрелковое оружие и боеприпасы. «Мы проводим двусторонние консультации и готовы к полномасштабному сотрудничеству по проектам в области ПВО большой дальности, перспективного боевого самолета и оказания услуг по запуску телекоммуникационных спутников», – добавил Аксенов.



УСПЕХ



ВРЕМЯ РОЖДЕНИЯ САМОЛЕТА

PERPETUM MOBILE КОНСТРУКТОРСКОЙ ЖИЗНИ АВИАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА ИМ. С. В. ИЛЬЮШИНА

После развала Советского Союза РФ лишилась военно-транспортной авиации. Выпускающийся серийно Ил-76 остался в Узбекистане, антоновские машины – на Украине. Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина, основанный в 1933 году как опытное конструкторское бюро, оказался единственным предприятием в России, имеющим опыт создания военно-транспортных машин.

Ильюшинцам необходимо было сделать непростой выбор дальнейшего пути. Продолжая строить широкофюзеляжные самолеты – Ил-86, Ил-96, КБ выбрало магистральную линию развития возрождение, а точнее – создание практически с нуля военно-транспортной авиации. О том, насколько это удалось, и о дальнейших планах работы рассказывает Виктор Владимирович ЛИВАНОВ, Генеральный директор – Генеральный конструктор ОАО «Ил».

«ВПК»: Виктор Владимирович, вы пришли в КБ им. Ильюшина в 1967 году, когда работа по созданию Ил-76 только начиналась. В чем заключалось тогда и сейчас основное конкурентное преимущество самолетов марки Ил?

– Когда я пришел на фирму, здесь еще работал Сергей Владимирович Ильюшин. Он нас учил: «Никогда не ругайте конкурентов, хвалите свое». Можно сравнить конкретно: чем, например, хорош Ил-96-300 по сравнению с А340 Airbus. Есть свои плюсы, есть минусы, как в каждом деле. Но общее мнение всех эксплуатирующих организаций, гражданских и военных: самолеты марки Ил обладают простотой, надежностью и экономичностью. Именно эти требования в свое время изложил Сергей Владимирович Ильюшин. И вот уже 80 лет мы делаем самолеты в первую очередь надежными, экономичными и простыми в технологиях.

«ВПК»: Ил-76МД-90А обладает этими качествами?

– Базовый самолет, который мы запустили сегодня в Ульяновске, сохранил все положительные качества, которыми он обладал на протяжении 40 лет. Это и эксплуатационные преимущества, и неприхотливость, и возможность эксплуатации на удаленных аэродромах, вдали от баз, и надежность.

«ВПК»: Назовите, пожалуйста, основные нововведения Ил-76МД-90А. Что они дают?

– Модернизации подверглось около 70 процентов систем и агрегатов. Самолету 40 лет с начала его летной работы. Мы заменили подсистемы на современные, которые являются более экономичными, более легкими, более надежными. Сделали новое крыло, получили снижение веса более чем на тонну и снизили трудоемкость его изготовления процентов на 20.

Двигатель ПС-90А-76 более экономичный, чем Д-30КП-2, который стоял у нас на базовом самолете и стоит до сих пор на основном парке. С этим мотором самолет соответствует всем требованиям ИКАО по шумам, 4-й главе в частности, и эмиссии. Хотя двигатель несколько тяжелее и больше по диаметру.

«ВПК»: Стеклокабина – это дань моде?

– Нет, это в первую очередь – надежность и безопасность эксплуатации самолета и облегчение работы летного состава. На старых кабинах стоит несколько десятков приборов, за ними достаточно сложно следить, а стеклокабина на Ил-76МД-90А кроме навигационной, пилотажной обстановки реагирует только на отказы. Если все с самолетом нормально, летчик может лететь и лететь.

«ВПК»: Как увеличилась дальность полета, грузоподъемность?

– Максимальная полезная нагрузка базового самолета – 40 тонн. Ил-76МД-90А – 60 тонн максимум. Дальность полета машины увеличилась примерно на тысячу километров за счет снижения веса пустого самолета и экономичности двигателей.

«ВПК»: Что говорят предварительные оценки рынка этой машины, насколько самолет будет востребован?

– Мы оценивали рынок военного и гражданского применения. МЧС на самолетах Ил-76 выполняет целый ряд невоенных функций, который будет расширяться. Недавно мы перевезли раненых детей из Бельгии на самолетах Ил-76, оборудованных в варианте госпиталя. К сожалению, мы живем в неспокойном мире.

Что касается коммерческой части, мы пока не начали маркетинговую кампанию по продвижению самолета на рынок. Во-первых, надо подтвердить летно-технические характеристики и, во-вторых, мы считаем все-таки основной задачей выполнение гособоронзаказа.

«ВПК»: И все-таки каковы экспортные ожидания, существуют ли договоренности с потенциальными заказчиками помимо Минобороны?

– Мы надеемся, что перспективы очень хорошие. Сегодня более ста летящих за рубежом самолетов Ил-76 были куплены официально, а не перепроданы в лихие российские времена. Западные партнеры, эксплуатирующие Ил-76, внимательно наблюдают за нашими успехами. Мало кто верил, что мы вообще запустим этот самолет. Мы его запустили. Сейчас они ждут, какие летно-технические характе-

ристики он покажет. Кроме того, Индия, Алжир, Иран, Ирак, Ливия хотят все пощупать. Вместе с Рособоронэкспортом мы составили план маркетинговых работ и начали его реализовывать. Делегации ряда стран – потенциальных покупателей посетили и нашу фирму, посмотрели летный экземпляр. Кое-какие зарубежные делегации уже посетили Ульяновск, чтобы убедиться: самолет летает и завод готов к серийному производству.

«ВПК»: Какая максимальная нагрузка может быть у ульяновского завода по производству?

– Все зависит от поставщиков. Сейчас в самом разгаре контрактация по первым 39 машинам со всеми нашими поставщиками. Все очень непростое, но думаю, процентов на 80 этот процесс уже завершен. Пока предварительно, кстати, утверждена вся производственная программа Ульяновска до 2020 года, мы должны выйти на 18 машин в год. На мой взгляд, для Ульяновска этого достаточно – серьезная нагрузка.

«ВПК»: На данный момент какие еще проекты существуют в авиационном комплексе им. Ильюшина?

– В начале декабря после тяжелой подготовительной работы мы с нашими индийскими коллегами начали проектирование многофункционального транспортного самолета (МТС) или Multi-Role Transport Aircraft (МТА).

МТА по классификации – это средний военно-транспортный самолет. Если на Ил-76 у нас максимальная полезная нагрузка 60 тонн, то на этом самолете – 20. Мы стараемся сделать его достаточно унифицированным, чтобы российский и индийский армиям не обучаться заново и наземная инфраструктура была готова. Формально этот самолет по своим габаритам, размерам – половинка 76-го.

«ВПК»: То есть это мини-версия?

– Нет. Так сказать нельзя. У него своя ниша. Самый большой рынок в мире – это как раз средние военно-транспортные машины, дватонные. Есть знаменитый, абсолютно уникальный американский самолет C-130. Ему под 60 лет, но он постоянно модернизировался и продолжает выпускаться серийно. Мы, илюшинцы, до сих пор жалеем, что прекратили выпуск самолетов типа Ил-18. Они востребованы сегодня. Можно было модернизировать, поставить новый современный двигатель, новое оборудование и продолжать его выпускать, повторив судьбу C-130.

СПРАВКА «ВПК»

ВИКТОР ВЛАДИМИРОВИЧ ЛИВАНОВ – Генеральный директор ОАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина» (город Москва) с 1997 года. Родился 17 сентября 1943 года в Хабаровске. Окончил Московский авиационный технологический институт в 1967-м. С этого же года работает на авиастроительном предприятии (ныне авиационный комплекс им. Ильюшина) инженером-технологом, начальником бригады координации и анализа работ, заместителем начальника ОКБ. В 1988–1996-м – директор авиационного комплекса, в 1996–1997-м – заместитель министра оборонной промышленности РФ. Академик Российских академий транспорта и академии воздухоплавания. Лауреат Государственной премии РФ (2000), награжден орденом «Знак Почета», «Дружбы народов», «За заслуги перед Отечеством» IV степени. Женат, имеет двоих детей. Увлекается исторической литературой.

«БУЛАВА» ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Как объявили в Париже, 5 мая 2013 года в ходе испытательного пуска баллистической ракеты подводных лодок (БРПЛ) М51 с борта ПЛАРБ Le Vigilant (S618) произошла нештатная ситуация и ракета была потеряна. Пуск происходил без оснащения БРПЛ ядерной боевой частью. Выход ракеты из пусковой шахты прошел штатно, в полной безопасности для ПЛ и ее экипажа. В ходе первого этапа полета имела место неназванная авария и ракета самоликвидировалась. Обломки упали в район, закрытый для мореплавания и воздушного движения. Это был шестой пуск БРПЛ М51 и первый неудачный. Ракета производится компанией

EADS Astrium Space Transportation. Всего планируется выпустить 60 БРПЛ М51. Подводные лодки типа «Триумфан» (Triumphant) – серия из четырех французских атомных стратегических подводных лодок, построенных в 1989–2009 годах. Являются новым поколением стратегических подлодок и заменой первых шести французских ПЛАРБ типа «Редуталь». Основное вооружение – 16 БРПЛ М45 на первых трех лодках, включая S 818, и 16 ракет М51.1 на последней – четвертой S 619. В настоящее время принято решение о переоснащении ракетными типа М51.2 с новой, более мощной головной частью TNO (Tete Nucleaire Oceanique) первых трех лодок.

ВОЕННЫМ АЭРОДРОМАМ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

До 2020 года для Военно-воздушных сил России будет построено или реконструировано в общей сложности 60–70 военных аэродромов, заявил главнокомандующий ВВС РФ, Герой России генерал-лейтенант Виктор Бондарев. «Всего у нас сейчас строится или реконструируется 11 аэродромов, и это будет продолжаться. До 2020 года мы должны выйти на цифру порядка 60–70 аэродромов», – сказал главноком. Он сообщил, что испытания новой авиационной техники, включая такие сложные и закрытые программы, как прерванный



или повторный взлет, производятся на взлетно-посадочных полосах длиной не менее четырех километров, последняя из которых с самым высоким качеством была открыта в начале мая на аэродроме Ахтубинск 929-го Государственного

летно-испытательного центра Министерства обороны. «Мы теперь любой самолет, даже перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации, можем эксплуатировать на данном аэродроме», – отметил главноком.

Беседовала

Александра НОТКИНА