



AM General и Lockheed поставили опытные образцы JLTV для испытаний ^[1]

Опубликовано 20.08.2013 08:35 пользователем lu2k



Компании AM General и Lockheed Martin поставили свои соответствующие опытные образцы Совместной легкой тактической машины (JLTV) для 14-месячных государственных испытаний в США, проведения программы оценки и тестирования в Центре испытаний Юма в штате Аризона и Абердинском испытательном центре в Мэриленде, США.

Обе компании изготовили по 22 опытных образца в рамках этапа разработки и подготовки производства (EMD) программы JLTV. Соответствующие контракты были заключены с армией США в августе 2012 года.

24-месячные контракты для AM General и Lockheed были оценены в \$ 64,5 млн. и \$ 65 млн. соответственно.

Исполнительный вице-президент и главный операционный офицер AM General, Джон Ульрих (John Ulrich), заявил, что поставка подтверждает опыт компании в управлении цепочками соисполнителей для повышения эффективности вложения денег и повышения надежности для своих правительственных клиентов.

"У нас есть большая уверенность, что BRV-O является лучшим решением для удовлетворения перспективных потребностей наших солдат в легких тактических машинах", сказал Ульрих.

Вице-президент подразделения наземных машин Lockheed Martin Missiles and Fire Control, Скотт Грин, сказал: "Эти машины будут отвечать самым высоким требованиям наших солдат и морских пехотинцев".

AM General предлагает свои машины повышенной проходимости с противоминной защитой BRV-O, которые являются многоцелевыми машинами, созданными таким образом, чтобы выполнить 100% требований этапа EMD с точки зрения защиты, мощности, полезной нагрузки, транспортабельности, надежности и доступности или даже превысить.

Эти машины в настоящее время разрабатываются в двух вариантах, в том числе - четырехместная боевая тактическая машина для возможности реализации на ее базе трех различных специализированных конфигураций и двухместная машина боевого обеспечения для установки на нее пакета конфигурации машины поддержки для выполнения различных ролей во всем спектре военных операций.

JLTV от компании Lockheed разработан таким образом, чтобы обеспечить увеличение защиты экипажа и мобильности, повышение эффективности использования топлива и улучшение связи с другими платформами и системами по сравнению с другими существующими машинами общего назначения, при одновременном снижении затрат на материально-техническое снабжение.

Помимо значительного снижения веса, машина также сохраняет проверенную защищенность, транспортабельность и надежность своей предыдущей модели, разработанной на этапе разработки технологии.

Программа JLTV направлена на замену в армии и корпусе морской пехоты США устаревшие высококомобильные многоцелевые колесные машины (HMMWV), которые находятся в активной эксплуатации более 25 лет.

Автор: Сергей Вэй

Источник: [Army Guide](#) ^[2] 19.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

74 просмотра

Споры вокруг Гибралтара и британский военный корабль ^[12]

Опубликовано 20.08.2013 09:50 пользователем lu2k



Совпадение или провокация? На фоне обострения отношений между Мадридом и Лондоном британский военный корабль прибыл в Гибралтар сопровождении двух малых судов для участия в военных учениях.

Фрегат королевского флота пришвартовался возле британского анклава на следующий день после акции протеста испанских рыбаков, недовольных планами Гибралтара построить искусственный риф из бетонных блоков, которые уже пестрят посреди моря. Конструкция должна способствовать восстановлению популяции рыб, уверяют власти Великобритании. Впрочем, по мнению Испании, бетонные блоки будут препятствовать ее рыбному промыслу.

"Эта зона богата рыбными ресурсами. Возведя конструкцию, они просто пытаются помешать нам рыбачить", - убеждены рыбаки.

Министерство иностранных дел Испании заявило о намерении взимать 50 евро за пересечение границы с Гибралтаром, чтобы возместить убытки рыбаков. Для начала же британцев решили испытать длинными очередями.

Путешественники поделились мыслями: "Мы здесь уже не впервые, поэтому привыкли к проверкам. Впрочем, на этот раз, ждать пришлось долго, - все утро в очереди".

"Проверки на границе очень строгие. Таким образом, они выражают неуважение к работникам. 10 тысяч человек пересекают границу по дороге на работу. Кроме того, жители Гибралтара ездят скупаться в испанских супермаркетах. То есть, в общем, через контроль ежедневно проходят 25 тысяч человек".

Великобритания выразила возмущение несоблюдением Испанией принципов свободного передвижения людей в пределах Европейского Союза. Британское правительство призвало Брюссель доставить на место наблюдателей, которые могли бы объяснить правонарушения.

В ответ на это Мадрид напомнил, что ни Великобритания, ни Гибралтар не относятся к Шенгенской зоне, проверки на границе необходимы для борьбы с контрабандой, в частности с нелегальным ввозом дешевых испанских сигарет на британскую территорию.

На фоне экономического кризиса в Испании, 8% рост Гибралтара за прошлый год не радует Мадрид, среди прочего, еще и многочисленные испанские предприятия, переместили туда свои активы. Британская заморская территория площадью всего в 7 кв.км предлагает инвесторам выгодные условия, чем Испания.

Мадрид до сих пор не теряет надежды на пересмотр статуса Гибралтара. Лондон в свою очередь ссылается на результате референдума 2002 года, когда 98% жителей анклава высказались против изменения его статуса.

Источник: [armsofwar.ru](#) ^[13] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[НАТО](#) ^[8]

[Европа](#) ^[15]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

79 просмотров

Российский "солдат будущего" ^[17]

Опубликовано 20.08.2013 09:59 пользователем lu2k



Россия запустила новый проект, который финансируется Фондом перспективных исследований и называется "Солдат будущего". "Голос России" попросил нескольких экспертов рассказать о том, каким по их мнению будет российский солдат будущего.

На самом деле, существуют две версии концепта солдата будущего, которые в настоящее время доминируют в мире. Первая - это оператор высококвалифицированного роботизированного оборудования, который управляет из безопасного места, иногда очень далеко от поля боя. Второй - это "сверхчеловек" - солдат одетый в экзо-скелет, что-то вроде скафандра или доспехов, который делает человека намного сильнее и менее уязвимым.

Сейчас применением роботизированной военной техники из безопасного места уже никого не удивишь, американские военные регулярно используют беспилотники для борьбы с террористами по всему миру. А вот экзо-скелет все еще находится "на грани фантастики" и мало вероятно, что военные начнут их использовать в обозримом будущем. Так считает главный редактор журнала "Арсенал Отечества" - Виктор Мураховский:

"Созданию экзо-скелетов в первую очередь мешает вопрос энергия, которая необходима для работы. В настоящее время, выбор невелик, это либо бензин и дизельное топливо или аккумуляторы. Но последние уступают в эффективности нефтепродуктам. Скорее всего, пока человечество не найдет или не изобретет некий новый способ получения энергии, помимо электроэнергии и нефтепродуктов, экзо-скелет для солдат будет оставаться скорее мечтой, чем реальностью. Однако, многие инженеры работают и будут работать в этой области".

"На самом деле, я сильно сомневаюсь, что придет время, когда экзо-скелеты будут эффективно использованы на поле боя. Может быть, они будут использоваться на парадах, или во время боевой подготовки", добавил Мураховский. Он также довольно скептически относится к идее, что будущие войны будут вестись между беспилотными самолетами и танками, которыми будут управлять люди сидящие где-то за тридевять земель от поля боя.

"История американских дронов захваченных иранцами является наглядной иллюстрацией столь высокой оценки "эффективности" беспилотных самолетов. Я считаю, что тот, кто хотел бы попробовать вести бой только дронами заранее обречен на поражение. Современная артиллерийская батарея может эффективно поражать цели не дальше, чем на расстоянии примерно 50 км от цели. Для современного вертолета, соответствующие цифры в несколько десятков км, а для дронов - несколько сотен км. Принимая это во внимание, я сомневаюсь, что в настоящее время тот, кто сидит, скажем, в Москве, может эффективно управлять беспилотником где-то на Дальнем Востоке. Правда, США в настоящее время используют беспилотники для дальних полетов в Пакистане, Сомали и Йемене. Но эти страны вряд ли можно квалифицировать как наиболее развитых в мире", - рассуждает Виктор Мураховский.

Однако некоторые эксперты не разделяют мнение Мураховского по отношению к возможности ведения войны при помощи беспилотных самолетов и танков. Военный наблюдатель РИА Новости Константин Богданов говорит:

"Существует пословица, которая гласит: "Будучи хорошо информированным означает быть хорошо вооружены", и в современных войнах, это, вероятно, более справедливо, чем когда-либо прежде. Сегодня основной целью воюющей стороны является не столько уничтожить как можно больше самолетов и танков противника, а по возможности попытаться получить доступ к информации противника и управления компьютерными системами. Сегодня, это не будет большим преувеличением если сказать, что боем управляют люди, сидя перед компьютером на расстоянии многих миль от поля боя, это уже стало реальностью. В такой ситуации, я не удивлюсь, если солдаты в экзо-скелетах станут реальностью в ближайшее время".

Организация, которая была выбрана для работы над проектом "Солдат будущего" - это Курчатовский Национальный научный центр. Эта организация была выбрана потому, что некоторое время назад, там были созданы материалы нового поколения, которые, как полагают эксперты, вероятно могут быть использованы в качестве материалов для экзо-скелетов.

Источник: armsofwar.ru ^[18] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

96 просмотров

На МАКС-2013 ОАО «ВНИИРА» впервые представит новое поколение наземных средств ближней навигации ^[21]

Опубликовано 20.08.2013 10:52 пользователем DSalyukov



ОАО «ВНИИРА» ^[22] на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2013 впервые представит азимутально-дальномерный радиомаяк (АДРМ) системы РСБН «Тропа-СМД», предназначенный для переоснащения аэродромов государственной авиации и аэродромов совместного базирования.

АДРМ «Тропа-СМД» - это новое поколение наземных средств ближней навигации, работающее с бортовым оборудованием системы РСБН III-го и последующих поколений, которые функционируют в международном диапазоне частот.

АДРМ «Тропа-СМД» при сохранении функции ответа наземной индикации (аналогично вторичной радиолокации), а также характеристик точности и зон действия, имеет значительно меньшее энергопотребление по сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время радиомаяками. По своим характеристикам изделие превосходит аналог системы ближней навигации TACAN.

В рамках авиасалона МАКС-2013 ОАО «ВНИИРА» представит также свои разработки в области организации воздушного движения:

- автоматизированную систему управления воздушным движением (АС УВД) «Синтез»,
- комплексный системный тренажер типа «Вышка» для обучения диспетчеров,
- Средства наблюдения за воздушным пространством:
 - Компактную малогабаритную наземную станцию АЗН-В 1090 ES «НС-1А»,
 - Шкаф радиолокационной обработки из состава МВРЛ режима S с функцией расширенного наблюдения в режиме АЗН-В 1090 ES «Аврора-2».

Выставочная экспозиция ОАО «ВНИИРА» на МАКС-2013 будет размещаться на стенде ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей» ^[23] в павильоне D9.

ОАО «ВНИИРА» (Всероссийский научно-исследовательский институт радиоаппаратуры) с 2004 года входит в состав ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей». Разрабатывает и производит автоматизированные системы и средства организации и управления воздушным движением, тренажерные комплексы для авиадиспетчеров, радиолокационные системы, а также продукцию двойного назначения, в том числе наземное и бортовое оборудование отечественной радиотехнической системы ближней навигации и инструментальной посадки (РСБН).

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[ВНИИРА участвует в проведении испытаний оборудования самолета Sukhoi Superjet100](#) ^[25]

[ОАО "ВНИИРА" впервые представило свои новейшие разработки на КС "Евразия"](#) ^[26]

[Открытое акционерное общество «Ордена Трудового Красного Знамени Всероссийский научно-исследовательский институт радиоаппаратуры \(ОАО «ВНИИРА»\)»](#) ^[22]
114 просмотров

Пилоты смогут видеть в темноте а вертолеты оснастят "парктрониками" ^[27]

Опубликовано 20.08.2013 11:40 пользователем lu2k



Концерн "Радиоэлектронные технологии" представит на МАКС-2013 новый шлем, который даст возможность пилотам видеть цели при любой погоде и в любое время суток, об этом сообщил журналистам РИА Новости заместитель генерального директора по стратегическому планированию ГОЗ Андрей Тюлин.

"Мы покажем на МАКСе новые разработки, которые ранее нигде не были представлены. Нашлемная система индикации целеуказания, предназначенная для пилотов боевых вертолетов и ПАК ФА. Мы создали для нее алгоритм обработки изображений, благодаря чему пилоты теперь могут видеть цели при любой погоде и в любое время суток", рассказал Тюлин.

Кроме того, компания возможно представит "новый надвтулочный радар для вертолета Ми-28Н, который устанавливается над лопастями вертолета". "Это решение позволяет вертолеты подняться над ландшафтом, просканировать поверхность и остаться незаметным для противника", пояснил Тюлин.

Кроме всего этого вертолеты могут обзавестись "парктроником", это устройство позволит пилоту видеть виртуальную полосу днем или ночью, однако ее по словам Тюлина представят на следующем МАКСе.

Еще он отметил, что одним из перспективных направлений является создание потолочных коллиматорных индикаторов.

"Сейчас летчик имеет в своем распоряжении приборное поле, смотря на которое, он получает всю необходимую информацию о полете. В перспективе всей этой приборной панели не будет. Вместо нее будет прозрачное стекло, которое будет содержать полетную информацию", рассказал Тюлин. Эта система тоже не будет представлена на предстоящем МАКСе но такие разработки уже ведутся.

Источник: [armsofwar.ru](#) ^[28] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

88 просмотров

Китай рассекретил новейшую 35-мм зенитную установку колесном шасси ^[29]



«Китай наконец то рассекретил новейшую 35-мм зенитную установку колесном шасси на базе колесного бронетранспортера ZBL-09.

Новую ЗСУ продемонстрировали в новостях Центрального телевидения Китая в репортаже посвященном учениям сил противовоздушной обороны по уничтожению низколетящих, малоразмерных целей. На видео машина показана с работающей антенной РЛС.

Точное название или тактико-технические характеристики не назывались. Судя по видеорепортажу, был продемонстрирован сам факт перехода от разработки к стадии поступления на вооружения. Ранее в глобальной Сети появлялись фотографии данной ЗСУ, но ее перевозили на трейлере в закрытом виде.

Как считает известный эксперт по вооруженным силам КНР Юрий Лямин (Navigator), речь идет о колесной зенитной самоходной установке с одноствольным 35-мм орудием. Данная машина выполнена на шасси бронетранспортера ZBL-09. Правда, в отличие от базовой машины, корпус ее существенно переработан в передней части.

В прошлом году в КНР презентовалась ЗСУ с шестиствольной 30-мм пушкой, созданной на базе китайской копии советского орудия АК-630. Кроме артиллерийского вооружения, данная машина, также созданная на базе все того же БТР ZBL-09, имеет также ракеты с тепловыми головками наведения.

По некоторым данным, обе ЗСУ участвуют в конкурсе на машины для китайских общевойсковых бригад, которые вооружены только колесной техникой. Поэтому на базе БТР ZBL-09 создаются: колесные танки - бронемшины с тяжелым противотанковым пушечным вооружением, различные самоходные артиллерийские установки, другие боевые и вспомогательные машины.

Источник: [Военный информатор](#) [30] 08.2013

Язык: [русский](#) [3]

Дата: [август 2013](#) [4]

Теги: [Новости](#) [5]

[Вооружения и военная техника](#) [6]

Раздел: [Геополитика](#) [7]

[Азия](#) [31]

[Китай](#) [32]

Проблематика: [Проблематика](#) [10]

[Военно-техническая](#) [11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Ми-26Т2 и СН-47F «Чинук»: «Игра стоила свеч» ^[33]

Опубликовано 20.08.2013 21:40 пользователем Михаил Симутов



В ноябре 2012 года прошло сообщение, что ВВС Индии по итогам конкурса на тяжелый вертолет отдали предпочтение американскому СН-47F компании «Боинг». При этом со ссылкой на отчет тендерного комитета, компания «Боинг» представила лучшее предложение как по стоимости поставки вертолетов, так и по стоимости жизненного цикла СН-47F.

Гигант Ми-26Т2 сошел со сцены, несмотря на то, что в Индии имелся не только богатый опыт эксплуатации Ми-26 ранних выпусков, но и отлаженная система поддержки машин в эксплуатации. Произошло непредвиденное, хотя чиновники из «Рособоронэкспорта» незадолго до этого заявляли, что окончательные итоги конкурса на поставку 15 вертолетов еще не объявлены, и российская сторона не считает себя проигравшей. А ведь благодаря этой машине ОАО «Роствертол» стало лауреатом конкурса «100 лучших товаров России». Завод одержал победу в номинации «Производство производственно-технического назначения» за представленную экспортную версию вертолета Ми-26Т(С). Но это у нас, а «Восток – дело тонкое».

Ключевым моментом в этой сделке стала цена машины. В СМИ встречаются сообщения о стоимости контракта на поставку 15 тяжелых вертолетов, участвовавших в индийском конкурсе, от \$700 млн до \$1000 млн (\$46,7– 66,7 млн за экземпляр).

Стоимость Ми-26Т2 является тайной за семью печатями. В то же время проскользнуло сообщение о покупке этих машин для Российской Армии по цене \$20–25 млн.

То же самое происходит с СН-47F. Узнать истинную его стоимость невозможно, но из той же прессы следует – \$50 млн. Исходя из этого, можно предположить, что либо «Рособоронэкспорт» слишком поднял цену, фактически подставив под удар всю российскую технику, планировавшуюся к поставке в Индию, либо США снизили свои расценки на СН-47F, возможно – до уровня 2004 года и ворвались на индийский рынок. Игра стоила свеч.

Помимо Ми-26Т2, Индия отказалась от самолетов-заправщиков Ил-78МК-90, вертолета Ми-28Н и истребителя МиГ-35. Это был удар, что называется, ниже пояса. А ведь мы так надеялись и, главным образом, на наши старые связи. Но причины этого никто так и не проанализировал, и их немало. Хотя Ми-26Т2 по многим параметрам явно превосходит СН-47F.

Ми-26Т2

Первый полет Ми-26 состоялся в декабре 1977 г. С тех пор создали несколько модификаций машины. Для монтажных работ разработали Ми-26ПК с универсальной подвесной кабиной оператора, гражданский Ми-26Т, Ми-26ТМ с подвесной кабиной, необходимой для работ с подвесным грузом, Ми-26А с новым пилотажно-навигационным комплексом, Ми-26С с системой опрыскивания и резервуаром для дезактивирующей жидкости, вертолет РЭБ Ми-26ПП, топливозаправщик Ми-26ТЗ, воздушный командный пункт Ми-27 и другие.

Одним из важнейших резервов модернизации авиационной техники является обновление силовой установки и бортового оборудования. Это позволяет повысить ее конкурентоспособность на мировом рынке и экономичность, хотя неизбежно приводит к росту ее стоимости. По этому пути пошли и при модернизации Ми-26Т.

Основу нового бортового радиоэлектронного оборудования машины составляют навигационно-пилотажный комплекс НПК-90-2 с пятью многофункциональными жидкокристаллическими индикаторами

(«стеклянная» кабина), бортовая цифровая вычислительная машина, спутниковая система навигации NAVSTAR/«Глонасс». В качестве дополнительного оборудования, на усмотрение заказчика, предлагаются очки ночного видения.

Для визуального контроля за грузом на внешней подвеске в дневное время используется бортовое телевизионное устройство, выдающее цветное изображение на многофункциональный индикатор, а в ночное время используется прожектор TSL-1600 с инфракрасной подсветкой для применения очков ночного видения.

Помимо этого на запорожском АО «МОТОР СИЧ» усовершенствовали двигатель в вариант Д-136-2 с цифровой системой управления. Его максимальная взлетная мощность возросла на 250 л.с., ввели чрезвычайный режим, позволяющий кратковременно повышать ее до 12 500 л.с.

Модернизация позволила сократить экипаж (без учета бортового оператора, необходимого при перевозке груза на внешней подвеске) до двух человек, эксплуатировать машину в любой точке земного шара и выполнять полеты по приборам в соответствии с международными правилами.

Видимо, это лишь часть изменений, внедренных в Ми-26Т2, но о другом у нас стесняются рассказывать, в том числе и о повышении экономической эффективности машины («Авиапанорама», №2-2012).

В таком виде в 2011 г. начались испытания Ми-26Т2, но будущее его неясно.

СН-47 «Чинук»

Одним из самых грузоподъемных вертолетов США сегодня считается двухвинтовой СН-47 «Чинук». Машина состоит на вооружении армии США с 1962 г. и постоянно совершенствуется. Помимо базовой версии СН-47А были созданы СН-47В и СН-47С с новыми двигателями, многоцелевой вариант с увеличенной дальностью и с дозаправкой в полёте, вооружением и новым оборудованием С/МН-47Е – усовершенствованный СН-47D, разработанный по программе модернизации вариантов «А», «В» и «С», СН-47J – для Японии и Vertol 414 – экспортный вариант СН-47.

Последней модификацией «Чинука» стал СН-47F, в котором учли опыт боевых действий в Ираке и Афганистане. Программу модернизации СН-47D в вариант «F» приняли в середине 1990-х. Это было вынужденной мерой из-за нехватки средств на создание единого транспортного вертолета JCH, предназначенного для замены СН-47 и СН-53. В то же время программа JCH предусматривает продление ресурса СН-47 на 20 лет, снижение эксплуатационных расходов и улучшение летно-тактических характеристик.

На вертолете предусмотрели новую электропроводку бортовой сети и замену ряда силовых элементов фюзеляжа. Усовершенствовали несущую систему с эластомерными втулками и силовую установку, получившую двигатели T55-GA-714A. В условиях жаркого климата и высокогорья они развивают на 25% большую мощность и на 5% экономичнее, что позволило увеличить полезную нагрузку на 226 кг. Возросла и надежность двигателей.

В СН-47F предусмотрели установку трех дополнительных топливных баков общей емкостью 3028 л, применили новую систему глобального управления воздушным движением (Global Air Traffic Management, GATM), сопряженную с инерциальной навигационной системой и с приемником спутниковой навигационной системы.

Приборное оборудование выполнено по принципу «стеклянной кабины». Впрочем, всего в короткой заметке не перечислишь.

Поставки же обновленных «Чинуков» в Индию предполагается начать в 2016–2018 гг. Нельзя исключать, что к тому времени будет испытан новый несущий винт, позволяющий увеличить коммерческую нагрузку почти на 900 кг. Летные испытания нового несущего винта запланированы на 2014 г.

Резюме автора

Американский вертолет значительно слабее Ми-26Т2, правда, он, несмотря на почти одинаковую удельную нагрузку на площадь, ометаемую воздушными винтами, летает быстрее, хотя и на меньшее расстояние. Но у СН-47F есть одно, но важное преимущество перед Ми-26Т2. Его можно перевозить в фюзеляже самолетов С-17, также закупленных Индией, не расходуя драгоценный ресурс. А Ми-26 самолетом быстро на большие расстояния не перебросишь, и он вынужден будет следовать своим ходом.

Из сказанного напрашивается единственный вывод. Если мы хотим сохранить лидирующее положение на мировом рынке, то, наверное, не нужно гнаться за весовыми категориями в вертолетной технике, а создавать конкурентоспособные машины наиболее распространенных и востребованных весовых категорий. При этом надо постоянно помнить об их сервисном обслуживании.

Автор: Николай Якубович

Источник: "Авиапанорама" ^[34]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

[Южная Азия](#) ^[35]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]

[Военно-техническая](#) ^[11]

[Политическая](#) ^[36]

[Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

102 просмотра

Заменит ли «Ангара» устаревающий «Протон-М»? ^[38]

Опубликовано 20.08.2013 21:50 пользователем Михаил Симутов



В журнале "Авиапанорама" (№ 2-2013) было опубликовано интервью с руководителем «Роскосмоса» В. Поповкиным, где подчеркнuto, что ракетно-космическая отрасль является самой наукоемкой, но весьма сложной по управлению. К сожалению, недавнее событие, когда 5 июля была потеряна ракета-носитель «Протон-М», причем с несколькими спутниками глобальной навигационной системы, свидетельствует именно об этом. Действительно, потеря для страны в деньгах и в имидже отрасли весьма ощутима.

Любопытно, что СМИ настолько оперативно отреагировали на это событие, как будто были готовы к столь «потрясающему событию». И сразу же с их подачи все заговорили о системном кризисе. Хотя систематических отказов, которые можно было бы обобщить и сделать соответствующий вывод, способный исключить возникший в работе техники сбой, не наблюдалось. Можно согласиться, что налицо кризис системы, причем государственный, разрушивший управление отраслью и приведший к ее руководству эффективных менеджеров-управленцев, главной целью которых является только прибыль и рост денег на банковских счетах, а техническая сторона, научный и производственный потенциал (прежде всего, кадры) – это для них второстепенное явление.

Когда верстался номер, было официально объявлено, что «причиной ЧП стала неправильная установка датчика угловой скорости». А это как раз подчеркивает безответственность «эффективных управленцев», которые не так давно (по историческим меркам времени) приняли решение ликвидировать одно из важных звеньев технологического контроля производства, уничтожив как класс институт специалистов военной приемки – специалистов независимого контроля всех этапов работ по технически сложным объектам в ракетно-космической отрасли. Оказывается, это и стало «медвежьей услугой» в деле обеспечения безопасности и надежности функционирования отрасли.

Если до 1990-х молодежь активно шла в ракетно-космическую отрасль, то ныне туда приходят лишь единицы. В основном, из-за отсутствия общего престижа отрасли и низкой зарплаты. Впрочем, деньги есть, но их растаскивает эффективный менеджмент из-за отсутствия должного государственного контроля.

Так что кризис системы налицо. При этом создание новой ракеты-носителя «Ангара» отрасли в целом и государству может не помочь. Если страна будет не в состоянии свести к минимуму аварийные ситуации и риски, связанные с одной из самых надежных и полностью отработанных ракет «Протон», то неизвестно, с чем еще столкнутся испытатели при первых пусках «Ангары». Не потянет ли это за собой безмерные финансовые вливания из бюджета, как это произошло с авиалайнером «Суперджет-100»?

Чтобы это исключить, целесообразно и необходимо срочно вернуться к прежней форме управления отраслью, а также сделать так, чтобы ее сотрудники получали достойную зарплату и гордились своей профессией.

И все же, что нас ждет в будущем? Чем будущая «Ангара» будет отличаться от нынешнего «Протона»?

«Протон-М»

Носитель тяжелого класса разработан под руководством В.Н. Бугайского на базе межконтинентальной баллистической ракеты УР-500. 16 июля 1965 года с ее помощью был выведен ИСЗ «Протон», по имени которого и назвали ракету. После четырех пусков в двухступенчатом варианте, в 1967 г. приступили к созданию на ее основе трехступенчатого носителя «Протон-К» стартовой массой около 700 т.

Первый запуск ИСЗ «Протон-4» с ее помощью состоялся в 1968 г. Затем «Протон-К» использовали, в частности, для запуска спутников серий «Космос», «Экран», «Радуга», «Горизонт», космических станций для исследования Луны, Марса, Венеры, кометы Галлея. Запускали на орбиту элементы и блоки пилотируемых станций «Салют» и «Мир». С помощью «Протон-К» выведено также множество зарубежных космических аппаратов, чем продемонстрирована высокая надежность этого изделия.

Для выведения полезной нагрузки на высокие геостационарные и отлетные орбиты используется дополнительный разгонный блок.

Четырехступенчатый вариант «Протон-К» мог доставлять около 4 т полезной нагрузки на геосинхронную переходную орбиту, что примерно на 200 кг больше аналогичной грузоподъемности носителя «Ариан 4-LP», но на 500 кг меньше, чем у «Ариана 4-4L».

Коммерческий запуск «Протона-К» стоил свыше \$70млн, тогда как запуск «Ариана» доходил до \$120 млн.

Однако запуски ракет «Протон-К» наносили некоторый ущерб окружающей среде от падавших первой и второй ее ступеней, хотя это происходило в специально отчужденных безлюдных зонах. Причиной тому были значительные не вырабатываемые остатки в баках первых ступеней ракеты чрезвычайно агрессивного топлива и окислителя – несимметричного диметилгидразина и азотного тетроксиды, что послужило одной из главных причин модернизации носителя.

Для этого на обновленном носителе установили новую систему управления на основе бортового цифрового вычислительного комплекса, позволившую, помимо более полной выработки компонентов топлива, обеспечить его маневр на активном участке полета, что расширило диапазон возможных наклонений опорных орбит. Упростился и состав бортового электронного оборудования, а более полный контроль по «скоростному напору» воздуха позволил обойтись без усиления корпуса ракеты и существенно увеличил возможности по габаритам головного обтекателя. Таким образом, возросла весовая отдача носителя и тяга его двигателей.

Применение в составе ракеты-носителя «Протон-М» разгонного блока «Бриз-М» позволило довести полезную нагрузку, выводимую на геостационарную орбиту, до 3,7 т, а на геопереходную – свыше 6 т.

«Протон-М» выпускается на ГКНПЦ им. М.В. Хруничева с 2001 г. Его первый запуск с разгонным блоком «Бриз-М» состоялся 7 апреля того же года. Тогда ожидалось, что стоимость пуска возрастет до \$95-100 млн.

В конце 1990-х стоимость коммерческого пуска «Протон-К» с блоком ДМ составляла от \$65 до 80 млн. В начале 2004 г. ее снизили до \$25 млн из-за существенного усиления конкуренции, но вскоре стоимость стала возрастать, что свидетельствует о высокой эффективности нашего носителя. В конце 2008 г. этот параметр уже составлял около \$100 млн. Так что первоначальные стоимостные оценки проекта оказались верными.

Всего с 1965 г. осуществлено свыше 310 пусков ракет этого типа. Только в первое десятилетие XXI века выполнено 79 запусков РН «Протон-М».

«Ангара»

Разработка космического ракетного комплекса тяжелого класса «Ангара» началась в соответствии с постановлением Правительства РФ от 15 сентября 1992 г. Задача заключалась в определении наиболее рационального варианта носителя, обеспечивающего гарантированный доступ России в космическое пространство, ее самостоятельность в области космической деятельности независимо от развития военно-политических и экономических взаимоотношений между странами СНГ. Работа проводилась на конкурсной основе с участием НПО «Энергия», ГК НПЦ им. М.В. Хруничева и ГРЦ «КБ им. Макеева В.П.».

Этим предприятиям предстояло разработать проекты носителя блочного типа с двигателями, работающими на экологически безопасном топливе «керосин». На первую ступень предполагалось установить двигатель, разрабатываемый НПО «Энергомаш» на базе 11Д521, на вторую – РД-146 (11Д123) тягой 90 тс и четырехкамерный рулевой ЖРД РД-134Р (НПО «Энергомаш») или РД-451 (КБ «Химавтоматика») тягой 35 тс с возможностью его повторного включения. Причем двигатели на боковых блоках первой ступени планировалось установить со смещением к продольной оси ракеты-носителя, что позволяло запускать носитель со стартового комплекса РН «Зенит» с минимальной его доработкой.

Для выведения на высокие орбиты, включая геостационарные, первоначально предусматривалось использовать кислородно-керосиновый разгонный блок Н12Р, разрабатываемый на базе блока ДМ, а затем – кислородно-водородный «Ястреб» с перспективным двигателем тягой 4 тс.

Несмотря на то, что в ходе работы над проектом НПО «Энергия» и ГРЦ «КБ им. Макеева» объединили свои усилия, конкурсная комиссия отдала предпочтение проекту ГК НПЦ им. М.В. Хруничева, предусматривавшему наиболее полное использование существовавшего задела по двигателям и системам управления.

Основой «Ангары», на базе которой разработано целое семейство ракет-носителей, стал универсальный ракетный модуль. Проектируя ракету, учли имевшуюся на предприятии оснастку и освоенные технологии.

Семейство ракет-носителей «Ангара» включает в себя носители грузоподъемностью от 1,5 до 25 т. По мнению разработчиков, широкая унификация и использование передовых технологий позволит обеспечить более низкую по сравнению с зарубежными аналогами себестоимость выведения грузов в широком диапазоне орбит. Для запуска носителей изначально предусматривался отечественный космодром Плесецк, причем всех вариантов РН с одного стартового комплекса, но в декабре 2004 г. между Россией и Казахстаном было подписано соглашение о создании на космодроме Байконур космического ракетного комплекса (КРК) «Байтерек» с использованием перспективной РН «Ангара».

В качестве верхних ступеней на ракете «Ангара 1.2» будет применяться разгонный блок «Бриз-КМ, а на «Ангаре А5» – «Бриз-М» и КВТК.

Для выведения на геостационарную орбиту космических аппаратов массой до 8,4 т не исключено применение на «Ангаре» разгонного блока с электрореактивной двигательной установкой и энергоустановкой на базе фотопреобразователей.

Для сокращения зон отчуждения в местах падения отделяемых частей носителя рассматриваются предложения по управляемому спуску первой ступени, а в перспективе и с возможностью ее возвращения в заданный район полигона.

Автор: Николай Якубович

Источник: ["Авиапанорама"](#) ^[34]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Политическая](#) ^[36]

[Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

70 просмотров

Россия поставит в Судан вертолеты на 200 млн долларов ^[39]

Опубликовано 20.08.2013 21:57 пользователем Михаил Симутов



Поставки партии ударных Ми-24 и транспортных Ми-8 находятся под наблюдением ООН. Россия поставит в Судан большую партию военных вертолетов. Поставки законны, но находятся под наблюдением ООН – машины не должны использоваться в провинции Дарфур. В 2011 году «Рособоронэкспортом» был заключен, а в 2012 году выполнен контракт на поставку в Судан 12 ударных вертолетов Ми-24 и шести транспортных вертолетов Ми-8, взятых из наличия ВВС России и отремонтированных, сообщили два источника в авиапромышленности.

На Ми-8 были установлены новые двигатели ВК-2500, улучшающие их теххарактеристики в условиях жары, пояснил один из источников. В 2013 году с Суданом был заключен контракт на поставку еще 12 Ми-24 и 12 Ми-8 с опционом на поставку по шесть вертолетов обоих типов, говорят собеседники «Ведомостей».

Партия из 24 Ми-24 и 16 Ми-8 с учетом ремонта и модернизации может стоить 150-200 млн долларов, полагает редактор журнала Moscow Defense Brief Михаил Барабанов.

Поставка восьми Ми-24 из России в Судан упоминается в февральском письме председателя комитета Совбеза ООН Марии Кристины Персесваль председателю комиссии Совбеза по вопросу о соблюдении резолюций ООН в Дарфуре – регионе затяжного межэтнического конфликта.

Резолюции Совбеза запрещают правительству Судана использовать там боевую авиацию. По словам близкого к российскому Минобороны источника, поставка вертолетов не нарушает санкций Совбеза, а обязательства о неприменении этого оружия в Дарфуре суданской стороной предоставлены.

Судан закупает оружие и в Белоруссии: из того же письма в Совбез ООН следует, что в 2008-2010 гг. Белоруссия поставила в Судан 12 штурмовиков Су-25 и три штурмовика Су-25УБ. По словам источника, близкого к «Рособоронэкспорту», Судан начал переговоры о покупке 18 бывших индийских истребителей Су-30К, принадлежащих корпорации «Иркут» и хранящихся на авиаремонтном заводе в Белоруссии.

Источник: ["Ведомости"](#) ^[40]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]

[Военно-техническая](#) ^[11]

[Политическая](#) ^[36]

[Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

303 просмотра

Опубликовано 20.08.2013 22:02 пользователем Михаил Симутов



Ключевые технологии создания перспективных комплексов бортового оборудования воздушных судов

Общемировой тенденцией развития комплексов бортового оборудования воздушных судов (ВС) является дальнейшая интеграция ресурсов программного и аппаратного обеспечения, на базе концепции интегрированной модульной авионики (ИМА). Данная тенденция обусловлена как экономическими, так и организационно-техническими предпосылками. С одной стороны, наблюдаются все возрастающие потребности в расширении функциональности оборудования с одновременным стремлением к снижению её стоимости и уменьшению эксплуатационных расходов. С другой стороны, существующий и прогнозируемый уровень развития технологий и элементной базы позволяет осуществлять все более глубокую интеграцию на аппаратном и алгоритмическом уровнях.

Перспективный комплекс бортового оборудования (КБО) должен иметь открытую архитектуру на базе интегрированной модульной авионики (ИМА, см. «Авиапанорама» №4-2011. Прим. ред.). Важной особенностью такой архитектуры является отсутствие «жестко» установленных связей между информационными каналами и вычислительными средствами. Это позволяет реализовать динамическую реконфигурацию структуры КБО с соответствующим перераспределением ресурсов.

Авионика ближайшей перспективы должна обладать принципиально новыми качествами, связанными с кардинальными изменениями процессов ее разработки, проектирования, применения и обслуживания. Основными направлениями развития авионики являются:

- создание унифицированного ряда открытых сетевых архитектур и комплектующих КБО с целью увеличения производительности, надежности передачи и обработки информации;
- применение перспективных интерфейсов (авиационной Ethernet, Fibre Channel, RapidIO, Wi-Fi);
- внедрение перспективных схемотехнических и конструктивных решений для функциональных модулей: многоядерных процессоров, систем «на кристалле», высокопроизводительных графических модулей, сетевых коммутаторов и т.д.;
- создание интегрированной автоматизированной среды разработки КБО;
- совершенствование информации-он-но-управляющего поля кабины экипажа.

Неизбежные изменения информации-онно-управляющего поля кабины экипажа вызваны прогнозируемым ростом интенсивности воздушного движения, требованиями радикального повышения уровня безопасности полетов.

С появлением в 1970-е годы первых электронных индикаторов, по мере роста технологических возможностей, постоянно увеличивалась доля и информационная емкость электронной индикации кабины экипажа ВС, увеличивались размеры экранов и повышалось качество информационного обеспечения летного состава.

Определилась тенденция к использованию экранов индикаторов в качестве многофункциональных пультов управления.

Для высокой надежности большие индикаторы должны иметь сегментированный экран, каждый из сегментов которого может работать автономно. Вполне возможно, что в конечном итоге один индикатор займет всю приборную доску, точнее, приборная доска станет единым электронным индикатором (то есть станет виртуальной). Такие приборные доски уже реализуются в экспериментальных разработках ведущих компаний.

Усилия разработчиков систем индикации должны быть направлены на то, чтобы сделать представление полетных данных более естественным и интуитивно понятным летчику, исключить необходимость перевода «сырых» данных, создать «образное» информационное поле с обеспечением минимального времени на считывание информации.

Виртуальная приборная доска позволит достичь гибкости в представлении информации: если прежде прибор занимал место на доске постоянно, независимо от того, сколько времени он используется в полете, то на виртуальной доске его информация будет появляться только по мере необходимости. Взамен жидкокристаллических индикаторов можно ожидать использование проекционных и органических электролюминесцентных индикаторов. Возможно появление индикаторов не прямоугольной, а более сложной формы.

В России работы по созданию КБО с открытой архитектурой на базе ИМА проводятся с 2004 г. Головным исполнителем и координатором комплексного проекта является ФГУП «ГосНИИАС». В проекте принимают участие основные предприятия авиаприборостроения РФ. Создан уникальный научно-технический задел, позволяющий существенно сократить затраты на разработку и последующие модификации бортового оборудования, сократить сроки его разработки, заложить возможности технологического расширения спектра решаемых задач с минимальными затратами средств.

В настоящее время на предприятиях отечественного приборостроения разрабатываются унифицированные комплектующие бортового оборудования на принципах ИМА. Как показывает отечественный и мировой опыт, снизить технические, финансовые и временные риски позволяют летные исследования концептуальных решений и летные испытания прототипов перспективного оборудования. Организация экспериментальных работ на летающих лабораториях позволит подготовить материальную и методическую основу для сертификационных испытаний перспективных комплексов и их отдельных элементов, в том числе по международным стандартам (TSO, ETSO).

В программе создания перспективной отечественной авионики ФГУП «Пилотажно-исследовательский центр» – головной исполнитель работ в части:

- разработки информационно-управляющего поля кабин летательных аппаратов;
- стендовых и летных исследований перспективных функций, организации испытаний бортового оборудования.

Пилотажно-исследовательский центр выполняет работы в кооперации с ФГУП «ГосНИИАС», ФГУП «ЦАГИ

им. проф. Н.Е. Жуковского», ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова», ОАО «ЭМЗ им. В.М. Мясищева», ОАО «ОКБ Сухого», ФГУП «НПЦ газотурбостроения «Салют», ОАО «РПКБ» и другими предприятиями.

Работа направлена на достижение следующих целей:

1. Исключение авиационных происшествий по причинам:

- потери пространственного положения,
- неадекватного восприятия основных параметров движения летательного аппарата, информации от бортовых систем,
- опасных сближений с воздушными судами и земной поверхностью, препятствиями.

2. Обеспечение выполнения всех этапов полетного задания от выруливания до заруливания без визуальной видимости закабинного пространства, в том числе при отсутствии сигналов спутниковых навигационных систем, радио- и светотехнического оборудования аэропорта.

3. Реализация концепции пилотирования воздушного судна транспортной категории одним пилотом.

4. Обеспечение высокой эффективности воздушных, в том числе сверхзвуковых перевозок.

Разработан прототип перспективного информационно-управляющего поля кабины воздушного судна гражданской авиации, обеспечивающего новое качество:

- сокращение времени восприятия, анализа информации на принятие решения и реализацию управляющих действий, уменьшение рабочей загрузки экипажа путем комбинированного отображения полетной информации на широкоформатных многофункциональных индикаторах диагональю 15 и 21,5 дюймов;
- унификация способов управления радиоэлектронным и пилотажно-навигационным оборудованием путем интеграции пультов управления;
- реализация новых способов управления информационным полем, настройки бортового радиоэлектронного оборудования посредством сенсорных экранов и голосового управления.

Для отработки прототипа информационно-управляющего поля кабины, исследования перспективных функций созданы наземные демонстраторы кабины и летающие лаборатории на базе самолетов Су-30 и М-101Т «Гжель».

Проведены испытания прототипов перспективного бортового оборудования ИМА, выполнены летные исследования перспективных функций, в том числе функции улучшенного видения. Пилотирование выполнялось только по информации МФИ от датчиков ТВ и ИК диапазонов, а также по синтезированному изображению взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек. Положение летательного аппарата относительно объектов аэродромной инфраструктуры определялось по данным спутниковой навигационной системы в относительном и дифференциальном режимах.

Всего выполнено более 86 полетов (около 730 заходов на посадку, 400 с касанием), из них:

- 6 полетов ночью, без включения посадочных фар самолета и прожекторов аэродрома (67 заходов, 35 посадок);

- 16 полетов с выполнением всех этапов полетного задания от выруливания до заруливания пилотирующим летчиком в закрытой кабине (под шторкой) (118 заходов на посадку, 62 посадки);
- 2 полета в реальных СМУ на а/д Раменское и Североморск-3 при погоде ниже установленного метеоминимума (Н нижнего края 40-60 м, видимость менее 800 м в условиях снежного заряда);
- 10 полетов на авиасалоне «Авиасвит-XXI» (Украина) с выполнением фигур сложного и высшего пилотажа;
- 7 полетов с заходами на посадку на ТАКР «Адмирал Кузнецов» (53 захода, 2 посадки с уходом на 2-й круг).

Подтверждено кардинальное повышение информационного обеспечения летчика при выполнении всех этапов полетного задания, включая руление, взлет, посадку без видимости внекабинного пространства, а также при выполнении сложных пространственных маневров.

Согласно летной оценке, комплекс индикации обеспечивает высококачественное информирование летчика о параметрах полета, состоянии самолетных систем и силовой установки, радикально упрощает пилотирование и решение задач самолетовождения от взлета до посадки и на рулении.

Новые технические решения обеспечили выполнение точного захода на посадку ЛЛ Су-30, без использования штатных посадочных систем ТАКР «Адмирал Кузнецов». Применение новых технологий информационного обеспечения экипажа позволит повысить надежность и качество выполнения всех этапов полета, включая руление, взлет и посадку самолетов, вертолетов и беспилотных ЛА, в простых и сложных метеорологических условиях.

Созданный научно-технический задел определяет перспективные направления совершенствования комплексов бортового оборудования воздушных судов в обеспечение развития его функциональных возможностей, повышения надежности, сертификации в соответствии с международными стандартами, существенного сокращения затрат на разработку и модификацию, снижение массогабаритных характеристик, характеристик энергопотребления. А это является основой конкурентоспособности отечественных предприятий приборостроения.

Авторы: Евгений Федосов Научный руководитель ФГУП «ГосНИИАС», доктор технических наук, профессор, академик РАН, Анатолий Квочур Главный конструктор ФГУП «Пилотажно-исследовательский центр», Герой Российской Федерации, заслуженный летчик-испытатель СССР

Источник: ["Авиапанорама"](#) ^[34]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Аналитика](#) ^[14]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
 [Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]
 [ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
288 просмотров

Летать на своих ^[44]

Опубликовано 20.08.2013 22:09 пользователем Михаил Симутов



Владимир Тихомиров - о будущем российского авиапрома

На фоне мрачных экономических прогнозов и неприятных разговоров о рецессии, которая то ли уже наступила, то ли вот-вот придет, российский авиапром, который эксперты еще недавно называли "руинированной отраслью", демонстрирует завидный оптимизм: судя по официальной статистике, растет под 20 процентов в год, обновляет технологию, расширяет производство.

Пять секунд. Именно столько времени дается современным пилотам гражданских самолетов, чтобы выйти из воздушной зоны ожидания на точку глиссады - стандартной траектории полета самолета к взлетно-посадочной полосе аэродрома. Не успел выйти - твои проблемы: неумолимые авиадиспетчеры отправят самолет обратно в зону ожидания над аэропортом - на штрафной круг. И хорошо, если этот круг будет один, а то ведь можно и пять-шесть кругов намотать в ожидании свободного "окна"...

Авиационный трафик, словом, плотный. А авиаконструкторский - еще плотнее. И свободных "окон" практически не оставляет: каждый пропущенный виток - это технологический скачок. Вписаться в заданный ключевыми игроками отрасли темп движения в состоянии только тот, у кого на руках особый козырь - инновационные наработки, дающие фору в жесткой конкурентной гонке. Есть ли такие козыри у российского авиапрома?

Игра в открытую

Чтобы выйти на передовые позиции в отрасли, сегодня недостаточно иметь просто современный самолет с экономичными двигателями. Надо, чтобы этот самолет был еще самым "умным", чтобы он имел самые чуткие электронные "глаза" и "уши".

- Успеть за прогрессом непросто,- говорит академик Евгений Федосов, научный руководитель Государственного научно-исследовательского института авиационных систем (ГосНИИАС).- Дело в том, что у гражданского самолета очень большой ресурс - свыше 20 лет. А вот ресурс у авионики, то есть электронных приборов, датчиков и исполнительных элементов конструкции самолета, обеспечивающих управляемость воздушным судном, меньше. Меняется элементная база, формируются новые требования, происходит моральное и техническое старение. Но посмотрите на то, как быстро развивается мировой рынок электронной техники: фактически каждые три-пять лет появляются новые микропроцессоры, а старые снимаются с производства. Все это ведет к тому, что авиационные ремонтники должны не просто менять устаревшие бортовые компьютеры и датчики, но выдирать всю систему с корнем, а затем ставить туда новую, что требует времени, денег и сил. Тогда и возникла идея: а почему бы не собирать всю электронную начинку самолетов по принципу персонального компьютера, то есть из универсальных блоков, которые можно менять и модернизировать в любой момент. Ведь когда вам нужно поменять материнскую плату и увеличить память, вы же не разбираете весь системный блок до винтика и не меняете монитор, правильно?

Так возникла идеология интегральной модульной авионики. Или, как говорят сегодня в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), технология создания борта открытой архитектуры.

Самое интересное, что и для Запада эта идеология пока еще в новинку. С элементами интегральной модульной авионики были построены пока только два "боинга": Boeing 777 и Boeing 787 Dreamliner. Пробуют свои силы в этой сфере и европейцы - на лайнерах A-400 и A-350. Правда, системы Airbus "открытыми" можно назвать лишь с большой долей условности - открыты они только для самих разработчиков. Россия в сфере "открытой архитектуры" оказалась в тройке лидеров мирового авиапрома, причем на позициях передовых - в ОАК хотят распространить интегральную модульную авионику не только на гражданскую, но и на военную авиацию.

- К нам тут на выставку приезжал один конструктор из Airbus,- рассказывает академик Федосов.- Он посмотрел на наши разработки и ахнул. Говорит, коллеги, вы нас в теории опережаете лет на десять...

Борьба центра с централизацией

На заре авиастроения одной из самых главных деталей самолета был тонкий стальной тросик - тот самый тросик, который шел от штурвала к закрылкам, элеронам и хвостовому рулю. Понятно, что сегодня закрылками управляют с помощью гидравлических систем: в эпоху сверхзвуковых скоростей у пилота просто не хватит сил поднять или опустить часть крыла многотонного авиалайнера. Но что делать, если гидравлическая система гиперзвукового истребителя выйдет из строя или, упаси бог, будет перебита пулеметной очередью в воздушном бою? Для этого на самолете установлена вторая дублирующая система - запасная. Еще строже к системе управления относятся в гражданской авиации: если пилот истребителя в случае аварии всегда может катапультироваться, покинув неисправный самолет, то на пассажирском авиалайнере ни катапульт, ни парашютов нет. Поэтому конструкторы предусматривают - за счет архитектурного построения комплекса, многократного резервирования особо критичных систем - ничтожно малую вероятность проявления катастрофических ситуаций. Система дистанционного управления самолетом имеет, например, четырехкратное независимое дублирование. Но в том-то и дело, что каждая такая система - это лишний вес, который в военной авиации часто рассматривают как обузу. Для военных истребителей и штурмовиков важнее всего скорость полета, маневренность, а эти параметры самолета можно увеличить за счет уменьшения его веса. Поэтому среди авиаконструкторов страны уже давно идет борьба за вес и габариты машины, и каждое КБ создает свои конструкционные ноу-хау компоновки приборов в самолете.

- Например, "король истребителей", конструктор Николай Поликарпов, вообще считал, что возить воздух в самолете - это форменное преступление,- говорит Виктор Поляков, заместитель генерального директора компании "Сухой" по авионике,- поэтому кабины его самолетов всегда были обжаты и блоки оборудования и приборы жестко вписывались в конструкцию каждого конкретного истребителя. Взять и заменить один прибор на другой, с другого типа самолета, было просто невозможно - для каждого типа делались свои оригинальные приборы.

Такой принцип создания авионики называется централизованно-федеративным: отдельные функции управления самолетом реализуются в самостоятельных системах. Вместе эти системы никак не интегрированы.

- При таком принципе,- говорит Виктор Поляков,- программное обеспечение также привязано к конкретным системам и блокам и возможность его использования как самостоятельного продукта очень проблематична.

Пересмотреть этот старинный принцип позволило только создание Объединенной авиастроительной корпорации, соединившей крупнейшие авиастроительные предприятия России. Тогда пришло понимание: только совместными усилиями, отказавшись от старых "цеховых" предпочтений и "межконфессионального" соперничества, возможно работать на сверхзадачу - когда важны согласованные действия всех членов команды.

- Конечно, не все проходит гладко,- говорит академик Федосов.- К примеру, руководители отдельных КБ все еще осторожничают и не спешат принимать все новшества, но быстрого прогресса в этом деле ждать трудно. Поймите, когда в воздухе находится свыше 10 тысяч старых машин, ввести что-то новое сразу просто невозможно.

Зато весьма успешно развивается кооперация с западными партнерами. Собственно, первые размышления об "открытой архитектуре" авионики появились у нас еще в 1990-е годы, когда российские компании работали вместе с Индией: российско-индийские проекты в области авиастроения предусматривали создание целого ряда летательных аппаратов. Потом был "Малайзийский проект", когда под требования заказчика была заменена часть оборудования израильского и индийского производства на российское и французское, также по требованию заказчика было дополнительно размещено немецкое оборудование на проекте, который получил обозначение Су-30МКМ. Однако это потребовало проведения определенной работы, которая заняла достаточно протяженное время. Наконец, главным стимулом к созданию систем с "открытой архитектурой" стала работа над созданием нового российского самолета Sukhoi Superjet, которая прошла в самом тесном сотрудничестве с ведущими европейскими компаниями.

Дело молодых

Но мало создать систему интегральной модульной авионики, выражаясь компьютерным языком, это всего лишь "железо", которое без нужного софта - программного обеспечения - останется бесполезным. Программы год от года становятся все более сложными - на "мозг" машины возлагается все больше различных функций: это и навигация в воздушном пространстве, и работа с электронными картами местности, и управление радиолокаторами, оптикой, вооружением, и контроль над системами жизнеобеспечения самолета. Сегодня информационно-управляющая система (ИУС) самолета занимается обработкой более 100 различных потоков данных.

Интересно, что в ОАК разработку ПО для информационно-управляющей системы, которая стоит на всех новых российских самолетах - на Су-35 поколения "4 плюс" и на перспективном самолете-истребителе пятого поколения Т-50, создала очень необычная команда. Это самый молодой коллектив всего российского авиапрома: средний возраст работающих в Научно-техническом центре "ОКБ Сухого" - около 30 лет.

- Работа над формированием центра началась в 2001 году, и в тот момент было очень мало энтузиастов, веривших в осуществимость нашей идеи,- вспоминает Дмитрий Грибов, начальник Научно-технического центра (НТЦ) "ОКБ Сухого".- Большинство кадровых работников не особо хотели работать над новым сложным проектом, предпочитая заниматься экспортными контрактами или работать на участках, где спокойно использовались проверенные решения. Несколько специалистов с опытом пришли из отраслевых институтов, например из Государственного института авиационных систем, из других отделов самого ОКБ. Но основных исполнителей пришлось брать прямо со студенческой скамьи - из Московского авиационного института.

Поразительно, но факт: именно эти никому не известные прежде "молодые дарования" решили самую амбициозную задачу - впервые в РФ в одном бортовом вычислителе удалось успешно интегрировать программное обеспечение целого ряда различных отечественных предприятий-разработчиков.

После этого по инициативе Михаила Погосяна и Виктора Полякова было подписано соглашение о трансфере технологий с одним из мировых лидеров в производстве авионики - французской компанией Thales Avionics, что позволило российским программистам внедрить технологии, полностью соответствующие международному стандарту DO-178B.

На протяжении шести лет на производствах Thales Avionics в Тулузе и Бордо обучался и работал костяк НТЦ - более 60 конструкторов и программистов. Специалисты Thales Avionics в течение первых

трех лет проекта регулярно приезжали в Россию помогать в доработке проекта и следить, как русские коллеги закрепляют полученные знания. В итоге ПО, разработанное "Сухим", было одобрено Европейским агентством по авиационной безопасности, проводившим серию сертификационных аудитов на площадках проекта в Москве, Тулузе и Бордо.

- Работа с французами совершенно изменила менталитет инженеров,- говорит Дмитрий Грибов.- Если ранее изменения в математику самолета можно было зачастую внести со слов, "на коленке", то теперь все процессы четко документируются. Эта технология минимизирует возможность ошибки.

Другой молодежный коллектив занимается отработкой программного обеспечения. Финальный этап интеграции комплекса авионики - совместная отработка систем на стендах: прежде чем ставить новый софт на бортовые системы самолетов, их необходимо протестировать на стендах в Лаборатории полунатурного моделирования "ОКБ Сухого". Лабораторию возглавляет 32-летний Алексей Шлыков, выпускник МАИ. Большинство из 37 его сотрудников начали работу в Лаборатории еще студентами. Сначала работали техниками на полставки на старших курсах, потом перешли в штат.

- Мне здесь нравится,- говорит Алексей.- Мало в какой стране ты можешь работать над созданием такого большого количества новых самолетов одновременно.

Новый магистральный

Ну и, наконец, главный вопрос - о носителе всей системы российского ноу-хау по созданию интегральной модульной авионики. Речь о самолете, без которого все эти технические задумки остаются на уровне идей. Руководители ОАК готовятся преподнести миру сенсацию: наиболее полно принципы борта "открытой архитектуры" будут реализованы на новом российском магистральном лайнере МС-21, который должен в ближайшие три-пять лет прийти на смену самолету Ту-154. Это настоящий магистральный лайнер, сопоставимый по своим параметрам с такими гигантами, как Airbus 320 Neo и Boeing 737MAX.

- Проект МС-21 должен стать настоящим символом возрождения российского авиапрома,- уверен Виктор Поляков.- Это принципиально новый проект, который начинает играть на поле серьезной конкуренции с Boeing и Airbus. Уверен, мы сможем доказать: наш самолет лучше и дешевле в эксплуатации.

Сама идеология создания в самолете интегральной модульной системы управления подразумевает, что отныне в кабине пилота вместе с летчиками будет находиться и электронный "мозг" воздушного судна, который станет контролировать работу всех систем от радиосвязи до навигации и кондиционеров. Соблазнительно задуматься о будущем: возможно, это первый шаг к созданию беспилотных пассажирских самолетов?

- Наверное, когда-нибудь у нас и будут беспилотные пассажирские лайнеры, но не в обозримом будущем,- уверен Виктор Поляков,- потому что сегодняшние компьютерные системы просто не могут предусмотреть всего.

Зато интегральные компьютерные системы управления могут стать основой для создания истребителей и штурмовиков уже шестого поколения - когда сидящий за штурвалом пилот станет командиром целой мини-эскадрильи боевых беспилотников-роботов, сопровождающих самолет с человеком. Собственно, роботы и будут воевать - под присмотром парящих в небесах людей.

Автор: Владимир Тихомиров

Источник: "Коммерсантъ - ОГОНЕК" [45]

Язык: русский [3]

Дата: август 2013 [4]

Теги: Новости [5]

Аналитика [14]

Раздел: Россия [20]

Проблематика: Экономическая [37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

85 просмотров

Американские военные и Oshkosh Defense выступают по поводу поставки первого JLTV EMD [46]

Опубликовано 21.08.2013 07:52 пользователем lu2k



Компания Oshkosh Defense, подразделение Oshkosh Corporation, отметила поставку своего первого опытного образца Совместной легкой тактической машины (JLTV), выпущенной в рамках этапа Разработки и подготовки производства (EMD), который будет направлен на испытания. В церемонии презентации машины приняли участие представители Объединенного бюро Программы JLTV, Оборонного агентства управления контрактами (DCMA) и Oshkosh Defense.

Вариант JLTV от Oshkosh был разработан, чтобы обеспечить беспрецедентный уровень мобильности, живучести, транспортабельности и жизненного цикла для программы JLTV, которая предназначена для замены части парка устаревших Высокомобильных многоцелевых колесных машин (HMMWV)



американских военных. Oshkosh Defense поставит в общей сложности 22 опытных образца JLTV в течение месяца для подэтапа испытаний этапа EMD.

"JLTV заполнит разрыв жизненно важных возможностей, который существует в парке легких военных машин и защитит наших мужчин и женщин в военной форме на десятилетия вперед", сказал Джон Урия (John Urias), исполнительный вице-президент корпорации Oshkosh и президент Oshkosh Defense. "Решение JLTV от Oshkosh мы теперь представляем на государственные испытания измененной концепции того, каким может быть легкое транспортное средство - впитавшим в себя ключевые аспекты конструкции высокоэффективных тактических машин и очень живучих боевых машин. В результате получается новый уровень мобильности в защищенной легкой платформе".

Oshkosh Defense выпустила свой опытный образец JLTV на активной производственной линии, на которой продолжается текущее производство тактических колесных машин (TWV). Опытные образцы включают в себя четырехдверный многоцелевой вариант и двухдверный вспомогательный вариант. Oshkosh Defense обеспечит обучение и поддержку для своих машин, после того, как как они будут испытаны и приняты правительством США.

Предназначен для десятилетия вперед

Подвижность на пересеченной местности имеет решающее значение для JLTV. Когда выполняемое задание или угрозы требуют от войск проезда по бездорожью или поиска альтернативных маршрутов, они нуждаются в JLTV, которая сможет надежно перевезти их через практически в любое препятствие. Решение Oshkosh JLTV, легкая боевая тактическая машина повышенной проходимости (L-ATV), основывается на опыте Oshkosh в области высокоэффективных внедорожных машин, которые хорошо зарекомендовали себя в бою, таких как M-ATV (MRAP All-Terrain Vehicle - Внедорожник с защитой от мин и засад). Чтобы обеспечить машину возможностями выполнять задания на любой топографии на всех континентах, Oshkosh Defense испытала L-ATV на 85 процентах видов местности, представленных в мире.

Использование интеллектуальной независимой подвески Oshkosh TAK-4i™ позволяет L-ATV иметь на 25 процентов увеличенный самостоятельный ход колеса на на всей линейке машин, на которых она в настоящее время установлена. Эта система TAK-4i также позволяет L-ATV иметь большее высокую управляемость и маневренность на необорудованной местности, повышает безопасность и живучесть. Двигатель Duramax цифровым управлением обеспечивает оптимальную удельную мощность и крутящий момент, что позволяет L-ATV преодолевать крутые подъемы и глубокие пески в пустыне.

Oshkosh JLTV был разработан, чтобы постоянно соответствовать меняющимся угрозам на поле боя. Oshkosh Defense получила громадный опыт в течение последнего десятилетия при производстве машин MRAP и других бронированных платформ, который был использован при проектировании L-ATV. Компания провела обширный анализ угроз, которые ожидают машины при их использовании государством и, чтобы противостоять им, применила самые современные компоненты для разработки полностью интегрированной, многогранной системы защиты экипажа L-ATV. Эта защита является масштабируемой и может иметь несколько конфигураций брони, обеспечивая защиту на уровне, эквивалентном MRAP, которые в настоящее время эксплуатируются в Афганистане. Помимо защиты экипажа, Oshkosh L-ATV имеет пакеты, обеспечивающие гибкость их применения и возможность в будущем наращивать характеристики, чтобы соответствовать новым эксплуатационным требованиям.

Oshkosh Defense использует свои знания и опыт комплексной поддержки продукции, чтобы минимизировать затраты на обеспечение жизненного цикла JLTV.

Автор: Сергей Вэй

Источник: army-guide.com ^[47] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

47 просмотров

«Оборонка» вот такой ширины ^[48]

Опубликовано 21.08.2013 09:58 пользователем lu2k



Военные расходы Африки превысят 20 миллиардов долларов

Африканский континент уже давно привлекает к себе крупные оборонные компании, которые развернули активную борьбу за местный рынок вооружений и военной техники. Ожидается, что в ближайшие десять лет расходы стран Африки на покупку продукции военного назначения превысят отметку в 20 миллиардов долларов — и продолжают расти. Причин для этого несколько: имеющаяся там военная техника устаревает, количество региональных угроз растет, а государственные бюджеты постепенно наполняются деньгами.

Рост военных расходов Африки прогнозирует со ссылкой на нескольких африканских военных аналитиков портал Defense News. В частности, военный эксперт из Зимбабве, полковник в отставке Джозеф Сибанда полагает, что увеличение трат государств Африки на покупку вооружений и военной техники неизбежно в условиях борьбы с терроризмом и исламистскими повстанческими организациями, а также дальнейшей эскалации ряда локальных вооруженных конфликтов.

Военные ведомства нескольких африканских государств, включая ЮАР, Кению, Судан, Ливию и Алжир, уже заявили о необходимости повышения боевой мощи и мобильности своих вооруженных сил. На чем именно базируется оценка роста оборонных трат африканского континента, Defense News не уточняет. Между тем, по данным Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI), траты государств Африки на покупку вооружений и военной техники превысили отметку в 20 миллиардов долларов еще в 2002 году и с тех пор ежегодно увеличивались в среднем на 1,7 миллиарда долларов.

В 2012 году, по данным SIPRI, страны Африки потратили на оборону и безопасность 38,3 миллиарда долларов. Впрочем, эта оценка не является точной, поскольку официальные данные по ряду стран, особенно государств, расположенных южнее Сахары, либо отсутствуют, либо сильно искажены. SIPRI делит континент на две части — Северную и Южную Африку. Военные траты первой в прошлом году составили 16,4 миллиарда долларов, а второй — 22,7 миллиарда. Для сравнения, оборонные расходы Европы по итогам 2012 года составили 407 миллиардов долларов, а обеих Америк — 780 миллиардов.

Больше всего африканские государства нуждаются сейчас в наземной бронированной и авиационной технике, которую можно использовать для охраны месторождений полезных ископаемых, государственных границ, а также для борьбы с различными террористическими группировками.

В начале текущего года федеральная полиция Нигерии получила из Украины четыре бронетранспортера БТР-3Е, произведенных на Киевском ремонтно-механическом заводе. Новые машины оснащены одноместными башнями с пулеметом НСВТ калибра 12,7 миллиметра. В 2006-2007 годах Нигерия получила 47 украинских бронетранспортеров БТР-3УН/УК/Е. В августе текущего года стало известно, что Судан приобрел у России 24 ударных вертолета Ми-24 и 16 многоцелевых Ми-8. Ранее эта же страна выкупила из состава ВВС России 12 отремонтированных Ми-24 и шесть Ми-8. Кроме того, Белоруссия поставила Судану 12 фронтовых бомбардировщиков Су-24 и 15 модернизированных штурмовиков Су-25/УБ.

Впрочем, наибольшее значение для стран Африки, очевидно, будут иметь не столько закупки вооружений и военной техники (крупнейшими продавцами такой продукции региону сейчас являются Россия и Китай), сколько соглашения о военно-техническом сотрудничестве с другими странами. Хотя оборонные расходы африканских государств растут постоянно, активная борьба за региональный рынок вооружений и военной техники развернулась в последние два-три года. К настоящему времени африканские оборонные предприятия уже заключили договоры о лицензионном производстве и обмене технологиями с компаниями из Швейцарии, США, России, Бразилии, Малайзии, Франции и Сербии.

В частности, в августе 2013 года такое соглашение подписала американская компания Colt Defense с южноафриканской Truvelo Armory. В ЮАР планируется выпускать практически полную линейку стрелкового оружия марки Colt для региональной полиции и вооруженных сил. Одновременно компания Denel из ЮАР заключила похожий контракт с швейцарской B&T. Соглашение предусматривает лицензионное производство пистолетов-пулеметов MP9 калибра 9 миллиметров и их модификацию, выпуск однозарядных гранатометов GL-06 калибра 40 миллиметров, а также магазинов емкостью 15 и 30 патронов.

В свою очередь Denel Aviation подписала договор с европейским консорциумом Eurocopter о ремонте и сервисном обслуживании вертолетов AS332 Super Puma, Bo 105, AS350 Ecureuil и Alouette. Машин такого типа насчитывается в Африке около 250 единиц. В конце марта 2013 года в ЮАР открылся сервисный центр — совместное предприятие Denel и «Вертолетов России». Он будет заниматься обслуживанием вертолетов типов Ми-8/17 и Ка-32. Парк таких машин, находящихся в эксплуатации в странах Африки, составляет около 600 единиц.

Denel договорилась и с европейским авиастроительным концерном Airbus о производстве ряда деталей и агрегатов для перспективного военно-транспортного самолета A400M Atlas. Стоимость этого контракта оценивается в два миллиарда долларов. Несколько контрактов о поставке и совместном производстве бронированной техники в текущем году также подписали сербские компании MTI, Krusik, Sloboda и Prvi Partizan. Они достигли договоренностей с оборонными предприятиями в Ливии, Египте и Алжире. В частности, в Африке планируется выпускать бронемашину Lazar BVT и самоходные артиллерийские установки Nora B-52 калибра 155 миллиметров.

Наконец, компания Tawazun Holdings из Объединенных Арабских Эмиратов намерена построить в Алжире завод по производству бронемашин NIMR. Эти броневики будут поставляться не только алжирским службам обеспечения правопорядка и вооруженным силам, но и армиям практически всех государств Северной Африки.

Рост военных расходов			
	Северная Африка	Южная Африка	Африка
2002	6,7	14,3	21
2003	7	13,7	20,7
2004	7,6	15,6	23,2
2005	7,9	16,3	24,2
2006	7,9	18	25,9
2007	8,5	18	26,6
2008	10,1	20,2	30,3
2009	11	20,5	31,6
2010	12	21,6	33,6
2011	15,1	22	37,1
2012	16,2	22	38,3
По данным SIPRI в миллиардах долларов			

В целом активное развитие военно-технического сотрудничества стран Африканского союза (в состав которого входят все страны Африки за исключением Марокко) с другими государствами позволит значительно усилить нестабильную экономику региона.

Во-первых, подписанные до сих пор соглашения о лицензионном производстве и передаче технологий подразумевают поставку конечной продукции не только тому государству, на территории которого расположено предприятие, но и третьим странам. Если учесть практически непрерывный рост мирового рынка вооружений (в 2012 году зафиксировано незначительное падение рынка на полпроцента до 1,75 триллиона долларов), резкспорт позволит поставщикам стабильно пополнять государственные бюджеты.

Во-вторых, строительство новых предприятий по производству различных вооружений и военной техники будет способствовать созданию в Африканском союзе новых рабочих мест, таким образом повышая экономическую занятость и активность местного населения. Наконец, открытие совместных предприятий неизбежно приведет к притоку инвестиций в местную экономику со стороны зарубежных государств. В итоге велика вероятность того, что уже к 2025 году африканский рынок вооружений будет лишь незначительно уступать рынкам Юго-Восточной Азии или Ближнего Востока.

Автор: Василий Сычев
Источник: [lenta.ru](#) ^[49] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Африка](#) ^[50]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[Экономическая](#) ^[37]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
60 просмотров

Кибервойска, ВУЗы и IT. ^[51]

Опубликовано 21.08.2013 10:20 пользователем an2k

Текстовый редактор в котором я работаю подчеркнул слово "кибервойска" красным - он такого слова не знает пока.

Гугл выдал вот что (обращаю внимание на свежесть статей - несколько часов!):


кибервойска

Поиск Картинки Карты Покупки Новости Ещё ▾ Инструмен

Результатов: примерно 279 000 (0,27 сек.)

[В России появятся кибервойска / Hi-Tech.Mail.Ru](#)
[hi-tech.mail.ru/news/misc/russian-cyberarmy.html](#) ▾
21 ч. назад - В российской армии появится отдельный род войск для борьбы с киберугрозами.

[Новости по запросу кибервойска](#)



[Кибервойска спасут Россию?](#)
[Правда.Ру](#) - 14 ч. назад
Интернет-пространство в опасности. Для предотвращения угроз вооружённые силы России заявили о необходимости создания особого рода ...
О чём гово...

[В Белоруссии создаются кибервойска](#)
[NewsBalt](#) - 1 день назад

[В России создаются кибервойска : Новости УНИАН](#)
[www.unian.net/news/590805-v-rossii-sozdayutsya-kibervoyska.html](#) ▾
1 день назад - Глава российского Фонда перспективных исследований Андрей Григорьев подтвердил, что в российских Вооруженных силах создается ...

[В России будут созданы кибервойска - Однако](#)

open in browser PRO version

Are you a developer? Try out the [HTML to PDF API](#)

pdfcrowd.com

[В России будут созданы кибервойска - Однако](#)

www.odnako.org/blogs/show_27454/ ▼

17 ч. назад - В Российских вооружённых силах будет создан новый род войск для борьбы с киберугрозами. Об этом объявил гендиректор ...

[Минобороны создаёт кибервойска | Правые Новости - pn14.info](#)

pn14.info/?p=138713 ▼

15 ч. назад - Российское военное ведомство во вторник, фактически, впервые подтвердило планы по созданию отдельного рода войск по борьбе с ...

[Кибервойска на страже государств - Интернет против телеэкрана](#)

www.contrtv.ru/repress/4626/ ▼

Для защиты от кибервойн необходимо иметь **кибервойска**. Пентагон, например, объявил о создании такого подразделения еще прошлым летом, ...

[В США начат набор в "кибервойска"](#)

pravda.tvob.ru/politika/263-v-ssha-nachat-nabor-v-qkibervojaska/ ▼

Согласно официальным данным, в течение предстоящих трех лет в **кибервойска** при Управлении нацбезопасности будет принято около 1 000 человек.

Внимание, вопрос: кто будет служить в этих войсках?

Далее я буду обильно цитировать одну статью, вот ее выходные данные:

ИТ в вузах: какие сдвиги? ^[52]

PC Week Review: Образование и ИТ, март 2012

Автор: Елена Гореткина

07.03.2012

Цитаты:

Основное занятие вузов — учить студентов. Но при этом им приходится заниматься и другими делами: хозяйственной деятельностью, научной работой, а с недавних пор еще и организацией совместных разработок с предприятиями. Для всех этих направлений необходимы ИТ. Но должны ли такие продукты учитывать особенности сферы образования?

По мнению экспертов, с точки зрения автоматизации хозяйственной деятельности особой специфики у вузов нет. Поэтому здесь применимы все стандартные программные пакеты для финансового, бухгалтерского, кадрового учета, учета имущества и т. д.

Но что касается учебного процесса и научной работы, то это уникальные виды деятельности, которых нет нигде, кроме сферы образования. По словам Дмитрия Смирнова, при продвижении тех или иных ИТ-продуктов обязательно нужно учитывать специфику самого вуза: “Как ни крути, вузы не похожи друг на друга. Они делятся на гуманитарные и технические, эти две группы в свою очередь делятся по видам. Для разных вузов приоритеты различны — где-то важнее визуализация, где-то вычисления и т. д. Поэтому в деле продвижения ИТ очень важна специфика самого вуза — кого он готовит и какой научной деятельностью занимается”.

...

Как считает Дмитрий Смирнов, в научной работе различий между вузами даже больше, чем в учебной, потому что она подразделяется еще и на подгруппы: “Например, лингвистический вуз может прекрасно использовать мощные серверы мирового производителя для своих языковых изысканий, для хранения и обработки огромных массивов

данных, для показа полученных результатов. А строительный делает аэродинамическую трубу, с помощью которой проводятся исследования в области динамики зданий, чтобы узнать, насколько безопасны жилые или промышленные сооружения”.

...

В декабре 2010-го правительство РФ приняло план перехода государственных и бюджетных учреждений на свободное ПО (СПО). По идее данное постановление должно затронуть и государственные образовательные учреждения. Судя по мнению экспертов, этот план пока не сказывается на процессе внедрения ИТ в вузах.

...

Сергей Горин отметил, что IBS вместе с партнерами предлагает вузам решения на основе СПО, но большой очереди пока не наблюдает. Он считает, что ряд факторов мешает распространению свободного софта: “Во-первых, это разумное нежелание первыми “набивать шишки” в новых пока проектах внедрения свободного ПО, а во-вторых, отсутствие в вузах специалистов нужной квалификации. Есть и другие нюансы. Например, с точки зрения отчетности вузам даже проще покупать лицензии, чем обосновывать расходы на СПО, которое формально ничего не стоит, но, как мы все знаем, вовсе не бесплатно и также требует финансирования. Тем более, что у всех ведущих ИТ-производителей есть специальные программы для сферы образования, предусматривающие льготные условия. С этой точки зрения проприетарные продукты имеют очень сильные позиции. Но с другой стороны государство поддерживает свободный софт, и это, конечно, способствует тому, чтобы такие продукты заняли достойное место”.

...

Бюджетные средства должны распределяться по двум направлениям: сначала нужно покупать технологии, а потом внедрять их и эксплуатировать.

Однако здесь есть серьезные проблемы, на одну из которых указал Дмитрий Смирнов: “К сожалению, на внедрение и эксплуатацию ИТ целевых денег у вузов не предусмотрено. Поэтому они не могут в рамках выделенных государством бюджетов платить штатным ИТ-специалистам зарплату, оплачивать обучение и регулярно повышать их квалификацию. Ведь вузовскому айтишнику недостаточно пройти обучение у производителя и получить сертификат. Требуются знания в области технологий управления проектами, потому что эффективно освоить миллионы рублей на внедрение ИТ — задача нетривиальная, причем для этого нужен не один человек, а целая команда. Поэтому внутри вуза должны быть специальная структура и процессы, которые обеспечат создание единой стройной картины ИТ и работу системы в целом”.

Кроме того, вузам мешает некоторая инертность, которая свойственна сфере образования в целом. “Возможно, это хорошо с точки зрения преемственности традиций и стабильности отечественного образования, но для восприятия передовых ИТ является явным минусом”, — утверждает Сергей Горин.

...

Юрий Барахнин видит проблему в отсутствии кооперации между вузами: “Каждый сам по себе. Момент, когда можно было хотя бы частично унифицировать ядро вузовской информационной системы, упущен. Сейчас у всех свои оргструктуры и соответствующее ПО, в основном, по моей оценке, самописное. Некоторые ИТ-компании предлагают сделать увязку отдельных самописных подсистем в единую систему, но далеко не даром. Как решить эти проблемы? Трудно сказать. Ломать сделанное нельзя. Создавать для каждого вуза объединяющее подсистемы звено, что позволило бы поверх запустить унифицированную аналитику, — дорого. Но что-то надо делать для объединения информационных систем вузов”.

Конец цитат

Редкая удача наткнуться на такую статью.

Почти все болячки занозы, которые не дают мне покоя последние годы затронуты в ней. Начну с конца.

1.

Два года жизни я потратил на попытки объединить ресурсы около десятка вузов и крупного IT-бизнеса для совместной работы над вузовским софтом. Простая мысль, что поодиночке легче только умирать, а строить что-то большое и сложное лучше всем миром не дошла... Слабые-то были готовы, а вот сильные решили, что справятся сами и нахлебники им не нужны.

Еще одна простая мысль, что действительно качественный продукт по трудоемкости исчисляется тысячами человеко-лет и значит стоит миллиарды, которых ни у одного вуза быть не может - опять не дошла...

Прав Юрий Барахнин - время упущено, но что-то надо делать. Думаю нужна площадка для обсуждения, причем в дискуссию нужно втягивать чиновников все более высокого ранга, начиная с проректоров по IT, ректоров, руководителей департаментов министерств, министров, парламентариев. Нужна настоящая пропаганда, мощная рекламная компания, популяризация, черт возьми.

Простые, честные и важные для всех мысли должны дойти до людей принимающих решение - пока они хранятся только в головах таких гиков как я и Юрий Барахнин - они рискуют протухнуть.

2.

Проблемы внедрения сложных информационных систем особенно трудно понимаются гуманитариями (что странно - люди-то они, как правило, широко мыслящие). 25 лет я повторяю всем руководителям, до ушей которых могу дотянуться:

Если для достижения какой-то цели целесообразно использовать IT-технологии, то смета должна быть такой:

железо	25%
софт	25%
внедрение	25%
кадры	25%

Но и это еще не все: после ввода данного проекта в нормальную эксплуатацию на его развитие и поддержку требуется сразу на берегу заложить в бюджет еще 25-30% ежегодных затрат.

Господи, ну как же это просто: купил машину и поехал, но без бензина, масла, обслуживания, ремонта, она же очень быстро ездить перестанет.

Не можешь себе этого позволить - не покупай машину - не начинай проект - те маленькие деньги, которые у тебя есть - будут потрачены впустую.

3.

Большого толку от моей неустанной пропаганды СПО - OpenSource за много лет так и не случилось. В минуты отчаяния я готов был причислить всех без разбору начальников к коррупционерам, объяснить их инертность откатами от корпораций, интеграторов и продавцов, но потом я понял, что они не настолько умные и смелые, чтобы так изощренно воровать, они как раз наоборот глупые - потому и не понимают выгоды СПО (да и выгода же не лично им) и трусливые - вдруг не получится - виноват будет он (а не корпорация).

4.

Топ менеджеры вузов называются проректоры. Хотя бы один из них должен быть настоящим СЮ.

[СЮ (англ. Chief Information Officer) — менеджер по информатизации (главный), директор по информационным технологиям (сотрудник корпорации, исполнитель высшего ранга, отвечающий за приобретение и внедрение новых технологий, управление информационными ресурсами). Википедия.]

ВУЗ, который затягивает с введением проректора по IT, сильно рискует: деньги расходуются не эффективно, прогресса нет, спросить за все это не с кого.

К чему все эти стенания?

А вот к чему: Родину защищать сегодня должны не только пехотинцы, моряки и летчики, но и программисты с сисадминами.

Защищать нужно не только ядерные объекты, но дипломатическую почту, экономические и технические секреты, обеспечивать функционирование мозга нации.

Кадры для этого могут и обязаны готовить лидеры нашего образования. Больше никому.

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
Эксклюзивный материал: [Эксклюзив](#) ^[53]
[Блог пользователя an2k](#) ^[54] 123 просмотра

Целая группа новейших истребителей Т-50 может выступить на МАКС-2013 ^[55]

Опубликовано 21.08.2013 11:32 пользователем DSalyukov



Демонстрация группового прохода нескольких российских истребителей пятого поколения Т-50 ожидается на юбилейном авиакосмическом салоне МАКС-2013 в Жуковском, сообщил ведущий летчик-испытатель по программе Т-50 Герой России Сергей Богдан.

Групповой демонстрационный полет этих самолетов состоится впервые, на прошлом МАКС публике показали лишь один такой истребитель.

"Планируется демонстрация характеристик самолета на больших углах атаки, а также групповые проходы нескольких Т-50", — сказал Богдан.

На данный момент идет активная подготовка и отработка фигур сверхманевренности.

По словам собеседника агентства, летчикам-испытателям нужен как минимум год для полноценной подготовки шоу: "Сначала мы проверяем фигуры на больших высотах и постепенно, день за днем, снижаемся".

Т-50 (проект ПАК ФА) — самолет пятого поколения, оснащенный принципиально новым комплексом авионики и перспективной радиолокационной станцией с фазированной антенной решеткой. Первый полет состоялся в январе 2010 года в Комсомольске-на-Амуре, первый публичный показ — на МАКС-2011.

Т-50 должен начать серийно поступать в войска с 2016 года.

Источник: [РИА Новости](#) ^[56], 21.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [ВПК](#) ^[24]

Виды и рода войск: [Военно-воздушные силы](#) ^[57]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[ПАК ФА получит «безлимитную» кислородную систему](#) ^[58]

[ПАК ФА превзошел ожидания разработчиков](#) ^[59]

112 просмотров

Россия заняла третье место в мире по расходам на оборону ^[60]

Опубликовано 21.08.2013 13:09 пользователем DSalyukov

Россия заняла третье место в мире по расходам на оборону, сообщают аналитики IHS Global. Согласно их данным, Россия потратит на оборону в 2013 году \$ 68,8 млрд и займет третье место в мире по величине бюджета на оборону после США (\$ 637,8 млрд) и Китая (\$ 131,7 млрд в 2013 году).

Россия также переместит Японию (\$ 68,1 млрд в 2013) с третьего места на четвертое, а Великобританию (\$58,6 млрд в 2013) с четвертого на пятое место. Таким образом, Россия становится самой крупной страной с точки зрения оборонного бюджета в Европе.

Источник: [Независимая газета](#) ^[61], 21.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[Военные расходы в мире слегка сократились](#) ^[62]

1 просмотр



Россия и Китай создадут сверхтяжелый вертолет ^[63]

Опубликовано 21.08.2013 13:53 пользователем DSalyukov

Россия и Китай займются разработкой сверхтяжелого вертолета, грузоподъемность которого в два раза превысит крупнейший в этом классе Ми-26.

Как рассказал журналистам председатель российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств, вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин, речь идет новой модели вертолета, так как китайская сторона запрашивает технические параметры, которые отличаются от существующего Ми-26.

«Теперь стало понятно, в каком сегменте китайская сторона хотела бы получить тяжелый вертолет. Судя по тому, что они запрашивают, это примерно в два раза больше, чем грузоподъемность существующего у нас Ми-26», – заявил Рогозин, слова которого приводит агентство «РИА Новости».

Ми-26 является крупнейшим в мире серийным транспортным вертолетом. Его грузоподъемность составляет до 20 тонн полезной нагрузки.

«Если китайская сторона запрашивает технические характеристики, настолько отличающиеся от Ми-26, то, видимо, это должен быть не Ми-26, а речь должна идти о создании сверхтяжелого вертолета», – подчеркнул Рогозин.

Дмитрий Рогозин также выразил надежду, что проект сверхтяжелого вертолета может быть успешен, и не согласился с оценками скептиков, утверждающих, что такой вертолет не востребован на современном рынке.

Китайские специалисты, по его словам, готовы к проведению консультаций по проекту совместной разработки и производства сверхтяжелого вертолета.

Напомним, Рогозин во вторник принял участие в рабочей встрече с сопредседателем российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств, вице-премьером Госсовета КНР Ван Яном.

В состав российской делегации вошли заместители глав министерств экономического развития, регионального развития, транспорта, сельского хозяйства, а также представители ряда других

министерств и ведомств.

Ми-26 – крупнейший в мире серийный многоцелевой транспортный вертолёт. Предназначен для перевозки крупногабаритных грузов внутри грузовой кабины и на внешней подвеске, а также эвакуации больных и раненых, выполнения спасательных работ. Способен перевозить груз массой до 20 т на расстояние до 400 км на высоте более 1 500 м.

Источник: [Ростех](#) ^[64], 21.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Китай](#) ^[32]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

Виды и рода войск: [Военно-воздушные силы](#) ^[57]

Предприятия ВПК (справочная информация): [Рынки вооружений](#) ^[65]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

Ссылки:

[Ми-26Т2 и СН-47F «Чинук»: «Игра стоила свеч»](#) ^[33]

[Китай наращивает военную мощь](#) ^[66]

89 просмотров

Иран проведет испытания новой подлодки ^[67]

Опубликовано 21.08.2013 14:35 пользователем lu2k



ВМС Ирана в ближайшее время начнут испытания новой подводной лодки «Фатех» («Завоеватель»), строительство которой завершается в настоящее время. Об этом, как сообщает FARS, заявил заместитель командующего ВМС Ирана контр-адмирал Риза Кадем-Бигам. По его словам, подобные корабли планируется производить в больших количествах, поскольку «они являются стратегическим оружием».

По словам Бигама, подлодка «Фатех» отличается от субмарин типа «Гадир» более мощным ракетным и торпедным вооружением. В корабле используются технологии снижения гидроакустической заметности. Системы управления огнем позволяют подлодке «Фатех» вести стрельбу ракетами и торпедами одновременно. Другие технические характеристики нового иранского корабля не уточняются.

Ранее Бигам заявлял о том, что строительство подлодки «Фатех» уже завершено.

Между тем, как отметил Бигам, все технические наработки, использованные в подлодке «Фатех» будут применены на других подводных кораблях ВМС Ирана, включая субмарины типа «Гадир» и проекта 877ЭКМ советской постройки.

В середине июня 2012 года контр-адмирал ВМС Ирана Аббас Замини объявил, что в стране началась разработка первой тяжелой атомной подводной лодки. По его словам, при создании нового подводного корабля будет использоваться опыт строительства атомной электростанции и применения атомных технологий в сельском хозяйстве и медицине. Технические характеристики перспективной подлодки

пока неизвестны.

Источник: [lenta.ru](#) ^[68] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Азия](#) ^[31]

[Передняя Азия](#) ^[69]

[Арабский мир](#) ^[70]

[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

72 просмотра

Иранские военные выдвигаются в Антарктиду ^[71]

Опубликовано 21.08.2013 14:52 пользователем lu2k



Иран намерен создать постоянную научную станцию в Антарктиде, заявил сегодня командующий ВМС Ирана вице-адмирал Голямреза Хадем Бигам.

"Изучение вод Антарктики является вопросом, стоящим на повестке дня для Исламской Республики. И на первом этапе наше присутствие на этом континенте может осуществляться в рамках сотрудничества со странами, которые уже давно там работают. Следующим этапом должна стать самостоятельная деятельность", - сообщил иранский адмирал, передает ИТАР-ТАСС со ссылкой на иранское агентство "Фарс".

По его словам, для проведения исследовательских работ и приобретения навыков навигации в этих широтах Океанографическим институтом страны уже готовятся несколько научных экспедиций. Самые первые будут использовать для своих нужд возможности ВМС Ирана. На более поздних стадиях проекта Океанографический институт обзаведется своими собственными научными судами.

Вице-адмирал Бигам отметил, что для стран, осуществляющих научную деятельность на Северном и Южном полюсах, существует ряд привилегий и преференций. Многие государства уже проводят там исследовательские работы, результаты которых потребуются не сейчас, а в ближайшем будущем. В заключение адмирал подчеркнул: "Нам необходимо присутствовать там и создать в Антарктике постоянную научную базу, хотя не ожидаем, что это будет простой задачей".

Источник: [Вестник Кавказа](#) ^[72] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Азия](#) ^[31]

[Передняя Азия](#) ^[69]

[Арабский мир](#) ^[70]

[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

78 просмотров

Авангард инноваций. Краткий отчет о посещении дня инноваций Министерства обороны ^[73]

Опубликовано 21.08.2013 16:03 пользователем DSalyukov



20 августа 2013 года Министерством обороны Российской Федерации впервые проводился День инноваций ^[74]. Одним из основных партнеров этого проекта выступил Концерн ПВО «Алмаз-Антей ^[23]».

Мероприятие проходило в ЛФК ЦСКА, заняв достаточно внушительную территорию, как на открытой площадке, так и в помещении. Экспозиция выставки была разделена на открытую и закрытую части. По данным схемы экспозиций - число участников «Дня инноваций» превысило 280 организаций (официальные данные - 261 предприятие).

Попав на выставку, посетители сразу же погружались в мир роботов, беспилотных летательных аппаратов и прочих атрибутов современных вооруженных сил.



Роботы «катались» по всей экспозиции. Особенно понравился разговор двух участников, сопровождавший дефиле одного из роботов:

-Так, ребята, чей это робот тут проехал?

-Не знаю, это не мой...



В центре выставки красовались надувные макеты ЗРС С-300 «Фаворит» и танка, которые даже с небольшого расстояния можно принять за настоящую технику.



Посетители активно пользовались возможностью поднять "танк". К примеру, вес Макета пусковой установки С-300 "Фаворит" всего 210 кг (87 кг - оболочка, 70 кг - автономный энергоблок, 30 кг - электровентилятор, 26 кг - комплект колеёв). 4 человека разворачивают такой макет за 20 минут.



Приятно удивило большое количество молодежи. Были замечены стенды МГТУ им. Баумана, МАИ. МАИ продемонстрировал несколько летательных аппаратов, таких как МАИ-223 «Китенок» и ударный БПЛА «Ворон-333». Департамент образования Москвы и центр развития творчества детей и юношества «Технорама на Юго-Востоке» и центр «Москворечье» продемонстрировали стенд на котором своими достижениями в области роботостроения, брони, радиолокации и стелс-технологий делились самые юные участники выставки.



Внимание прессы особенно привлекал стенд с всесезонными видами военного обмундирования. Там можно было ознакомиться с различными вариантами военной экипировки вооруженных сил России.



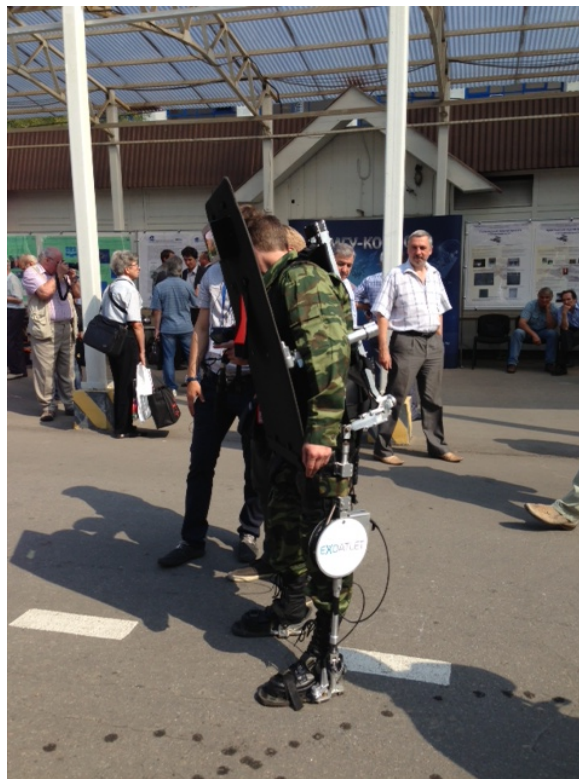
Впечатляюще выглядел стенд, на котором тестировалось оборудование для спецподразделений – по нему карабкались, спускались и прыгали. Оборудование и сам стенд выдержали все.



Пожалуй, самое большое количество стендов на открытой площадке было посвящено беспилотным летающим аппаратам. БПЛА были представлены всех видов, размеров и задач, которые они призваны выполнять.



Часть стендов была посвящена системам обеспечения безопасности жизни и здоровья военнослужащих. Начиная от средств оказания первой медицинской помощи пострадавшим и заканчивая современной защитной экипировкой.



Интересно было понаблюдать за использованием экзоскелета - устройства которое позволяет значительно расширить возможности человека. По словам разработчиков такая система делает возможным перенос грузов до 100 кг без использования электроприводов.



Значительная часть выставки была занята предприятиями, входящими в состав Концерна ПВО «Алмаз-Антей». Одно из таких предприятий – ОАО «Московский машиностроительный завод «Авангард» ^[75] - производитель зенитно-управляемых ракет для комплексов С-300 и С-400. Завод, объединивший вокруг себя, в рамках инновационного движения, свыше десятка малых предприятий, обладающих уникальными технологиями, продемонстрировал ряд инновационных разработок. Помимо разработок очень понравился девиц Центра - "В авангарде инноваций", он хорошо подошел бы и для всей выставки в целом.



Также на выставке были представлены бронетехника, стрелковое вооружение, системы управления войсками, связи, навигации и многие другие образцы инновационной продукции отечественного ОПК.

В целом День инноваций Министерства обороны оставил очень положительные впечатления. Хочется верить, что подобные мероприятия будут способствовать развитию интересных проектов, помогут внедрению новых перспективных технологий, которые действительно будут идти в авангарде отечественных инноваций.

Теги: [Вооружения и военная техника](#) ^[6]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Мультимедиа: [ФОТО](#) ^[76]

Фотогалерея:



^[77]



^[78]



[79]



[80]



[81]



[82]



[83]



[84]



[85]



[86]



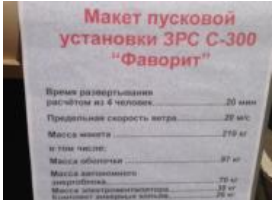
[87]



[88]



[89]



[90]



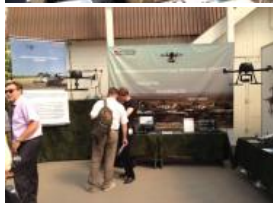
[91]



[92]



[93]



[94]



[95]



[96]



[97]

Эксклюзивный материал: Эксклюзив [53]

Блог пользователя DSalyukov [98] 185 просмотров

В информационной войне пока уступаем [99]

Опубликовано 21.08.2013 20:32 пользователем Михаил Симутов



Заявления российских дипломатов по Сирии не могут состязаться с популярностью материалов информационных агентств мирового масштаба, подобных «Аль-Джазире» и «Аль-Арабийе»

События на Ближнем Востоке, продолжающиеся уже два года, заставляют задуматься относительно механизмов урегулирования кризисных ситуаций в современном мире. «Маленькая победоносная война» все чаще стала применяться как инструмент решения внутриполитических конфликтов и преподноситься в качестве легитимного инструмента содействия народам, «борющимся за демократию». Такая тактика рассчитана на быстрое получение политических и экономических дивидендов, однако чревата сползанием к хаосу в международных отношениях. В этой связи актуальным становится вопрос о современной ближневосточной политике России, для которой этот самый конфликтный регион в мире всегда был зоной важных геополитических интересов.

Корни русско-арабских политических, экономических и культурных отношений уходят глубоко в историю. Для России Ближний Восток был и остается близким в географическом отношении регионом, занимающим важное место в ее культурно-религиозной жизни. Знакомство славян с этим районом началось еще задолго до официальной даты христианского крещения Руси: путь «из варяг в греки» и оттуда на Ближний Восток славяне освоили еще в VI веке. Первые сведения о русских паломниках в Святую землю относятся к XI веку, когда русский богомолец Феодосий Печерский в 1022 году ушел вместе с караваном странников из Курска в Иерусалим. С этого времени хождения русских к святым местам Палестины становятся регулярными.

Процесс становления российской государственности и расширение границ Российской империи привели к тому, что ей пришлось устанавливать многоплановые отношения со своими непосредственными соседями – Персидской и Османской империями. Эти отношения были сложными, порой драматичными и не всегда носили мирный характер.

Усилению российских интересов на Ближнем Востоке благоприятствовала победа Российской армии в Русско-турецкой войне (1828–1829). Следствием уступок, на которые пошла Османская империя, стало открытие многочисленных религиозных и дипломатических миссий.

В 1820 году по поручению царя Александра I в Палестину под видом паломника прибыл советник императорского посольства России в Константинополе Дмитрий Дашков с целью изучить возможность открытия российского консульства, а также составить план постройки церкви на Елеонской горе. Уже тогда основным приоритетом российской внешней политики в этом регионе было сохранение мира. Об этом свидетельствует инструкция вице-канцлера Карла Нессельроде российскому посланнику в Константинополе Апполинарию Бутеневу от 1 декабря 1830 года, в которой, в частности, говорится: «Неопределенность, которая сопутствует событиям, ареной которых стал Запад, заставляет нас с удвоенной силой желать глубокого умиротворения на Востоке. Мы не могли бы без глубокого сожаления наблюдать за серьезными раздорами, возникшими между странами, граничащими с нами в Азии...» Эта инструкция завершается ссылкой на волю императора: «Сохранять на Востоке прочный мир, в Европе заботиться о спокойствии народов и скрупулезном соблюдении трактатов, его гарантирующих, – такой принцип, неизменно направляющий политику нашего августейшего государя».

Этот принцип унаследовала внешняя политика Советского Союза. Приоритетной задачей СССР стало поддержание мира и стабильности в регионе, особенностью которого является то, что он был и остается наиболее конфликтным в мире, источником повышенной опасности, расположенным у границ России. Потенциальная угроза возникновения внутренних конфликтов существует почти во всех странах региона ввиду многоэтничной и многоконфессиональной структуры населения, а также в силу того, что границы многих ближневосточных государств или являются результатом соглашений между колониальными державами, или же были установлены в одностороннем порядке тем, кто на данный момент сильнее в военном отношении. Территориальные споры между этими странами, а также внутриполитические конфликты на этноконфессиональной почве, выливающиеся временами в вооруженные столкновения, весьма характерное явление для этой части мира.

Сохранение исторической преемственности

Став правопреемницей Советского Союза, Россия при разработке внешнеполитической доктрины на Арабском Востоке столкнулась с проблемой сохранения этой преемственности. Формирование новой внешнеполитической стратегии проходило в условиях ожесточенной внутриполитической борьбы и социально-экономического кризиса. Серьезная дискуссия развернулась по поводу отношений с двумя основными ближневосточными стратегическими союзниками СССР: Ираком и Сирией. Более того, дипломатии новой России пришлось выстраивать свою линию на этих направлениях в контексте жестких обязательств, налагаемых резолюциями Совета Безопасности на эти государства. И это оказалось одной из причин того, что тенденция к оживлению отношений, в том числе экономических, России со странами региона наметилась только в конце 90-х годов.

Во второй половине 90-х Россия начала восстанавливать утраченные ранее позиции, задействовав при этом весь накопленный потенциал. Во главу угла были поставлены соображения прагматического характера – региональная безопасность, экономическая выгода для государства и российских компаний, исторические духовные узы.

В 2000 году президентом Владимиром Путиным утверждена Концепция внешней политики Российской Федерации, которая содержала признание утраты страной статуса одного из влиятельных центров современного мира. Первоочередным приоритетом провозглашалось стратегическое партнерство со всеми государствами – участниками СНГ, а Ближний Восток оказался оттесненным на периферию российских интересов (предшествуя Африке и Южной Америке). При этом ставилась задача восстановления и укрепления ранее утраченных позиций, в первую очередь экономических. Другие аспекты позитивного (хотя зачастую и противоречивого) опыта прежнего советского присутствия в регионе (научно-технического, культурного, гуманитарного) в данном документе не упоминались, а сам Арабский регион включался в более широкое геополитическое образование – Большое Средиземноморье, рассматривавшееся как связующий узел для Ближнего Востока, Черноморского региона, Кавказа и бассейна Каспийского моря. Здесь должны были возникнуть новые геополитические конструкции, в контексте которых арабский мир фактически размывался, становясь для России не более чем объектом решения прагматических задач.

Однако начало нового тысячелетия внесло серьезные коррективы во внешнеполитический курс многих государств мира, в том числе и России, что было связано с появлением новых вызовов стабильности системы международных отношений и прежде всего с событиями 11 сентября 2001-го в Нью-Йорке и Вашингтоне и военной операцией 2003 года в Ираке.

В современной ситуации одним из приоритетных для российской внешней политики был и остается далеко не теоретический вопрос, который озвучил министр иностранных дел Сергей Лавров на пресс-конференции 18 января 2012 года: «Как в условиях активного наступления на принципы национального суверенитета, обеспечивавшие в течение многих десятилетий мировой порядок, сохранить и укрепить государственность, а значит, не допустить эскалации новой войны и общемирового хаоса?». Еще в 2004 году в своей программной статье министр иностранных дел подчеркивал, что наша страна выступает за прекращение любых попыток под флагом защиты демократии грубо вмешиваться во внутренние дела других государств, оказывать на них политическое давление, навязывать двойные стандарты в оценке избирательных процессов, состояния гражданских прав и свобод. Те, кто прибегает к подобной практике, должны, по мнению Лаврова, отдавать себе отчет в том, что это лишь дискредитирует демократические ценности, превращая их по сути в разменную монету для достижения корыстных геостратегических ценностей. Эти слова нисколько не потеряли актуальности и сегодня. Россия настаивает на строгом соблюдении норм международного права и считает недопустимым подстраивание трансформационных процессов на Ближнем Востоке под интересы стран, не имеющих прямого отношения к региону.

Эволюция отношения к «арабской весне»

События «арабской весны» видоизменили облик Арабского региона и внесли существенные изменения в расстановку региональных сил, повлияв на всю систему международных отношений.

«Арабская весна» на Западе была воспринята как победа демократии, в России – скорее как победа Запада. До конца 2011 года позиция Москвы в отношении событий в арабских странах не всегда была четко выражена, а официальная информация МИДа часто расходилась с высказываниями официальных лиц. Достаточно вспомнить заявление Лаврова о том, что наша страна не будет выступать в качестве посредника в конфликте в Ливии и поддержит Африканский союз в его посреднической миссии, после чего спецпредставитель президента РФ Михаил Маргелов приехал в Бенгази в качестве посредника между ливийскими властями и оппозиционерами. Западные СМИ при этом активно тиражировали мнения политически ангажированных деятелей.

Непоследовательность внешнеполитического курса РФ вызвала серьезную критику, прежде всего в арабских средствах массовой информации.

Однако «пропустив» в СБ ООН Резолюцию 1973 года по Ливии, Россия уже в марте 2011-го твердо выступила против курса на силовое продвижение демократии, увидев в реализации этой резолюции четкое проявление двойных стандартов и недобросовестной конкуренции за рынки Ближнего Востока.

В программной статье «Россия и меняющийся мир» Владимир Путин, осудив первобытную расправу над Каддафи, одновременно жестко предупредил Запад о возможности дальнейшей разбалансировки всей системы международной безопасности в случае осуществления аналогичного сценария в Сирии без санкции СБ ООН.

Такая позиция РФ стала серьезным раздражителем в отношениях России с ведущими западными партнерами и группой арабских государств – инициаторов интервенционистской политики. Отказ России присоединиться к карательным операциям по вмешательству во внутренние дела Сирии вызвал в арабском мире волну откровенно хулиганских нападений на посольства России так называемых сирийских оппозиционеров. Имели место акты вандализма в отношении диппредставительств нашей страны в Ливии и Ливане. Голосование в СБ ООН по сирийской резолюции продемонстрировало серьезные разногласия по этому вопросу с Москвой, а все дальнейшие высказывания и комментарии в адрес российской политики (зачастую открыто агрессивные) не оставили никаких сомнений в том, что у России и стран Запада принципиально разные взгляды не только на то, как обеспечить мир в регионе, но и на фундаментальные причины роста напряженности в нем. Отсюда многочисленные попытки по-своему интерпретировать и исказить позицию Москвы, которая якобы поддерживает кровавый диктаторский режим ради своей собственной выгоды.

Россия же, поняв, что оказалась обманутой в отношении Ливии, больше не хотела двигаться в фарватере тех мировых решений, которые принимаются без ее участия, и твердо отказалась от поддержки действий мирового сообщества, результатом которых могла бы стать очередная смена правящего режима. Пытаясь приспособиться к быстроменяющейся на Ближнем Востоке ситуации, Москва корректировала свою позицию с точки зрения национальных интересов.

Когда стало понятно, что российское руководство больше не допустит санкционированного военного вмешательства, началось серьезное информационное давление на Кремль с тем, чтобы заставить его согласиться с аргументацией американцев, присоединиться к требованию изгнания Башара Асада из Сирии и признать претензии на власть сирийской оппозиции. Позиция России оказалась главным тормозом на пути «продвижения демократии» в арабские страны и причиной серьезного конфликта международного уровня, проявившегося в том числе и в информационной войне – важнейшем оружии современной мировой политики, которую Россия явно проигрывала.

Совершенно очевидно, что официальные заявления представителей российского МИДа и борьба российской дипломатии в ООН не могли состязаться с популярностью таких влиятельных информационных агентств мирового масштаба, как «Аль-Джазира» и «Аль-Арабия», которые преподносили арабской «улице» сенсационные, идеологически ангажированные, а зачастую (как продемонстрировали события в Ливии) и откровенно постановочные репортажи.

В этой связи следует отметить, что информационный конфликт, к сожалению, не нашел своего адекватного освещения в российских средствах массовой информации, а антироссийская пропагандистская кампания не встретила единодушного отпора на информационном поле, в том числе и со стороны работников российских аналитических центров. По центральным телеканалам можно было услышать экспертов, которые излагали концепцию, противостоящую внешнеполитической линии России. Складывалось впечатление, что большинство экспертов по Ближнему Востоку разделяют американский подход к разрешению этого кризиса. Происходило это в сложный для нашего внешнеполитического ведомства период, когда оно пыталось создать условия для переговорного процесса и нащупать дипломатическую линию урегулирования.

Урегулирование сирийского конфликта

Тем не менее официальная позиция России, занятая в сирийском конфликте, несмотря на беспрецедентный нажим со стороны Запада и нефтяных монархий, все же была услышана, когда спецпредставитель ООН в Сирии Лахдар Брахими согласился с предложением Москвы о необходимости решать сирийский кризис на основе мирного плана и Женевских договоренностей, а также работать со всеми сторонами и государствами, способными повлиять на ситуацию с целью ее перевода в русло общесирийского политического диалога. Сейчас уже совершенно очевидно, что региональные и внерегиональные игроки не готовы приступить к решающим действиям в отношении Сирии и взять на себя ответственность за дальнейшее развитие обстановки. Безысходность ситуации осознали и в Вашингтоне, который ухватился за российскую инициативу проведения международной конференции по Сирии («Женева-2»).

Согласно новой редакции концепции внешней политики, утвержденной в январе 2013 года президентом Путиным, Москва считает недопустимым, чтобы военные интервенции осуществлялись под предлогом «ответственности по защите». Крайне важно в этой связи положение о том, что Россия намерена развивать собственное информационное влияние на общественное мнение за рубежом и использовать для этого новейшие коммуникационные технологии и другие механизмы мягкой силы.

Сейчас наша страна поддерживает Сирию по всем вопросам в Совете Безопасности (в частности не дала однозначно обвинить правительство в применении химического оружия), осуществляет помощь в поставке нефтепродуктов и обслуживании военной техники правительственных войск, является главным поставщиком оружия Дамаску по ранее подписанным контрактам, отправляет гуманитарную помощь в лагеря сирийских беженцев, обменивается информацией по линии спецслужб и демонстрирует присутствие группировки российских боевых кораблей в Восточном Средиземноморье, собирается поставить в Сирию зенитные ракетные комплексы С-300 (что является основным препятствием для создания «бесполетной зоны» и «гуманитарных коридоров»). В конце мая в Москву прибыла сирийская делегация для обсуждения нового договора на поставку истребителей. Пока это все, что может Россия сделать для Сирии. Если вдуматься – не так уж и мало.

Не хватает, на мой взгляд, скоординированной информационной политики по сирийскому вопросу, что стало бы серьезной поддержкой усилиям нашей дипломатии и делегации в Совбезе. Следовало бы добиваться и реализации возможности научного обоснования российского подхода к разрешению сирийского конфликта в западных и арабских средствах массовой информации.

Автор: Марина Сапронова, доктор исторических наук, профессор кафедры востоковедения МГИМО (университета) МИДа РФ

Источник: "Военно-промышленный курьер" [100]

Язык: русский [3]

Дата: август 2013 [4]

Теги: Новости [5]

Аналитика [14]

Раздел: Россия [20]

Арабский мир [70]

Ближний Восток [41]

Проблематика: Военно-политическая [16]

Политическая [36]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

83 просмотра

Война в космосе как предчувствие [101]

Опубликовано 21.08.2013 20:46 пользователем Михаил Симутов



Свойства околоземного пространства открывают большие перспективы для вооруженного противостояния

Космическое пространство характеризуется многими аспектами использования и военный — не исключение. Один космический снимок может содержать обзорную информацию, равную тысяче снимков, полученных при аэрофотосъемке. Соответственно космическое вооружение может применяться в зоне прямой видимости на значительно большей территории, чем земные виды вооружения. Еще большие возможности открываются при этом и для космической разведки.

Большая обзорность околоземного космического пространства (КП) позволяет осуществлять глобальное наблюдение космическими средствами за всеми районами земной поверхности, воздушным и космическим пространством практически в реальном масштабе времени. Это дает возможность мгновенно реагировать на любое изменение обстановки в мире. Не случайно, по мнению американских специалистов, в подготовительный период космические системы разведки позволяют получать до 90 процентов информации о потенциальном противнике.

Геостационарные радиопередатчики, расположенные в космосе, имеют в зоне радиовидимости половину земного шара. Данное свойство КП позволяет обеспечить непрерывную связь между любыми приемными средствами на полушарии, как неподвижными, так и подвижными.

Космическая группировка радиопередающих станций покрывает всю территорию Земли. Данное свойство КП позволяет контролировать перемещение объектов противника и координировать действия союзных сил на территории всего земного шара.

Визуальные и оптические наблюдения из космоса характеризуются так называемым свойством сверхвидимости: дно с борта корабля просматривается на глубину до 70 метров, а на снимках из космоса — до 200 метров, при этом видны и объекты, находящиеся на шельфе. Это позволяет контролировать наличие и перемещение ресурсов противника и делает бесполезными средства маскировки, эффективные против воздушной разведки.

От наблюдения к действиям

По экспертной оценке, космические ударные системы могут быть перемещены со стационарной орбиты в точки нанесения удара по объектам, расположенным на поверхности Земли, за 8–15 минут. Это сопоставимо с полетным временем баллистических ракет подводных лодок, наносящих удар из акватории Северной Атлантики по Центральному району России.

Сегодня грань между воздушными и космическими средствами боевых действий стирается. Так, например, беспилотный воздушно-космический самолет Boeing X37B (США) может применяться для разных целей: наблюдения, запуска спутников и нанесения ударов.

С позиций наблюдения околоземное космическое пространство создает наиболее благоприятные условия для сбора и передачи информации. Это позволяет эффективно использовать информационные системы хранения информации, размещенные в космосе. Перенос копий земных информационных ресурсов в космос повышает их безопасность в сравнении с хранением на земной поверхности.

Экстерриториальность околоземного космического пространства позволяет осуществлять полет над территорией различных государств в мирное время и в ходе ведения военных действий. Практически каждое космическое средство может оказаться над зоной любого конфликта и быть в нем использовано. При наличии группировки космических аппаратов они могут контролировать любую точку земного шара постоянно.

В околоземном космическом пространстве (ОКП) невозможно использовать такой поражающий фактор обычного оружия, как ударная волна. В то же время практическое отсутствие атмосферы на высоте 200–250 километров создает благоприятные условия применения в ОКП боевого лазерного, пучкового, электромагнитного и других видов оружия.

Учитывая это, США еще в середине 90-х годов прошлого столетия планировали развернуть в околоземном пространстве около 10 специальных космических станций, оснащенных химическими лазерами мощностью до 10 МВт для решения широкого круга задач, в том числе по уничтожению космических объектов различного назначения.

Применяемые в военных целях космические аппараты (КА) можно классифицировать, как и гражданские, по следующим признакам:

- по высоте орбит – низкоорбитальные с высотой полета КА от 100 до 2000 километров, средневысотные – от 2000 до 20 000 километров, высокоорбитальные – от 20 000 километров и более;
- по углу наклона – на геостационарных орбитах (0° и 180°), на полярных (i=90°) и промежуточных орбитах.

Специальная характеристика боевых космических аппаратов – функциональное назначение. Она позволяет выделять три группы КА:

- обеспечивающие;
- боевые (для нанесения ударов по объектам, находящимся на поверхности Земли, системам ПРО и ПКО);
- специальные (радиоэлектронной борьбы, перехватчики радиoliniй и т. д.).

В настоящее время в состав комплексной орбитальной группировки входят космические аппараты видовой и радиоэлектронной разведки, связи, навигации, топогеодезического и метеорологического обеспечения.

От СОИ к ПРО

На рубеже 50–60-х годов США и СССР, совершенствуя свои системы вооружений, проводили испытания ядерного оружия во всех природных сферах, включая космос.

По официальным, опубликованным в открытой печати перечням ядерных испытаний, к категории космических ядерных взрывов были отнесены пять американских, проведенных в 1958–1962 годах, и четыре советских – в 1961–1962-м.

В 1963 году министр обороны США Роберт Макнамара объявил о начале работ по программе «Сентинел» (sentinel – часовой), которая должна была обеспечить защиту от ракетных атак значительной территории континентальной части Соединенных Штатов. Предполагалось, что система противоракетной обороны (ПРО) будет двухэшелонной, состоящей из высотных дальних перехватчиков LIM-49A Spartan и противоракет ближнего перехвата Sprint и связанных с ними РЛС PAR и MAR, а также вычислительных систем.

26 мая 1972 года США и СССР подписали Договор об ограничении систем ПРО (вступил в силу 3 октября 1972 года). Стороны обязались ограничить свои системы ПРО двумя комплексами (радиусом не более 150 километров с количеством пусковых установок противоракет не более 100): вокруг столицы и в одном районе расположения шахт стратегических ядерных ракет. Договор обязывал не создавать и не развертывать системы или компоненты ПРО космического, воздушного, морского или мобильно-наземного базирования.

23 марта 1983 года президент США Рональд Рейган заявил о начале научно-исследовательских работ, которые ставили своей целью изучение дополнительных мер против межконтинентальных баллистических ракет (МБР) (Anti-Ballistic Missile – ABM). Реализация этих мер (размещение перехватчиков в космосе и т. п.) должна была обеспечить защиту всей территории США от МБР. Программа получила название Стратегическая оборонная инициатива (СОИ) (Strategic Defense Initiative – SDI). Она предусматривала использование наземных и космических систем для защиты Соединенных Штатов от ударов баллистических ракет и формально означала отход от существовавшей ранее доктрины «взаимного гарантированного уничтожения» (Mutual Assured Destruction – MAD).

В 1991 году президент Джордж Буш-старший выдвинул новую концепцию программы модернизации ПРО, которая предполагала перехват ограниченного числа ракет. С этого момента начались попытки США создать национальную систему ПРО (НПРО) в обход Договора по ПРО.

В 1993 году администрация Билла Клинтона изменила название программы на систему противоракетной обороны (ПРО) территории (National Missile Defense – NMD).

Создаваемая система ПРО США включает в себя центр управления, станции дальнего обнаружения и спутники слежения за запусками ракет, станции наведения ракет-перехватчиков, сами ракеты-носители для вывода противоракет в космос с целью уничтожения баллистических ракет противника.

В 2001 году Джордж Буш-младший объявил, что система ПРО будет защищать территорию не только США, но и союзников и дружественных стран, не исключив размещения на их территории элементов системы. Среди первых в этом списке оказалась Великобритания. Ряд стран Восточной Европы, в первую очередь Польша, тоже официально выражал желание разместить на своей территории элементы системы ПРО, включая противоракеты.

В программе участвуют

В 2009 году бюджет военно-космической программы США составил 26,5 миллиарда долларов (весь бюджет России – всего 21,5 миллиарда долларов). В настоящее время в данной программе участвуют следующие организации.

Стратегическое командование вооруженных сил США (United States Strategic Command – USSTRATCOM) – единое боевое командование в составе Министерства обороны США, основанное в 1992 году взамен упраздненного стратегического командования ВВС. Объединяет стратегические ядерные силы, силы ПРО и космические силы.

Стратегическое командование было сформировано с целью усиления централизации управления процессом планирования и боевого применения стратегических наступательных вооружений, повышения гибкости управления ими в различных условиях военно-стратегической обстановки в мире, а также улучшения взаимодействия между компонентами стратегической триады.

Национальное агентство геопространственной разведки (NGA) со штаб-квартирой в городе Спрингфилде, штат Вирджиния, является агентством боевого обеспечения Министерства обороны и членом разведывательного сообщества. В NGA используют снимки с космических национальных информационных систем разведки, а также коммерческих спутников и других источников. В рамках этой организации разрабатывают пространственные модели и карты для поддержки принятия решений. Основное ее назначение – пространственный анализ глобальных мировых событий, стихийных бедствий и военных действий.

Федеральная комиссия по связи (FCC) контролирует политику, правила, процедуры и стандарты для лицензирования и регулирования орбитальных заданий для спутников Министерства обороны (DoD).

Национальное управление разведки (National Reconnaissance Office – NRO) проектирует, строит и эксплуатирует в США разведывательные спутники. Миссия NRO заключается в разработке и эксплуатации уникальных инновационных систем для задач разведки и проведения разведывательной деятельности. В 2010 году NRO отпраздновало свое 50-летие.

Войска космической и ракетной обороны (Army Space and Missile Defense Command – SMDC) основаны на концепции глобального пространственного ведения боевых действий и обороны.

Агентство противоракетной обороны (Missile Defense Agency – MDA) выполняет разработку и испытание комплексных многоуровневых систем противоракетной обороны для защиты Соединенных Штатов, их развернутых сил и союзников во всех диапазонах баллистических ракет противника на всех этапах полета. MDA использует спутники и наземные станции слежения, обеспечивающие глобальный охват земной поверхности и околоземного космического пространства.

В пустыне и не только

Анализ ведения войн и вооруженных конфликтов в конце XX века показывает растущую роль космических технологий при решении задач военного противостояния. В частности, такие операции, как «Щит в пустыне» и «Буря в пустыне» в 1990–1991 годах, «Лис в пустыне» в 1998-м, «Союзная сила» в Югославии, «Свобода Ираку» в 2003-м, демонстрируют ведущую роль при боевом обеспечении действий войск космических информационных средств.

В ходе военных операций военно-космические информационные системы (разведки, связи, навигационного, топогеодезического и метеорологического обеспечения) применялись комплексно и результативно.

В частности, в зоне Персидского залива в 1991 году со стороны коалиционных сил была задействована орбитальная группировка из 86 космических аппаратов (29 – разведки, 2 – предупреждения о ракетном нападении, 36 – навигации, 17 – связи и 2 – метеобеспечения). Кстати, Министерство обороны США действовало тогда под лозунгом «Мощь на периферию» – тем самым, что использовали во Второй мировой войне союзные войска для борьбы в Северной Африке против Германии.

Значительную роль в 1991 году играли средства космической разведки США. Получаемая информация использовалась на всех этапах операций. По мнению американских специалистов, в подготовительный период космические системы обеспечивали получение до 90 процентов информации о потенциальном противнике. В зоне боевых действий вместе с региональным комплексом приема и обработки данных были развернуты приемные терминалы потребителей, оснащенные компьютерами. Они сравнивали принятую информацию с уже имеющейся и в течение нескольких минут представляли на экране обновленные данные.

Космические системы связи использовались всеми звеньями управления до батальона (дивизиона) включительно, отдельного стратегического бомбардировщика, самолета-разведчика, самолета дальнего радиолокационного обнаружения AWACS (Airborne Warning End Control System), боевого корабля. Также применялись каналы международной системы спутниковой связи Intelsat («Интелсат»). Всего в зоне военных действий было развернуто более 500 приемных станций.

Важное место в системе обеспечения боевых действий занимала космическая метеорологическая система. Она позволяла получать снимки земной поверхности с разрешением около 600 метров и давала возможность изучать состояние атмосферы для краткосрочных и среднесрочных прогнозов на район военного конфликта. По метеосводкам составлялись и корректировались плановые таблицы полетов авиации. Кроме того, планировалось использовать данные от метеоспутников для быстрого определения зон поражения на местности в случае возможного применения Ираком химического и биологического оружия.

Многонациональными силами широко использовалось навигационное поле, созданное космической системой NAVSTAR. С помощью ее сигналов повышалась точность выхода авиации на цели в ночное время, корректировалась траектория полета авиационных и крылатых ракет. Совместное применение с инерциальной навигационной системой позволяло выполнять маневр при подходе к

цели как по высоте, так и по курсу. Ракеты выходили в заданную точку с погрешностями по координатам на уровне 15 метров, после чего точное наведение осуществлялось с помощью головки самонаведения.

Космос на сто процентов

При проведении операции «Союзная сила» на Балканах в 1999 году США впервые применили в полном объеме практически все свои военные космические системы для оперативного обеспечения подготовки и проведения боевых действий. Они использовались в решении как стратегических, так и тактических задач и сыграли значительную роль в успехе операции. Активно применялись и коммерческие космические аппараты для разведки наземной обстановки, доразведки целей после нанесения воздушных ударов, оценки их точности, выдачи целеуказания на системы оружия, обеспечения войск космической связью и навигационной информацией.

Всего в кампании против Югославии НАТО использовало уже около 120 спутников различного назначения, в том числе 36 спутников связи, 35 разведывательных, 27 навигационных и 19 метеорологических, что почти в два раза превышало масштабы использования в операциях «Буря в пустыне» и «Лис в пустыне» на Ближнем Востоке.

В целом, по данным зарубежных источников, вклад космических сил США в повышение эффективности военных действий (в вооруженных конфликтах и локальных войнах в Ираке, Боснии и Югославии) составляет: по разведке – 60 процентов, связи – 65 процентов, навигации – 40 процентов, а в перспективе интегрально оценивается в 70–90 процентов.

Таким образом, анализ опыта ведения боевых действий вооруженными силами США и НАТО в вооруженных конфликтах в конце XX века позволяет сделать следующие выводы:

- только космические средства разведки позволяют наблюдать противника на всю глубину его обороны, средства связи и навигации обеспечивают глобальной связью и высокоточным оперативным определением координат любых объектов. Это дает возможность вести боевые действия практически на необорудованных в военном отношении территориях и удаленных театрах военных действий;
- подтвердились необходимость и высокая эффективность применения групп космической поддержки, создаваемых в различных звеньях управления;
- выявлен новый характер действий войск, проявляющийся в появлении космической фазы военных действий, которая предшествует, сопровождает и завершает военный конфликт.

Авторы: Игорь Бармин, Виктор Савиных, Виктор Цветков, Виктор Рубашка

Источник: ["Военно-промышленный курьер"](#) ^[100]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
76 просмотров

Рожденные летать ^[102]

Опубликовано 21.08.2013 20:52 пользователем Михаил Симутов



В последние годы в военно-воздушные войска России поступает много современной техники. Машины сложные, построенные с использованием самых современных авиационных и цифровых технологий. Осваивать их приходится новому поколению военных летчиков.

Сегодня в России действует единственное высшее учебное заведение, которое воспитывает будущих асов,- Военно-воздушная академия имени Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина (Воронеж). У центра несколько факультетов в разных городах страны, где курсанты получают разные специальности. Так, в Краснодаре готовят летчиков для военных самолетов, в Сызрани воспитывают будущих вертолетчиков, а в Челябинске занимаются подготовкой штурманов. В Борисоглебске готовят будущих пилотов бомбардировщиков и штурмовиков, а в Балашове - пилотов и штурманов военно-транспортной и дальней авиации.

"Летное обучение всегда, во всех авиационных мировых державах, было, есть и будет удовольствие дорогое,- рассказывает командир учебной авиационной базы в Борисоглебске полковник Александр Грунь.- По сравнению с другими странами Россия готовила и продолжает готовить летный состав на боевых самолетах, то есть молодой лейтенант после выпуска из учебного заведения является готовым специалистом, которому необходимо совершенствовать свои навыки, а не приобретать",- добавляет он.

До недавнего времени на факультетах академии была довольно непростая ситуация: остро не хватало современных авиатренажеров, налет на учебно-боевых самолетах и вертолетах был критическим, остро не доставало новой техники, на которой можно было бы эффективно учить молодое поколение пилотов. Однако в последние пару лет ситуация начала меняться в позитивную сторону. Улучшилось материально-техническое обеспечение, постепенно появляются новые тренажеры, а главное - техника. В прошлом году в Борисоглебск прибыла первая партия новейших учебно-боевых самолетов Як-130, разработанных и построенных на Иркутском авиазаводе (входит в корпорацию "Иркут"). А несколько недель назад выпускники училища уже сдавали экзамены на этих самолетах.

Подготовка курсантов пятого курса проходила с апреля по август этого года, средний налет на курсанта-летчика составил более 60 часов как днем, так и ночью. "Затруднений при освоении принципиально новой авиационной техники у курсантов не было, о чем свидетельствует средний бал сдачи государственного экзамена по летной подготовке - 5,0",- рассказывает Александр Грунь. По его словам, новый авиационный комплекс имеет прекрасные пилотажные характеристики, самолет оснащен новейшим пилотажно-навигационным комплексом, сопряженным с системами GPS и ГЛОНАСС, приборное оборудование выполнено по современным мировым стандартам. В так называемой стеклянной кабине вместо классических стрелочных приборов установлены три многофункциональных цифровых индикатора, силовая установка самолета обеспечивает высокие характеристики дальности и продолжительности полета. "Уникальность самолета состоит еще в том, что система управления самолетом позволяет готовить летный состав не только по всем видам летной подготовки и во всех метеорологических условиях, но также и для различных видов авиации",- отмечает командир борисоглебской авиационной учебной базы.

Эту машину называют настоящей "летающей партией" за ее универсальные возможности. Как рассказали в корпорации "Иркут", машина обладает репрограммируемой системой управления. Это одна из изюминок Як-130, позволяющая изменять настройки с целью имитации того или иного боевого самолета. Она обеспечивает подготовку летчика к управлению конкретным типом истребителей. То есть при желании бортовой комплекс электроники самолета может смоделировать дозвуковой сверхманевренный полет любого современного летательного аппарата 4-го и 5-го поколения. Такими возможностями пока не обладает ни один учебно-боевой самолет (УБС) в мире, хотя конкурентов у него уже немало - это его китайская копия L-15, южно-корейский T-50, чешский L-159 и итальянский M-346.

Последний, кстати, как и Як-130, появился в ходе совместной работы КБ имени Яковлева с итальянской компанией Alenia Aermacchi по проекту перспективного УБС еще в 90-х. В результате СП распалось, каждая сторона получила опыт, который потом и реализовала в своих самолетах. Правда, летчики - и не только российские - уверяют: по своим параметрам Як-130 превосходит M-346. В первую очередь потому что он выполнен не только как современный учебно-тренировочный самолет, но и как полноценная учебно-боевая машина. Российский аналог обладает высокой тяговооруженностью, цифровой четырехкратно резервированной электродистанционной системой управления, бортовой автоматизированной системой контроля оборудования и систем самолета. Як-130 способен работать в учебно-тренировочном режиме атаки без реального оружия, а в боевом режиме может нести до трех тонн ракет и бомб. Кроме того, российский самолет может

эксплуатироваться на грунтовых аэродромах благодаря сочетанию защитных створок воздухозаборника. "Итальянец" такими возможностями не обладает.

Вот как о Як-130 отзывается известный западный журналист, в прошлом боевой летчик Питер Коллинз: "Любой командующий военно-воздушными силами был бы доволен иметь на вооружении такой многоцелевой самолет, как Як-130. Россия получила практически идеальный самолет своего класса, а для многих стран этот учебно-боевой самолет очень близок к тому, чтобы обеспечить формирование своих ВВС XXI века на базе самолета одной марки". Остается лишь добавить, что на международном аэрокосмическом салоне Ле-Бурже-2013 Як-130 был признан международными экспертами лучшим образцом учебно-боевой техники. А это уже серьезная заявка на лидерство на мировом рынке УБС.

Автор: *Дмитрий Шапкин*

Источник: *"Коммерсантъ"* [103]

Язык: *русский* [3]

Дата: *август 2013* [4]

Теги: *Новости* [5]

Аналитика [14]

Вооружения и военная техника [6]

Раздел: *Россия* [20]

Проблематика: *Военно-техническая* [11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

75 просмотров

ОАО «Уралтрансмаш»: два века на службе Отечеству [104]

Опубликовано 21.08.2013 21:00 пользователем Михаил Симутов



Отличительные качества специалистов предприятия – профессионализм, ответственность, безупречный сервис

Уралтрансмаш – один из старейших на Урале и в Российской Федерации, современный, стабильно работающий и динамично развивающийся завод, единственный в стране производитель самоходных артиллерийских орудий. Судьба предприятия тесно переплетена с историей Российского государства.

Первый выпуск продукции датирован 8 сентября 1817 года. За прошедшие почти 200 лет накоплен гигантский опыт, созданы, освоены и отработаны уникальные технологии. Сегодня здесь работают только высококлассные специалисты. Их руками производятся САУ и нефтеоборудование, трамваи, станки и железнодорожная продукция.

Золотое начало

Своим появлением Уралтрансмаш обязан золоту. В начале XIX века на месте современных цехов по распоряжению главной конторы Екатеринбургских заводов была пущена Мельковская золотопромывальная фабрика. 12 лет, до того, как жила не иссякла, предприятие щедро пополняло государственную казну. Потом закрытие и запустение, пока заброшенный комплекс не привлёк внимание главного механика уральских заводов англичанина П. Э. Тета. Он решил организовать частное предприятие для «приготовления разного рода машин». Мельковская мануфактура стала крупным производством, к концу XIX века значилась в восьмерке лучших предприятий России. А продукция – паровые машины и котлы, металлообрабатывающие станки, подъёмные краны, локомобили, прокатные станы, золотопромывальные драги – славилась отменным качеством и пользовалась большим спросом.

После революции 1917 года и национализации завод сохранил машиностроительный профиль, в 1928-м получил название «Металлист». В 1936 году освоил выпуск буровых станков, нефтяных качалок, скважинных насосов и другой продукции для добычи углеводородного сырья и полезных ископаемых. В годы финской войны здесь изготавливались минометы и производилась отливка стальных авиабомб.

Воюющий тыл

С первых дней Великой Отечественной войны машиностроительный завод «Металлист» приступил к выполнению военных заказов по отливке корпусов мин, изготовлению минометов. Осенью и зимой 1941 года в производственных корпусах разместились коллективы эвакуированных предприятий из Москвы, Подольска и Сталинграда. Через 39 дней после начала монтажа оборудования был изготовлен и отправлен на фронт первый лёгкий танк Т-60.

Работать в суровых условиях военного времени приходилось с огромным напряжением. То, на что в мирное время отводились дни и недели, теперь измерялось часами и сутками. Сохраняя специализацию, предметно-замкнутый принцип производства, организовали 18 производственных цехов и четыре вспомогательных, не считая электроподстанций, компрессорной и других служб.

По решению ГКО завод начиная с апреля 1942 года наряду с изготовлением танков Т-60 приступил к выпуску лёгкого танка Т-70 с более высокими боевыми характеристиками. С августа 1942 до октября 1943-го завод на правах филиала входил в структуру Уралмаша, изготавливая узлы и детали для самоходок СУ-85, СУ-100 танка Т-34. Постановлением ГКО от 18 сентября 1943 года филиалу вернули самостоятельность с названием Свердловский завод № 50.

Самоотверженным трудом коллектив предприятия внес свой вклад в победу над врагом: 1238 лёгких танков Т-60 и Т-70 изготовили в начальный период войны, 7437 комплектов различных агрегатных узлов ходовой части для танков Т-34 и самоходных артиллерийских установок СУ-85 и СУ-100 на танковой базе выпустили начиная со второго полугодия 1942 года и до конца войны, 16 451 комплект узлов и деталей произведено для бронированных корпусов Т-34, СУ-85, СУ-100, ИС-152, ИС-2 и ИС-3.

За успешное выполнение заданий ГКО указом Президиума Верховного Совета СССР в сентябре 1945 года завод награждён орденом Трудового Красного Знамени.

Огненный букет

В послевоенное время выпуск оборонной продукции на Уралтрансмаше продолжился – предприятие выпускало запчасти для танков и САУ.

В 60-х годах прошла глубокая реконструкция, что позволило освоить изготовление полного цикла сложной военной гусеничной техники – противотанкового минного заградителя ГМЗ, шасси для зенитного ракетного комплекса 2К11 «Круг».

Были спроектированы, изготовлены и запущены в серийное производство широко известные во всем мире самоходные артиллерийские установки второго послевоенного поколения – «Акация», «Тюльпан», «Гиацинт», а в конце 80-х – 152-мм самоходная гаубица третьего поколения 2С19 «Мста-С», превзошедшая по своим тактико-техническим характеристикам все зарубежные аналоги и ставшая основой ударной мощи Сухопутных войск.

Успешно осваивалась на предприятии и мирная продукция – узлы к буровым установкам, погрузчик с гидравлическим приводом. Было запущено серийное производство углепогрузочных и породопогрузочных машин, тендеров и механизмов парораспределения к паровозам.

В 1967 году предприятие было переименовано в завод транспортного машиностроения имени Я. М. Свердлова. За успешное выполнение заданий правительства в 1976-м предприятие наградили орденом «Знак Почета».

От идеи – к опытным образцам

В военном 1942 году по приказу ГКО создали специальную конструкторскую группу проектировщиков, которая положила начало центральному конструкторскому бюро «Трансмаш» – головной проектной организации в СССР и России по самоходной артиллерии. Сегодня конструкторское бюро «Трансмаш» активно занимается созданием новых образцов как оборонной, так и гражданской продукции. За 71 год своей деятельности КБ разработало и модернизировало около 40 изделий военной техники. Более 20 боевых артиллерийских и инженерных изделий приняты на вооружение Российской армии. Боевые машины Уралтрансмаша получили боевое крещение на Ближнем Востоке, в Афганистане, участвовали в других локальных конфликтах. Везде их оценка военными была самой высокой – эффективны в боевом отношении, просты и надежны в эксплуатации, неприхотливы в обслуживании и ремонте. Коллективы разработчиков самоходных артиллерийских установок 2С3 «Акация», 2С4 «Тюльпан», 2С5 «Гиацинт» были удостоены Государственных и Ленинских премий.

Однако любая машина со временем устаревает, на смену приходит более совершенная. В 1980 году начата разработка, а в 1989-м принята на вооружение новая боевая машина производства ОАО «Уралтрансмаш» – 2С19 «Мста-С». Впервые ее показали на международной выставке вооружений в Абу-Даби в 1993 году. Боевые стрельбы штатными боеприпасами и управляемыми снарядами

«Краснополь» произвели настоящий фурор. Скорострельность, точность и эффективность поражения целей оказались недоступны ни одной западной артсистеме. По своим боевым характеристикам эта самоходная артиллерийская установка оставила позади все артсистемы, созданные на Западе.

Высокую оценку «Мста-С» получила в военных и политических кругах. «2С19 является самой современной артсистемой. Она уже в период принятия на вооружение Советской армии предлагалась на экспорт, и это говорит о том, что Советский Союз чувствует, в какой области он оснащен лучшим образом для конкуренции», – писал в 1991 году журнал Soldat und Technik. За создание 2С19 «Мста-С» большая группа разработчиков КБ «Трансмаш» была удостоена высоких правительственных наград, а генеральный конструктор Юрий Томашов – звания Героя Социалистического Труда.

Новым этапом в развитии отечественной самоходной артиллерии стала разработка коллективом инженеров и рабочих Уралтрансмаша самоходной гаубицы 2С19М1-155 с орудием калибра 155 миллиметров, соответствующим четырехстороннему соглашению стран НАТО 1989 года об унификации баллистических характеристик перспективных артиллерийских систем.

Для гражданских нужд

В 90-е годы XX века конверсия тяжело ударила по всему оборонному комплексу страны. Предприятия судорожно искали возможность выжить. Не обошла эта участь и ОАО «Уралтрансмаш». Снижение государственного оборонного заказа заставило заняться поиском альтернативных видов продукции, прилагать немалые усилия для формирования портфеля заказов, чтобы сохранить производство, выплачивать зарплату. Предприятие бросило все конструкторские и маркетинговые силы на поиск стержневых изделий гражданской продукции. И когда в 1992 году Екатеринбургское трамвайно-троллейбусное управление предложило уральским заводам в рамках реализации федеральной программы по производству электротранспорта для городов России взяться за организацию производства трамваев, уралтрансмашевцы ухватились за эту идею.

Первый трамвайный вагон – 71-401, изготовленный в Екатеринбурге на Уралтрансмаше, увидел свет 10 октября 1997 года. В 1999-м на линию вышла его модифицированная модель – 71-402. В 2002 году в Казань поставили десять вагонов данной серии, что стало на тот момент рекордом для завода. В 2003-м на Европейско-Азиатском машиностроительном форуме, который проходил в Екатеринбурге, представили новую разработку уралтрансмашевских конструкторов – трамвай модели 71-403. В марте 2006-го для испытаний в ТТУ Екатеринбурга поставили вагон модели 71-405, в 2008 году началось его серийное производство. В максимально сжатые сроки конструкторскому отделу гражданской продукции пришлось устранять замечания и реализовывать предложения как эксплуатирующих организаций – трамвайщиков, так и производителей, технологов.

Затем были успешно проведены испытания модернизированного вагона модели 71-405-11 с функцией автономного хода. Они подтвердили возможность преодоления десятков километров пути без подключения к контактной сети. Трамвай модели 71-405-11 готов к запуску в серийное производство. Несмотря на огромный объем работ, связанный с текущими заказами, конструкторы гражданской продукции продолжают перспективные разработки. К пятой уральской выставке-ярмарке «Магистраль» в Нижнем Тагиле в 2009 году была завершена разработка конструкторской документации и изготовлен в металле опытный образец вагона 71-407 с частично низким полом, вызвавший большой интерес посетителей.

Сегодня трамвайное производство – одно из основных направлений деятельности ОАО «Уралтрансмаш». От того, насколько успешно она осуществляется, зависят конкурентоспособность предприятия, его место на рынке, стабильность, перспективы роста и развития. Крупные поставки трамваев в Самару и Екатеринбург позволили заводу серьезно заявить о себе как об успешном производителе городского электротранспорта России и составить достойную альтернативу отечественным и зарубежным конкурентам.

На Уралтрансмаше организовано серийное производство современных высокоэффективных вагонов с асинхронным тяговым приводом и компьютерным управлением. Салон вагона и кабина водителя оснащены системами видеонаблюдения и навигации. Более чем в два раза увеличена мощность обогрева салона за счет применения дополнительных калориферов. Лобовое стекло кабины водителя имеет систему встроенного электроподогрева. Современное высоковольтное электрооборудование комплектуется системой пожаротушения.

В 2011 году спроектирован и изготовлен опытный образец трехсекционного сочлененного трамвайного вагона модели 71-409 с низким уровнем пола по всей площади салона. Это единственный в России полностью низкопольный трамвай. Он отвечает всем современным стандартам трамваестроения и не уступает мировым аналогам как в техническом, так и в дизайнерском отношении, поэтому и вызывает интерес потенциальных заказчиков.

Новый трамвай позволяет пассажирам, в том числе с детьми, пожилым людям, инвалидам легко входить, выходить и двигаться по вагону. Длина трамвая – 21,5 метра, вместимость – 210 пассажиров, что на 30 процентов больше, чем в предыдущих уралтрансмашевских моделях. Он оснащен автоматическим пантографом, кондиционером в кабине водителя и восемью видеокамерами внутри и снаружи салона. Трамвай оборудован одной кабиной водителя, но в дальнейшем планируется запустить челночную модель с двумя кабинами, которая сможет двигаться в одну и другую сторону без разворотных колец. Вагон спроектирован с возможностью эксплуатации на скоростных линиях.

Сейчас трамвай модели 71-409 проходит испытания в Западном депо Екатеринбургского трамвайно-троллейбусного управления и уже в ближайшем будущем станет объективной реальностью российских городов.

Модернизация

Уралтрансмаш всегда славился своими высококвалифицированными специалистами и современными технологиями. Однако годы политической и экономической нестабильности конца XX века не давали, как и всем предприятиям ОПК России, развиваться. Станочный парк, инфраструктура были изношены почти на 90 процентов. Постепенно накапливающееся в технологическом плане отставание предприятий отрасли становилось все более очевидным. Требовались полная реконструкция предприятия и модернизация производственных мощностей.

К 2007 году, когда стал увеличиваться государственный оборонный заказ, вопрос о техническом перевооружении предприятия встал особенно остро. Необходимо было не только поднять завод на должный уровень, но и сделать его современным, высокоэффективным, востребованным на рынке, приносящим прибыль. И техническое перевооружение начали производить под определенную

продукцию и конкретные производственные задачи. В ходе реиндустриализации завода оказалось, что разделить оборонное и гражданское производство невозможно – технологически это единый комплекс, имеющий общую инфраструктуру, ведь и военное изделие, и конверсионная продукция изготавливаются на одном и том же оборудовании. И начиная с 2008 года Уралтрансмаш стал активно закупать современное оборудование, необходимое для выполнения производственной программы. В первую очередь высокоскоростные и высокоточные станки и обрабатывающие центры с программным управлением производства Чехии, Германии, России, а также сварочное оборудование, оборудование газовой, плазменной и лазерной резки.

Обновление технологического парка потребовало не только серьезных финансовых вливаний, но и масштабных подготовительных работ в части строительства, пересмотра производственных маршрутов, разработки новых техпроцессов, подготовки персонала. Наступил момент, когда стало очевидным, что модернизацию основных технологических мощностей предприятия сдерживает состояние его инфраструктуры. Перебои с подачей сжатого воздуха, регулярно возникающие аварийные ситуации на теплосетях, низкая эффективность используемых водогрейных котлов – эти и другие проблемы, связанные с состоянием заводской энергетики, все чаще давали о себе знать.

Необходимы были радикальные меры по повышению энергоэффективности. Приняли решение о коренной реконструкции всего энергетического хозяйства предприятия. В кратчайшие сроки разработан и выполнен масштабный проект по строительству высокоэффективной котельной, реконструировано компрессорное хозяйство, полностью заменены магистрали теплоснабжения и теплового оборудования, системы холодного и горячего водоснабжения. По оценкам специалистов, подобной современной инфраструктурой могут похвастаться немногие предприятия отрасли. Но особенно важен факт, что этот проект удалось реализовать на фоне модернизации основных технологических мощностей и выполнения серьезнейшей производственной программы, которая более чем в два раза превышала уровень предыдущих лет. Работы по модернизации производства не завершены. Но результаты уже налицо – завод становится стабильной, сконцентрированной производственной единицей, которая действительно способна эффективно работать.

Только вперед

Жизнь не стоит на месте. Последнее десятилетие показало, что время самостоятельного выживания предприятий в условиях рынка прошло. В 2009 году Уралтрансмаш вошел в научно-производственную корпорацию «Уралвагонзавод». Появились дополнительные возможности обновления, оптимизации производственных процессов. Сегодня ОАО «Уралтрансмаш» – стабильно работающее и динамично развивающееся предприятие, которое ежегодно увеличивает объемы и темпы производства, активно расширяет круг потребителей своей продукции.

Для информационной поддержки всего спектра задач стратегического планирования и оперативного управления здесь с 2006 года комплексно устанавливается информационная система «Галактика-ERP». Внедрение на рабочих местах самого современного компьютерного оборудования позволило начать масштабные работы по разворачиванию системы электронного документооборота. На заводе выпускают сложнейшую наукоемкую продукцию как в интересах Министерства обороны России, так и для нужд гражданского сектора машиностроения. Освоены технологии и производство ряда бронекорпусов для изделий ЗРК «Бук», ЗРПК «Панцирь-С1», модуля «Бахча». С 2011 года осуществляется производство гусеничного шасси для зенитного ракетного комплекса «Бук».

Высокий уровень применяемых технологий определила принадлежность завода к военно-промышленному комплексу. Здесь используются новейшие виды обработки металлов – электронно-лучевая сварка, лазерная резка, газотермическое напыление, литье по выплавляемым моделям, литье под давлением, организовано производство деталей из пластмасс и порошков, созданы участки станков с ЧПУ, роботизированные линии и многое другое.

Кроме уже ставшей достаточно известной в России и ближнем зарубежье трамвайной продукции предприятием освоен выпуск приводов глубинных штанговых насосов (ПШГН) для нефтедобычи (около 20 типоразмеров). На ПШГН получен международный сертификат качества Американского института нефти (API), мирового аттестационного центра по данному виду оборудования. Выполняются крупные поставки ПШГН в Аргентину. С целью освоения новых рынков сбыта и увеличения загрузки имеющихся производственных мощностей поставлены на производство узлы и комплектующие для предприятий железнодорожного транспорта, машиностроения и металлургии.

За последние годы предприятием приобретены и запущены в эксплуатацию сотни единиц современного оборудования, в том числе более 130 единиц высокотехнологического металлообрабатывающего. На Уралтрансмаше убеждены, что наличие современных технологий и оборудования позволит заводу не только сохранить свой бренд, но и сделать производство более гибким, увеличить прибыль, расширить рынки сбыта. Основой успешной деятельности являются современная система управления предприятием, выверенная кадровая политика, производственно-технологический потенциал и высокий профессиональный уровень рабочих и инженеров. Предприятие готово к большим серийным заказам и продолжает модернизироваться и совершенствоваться. Основной задачей в ближайшее время будет коренная реконструкция литейного цеха. Кроме того, продолжаются работы по капитальному ремонту зданий и сооружений, благоустройству территорий и помещений.

Реализация программы модернизации – задача не одного дня. Внедрение новой техники и технологий всегда требует приложения немалых усилий и энергии уже хотя бы потому, что без изменений в сознании людей этот процесс невозможен. И все же, преодолевая сложности, ОАО «Уралтрансмаш» движется вперед. Вперед, чтобы не только выживать, но и развиваться.

Автор: Тамара Шамагина

Источник: ["Военно-промышленный курьер"](#) ^[100]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Вышли из пике [105]

Опубликовано 21.08.2013 21:27 пользователем Михаил Симутов



Военное авиастроение в России в последние годы развивается неплохими темпами - только за прошлый год заводы поставили Минобороны 35 самолетов всех видов, более половины из которых - фронтовая авиация. Планы на 2013 год почти вдвое выше: Объединенная авиационная корпорация (ОАК) обещает поставить российским ВВС 66 машин различного назначения.

Согласно открытым данным, сегодня на вооружении российской армии стоит примерно тысяча самолетов только фронтовой и дальней авиации. Еще около 500 машин в резерве. До реформы Минобороны, которая началась в 2009 году, все истребители, перехватчики, бомбардировщики и штурмовики военно-воздушных сил были в составе армий ВВС и ПВО - сейчас же они подчиняются командованию ВВС и ПВО, но вместо воздушных армий, авиадивизий и авиаполков ввели новые подразделения - авиабазы. Они делятся на две категории - 1-го и 2-го разряда. В авиабазу первого разряда входят 5-8 авиагрупп, второго разряда - 1-2 авиагруппы. Авиагруппа располагает в среднем тремя эскадрильями, причем имеет в своем парке различные типы самолетов. Это тоже нововведение: до реформы в авиаполках было не более двух эскадрилий с одним типом летательных аппаратов. Обычно в состав авиабазы входит не только флот самолетов, но и несколько аэродромов. Исключение составляют лишь некоторые авиабазы второго разряда, имеющие лишь по одному аэродрому.

Стоит отметить, что изменения в структуре формирования военно-воздушных сил России не стали формальными. К примеру, авиабазы первого разряда в настоящее время по масштабам больше не только дореформенных дивизий ВВС, но и целых воздушных армий. К примеру, в 7000-ю авиабазу входит восемь авиагрупп. Ее подразделения раскинулись от Калининграда до Урала и от Воронежа до Новой Земли. Ранее на таком огромном пространстве базировались две воздушных армии. Соответственно, кратно увеличился и парк самолетов в составе подразделений. Фактически произошло укрупнение и объединение военно-воздушных сил Минобороны для повышения боеготовности частей и их универсализации.

Вслед за реформированием ВВС сегодня Минобороны России решает самую острую и важную задачу - модернизацию авиапарка боевой авиации. Согласно планам государственной программы вооружений до 2020 года, в войска должны поступить более 600 новых самолетов, три четверти из которых - истребители, перехватчики, фронтовые бомбардировщики и штурмовики. То есть не менее полусотни машин ежегодно. Пока показатели скромнее, поскольку взять с места в карьер российская авиапромышленность не может: сказывается отсутствие гособоронзаказа в 90-е.

Однако отрасль быстро наверстывает упущенное. За последние 8 лет на авиазаводах проделана огромная работа - за это время появились квалифицированные специалисты, на предприятиях проведена модернизация производства, постепенно растут темпы строительства самолетов, как и количество заказов на новую технику.

Кто в небе хозяин

Сегодня несколько крупнейших российских авиазаводов сконцентрировались на выпуске новейших машин - сверхманевренных истребителей Су-35С и Су-30СМ, а также многоцелевых истребителей Су-30М2 и Су-27СМ3, фронтового бомбардировщика Су-34 и корабельного истребителя МиГ-29К/КУБ. Эти модели относятся к поколению 4++ и 4+.

Флагманом среди перечисленных машин можно смело назвать Су-35С. По мнению многих экспертов, Су-35С на сегодняшний день - самый мощный истребитель поколения 4++ в мире. Помимо пары мощных двигателей АЛ-41Ф-1С (изделие 117С), которые выдают килограмм тяги на килограмм веса самолета, он оснащен бесплатформенной инерциальной навигационной системой БИНС-СП2 и передовой авионикой пятого поколения, а также принципиально новой радиолокационной системой управления (РЛСУ) с фазированной антенной решеткой "Ирбис-Э", обладающей уникальными на сегодня характеристиками по дальности обнаружения - до 400 км. Выпускает эти самолеты Комсомольский-на-Амуре авиационный завод имени Ю. А. Гагарина (КнААЗ). Поставки по гособоронзаказу начались в 2011 году, сейчас в испытательных частях ВВС летают 12 машин. В 2013 году пока в ВВС эти истребители не поступали, но к концу года, согласно оптимистичным прогнозам, ожидается поставка 12 машин. Всего же до 2015 года Минобороны заказало 48 таких истребителей, в планах - удвоить заказ. Таким образом, к 2020 году парк Су-35С в российских ВВС должен вырасти почти до сотни единиц.

В прошлом году в армию пришли первые многоцелевые сверхманевренные Су-30СМ, обладающие управляемым вектором тяги, унаследованным от экспортной модели Су-30МКИ (производились по заказу ВВС Индии). Они имеют современное бортовое радиоэлектронное оборудование, мощную РЛС с фазированной антенной решеткой, а также широкий арсенал высокоточного вооружения классов "воздух-воздух" и "воздух-поверхность". Су-30СМ адаптирован под требования российских ВВС в части систем радиолокации, связи и государственного опознавания, катапультного кресла и ряда обеспечивающих систем. В отличие от предшественников из семейства Су-27/Су-30, авионика СМ построена по принципу открытой архитектуры, что позволит наращивать боевые возможности Су-30СМ в ходе дальнейшей модернизации за счет интеграции новых радиоэлектронных систем и авиационного вооружения. В составе экипажа самолета - два летчика. Это обеспечивает выполнение сложных боевых задач на значительном удалении от мест базирования, что актуально в условиях протяженной территории и относительно небольшого авиапарка России.

Машина выпускается на Иркутском авиационном заводе, который входит в корпорацию "Иркут". Согласно двум контрактам, подписанным с Минобороны год назад, ВВС России должны получить 60 самолетов до 2015 года. С тех пор в войска поступило три истребителя - два в 2012-м и один в мае этого года. 28 июня 2013 года ВВС открыли Су-30СМ путь в строевые части, подписав предварительное заключение по летным испытаниям истребителя.

По словам заместителя министра обороны Сергея Борисова, который недавно побывал на авиазаводе, корпорация "Иркут" успешно реализует контракты с Министерством обороны РФ на поставку 60 многофункциональных самолетов Су-30СМ и 55 учебно-боевых самолетов Як-130. "Весь объем заказа на 2013 год - а это 18 самолетов Як-130 и 14 самолетов Су-30СМ - поступит в войска в срок. Крайний срок поставок - ноябрь этого года", - сказал Борисов. То есть к концу года в войсках будет уже 17 машин. Как видим, динамика поставок идет по нарастающей. Впервые Су-30СМ будет представлен широкой публике как раз в ходе нынешнего авиасалона МАКС-2013.

В результате глубокой модернизации уже существующих успешных разработок иногда рождается техника, которая становится вдвое эффективнее предшествующей. Именно так на свет появился истребитель Су-27СМЗ, ставший результатом глубокой переработки Су-27. Самолет обладает парой двигателей АЛ-31Ф-М1 с тягой 13 500 кгс, усиленной конструкцией планера, дополнительными точками подвески вооружения. Кроме того, машина получила новый комплекс бортового оборудования и вооружения. В ней применена комплексная информационная система, которая позволила улучшить эксплуатационно-технические характеристики истребителя. Кабина стала полностью "стеклянной" с четырьмя многофункциональными индикаторами, что позволило отказаться от тринадцати стрелочных индикаторов. Новый комплекс связи обеспечивает устойчивую защищенную связь с командными пунктами и между самолетами в воздухе. Самолет способен эффективно работать в качестве многофункционального истребителя - бороться как с воздушными, так и с наземными целями. В бою с воздушным противником он вдвое, а с наземным - втрое эффективнее своего предшественника Су-27С. Машина выпускается в Комсомольске-на-Амуре. Всего на вооружении ВВС России по контракту 2009 года в 2011-м поставлено 12 самолетов. Будут ли подписаны контракты на поставку этих самолетов в будущем, пока неясно. Возможно, Минобороны откажется от заказа этих машин в пользу намного более совершенных Су-35С.



Универсальный и точный

Говоря о военной продукции российских авиазаводов, нельзя не отметить и поставки еще одной модели истребителя - Су-30М2. Это "русифицированный" вариант экспортной модификации истребителя Су-30МК2, поставлявшегося ВВС Китая, Венесуэлы, Вьетнама, Индонезии и Уганды. Многоцелевой Су-30М2 предназначен для завоевания господства в воздухе и уничтожения наземных и надводных целей. Он оснащен двумя двухконтурными турбореактивными двигателями АЛ-31Ф. Самолет может нести комплекс высокоточного ракетного оружия, его боевая нагрузка достигает 8 т. Машина также выпускается в Комсомольске-на-Амуре, первые четыре машины этого типа ВВС России уже получили три года назад. А совсем недавно из открытых источников стало известно, что в конце прошлого года ОАО "Компания "Сухой" заключило контракт с Министерством обороны России на поставку 16 самолетов Су-30М2 в 2013-2015 годах. По некоторым данным, в этом году стоит ждать поставки двух истребителей в войска. Косвенно это подтвердил и главком ВВС Виктор Бондарев, который в одном из телеинтервью заметил, что в этом году военные летчики Восточного военного округа получают две эскадрильи самолетов Су-30СМ и Су-35С. В какой округ будут поставляться Су-30М2, пока неясно. "Что касается Су-35 и Су-30, то эти самолеты мы готовили и продавали за границу, сейчас мы их закупает - в этом году будет закуплено одних и других самолетов по эскадрилье в строевые части, не куда-то там на испытания, а именно будем готовить летный состав. Теоретически мы его уже перечислили. Они (летчики) готовы к приему данной техники и к выполнению полетов на данных машинах", - сказал Бондарев.

Одноместный корабельный истребитель МиГ-29К и его двухместный аналог КУБ также пополнили за последние годы ряды новой авиатехники. Эти машины - многофункциональные истребители поколения 4++, предназначенные для решения задач ПВО корабельных соединений, завоевания господства в воздухе, поражения надводных и наземных целей управляемым высокоточным оружием днем и ночью в любых погодных условиях. МиГ-29К/КУБ - это базовые самолеты нового унифицированного семейства, в которое также входят истребители МиГ-29М/М2 и МиГ-35/МиГ-35Д. Истребители МиГ-29К/КУБ получили усовершенствованный частично композитный планер, складываемое крыло, цифровую комплексную электродистанционную систему управления самолетом. Кроме того, разработчики снизили радиолокационную заметность самолета, а также добились повышения его боевой нагрузки. Силовая установка включает два двухконтурных турбореактивных двигателя РД-33МК, имеющих увеличенную до 9000 кгс форсажную тягу. На истребителе установлена многофункциональная бортовая радиолокационная станция "Жук-МЭ". Бортовая РЛС имеет больший диапазон углов обзора по азимуту, а также увеличенную вдвое дальность обнаружения целей - до 150 км. На вооружении истребителя - 30-миллиметровая пушка, управляемое и неуправляемое ракетное оружие. Серийное производство этой машины развернуто на заводе ОАО "РСК "МиГ" в подмосковных Луховицах. С 2009 года он поставляется авиации ВМС Индии, но в феврале 2012 года был подписан контракт на поставку для авиации ВМФ России 20 новых корабельных истребителей МиГ-29К и четырех учебно-боевых МиГ-29КУБ. В 2012-м был построен первый опытный образец "российского" МиГ-29КУБ, но в войска машина пока не поступила. ОАО "РСК "МиГ" должно выполнить поставки всех истребителей в период с 2013 по 2015 год. До конца этого года возможны поставки минимум 6 машин.

Кроме того, РСК "МиГ", по данным ОАК, ведет переговоры о поставках ВВС истребителя МиГ-35С, созданного на базе предлагаемой на экспорт машины МиГ-29М/М2. МиГ-35С - новый многофункциональный истребитель поколения 4++.

Громовержец

Крайним в ряду новейших представителей истребительной авиации идет фронтовой истребитель-бомбардировщик поколения 4+ Су-34. Его первые прототипы были созданы еще в начале 90-х годов, но так уж сложилась судьба, что в гособоронзаказ машина попала практически через 2 десятилетия. Сегодня она стоит в приоритете ВВС России. Бомбардировщик обладает хорошими динамическими характеристиками и маневренностью, на нем установлены двигатели АЛ-31Ф-М1, обладающие максимальной тягой в 13 500 кгс. На нем применено конструктивное бронирование жизненно важных конструкций самолета и экипажа: кабина стала титановой капсулой, в силу чего истребитель получил высокую живучесть в бою. Кроме того, кабина стала комфортнее, что позволило экипажу дежурить в воздухе гораздо больше времени - до 10 часов. По словам многих экспертов, Су-34 пока остается, по сути, единственным бомбардировщиком, который может применять весь спектр высокоточного оружия. Он способен нести на своих подвесках до 8 т ракет и бомб и оснащен бортовой РЛС с фазированной антенной решеткой, позволяющей видеть цели на удалении до 250 км. Кроме того, в машине реализована концепция искусственного интеллекта.



На сегодняшний день Су-34 - самый массовый новейший боевой самолет в российской армии. Им почти полностью укомплектованы две эскадрильи бомбардировщиков авиагруппы "Воронеж" 7000-й авиабазы - начиная с 2009 года туда уже поставлено 23 машины, всего же в ВВС поставлено 29 этих самолетов. В 2013 году уже поступило четыре новых машины, а до конца года количество этих бомбардировщиков в ВВС должно увеличиться еще как минимум на 8 штук. Таким образом, удастся выполнить контракт от 2008 года на 32 истребителя и будет положено начало поставкам по второму договору - на 92 машины. Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова (НАПО) должно произвести и поставить Минобороны до 2020 года всего 124 самолета. Учитывая растущие темпы производства, можно предположить, что завод с таким заказом справится весьма успешно.

Простой подсчет дает точную цифру новой боевой авиатехники в войсках - 60 самолетов, но это только начало масштабных поставок. "В прошлом году промышленность передала ВВС восемь Су-35С, два Су-30СМ, десять Су-34. В этом году поставки Министерству обороны будут увеличены. Планируется передача уже 14 Су-30СМ, 12 Су-34 и первых четырех МиГ-29КР/КУБР. В дальнейшем передача новой техники будет идти по нарастающей", - прогнозирует эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

В заключение стоит отметить, что, несмотря на достижения в поставках боевой авиатехники в войска, проблем пока немало. По словам Константина Макиенко, главные из них - это отставание от современных западных ВВС в части возможностей РЭБ и в авиационных средствах поражения, особенно класса "воздух-поверхность", а также нехватка современных средств ДРЛО. А без этих факторов эффективно вести боевые действия не смогут даже новейшие истребители. Благо постепенно решаются и эти проблемы, что позволяет надеяться на настоящий ренессанс российской боевой авиации в перспективе ближайших десятилетий.



Модернизацию в массы

По словам эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, в настоящее время акцент делается не на модернизацию имеющейся техники, а на закупки новых боевых авиационных комплексов и вертолетов. "Официально заявлено, что программы модернизации парка Су-27 и МиГ-29 осуществляться не будут. Это неоднозначное решение, но в его пользу имеются серьезные аргументы. Ведутся работы по модернизации МиГ-31 по варианту МиГ-31БМ, всего из 120 боеготовых машин планируется модернизировать 60 единиц, прошли модернизацию 72 штурмовика Су-25 и примерно 60 фронтовых бомбардировщиков Су-24", - рассказывает господин Макиенко. Стоит отметить, что на данный момент модернизировано около 40 истребителей-перехватчиков МиГ-31, из них в этом году перевооружение прошли не более 4 бортов. В августе 2011-го Минобороны подписало долгосрочный контракт с ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" на проведение модернизации 60 истребителей-перехватчиков МиГ-31 в вариант МиГ-31БМ. В 2011 году завод должен был сдать ВВС десять модернизированных истребителей, но сдал только пять, а остальные пять передал в июне 2012-го. Согласно данным ОАК, к декабрю "Сокол" успешно завершил модернизацию всех десяти МиГ-31БМ по плану 2012 года.

Что касается Су-25, то в ноябре 2011 года Минобороны подписало контракт с ОАО "Авиаремонт" на модернизацию 36 штурмовиков Су-25 в вариант Су-25СМ (в конфигурации СМ2). Работу выполняет ОАО "121-й авиационный ремонтный завод" в Кубинке, восемь модернизированных Су-25СМ по данному контракту сданы уже в 2011 году, еще 12 - в 2012-м, а на 2013 год намечена модернизация 16 самолетов. Согласно открытым источникам, за первое полугодие 2013-го модернизировано 6 таких машин. Что касается перевооружения фронтовых бомбардировщиков Су-24, то в 2009 году по результатам оценки боевого применения модернизированных Су-24М в ходе "пятдневной войны" Минобороны приняло решение отказаться от дальнейшей модернизации фронтовых бомбардировщиков Су-24М по варианту Су-24М2 разработки ОАО "Компания "Сухой" (ОКР "Гусар") и продолжило модернизацию Су-24М по более дешевому варианту разработки ЗАО "Гефест и Т" (ОКР "Метроном"). Предположительно в течение 2011-го и 2012 года модернизировалось примерно по 20 машин доработанных по варианту "Гефест и Т". Работы ведутся как в строевых частях, так и на авиаремонтных предприятиях. По некоторым данным, в этом году модернизацию уже прошли не менее 30 бомбардировщиков. Таким образом, на данный момент модернизированы примерно 172 боевых самолета разных классов.

К новым горизонтам

Во многом благодаря именно экспортным контрактам выживали российские военные авиастроительные заводы. В отсутствие гособоронзаказа в прежние десятилетия поставки самолетов за границу

помогали предприятиям держаться на плаву и сохранить коллективы. Сейчас ситуация изменилась. Константин Макиенко отмечает: "Экспорт самолетов снижается. Если за пятилетку 1999-2003 годов были заключены контракты на поставку, например, 294 самолетов и технологических комплектов для лицензионного производства истребителей семейства Су-27/30, то за пять лет 2006-2010 годов это число составило уже только 160 единиц (в 2004-2005 годах контрактов на Су-27/30 не было)". Эксперт отмечает, что в период между МАКС-2009 и МАКС-2011 было продано 44 истребителя семейства МиГ-29 (24 единицы в Индию и 20 - в Мьянму) и 42 "Сухих" (20 во Вьетнам, 16 в Алжир, 6 в Уганду), то есть всего заключены контракты на 86 самолетов нового производства. В период после прошлого МАКС-2011 подписаны контракты только на 42 технологических комплекта в Индию и 6 Су-30МК2 в Индонезию плюс 4 Як-130 в Белоруссию. Итого имеем 52 самолета за два года против 86 за предыдущие два года. Ливийский контракт на 6 Як-130 аннулирован, статус сирийского контракта на 36 таких машин неясен.

В ожидании флага

Одна из приоритетных задач военного авиастроения и Минобороны России - закончить всесторонние испытания и запустить в серийное производство истребитель 5-го поколения Т-50. Достоверных данных по этой машине немного: разработка держится в строгом секрете. По некоторым данным, машина будет обладать гораздо более мощными двигателями с ОВТ, чем все существующие на сегодняшний день в стране. Его оснастят принципиально новым комплексом авионики и перспективной радиолокационной станцией с фазированной антенной решеткой. Уже сейчас разработчики обещают, что по своей малозаметности он будет успешно соперничать с американским истребителем 5-го поколения F-22 "Рэптор". Сейчас летные испытания проходят 4 прототипа Т-50. Последний из них своим ходом прилетел из Комсомольска-на-Амуре. Всего же до конца года в испытаниях будут задействованы 8 таких машин. Ожидается, что самолет начнет поступать в ВВС России уже в конце 2013-го. "Летный состав уже прошел обучение, и мы в принципе готовы приступить к дальнейшим испытаниям и затем довести его до серийного производства. По предварительным данным, машина очень перспективная, и те характеристики, которые мы задали ей в техзадании, она выполняет и даже перевыполняет", - отметил в недавнем телеэфире главком ВВС России Виктор Бондарев. Всего же до 2020 года в военно-воздушные силы России поступит 60 таких сверхсовременных машин.

Автор: Дмитрий Шапкин

Источник: "Коммерсантъ" [103]

Язык: русский [3]
Дата: август 2013 [4]
Теги: Новости [5]
Аналитика [14]
Вооружения и военная техника [6]

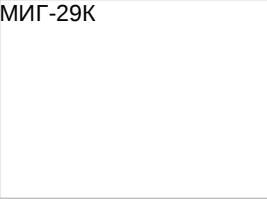
Мультимедиа: Фото [76]
Раздел: Россия [20]
Проблематика: Военно-техническая [11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Фотогалерея:



[106]

МИГ-29К



[107]

МИГ-29КУБ



[108]

МИГ-31БМ

[109]

МИГ-35

[110]

СУ-24М

[111]

СУ-25

[112]

СУ-30СМ

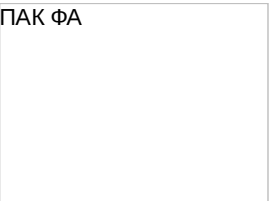
[113]

СУ-34

[114]

СУ-35С

[115]



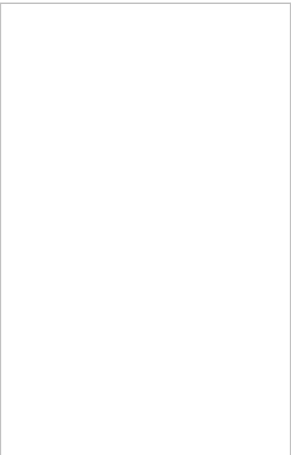
[116]

55 просмотров

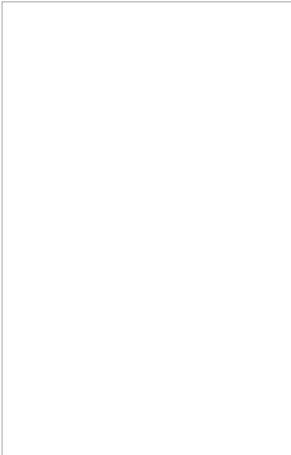
ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА

[117]

Опубликовано 21.08.2013 22:40 пользователем an2k



[118]



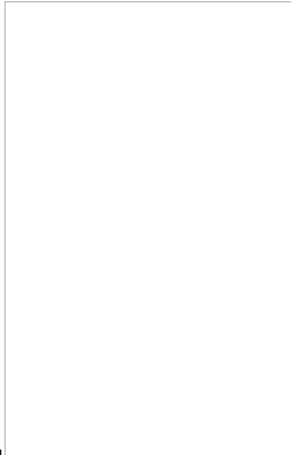
[119]



[120]



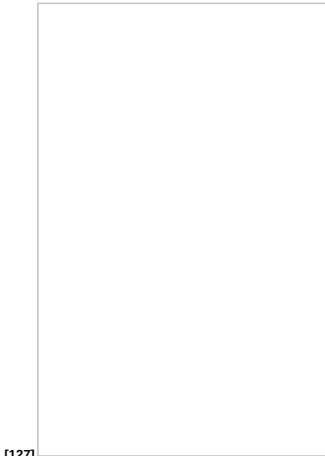
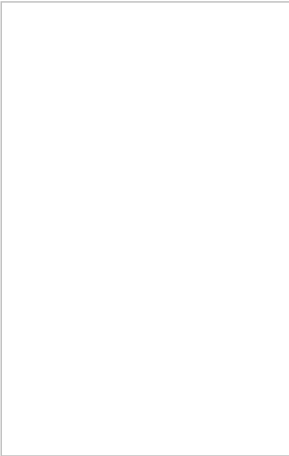
[121]



[122]



[123]



[124]



[125]



[126]



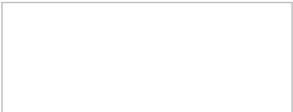
[127]



[128]

ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА

многотомное продолжающееся издание



Под общей редакцией

С. Е. Нарышкина, А.В. Торкунова ^[129]

Редакционный совет

Артизов А. Н., Вишняков Я. В., Мальгин А. В., Мунтян М. А., Мягков М. Ю., Нарочницкая Н. А., Наринский М. М., Наумкин В. В., Орлов А. А., Печатнов В. О., Подберезкин А. И. (заместитель редактора), Провалов К. К., Решетников Л. П., Ржешевский О. А., Серегин А. В. (заместитель редактора), Сирош И. И. (заместитель редактора), Фалин В. М., Христофоров В. С., Чубарьян А. О.

Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России во взаимодействии с Комиссией при Президенте Российской Федерации по противодействию попыткам фальсификации истории в ущерб интересам России

Издательство «МГИМО — Университет» 2013

УДК 9(47)
ББК 63.3(2)62
622
В 27
Серия «Приложение к „Вестнику МГИМО — Университета“» основана в 2010 г.
2-е МГИМО — Университет, 2011.
М. : МГИМО — Университет, 2013.
ISBN 978–5–9228–0626–8

Издание рассчитано на широкий круг читателей.

Издано при финансовой поддержке
Правительства Ханты-Мансийского автономного округа — Югры

978–5–9228–0757–9
ISBN 978–5–9228–0917–7 (т. 8)
ISBN 978–5–9228–0626–8

© Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России, 2011
© Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России, 2013

С. Е. Нарышкин, Председатель Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации VI созыва.

Предисловие к изданию «Великая Победа»

Предлагаемые вниманию читателей очередные три тома многотомника «Великая Победа» являются результатом работы, начатой по совместной инициативе МГИМО(У) МИД России и Комиссии при Президенте России по противодействию попыткам фальсификации истории в ущерб интересам России.

Первоначально вышедшее в формате шеститомника под общим названием «65 лет Великой Победы», сегодня издание насчитывает уже одиннадцать томов.

История Великой Отечественной войны представлена в этом объемном труде в контексте многоплановой проблематики (политической, социально-экономической, социокультурной, правовой, военной), что отвечает современным тенденциям развития исторической науки.

Издание содержит как аналитические материалы, посвящённые различным аспектам истории Великой Отечественной войны, так и опубликованные документы, многие из которых впервые вводятся в научный оборот. В их числе статьи и интервью известных специалистов, материалы научных конференций, круглых столов, документы упомянутой Комиссии при Президенте, выступления государственных и политических деятелей. В своей совокупности они способствуют углублению объективного научного знания о войне, что, на мой взгляд, является одной из важнейших и по-прежнему актуальных задач.

Великая Отечественная война — один из немногих эпизодов глубокой и, порой, сложной истории России, по которому в нашем обществе достигнут консенсус. Вместе с тем, в науке существуют различные концепции и оценки истории Великой Отечественной войны и, скажем, предвоенных международных отношений. Очень важно, что в издании представлены мнения учёных, принадлежащих к разным научным подходам. Это позволяет увидеть историческую картину в более полном и объёмном виде.

Несомненно, изучение истории Великой Отечественной войны, дискуссии о ней будут продолжаться, пока жива память о войне, то есть — пока существует человечество.

А. В. Торкунов, академик РАН, ректор МГИМО (У) МИД России

Предвоенные уроки нашему времени

Приближение 70й годовщины начала Второй мировой войны дает новый импульс дебатам о происхождении этой величайшей трагедии в истории человечества, об ответственности за нее и исторических уроках для сегодняшнего мира. Переосмысление исторического опыта — естественный процесс, обусловленный появлением новых документальных данных, сменой поколений и эволюцией исторической памяти.

К сожалению, в последние годы в этот процесс привносятся чисто политические и идеологические моменты, особенно со стороны молодых европейских государств, входивших ранее в состав СССР и социалистического лагеря. Озабоченные поисками своей новой идентичности, они пытаются пересмотреть генезис и даже саму природу Второй мировой войны для сведения счетов с советским прошлым и самоутверждения. В центре этих дебатов закономерно оказался предвоенный период — международный кризис 1938–1939 гг., имеющий ключевое значение для объяснения истоков войны и определения ее виновников.

Заметным событием в развитии этой международной дискуссии стала недавняя представительная конференция ведущих российских, польских и немецких историков и международных экспертов в Варшаве, на которой мне довелось выступать с основным докладом от российской стороны. В ней также приняли участие ученые стран Балтии, США, Венгрии и Финляндии. В ходе этой конференции отчетливо обозначились зоны консенсуса и разногласий, существующие по вопросу происхождения войны в академических и политических кругах разных стран.

Отрадно, что при всем разнообразии трактовок и мнений основополагающие тенденции развития международной обстановки тех предгрозовых лет не вызывают сомнений у подавляющего большинства серьезных исследователей. Это было нарастание смертельной угрозы не только версальско-вашигтонской системе международных отношений, но и самому существованию европейской цивилизации — с одной стороны, и стремление противодействовать этой фашистской угрозе — с другой.

Двумя вариантами ответа на этот вызов стали политика совместного отпора агрессорам в рамках коллективной безопасности и политика умиротворения. Эти два начала переплетались в политике многих стран, но главным вектором к концу 1930х гг. стало всетаки умиротворение. Особенно активно эту политику проводила Великобритания, тогдашнее руководство которой видело в сильной Германии эффективный противовес СССР и было не против «драки между большевиками и нацистами», по словам предшественника Невилла Чемберлена — Стэнли Болдуина, США рассчитывали пересидеть европейские распри за океаном и следовали законам о нейтралитете 1935 и 1937 гг., которые запрещали экспорт оружия и военных материалов воюющим странам.

Франция, больше других опасавшаяся гитлеровской Германии, не решалась противостоять ей в одиночку и следовала в фарватере британской политики. Лига Наций оказалась бессильной не только активно противодействовать фашистской агрессии, но даже исключить из своего состава государства «Оси», по кинувшие ее позднее по собственной инициативе.

Основные вехи углубления европейского кризиса хорошо известны и общепризнанны: ремилитаризация Рейнской области нацистской Германией, политика невмешательства западных демократий в годы гражданской войны в Испании, аншлюс Австрии, мюнхенская сделка и советско-германские соглашения лета — осени 1939 г. Не вызывает сомнения, что на всех стадиях этого процесса сохранялась реальная возможность совместными усилиями остановить страны «Оси» в их территориальных захватах. Вопрос о том, почему не удалось этого добиться и тем самым — предотвратить Вторую мировую войну, является одним из ключевых для понимания ее причин и исторических уроков.

Здесь действовал целый ряд факторов, как признавалось и на упомянутой конференции в Варшаве. Во-первых, недопонимание качественно нового характера фашистской угрозы и недооценка ее потенциала. Политическая элита западных демократий в большинстве своем не понимала фанатизма и ненасытной агрессивности фашистского тоталитаризма, видела в Гитлере пусть опасного, но все же рационального политика, который не повернет штыки своих армий против столпов западной цивилизации и от которого можно будет откупиться за счет малых стран Европы и чуждого Советского Союза.

С этим был тесно связан и второй фактор — парализующий страх перед военной машиной нацизма, питаемый свежей памятью об огромных потерях в Первой мировой войне и стремлением любой ценой избежать новой глобальной бойни. Страх, который виртуозно использовал Гитлер в своей рискованной тактике наглого натиска, шантажа и угроз. Действительно, известие о мюнхенской сделке вызвало, по выражению лидера французских социалистов Леона Блюма, «двойственное чувство трусливого облегчения и стыда». Страх, как известно, пробуждает самые низменные чувства, толкает отдельных людей и целые страны на подлые деяния вплоть до предательства своих друзей и союзников ради спасения собственной шкуры.

Отсюда третий фактор — узколобый эгоизм, стремление присоединиться к сильному и поживиться за чужой счет, не гнушаясь использовать бедственное положение своих соседей, ставших жертвой агрессии со стороны крупных хищников. Чем еще можно объяснить поведение во время Мюнхенского кризиса тогдашних правительств Польши и Венгрии, которые, по словам Уинстона Черчилля, «поспешили захватить свою долю при разграблении и разорении Чехословакии»? Польша выставила Праге собственный ультиматум с требованием уступить пограничную Тешинскую область под угрозой вооруженного нападения. Говоря о реакции европейского общественного мнения на эти действия, участник нашей конференции польский историк Станислав Жерко недавно писал: «Практически везде использовалось сравнение с шакалом, бросающимся на жертву, которой до этого нанес смертельный удар гораздо более сильный хищник». Да и после Мюнхена правительство

Юзефа Бека не оставляло попыток «договорить ся» с Гитлером. Остается только удивляться способности некоторых польских деятелей изображать свою страну исключительно невинной жертвой.

Наконец, солидарности в борьбе против общей угрозы мешали взаимные подозрения и идеологическая враждебность, заслонявшие эту общность коренного интереса. Обе стороны видели друг в друге не столько союзников, сколько потенциальных противников и пытались отвести удар нацистской военной машины от себя в сторону идеологического соперника. Отвечая взаимностью западным расчетам на «драку между большевиками и нацистами», Сталин говорил своим соратникам: «Мы не прочь, чтобы они подрались хорошенько и ослабили друг друга».

В результате вместо коллективного отпора агрессорам европейские страны действовали по принципу «спасайся, кто может», дав возможность Гитлеру и Муссолини вплоть до сентября 1939 г. добиваться своих целей без единого выстрела. Это был один из самых мрачных и постыдных периодов истории XX века — трагедия без героев, в которой даже жертвы агрессии чаще всего становились ее пособниками. Советская политика была частью этой общей картины и не может рассматриваться вне данного контекста. Разница состояла в том, что вплоть до весны 1939 г. советская дипломатия была активнее и после довательнее французской и английской в стремлении наладить коллективное противодействие агрессорам.

В преддверии мюнхенского кризиса одна Москва не отказалась от своих гарантий Чехословакии и открыто заявляла о своей готовности прийти ей на помощь, если и Франция выполнит аналогичное обязательство.

Она также предупреждала Польшу о том, что в случае ее нападения на Чехословакию будет считать это актом агрессии и денонсирует советско-польский договор о ненападении. Нарком Максим Литвинов предлагал срочно созвать конференцию Великобритании, Франции и России с приглашением Румынии и других малых стран для разрешения кризиса вокруг Чехословакии. Однако Чемберлен усмотрел в этом опасность «усиления большевизма», и советская инициатива осталась без ответа. «Поистине поразительно, — писал впоследствии Черчилль, — что это публичное и недвусмысленное заявление одной из величайших заинтересованных держав не оказало влияния на переговоры Чемберлена или на поведение Франции в данном кризисе... Эти предложения не были использованы для влияния на Гитлера, к ним отнеслись с равнодушием, чтобы не сказать с презрением, которое запомнилось Сталину. События шли своим чередом так, как будто Советской России не существовало. Впоследствии мы дорого заплатили за это».

Циничное игнорирование интересов СССР, оставшегося после Мюнхена наедине с вермахтом, было одним из последствий этой позорной сделки. Она подорвала всю систему союзов и квазисоюзов, которая могла служить противовесом фашизму, — малую Антанту, французские гарантии Чехословакии и советско-французский договор 1935 г. Но главное — Мюнхен отделил пропастью, преодолеть которую впоследствии оказалось невозможно, Москву от западных демократий. Это хорошо понимали проницательные современники событий: так, ведущий внешнеполитический обозреватель США Уолтер Липпман говорил, что, «принося Чехословакию в жертву Гитлеру, Великобритания и Франция, по сути, жертвовали и своим союзом с Россией». Таким образом, Мюнхен резко изменил общее соотношение сил в пользу стран «Оси», устранил для Гитлера угрозу войны на два фронта и тем самым сделал для него приемлемым пойти на риск полного завоевания Европы. Так что если искать в роковой череде событий тех лет поворотный момент, проложивший дорогу мировой войне, то это будет именно Мюнхен.

Даже после того, как западные державы изолировали Советский Союз, а Гитлер ликвидировал Чехословакию в марте 1939 г., Советское правительство не прекращало попыток договориться о совместном отпоре Германии. Его предложения от 17 апреля проложили дорогу трехсторонним переговорам в Москве.

То была последняя слабая возможность остановить роковое сползание к мировой войне. К несчастью, и она была упущена: взаимные подозрения, колебания западных держав, упрямство Польши в вопросе о проходе советских войск через свою территорию, непрекращающиеся попытки Лондона и Москвы договориться с Гитлером за спиной друг друга — все это обрекало переговоры на неудачу. Свою роль сыграло и доминирующее на Западе отношение к сталинскому режиму, который после «большого террора» 1937–1938 гг. представлялся европейцам не только глубоко чужеродным, но и слабым партнером.

Для советского руководства пакетное соглашение с Гитлером стало зловещей альтернативой союзу с Францией и Великобританией, которая без лишних проволочек сулила гораздо более выгодное решение основных проблем безопасности: хотя бы временное ослабление германской угрозы, создание обширной буферной зоны на западных границах СССР, ослабление советско-японских противоречий. Главный стратегический выигрыш состоял не столько во времени — предотвращении или отсрочке германского нападения на СССР (которое тогда еще не значилось в повестке дня Гитлера), сколько в пространстве, позволившем увеличить глубину обороны.

Появлялась надежда вообще отвести германскую агрессию на Запад, отплатив ему той же монетой за Мюнхен.

Одновременно исключалась (или по крайней мере затруднялась) самая кошмарная перспектива, в которую, похоже, всерьез верили в Москве, — создание единого антисоветского фронта всего Запада.

Но я далек от того, чтобы оправдывать действия Сталина или изображать его по появившейся моде последних лет «трезвым реалистом», избравшим в тогдашней критической обстановке единственно верный путь.

Даже с точки зрения разумного эгоизма такие шаги Сталина, как расширение экономического сотрудничества и доверительных отношений с гитлеровской Германией, перенос идеологической борьбы со стран «Оси» на западные демократии, отказ от тактики единого фронта в деятельности Коминтерна, заигрывание с идеей присоединения к антикоминтерновскому пакту, были не оправданы рациональными соображениями «баланса сил» и ограничивали свободу рук Москвы.

Этот крен в сторону нацистской Германии, как пишет в своей недавней книге «Канун трагедии» академик Александр Чубарьян, означал, что Сталин «утратил чувство меры и ощущение реальности», и привел к тому, что «Советский Союз стал как бы заложником Германии и ее действий».

Не оправдалась и надежда хозяина Кремля на затяжную «междоусобную» войну в ее решающей заключитель ной стадии. Эти просчеты сталинской внешней политики усугубили катастрофу июня 1941

Вместе с тем в корне неверно ставить знак равенства между политикой Сталина и Гитлера и тем более — считать их одинаково ответственными за развязывание Второй мировой войны.

Источником войны была агрессивная сущность фашизма, окрепшего и обнаглевшего благодаря западной политике умиротворения. Советская политика решала оборонительные, а не наступательные задачи, хотя на последнем этапе действовала очень грубыми методами. «Россия хладнокровно преследует свои интересы, — говорил Черчилль после вхождения Красной Армии на украинские и белорусские земли Восточной Польши. — Конечно, было бы лучше, если бы русские армии дошли до своих нынешних западных рубежей как друзья и союзники Польши, а не как армия вторжения.

Но то, что они туда дошли, необходимо для безопасности России перед нацистской угрозой». Советско германские соглашения 1939 г. облегчили Гитлеру разгром Польши, но и без них Гитлер не отказался бы от операции «Вайс», тем более что французы с англичанами даже после объявления войны Германии отнюдь не спешили на помощь Польше.

А сталинский грех «пакта Молотова–Риббентропа» был искуплен кровью россиян на полях сражений, сломавших хребет казавшегося непобедимым вермахта.

Трагические события тех лет наводят на серьезные размышления об их уроках для сегодняшнего дня. Некоторые из этих уроков имеют универсальный и почти аксиоматичный характер: аморальная политика рано или поздно оборачивается против ее авторов, умиротворение агрессора никогда не окупается, а сопротивление большому злу требует своевременных коллективных усилий.

Но есть и более конкретный урок, вытекающий из многотрадальной истории Европы. Весь опыт межвоенного периода — от Версальского мира до начала Второй мировой войны — убедительно свидетельствует о невозможности создания эффективной системы коллективной безопасности в Европе без действенного участия крупнейшей европейской державы — России. Даже во времена стали низма политика стран Запада по обеспечению своей безопасности без участия России и за ее счет была близорукой и окончилась провалом.

Тем меньше оснований и перспектив для такой политики сегодня, когда наша страна вступила на европейский путь демократического развития и прагматической внешней политики. Тем не менее в Европе до сих пор нет эффективной архитектуры безопасности с полноценным участием России, а российское предложение о ее создании встречает пока настороженное отношение наших западных партнеров. Неужели нужно ждать появления новой тотальной угрозы, чтобы объединить, наконец, наши усилия по созданию Европы, одинаково безопасной для всех?

Полные тексты одиннадцати томов прилагаются в виде 11-ти файлов формата PDF. Оующий объем 1,4 Гб. Файлы имеют размеры от 20 до 420 Мб и хорошо читаются если в вашем браузере установлен плагин для чтения pdf, в противном случае вам придется скачать эти файлы на свой компьютер и там читать через соответствующее приложение.

Язык:

русский

Дата:

февраль 2013

Теги:

Аналитика

История

Мультимедиа:

Е-издания

Раздел:

Россия

Европа

Проблематика:

Военно-политическая

Политическая

Исторические события:

Вторая мировая война

Тип материала:

Эксклюзив

Оценка статьи:

★

★

★

★

★

★

★

★

★

★

Средняя оценка: 10 (всего 4 голос.)

Ссылки:

Нарышкин Сергей Евгеньевич

Торкунов Анатолий Васильевич

188 просмотров

Концерн ПВО «Алмаз-Антей» впервые покажет на авиасалоне «МАКС-2013» целый ряд новейших разработок

Опубликовано 22.08.2013 00:58 пользователем DSalyukov

Единая экспозиция ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей» на международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2013» (г.Жуковский, 27 августа – 1 сентября 2013г.) станет самой представительной за все время участия Концерна в этом престижном мировом авиафоруме. На предстоящей выставке Концерн продемонстрирует практически весь спектр производимой его предприятиями продукции военного назначения, в том числе, широкой публике будет впервые показан целый ряд новейших разработок в виде натурных образцов.

Главной новинкой экспозиции Концерна станет перспективная зенитная ракетная система среднего радиуса действия С-350Е, которая по своим тактико-техническим характеристикам превосходит зарубежные аналоги и должна заменить находящиеся на вооружении ЗРС ряда С-300. В июне этого года систему продемонстрировали Президенту РФ Владимиру Путину во время посещения им ОАО

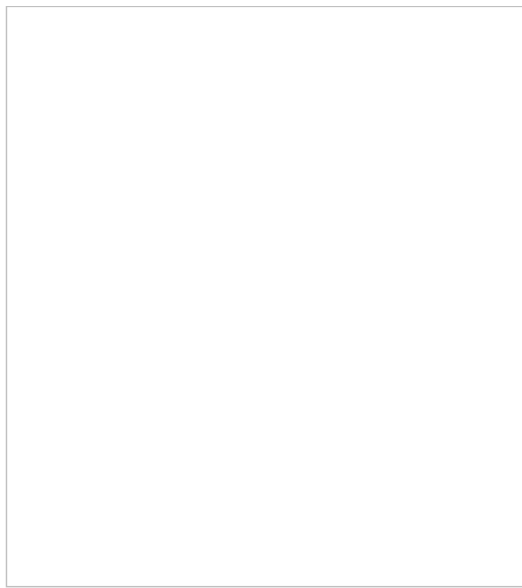
«ГФЗ «Обуховский завод ^[137]» (г.Санкт-Петербург).

ЗРС С-350Е предназначена для решения задач противовоздушной обороны административных, промышленных и военных объектов от массированных ударов современных и перспективных средств воздушного нападения, в том числе выполненных по технологии «Стелс», включая тактические и оперативно-тактические баллистические ракеты.

Ключевым фактором, определяющим эффективность новой системы, является ее способность одновременно отражать удары различных типов средств воздушного нападения с любых направлений во всем диапазоне высот их полета в любых погодных условиях днем и ночью в сложной помеховой обстановке. Это достигается за счет использования в ЗРС впервые разработанного в нашей стране принципиально нового информационного средства – многофункционального радиолокатора. ЗРС С-350Е обладает высокими показателями мобильности и живучести. Время приведения средств ЗРС в боевую готовность с марша составляет не более 5 минут.

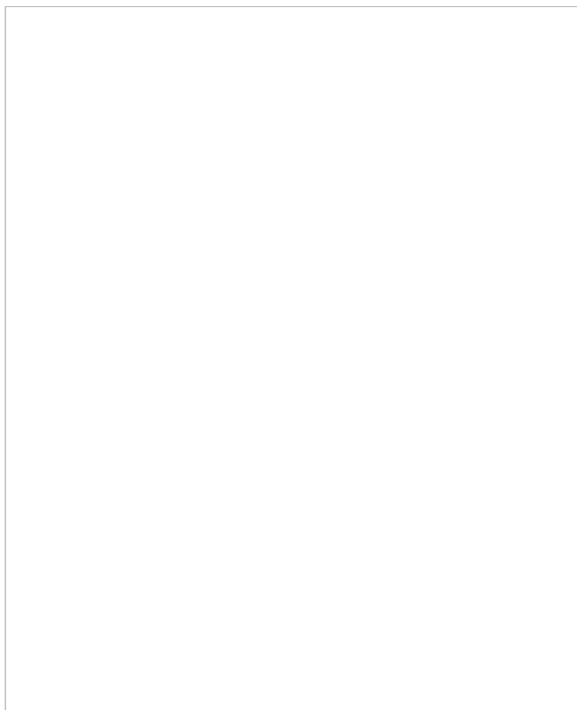


Посетители выставки смогут также ознакомиться с автономным боевым модулем зенитного ракетного комплекса малой дальности «Тор-М2КМ», размещенным на шасси производства индийской компании Tata Motors. Данное средство ПВО, по мнению его разработчиков из ОАО «ИЭМЗ «Купол ^[138]», может представлять большой интерес для потенциальных зарубежных заказчиков. Комплекс обеспечивает противовоздушную оборону важнейших военных и государственных объектов от ударов самолетов, вертолетов, крылатых ракет, противорадиолокационных и других управляемых ракет, планирующих и управляемых авиабомб и беспилотных летательных аппаратов, в пределах зоны поражения комплекса, днем и ночью, в сложной метеорологической и помеховой обстановке.



Среди новинок Концерна ПВО, которые будут показаны на «МАКС-2013» в области радиолокационных средств обнаружения, – многофункциональный радиолокационный комплекс «55Ж6МЕ», трёхкоординатная РЛС средних и больших высот дежурного режима 55Ж6УМЕ, РЛК разведки позиций ракет и артиллерии «Зоопарк-1М».

На открытой выставочной площадке авиасалона Концерн представит и другие прошедшие весь цикл испытаний, положительно зарекомендовавшие себя современные образцы продукции военного назначения, которые предлагаются к поставке на экспорт: зенитные ракетные системы и комплексы С-300ВМ («Антей-2500»), «Бук-М2Э», «Тор-М2Э»^[139], автоматизированные системы управления «Байкал-1МЭ» и «Фундамент-МАЭ», малогабаритную РЛС 1Л122Е, РЛС разведки наземных движущихся целей «Фара-ВР», тренажер операторов боевых машин ЗРК «Тор-М2Э» и др.



Свою продукцию на единой экспозиции Концерна ПВО «Алмаз – Антей» представят более 20 предприятий, входящих в его структуру, в том числе: ОАО «ГСКБ «Алмаз-Антей», ОАО «ГОЗ Обуховский завод», ОАО «ИЭМЗ «Купол», ОАО «УМЗ», ОАО «МЗиК», ОАО «ЛЭМЗ», ОАО «ДНПП», ОАО «ОКБ «Новатор», ОАО «АВИТЕК», ОАО «НПО «Стрела», ОАО «ВНИИРА», ОАО «ФНПЦ «ННИИРТ».

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

Предприятия ВПК (справочная информация): [Рынки вооружений](#) ^[65]

Тип материала: Эксклюзив

Оценка статьи: ★★★★★★

Средняя оценка: 10 (1 vote)

348 просмотров

Авария «Протона» – необходимое послесловие ^[140]

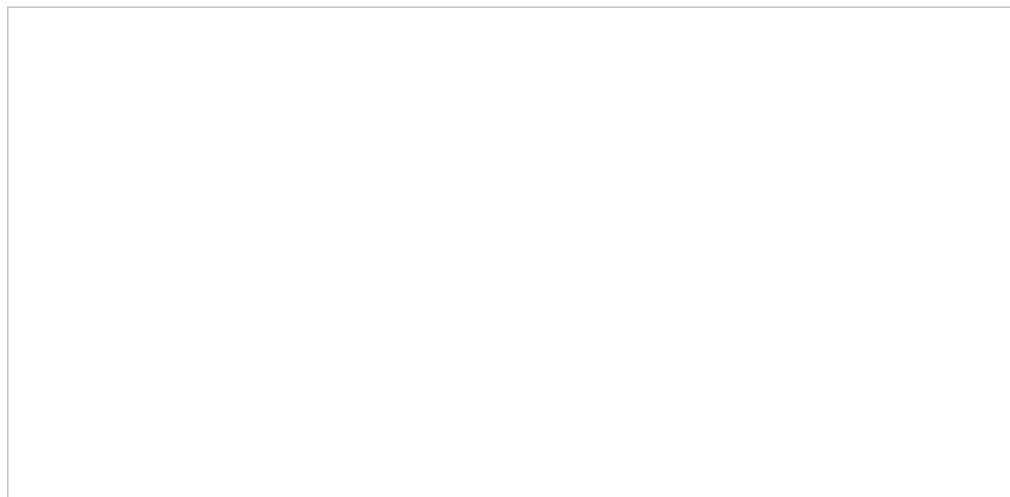
Опубликовано 22.08.2013 08:20 пользователем lu2k

Кто виновен в падении давно отработанного носителя

2 июля 2013 года потерпела аварию ракета-носитель «Протон-М». России как космической державе нанесен огромный репутационный ущерб, материальные потери составили шесть миллиардов рублей. Об этом в начале августа говорилось на совещании в Доме правительства Российской Федерации под председательством вице-премьера Дмитрия Rogozina. Публикуем в сокращении выступления экспертов.

Без военной приемки

Старт ракеты-носителя «Протон-М» № 53543 с разгонным блоком 11с 86103 № 2л, блоком космических аппаратов «Глонасс-М» № 47 осуществлен 2 июля в 5 часов 38 минут 21 секунду декретного московского времени со стартового комплекса 8п882к (пусковая установка № 24) космодрома Байконур. Пуск завершился аварией ракеты космического назначения на 33-й секунде полета.



Разрушение конструкции и падение составных частей произошли за пределами стартового комплекса. Жертв и разрушений нет. На месте падения образовалась воронка размером 40х25 метров, глубиной до пяти метров. Зафиксировано возгорание растительности на площади около пяти гектаров. Обнаружены локальные загрязнения остатками компонентов ракетного топлива. Мероприятия по ликвидации последствий аварии и экологический мониторинг проводились российскими и казахстанскими специалистами. Отобранные пробы воздуха, почвы и воды показали отсутствие превышения допустимых норм концентрации компонентов ракетного топлива (КРТ) и продуктов его деструкции. Работы по детоксикации загрязнения будут продолжены до необходимого снижения содержания КРТ.

В целях выяснения причин аварии решением Роскосмоса и Минобороны 2 июля образована межведомственная комиссия. В ее состав вошли представители Роскосмоса, Войск ВКО, головных научно-исследовательских организаций ракетно-космической промышленности и Минобороны России. Комиссией проведен комплексный анализ конструкторской, технологической и эксплуатационной документации ракеты-носителя «Протон-М», детально изучены телеметрическая, траекторная фото- и видеоинформация, полученная при проведении пуска. Рассмотрен процесс изготовления и испытания ракеты-носителя и ее составных частей в ГКНПЦ имени М. В. Хруничева и на предприятиях кооперации. Проанализированы вопросы транспортировки, хранения, подготовки изделия на технических и стартовых комплексах. Исследована найденная после аварии материальная часть, проведен ряд экспериментов и проверок.

Установлено, что ракета-носитель «Протон-М» изготовлена по госконтракту от 20 марта 2010 года между Минобороны России и ГКНПЦ имени М. В. Хруничева в рамках федеральной целевой программы «Глобальная навигационная система». Ракета собрана, укомплектована и прошла испытания с положительными результатами. При этом было допущено 19 отступлений от конструкторской и технологической документации, оформленных соответствующими карточками. Подготовка составных частей на технических комплексах, нейтрализационной заправочной станции, стартовом комплексе проводилась в соответствии с эксплуатационной документацией. Нарушений технологической дисциплины в ходе подготовки не выявлено. Качество компонентов ракетного топлива соответствовало требованиям. Метеоданные и электромагнитная обстановка на момент пуска в норме. Предстартовый наддув базового окислителя горючего двигателей установок первой, второй и третьей ступеней, переход на бортовое питание согласно циклограмме пуска.

Запуск и начало работы двигательной установки первой ступени прошли штатно. Двигатели функционировали стабильно до момента падения ракеты. Система управления действовала планомерно. Формирование сигнала контакт-подъема с КП произошло до фактического схода ракеты-носителя с опор пускового устройства, примерно на 0,4 секунды раньше расчетного времени.

Через 6,8 секунды от сигнала с КП стали наблюдаться резкий рост значений управляющих воздействий на рулевые машины 1, 3, 4, 6-го двигателей и их поворот до предельно допустимых углов. Рули поворота рулевых машин по каналу рыскания достигли максимальных значений (7,5 градуса). Было зафиксировано формирование признаков превышения предельных значений углов. Возмущения по каналу рыскания автоматом стабилизации парированы не были. Вследствие этого на 12,733 секунды от сигнала КП сформирована команда «Авария ракеты-носителя».

Анализ показал: наблюдавшийся с начала полета неустойчивый расходящийся процесс по параметрам движения в канале рыскания связан с внештатным функционированием трех датчиков угловой скорости (ПВ-301). Сигнал этих датчиков имел знак, противоположный угловой скорости ракеты-носителя по данному каналу. То есть не соответствовал фактическому движению ракеты-носителя.

Для установления причин неправильного функционирования датчика комиссией проведен анализ технологической документации, процесса изготовления, установки и испытаний приборов ПВ-301 на предприятиях-изготовителях, в частности в саратовском филиале федерального государственного унитарного предприятия «Научно-производственный центр автоматики и приборостроения имени академика Н. А. Пилюгина» – производственном объединении «Корпус» (ФЛ ФГУП «НПЦАП»-«ПО «КОРПУС»), куда направлена группа специалистов. Проверка показала, что установка ПВ-301 производится в хвостовом отсеке второй ступени ракеты-носителя на кронштейн в соответствии с технологическим процессом. Но документация не регламентирует контрольных действий по определению направления установки прибора кроме визуального контроля. Каждый прибор монтируется на четыре шпильки.

Налицо недостатки технологического процесса монтажа. Отсутствует наглядная информация об установке прибора на кронштейн. В случае несовпадения штифта с отверстиями под него процесс не

контролируется, в том числе не смотря за направлением стрелок на верхней поверхности корпуса, которые определяют правильное положение прибора на кронштейне. Существует возможность установки прибора с разворотом на 180 градусов. Эксперимент это подтвердил так же, как и плотное прилегание (после затяжки гаек) прибора к поверхности кронштейна. Стыковка штатных кабелей к неправильно смонтированному прибору не вызывает сильного обратного сопротивления кабельного ствола и кабельных жил.

На месте падения ракеты был организован поиск матчасти приборов ПВ-301. Комиссией установлено, что на стыковочных поверхностях трех из шести приборов ПВ-301 имеются характерные следы силового воздействия. Все это подтвердило факт неправильной установки трех приборов ПВ-301 на ракету-носитель «Протон-М».

Выводы. Причиной аварийного пуска является неправильная установка датчика угловых скоростей по каналу рыскания, произведенная на предприятии ГКНПЦ имени М. В. Хруничева. Применяемые способы и методы контроля в ходе наземной подготовки и испытаний, действующая конструкторская, технологическая и эксплуатационная документация не позволяют выявить неправильную установку датчиков ПВ-301 на ракете-носителе. Комиссией предложено НПО «Техномаш» разработать перечень рекомендаций по изготовлению изделий ракетно-космической техники, требующих фото- и видеорегистрации, откорректировать соответствующий ГОСТ. ГКНПЦ имени М. В. Хруничева совместно с предприятиями кооперации разработать план мероприятий по проверке существующего задела ракет «Протон-М».

Головным предприятиям – разработчикам, изготовителям изделия провести анализ полноты и достаточности имеющихся перечней критических элементов и особо ответственных операций, в том числе снятых с контроля военными представительствами (ВП) Минобороны. ГКНПЦ имени М. В. Хруничева совместно с ФЛ ФГУП «НПЦАП»-«ПО «КОРПУС» изменить конструкции корпуса прибора ПВ-301 и кронштейна с целью невозможности их неправильной установки. Ввести фото- и видеорегистрацию установки прибора на кронштейн, а также стыковки разъемов бортовой кабельной сети. Совместно с ВП МО РФ уточнить перечень и порядок контроля особо ответственных операций при изготовлении и испытании изделий ракетно-космической техники.

До 2010 года операция по установке ПВ-301 осуществлялась под контролем военной приемки. Сегодня этого нет. Монтаж выполняет рабочий участка. Мастер проверяет его работу, а представитель ОТК контролирует обоих и делает запись в соответствующий журнал. Фамилии этих должностных лиц установлены, но они вину свою не признают, утверждают, что все провели в соответствии с предыдущими технологическими картами. Однако комиссией однозначно установлено, что факт неверной установки был. Датчики угловых скоростей оказались повернуты на 180 градусов. Рабочий, который выполнял эту операцию, – молодой выпускник технического колледжа.

Александр Лопатин ^[141],
заместитель руководителя Роскосмоса, сопредседатель госкомиссии

Причины неоднозначны

Приборы ПВ-301 появились впервые именно на ракете «Протон-М». Они показали свою надежность. На сегодня саратовским предприятием выпущено уже свыше 70 таких комплектов. Авария «Протона» – необходимое послесловие

Особенностью запуска ракеты явилось то, что контакт подъема, который по существу является командой на пуск, зафиксирован на 0,4 секунды раньше. Но причина появления этого контакта однозначно не выявлена. Проводится дополнительный анализ, в том числе отдельных элементов и агрегатов пусковой установки. Мы считаем, что появление этой преждевременной команды на пуск не является причиной аварии. При повторном опросе контроллеров двигателей, когда они уже вышли на режим главной тяги, эта команда была снята и пуск мог быть выполнен без неприятных последствий, что показал проведенный эксперимент на моделирующем стенде.

В то же время в канале тангажа видно некое повышение угла тангажа в связи с отработкой программы увода от пусковой установки, но есть очень хорошее совпадение показаний датчиков угловых скоростей по тангажу и показаний, которые снимались гиросtabilизированной платформой. Все проверки, связанные с установкой и работой прибора ПВ-310 после его изготовления на заводе, в дальнейшем сводятся только к тестированию его электрической работы без выяснения и определения полярности. То есть технически не существует средств, которые позволяли бы физически создать условия работы этого прибора в полете, что связано с серьезными материальными затратами. Наш эксперимент по установке прибора показал, что можно вдавить штифты в тело кронштейна и поставить приборы неправильно. Отпечатки этих штифтов отчетливо видны на приборах, которые были доставлены с упавшей ракеты. Эта операция проводилась с нарушениями технологии. Есть замечания и по конструктиву. Четыре отверстия под шпильки, на которые ставится этот прибор, сделаны по квадрату, что в принципе дает возможность развернуть его на 180 градусов. А значит, так называемая защита, которая должна быть заложена в конструкторской документации, до конца не предусмотрена.

Ракета-носитель «Протон-М» в 2001 году вышла на стадию летных испытаний. Это модернизированная ракета с улучшенными характеристиками, на которой используются цифровая система управления, форсированные двигатели, усовершенствованная телеметрия, ряд агрегатов из композиционных материалов. Она в целом запускалась 74 раза и имела всего два аварийных пуска, включая нынешний. Прямой зависимости аварийных пусков с количеством карточек разрешений не выявлено. Одной из самых серьезных причин, приведших к снижению качества работ, является отстранение от контроля органов военной приемки, снижение выполняемых ею функций. В том же ГКНПЦ имени М. В. Хруничева в 1994 году в военной приемке работали 238 человек, из них 82 офицера. Сегодня ВП состоит из 10 офицеров и 39 гражданских лиц. 82 процента операций, которые раньше контролировались ВП по ракете «Протон-М», сегодня вне зоны ее ответственности. Можно спорить, но практика не только советская, но и начальная российская показывает, что ВП – эффективный инструмент в осуществлении независимого контроля. Сейчас принято решение о восстановлении военной приемки. Прежде всего она должна возродиться именно на такого рода предприятиях.

Что касается кадров ОТК, то сегодня растет число тех, кто работает всего два – четыре года, и тех, кому уже далеко за 60 лет. Это говорит о том, что среднее звено наиболее квалифицированных специалистов (в силу определенных событий 90-х годов) было вымыто и не восстановилось. Остаются острыми и проблемы подготовки профессиональных кадров, связанные с тем, что система

профтехучилищ в стране передана на уровень муниципальных ведомств, которые предметно этими вопросами не занимаются.

Юрий Коптев ^[142],
руководитель группы независимых экспертов

Меры принимаются

На мой взгляд, основная вина всего того, что произошло, лежит на конструкторах и техническом персонале. Первые не предусмотрели неправильную установку трех датчиков угловых скоростей. А ведь только они знали, что этот датчик на стартовом столе уже не проверишь. Чтобы это сделать, саму ракету пришлось бы наклонять. Вторая причина – технологическая. Не определено жестко место установки приборов. Их можно устанавливать как в составе одной ступени ракеты, так и когда она уже собрана целиком. Проверить правильность установки очень сложно. Таким образом, сочетание этих двух причин привело к ошибке, которая переросла в аварию.

Когда разговаривал с рабочим и мастером, которые устанавливали датчик, они сказали, что не представляли, к каким последствиям все это может привести. Это говорит о недостаточной работе с персоналом на заводе. На предприятии низкий уровень заработной платы, одна из самых маленьких в отрасли – около 40 тысяч рублей. Отчасти проблемы связаны с тем, что в свое время в ГКНПЦ имени М. В. Хруничева решили сосредоточить около 40 процентов промышленности Роскосмоса. Получилось так, что руководство центра перестало заниматься своей основной площадкой и вытаскивало из предбанкротского состояния вошедшие в центр предприятия. В результате был ослаблен контроль за качеством продукции.

Для исправления ситуации принимается целый ряд жестких кадровых, организационных, технологических, других мер. На предприятиях отрасли повышен статус заместителей руководителей по качеству. На федеральные программы запусков мы создадим дирекции по взаимодействию с заказчиком, сопровождению изготовления изделий, какие уже давно действуют на коммерческих пусках. Разработаны программы по перевооружению производственных мощностей, вводу автоматизированных систем контроля качества. Совместно с Минпромторгом реализуются мероприятия по обеспечению ракетно-космической техники перспективной электронной компонентной базой. Созданы дополнительные рабочие группы по проверке космических аппаратов, пуск которых планируется. Принимаются меры по восстановлению военных представительств. Все это должно дать соответствующий результат.

Владимир Поповкин ^[143],
руководитель Роскосмоса

Преступная халатность

Мы обсуждаем резонансную аварию, которую жители Российской Федерации, других стран мира видели в прямом эфире. У нас давно не было такой аварии, фактически на старте космического корабля. Поэтому версии, которые мы рассматриваем, могут опираться только на факты. Но в целом это серьезный повод, чтобы провести дискуссию о дальнейшем развитии ракетно-космической отрасли. Тем более что решением президента у нас создана еще одна комиссия, которая должна определить конфигурацию ракетно-космической промышленности и ее отношения с Федеральным космическим агентством. Эта работа идет параллельно, поэтому многие вопросы придется рассматривать синхронно.

Обсуждая аварию с «Протоном-М», мы вынуждены возвращаться к извечным вопросам русской литературы: «Кто виноват?» и «Что делать?». Давайте и определимся.

Первое. Государственная комиссия выявила техническую причину аварии: неправильная установка датчиков угловых скоростей. Надо ответить на вопрос: почему при производстве штатной серийной ракеты – изделия с отработанной технологией изготовления стала возможна неправильная установка этих систем? Почему это не выявлено заранее и не устранено?

Второе. Весь процесс – от разработки до изготовления ракеты – жестко регламентирован. Почему же стали возможны столь нелепые технические ошибки. Причина этого – отсутствие технической дисциплины, порой преступная халатность должностных лиц, формальные, поверхностные меры, которые принимаются Федеральным космическим агентством для обеспечения качества серийно выпускаемой продукции, отсутствие материальной и административной ответственности предприятий и конкретных руководителей за результаты своей деятельности.

Третье. Мы анализируем масштабную аварию, но так и непонятно, кто виноват-то. Абстрактные конструкторы, абстрактные технологи, какие-то стрелочники, которые говорят, что они тут ни при чем, и плохо что помнят. А что предлагается взамен? Установить фото- и видеорегистраторы. Ну узнаем, кто этот брак допустил. Потом найдется еще одно объяснение: текучка кадров, недофинансирование, низкая зарплата. А дальше-то что? Нам проблемы решать надо, а не посыпать голову пеплом. Мы имеем обидные, досадные сбои на фоне в целом серьезных и масштабных мер, которые принимаются руководством страны, чтобы поднять ОПК в целом и ракетно-космическую отрасль в частности. Деньги огромные направляются в эти сферы, а вот меры, принимаемые Роскосмосом для обеспечения качества и надежности выпускаемой техники, к ожидаемому результату не привели. В связи с аварией «Протона-М» угробили шесть миллиардов рублей. По сути дела нанесли удар по репутации ракетно-космической отрасли и в целом промышленности России. Ведь освоение космического пространства, достижения в этой сфере – всегда вопрос престижа страны. Все с огромным вниманием (от бабушек и дедушек до представителей молодого поколения) наблюдали за этими достижениями, гордились ими. А теперь?

При объяснении причин говорят, мол, аварии были всегда: и во времена Сергея Королева, и после него. Это так, но вновь хочу подчеркнуть: «Протон-М» – штатная ракета. Сколько раз уже она у нас летала. Об этом говорил и Юрий Николаевич Коптев. В разных модификациях: в двухступенчатом варианте – 1965 год – четыре пуска (из них один аварийный), 1967–2012 годы – 310 пусков типа «Протон-К» (21 из них аварийный). В целом 388 пусков. Цифры подтверждают тот факт, что это штатная ракета. Ничего необычного в последнем запуске не было. Изделие создано по конструкторской документации, которая давно разработана. Но теперь выясняется: оказывается, у нас с помощью чьей-то матери и кувалды можно прищандорить столь важный блок системы управления вверх тормашками. Значит, правы режиссеры американского фильма «Армагеддон», когда показывали нашего космонавта Андропова, который летает в космическом корабле в шапке-ушанке и молотком корректирует неисправности. Так и сегодня по сути дела с помощью молотка мы устанавливаем изделие на место.

С декабря 2010 года у нас произошло уже девять аварий. Причем большая часть при запуске космических аппаратов государственной принадлежности – шесть аварий. Это заставляет задуматься над тем, почему пуски, которые осуществляются в интересах государственных заказчиков, как правило, не имеют серьезного страхования. Может, этот факт тоже окажет влияние на ответственные организации за результаты пусков?

Мы обсуждали этот вопрос у председателя правительства. Принято решение – не может быть пусков без страхования. Это нонсенс. Страхование должно осуществляться за счет заказчика (коммерческого, государственного – неважно какого) и входить в общую стоимость пуска. Неужели это непонятно? Один миллиард 200 миллионов рублей стоит спутник системы ГЛОНАСС. Три у нас сгорели. А ведь это важнейшая навигационная система – основа суверенитета и безопасности России. И вот теперь мы сидим, думаем: когда и чем будем восполнять эту космическую группировку?

Видеокамеры можно, конечно, установить где угодно, хоть в каждом производственном помещении. Но, может, все-таки нужны иные решения – более серьезные, системные, глобальные. Проблема на самом деле в системе сложившихся отношений внутри отрасли. Количество неудачных пусков за последние два с половиной года убедительно говорит, что причины аварий гораздо глубже. Они носят системный характер и требуют не только организационно-технических мер, но и структурных преобразований промышленности, федеральных органов, которые отвечают за реализацию космической программы, всей системы их взаимодействия.

Выводы. Первое. Среди руководящего состава космической отрасли нет специалистов, имеющих опыт стратегического планирования и управления производством технических служб и ракетно-космической техники, в том числе в области ее надежности.

Второе. Функции заказчика, производителя и куратора космических систем до сих пор не разделены. Так же не определены главные политические цели космической отрасли. Чего мы вообще хотим от нее, какие задачи – глобальные, политические, прагматические – ставим перед собой. Бумаг много, в том числе и тех, что прошли через фильтр правительства, но толку мало.

Третье. Всякий раз при формировании космических программ надо задавать себе вопрос: зачем? Все говорят, что пилотируемая космонавтика нужна. Но зачем? Кому мы и что еще должны доказать. Что можем держать наших космонавтов на орбите сколь угодно долго? Доказали. Дальше-то что? По сути дела Федеральное космическое агентство самоустранилось от такой важной задачи, как стимулирование спроса на внутреннем рынке на космические услуги. Как будто оно отвечает только за пуски. Кто проецирует хотя бы организацию взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и конкретных структур на рынке, чтобы люди могли в полной мере воспользоваться этими услугами? А ведь это и дистанционное зондирование Земли, и навигация, и коммуникации, и многое другое.

Четвертое. Слабо формируется научно-технический задел. Вы знаете, сколько в Соединенных Штатах Америки научных работ посвящено ракетно-космической технике с 2007 по 2011 год? 716. В Европейском союзе – 658. У нас – 139. А ведь мы глобальная космическая держава, которая запустила первый спутник, первого космонавта. Но у нас задел на самом деле скоро будет исчерпан.

Пятое. Отрасль плохо управляется. Зарплата низкая. Но она и будет невысокой, если у нас огромное количество предприятий занимается одним и тем же: фактически параллельно, синхронно работают над реализацией схожих задач. Сколько предприятий производит спутники – 10. В США – четыре, в Китае – два. При этом у нас они по ресурсу не выдерживают конкуренции с иностранными.

Шестое. Отсутствует единая техническая политика в космическом производстве. Практически все предприятия – это, образно говоря, натуральные хозяйства. Они плохо оснащены современным оборудованием, имеют слабое прикладное математическое обеспечение. Не решены вопросы материальной ответственности предприятий, руководителей за результаты их бурной деятельности.

Итак, если суммировать разговор и коротко назвать причины аварии, то это неэффективное управление, избыточные мощности, мутное понимание целей космической деятельности и тем более условий функционирования отрасли. На самом высоком уровне надо подумать над вопросом объединения космической и авиационной промышленности. С этой целью уже приступает к работе комиссия, которая должна сложить конфигурацию ракетно-космической промышленности. Считаю востребованной идею обсудить вопрос соединения прав единой технической политики, всего того, что делается как в космической промышленности, так и в авиационной. Тем более что в авиации сейчас расширяется потолок возможностей. Могут появиться летательные аппараты, работающие как в ближнем космосе, так и в воздушном пространстве. Мы должны использовать этот шанс. Второй такой возможности не представится. Поэтому надо определить географию ответственности новой объединенной ракетно-космической корпорации. И последнее. Государственная комиссия обязана не только вскрыть технические причины аварии, но и представить заключение виновности и ответственности должностных лиц предприятий промышленности, представителей Космического агентства. Рассмотреть вопрос финансовых потерь. На это, надеюсь, будет направлена и прокурорская проверка.

Дмитрий Rogozin ^[144],
заместитель председателя правительства Российской Федерации

Подготовил Олег Фаличев
Источник: Военно-политический курьер ^[145] 08.2013

Язык: русский ^[3]
Дата: август 2013 ^[4]
Теги: Новости ^[5]
Аналитика ^[14]
Предприятия ВПК ^[43]
Раздел: Геополитика ^[7]
Россия ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[Коптев Юрий Николаевич](#) ^[142]

[Поповкин Владимир Александрович](#) ^[143]

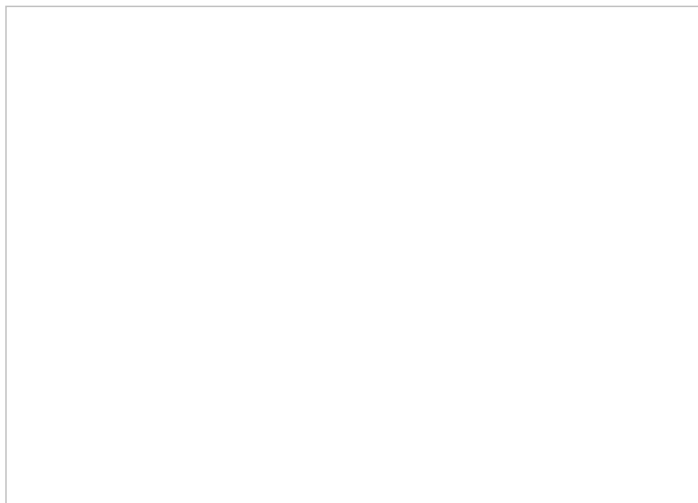
[Рогозин Дмитрий Олегович](#) ^[144]

[Лопатин Александр Петрович](#) ^[141]

188 просмотров

ЮВО России: в Армении на горном полигоне Алагяз проходит совместное российско-армянское тактическое учение ^[146]

Опубликовано 22.08.2013 12:06 пользователем DSalyukov



Военнослужащие российской военной базы, дислоцированной в Республике Армения, принимают участие в совместном батальонном тактическом учении Вооруженных Сил России и Армении с проведением боевой стрельбы.

В период с 19 по 24 августа 2013 года на горном полигоне Алагяз военнослужащие усиленного российского мотострелкового батальона военной базы и стрелкового батальона бригады миротворческих сил Армении будут совершенствовать слаженность органов управления в организации боевых действий и поддержании взаимодействия в сложной обстановке общевойскового боя.

В ходе розыгрыша боевых действий военнослужащие отразят атаки, перейдут в наступление и уничтожат отступающие подразделения условного противника, а также обнаруженную диверсионно-разведывательную группу.

В учениях задействованы различные виды современного вооружения и военной техники — вертолеты Ми-8, танки Т-72Б, 152-мм пушки «Гиацинт», 122-мм самоходные гаубицы «Гвоздика», противотанковые ракетные комплексы «Конкурс», 82-мм автоматические минометы и др.

Источник: [Оружие России](#) ^[147], 21.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Южный ВО](#) ^[148]

[СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

102 просмотра

Экономическое сотрудничество на Дальнем Востоке: тень «Теории угрозы» бледнеет, настрой по отношению к Китаю меняется ^[150]

Опубликовано 22.08.2013 12:28 пользователем DSalyukov

□

«После Второй опиумной войны Российская империя, воспользовавшись захватом Китая армией Великобритании и Франции, оккупировала китайские территории с помощью силы оружия, подлым способом присвоила земли северо-востока и северо-запада Китая площадью более 1,5 миллиона квадратных километров».

Это выдержка из китайского учебника по истории для восьмого класса из пункта под названием «Воровское поведение России», в нем также отмечены «китайские Северные территории», среди которых Приморский и Хабаровский край Дальнего Востока России, которые Россия украла у Китая.

Китай признает, что территории, отошедшие к Цинскому Китаю по договору с Российской империей 17 века, позднее вошли в состав России, воспользовавшейся ослаблением Цинской империи, по двум «неравным договорам»: Айгунскому договору 1858 года и Пекинскому договору 1860 года. Российско-китайская граница была окончательно установлена в 2008 году, но в России продолжают беспокоиться о скрытых территориальных притязаниях Китая.

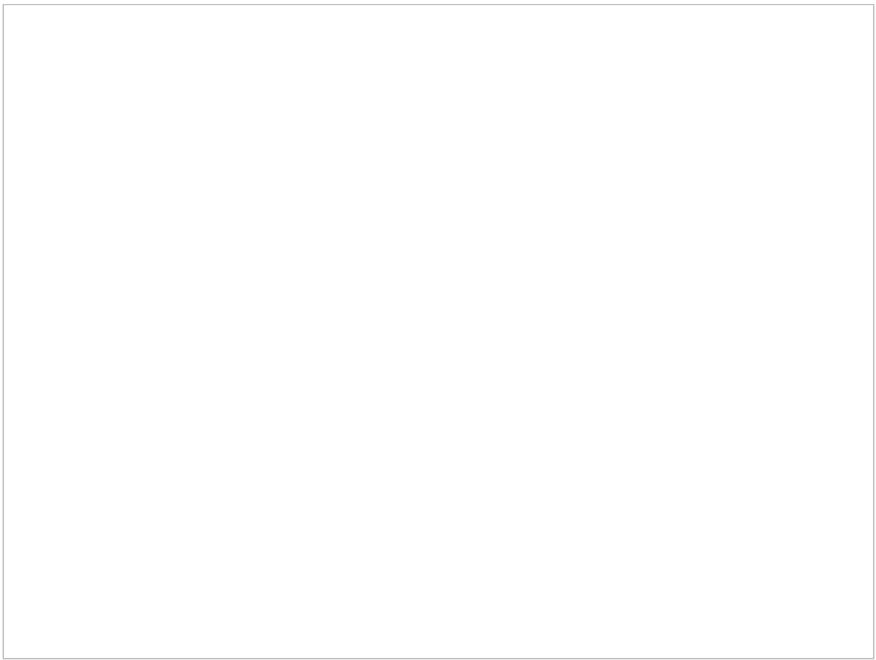
В 1990-х и начале 2000-х годов на российский Дальний Восток приехало большое количество китайских рабочих, распространилась «Теория китайской угрозы». В ходе ряда переговоров по демаркации границ Китаю передавались российские территории, в том числе земли Приморского края, в результате чего среди местного населения и администрации набрало силу оппозиционное движение. В Приморье, Хабаровском крае Дальнего Востока продолжается сокращение населения, которое началось после распада Советского Союза, сейчас в регионе проживает 6,5 миллионов человек. С другой стороны только в соседней северо-восточной китайской провинции Хэйлунцзян проживает около 38 миллионов человек. По экономической силе в 2010 году Китай по показателю ВВП обошел Японию и занял второе место в мире вслед за США. Нет ничего удивительного в том, что российская сторона чувствует себя беспокойно при такой демографической и экономической мощи Китая.

Российская националистическая организация «Другая Россия» в прошлом году заявила о требованиях Китая передать приграничные российские территории и провела акцию протеста перед посольством Китая в Москве. В рунете не прекращается критика в адрес Китая и обсуждение теории китайской угрозы.

Однако в приграничных районах, которые непосредственно примыкают к Китаю, настроения начинают меняться. Профессор Тихоокеанского государственного университета в Хабаровске Леонид Бляхер (47 лет) указывает на то, что по мере качественного изменения экономических отношений «настроения жителей Дальнего Востока сильно изменились, прекратились разговоры об «угрозе». Иностранцы рабочие на Дальнем Востоке превратились из китайцев в выходцев из Средней Азии, растут инвестиции в Россию китайских предприятий, увеличивается количество совместных российско-китайских компаний.

На Хабаровском заводе строительной керамики, построенном в конце мая, российские рабочие неопытными движениями пытаются наладить производство кирпичей, а за их спинами китайские инженеры инспектируют оборудование. Компании в соседней китайской провинции Хэйлунцзян поручена поставка и установка машин. Среди российских рабочих много новичков, получается, что российская сторона «работает под руководством китайской стороны, которая имеет богатый опыт в этом деле», — считает глава компании Дмитрий Демин.

Инженер кирпичного завода Александр Янкин (53 года) «сначала ощутил унижение при передаче острова», когда Россия и Китай утвердили границы, поделив остров Хэйсяцзы (российское название острова Большой Уссурийский и Тарабаров), но сейчас он считает: «В конце концов, на этих землях никто не живет. Недовольство населения уже должно было поутихнуть».



По данным майского опроса российской нейтральной организации исследования общественного мнения Левада-Центр, Китай занял третью позицию (20%) среди стран, к которым россияне «испытывают дружеские чувства», поднявшись с шестой позиции (12%) 2005 года. Смогут ли Россия и Китай побороть свои исторические разночтения в вопросе территорий?

Источник: Mainichi ^[151], 17.08.2013, Япония
Перевод: ИноСМИ ^[152], 21.08.2013

Язык: русский ^[3]

Дата: август 2013 ^[4]

Теги: Аналитика ^[14]

Раздел: Геополитика ^[7]

Россия ^[20]

Китай ^[32]

Проблематика: Политическая ^[36]

Экономическая ^[37]

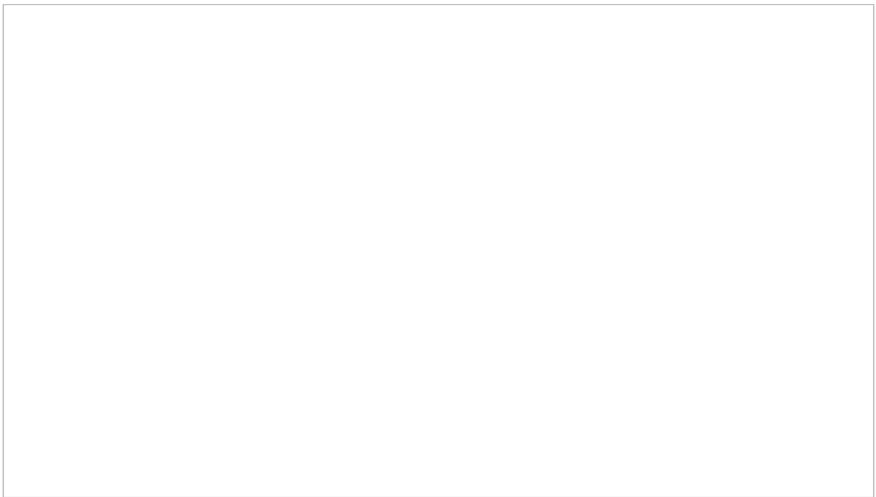
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

102 просмотра

Несколько Ми-28Н "Ночной охотник" поступят в ЗВО до конца сентября ^[153]

Опубликовано 22.08.2013 12:39 пользователем DSalyukov



Очередная партия из десяти вертолетов различных типов поступит до конца сентября на вооружение подразделений армейской авиации Западного военного округа (ЗВО), среди которых Ми-28Н мМи-26 и Ми-8МТВ-5, сообщил журналистам в понедельник начальник пресс-службы ЗВО полковник Олег Кочетков.

"Десять новейших вертолетов различных типов поступят до конца сентября на вооружение подразделений армейской авиации ЗВО. Среди них ударные вертолеты Ми-28Н "Ночной охотник", транспортные вертолеты Ми-26 и Ми-8МТВ-5", — сказал он.

По словам Кочеткова, авиационные инженеры ЗВО проверяют качество сборки авиакомплексов и работоспособность всех систем и механизмов вертолетов, как на земле, так и в воздухе на заводах-изготовителях авиационной техники в Ростове-на-Дону и Казани. После этого боевые машины под управлением экипажей ЗВО перелетят на военные аэродромы в Ленинградской, Смоленской и Псковской областях.

"В этом году, в рамках государственной программы перевооружения, в авиационное объединение ЗВО уже поступило более 10 единиц новейшей авиационной техники — фронтовые бомбардировщики Су-34, вертолеты Ми-28Н и Ми-26. Всего до конца текущего года летчики ЗВО получат на вооружение около семидесяти современных самолетов и вертолетов бомбардировочной, истребительной, транспортной и армейской авиации", — добавил начальник пресс-службы округа.

Источник: [РИА Новости](#) ^[56], 21.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Западный ВО](#) ^[154]

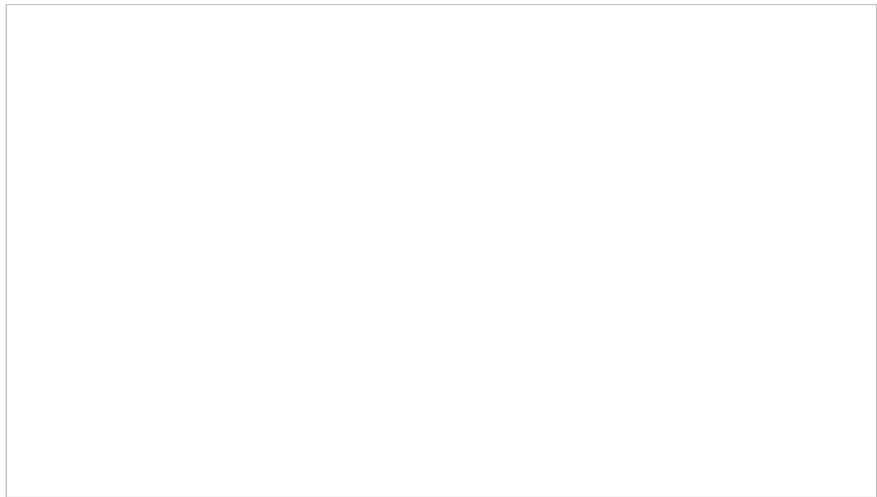
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]
[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Западный военный округ получит комплексы "Искандер-М" и танки Т-90](#) ^[155]
65 просмотров

Испытания броневика "Волк" завершатся в конце 2014 года ^[156]

Опубликовано 22.08.2013 12:51 пользователем DSalyukov



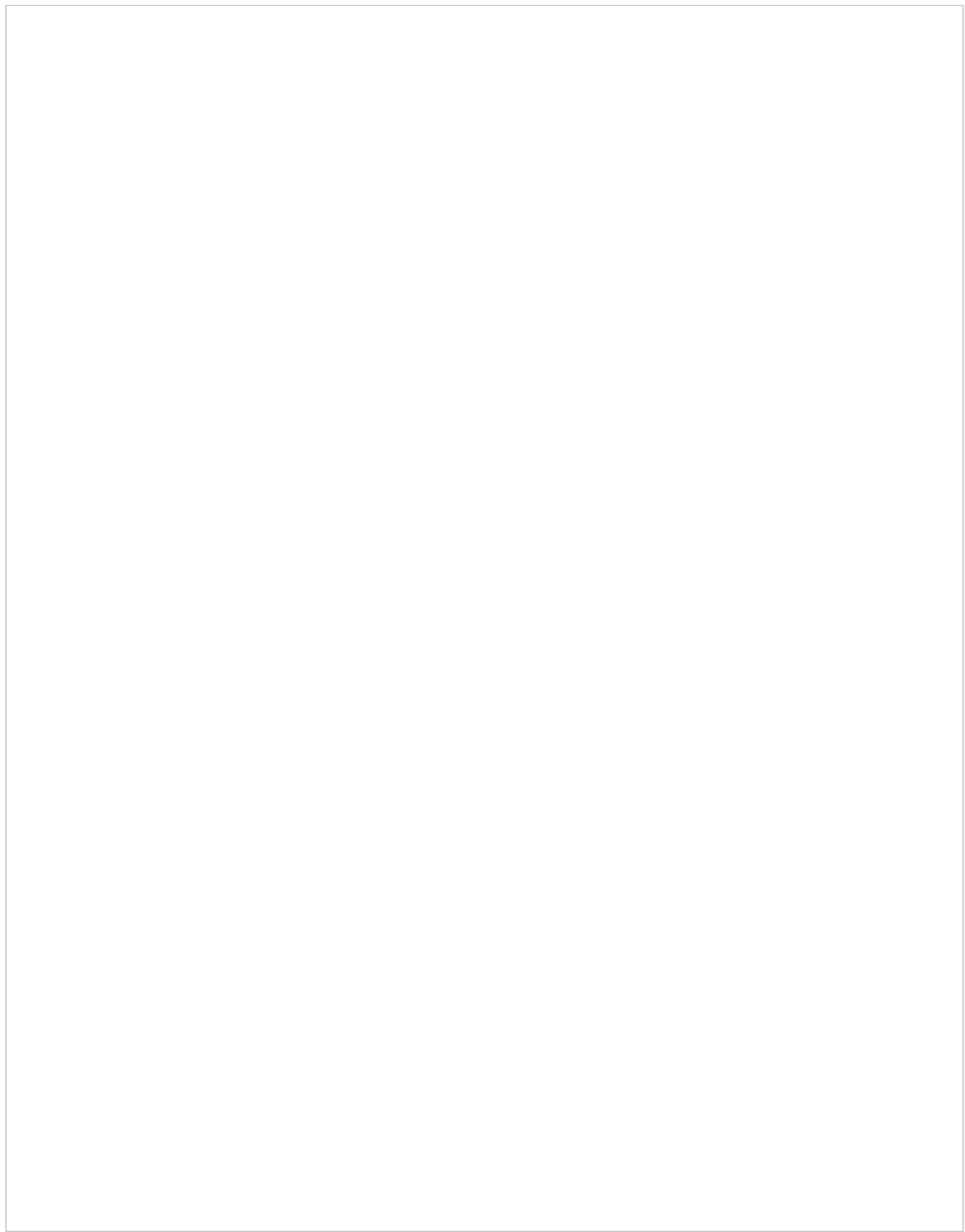
Испытания бронированного автомобиля "Волк", произведенного "Арзамасским машиностроительным заводом" (АМЗ), завершатся в конце 2014 года, сообщает Военно-промышленная компания.

Как информирует компания, министр обороны РФ Сергей Шойгу посетил "АМЗ" и ознакомился с серийными образцами бронетехники.

"Министр обороны подчеркнул, что бронеавтомобиль "Волк" должен завершить государственные испытания уже к концу 2014 года, после чего будет принято решение о принятии его на вооружение", — говорится в сообщении.

□

Бронированный корпус и бронестекла автомобиля "Волк" обеспечивают безопасность экипажа при ведении по нему огня и подрыве машины на минах. Машина разрабатывалась как в бронированном, так и в небронированном варианте.



Источник: [РИА Новости](#) ^[56], 21.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [ВПК](#) ^[24]

Виды и рода войск: [Сухопутные войска](#) ^[157]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

85 просмотров

«Вертолеты России» планируют занять 20% мирового рынка ^[158]

Опубликовано 22.08.2013 13:03 пользователем DSalyukov

«Портфельный заказ ОАО «Вертолеты России» на период до 2020 года составляет 870 машин на общую сумму около 388 млрд рублей, в том числе 232 вертолета на экспорт», – говорится в материалах к совещанию о перспективах российского вертолетостроения, которое проведет в четверг в Ростове-на-Дону президент РФ Владимир Путин.

Согласно материалам, в 2013 году «Вертолеты России» намерены произвести и реализовать 321 единицу авиатехники, что почти в два раза выше, чем в 2009 году. Такая положительная динамика обеспечивается за счет увеличения продаж вертолетов военного назначения, в том числе на внутреннем рынке, отмечает «Интерфакс».

В документах подчеркивается, что поставка продукции военного назначения в текущем году будет выполнена в соответствии с параметрами, установленными государственной программой вооружений до 2020 года и заданиями гособоронзаказа на 2013 год.

В сегменте гражданского вертолетостроения в 2013 году общество планирует реализовать 71 вертолет, в том числе 25 единиц - на внешнем рынке.

Согласно Стратегии развития ОАО «Вертолеты России» на период до 2020 года, компания через семь лет должна занять не менее 18 % мирового рынка вертолетостроения и довести годовой объем производства не менее чем до 470 вертолетов. К 2020 году продолжительность разработки вертолетов на предприятиях ОАО «Вертолеты России» должна составлять не более 5-7 лет, объем продаж вертолетов и услуг послепродажного обслуживания - не менее 240 млрд рублей.

Источник: [Ростех](#) ^[64], 22.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [ВПК](#) ^[24]

Предприятия ВПК (справочная информация): [Рынки вооружений](#) ^[65]

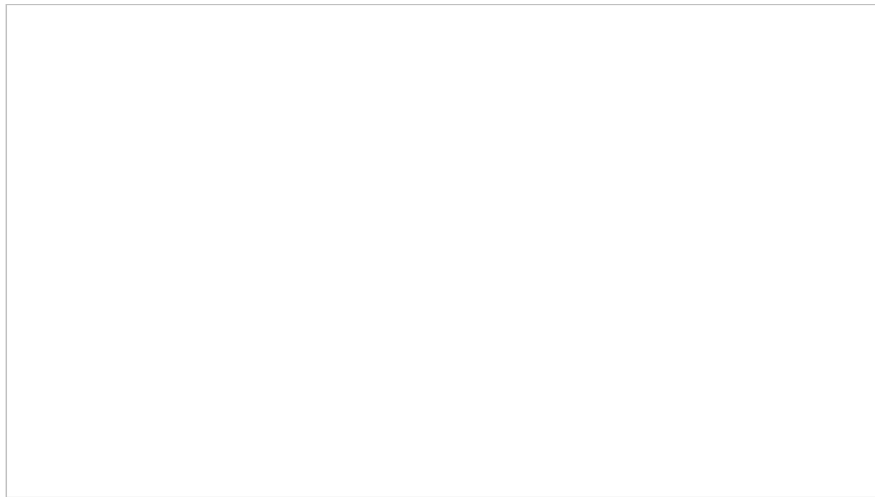
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

68 просмотров

Летчик Сергей Богдан: высший пилотаж - это пахота ^[159]

Опубликовано 22.08.2013 13:21 пользователем DSalyukov



Юбилейный 20-й международный авиакосмический салон МАКС стартует уже на следующей неделе. В рамках этого мероприятия лучшие отечественные летчики-испытатели продемонстрируют фигуры высшего пилотажа в небе над подмосковным городом Жуковский. О том, будет ли включено в программу выступлений пилотирование истребителя пятого поколения Т-50, как долго авиационные испытатели готовятся к шоу и что испытывает пилот, демонстрируя в небе рискованный воздушный маневр, рассказал ведущий летчик-испытатель по программе Су-35 и Т-50 Герой России [Сергей Богдан](#) ^[160].

Сергей Леонидович, вы неоднократно участвовали в демонстрациях истребителей на авиасалонах МАКС в Жуковском. Какая из этих выставок запомнилось Вам больше всего?

В МАКС я участвую с 2001 года. С начала прошлого десятилетия пилотировал на каждой выставке, кроме МАКС-2007. Сложно выделить из этого что-то одно, но всегда остаются в памяти моменты, связанные с непредвиденными обстоятельствами. Сложно готовиться к выступлению, когда испытываешь дефицит времени, ведь я в первую очередь испытатель авиационной техники, а демонстрация — это итог моей основной работы. Бывает, что техника задействована на других базах, а нам позарез нужно отрабатывать программу выступления! Также есть риск, связанный с отработкой программы с элементами сверхманевренности в сложных метеоусловиях, — к примеру, при низко лежащих облаках. МАКС требует очень длительной и тщательной подготовки. Каким бы ни был самолет, управление им требует полной отдачи. Скажу так: "Высший пилотаж — это пахота".

Какой истребитель в этом году поднимете в небо над Жуковским, утверждена ли программа выступления?

По плану, конечно, Т-50. Пока рано говорить о программе, ее вы увидите непосредственно на авиасалоне. На данный момент идет активная подготовка и отработка фигур сверхманевренности. Планируется демонстрация характеристик самолета на больших углах атаки, а также групповые проходы нескольких Т-50.

Как долго готовилась демонстрационная программа?

Задачи ставятся как минимум за год до самой демонстрации. Пятиминутному полету над Жуковским предшествует колоссальная работа. Сначала мы проверяем фигуры на больших высотах и постепенно, день за днем, снижаемся. После определенной серии полетов машины нуждаются в доработке, поэтому находятся на обязательных плановых осмотрах. Все это влияет на длительность сроков. Сейчас мы находимся на завершающей фазе подготовки, начинаем понижать высоту маневрирования.

От города вашего детства, подмосковного Воскресенска, рукой подать до Жуковского, где испытывают новейшие авиаработки. Могли ли повлиять на выбор вашей профессии пролетающие над домом истребители?

Безусловно, да. Каждый день я видел в небе самолеты и иногда даже те, которые еще по телевизору не показывали. Естественно, будучи мальчишкой, ты проявляешь огромный интерес к технике. Помню, пролетали они так низко, что можно было разглядеть их особенности, было очень интересно. Думаю, это поспособствовало тому, что я пошел в летчики.

Знаете, и сейчас ребята из Воскресенска активно поступают в летные училища. Глядя в небо, они, как и я много лет назад, делают свой выбор. Откровенно говоря, я даже испытываю гордость за свой городок. Воскресенск — не только хоккейный город, но и авиационный.

Когда, на ваш взгляд, истребитель пятого поколения ПАК ФА (Т-50) станет боевой машиной предыдущего поколения?

Авиационные специалисты говорят, что ударный самолет шестого поколения будет беспилотным. Пилотируемая авиация, конечно, еще будет жить долго. Казалось бы, технологии развиваются достаточно быстро, но все равно от истребителя четвертого поколения до поколения пятого прошло 35 лет. Я думаю, что новый истребитель появится как минимум лет через 15.

Сохранила сегодня престиж профессия летчика-испытателя, изменилось ли отношение к делу ваших нынешних соратников?

Начну с простого примера: многие хотят стать космонавтами, хотя, по большому счету, ничего не знают об этой профессии. Но все равно хотят! Так же происходит и с будущими летчиками — испытателями. Несмотря на то, что представление о нашей профессии несколько однобокое, мальчишки все равно с энтузиазмом идут в летные училища и, на мой взгляд, с каждым годом все охотнее. Но наша работа заключается не только в демонстрациях на авиасалонах, представлениях на зарубежных выставках — это лишь маленькая толика. Реальное представление о масштабах деятельности летчика-испытателя получаешь уже на практике, но чаще всего это скрыто от общественности. Кому удастся добиться поставленных целей, тот получает колоссальное удовольствие.

Получаете ли вы удовольствие от демонстрации фигур сверхманевренности?

Демонстрационный пилотаж — это всегда компромисс между зрелищностью и безопасностью: чем фигура интереснее, тем она опаснее. Элемент энергичного разворота самолета и его выход на закритические углы атаки желательно показать близко к зрителю. А это, сами понимаете, небезопасно, всегда существует вероятность сбоя в технике. И в момент демонстрации фигуры сверхманевренности получаешь такой заряд адреналина, что волей-неволей осознаешь: это противоестественно для живого человека. Но когда летчик понимает, что сумел преодолеть все трудности и в ограниченные сроки сумел подготовить сложнейшую программу, он испытывает чувство удовлетворения.

Планируете ли вы продолжить участвовать в МАКСе в последующие годы?

Если здоровье не подведет, то я только "за". У нас в испытательной авиации считается некорректным уходить по собственной инициативе, тем более если на тебя возлагают большие надежды. Это все равно, что в разведке за линией фронта. Ты же не скажешь своему младшему товарищу: "Ползи-ка,ними вражеского часового, а я тебя здесь, издалека, прикрою". Ты осознаешь, что у этого молодого парня опыта намного меньше, отправлять его одного — все равно что подписать ему приговор. Ну, мало ли что произойдет! У летчиков-испытателей то же самое. Понимаешь, что молодой летчик не набрался опыта в выполнении сложных режимов, не успел увидеть много важного, но, естественно, нужно стремиться к тому, чтобы все были подготовлены.

Автор: [Е. Масенина](#)
Источник: [РИА Новости](#) ^[56], 21.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]
[ВПК](#) ^[24]

Виды и рода войск: [Военно-воздушные силы](#) ^[57]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Богдан Сергей Леонидович](#) ^[160]
[Самолет Т-50 и истребитель Су-35С на МАКС покажут "Кобру Пугачева"](#) ^[161]
93 просмотра

[Самолет Т-50 и истребитель Су-35С на МАКС покажут "Кобру Пугачева"](#) ^[161]

Опубликовано 22.08.2013 13:27 пользователем DSalyukov

Самолет пятого поколения Т-50 и многофункциональный истребитель Су-35С продемонстрируют на авиасалоне МАКС-2013 в Жуковском фигуры высшего пилотажа, в том числе "Кобру Пугачева" и "Плоский штопор", сообщила в четверг пресс-служба компании "Сухой".

"Участники и посетители выставки смогут увидеть такие сложные и зрелищные фигуры, как пространственные бочки, кульбиты, плоский штопор, знаменитую "Кобру Пугачева" и другие", — говорится в сообщении.

Пилотировать Т-50 будет заслуженный летчик-испытатель РФ Герой России [Сергей Богдан](#) ^[160](читайте [интервью с летчиком](#) ^[159]), Су-35С — Герой России, заслуженный летчик-испытатель, мастер спорта международного класса по высшему пилотажу Юрий Вашук. Сейчас они участвуют в тренировочных полетах, проходящих на аэродроме Летно-исследовательского института имени Громова в Жуковском.

"Премьерный показ в России летной программы с участием Су-35С состоялся на МАКСе-2009, зарубежный дебют — на авиасалоне Ле-Бурже-2013. Т-50 впервые был показан широкой публике на авиационной выставке в Жуковском в 2011 году", — напомнили представители пресс-службы.

Источник: *РИА Новости* ^[56], 22.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

Виды и рода войск: [Военно-воздушные силы](#) ^[57]

Оценка статьи:

☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

Ссылки:
[Летчик Сергей Богдан: высший пилотаж - это пахота](#) ^[159]
[Богдан Сергей Леонидович](#) ^[160]
100 просмотров

США наращивают парк конвертопланов ^[162]

Опубликовано 22.08.2013 17:43 пользователем lu2k

Компании «Белл» и «Боинг» получили новый пятилетний контракт от командования авиационных систем NAVAIR BMC США на поставку конвертопланов «Оспри» с вертикальными взлетом и посадкой стоимостью 4,9 миллиарда долларов.

Этот контракт является дальнейшим развитием основного соглашения, заключенного 28 декабря 2012 года стоимостью 1,4 миллиарда долларов, и предусматривает поставку конвертопланов в рамках 17-й производственной партии. Суммарная стоимость декабрьского и июньского контрактов на период 2013–2017 годов – 6,5 миллиарда и предусматривает производство 17-й партии летательных аппаратов V-22 «Оспри» в составе 99 конвертопланов, в том числе 92 в варианте MV-22 для Корпуса морской пехоты (КМП) и семь в варианте CV-22 для командования сил специальных операций ВВС США. Как сообщили в Пентагоне, в контракт, рассчитанный на период 2013–2017 годов, включен опцион еще на 23 аппарата, в том числе на 22 MV-22 и один CV-22.

Оформление нового пятилетнего контракта позволит Минобороны США сэкономить один миллиард долларов по сравнению с затратами на оформление ежегодных контрактов. Все работы по поставке 99 винтокрылых машин должны быть завершены в сентябре 2019 года. Всего вооруженные силы США планируют приобрести 458 конвертопланов, в том числе 50 CV-22 для ВВС, 48 MV-22 для BMC и 360 MV-22 для КМП. Первый пятилетний контракт (2008–2012) на приобретение 167 конвертопланов на сумму 10,4 миллиарда был выдан NAVAIR в 2008 году. Он предусматривал закупку 141 MV-22 и 26 CV-22. Позднее контракт был скорректирован и в него добавили пять CV-22 и два MV-22.

Произведено и находится в эксплуатации 214 конвертопланов V-22 «Оспри» разных модификаций, которые в общей сложности налетали почти 200 тысяч часов (по другим данным, свыше 185 тысяч часов), причем свыше половины этого времени – за последние три года. Как отмечает журнал «Ротор энд Уинг», пока американские конвертопланы не достигли высоких требований по надежности. В частности, на один час полета аппарата этого типа приходится около 18 часов регламентных работ. Еще одним проблемным вопросом для «Оспри» является высокая цена. Первоначально официальные лица Пентагона заявляли о том, что стоимость одного аппарата будет 58 миллионов долларов, однако в 2012 году цена изделия с учетом двигателей компании «Роллс-Ройс» была 67 миллионов. Средняя стоимость конвертопланов в рамках 17-й производственной партии – 65,6 миллиона долларов за единицу, то есть фактически соответствует цене аппарата по предыдущему пятилетнему контракту.

В настоящее время США проводят активную маркетинговую кампанию по продвижению конвертопланов на мировой рынок. Названы, в частности, те страны, с которыми ведутся переговоры о продаже «Оспри»: ОАЭ (намерены приобрести 10 аппаратов), Израиль (6), Катар (12), Канада (12–15), Япония (6–10), Бразилия (10). Запросы на предоставление информации по конвертопланам поступили также от Великобритании, Ливии, Италии, Индии, Сингапура и Австралии. Министр обороны США Чак Хейгел обещал Израилю 17 конвертопланов, хотя пока неясно, аппараты какой производственной партии закупят израильтяне и когда будет подписан контракт. На своей пресс-конференции в Тель-Авиве 22 апреля Чак Хейгел объявил о новых поставках вооружений этому государству, которые включают V-22 «Оспри» и могут сделать эту страну первым зарубежным импортером аппаратов этого типа. По мнению командования ВВС Израиля, конвертопланы или преобразуемые летательные аппараты (ПЛА) – гибрид самолета и вертолета с поворотными винтами, могут полностью изменить тактику ведения боевых действий в регионе. Как отметил один из израильских летчиков, выполнявших ознакомительные полеты на конвертоплане «Оспри» в США, эти аппараты особенно пригодились бы при выполнении задач по эвакуации спецподразделений и раненых, оказавшихся в глубоком тылу противника. Кроме того, конвертопланы могли бы весьма эффективно действовать в интересах израильских ВМС. Командование ВВС Израиля рекомендовало руководству Минобороны приобрести партию V-22, включая несколько конвертопланов для специальных операций, а также взять в лизинг шесть – восемь машин для сухопутных сил.

Главная особенность конвертоплана – уникальное сочетание вертолетных и самолетных качеств. Благодаря поворотным двигателям, установленным на концах небольшого крыла, он может взлетать

и садиться вертикально. При взлете ось вращения несущих винтов расположена, как у вертолета, а в воздухе она поворачивается «по полету», и конвертоплан продолжает движение как самолет. Такое техническое решение, обеспечивающее трансформацию вертолета в самолет и наоборот, значительно повышает скорость и дальность полета по сравнению с классическими винтокрылыми машинами. При этом устойчивость ПЛА на переходных режимах обеспечивается автоматикой.

«Оспри» способен перевозить до 32 полностью экипированных десантников или девять тонн груза, при этом максимальная скорость достигает 565 километров в час, а боевой радиус – 720 километров.

Ранее компания «Боинг» сообщала об интересе к приобретению американских конвертопланов Канады, Германии, Японии, Норвегии и Великобритании. Ее партнер по производству конвертопланов – компания «Белл», входящая в корпорацию «Текстрон», информировала о том, что мировой рынок летательных аппаратов этого типа может охватывать от 10 до 12 стран, заинтересованных в их применении в различных операциях, в том числе в боевых, гуманитарных и специальных. Американские военные подчеркивают, что за счет принятия на вооружение конвертопланов «Оспри» продолжается трансформация ССО КМП и ВВС США, обеспечивающая выполнение таких операций, которые не могут быть возложены на обычные летательные аппараты. Намерение реализовать экспортный потенциал «Оспри» и поставить его странам-союзникам связано с желанием компаний-разработчиков «Боинг» и «Белл» сохранить производство этих летательных аппаратов после 2018 года. Попытки привлечь внимание к конвертоплану американские фирмы предпринимают на протяжении последних лет, но потенциальных заказчиков интересуют конкретные результаты их боевого применения, которых пока нет, а также настораживают слишком высокая продажная цена и высокие расходы на эксплуатацию. Пока союзники США присматриваются к конвертопланам, летная эскадрилья президента США НМХ-1 получила первый конвертоплан MV-22 «Оспри». Эта машина является первой из 12 ПЛА, предназначенных для пополнения президентской эскадрильи. На конвертопланы MV-22 из эскадрильи НМХ-1 в специальной цветовой окраске будет возлагаться задача пассажирских и транспортных перевозок для поддержки президентского вертолета (Marine One). В настоящее время эти задачи возложены на вертолеты компании «Боинг-Вертол» СН-46Е «Си Кнайт». В то же время президент США не будет совершать полеты на борту конвертоплана MV-22, а его пассажирами станут только сотрудники аппарата президента и журналисты президентского пула, сопровождающие первое лицо США в его поездках. Полеты первого конвертоплана MV-22 эскадрильи НМХ-1 начались 26 апреля, однако представителей аппарата президента и журналистов президентского пула возьмут на борт не ранее конца текущего года.

Автор: Николай Новичков,
главный редактор Агентства АРМС-ТАСС

Источник: [Военно-промышленный курьер](#) ^[163] Опубликовано в выпуске № 32 (500) за 21 августа 2013 года

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[НАТО](#) ^[8]
[США](#) ^[9]
[Америка](#) ^[164]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-политическая](#) ^[16]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
77 просмотров

«Тайфун-М» - боевая противодиверсионная машина будет защищать новейший ракетный комплекс «Ярс» ^[165]

Опубликовано 22.08.2013 19:38 пользователем lu2k

Соединения РВСН, перевооружаемые на новейший ракетный комплекс «Ярс», будут охранять уникальные боевые противодиверсионные машины (БПДМ) «Тайфун-М». Личный состав пока осваивает новую технику.

«Первые образцы этой машины будут поступать в соединения РВСН, перевооружаемые на ракетный комплекс «Ярс» уже в этом году. Машина предназначена для охраны боевых ракетных комплексов, ведения разведки и борьбы с диверсионно-разведывательными формированиями противника», - рассказали Аргументам.ру в РВСН.

В период с 19 по 30 августа на базе Серпуховского филиала военной академии РВСН имени Петра Великого проводятся дополнительные курсы переподготовки и повышения квалификации командиров подразделений охраны и разведки, а также преподавателей филиала по применению боевой противодиверсионной машины (БПДМ) «Тайфун-М».

Переподготовка организована с привлечением специалистов предприятий-разработчиков, сообщили в управлении пресс-службы и информации Министерства обороны Российской Федерации .

Разработка БПДМ, созданной на базе БТР-82, была проведена с 2007 по 2012 годы.

Машина предназначена для охраны боевых ракетных комплексов, ведения разведки и борьбы с диверсионно-разведывательными формированиями противника. БПДМ оснащена комплексом разведывательных средств, обеспечивающих обнаружение сил и средств противника на дальности до шести километров в любых погодных условиях днём и ночью.

Кроме того, в комплекс средств разведки из состава БПДМ входят беспилотные летательные аппараты, что позволит повысить эффективность и надёжность охраны ракетных комплексов. Аналогов БПДМ в Вооруженных силах РФ не существует.

Корреспондент газеты «Известия» Дмитрий Литовкин в своей статье рассказал о особенностях новой военной машины. Автоплатформа «Тайфун» обстреливает воздушные цели во время движения, форсирует почти двухметровые броды и разгоняется до 100 км/ч.

Жидкокристаллические сенсорные дисплеи, бортовые информационно-управляющие системы, керамическая броня, выдерживающая попадание бронебойных пуль и осколков, возможность перемещаться по пересеченной местности со скоростью 100 км в час — это ближайшее будущее нашей военной автомобильной техники. Вся она пока засекречена.

Тем не менее Д. Литовкину удалось не только на нее посмотреть, поговорить с разработчиками, но и сфотографировать во время закрытого показа на полигоне 21-го Научно-исследовательского испытательного центра Минобороны в подмосковных Бронницах.

Зеленая маскировочная сетка по периметру, высокие деревья над головой надежно укрыли от посторонних глаз экспозицию из пяти футуристического вида грузовиков и внедорожников. Новое поколение российского военного автомобилестроения назвали «Тайфун». Причем о нем известно меньше, чем о самолете пятого поколения Т-50.

«Что такое автомобиль нового поколения? —спросил корреспондент директора по стратегическому развитию «Урала» Александра Ведерникова. — Какими качествами должна обладать машина, чтобы о ней можно было так говорить?»

«Революционность момента в том, что последний раз принципиально новую автомобильную платформу принимали на вооружение аж в 1961 году. Это был наш «Урал», — объясняет он. И категорически отказывается обсуждать детали — разработка-то секретная.

Более разговорчивыми оказались техники, стоящие у машин. Один из них объяснил, что базовые требования к машинам — в модульности конструкции. Военные требуют, чтобы машина была построена по формуле: «модули — платформа — семейство».

« В свое время эта тема имела название «Гараж», — объяснил Д. Литовкину бывший начальник Главного автобронетанкового управления Минобороны Сергей Маев. — Ее целью была полная унификация производимых разными производителями автомобилей. Добиться этого удалось только в случае с большегрузными машинами. Например, у КамАЗа это семейство «Мустанг». Оно создано на единой платформе, но в зависимости от задач имеет 2-, 3-, 4-осные схемы компоновки. «Тайфун» глубже развивает это направление. В машинах едиными становятся двигатели, кабины, другие узлы конструкции.»

По словам конструкторов, все машины имеют гидропневматические, независимые подвески, обладают бортовыми управляющими информационными системами. В кабине одного из грузовиков «Урал» корреспонденту удалось рассмотреть на приборной панели водителя жидкокристаллический сенсорный экран, с которого осуществляется управление бортовым компьютером.

Он контролирует работу всех узлов автомобиля, а также обеспечивает применение установленного на машине вооружения. Автомобили оборудованы шестым уровнем защиты. Компьютер машины автоматически обсчитывает угол наклона корпуса, соотносит это со скоростью движения, характером местности, выбирает клиренс, дает поправку на систему вооружения. Сегодня так управляется новейший зенитно-ракетный комплекс «Панцирь» на базе 4-осного шасси автомобиля «КамАЗ».

«Это единственная система в мире, позволяющая во время движения вести обстрел воздушных целей артиллерийским и ракетным вооружением», — объясняет замгендиректора Тульского КБ приборостроения Юрий Савенков.

Изменился и принцип защиты людей, находящихся в кабине или «обитаемом» модуле. Все машины бронированы по 6-му уровню. Это означает, что бронезащита корпуса автомобиля должна выдерживать выстрел бронебойной пули 7,62 мм калибра практически в упор, защищать от попадания осколков разорвавшихся вблизи снарядов и сохранить жизнь людям даже при наезде на мину мощностью 8 кг. Для этого во всех автомобилях установлены специальные противоминные кресла. Их конструкция надежно фиксирует человека и поглощает энергию взрыва.

Как говорят разработчики, учитывается ещё одно требование — проходимость и скорость перемещения по пересеченной местности. Все машины способны форсировать броды глубиной до 1,75 метра — водитель в этот момент сидит по пояс в воде, —

подниматься по склонам с углом не менее 30 градусов, преодолевать бетонные заграждения.

Скорость, которая сегодня для такого класса техники составляет не более 45 км в час, для нового поколения автомобилей вырастет до 100 км. Первые машины нового поколения ждут в войсках уже в 2015 году.

Автор: *Стахий Заремба*
Источник: *ОРУЖИЕ РОССИИ* ^[166] 08.2013

Язык: русский ^[3]

Дата: август 2013 ^[4]

Теги: Новости ^[5]
Вооружения и военная техника ^[6]
Предприятия ВПК ^[43]

Раздел: Геополитика ^[7]
Россия ^[20]

Проблематика: Проблематика ^[10]
Военно-техническая ^[11]
ВПК ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
1 просмотр

Морские границы Японии: интервью с профессором Университета Хосэй Нобуо Симотомэ ("Mainichi", Япония) ^[167]

Опубликовано 22.08.2013 20:04 пользователем lu2k

Mainichi: Как разрешится вопрос Северных территорий, если переговоры на самом деле сдвинутся с мертвой точки?

Профессор Симотомэ: В прошлом существует немало примеров решения территориальных споров. Аландские острова были предметом спора между Финляндией и Швецией, пока в дело не вмешалась Лига наций, и благодаря ее арбитражу страны использовали идею о разделе принадлежности и административных прав. Территориальное право сохранялось за Финляндией, но финансовое и правовое регулирование, языковые вопросы были оставлены органам местного самоуправления, состоявшим из проживавших на островах шведов, сами острова получили особый статус в политической системе страны. Самое главное в этом решении в том, что было проявлено уважение к экономике, политике, культуре и образованию, созданным местным населением. Я считаю, что важно по мере возможностей поддерживать существовавшую систему.

Еще один интересный пример – это Гибралтар, расположенный на южном крае Пиренейского полуострова. Изначально эти территории принадлежали Испании, но в 1713 году вошли в состав Великобритании. После окончания холодной войны Великобритания и Испания приступили к переговорам о возврате территорий. В самой Великобритании существует точка зрения, признающая возвращение территориального права Испании по прошествии

некоторого времени. Такую модель также можно рассматривать.

Что касается вопроса Северных территорий, то директор российского фонда Карнеги Дмитрий Тренин вынес похожее предложение. После передачи островов Хабомаи и Шикотан он предложил совместное российско-японское управление на Кунашире и Итурупe примерно до середины этого века, и только затем передачу территориального права на эти острова Японии. Эту идею также можно рассматривать в качестве одного из вариантов.

Перед тем как Республика Вануату в южной части Тихого океана обрела независимость, она находилась под совместным контролем Великобритании и Франции. Подданные Великобритании получали английские паспорта и пользовались фунтами, а подданные Франции получали французские паспорта и расплачивались франками. Если обе стороны признают в специальных законодательных актах взаимное судебное и полицейское право, то возможен и такой способ существования одной страны с двумя системами.

– **Очень важно расширять свое видение, используя прецеденты по всему миру.**

– Также необходимо рассматривать вопрос Северных территорий в другой перспективе. Ситуация в Восточной Азии изменилась. Вследствие глобального потепления центр инфраструктуры, ресурсов и экономической деятельности смещается в сторону Северного Ледовитого океана, а связывающие с ним моря от пролива Лаперуза и Охотского моря превращаются центральные морские пути мировой экономики. Для кораблей России, Японии, Китая и Республики Корея увеличилась вероятность прохождения через эти акватории. Курильские острова стали одним из важнейших мест на земном шаре с точки зрения обеспечения безопасности, поэтому Россия и Япония нуждаются в переговорах по вопросам безопасности и экономики, учитывая также и Китай.

– Что возможно еще сделать для Северных территорий помимо переговоров?

– Необходимо проводить совместные обсуждения по вопросам безопасности четырех островов, в самом широком смысле этого слова – это и общественная безопасность, и экономическая, и энергетическая, и экологическая безопасность. Когда речь заходит о территориях, то появляется ощущение тщетности, но, возможно, уже пришло время перейти на следующий этап. Четыре острова были изолированы «морем холодной войны», но сейчас они превратились в точку соприкосновения России и Японии. В особенности необходимо создавать совместные организации в трех сферах: землетрясения, энергетика и экология, например, между университетами и НКО обеих стран, не дожидаясь подписания мирного договора, проводить совместные исследования силами молодых ученых на основе безвизового обмена.

– Что сейчас думает президент Путин по поводу территориальных переговоров с Японией?

– В феврале этого года Путин представил доклад о внешней политике страны, по поводу Северных территорий в нем значилось: «Утвердить государственные границы России согласно международному законодательству». До этого словосочетание «международное законодательство» никогда не употреблялось. В прошлом Путин один за другим уладил территориальные споры с Китаем, Норвегией, Эстонией, Украиной. Тот факт, что такой лидер признает существование «большой проблемы между Россией и Японией» в вопросе Северных территорий, границы которых не утверждены по международному законодательству, имеет большое значение.

Оригинал публикации: 海境・ニッポン:第10回 国後島・色丹島 インタビュー 下斗米伸夫氏（法政大教授・ロシア政治）^[168]
Источник: inosmi.ru^[169] 08.2013

Язык: [русский](#)^[3]

Дата: [август 2013](#)^[4]

Теги: [Новости](#)^[5]

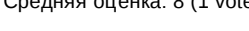
Раздел: [Геополитика](#)^[7]

[Азия](#)^[31]

[Восточная Азия](#)^[170]

Проблематика: [Проблематика](#)^[10]

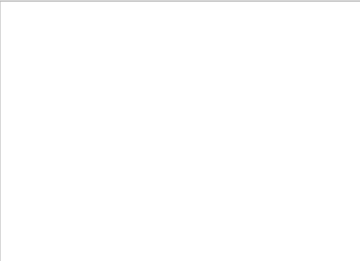
[Политическая](#)^[36]

Оценка статьи:  Средняя оценка: 8 (1 vote)

92 просмотра

СМИ узнали стоимость новых истребителей Су-30МК2 для Вьетнама^[171]

Опубликовано 22.08.2013 20:13 пользователем lu2k



Министерство обороны Вьетнама приобрело у России 12 новых истребителей Су-30МК2 за 450 миллионов долларов, сообщает РИА Новости со ссылкой на источник, близкий к переговорному процессу. В свою очередь ИТАР-ТАСС, ссылаясь на агентство AFP, сообщает, что истребители были проданы Вьетнаму за 450 миллионов евро (602,9 миллиона долларов). Официально стоимость самолетов для вьетнамских ВВС не раскрывается, хотя факт сделки подтверждается.

Контракт на поставку новых боевых самолетов Вьетнаму был подписан в середине августа 2013 года. Он стал третьим по счету соглашением на поставку вьетнамским ВВС истребителей марки «Су» (всего с 2004 года страна получила 24 Су-30МК2). По новому контракту, Вьетнам получит не только боевые самолеты, но и сопутствующее техническое имущество. Поставка будет осуществляться партиями в 2014-2015 годах.

В 2010 году сообщалось, что Вьетнам начал переговоры о поставке 20 истребителей Су-30МК2. При этом сроки подписания соглашения и дата начала поставок не уточнялись.

Источник: [ОРУЖИЕ РОССИИ](#)^[172] 08.2013

Язык: [русский](#)^[3]

Дата: [август 2013](#)^[4]

Теги: [Новости](#)^[5]

[Аналитика](#)^[14]

Раздел: [Геополитика](#)^[7]

[Россия](#)^[20]

[Азия](#)^[31]

[Юго-Восточная Азия](#)^[173]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[Экономическая](#) ^[37]
Предприятия ВПК (справочная информация): [Рынки вооружений](#) ^[65]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
46 просмотров

Законопроект об историческом оружии внесен в Госдуму ^[174]

Опубликовано 22.08.2013 20:28 пользователем lu2k

Как говорится в пояснительных документах к законопроекту, к историческому оружию будут относиться старинное оружие и патроны. Депутаты предлагают ввести запрет на использование "исторического оружия" для поражения цели, подачи сигналов, а также его ношения.

В Госдуму внесен законопроект, согласно которому предполагается ввести новый вид оружия — историческое, его можно будет носить только с историческими костюмами во время историко-культурных мероприятий, сообщили РИА Новости в аппарате нижней палаты парламента в четверг.

Авторами законопроекта выступили первый заместитель председателя комитета ГД по обороне Сергей Жигарев (ЛДПР) и член комитета Алексей Журавлев (ЕР). Соответствующие поправки предлагается внести в закон "Об оружии".

Как говорится в пояснительных документах к законопроекту, к историческому оружию будут относиться старинное (антикварное) оружие и старинные патроны.

"Тем самым "гражданское" и "историческое" оружие будет разделено. Гражданское оружие будет использоваться согласно его прямому назначению для поражения цели и/или подачи сигналов (охота, самооборона, спорт), а историческое — в культурных и образовательных целях", — отмечают авторы законопроекта.

Депутаты предлагают ввести прямой запрет на использование "исторического оружия" для поражения цели, подачи сигналов, а также его ношения. Согласно законопроекту, историческое оружие будет разрешено носить только с историческими костюмами во время историко-культурных либо иных мероприятий, проводимых органами власти, музеями и общественными организациями при согласовании с министерством культуры и МВД.

Источник: [РИА Новости](#) ^[175] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Политическая](#) ^[36]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
74 просмотра

Источник: индийская делегация в РФ обсуждает подводное кораблестроения ^[176]

Опубликовано 23.08.2013 06:53 пользователем lu2k

Индийская делегация во главе с вице-адмиралом Наделой Нираджан Кумаром прибыла в Санкт-Петербург, чтобы обсудить вопросы военно-технического сотрудничества в сфере подводного кораблестроения Индии и России.

Индийская делегация во главе с вице-адмиралом Наделой Нираджан Кумаром прибыла в Петербург, чтобы обсудить вопросы ВТС в сфере подводного кораблестроения, сообщил РИА Новости в четверг источник в военно-промышленном комплексе.

"С индийской стороны рабочую группу возглавляет вице-адмирал Надела Нираджан Кумар. Группа прибыла в Санкт-Петербург, чтобы обсудить вопросы военно-технического сотрудничества в сфере подводного кораблестроения Индии и России. Заседание рабочей группы плановое и было намечено задолго до взрыва на "Синдуракшаке", — подчеркнул собеседник агентства.

В заседании рабочей группы принимают участие представители Рособоронэкспорта, Военно-морского флота РФ, Минобороны, представители предприятий и поставщиков. В программе работы — посещение "Адмиралтейских верфей", добавил источник.

"Мы можем говорить о том, что обсуждаемый круг вопросов включает возможность второго ремонта подлодок проекта 877ЭКМ (по классификации НАТО — Kilo), участие России в тендере 75-I на закупку шести неатомных подлодок. Также обсуждается широкий круг вопросов по возможностям дополнительного участия России в усилении подводного флота Индии", — сказал представитель ВПК. Около полуночи 14 августа на борту построенной в России "Синдуракшак" произошли три взрыва, в результате которых подлодка затонула. Индийские СМИ сообщили, что военное руководство Индии рассматривает возможность взять в лизинг у России несколько дизель-электрических подводных лодок проекта 877 ЭКМ после инцидента с субмариной этого типа "Синдуракшак", чтобы не допустить резкого ослабления подводной составляющей флота.

Источник: [РИА Новости](#) ^[177] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
[Азия](#) ^[31]
[Восточная Азия](#) ^[170]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

70 просмотров

Кто защитит наше небо ^[178]

Опубликовано 23.08.2013 07:20 пользователем lu2k

Сорвать наземно-воздушно-космическую операцию противника сможет лишь новая система ВКО

Еще в 70-е годы XX века в СССР и США были созданы системы ракетно-космической обороны (РКО), предназначенные для обнаружения факта запуска межконтинентальных баллистических ракет, а также их перехвата с целью прикрытия отдельных стратегических районов. В Советском Союзе существовала единая ПВО страны. Сегодня бывшие достижения во многом утрачены.

Без завоевания превосходства в воздухе и космосе потенциальный противник не решится на применение сухопутных войск. Поэтому начальный период войн будущего будет состоять из серии массированных воздушно-космических ударов по важнейшим центрам государственного, военного, военно-промышленного значения, группировкам войск противовоздушной обороны, узлам и средствам связи, центрам боевого и административного управления, а также транспортным коммуникациям. Особое значение придается уничтожению в первом же ударе сил и средств противовоздушной (ПВО) или воздушно-космической обороны (ВКО).

Status QUO

С разделом Войск ПВО между Военно-воздушными силами (ВВС) и Ракетными войсками стратегического назначения (РВСН) и с последующими реорганизациями и обвальными сокращениями на рубеже XXI века наша ВКО практически перестала существовать. Не в лучшем положении оказалась и РКО. Сначала ее передали в РВСН, потом в Космические войска. При каждом таком переходе что-то неизбежно терялось.

В декабре 2011 года создан новый род войск – Войска ВКО. Однако как отмечают многие военные эксперты, этот сам по себе положительный шаг пока не привел к реализации поставленной в концепции ВКО цели – организовать боевые действия разнородных группировок войск в общей системе вооруженной борьбы под единым руководством, по единому замыслу и плану. Командование Войск ВКО в связи с недостаточностью прав не может решать подобные задачи. В ГШ ВС РФ отсутствуют элементы непрерывного слежения за складывающейся воздушно-космической обстановкой. Создание новой структуры Войск ВКО и их оснащение новыми ВВТ происходят медленно и не соответствуют масштабам возможной угрозы для страны. Единая система ПВО и ВС РФ распалась на пять самостоятельных частей – четыре системы ПВО военных округов и формирования Войск ВКО.

Образованная при этом система, в которую входят силы и средства ПВО и РКО видов ВС и родов войск, осталась слабоструктурированной. Между ее элементами нет необходимых связей. На стратегическом уровне очередным преобразованием не были восстановлены единое руководство и единая ответственность за организацию и ведение вооруженной борьбы со всеми силами и средствами воздушно-космического нападения (СВКН) противника над всей территорией России. В связи с этим принцип сосредоточения основных усилий на угрожающих воздушно-космических

направлениях не может выполняться с необходимой быстротой.

Истребительная авиация. Противодействие СВКН наиболее эффективно при уничтожении носителей до рубежа применения оружия. А рубеж этот по мере развития военных технологий отодвигается все дальше. Для своевременного перехвата стратегической авиации были созданы истребители с большим боевым радиусом – МиГ-31. Этот дальний истребитель-перехватчик с помехоустойчивой бортовой РЛС в сочетании с современной ЭВМ и новыми ракетами фактически является многоканальной системой оружия. Сформированные из этих самолетов передовые авиационные эшелоны должны были перехватить агрессора над акваторией Северного Ледовитого океана и сбить как можно больше носителей вне зависимости от их предполагаемого распределения по объектам удара. Сегодня боевой авиационный комплекс МиГ-31 фактически уничтожен.

СПРН. Космический эшелон обеспечивает только ограниченный контроль ракетопасных районов со значительными временными перерывами. Наземный эшелон осуществляет контроль со значительным разрывом сплошного радиолокационного поля на северо-восточном направлении.

Система ПРО боеготова, однако сроки эксплуатации огневых средств постоянно продлеваются и уже находятся за рамками гарантийного срока эксплуатации.

Построение зенитной ракетной обороны не эшелонировано, носит очаговый, объектовый характер. При этом группировки зенитных ракетных войск мирного времени способны обеспечить непосредственное прикрытие не более 59 процентов объектов Вооруженных Сил, экономики и инфраструктуры из утвержденного президентом РФ перечня объектов, подлежащих прикрытию от ударов с воздуха.

Проблемы

Неблагоприятное геостратегическое и географическое положение РФ, способствующее применению сил воздушно-космического нападения противника. Оно обуславливает предпочтительность именно воздушно-космического вторжения по сравнению с сухопутным. С другой стороны, указанные факторы затрудняют нам эффективное решение задач ПВО и ВКО. В этих условиях противник получит возможность наносить скоординированные по времени и пространству высокоточные удары практически по всем целям на территории России. Поэтому угрозы воздушно-космического нападения являются наиболее значимыми в общей системе военной безопасности России.

Отсутствует единое централизованное управление силами и средствами ПВО или ВКО. Каждое очередное мероприятие, как правило, эффективность управления войсками (силами) по отражению агрессии из воздушно-космической сферы не повышало. На оперативном и тактическом уровнях управление формированиями ПВО объединений ВВС и ПВО, истребительной авиации, войсковой ПВО и сил ПВО флота остается практически автономным. В таких условиях невозможно реализовать комплексное применение различных сил и средств как ПВО, так и ВКО, а также принципы сосредоточения основных усилий на защите важнейших объектов РФ и на прикрытии основных группировок войск (сил) и объектов ВС.

Требуют уточнения некоторые концептуальные положения. В частности, основные объекты управления имеют разную степень автоматизации. Стратегические системы ВКО (СПРН, СККП, ПКО) функционируют в едином контуре боевого управления в соответствии с реализованными боевыми алгоритмами. Управление средствами СПРН и ПРО осуществляется полностью автоматически. А управление СККП, ПКО, ПВО автоматизировано частично в зависимости от решаемых задач. При сохранении преемственности основных систем ВКО необходимо осуществить объединение разнородных подсистем управления в единую АСУ ВКО, для чего требуется проведение специальной КНИР. Ее результатом должны быть четкие научно обоснованные выводы по организационным и техническим мерам объединения разнородных подсистем управления в единую АСУ ВКО при сохранении преемственности основных систем ВКО.

Созданные Войска ВКО организационно объединили часть сил и средств ПВО, силы и средства РКО и должны были выработать способы их совместного управления и применения. Однако этого пока не произошло. Главными причинами, на взгляд экспертов, являются отсутствие стратегического командования (органа управления), имеющего не только обязанности, но и права организовать боевые действия разнородных (разнородных) группировок войск (сил); уход специалистов из органов военного управления ВС РФ, имеющих представление, что такое система ВКО; борьба за право управлять силами и средствами ВКО даже тех структур, которые не представляли себе все многообразие и сложность содержания боевых действий в воздушно-космической сфере («хотели, как лучше, а получилось, как всегда»), при этом существующие проблемы усугубились и появились новые; отсутствие лиц, отвечающих за организацию исследований в области создания системы ВКО и способных выработать пути решения проблем системы управления, объединяющей частные подсистемы в единое целое; в ГШ отсутствуют элементы непрерывного слежения за складывающейся воздушно-космической обстановкой и оперативного управления силами и средствами ВКО; созданное командование Войск ВКО также не может решать эти задачи по своему статусу рода войск.

Нет замены уничтоженному комплексу МиГ-31. Сначала остановили выпуск двигателя к нему, а затем и изготовление самого самолета. В дальнейшем все попытки возобновления его производства наткнулись на какую-то непреодолимую стену. А ведь это всепогодный, высотный, тяжелый истребитель-перехватчик, не имеющий аналогов в мире, в который во времена СССР были вложены огромные средства. Его модификации – МиГ-31М (боевая нагрузка почти 16 тонн) и МиГ-31Д (работавший по космосу – прикреплялась ракета весом около пяти тонн, внутри которой находились четыре ракеты для уничтожения спутников или выведения на орбиту своего спутника весом до 200 килограммов) действительно уникальны. Он мог стать основной ударной силой ВКО, способной завоевать господство в воздухе. Заверения же руководства Министерства обороны и ВВС в том, что многофункциональные истребители – серийный Су-35 и разрабатываемый ПАК ФА смогут полностью заменить МиГ-31 при перехвате современных летательных аппаратов вероятного противника, вызывают обоснованные сомнения. Эти самолеты неспособны конкурировать с ним по ключевым высотно-скоростным характеристикам – скороподъемности, крейсерской скорости сверхзвукового полета, потолку высоты, грузоподъемности.

В настоящее время в России реально имеют место ведомственная система ПВО и автономная система РКО. В первой силы и средства ПВО разделены по видам ВС и родам войск ВВС и выполняют свои особые задачи. В каждом виде ВС или роде войск организуется противовоздушная оборона своих специфических объектов: командования Войск ВКО и объединений ВВС и ПВО организуют в границах своей ответственности оборону объектов страны (высших органов государственного и военного управления, стратегических ядерных сил, энергетики, инфраструктуры, военной промышленности, экологически потенциально опасных и других объектов), командования войсковой ПВО организуют в рамках общевоинских операций оборону группировок СВ, командования флотов – сил флота. В связи с этим контроль воздушного пространства Российской Федерации на малых высотах осуществляется только на 33 процентах территории страны, на больших высотах – на

51 проценте территории. Протяженность радиолокационно-контролируемых участков госграницы России составляет: на малых высотах – 23 процента, на средних и больших – 59. Как следствие в случае войны США могут за первые часы противостояния уничтожить 80–90 процентов российских СЯС.

Актуальные задачи

Включить в единый контур боевого управления ВКО истребительную авиацию. В военных округах она находится не в составе бригад ВКО, а в составе авиабаз. Агрессор всегда обладает инициативой в выборе времени и направления ударов. Преодолевать систему ПВО он будет там, где ему выгодно, в частности на направлениях, наиболее слабо прикрытых зенитными ракетными средствами, причем на узких участках фронта. Поэтому в отражении налетов примет участие лишь тот зенитный ракетный комплекс, который находится в полосе прорыва. В такой ситуации только истребительная авиация может выполнить быстрый маневр, сосредоточив свои силы на угрожаемом направлении, и тем самым перекрыть ошибки прогнозирования возможных действий противника.

Восстановить эксплуатацию МиГ-31. Эти боевые авиационные комплексы совместно с самолетами-заправщиками, комплексами радиолокационного дистанционного наблюдения позволили бы решить задачу ВКО на северном и восточном стратегических воздушно-космических направлениях, не создавая наземной оборонительной инфраструктуры и группировок сил ВКО; сформировать передовой рубеж системы ПВО-ПРО на угрожаемых направлениях до рубежа пуска крылатых ракет воздушного и морского базирования, то есть за 3–3,5 тысячи километров от государственной границы; прикрыть самолеты дальней и морской ракетноносной авиации от действий истребителей противника в удаленных районах и прикрывать свои корабельные группировки (в том числе и подводных лодок) от ударов с воздуха при развертывании в дальних океанских и морских зонах.

Создать оперативно-стратегическую группировку войск (ОСГВ) ВКО, в которой:

1. Командующий ОСГВ ВКО подчиняется непосредственно Верховному главнокомандующему.
2. Все действия по использованию и применению ОСГВ ВКО согласуются с ГШ ВС РФ, при необходимости привлекаемые войска дополняются другими силами и средствами МО.
3. Созданная подсистема получения разведывательной и иной информации о противнике позволяет использовать все государственные структуры, занимающиеся разведкой, иметь данные о воздушно-космическом противнике, его перемещениях и сосредоточениях на угрожаемых нашей стране направлениях. Сам командующий ОСГВ ВКО становится членом Совета безопасности РФ.
4. Подсистемой сбора и обработки полученная разведывательная и иная информация о воздушно-космическом противнике анализируется, оценивается и выдается командующему ОСГВ в виде рекомендаций и решений на применение сил.
5. Штабы и подразделения ОСГВ ВКО, находящиеся в местах дислокации штабов командований военных округов и их войск, постоянно согласовывают свои действия между собой, проводят совместные учения, несут боевое дежурство, то есть взаимодействуют с другими силами и средствами ВС по вопросам ПВО-ПРО-ПКО.
6. При получении данных о подготовке и сосредоточении сил и средств воздушно-космического нападения противника на угрожающих направлениях по решению командующего ОСГВ ВКО производится переброска подразделений из военных округов, а по согласованию с ГШ ВС РФ – и дополнительных сил и средств МО на направления сосредоточения СВКН противника для отражения нападения, а при необходимости и нанесения упреждающего удара. Оперативность и внезапность действий ОСГВ ВКО становятся главными факторами преимущества наших мероприятий над действиями противника – сосредоточением авианосцев и подводных лодок, перемещением авиации к нашим границам.
7. Военная академия ВКО имени Маршала Советского Союза Г. К. Жукова (Тверь), включившая в себя функции 2-го ЦНИИ МО, становится головной научно-исследовательской организацией по исследованию военно-теоретических, военно-технических, военно-экономических проблем и кузницей кадров для ОСГВ ВКО.
8. Управление заказа военной техники совместно с ВПК обеспечивает поставки новейших ВВТ для ОСГВ ВКО, проводит испытания и включение в боевой состав.
9. Министерство обороны и ГШ ВС РФ занимаются своими функциями и задачами, сформулированными в Военной доктрине, не отвлекаясь на постоянное реформирование ВС, приводящее их к плачевному состоянию и значительному отставанию России в боевом и численном составе сил, оснащенных обычным оружием, от армий основных зарубежных государств и военных блоков.

С учетом изложенного значительно легче подготовить закон о создании новой системы ВКО и указ президента о введении в действие ОСГВ как самостоятельной структуры в составе ВС РФ. Сегодня нет достаточных военных сил и необходимых государственных ресурсов для создания сплошных зон радиолокационной разведки, средств поражения и подавления на всей территории страны. Поэтому невозможно прикрыть системой ВКО от ударов СВКН все стратегические объекты. Эту задачу надо оставить ВС. Предназначение ОСГВ ВКО как основного элемента в структуре стратегических оборонительных сил (СОС) – обеспечение устойчивости стратегических ударных сил (СУС), представленных в первую очередь ядерной триадой наземного, морского и воздушного базирования. Для достижения этой цели ОСГВ ВКО должна решать следующие основные задачи: ведение разведки воздушно-космической обстановки, вскрытие начала воздушного, ракетного и космического нападения, оповещение о нем органов государственного и военного управления РФ, отражение воздушно-космического нападения.

Систему ВКО необходимо создавать по территориальному принципу, но с централизованным управлением ее силами в масштабе страны, а не отдельных объектов с возможностью оперативной переброски войск в любую точку нашей страны или за ее пределы. Созданная система должна находиться в высших степенях боевой готовности (ВСБГ) уже в мирное время, чтобы постоянно быть способной к отражению внезапных ударов воздушно-космического противника (без всякой перестройки как самой системы ВКО, так и ее системы управления. Именно поэтому ОСГВ ВКО нужно формировать преимущественно войсками постоянной боевой готовности.

Критериальным значением показателя нанесенного ущерба воздушно-космическому противнику является не пороговое, а максимально возможное число (или доля) уничтоженных СВКН. Именно по

такому критерию следует сравнивать возможные способы ведения боевых действий и выбирать лучший из них. Изложенный выше подход к созданию системы ВКО пересматривает саму концепцию защиты государства от воздушно-космической агрессии. Теперь не надо размазывать систему ВКО по всем потенциально возможным объектам, имеющим высокую экономическую, политическую, военную значимость. И не надо создавать ВКО всей территории страны. Да это и невозможно. В начальной фазе вооруженной борьбы, как это ни звучит непривычно, все другие войска и силы, все другие действия, проводимые на земле, в море, с воздуха, будут обеспечивающими по отношению к силам и мероприятиям, составляющим главное содержание первого и основного этапа современной крупномасштабной войны. Силы и средства ОСГВ ВКО, выполнив свою основную задачу, таким образом, делают самое главное – создадут перелом в войне.

Автор: Александр Тарнаев,
член Комитета Государственной думы по обороне
Источник: Военно-промышленный курьер ^[179] 08.2013
Опубликовано в выпуске № 32 (500) за 21 августа 2013 года

Язык: русский ^[3]
Дата: август 2013 ^[4]
Теги: Новости ^[5]
Аналитика ^[14]
Вооруженные силы ^[19]
Раздел: Геополитика ^[7]
Россия ^[20]
Проблематика: Проблематика ^[10]
Военно-техническая ^[11]
Виды и рода войск: Военно-воздушные силы ^[57]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
82 просмотра

Ученые придумали интернет, но не имеют права им пользоваться. Пора это изменить. ^[180]

Опубликовано 23.08.2013 08:25 пользователем an2k

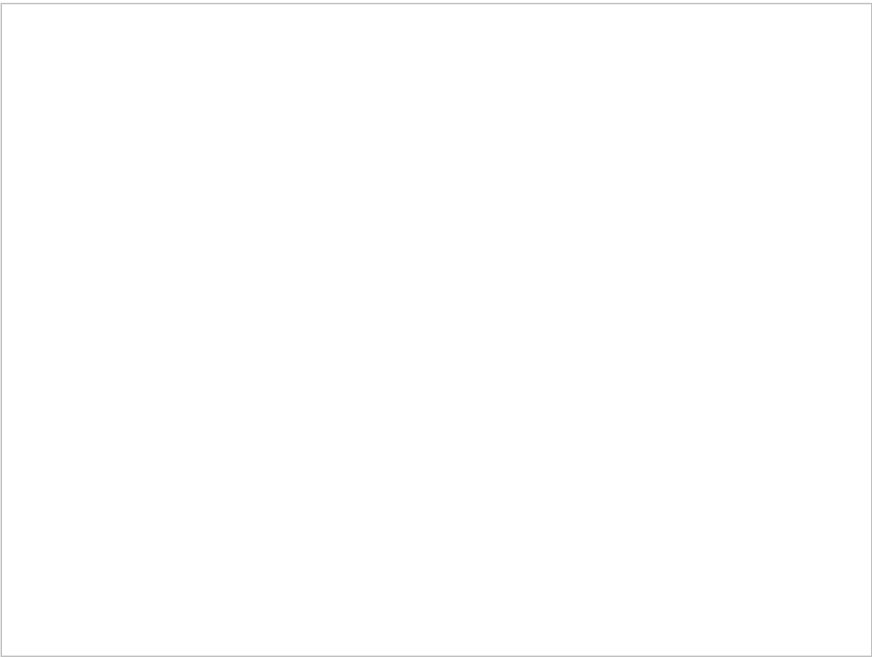


Рисунок с сайта <http://readnote.ru/page/78/> ^[181]

Ссылки

Обзор британской науки за 350 лет:
Прошлое - <http://trailblazing.royalsociety.org/> ^[182]
Будущее - <http://royalsociety.org/further/> ^[183]

Хабр о научных журналах
<http://habrahabr.ru/post/189944/> ^[184]
<http://habrahabr.ru/post/190046/> ^[185]
<http://habrahabr.ru/post/190024/> ^[186]

Цитаты из хабра

Существующая схема государственного финансирования исследований и последующей публикации их результатов в научных журналах сложилась во времена Исаака Ньютона и успешно решала проблемы науки XVII века.

Начиная с 1960-х годов, частные компании начали выкупать научные журналы и получать несправедливую выгоду из авторского права на научные статьи. Это уже привело к панике в рядах небогатых университетских библиотек. Но ещё большая проблема — ученые не могут полностью использовать возможности для сотрудничества и распространения знаний, которые даёт интернет.

Разрушительный эффект от этого «не поддаётся никаким измерениям и оценкам, — утверждает Тони Жмайель — мы не знаем, какие открытия могли бы быть совершены и какие проблемы могли бы быть решены, если бы знания не оказались заперты за высокими финансовыми заборами. Представьте себе, что было бы, если бы Тим Бернерс-Ли не выложил бы свои разработки Всемирной паутины в открытый доступ, или запатентовал их?»

Сторонники открытой науки приводят веские факты в пользу того, что чрезмерная важность, которая придаётся публикациям в научных журналах приводит к излишней секретности, приукрашиванию и подгонке результатов и замедлению научного прогресса. Только изменение культуры и появление ощутимых поощрений за открытость поможет создать новую систему более открытого сотрудничества.

Интернет был создан для того, чтобы помочь учёным делиться плодами своего труда. К сожалению, учёные начинают пользоваться его возможностями с большим опозданием.

...

Практики, сложившиеся в XVII веке, тормозят науку в XXI.
Организация научной работы, то, как мы ей занимаемся, в ближайшие 20 лет изменится сильнее, чем за прошедшие 300.

Конец цитат

Ссылки

Открытая наука - http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%82%D0%BA%D1%80%D1%8B%D1%82%D0%B0%D1%8F_%D0%BD%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%B0 ^[187]

Примеры открытых научных изданий:
<http://www.plosone.org/> ^[188]
<http://www.plos.org/> ^[189]
<http://arxiv.org/> ^[190]

Я думаю, вполне реально на сайте <http://vestnik.mgimo.ru> ^[191] (официальный сайт журнала "Вестник МГИМО") открыть несколько сервисов для тех ученых, которые не боятся публиковать свои идеи, результаты исследований, проводить прямо на сайте исследования, что называется в открытую. Как один из разработчиков этого сайта, могу сказать, что это не просто, а очень просто сделать. Если я сегодня получу такую команду - завтра большая часть технической работы будет сделана (80%).

Со времен Ньютона и Гука вопросы воровства идей обострились настолько, что стали параноидальным кошмаром для многих ученых. Однако, на мой вкус, это довольно простая проблема. Достаточно просто придать сайту статус СМИ, аффилированного с ВАКовским журналом (процедура получения такого статуса уже запущена) и все, что будет на нем публиковаться, включая блоги и мысли высказанные в комментариях к статьям коллег, будут автоматически авторизованы, эта авторизация признана официальной, а гарантией этого служит авторитет журнала, его издателя (МГИМО МИД России), редакции и главного редактора (академик А.В.Торкунов).

Есть такое слово **Краудсорсинг** (википедия: <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%83%D0%B4%D1%81%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%B3> ^[192]).
Поверьте это не больно ☐

Этому слову, как и смайликам, есть место в науке или, как минимум, на сайте научного журнала.

Программисты давно юзают и то и другое, более того мы это все и придумали. И называется у нас эта штука: опенсорс (open source), т.е. открытые исходники (исходный код программ). Мы просто наплевали на корпоративную этику, которая гласит: "Сам воруй, а другим не давай.". (Все же знают, что главные деньги и Бил Гейтс, и Стив Джобс сделали на украденных из лаборатории Ксерокса в Паоло-Альто технологии графического интерфейса, управляемого с помощью мыши.) Мы просто обмениваемся кодом и идеями, как делали это задолго до рождения Микрософта и Эпла.

Социализация создания программного кода родилась в среде ученых, которые всегда общались - перепиской французских, немецких, английских ученых 17-19 веков можно зачитываться и сейчас, а тогда эти письма служили, одновременно, и гарантией научного приоритета. Принцип "разделяй и властвуй" - сработал и здесь. (Какие подлые твари все-таки есть среди людей - ведь богом дан разум разве для изобретения таких штук?)

Как и когда самые умные люди планеты стали служить пушечным мясом самым жадным - разговор отдельный (для историков). Однако сегодня такой необходимости больше нет. Сегодня людей, даже и в госаппарат и в бизнес отбирают не по количеству регалий, а по реальным знаниям и умениям и соответственно им платят, так что голод уже не причина. (Имею в виду тех, кто действительно делает дело. Других везде тоже полно.)

Сегодня существует фриланс, СПО, Web 2.0 (не технологии это, а социальные явления), пора и науке выбирать на эту, ясно ведь, столбовую дорогу. 21 век наконец наступает, как всегда, с небольшим отставанием от календаря.

Теги: [Новости](#) ^[5]
Эксклюзивный материал: [Эксклюзив](#) ^[53]
Ссылки:
[Немченко Александр Борисович](#) ^[193]
[Блог пользователя an2k](#) ^[54] 118 просмотров

Одним «МиГом» ^[194]

Опубликовано 23.08.2013 10:35 пользователем lu2k



Военные предпочли проверенные истребители новым «тридцать пятым»

Развитие проекта перспективного российского истребителя МиГ-35, еще в начале лета 2013 года казавшееся вполне определившимся, вновь оказалось под вопросом. Вместо ожидавшегося подписания контракта на поставку 37 новых самолетов Министерство обороны России решило перенести покупку истребителей на три года и договорилось о приобретении 16 МиГ-29СМТ. Очередной перенос сроков поставки МиГ-35 в войска показал, что военные, похоже, мало заинтересованы в покупке нового истребителя, предпочитая заказывать проверенные временем машины типа МиГ-29.

Изначально Министерство обороны России планировало приобрести первую партию из 20-30 МиГ-35 еще в 2009 году, когда компания «Сухой» получила первый контракт на поставку 48 новых тяжелых истребителей Су-35. Тогда же утверждалось, что уже к 2015 году в составе ВВС России будут сформированы две авиационные эскадрильи, укомплектованные истребителями МиГ-35. Но соглашение так и не было подписано. Позднее о скором приобретении нового самолета военные заявляли еще несколько раз, утверждая, что первые боевые самолеты нового типа начнут поступать в войска уже в 2014 году.

Вообще, казалось, что интерес Министерства обороны к МиГ-35 на протяжении последних почти десяти лет (истребитель начали разрабатывать в первой половине 2000-х годов, а его выкатка состоялась в 2007 году) развивался по синусоиде — взлетал до максимума, затем падал до нуля и поднимался вновь. Ряд экспертов предполагали, что новизна ряда технических решений, использованных в МиГ-35, заставляет российских военных тщательнее изучать самолет. При этом утверждалось, что решение о закупке новых истребителей Минобороны примет после подведения итогов индийского тендера MMRCА на поставку 126 многофункциональных боевых самолетов. В этом конкурсе МиГ-35 участвовал и в 2011 году проиграл.

Обнадеживающие вести в июне 2013 года принес генеральный директор РСК «МиГ» Сергей Коротков, заявивший, что в июне-июле текущего года будет подписан контракт на поставку ВВС России 24 МиГ-35. Позднее стало известно, что вероятный контракт должен был предусматривать поставку 37 новых боевых самолетов на общую сумму в 37 миллиардов рублей. Госпрограмма вооружений России предполагает закупку до 2020 года 72 МиГ-35. После заявления Короткова судьба МиГ-35 казалась вполне определившейся: стало ясно, что истребители начнут поступать в войска, а РСК «МиГ», задолжавший кредиторам по итогам 2011 года 45 миллиардов рублей, сможет, наконец, поправить свое шаткое финансовое положение.

Однако в середине августа 2013 года стало известно, что Министерство обороны перенесло подписание контракта по МиГ-35 на три года. Как писала газета «Коммерсантъ», такое решение было принято под давлением Министерства финансов России, предложившего военным перенести часть расходов, выделенных в рамках госпрограммы вооружений на 2014-2016 годы, на период после 2016 года. Из всех реализуемых военных программ Министерство обороны России решило повременить именно с МиГ-35. При этом военное ведомство договорилось с РСК «МиГ» о поставке 16 новых истребителей МиГ-29СМТ за 16 миллиардов рублей до 2016 года. Контракт на поставку МиГ-29СМТ планируется подписать в самое ближайшее время.

21 августа с официальным заявлением о переносе сроков закупки МиГ-35 выступил заместитель министра обороны России Юрий Борисов. По его словам, такое решение приняли не из-за позиции Минфина, а из-за неготовности российской промышленности выполнить крупный заказ на поставку сразу 37 самолетов. Позднее этот же тезис повторил вице-премьер России Дмитрий Рогозин в интервью газете «Коммерсантъ»: «Президентом решение принято одно: отдельные задания госпрограммы вооружения могут смещаться вправо только в случае неготовности промышленности их исполнить в установленные сроки, но сама программа, объем выделенных на нее средств не подлежат пересмотру».

Такое объяснение сложившейся ситуации кажется вполне исчерпывающим. Действительно, для серийного производства боевых самолетов нового типа необходимо развернуть и отладить производство, приписать к нему военных представителей, наладить взаимодействие с субподрядчиками... Учитывая, что даже мелкосерийное производство МиГ-35 еще не налажено, выполнить контракт на поставку 37 истребителей такого типа за несколько лет будет сложно. Тем не менее, не ясно: почему при якобы активном интересе военных к МиГ-35, Министерство обороны решило отложить весь контракт на период после 2016 года, а не разбить его по частям и купить, допустим, 16 самолетов такого типа сейчас?

Источник «Коммерсанта» в Министерстве обороны России заявил, что три года, на которые отсрочен контракт, отведены «МиГу» для того, «чтобы спокойно и без спешки доработать самолет, подготовить его к запуску в серию». Мол, пусть промышленность готовится, а контракт на поставку 16 МиГ-29СМТ ей дан, как говорится, «для поддержания штанов». Однако размещение пусть и небольшого контракта на поставку новых МиГ-35 позволило бы оперативнее довести самолет до ума и отладить его серийное производство, постепенно увеличивая ежегодный выпуск таких истребителей. Этот же договор позволил бы увеличить загрузку производства РСК «МиГ», обладающей портфелем заказов на самолеты пока только до 2016 года (включая и иностранные контракты).

В качестве еще одного объяснения сложившейся ситуации источники в оборонно-промышленном комплексе назвали затянувшуюся работу по предоставлению и обоснованию расчетно-калькуляционных материалов по МиГ-35. Из-за этого правительство России не смогло подписать распоряжение, которое бы определило РСК «МиГ» единственным исполнителем потенциального контракта на поставку истребителей нового типа.

На самом деле история с МиГ-35 может оказаться более простой, чем сплетение финансово-бюрократических проволочек и нерадивости промышленников. Дело в том, что и МиГ-35, и МиГ-29СМТ представляют собой глубокую модернизацию МиГ-29. Разница заключается лишь в объеме произведенной модернизации: МиГ-29СМТ немного проще «тридцать пятого». При этом с модернизированным «двадцать девятым» ВВС России хорошо знакомы — на их вооружении с 2008 года стоят 28 МиГ-29СМТ, от которых ранее отказался Алжир. Перед поставкой в войска эти самолеты прошли дефектовку, ремонт и доработку под российские требования.

Имеющиеся наработки уже позволяют устанавливать на МиГ-29СМТ реактивные двигатели с управляемым вектором тяги, а со временем позволят и радары «Жук-А» с активной фазированной антенной решеткой. Часть технологий, включая и бортовое радиоэлектронное оборудование, используемое в МиГ-29СМТ, применяется и в МиГ-35. Таким образом, в ближайшие несколько лет военные могут получить истребитель, который практически не будет уступать по своим возможностям «тридцать пятому», но стоить будет дешевле. При этом проект МиГ-29СМТ привлекателен еще и тем, что по нему можно модернизировать уже имеющиеся в составе ВВС России МиГ-29.

Учитывая перипетии, с которыми в последние годы сталкивается проект МиГ-35, однозначно утверждать, что новый самолет в конечном счете поступит на вооружение ВВС России, невозможно. Основную ставку российские военные, похоже, сделали на развитие парка тяжелых истребителей типа Су-27, Су-30, Су-35 и Т-50 (ПАК ФА) в составе ВВС и легких палубных МиГ-29К/КУБ в составе ВМФ. Каплю оптимизма в проект МиГ-35 добавляет лишь обещание президента России Владимира Путина о скорых поставках истребителей такого типа в войска, прозвучавшее в апреле 2013 года во время «прямой линии». Да и оно в свете отсроченного контракта выглядит уже как-то призрачно.

Автор: Василий Сычев

Источник: lenta.ru [195] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Аналитика](#) ^[14]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
 [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
79 просмотров

Минобороны получило первый самолет наблюдения ^[196]

Опубликовано 23.08.2013 10:47 пользователем lu2k



Вооруженные силы России приняли в опытную эксплуатацию первый самолет наблюдения Ту-214ОН, получивший регистрационный номер RF-64519. Об этом, как сообщает ИТАР-ТАСС, заявил генеральный директор концерна радиостроения «Вега» Владимир Верба. По его словам, решение о передаче самолета войскам было принято по итогам государственных испытаний Ту-214ОН.

Строительство самолета велось в интересах Министерства обороны России с начала 2000-х годов, уточняет блог bmpd. Его производством занималось Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова, о оснащении самолета необходимым радиоэлектронным оборудованием произвел концерн «Вега». Ту-214ОН выполнил первый полет в июне 2011 года, а его сдача Вооруженным силам изначально планировалась на конец 2011 года.

Ту-214ОН является модификацией пассажирского самолета Ту-214, доработанный для ведения наблюдения над территорией США и Канады по договору «Открытое небо». В настоящее время ведется строительство второго такого самолета наблюдения.

Договор «Открытое небо» был подписан в мае 2001 года. По условиям соглашения, страны-подписанты имеют право выполнять наблюдательные полеты над территориями друг друга и вести контроль военной инфраструктуры. В настоящее время Россия использует для наблюдательных полетов самолеты Ан-30Б и Ту-154М.

Источник: [lenta.ru](#) ^[197] 08.2013

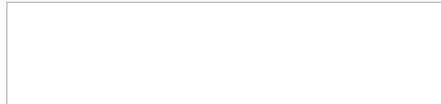
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
 [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

1 просмотр

Первый шаг к авианосному флоту ^[198]

Опубликовано 23.08.2013 11:24 пользователем lu2k



Первый авианосец (АВ) собственной постройки «Викрант» проекта 71 (Р-71) будет сдан флоту не ранее 2020 года. Хотя ряд источников сообщает о том, что полной боеготовности корабль достигнет к 2018-му, представители ВМС Индии полагают: более вероятной датой сдачи корабля флоту является именно 2020 год, поскольку «Викрант», решение о строительстве которого было принято правительством в январе 2003-го, готов пока только на 30 процентов.

Спуск недостроенного корпуса корабля на воду с задержкой почти на четыре года состоялся 12 августа на государственном CC3 Cochin Shipyard Limited (CSL) в городе Кочи (Kochi) на юге Индии. Первый авианосец индийской постройки получил обозначение IAC-1 (Indigenous Aircraft Carrier). Его корпус, закладка которого прошла 28 февраля 2009 года, был выведен из сухого дока и затем пришвартован к пирсу для монтажа трубопроводов и кабельных сетей, после чего корпус корабля снова будет помещен в сухой док для установки главной энергетической установки (ГЭУ), гидравлических систем, генераторов, редукторов. По завершении монтажа этого оборудования начнутся работы по ангарной палубе для летательных аппаратов, помещениям для экипажа – 1400 человек, котельному отделению, полетной палубе и установке систем вооружения, а затем компания-строитель приступит к ходовым испытаниям. Хотя Министерство обороны Индии утверждает, что испытания намечены на 2016-й, источники в ВМС сообщают о реальной готовности их провести не ранее чем в 2018–2019 годах.

Текущее состояние

Программа авианосца «Викрант» столкнулась не только с задержкой его строительства, но и с ростом стоимости. Если в 2003 году, когда проект создания корабля был одобрен, его стоимость – около 500 миллионов долларов, то в настоящее время общие затраты на авианосец с учетом вооружения и авиакрыла могут превысить пять миллиардов.

Как сообщил пресс-секретарь ВМС Индии командер Сатиш, затраты на строительство «Викранта», которое для национальной кораблестроительной промышленности стало сложной комплексной задачей, без учета систем вооружения и авиакрыла могут превысить 2,2 миллиарда долларов. Со слов пресс-секретаря, IAC-1 введут в строй в 2018 году, хотя, когда в 2009-м состоялась закладка корабля, предполагалось передать его ВМС Индии в 2014–2015 годах. «В связи с задержкой поставок некоторых механизмов из западных стран, которые произошли на этапе строительства корабля до его спуска на воду, первый этап спуска задержан почти на три года, – подчеркнул он. – Теперь расчетный срок поставки корабля перенесен на 2018-й».

До начала ходовых испытаний на авианосце будут установлены израильский зенитный ракетный комплекс (ЗРК) «Барак», многофункциональная РЛС, система обороны на последнем рубеже А630, боевая информационно-управляющая система (БИУС). По информации ВМС Индии, корабль оснастят системой противолодочной обороны (ПЛО). Все бортовые системы корабля интегрированы в единый комплекс через БИУС. Длина корабля – 262 метра, ширина – 56, осадка – 12. Состав авиакрыла – около 30 летательных аппаратов, включая самолеты и вертолеты. Водоизмещение – 37 500 тонн. Скорость полного хода – 28 узлов. Дальность плавания – 7500 миль при скорости хода 18 узлов. Его экипаж (без учета личного состава авиакрыла) будет состоять из 1400 матросов и 160 офицеров. Конфигурация авианосца с носовым трамплином предусматривает короткий взлет и посадку с помощью аэрофинишера STOBAR (Short Take-Off But Arrested Recovery). На корабле смогут базироваться 20 самолетов, включая палубные истребители МиГ-29К и легкие боевые самолеты «Теджас» Mk 2, а также десять вертолетов различных типов.

Всего ВМС Индии планируют иметь в составе флота три авианосца. Ожидается решение о начале строительства второго индийского АВ IAC-2 среднего класса, водоизмещение которого на 20 тысяч тонн превысит водоизмещение IAC-1 и составит более 60 тысяч тонн. Пока этот корабль находится в стадии проектирования, однако уже известно, что он будет оснащен полетной палубой с катапульты.

Несмотря на задержку реализации программы и рост ее стоимости, официальные лица ВМС Индии и аналитики сходятся в том, что страна может самостоятельно строить авианосцы, а не импортировать их. «Получить современные авианосцы на рынке военно-морской техники не так просто. Наш опыт с «Викрамадитьей» является подтверждением», – полагает главный аналитик «Обсервер рисерч фаундейшн» Пробал Гош. По его мнению, ВМС должны в настоящее время сконцентрировать свои усилия на авианосце IAC-2 и приступить к его строительству как можно быстрее. «Индия не должна рассматривать вариант приобретения авианосца за рубежом. Возможна собственная разработка такого корабля при иностранном участии, а также при условии передачи технологий в определенных областях, в которых индийские специалисты не имеют соответствующего опыта и научно-технического задела», – заявил вице-президент «Нэшнл маритайм фаундейшн» Антил Джай Сингх.

Планы применения

Наличие трех авианосцев позволит ВМС Индии организовать базирование двух из них на каждом побережье страны в составе авианосных ударных групп (АУГ), в то время как третий корабль может находиться в ремонте или использоваться для выполнения других задач, включая обучение личного состава.

Не является секретом намерение Индии построить авианосец с ядерной силовой установкой (ЯСУ). «В настоящее время мы изучаем все варианты этого проекта, связанные с вооружением атомного авианосца, базированием на нем палубной авиации, а также элементами его силовой установки. Эксперты не исключают возможности установки на авианосце ЯСУ», – цитирует заместителя командующего ВМС вице-адмирала Дхована индийская газета «Таймс оф Индия». По его словам, в составе ВМС Индии планируется создание трех АУГ – по одной для западного и восточного флотов и третьей в резерве. Первую из них возглавит авианосец «Викрамадитья», который должен войти в состав индийских ВМС в конце текущего года. Его оснастят палубными истребителями МиГ-29К/КУБ российского производства. Первый индийский авианосец собственной постройки «Викрант» войдет в состав второй АУГ.

«Разработка и строительство авианосцев сопряжены с большими трудностями. В мире только четыре страны – Россия, США, Франция и Индия способны строить такие корабли водоизмещением более 40 тысяч тонн. «Викрант» – первый индийский авианосец, поэтому испытания продлятся более года», – сообщил Дхован.

По оценкам экспертов, стоимость постройки одного среднего авианосца с ЯСУ может составить десять миллиардов долларов. Ранее о планах по строительству атомного авианосца корабля уже заявлял Китай, с которым у Индии сохраняются напряженные отношения. В настоящее время в составе ВМС Индии находится только один авианосец британской постройки – «Вират», который построен в 1959 году и приобретен Индией в 1987-м. Корабль имеет значительный физический износ и будет списан через несколько лет.

Справка «ВПК»

Национальную программу строительства двух авианосцев приняли в Индии в 1988 году. Разработка проекта с перерывами осуществлялась Управлением военно-морского проектирования ВМС с 1989-го, однако фактическая полномасштабная разработка проекта 71 по программе Air Defence Ship (ADS), переименованной затем в IAC, была начата в 1999 году. В проектировании корабля принимали активное участие российское ОАО «Невское проектно-конструкторское бюро», а также итальянское судостроительное объединение Fincantieri. Проект был формально утвержден в январе 2003-го. Подготовительные работы на CSL начались в 2008 году, закладка состоялась 28 февраля 2009 года.

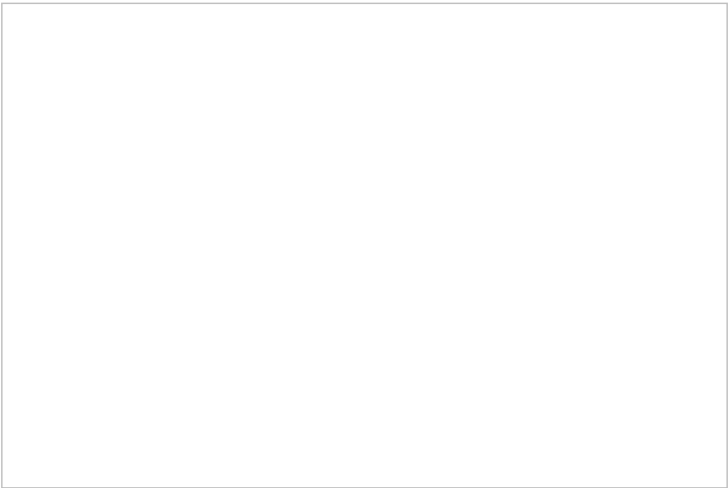
Николай Новичков,
главный редактор Агентства АРМС-ТАСС
Источник: [Военно-промышленный курьер](#) ^[199]
Опубликовано в выпуске № 32 (500) за 21 августа 2013 года

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Азия](#) ^[31]
[Южная Азия](#) ^[35]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[Экономическая](#) ^[37]
Виды и рода войск: [Военно-морской флот](#) ^[200]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
85 просмотров

Характеристики новых авиационных ракет улучшены вдвое ^[201]

Опубликовано 23.08.2013 13:03 пользователем Михаил Симутов



Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» (КТРВ) на прошлом Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2011 представила 15 образцов авиационных ракет, вызвавших большой интерес.

К настоящему времени в корпорацию вошла военно-промышленная компания «Научно-производственное объединение машиностроения» (ВПК «НПО машиностроения», г. Реутов), которая включает в себя ряд предприятий, расположенных главным образом на Урале. Как изменилась деятельность компании после ее нового укрупнения, с чем выходят на МАКС-2013 предприятия корпорации, спросил корреспондент «НВО» Виктор МЯСНИКОВ генерального

директора корпорации «Тактическое ракетное вооружение» Бориса Викторовича ОБНОСОВА.

– Борис Викторович, расскажите о личных впечатлениях после знакомства с предприятиями ВПК «НПО машиностроения».

– Впечатления превзошли все ожидания. Мы лоббировали это объединение из чисто прагматических интересов, понимая, что ВПК «НПО машиностроения» – это хорошая конструкторская школа, которая в своих разработках если и не полностью совпадает, то в большой степени перекликается с нашими научно-техническими замыслами. А с учетом того, что у нас, как и везде в оборонке, остро ощущается недостаток квалифицированных конструкторских кадров, объединение должно было дать консолидированный эффект. Особенно по высокоскоростным изделиям. Кроме того, «НПО машиностроения» располагает достаточно развитой технологической базой.

Первый опыт взаимодействия подтвердил значительный потенциал, которым обладают вошедшие в корпорацию предприятия. Теперь вместо того, чтобы строить новые заводы, как это пытаются делать некоторые компании, можно использовать те мощности, которые имеются в наличии.

К нам пришли достаточно большие сформировавшиеся коллективы. После ознакомления с их возможностями уже удалось серьезно загрузить ряд предприятий. В первую очередь это относится к оренбургскому ПО «Стрела». Гендиректор предприятия Александр Матвеевич Маркман произвел очень сильное впечатление.

Подобного эффекта мы ожидаем от взаимодействия испытательных баз. Объединение базы «НПО машиностроения» с испытательно-лабораторными базами «Радуги», головной площадки «Звезды»–«Стрелы», «Вымпела» и «Региона» позволит расширить общий потенциал объединенной компании.

С учетом открывшихся возможностей мы внесли изменения и в ряд проектов, планируемых в рамках ГПВ-2020. Это касается и сборочно-снаряжательной базы. Такое предприятие, как «Машиностроитель» в Перми, открыло нам глаза на многие вопросы, которыми, к сожалению, мы до сих пор не владели. Результатом ознакомления с «Машиностроителем» станет его мощная дозагрузка.

Отмечу еще одно направление, которое успешно развивается предприятиями «НПО машиностроения». Речь идет о сфере композиционных материалов - защитных и конструкционных. Считаю, что дальнейшая консолидация усилий в рамках корпорации по многим направлениям весьма перспективна.

– Изделия пятого поколения должны изготавливаться на оборудовании пятого поколения, поскольку лишь они обеспечивают необходимую точность обработки. Как происходит модернизация предприятий корпорации?

– Сегодня в рамках ФЦП по развитию ОПК на предприятиях корпорации реализуется свыше 100 проектов, направленных на модернизацию технологического оборудования. Поэтапно переоснащается станочный парк, введен в строй новый современный цех гальваники, проводится капитальный ремонт производственных площадей. В сентябре вступает в строй новый лабораторно-конструкторский комплекс (ЛКК).

ФЦП является очень серьезной программой государства. Обновлять станочный парк и переходить на новые технологии, опираясь только на собственные средства, было бы невозможно. Тем не менее, со своей точки зрения, отмечу, что хотелось бы увеличения объемов вложений по проектам ФЦП. Вследствие нехватки реальных денег многие проекты переводятся на так называемую кредитную схему. А это создает сложности.

Кредиты – это дополнительное бремя на каждое предприятие. Очень важно, чтобы те денежные средства, которые для нас распределены до 2020 года, были сконцентрированы «на сейчас и сегодня», а не спустя 2–3 года.

– Можно подробнее рассказать о лабораторно-испытательном комплексе?

– На головном предприятии завершена комплектация нового ЛКК общей площадью около 8000 кв. м, оснащенного современным лабораторным оборудованием и стендами полунатурного моделирования. Это обеспечит создание перспективных изделий с различными типами систем наведения и головок самонаведения в широком диапазоне частотных характеристик. ЛКК оснащен огромной безэховой камерой, позволяющей моделировать реальные условия полета. Кроме этого, имеются стенды моделирования с уникальными возможностями, имитирующими реальные условия полета. Температурные стенды, способные воспроизводить нагрев на высоких скоростях, особенно на острых поверхностях – законцовках крыльев и др. Эластомерные стенды, позволяющие испытывать ракету с включенным двигателем. Вибрационные и другие. В четвертом квартале ЛКК начнет выполнять плановые работы.

Но основная проблема – это не оборудование, а люди. Квалифицированные работники по многим специальностям – острейший дефицит. «Независимое военное обозрение» публиковало несколько статей на эту тему, в том числе вице-премьера Дмитрия Олеговича Rogozina, который отвечает за ОПК.

Я повторял и повторяю, что нужна общегосударственная программа обучения и адаптации с последующим закреплением молодых кадров

– Каким образом происходит закрепление кадров? Ведь это напрямую связано с решением социальных проблем.

– Этим вопросом мы занимались практически с самого начала. Мне даже удалось его засветить перед Владимиром Владимировичем Путиным в 2010 году. Он дал поручение правительству изыскать возможность выделения «пятен» под застройку жилья для корпорации. По законодательству участки выделяют через аукционы, но это приводит к существенному изначальному удорожанию. Кроме того, участки, как правило, выделяют там, откуда добираться до работы, как до Москвы. Нам давали «пятна» за Пушкином, либо выделение сопровождалось дополнительным большим бременем.

В итоге нам пришлось расчистить одну нашу техническую площадку в 4,2 гектара. Город здесь нам помог, и удалось ее выкупить по достаточно льготным ценам. Сделали проекты, согласовали с городскими и областными властями. На сегодняшний момент приступили к практической реализации. Строим четыре 17-этажных дома. Один дом уже возведен на восемь этажей, второй – на три, у

двух остальных заложены фундаменты. Думаю, что к следующему году мы строительство всех домов завершим.

Сама по себе стройка достаточно затратная, без соинвестора очень сложно. Лет пять назад, когда нам город выделил участок, мы такой дом построили. Продали своим сотрудникам по себестоимости, тогда она составила около 30–31 тыс. рублей за квадратный метр. Но время идет, стоимость жилья возрастает. Тем не менее при коммерческой цене в городе Королёве порядка 90 тыс. нам удалось договориться, что для наших сотрудников стоимость не превысит 39 тыс. Это позволит нам существенно улучшить ситуацию с жильем. В скором времени рассчитываем пригласить вице-премьера на разрезание ленточки.

– На МАКС-2011 два года назад вы представляли 15 авиационных ракет. Что интересного в этом году?

– В этот раз мы решили выставлять только те изделия, которые уже вышли на заключительные испытания и обладают достаточно уникальными характеристиками. Кроме того, мы будем показывать и продукцию «НПО машиностроения», что позволит несколько уменьшить общий продуктовый ряд. Во избежание того, чтобы количество «не забивало» впечатление, остановимся на таких основополагающих изделиях, которые, на мой взгляд, будут определять в будущем уровень наших поставок как для Минобороны РФ, так и экспорта. То есть те варианты, которые имеют экспортный паспорт, исходя из того, что выставка является международной.

– Назвать вы их можете?

– Это изделия 31АД – скоростная противокорабельная ракета с увеличенной дальностью; Х-35УЭ – дальнейшее развитие известной противокорабельной ракеты, противорадиолокационные ракеты – Х-31ПД и Х-58УШКЭ. Все эти изделия обладают по сравнению со своими предшественниками примерно вдвое улучшенными характеристиками. Это касается и дальности полета, и точности, и поражающего эффекта.

Покажем уникальные изделия – ракеты «воздух–воздух» большой дальности РВВ-БД. Корректируемые авиабомбы калибра 250 килограммов. Из продукции «НПО машиностроения» будет и российско-индийский «БраМос», а также спутниковая продукция.

– Если речь зашла о «БраМосе», как складываются отношения с индийской стороной?

– Мы постарались, чтобы взаимовыгодное сотрудничество продолжалось на прежнем уровне. «БраМос» – уникальный проект, показывающий, как можно объединять усилия двух стран, особенно с такой дружественной, как Индия. Мы успешно выполняем контракты, которые ведем через «Рособоронэкспорт» и РСК МиГ. В частности, наши изделия будут рассматриваться для МиГ-29К и МиГ-29 КУБ.

– Как у вас идет процесс подписания гособоронзаказа?

– Вопрос, сколько процентов законтрактовано, поднимается часто. Порой звучит справедливая критика, что не очень оперативно это делается и после смены руководства Минобороны. Думаю, со временем этот процесс наладится. Мне нравится, что главного заказчика возглавляет такой специалист, как Юрий Иванович Борисов. Он сам был директором, прошел школу в министерствах и ВПК, представляет, из чего делается новая продукция.

На сегодняшний момент мы практически полностью законтрактовались. У нас еще осталась пара конкурсов. Но это не по вине Минобороны, а из-за того, что мы литературу 1 на конструкторскую документацию не получили. Надеемся, в ближайшее время этот процесс завершится. Серьезно продвинулись по конструкторским работам. На многих предприятиях завершено все, что планировалось в этом году законтрактовать. Налаживается работа и по сервисному обслуживанию. Но если раньше мы не могли даже за выполненные в 2011 году работы получить расчет, то сейчас, когда эта работа приобрела плановый характер, существенно продвинулись в этом направлении. Есть определенные замечания, но они относятся не к Минобороны, а к законодательной базе. Суть замечаний следующая.

Допустим, надо брать кредит под выполнение контракта. Свои обязательства мы завершаем в 2016 году, а нам погашение кредита идет, условно говоря, до 2018-го. И, несмотря на то что продукция уже будет поставлена, обеспечение под этот кредит мы должны сохранять до 2018 года. Это дополнительные расходы. И точно такая же схема расчета за авансирование. Допустим, у нас пятилетний контракт, и авансирование идет каждый год. А мы платим гарантию, выставляем сразу 80% от всего контракта. Но если в этом году нам давали 20%, давайте хотя бы разобьем гарантию пропорционально этому, что существенно снизит нагрузку на предприятие.

Про федеральный закон № 94 говорено много. Если он касается серийной продукции, то его требования обоснованны. Но для ОКР он не годится. Представьте себе, что мы заключаем контракт, в котором говорится, что к 31 декабря должны завершить работу и получить по изделию такие-то характеристики. Какая же это научная работа? Это повторение пройденного. А научная работа – это исследование неизвестного. Здесь должна быть определенная гибкость. Пример наших друзей-партнеров показывает, что редко тема по ОКР завершается точно в назначенный срок. Должен быть введен какой-то разумный люфт. Вот это хотелось бы отметить.

Автор: Виктор Мясников


Источник: *"Независимое военное обозрение"* [202]

Язык: русский [3]

Дата: август 2013 [4]

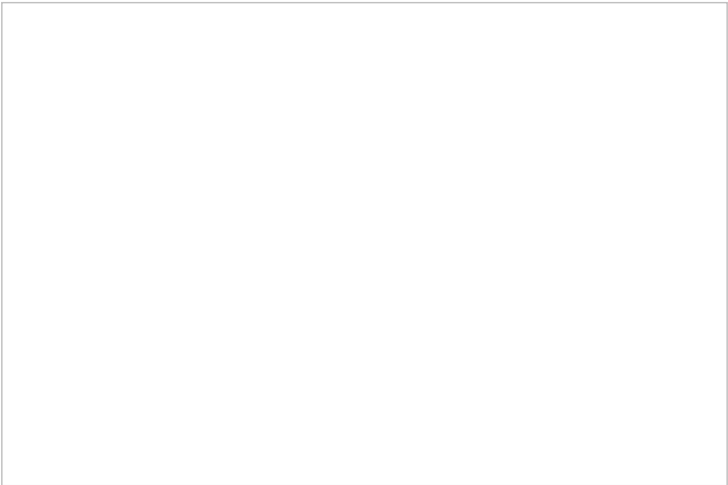
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]
[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: 
Средняя оценка: 9 (1 vote)
70 просмотров

Стратегия "Рособоронэкспорта" ^[203]

Опубликовано 23.08.2013 13:12 пользователем Михаил Симутов



В преддверии международного авиационно-космического салона – МАКС-2013 мы встретились с генеральным директором «Рособоронэкспорта» Анатолием ИСАЙКИНЫМ. Единственный государственный спецэкспортер традиционно берет на себя роль генерального спонсора одного из крупнейших авиационных смотров, ведь именно здесь потенциальным иностранным партнерам можно «вживую» показать десятки российских самолетов и вертолетов, на которые приходится львиная доля экспортных заказов. О перспективах и возможностях России на мировом рынке вооружений с руководителем «Рособоронэкспорта» беседовал ответственный редактор «НВО» Виктор ЛИТОВКИН.

– Анатолий Петрович, на авиационную технику и средства ПВО традиционно приходится больше половины поставок «Рособоронэкспорта». Сохранится ли такое положение в текущем году и будет ли рост по сравнению с предыдущим годом?

– Процентное соотношение, конечно, будет меняться, но в целом распределение по сегментам останется прежним. Я бы охарактеризовал нашу структуру экспорта как сбалансированную и соответствующую общемировым тенденциям. На сегодняшний момент объем портфеля заказов составляет около 35 миллиардов долларов, при этом 58% приходится на авиационную технику и средства ПВО. К настоящему моменту мы примерно на 70% выполнили план по поставкам на этот год, и уже сейчас можно говорить, что по их объему мы превысим прошлогодние показатели. Итоговые данные, как обычно, будут опубликованы в начале следующего года. Хочу особо отметить, что одними из наиболее динамично развивающихся направлений в этом году станет вертолетная техника, объем поставок которой увеличится более чем на 20%, а также средства ПВО – рост более чем на 30% по сравнению с 2012 годом.

– А с чем вы связываете такой существенный рост этих сегментов?

– Экспорт вертолетной техники вообще уверенно растет все последние годы. Просто оцените масштаб: в 2001 году мы поставили на экспорт 12 машин, а в плане на 2013 год – свыше 130 вертолетов. Более чем десятикратный рост. Это связано и с общемировым увеличением спроса на вертолеты, и с нашей активной работой по продвижению российских машин. Нам удалось существенно расширить географию поставок. Именно вертолетная техника сегодня становится одним из локомотивов развития военно-технического сотрудничества с иностранными государствами во всех регионах мира. Возрастающие объемы поставок заставили нас несколько лет назад провести внутреннюю реорганизацию – был создан отдельный департамент экспорта вертолетной техники и услуг. Что касается средств ПВО, то спрос на них всегда был стабильно высоким. Безусловно, своеобразным импульсом стали известные события в Африке, которые наглядно показали, к каким

последствиям приводит отсутствие дееспособной системы ПВО, оснащенной современными комплексами.

Учитывая, что Россия традиционно занимает в этой сфере лидирующие позиции, то логично, что спрос на российские средства ПВО увеличился. Причем речь идет о комплексах и системах всех классов.

– В данном случае, как я понимаю, вы подразумеваете Ливию. А возобновлены ли контакты с этой страной и как в целом вы оцениваете перспективы «Рособоронэкспорта» на Ближнем Востоке?

– Что касается Ливии, то мы поддерживаем контакты, но говорить о возобновлении ВТС на запланированном прежде уровне, очевидно, преждевременно. Последствия так называемой арабской весны сильно ударили по целому ряду государств. Ситуация в регионе нестабильная и меняется достаточно быстро. В этом случае нам остается внимательно держать руку на пульсе. Здесь у нас много традиционных партнеров, с которыми выстроены многолетние отношения. Поэтому даже кризисные явления не перечеркнули большой и действительно успешный опыт сотрудничества.

– Но, например, ВТС с Сирией уже сказывается на других контрактах, в частности, резким нападкам подвергается Пентагон за закупки вертолетов Ми-17 в интересах Афганистана. В том числе это обосновывается возросшей ценой на вертолеты.

– Относительно Сирии Россия неоднократно проясняла свою позицию. Мы действуем строго в рамках международных соглашений и выполняем ранее заключенные контракты. Дальше уже идет политика. Это относится и к контракту на вертолеты Ми-17В-5. Если оценивать данное соглашение объективно, то по критерию «эффективность—стоимость» у него просто нет равноценных альтернатив. Российские вертолеты существенно дешевле своих конкурентов, но что самое важное — они убедительно показали высокие характеристики и надежность в самых сложных климатических условиях Афганистана. Для них проще готовить афганские экипажи, их легче обслуживать. Тут очень много разных факторов, которые в конечном счете вылились в прагматичное и взвешенное решение американского оборонного ведомства. Соглашение к тому же символично. Оно показывает, что наши страны могут работать над решением общих задач сообща, откинув предрассудки и беспочвенную риторику. Таких масштабных проектов у нас, между прочим, не так много. А то, что пишут по поводу повышения цены, не имеет никакого отношения к реальности. Весь шум вокруг этой истории — наглядный пример действия лоббистов, проталкивающих интересы национальных производителей.

– Сегодня Ми-17 безусловный лидер российского вертолетного экспорта. Готовится ли для него замена в будущем и какие новые образцы сегодня продвигает «Рособоронэкспорт»?

– Вертолеты семейства Ми-17 имеют в запасе огромный модернизационный потенциал, и сегодня разрабатываются новые модификации, которые придут на смену нынешним экспортным Ми-171Ш, Ми-17В-5 и Ми-171Е. Но это в перспективе. Указанные модели отвечают современным требованиям и полностью удовлетворяют потребности заказчиков. Если говорить о новинках, то это фактически большая часть активно продвигаемых нами вертолетов. Сейчас выводятся на международный рынок вооружений сразу две боевые машины — Ка-52 и Ми-28НЭ, причем на последнюю уже подписан первый экспортный контракт. Именно к ним мы ожидаем повышенного интереса наших партнеров на МАКСе. Участвующий в индийском тендере Ка-226Т — тоже новая машина, как и «Ансат», и модернизированный «тяжеловес» Ми-26Т2. Наличие такой обновленной продуктовой линейки гарантирует дальнейший уверенный рост вертолетного сегмента.

– Расскажите о ситуации на рынке боевых самолетов. Судя по всему, Су-35 становится экспортным фаворитом «Рособоронэкспорта»?

– На рынке боевых самолетов мы прочно удерживаем второе место. По объемам поставок наше положение несколько стабилизировалось, что связано с определенным насыщением авиационного парка наших партнеров. Однако с активным выводом на рынок новейшего истребителя Су-35 мы открываем новую главу экспорта российских боевых самолетов. При этом не сходит с дистанции и семейство истребителей типа Су-30МК. Мы предлагаем нашим партнерам модернизированные версии самолетов, адаптированные под применение новейших авиационных средств поражения, значительно повышающих их боевые возможности. Естественно, большим спросом в дальнейшем будут пользоваться программы по глубокой модернизации стоящих на вооружении истребителей. Таким образом, Су-35 не заменяет, а дополняет модельный ряд и, бесспорно, существенно повышает наши экспортные возможности. Не стоит забывать и о новых модификациях истребителей МиГ-29 — МиГ-29М/М2 и МиГ-35. В первую очередь к ним проявляют интерес страны, где стоят на вооружении самолеты этого семейства.

– Информация о готовящемся соглашении на поставку первой партии истребителей Су-35 в Китай давно обсуждается в прессе. Когда будет подписан контракт и не случится ли так, что, выкупив часть самолетов, Пекин откажется от дальнейшей закупки и займется их копированием?

– По теме истребителей Су-35 с китайской стороной сейчас ведутся технические консультации, и это, как правило, длительный процесс. Поэтому прогнозы по срокам подписания контрактов делать рано. Подчеркну, что нет никаких причин для опасения в отношении невыполнения Китаем контрактных обязательств в части платежей и закупки законтрактованного имущества. Китайская сторона ответственно относится к соблюдению подписанных договоренностей. Это касается и соглашения об охране интеллектуальной собственности от 2008 года, которое является гарантом цивилизованного сотрудничества в военно-технической сфере.

– А как развивается сотрудничество в авиационной сфере с другим стратегическим партнером — Индией?

– Индия — наш ключевой партнер в авиационной сфере, с которым мы работаем над самыми амбициозными проектами. Причем в данном случае я в первую очередь говорю о совместных разработках — взять, к примеру, истребитель пятого поколения FGFA, многофункциональный транспортный самолет МТА, сверхзвуковые ракеты типа «БраМос». Мы принимаем активное участие и в создании национальных образцов и комплектующих. В частности, по авиационной тематике занимаемся доводкой газотурбинного двигателя «Кавери», а также созданием активной радиолокационной головки самонаведения для ракет класса «воздух—воздух» «Астра». Это такой уровень партнерства, на который пока не готова ни одна другая страна. К тому же ни у кого нет такой успешной и длительной истории военно-технического сотрудничества и, следовательно, таких доверительных отношений. Безусловно, Индия по-прежнему остается и основным покупателем наших готовых образцов. В июне мы закончили выполнение контракта 2008 года на поставку ВВС страны 80 вертолетов Ми-17В-5, а в конце года начнем передачу дополнительной партии «милевских» машин в

количестве 59 единиц для ВВС и 8 единиц в интересах МВД. Успешно выполняется и заключенный в конце 2012 года контракт на поставку 42 техкомплектов Су-30МКИ для лицензионной сборки. Как вы понимаете, я перечисляю только самые крупные контракты, которые мы сейчас выполняем.

– В последнее время много новостей приходит с рынка учебно-боевых самолетов. Как вы оцениваете перспективы Як-130 и его конкурентные возможности?

– Мы уже можем оценивать перспективы исходя из опыта эксплуатации этих самолетов как в России, так и за рубежом. И Як-130, несмотря на свою новизну, проявил себя просто отлично. К сожалению, он пока не так известен, как наши «МиГи» или «Сухие», однако у него очень большое будущее. В первую очередь мы рассчитываем на заключение контрактов со странами ближнего зарубежья, Латинской Америки и Юго-Восточной Азии. Безусловно, большой интерес к нему будет в ходе МАКСа. Несколько делегаций уже подали заявки на проведение ознакомительных полетов для своих пилотов в ходе авиасалона. Что касается конкуренции, то хочу отметить, что ряд иностранных учебных самолетов создан на основе российских технических решений при непосредственном участии ОКБ имени Яковлева. Поэтому в техническом плане мы не боимся конкуренции – мы абсолютно уверены в высочайших возможностях Як-130. Более того, сейчас ведутся работы по повышению его боевого потенциала, что положительно скажется на экспортной привлекательности.

– Наши успехи в Азиатско-Тихоокеанском регионе или на Ближнем Востоке хорошо известны, а вот есть ли будущее у военно-технического сотрудничества со странами НАТО?

– Во-первых, хорошие примеры такого сотрудничества уже есть – это греческая и турецкая армии, вооруженные рядом образцов российского производства. Достаточное количество авиационной техники еще советского производства стоит на вооружении стран Восточной Европы. Соответственно мы предлагаем варианты их модернизации, а также новые российские разработки. Учитывая существующую инфраструктуру и наличие специалистов, работающих с отечественной техникой, такие закупки выглядели бы логично. Если опять же не увязывать эту тему с политикой, а исходить из рациональных соображений. Есть перспективы и в отношении западноевропейских государств. В первую очередь речь идет о совместных разработках в интересах третьих стран, проведении НИОКР. Наше сотрудничество с крупнейшими европейскими производителями стабильно расширяется. Например, по авиационной тематике по самым разным темам мы работаем с EADS, Elettronica, Finmeccanica, MBDA, Safran, Thales. И такая кооперация необходима, если мы хотим быть в числе лидеров оружейного рынка.

– «Рособоронэкспорт» всегда делает акцент на том, что расширение географии поставок является одним из приоритетов компании. Но у вас в партнерах уже более 70 стран, есть ли еще возможности для расширения?

– Безусловно, это остается одним из приоритетов наравне с углублением кооперации с традиционными партнерами. И в Латинской Америке, и в Азиатско-Тихоокеанском регионе есть страны, с которыми военно-техническое сотрудничество или не начиналось вовсе, или находится в зачаточном состоянии. Как импортеры оружия стремятся сегодня диверсифицировать поставщиков, так и мы за счет увеличения рынков сбыта стремимся сделать свое положение более устойчивым. Хочу особенно подчеркнуть, что мы рады всем новым партнерам, даже если в перспективе речь идет о небольших контрактах. Например, в этом году мы установили отношения с Республикой Фиджи и рассчитываем на плодотворную работу. Под расширением географии поставок мы подразумеваем и восстановление отношений с партнерами после многолетнего перерыва. Особенно это касается африканских стран. За последний год военно-техническое сотрудничество возобновлено с Ботсваной, Ганой, Экваториальной Гвинеей. В конечном счете все небольшие шаги складываются в одну большую стратегию, которая позволяет нам уверенно пополнять портфель заказов в условиях ужесточающейся конкуренции.

Автор: Виктор Литовкин

Источник: ["Независимое военное обозрение"](#) [204]

Язык: [русский](#) [3]
Дата: [август 2013](#) [4]
Теги: [Новости](#) [5]
 [Аналитика](#) [14]
 [Вооружения и военная техника](#) [6]
 [Предприятия ВПК](#) [43]

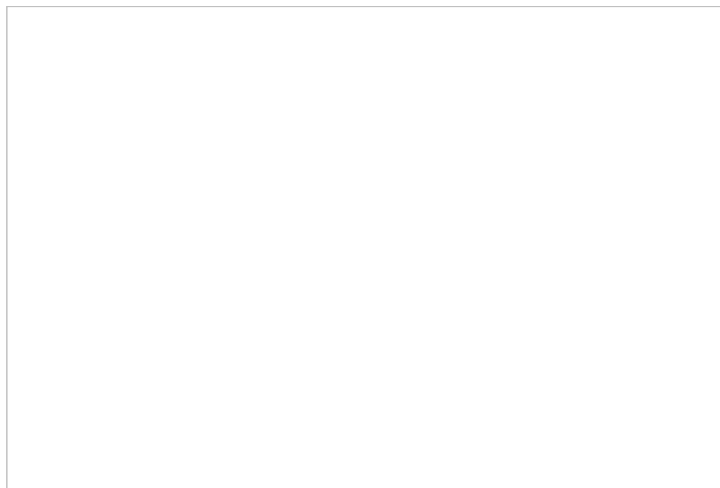
Раздел: [Россия](#) [20]
Проблематика: [Военно-политическая](#) [16]
 [Военно-техническая](#) [11]
 [Экономическая](#) [37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет

1 просмотр

[КРЭТ устроил революцию](#) [205]

Опубликовано 23.08.2013 13:17 пользователем Михаил Симутов



Одним из самых популярных видеороликов Интернета стал в последнее время сюжет с плачущим от счастья французским летчиком, только что наблюдавшим полет истребителя Су-35С на авиасалоне в Ле Бурже. Пилот был в восторге, что не просто у русских, а вообще у человечества появилась уникальная машина с такими невероятными возможностями. «Самолеты так не летают, так могут летать только НЛО», – проникновенно сказал француз.

Беспрецедентные летные качества новейшей «сушке» обеспечили, конечно же, сразу несколько передовых технических решений в конструкции самолета и его двигателях. Реализовать их возможности позволили новейшие решения авионики, такие как комплексная система управления, система воздушных сигналов и другие. Но их потенциалы сложила, гармонизировала и позволила эффективно применять на Су-35С уникальная бесплатформенная инерциальная навигационная система БИНС-СП2. Именно она, построенная на базе трех лазерных гироскопов и трех кварцевых акселерометров, сделала самолет предельно свободным в пространстве. С ней машина независима в определении своего местоположения, способна автономно обрабатывать навигационную и пилотажную информацию, определять координаты и параметры движения без сигналов извне – в отсутствии спутниковой навигации и связи с наземными службами.

Система БИНС-СП2 была полностью разработана и произведена предприятиями Концерна «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) Госкорпорации Ростех. Ее проектированием занимался Московский институт электромеханики и автоматики (МИЭА), выпуск освоили на Раменском приборостроительном заводе (РПЗ) в Подмоскowie. Новая навигационная система используется и на истребителе пятого поколения Т-50, который создается в рамках программы «Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации» (ПАК ФА).

«Стоимость системы, полностью разработанной и произведенной российскими предприятиями, более чем на 40% ниже, чем у зарубежных аналогов. При этом по тактико-техническим характеристикам БИНС-СП2 опережает иностранную технику, – говорит генеральный директор РПЗ Анатолий Чумаков. – Кроме того, гарантирован жизненный цикл системы не менее 10 тысяч часов, что почти в два раза больше, чем у существующих в мире аналогов». Добавим также, что эта система универсальна и может использоваться как на воздушной, так и на морской и наземной технике. И еще отметим, что БИНС-СП2 стала тем особенным продуктом, который полностью подтвердил правильность выработанной в КРЭТе стратегии развития. Хотя времени на ее выверку практикой было не так уж много – сам концерн образован всего-то в 2009 году.

ПО ПУТИ КОНСОЛИДАЦИИ

В декабре 2012 года наблюдательный совет Государственной корпорации Ростех одобрил объединение на базе КРЭТа ведущих центров разработки и производства бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО). Концерн приступил к формированию модели единого поставщика, в соответствии с которой производителям военной и гражданской авиационной, морской и наземной техники будут предлагаться не отдельные радиоэлектронные компоненты, а комплексные интегрированные решения в области БРЭО. Причем этот замысел логично вывел на весьма амбициозные цели.

«КРЭТ последовательно реализует программу по консолидации предприятий радиоэлектронной отрасли ОПК, – говорит генеральный директор КРЭТа Николай Колесов. – За счет нее будет обеспечен переход от поставок отдельных систем к комплексным поставкам интегрированных радиоэлектронных решений на российский и мировой рынки. Благодаря этому к 2020 году КРЭТ планирует стать международным диверсифицированным холдингом с капитализацией в 238 миллиардов рублей».

Вообще такая перспектива обозначилась, по сути, сразу с образованием концерна. Думается, что его создание изначально было нацелено именно на это. Ведь еще в 2009 году КРЭТ консолидировал под единым управлением более 60 предприятий и научных центров, активы которых полностью или в значительной мере принадлежали Ростеху. Все они специализировались на разработке и производстве радиоэлектронной продукции преимущественно военного назначения – систем радиоэлектронной борьбы, включающей радиоэлектронную разведку, защиту и подавление, а также государственного радиолокационного опознавания, более известного как сигналообмен по принципу «свой-чужой». Помимо этого КРЭТ традиционно занимался созданием специальной измерительной аппаратуры, производством электрических соединителей и кабельных сборок.

Но в ходе второй волны консолидации активов в 2012 году по решению наблюдательного совета Ростеха в состав ОАО «Концерн «Радиоэлектронные технологии» были переданы предприятия

другого крупного холдинга, входящего в госкорпорацию, – концерна «Авиаприборостроение». В результате в структуре Ростеха возник просто гигантский холдинг – КРЭТ, объединивший под своей эгидой более 100 организаций радиоэлектронной промышленности, расположенных на территории 28 субъектов РФ. Менеджмент такого гиганта просто обязан был выйти на международный уровень. Да к тому же с продукцией, превосходящей качеством аналоги зарубежных конкурентов. С БИНС-СП2 это очень даже получилось.

Усилив команду опытными разработчиками авионики, в КРЭТе смогли за короткий срок сформировать и предложить Ростеху новую стратегию развития холдинга, которая учитывала современные тенденции мирового рынка радиоэлектроники спецназначения применительно к национальному стратегическому курсу. На достижение этих целей стратегия сориентирована четко. Однако для решения столь масштабных задач необходимы внушительные инвестиции. В руководстве госкорпорации не имеют иллюзий насчет возможности отечественного инвестиционного рынка, поэтому планомерно готовят свои наиболее перспективные холдинги к IPO. Доступ к международным финансовым ресурсам должен дать российскому ОПК дополнительный и весьма ощутимый импульс к развитию. Предполагается, что именно КРЭТ станет одним из первых холдингов Ростеха, которые проведет первичное размещение своих акций на международных финансовых площадках уже в 2015 году. Продукция концерна позволяет с оптимизмом смотреть на грядущее IPO. Ну и перед проведением «первички», как заявил первый заместитель генерального директора КРЭТа Игорь Насенков, в 2013–2014 годах будет аудирована финансовая отчетность концерна по международным стандартам.

БОЛЕЗНЕННО, НО НЕОБХОДИМО

Имея в виду намеченные планы развития концерна, перед ним сегодня стоит довольно сложная и долгосрочная задача: перестроить роль и функции буквально каждого предприятия, и вместе с тем выстроить единую сквозную систему проектирования и разработки радиоэлектронных систем и комплексов, наладить эффективную производственную кооперацию и логистику.

Заместитель генерального директора КРЭТа по стратегическому планированию и гособоронзаказу Андрей Тюлин рассказал «НВО» в связи с этим: «В мае 2013 года на НТС концерна мы утвердили технологическую платформу, то есть документ, который отвечает на вопрос: по какой идеологии будут перевооружаться и развиваться наши заводы, институты и КБ? Проведен анализ существующих маршрутов разработки и производства основных наших продуктов и выявлен системный сбой. Оказалось, что предприятия-разработчики активно создают новые цеха и занимаются серийным производством, а заводы простаивают без заказов и генерируют убытки. Мы «разложили» технические карты ключевых изделий (комплексы РЭБ, радиолокационные, навигационные системы и др.) и сопоставили их с технологическими возможностями наших предприятий. Это позволило нам сформировать новую эффективную модель конструкторской и производственной кооперации в концерне. Это было небезболезненно для ряда предприятий, так как пришлось перераспределять серийные и опытные заказы на заводы, концентрировать однотипные техпроцессы в специализированных производственных центрах, а КБ и институты «заставлять» сфокусироваться на исследованиях и разработке новой техники».

Принятые меры уже начали давать эффект. Тюлин утверждает, что после того, как почти три месяца назад был сформирован будущий облик инжиниринговой и производственной структуры концерна, все его внутренние производственные инвестиции теперь осуществляются продуманно и целенаправленно. И те огромные средства, что государство выделяет и будет в течение ближайших семи лет выделять на обновление предприятий ОПК, и те более скромные средства, что концерн может направить на собственное развитие, идут на обеспечение целого ряда производственных программ, продвигающих действительно прорывные технологии.

ТО, ЧЕМ ДУМАЮТ САМОЛЕТЫ

Так что же дают уже на выходе происходящие в КРЭТе перемены? В чем достигнут уже тот самый технологический прорыв? Образцы такой продукции можно увидеть в экспозиции Концерна «Радиоэлектронные технологии» на выставке МАКС-2013.

Скажем, КРЭТ со дня своего основания являлся лидером российского ОПК в области разработки систем радиоэлектронной борьбы, прежде всего наземных комплексов радиоэлектронного подавления и средств радиоэлектронной борьбы с системами управления оружием для боевой авиации. Очередным успехом концерна стала разработка комплексов радиоэлектронной борьбы семейства «Витебск», основу которых составляет станция активных помех Л-370-3С. Они с 2013 года начали поступать на вооружение ВВС, чтобы заменить устаревшие комплексы РЭП для защиты самолетов фронтовой авиации. Или другие разработки – бортовая станция активных радиопомех САП, лазерная станция оптико-электронного подавления ЛСОЭП, активная буксируемая радиолокационная ловушка АБРЛ, передатчики помех одноразового использования. Все эти системы входят в состав вооружения многих самолетов и вертолетов России и идут на экспорт.

Для гражданских заказчиков, эксплуатирующих воздушные суда в опасных районах, концерн предлагает новый бортовой комплекс обороны летательных аппаратов «Президент-С». Он включает в себя станцию предупреждения о радиолокационном и лазерном облучении, станцию предупреждения о ракетной атаке, устройство выброса авиационных расходных средств (противорадиолокационных патронов, патронов инфракрасного излучения, патронов с передатчиками помех одноразового использования), станцию постановки активных радиопомех, станцию оптико-электронного подавления. Отметим, что системы такого типа становятся достаточно востребованными на мировом рынке. Их серийным производством в рамках КРЭТа занимаются ОАО «Калужский завод радиотехнической аппаратуры» и ОАО «Ставропольский завод «Сигнал».

С присоединением предприятий бывшего концерна «Авиаприборостроение» КРЭТ стал крупнейшим в России разработчиком и производителем бортовых РЛС для самолетов боевой авиации. Главный бестселлер концерна в области радиолокации – семейство многофункциональных авиационных радиолокационных станций Н010 «Жук». В настоящее время в производстве находятся варианты «Жук-М» и «Жук-МЭ» с щелевой антенной решеткой. РЛС «Жук-МЭ» вооружены палубные истребители МиГ-29К, поставляемые по индийским контрактам. В 2012 году Минобороны РФ подписало контракт на закупку 24 палубных истребителей (20 одноместных МиГ-29К и 4 двухместных МиГ-29КУБ), радиолокационное вооружение которых составит усовершенствованная версия БРЛС «Жук-М».

Концерн является ведущим российским разработчиком РЛС для вертолетов. В серийном производстве находится радиолокационный комплекс FH01 «Арбалет», созданный корпорацией «Фазотрон-НИИР», недавно вошедшей в КРЭТ. Им оснащаются ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор», позволяя винтокрылым боевым машинам эффективно решать боевые задачи в любое время суток при любых погодных условиях даже при наличии организованных или естественных радиоэлектронных помех. К настоящему моменту компания произвела около 40 РЛС этого типа, а в 2011 году был

подписан контракт на поставку оборудованных ими 140 вертолетов Ка-52 в интересах Минобороны РФ. «Аллигатор» оснащен также лазерно-лучевой системой наведения управляемого оружия (ЛСН) и системой обработки видеоизображений (СОВИ) семейства «Охотник», используемой для наведения ракет, системой автоматического управления САУ-800, которая обеспечивает пилотирувание в ручном, автоматизированном и автоматическом режимах управления.

Ну и, конечно, на МАКС-2013 можно будет посмотреть самолет Як-130, недавно признанный международными экспертами на салоне «Ле Бурже-2013» лучшим образцом учебно-боевой техники. Новейший интегрированный полностью цифровой комплекс БРЭО для Як-130 был разработан и произведен предприятиями Концерна «Радиоэлектронные технологии». В комплексе реализована концепция так называемой стеклянной кабины, которая дает возможность моделировать информационно-управляющие поля кабин боевых самолетов различных типов.

По словам представителя концерна, все, что КРЭТ представил на МАКС-2013, можно назвать прорывной, революционной экспозицией, которая способна удивить не только публику, но и специалистов.

Автор: Олег Владыкин

Источник: *"Независимое военное обозрение"* [206]

Язык: [русский](#) [3]

Дата: [август 2013](#) [4]

Теги: [Новости](#) [5]

[Аналитика](#) [14]

[Вооружения и военная техника](#) [6]

[Предприятия ВПК](#) [43]

Раздел: [Россия](#) [20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) [11]

[ВПК](#) [24]

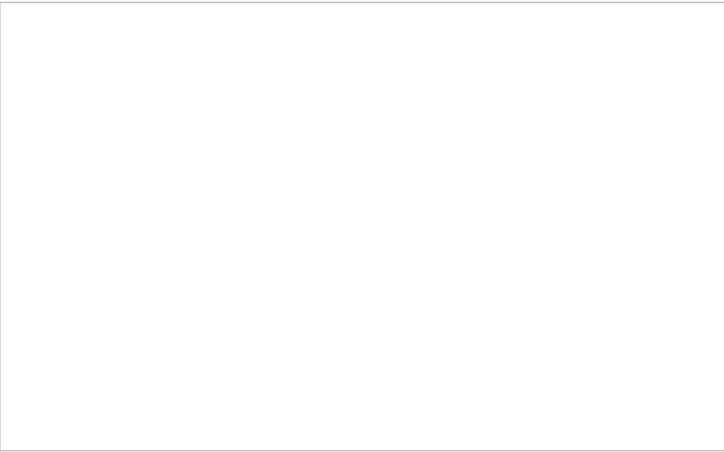
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

106 просмотров

Ракеты "Вымпела" летят точно в цель [207]

Опубликовано 23.08.2013 13:22 пользователем Михаил Симутов



Входящее в состав Корпорации «Тактическое ракетное вооружение» ОАО «Гос МКБ «Вымпел» им. И.И. Торопова» является одним из ведущих российских предприятий-разработчиков и производителей авиационного вооружения. На протяжении почти 65 лет специалисты-конструкторы «Вымпела» создают для ВВС России разнообразные образцы авиационного вооружения, применяемые на отечественных самолетах, пусковые и катапультные устройства, балочные держатели, устройства выброса пассивных помех. Международное признание предприятию принесли разработанные специалистами КБ авиационные управляемые ракеты класса «воздух–воздух» Р-60, Р-73Э, Р-27, РВВ-АЕ, класса «воздух–поверхность» Х-29Т (Л), Х-29ТЕ, которые вместе с российскими самолетами типа «МиГ» и «Су» находятся на вооружении более 20 стран. Армии многих стран мира вооружены ЗРК типа «Куб» («Квадрат») с зенитными управляемыми ракетами типа ЗМ9, разработанными в стенах «Вымпела».

После вхождения в состав Корпорации «Тактическое ракетное вооружение» работа на «Вымпеле» стала более целенаправленной. Руководством Корпорации и предприятия разработаны конкретные планы и программы выполнения задач Государственной программы вооружения (ГПВ), Государственного оборонного заказа (ГОЗ) и стратегии развития Корпорации. Немаловажное значение придается также расширению участия «Вымпела» в военно-техническом сотрудничестве с иностранными государствами, в частности в рамках права Корпорации «Тактическое ракетное вооружение» на осуществление внешнеторговой деятельности.

Располагая производственным потенциалом, испытательной базой, квалифицированными кадрами, имея большой опыт создания образцов авиационного ракетного вооружения, специалисты «Вымпела» применяют в своих разработках передовые методы и способы конструирования сложных технических систем, основанные на системном комплексном подходе, использовании современных достижений науки и техники, информационных технологий. В последние годы в стенах конструкторского бюро «Вымпел» были разработаны новые управляемые ракеты класса «воздух–воздух» РВВ-МД, РВВ-СД и РВВ-БД. Оснащение ракет многоканальными информационными системами, новыми инфракрасными и радиолокационными головками самонаведения, применение цифровых технологий, современных материалов и комплектующих позволило получить более высокие показатели тактико-технических характеристик нового поколения ракет по сравнению с предыдущими образцами. Это касается увеличения дальности действия, повышения точности и вероятности поражения целей, улучшения помехозащищенности, а также обеспечения применения ракет в любых климатических и погодных условиях в любое время года и суток.

Авиационная управляемая ракета класса «воздух–воздух» РВВ-МД – малой дальности и ближнего высокоманевренного воздушного боя с всеракурсным пассивным инфракрасным самонаведением. Ее отличие от предшественницы, ракеты Р-73Э – это применение новой двухдиапазонной инфракрасной ГСН с многоэлементным фотоприемником и с цифровой обработкой сигнала, вследствие чего почти в два раза увеличена дальность захвата цели, в 1,3 раза увеличены углы целеуказания, улучшена помехозащищенность.

Авиационная ракета класса «воздух–воздух» РВВ-СД – ракета средней дальности. По сравнению со своим предыдущим изделием, РВВ-АЕ, у РВВ-СД улучшены аэродинамические характеристики за счет удлинения радиопрозрачного обтекателя, применения донного сужения и утопленных узлов крепления рулей. Повышена мощность передатчика и чувствительность приемника АРГС, обновлено программное обеспечение системы управления ракеты, улучшена помехозащищенность АРГС к искусственным и естественным помехам. Это позволило увеличить для ракеты РВВ-СД максимальную дальность пуска в ППС до 110 км (для РВВ-АЕ – до 80 км) и поражать цели, имеющие перегрузку до 12 g (для РВВ-АЕ – до 9 g).

При создании авиационной управляемой ракеты класса «воздух–воздух» РВВ-БД большой дальности применен целый ряд современных решений, были разработаны новые системы и устройства, позволившие добиться существенных преимуществ ракеты РВВ-БД перед своей предшественницей, ракетой Р-33Э. Применение цифровой АРГС, инерциальной системы управления ракеты с лазерными гироскопами, а также линии радиокоррекции, позволяющей с борта носителя корректировать полет ракеты, значительно повысило точность поражения целей. Оптимизация режима работы РДТТ, а также реализация энергетически выгодных высотных траекторий полета ракеты позволили увеличить примерно в два раза дальность пуска ракеты.

Отличительная особенность предприятия – широкий спектр разрабатываемых и производимых изделий. В рамках ГПВ и ГОЗ помимо авиационных управляемых ракет нового поколения разрабатываются зенитные управляемые ракеты для ЗРК, пусковые и катапультные устройства для ракет, балочные держатели и другие подвесные устройства для АСП. Значительное место в производимой «Вымпелом» продукции занимают разработка, производство и модернизация устройств выброса пассивных помех различного типа.

Под руководством Корпорации «Тактическое ракетное вооружение» «Вымпел» участвует в реализации ряда проектов, выполняемых Корпорацией по контрактам с инозаказчиками: поставка запчастей, блоков и агрегатов, модернизация, продление сроков службы и ремонт поставленной ПВН.

В Центре подготовки персонала (ЦПП) Корпорации «Тактическое ракетное вооружение», функционирующем на базе учебно-выставочного комплекса ОАО «Гос МКБ «Вымпел» им. И.И. Торопова», проводится подготовка российских и иностранных специалистов по всей номенклатуре изделий предприятий Корпорации. Учебно-материальная база ЦПП совершенствуется и представляет собой современные классы, оснащенные макетами АСП и компьютерной техникой.

ОАО «Гос МКБ «Вымпел» им. И.И. Торопова» находится в поиске перспективных направлений развития авиационного ракетного вооружения, что позволяет предприятию быть одним из лидеров в отрасли, создавать образцы высокоточного оружия для боевых авиаккомплексов нового поколения.

Автор: Владимир Богацкий

Источник: "Независимое военное обозрение" [208]

Язык: [русский](#) [3]

Дата: [август 2013](#) [4]

Теги: [Новости](#) [5]

[Аналитика](#) [14]

[Вооружения и военная техника](#) [6]

[Предприятия ВПК](#) [43]

Раздел: [Россия](#) [20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) [11]

[ВПК](#) [24]

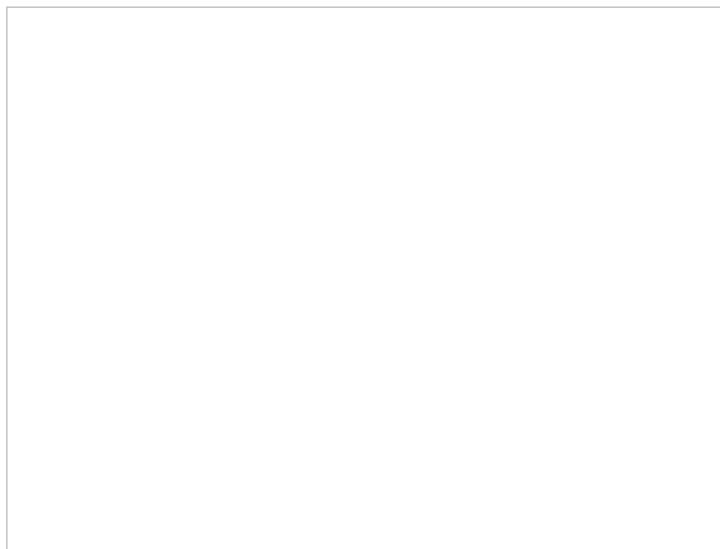
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆ [24]

Голосов еще нет

1 просмотр

Надежность крылатых ракет обеспечивается наземной отработкой ^[209]

Опубликовано 23.08.2013 13:34 пользователем Михаил Симутов



ОАО «ГосМКБ «Радуга» им. А.Я. Березняка» — одно из ведущих предприятий ОАО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» — было образовано в октябре 1951 года в г. Дубна Московской области. Сотрудники предприятия в содружестве со специалистами ряда опытно-конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов стояли у истоков создания принципиально нового направления авиационно-ракетной техники для вооружения Военно-воздушных сил и Военно-морского флота страны. В общей сложности ГосМКБ «Радуга» проведены опытно-конструкторская разработка, испытания, передача в серийное изготовление и эксплуатацию более 50 видов крылатых ракет различного назначения, семь из которых были представлены за последнее десятилетие. Многие из них можно назвать ключевыми в создании ракетного вооружения. Практически все разработки отмечены высокими государственными наградами и доказали свою конкурентоспособность на мировом рынке военной техники, получив широкий спрос и высокую оценку среди специалистов зарубежных стран.

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Время постоянно ставит перед создателями военной техники все более сложные задачи, большое внимание уделяется повышению эффективности боевого применения и совершенствованию летно-технических характеристик. Современные технологии позволили значительно изменить облик крылатых ракет: увеличилась дальность полета и точность попадания в цель; при сохранении высокой мощности боевой части размеры ракет стали более компактными, что значительно расширило состав носителей и варианты применения.

Разработка и внедрение передовых технологий невозможны без построения и постоянного совершенствования лабораторно-испытательной базы. На протяжении многих лет сотрудничество ГосМКБ «Радуга» с научно-исследовательскими институтами оборонно-промышленного комплекса осуществлялось по целому ряду направлений. Отметим лишь несколько наиболее значимых.

Сегодня роль полунатурного моделирования в создании и отработке БСУ общепризнана. Комплексы ПНМ для отработки аналоговых БСУ были созданы в ГосНИИАС и ГосМКБ «Радуга» в числе первых в отрасли. Несоизмеримо возросла роль ПНМ при отработке цифровых БСУ, так как для достоверной и адекватной оценки программы бортовой ЦВМ в реальном масштабе времени необходимо инициировать прохождение циклограммы вычислительного процесса по всем ветвям бортовой программы в процессе имитации полета при ПНМ.

При создании современного ракетного оружия одним из проблемных вопросов является обеспечение механической надежности бортовых систем и ракеты в целом в условиях интенсивных динамических воздействий, в частности, вибраций, ударов, виброударов и акустических шумов. В направлении решения задач прочности и устойчивости работы крылатых ракет в этих сложных условиях ГосМКБ «Радуга» провели обширные исследования вибрационного состояния ракет на различных этапах эксплуатации с обобщением и нормированием реальных механических воздействий. Разработаны также методы и режимы стендовых испытаний комплектующих систем и ракет в сборе, развиты методы полигонного моделирования полетных условий, методы расчетного и статистического прогнозирования вибрационного состояния. Все эти научно-технические проблемы решались ГосМКБ «Радуга» с ведущими НИИ отрасли: ГосНИИАС, ЦАГИ и ВИАМ. Их успешное решение позволило разработать современную научно-техническую базу (ряд отраслевых стандартов, руководства для конструкторов [РДК] и ГОСТ) и обеспечить требуемую механическую надежность разрабатываемых крылатых ракет.

С появлением в авиационных комплексах энергоемких устройств катапультирования и разделения ступеней серьезно встал вопрос обеспечения стойкости бортовых систем при действии интенсивных

ускорений виброударного характера. В ГосМКБ «Радуга» были проведены объемные исследования виброударного нагружения крылатых ракет и мер защиты от виброударов, а совместно с ГосНИИАС эти исследования были обобщены и разработаны методы лабораторного моделирования виброударов.

Необходимость обеспечения транспортабельности ракет наземным транспортом на дальности, соответствующей размерам территории страны, потребовало разработки норм, расчетных условий прочности конструкции ракет на этапах транспортирования и режимов стендовых испытаний, имитирующих транспортировку. По расчетно-теоретическому направлению совместными усилиями сотрудников ГосМКБ «Радуга» и ГосНИИАС разработано и выпущено РДК. По направлению стендового моделирования транспортировки разработаны теоретическая база и экспериментальные средства, выпущены РДК, а затем и ГОСТ.

СПЛАВ НАУКИ И ПРОИЗВОДСТВА

Важной областью сотрудничества ГосМКБ «Радуга» и ГосНИИАС на протяжении более 35 лет являлось решение проблем обеспечения надежности, оценки стойкости ракет и их комплектующих к воздействию многофакторных возмущений, проводимых по нескольким направлениям:

разработка и внедрение методики наземных испытаний крылатых ракет на стойкость к механическим и климатическим воздействиям, методов оценки показателей надежности и типовых циклов эксплуатации;

- разработка и внедрение методологии проведения испытаний крылатых ракет, функционирующих в заданном режиме имитаций автономного полета, на стойкость к воздействию мощных многофакторных возмущений;
- проведение испытаний на пожаровзрывоопасность ракет в нештатных ситуациях, а также уникального эксперимента на ракетной дорожке с воздействием на движущуюся крылатую ракету ударной волны;
- проведение испытаний на стойкость к воздействию электромагнитных полей естественного и искусственного происхождения.
- На предприятии создана база, обеспечивающая проведение практически полного спектра наземных испытаний по созданию нового высокоточного оружия и модернизации существующих образцов. Это позволяет значительно сократить время и затраты на отработку изделий.

В состав лабораторно-испытательной базы ГосМКБ «Радуга» входят:

- аэродинамический комплекс;
- стенды полунатурного и математического моделирования разрабатываемых изделий;
- лаборатория теплопрочностных испытаний;
- лаборатория динамических испытаний;
- эластичный стенд комплексной отработки изделий с работающим двигателем;
- тепловой газодинамический стенд;
- комплекс испытаний на внешние климатические воздействия;
- антенный павильон;
- лаборатория испытаний пиротехнических, пневматических и гидравлических устройств.

Лаборатории оснащены стендами отечественного и зарубежного производства, а также стендами собственной разработки, часть из которых не имеет аналогов в мире.

В ходе наземных испытаний изделий решается целый ряд вопросов. Аэродинамический комплекс представлен аэродинамической трубой АУ-1 сверхзвуковых и больших дозвуковых скоростей (рабочая часть квадратного сечения 0,6 x 0,6 м) и аэродинамической трубой АУ-2 дозвуковых скоростей (рабочая часть диаметром 1,05 м). Здесь получают аэродинамические характеристики проектируемых изделий, на основе которых впоследствии определяется их оптимальная геометрия.

На стендах полунатурного и математического моделирования отрабатывается динамика полета изделия и аппаратно-программные средства бортовой системы управления изделий. Особое внимание уделено определению надежности создаваемой техники при оказании внешнего воздействия. Проверка проходит в условиях, максимально приближенных к реальным вибрационным, акустическим, механическим и тепловым нагрузкам, которые возникают при хранении, транспортировке или эксплуатации изделия.

Эластичный стенд комплексной отработки изделий с работающим двигателем позволяет провести комплексную проверку работоспособности бортовых систем изделия по циклограмме полета и отработку систем раскладки и выпуска агрегатов в условиях мягкой подвески изделия.

В антенном павильоне проходят измерения радиотехнических характеристик антенн и обтекателей, а также испытания на помехозащищенность и электромагнитную совместимость.

Лаборатория испытаний пиротехнических, пневматических и гидравлических устройств специализируется на испытаниях на прочность, герметичность и функционирование деталей, узлов, блоков и систем, работающих под высоким давлением жидкостей, газов и при срабатывании пиротехнических устройств.

Такой состав лабораторно-испытательной базы служит надежной основой для создания техники, хорошо зарекомендовавшей себя в составе Вооруженных сил нашей Родины, а также является необходимой составляющей для поиска прорывных технических решений, без которых развитие невозможно.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА

Включение ГосМКБ «Радуга» в состав корпорации «Тактическое ракетное вооружение» в 2004 году способствовало увеличению финансирования развития производственной и экспериментальной базы предприятия. В настоящее время в сфере ОПК обозначились заметные перемены, связанные с усилением государственной поддержки модернизации производств. В 2010 году президент утвердил «Основы государственной политики в области развития оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», в которых инновационные факторы организационно-экономического и научно-технологического характера определены как необходимый фундамент развития ОПК.


ГосМКБ «Радуга» является участником пяти подпрограмм Федеральной целевой программы «Развитие ОПК на 2007–2010 годы и на период до 2015 года» по модернизации лабораторной и производственной части, результаты которых позволят проводить более квалифицированные наземные испытания и оснастить производство самым современным оборудованием.

Автор: Владимир Трусов

Источник: ["Независимое военное обозрение"](#) ^[210]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Аналитика](#) ^[14]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
 [Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]
 [ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (1 vote)
75 просмотров

Зенитную ракетную систему С-350Е и другие новые разработки представит концерн ПВО "Алмаз – Антей" на авиасалоне МАКС-2013 ^[211]

Опубликовано 23.08.2013 14:54 пользователем DSalyukov

«[Концерн ПВО «Алмаз – Антей](#)» ^[23] впервые покажет на авиасалоне МАКС-2013 целый ряд новейших разработок, в том числе зенитную ракетную систему (ЗРС) среднего радиуса действия С-350Е.

"На предстоящей выставке концерн продемонстрирует практически весь спектр производимой его предприятиями продукции военного назначения, в том числе, широкой публике будет впервые показан целый ряд новейших разработок в виде натурных образцов", - говорится в сообщении пресс-службы концерна ПВО "Алмаз – Антей", поступившем в "Интерфакс-АВН" в среду.

По информации пресс-службы, главной новинкой экспозиции концерна станет перспективная ЗРС среднего радиуса действия С-350Е, которая по своим тактико-техническим характеристикам превосходит зарубежные аналоги и должна заменить находящиеся на вооружении ЗРС типа С-300.

ЗРС С-350Е предназначена для решения задач противовоздушной обороны административных, промышленных и военных объектов от массированных ударов современных и перспективных средств воздушного нападения, в том числе выполненных по технологии "Стелс", включая тактические и оперативно-тактические баллистические ракеты.

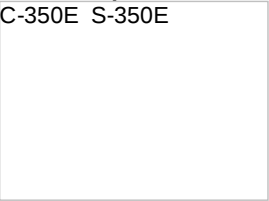
"Ключевым фактором, определяющим эффективность новой системы, является ее способность одновременно отражать удары различных типов средств воздушного нападения с любых направлений во всем диапазоне высот их полета в любых погодных условиях днем и ночью в сложной помеховой обстановке. Это достигается за счет использования в ЗРС впервые разработанного в нашей стране принципиально нового информационного средства - многофункционального радиолокатора. ЗРС С-350Е обладает высокими показателями мобильности и живучести. Время приведения средств ЗРС в боевую готовность с марша составляет не более пяти минут", - сообщает пресс-служба.

Посетители выставки смогут также ознакомиться с автономным боевым модулем зенитного ракетного комплекса малой дальности "Тор-М2КМ", размещенным на шасси производства индийской компании Tata Motors. Данное средство ПВО, по мнению его разработчиков из Ижевского электромеханического завода «[Купол](#)» ^[138], может представлять большой интерес для потенциальных зарубежных заказчиков. Комплекс обеспечивает противовоздушную оборону важнейших военных и государственных объектов от ударов самолетов, вертолетов, крылатых ракет, противорадиолокационных и других управляемых ракет, планирующих и управляемых авиабомб и беспилотных летательных аппаратов, в пределах зоны поражения комплекса, днем и ночью, в сложной метеорологической и помеховой обстановке.

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
Мультимедиа: [Фото](#) ^[76]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [ВПК](#) ^[24]
Виды и рода войск: [Сухопутные войска](#) ^[157]
[Войска воздушно-космической обороны](#) ^[212]

Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (1 vote)

Фотогалерея:
C-350E S-350E



[213]

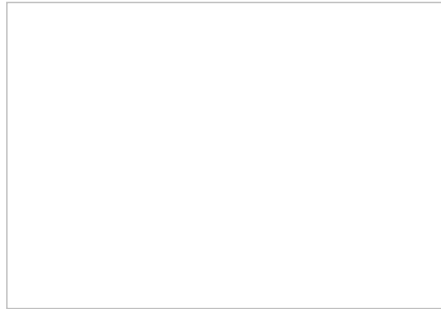


[214]

189 просмотров

Новинки в военном сегменте ^[215]

Опубликовано 23.08.2013 15:55 пользователем lu2k



Триумф российского вертолетостроения на МАКС-2013 обеспечен

Холдинг «Вертолеты России» примет участие в Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2013), который пройдет в подмосковном Жуковском с 27 августа по 1 сентября. Помимо гражданских серийных и перспективных вертолетов холдинг представит посетителям и участникам мероприятия самые современные военные разработки.

Главная новинка в военном сегменте, которую холдинг покажет на МАКС-2013, – учебно-боевой вертолет с двойным комплектом управления Ми-28УБ, разработанный конструкторами ОАО «Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля» на базе боевого вертолета Ми-28Н «Ночной охотник» и построенный на производственных мощностях ОАО «Роствертол». Оба предприятия входят в холдинг «Вертолеты России». В Жуковском вертолет можно будет увидеть на статической стоянке холдинга.

Ми-28УБ разработан специально для обучения пилотированию Ми-28Н «Ночной охотник», при этом сохраняет весь функционал ударного вертолета. 9 августа Ми-28УБ выполнил первый демонстрационный полет на территории летно-испытательной станции ОАО «Роствертол». Машина создана с учетом требований заказчиков, в первую очередь Министерства обороны России. Этот вертолет может выполнять поиск и уничтожение техники и живой силы противника, малоскоростных воздушных целей в любое время суток, а также в сложных метеоусловиях. Основным отличием новой учебно-боевой машины от «Ночного охотника» является двойная гидромеханическая система управления, которая позволяет управлять вертолетом как из кабины летчика, так и из кабины летчика-оператора, выполняющего функции инструктора. Кабина инструктора увеличена, расширена верхняя часть фонаря кабины летчика, изменена конфигурация энергопоглощающих кресел. Ми-28УБ позволит качественно улучшить и сделать более эффективным процесс подготовки пилотов вертолетов Ми-28Н «Ночной охотник», которые поставляются для ВВС России и могут предлагаться на экспорт. Сохраняя весь потенциал ударного вертолета, Ми-28УБ готов нести службу в строю наравне с «Ночными охотниками».

Главкомандующий ВВС России генерал-лейтенант Виктор Бондарев заявил, что Военно-воздушные силы до 2020 года закупят у холдинга «Вертолеты России» 40–60 таких машин. «Четыре – шесть Ми-28УБ будем брать на каждую воинскую часть, которая эксплуатирует вертолеты», – уточнил Бондарев после первого демонстрационного полета вертолета.

На МАКС-2013 холдинг «Вертолеты России» запланировал зрелищную летную программу, в которой помимо гражданских примут участие военные и ударные боевые вертолеты. Так, уникальная российская пилотажная группа «Беркуты» на четырех вертолетах Ми-28Н «Ночной охотник» исполнит фигуры высшего пилотажа. В небе над аэродромом в Жуковском появятся и разведывательно-

ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор», которые производятся в Арсеньевской авиационной компании «Прогресс», входящей в холдинг «Вертолеты России». При создании Ка-52 использовались самые передовые технологии российского авиастроения, были внедрены новейшие разработки в области авионики, вооружения, применения композиционных материалов и обеспечения безопасности полетов. Впервые широкой публике машина была представлена в июне этого года на юбилейном, 50-м парижском авиасалоне в Ле Бурже. Вертолет прошел все необходимые государственные испытания, выпускается серийно, стоит на вооружении ВВС России и может предлагаться на экспорт. Морская модификация Ка-52 «Аллигатор» – Ка-52К разрабатывается сегодня холдингом «Вертолеты России» в интересах ВМФ России. Новые вертолеты будут стоять на вооружении авиакрыла двух французских десантных вертолетоносцев типа «Мистраль». Ожидается, что первую машину сдадут в 2014 году.

Помимо «Ночных охотников» и «Аллигаторов» в летной программе холдинга примут участие и другие военные вертолеты: Ми-26, Ми-17В-5, Ми-8АМТШТ, «Ансат-У», Ми-35М. В рамках тематического показа «Антитеррор» посетители авиасалона увидят слаженную и эффективную работу подразделений спецназа по борьбе с современными угрозами с применением вертолетов и бронетранспортеров.

Сегодня успехи холдинга «Вертолеты России», достигнутые в сегменте производства военных вертолетов, отмечены на международной арене. Авторитетное тематическое издание Defense News в своем ежегодном рейтинге Top 100, посвященном крупнейшим компаниям оборонно-промышленного комплекса со всего мира, поставило «Вертолеты России» на 24-е место по итогам 2012 года, отметив рекордные темпы роста российской оборонной компании, поднявшейся с 39-й позиции в рейтинге по итогам 2011 года.

Автор: [Олег Фаличев](#)
Источник: [Военно-промышленный курьер](#) ^[216]
Опубликовано в выпуске № 32 (500) за 21 августа 2013 года

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[ВПК](#) ^[24]

Виды и рода войск: [Военно-воздушные силы](#) ^[57]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

1 просмотр

Начались испытания модернизированного танка «Спрут-СД» ^[217]

Опубликовано 23.08.2013 15:59 пользователем lu2k

□

К испытаниям приступил новый модернизированный вариант легкого танка для ВДВ «Спрут-СД», сообщает пресс-служба концерна «Тракторные заводы».

Изделие представляет собой самоходную противотанковую пушку 2С25 «Спрут-СД» с установленными навесными экранами динамической брони. Конструкция навесной брони схожа с бронезащитой модернизированных десантных машин типа БМД-4М.

В рамках модернизации, кроме унификации с БМД-4М по двигателю, трансмиссии и ходовой части, на СПТП планируется установить новейшую электронику. Так, новая самоходная противотанковая пушка будет оснащена современной цифровой системой управления огнем с более совершенными прицелами, в том числе тепловизионными, а также программно-техническим комплексом, позволяющим включить объект в единую систему управления тактического звена.

В настоящее время руководство Минобороны России и Воздушно-десантных войск ведут подготовку по включению опытно-конструкторской работы по модернизации этого изделия в государственный оборонный заказ.

Разработчиком и изготовителем этого специзделия в 90-х годах был Волгоградский тракторный завод. В 2005 году 125-мм самоходная противотанковая пушка 2С25 была принята на вооружение. Поэтому и ее модернизацию по направлению унификации с новой боевой машиной десанта БМД-4М планируется осуществлять в Волгограде. Потенциальными соисполнителями указанной опытно-конструкторской работы являются курганские предприятия концерна «Тракторные заводы» - ОАО «СКБМ» и ОАО «Курганмашзавод», разработчик и производитель БМД-4М соответственно.

Источник: [Военно-промышленный курьер](#) ^[218] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
 [Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
 [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
 [ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет

 1 просмотр

Комплекс складов построен ^[219]

Опубликовано 23.08.2013 16:18 пользователем DSalyukov

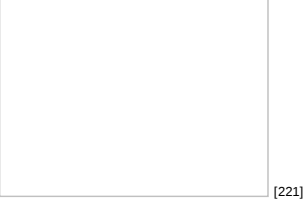
23 августа 2013 года состоялось торжественное открытие еще одного объекта в рамках строительства Северо-Западного регионального центра [Концерна ПВО «Алмаз – Антей»](#) ^[23] – комплекса складов общей площадью 2000 кв.м., состоящего из склада крупногабаритных комплектующих изделий (812 кв.м.), отапливаемого бокса №1(180 кв.м.), неотапливаемых боксов № 2 (590 кв.м.), №3 (120 кв.м.) и навеса.

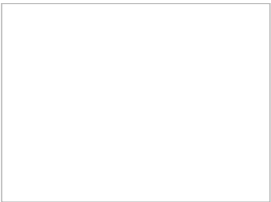
Работы по строительству данного объекта начались в ноябре 2012 года. Как отмечает руководитель проекта Станислав Федорович Алексеев (ЗАО «Мегамейд»), не обошлось без трудностей при строительстве: «Площадка не была пустой – под объектом находилась старая бетонная плита, которую пришлось разбивать, но все работы были выполнены в контрактный срок».

Построенный объект – это быстровозводимое здание с металлическим каркасом, при строительстве которого использовались передовые технологии: сэндвич-панели в отапливаемых частях комплекса, антикоррозийное покрытие металлических конструкций, наливные полы.

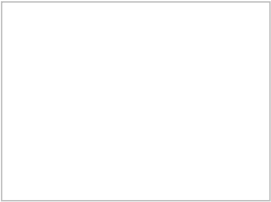
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [ВПК](#) ^[24]
Предприятия ВПК (справочная информация): [ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей"](#) ^[220]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет

Фотогалерея:





[222]



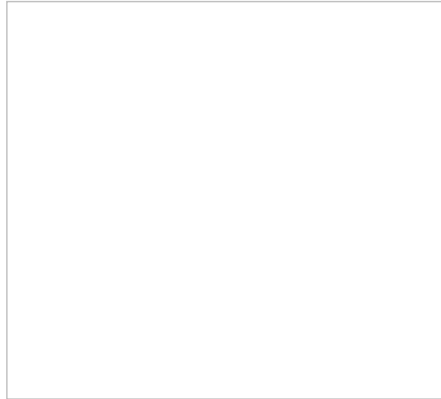
[223]

Ссылки:

Новый завод будет построен точно в срок! [224]
64 просмотра

Сдать Асада в обмен на оружие [225]

Опубликовано 23.08.2013 16:34 пользователем lu2k



Именно это предложил глава общей разведки Саудовской Аравии принц Бандар бин Султан президенту России Владимиру Путину

Принимать или не принимать саудовские предложения, рискуя в очередной раз наступить на те же грабли, что и СССР в 60–80-х годах, разменявший колоссальные нефтегазовые доходы на «международный престиж», в том числе на Ближнем и Среднем Востоке, – прерогатива российского руководства. Интересы Саудовской Аравии не имели и не имеют с российскими ничего общего. Королевство проводит политику дестабилизации Ближнего и Среднего Востока, обрушивая вместе с Катаром при участии Турции и в союзе с Западом один светский режим за другим. Более того, оно вело, ведет и будет вести агрессивную политику по распространению салафизма в мировом масштабе, включая российскую территорию.

Иосифа Виссарионовича Сталина обвиняют в разном. Но в умении вести интригу отказать ему никак нельзя. Особенно восточную. Не случайно основатель Саудовской Аравии Абд аль-Азиз ибн Сауд в 30-х годах просился «под его руку». Крупные хищники чутьем угадывают более крупных. Отечественные архивы сохранили их примечательную переписку, включающую письмо с соответствующей просьбой короля. Как известно, товарищ Сталин предложение проигнорировал, отпустив мрачноватую шутку о том, что призрак коммунизма в песках Саудовской Аравии СССР искать не будет, и отозвал посла Хакимова, которого, как в те годы было принято, расстреляли.

Масштабы военной и экономической мощи СССР, занявшего место Российской империи, и сколоченного из ненужных англичанам центральных провинций Аравийского полуострова феодально-племенного рабовладельческого королевства абсолютно несопоставимы. В Саудовской Аравии не было ничего примечательного, кроме большого количества песка. Даже керосин для ламп туда и в соседний Йемен везли из советского Баку. Кто мог предположить, что через десять лет там найдут нефть, а к началу XXI века именно Эр-Рияд будет главным соперником Москвы на мировых рынках углеводородов.

Интересно попытаться представить, что ответил бы Сталин на предложение, которое, как передает Reuters, сделал глава общей разведки Саудовской Аравии принц Бандар бин Султан президенту России Владимиру Путину во время их недавней встречи. Речь, судя по сообщениям СМИ, шла о размене российской дипломатической поддержки Дамаска в ООН на материальные блага. В качестве последних выступали покупка ВВТ российского производства на сумму 15 миллиардов долларов, а также гарантии того, что арабские монархии Залива не будут угрожать позиции России как главного поставщика газа в Европу. Ну и кое-что по мелочи.

У экспертов мало сомнений в том, что любые саудовские гарантии не стоят той бумаги, на которой они написаны. Как говорят в таких случаях на Ближнем Востоке: «Я обещал, но я не обещал выполнять». Тем более что говорить саудовцы могут только за себя, а газ они на мировой рынок не поставляют. Его в королевстве добывают исключительно для внутреннего потребления. Доказанные запасы газа в Королевстве Саудовская Аравия (КСА) составляют 7,8 триллиона кубических метров (4,2 процента от мировых). Объемы годовой добычи превышают 83,9 миллиарда кубических метров – для опреснения, нужд саудовской энергетики, нефтехимии и нефтедобычи, а не на экспорт.

Это относится и к проекту компании «Лукойл Оверсиз», выигравшей тендер по разведке и разработке месторождений газа на Блоке А в пустыне Руб аль-Хали. LUKSAR, учрежденный ею с Saudi Aramco, экспортом газа, в том числе в Европу, заниматься не собирался. Пока что работа компании в КСА стоила ей 500 миллионов долларов, затраченных на пробное бурение, которые надо еще

окупить, и это отнюдь не гарантировано.

Ни Иран, ни Катар, ни Алжир, ни более мелкие игроки мирового газового рынка не являются теми, на кого саудовцы могут повлиять в вопросах экспорта. Гарантии, о которых шла речь, ни на чем не были и не могли быть основаны, кроме блефа предлагавшего. Последнее, впрочем, характерно для принца Бандара и являлось отличительной чертой его персонального стиля в период дипломатической работы в США и Великобритании.

То же самое можно сказать о возможностях военных поставок России в Саудовскую Аравию или участия российских госкорпораций и крупных частных фирм в проектах гражданского назначения на территории королевства. Ряд отечественных оборонных разработок представляет для КСА значительный интерес. Однако рынок военной продукции здесь оккупирован американскими и европейскими производителями. Присутствие в некоторых его сегментах Пакистана и Китая опирается на геополитическое сотрудничество и в случае Пекина на заинтересованность королевства в сохранении объемов саудовского нефтеэкспорта (17–18 процентов годового импорта нефти КНР). Россия не имеет, не может и даже в отдаленной перспективе не будет иметь ни одного из этих козырей.

Понятно, что саудовцы, а также западные партнеры КСА заинтересованы в приобретении королевством систем, наиболее чувствительных с точки зрения оборонных интересов России. Последствия сделок такого рода способны оказаться весьма неблагоприятными для страны, хотя и принесут разовую прибыль отдельным предприятиям ВПК и курирующим их чиновникам. Конкуренция с поставщиками из США, Германии, Великобритании и Франции с их связями в саудовской Генеральной организации военной промышленности оставляет российским производителям мало шансов на сотрудничество с предприятиями «оборонки» в промзонах Эль-Джубайль, Янбу и Эль-Харджа, а также доках в Даммаме и Джидде.

В 2008–2011 годах военные поставки в Саудовскую Аравию из одних только США были более 3,4 миллиарда, в 2012–2015-м составят 16,86 миллиарда, а в 2010-м объявлено о сделках по продаже американских ВВТ в объемах до 30 миллиардов долларов. Основу ВВС королевства составляют F-15. Обновление и диверсификация авиапарка намечены за счет поставок истребителей «Еврофайтер Тайфун» Великобританией и модернизации Tornado Германией. Последняя (концерн EADS) контролирует установку систем безопасности вдоль девяти тысяч километров границы КСА, а также имеет (фирма Heckler & Koch) серьезные позиции в поставках и производстве стрелкового оружия.

Саудовская сторона заинтересована в доступе к ядерным технологиям России, однако эта сфера чрезвычайно чувствительна. Это подтверждает заявление принца Турки аль-Фейсала в ноябре 2011 года о возможности появления ЯО у КСА в качестве ответа на ядерную программу ИРИ, что в основном связывают с саудовско-пакистанским сотрудничеством. Сомнительно, чтобы руководство РФ пошло на передачу королевству технологий двойного назначения, а именно они составляют основную сферу саудовских интересов в российской ядерной промышленности. В строительстве АЭС шансы России выиграть у Южной Кореи, США, Франции или Японии равны нулю. Сотрудничество Росатома с Ираном, итогом которого стал запуск станции в Бушере, исключает возможность реализации аналогичных проектов в Саудовской Аравии.

Обсуждение масштабных инфраструктурных проектов не прерогатива принца Бандара. Каждый из них имеет в королевской семье своих кураторов и патронов, без участия которых в их продвижении и реализации обсуждать работу на территории КСА не имеет смысла. Этот сегмент саудовского рынка уже не один десяток лет занят корпорациями из стран Запада и АТР. На протяжении трех поколений сложилась система сотрудничества, включающая обучение саудовской элиты в лучших университетах мира. Именно там завязываются связи с будущими партнерами, управленцами и экспертами саудовских или совместных корпораций, реализующими соответствующие проекты. Только в США в настоящее время обучаются 30 тысяч студентов из КСА – и американо-саудовские деловые отношения основаны на прочном фундаменте. У России его нет, если, разумеется, не считать таким саудовское финансирование отечественных джихадистов.

Разумеется, крупные и сверхкрупные инфраструктурные проекты Саудовская Аравия реализует. Помимо железной дороги, связывающей Эр-Рияд и Даммам, это Mineral Line, которая будет перестроена под грузопассажирские перевозки и доведена до 2400 километров при общей стоимости проекта 14 миллиардов долларов. К 2017 году все страны Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ) соединят 2200 километрами железнодорожных путей от Кувейта через Саудовскую Аравию и ОАЭ до Омана с веткой, соединяющей Катар и Бахрейн, на что будет затрачено еще 30 миллиардов долларов. Однако эти проекты КСА реализует в партнерстве с западными корпорациями. Так, победителем тендера по второму этапу строительства высокоскоростной железной дороги между Меккой и Мединой объемом 8,22 миллиарда долларов стал саудовско-испанский консорциум Al Shoula Co.

То же самое можно сказать о реконструкции авиационного и морского транспорта, портовой инфраструктуры, сети автомобильных магистралей, нефтепроводов и прочих саудовских проектов. Так, в расширение перерабатывающих сырье мощностей к 2016 году в КСА будет вложено 150 миллиардов долларов. Однако нефтеперерабатывающий и нефтехимический комплекс в Джубейле строят «Тоталь» и «Доу Кемикалс». Западные компании сооружают комплекс Петро Рабих и будут работать над комплексом в Янбу и НПЗ в Джазане. Российские фирмы там могут появиться в качестве субподрядчиков на небольших объемах через западных операторов – не более того.

Соединенные Штаты были и, несмотря на периодические разногласия, остаются основным партнером КСА не только в качестве гаранта безопасности, в том числе путей транспортировки саудовских углеводородов по морским коммуникациям. В 2011 году саудовский экспорт в США составил 47,5 миллиарда, а импорт – 13,8 миллиарда долларов. Вытеснить Америку с этих позиций нереально, как и заставить ее поделиться столь чувствительным рынком, как рынок ВВТ, что бы ни предлагал принц Бандар.

Переговоры с Москвой с предложениями преференций в случае сдачи Сирии в ООН напоминают маневр, призванный вызвать ревность Вашингтона. Взаимное недовольство КСА и США, проявившееся из-за разногласий в отношении стратегии в Сирии, Йемене, Афганистане, не говоря уже о поддержке саудовцами радикалов, которая привела к атакам на территории самой Америки, от «11 сентября» до теракта в Бостоне, – факт. Из Эр-Рияда в адрес Вашингтона звучат фразы: «США – это партнер, на которого нельзя положиться» и «США более не являются мировой супердержавой...» Однако сохранение союза – приоритет номер один для обеих сторон.

Подтверждением этого стал экстренный визит в Вашингтон главы МИДа КСА Сауда аль-Фейсала после террористического акта 17 апреля в Бостоне. По результатам его встреч с Баракком Обамой и помощником президента по национальной безопасности Томасом Донилоном версию саудовского следа явно «замели под ковер». Эр-Рияд отозвал из США саудовских подданных, на которых у ФБР

был компромат. В королевстве прошла пропагандистская кампания, в которой задействовали большинство ведущих теологов. В крупнейших мечетях и на страницах газет утверждалось, что ваххабизм чужд террору, а братья Царнаевы – исчадие дьявола и представляли только себя. Вопрос закрыт до следующего теракта в США. Так что поступаться стратегическим сотрудничеством Америка и Саудовская Аравия не станут ни при каких обстоятельствах и тем более не ради российско-саудовского сближения.

Почему саудовскую попытку «купить» позицию России по сирийскому вопросу пытался реализовать именно принц Бандар, понять нетрудно. В качестве руководителя саудовского Национального совета обороны он неоднократно проводил консультации с секретарем Совета безопасности России Николаем Патрушевым. Однако это не означает, что на него можно рассчитывать в вопросах выстраивания российско-саудовского сотрудничества. Скорее наоборот.

Назначенный на пост главы саудовской разведки только 19 июля текущего года принц Бандар – один из основных архитекторов сближения саудовских, американских и британских силовиков. И это в отличие от связей с Россией было главным вопросом всей его карьеры. Будучи 22 года послом королевства в Вашингтоне, именно принц Бандар добился перехода отношений Саудовской Аравии и США на уровень стратегического партнерства. Особенно близок он к семье Бушей и лично стоял за решением американского президента о вторжении в Ирак и свержении Саддама Хусейна.

Принц Бандар с его склонностью к интригам, репутацией человека, способного купить кого угодно на самом вершине мировой политической системы и доступом к неограниченным финансам, выделяемым КСА на сотрудничество с США, Великобританией, Францией, Пакистаном и другими партнерами королевства по обороне и обеспечению безопасности, был главным действующим лицом в ходе антикоррупционных расследований Скотленд-Ярда, связанных с поставками в Саудовскую Аравию крупных партий британских ВВТ.

Не исключено, что новое возвышение Бандара связано с его родственными связями по линии жены – принцессы Хайфы аль-Фейсал, сестры главы МИДа принца Сауда аль-Фейсала и, что еще более существенно, серого кардинала саудовской внешней политики Турки аль-Фейсала, который руководил общей разведкой КСА с 1977 по 2001 год, создателя и куратора «Аль-Каиды». Семейственность такого рода – характерная черта саудовского режима: ближайшим помощником принца Бандара в управлении разведкой королевства является его сын Абдулазиз, ставший заместителем ее руководителя еще в 2003-м.

Семейный характер носит и традиция постоянного массового использования саудовскими спецслужбами радикальных исламистов против противников королевства, восходящая к временам войны в Афганистане с советским воинским контингентом. Заложенный еще принцем Турки, этот метод принят на вооружение принцем Бандаром: формирование и поддержка «Джабхат ан-Нусра» в Сирии – его личный проект. Отметим, что склонность принца Бандара к опоре на джихадистов, причастных к международной террористической деятельности, противоречит стратегии США в Сирии. Это значительно испортило его отношения с рядом высокопоставленных представителей американского военно-разведывательного сообщества и политического истеблишмента.

Случайность ли то, что «подход» принца Бандара к российскому руководству состоялся вскоре после провала попытки организовать резонансный теракт в Москве террористической группой, обезвреженной в Орехово-Зуеве? Связка пакистанской «Аль-Каиды», к которой она принадлежала, с главным зарубежным партнером саудовских спецслужб – пакистанской ISI и саудовскими спонсорами – секрет Полишинеля. Как и многолетнее тесное взаимодействие со всеми ними принцев Турки и Бандара.

Это, к слову, напоминает о визите в Москву принца Турки в дни трагедии «Норд-Оста» – с щедрыми, по его мнению, предложениями, которые, напомним, не были приняты, несмотря на тяжелейший кризис в сфере безопасности, спровоцированный захватом сотен заложников в центре российской столицы. Похоже, что визит принца Бандара – продолжение традиции по сочетанию кнута и пряника в попытках повлиять уже не на ситуацию в России, но хотя бы на ее позицию в ООН. На сей раз встреча с российским президентом была организована в преддверии Олимпийских игр в Сочи. Прозрачный намек, который, по саудовской логике, должен склонить Москву к принятию предложений, сделанных от имени КСА.

Последнее ставит вопрос о соотношении личных интересов принца Бандара с интересами королевства, учитывая сложное положение, в котором он находится вследствие занятой им позиции. На протяжении длительного времени принц курировал Ливан и Сирию, являясь главным саудовским «ястребом» в отношении алавитского клана Асадов, ливанской «Хезболлы», связей Сирии и Ливана с Ираном, иранского влияния в арабском и в целом исламском мире, а также шиитов как таковых. Вследствие этого, пока не нарушился сначала на Бахрейне, а затем в Сирии негласный статус-кво в отношениях между ИРИ и КСА, он был отстранен королем Абдаллой от ведения этих вопросов. Отношения между ним и королем вообще далеки от идеальных.

Обострение отношений Эр-Рияда с Дамаском и Тегераном в последние годы связывается именно с возвращением принца Бандара к активной деятельности на этих направлениях. Причем его позиция в отношении президента Сирии во многом основана на корыстных мотивах: сирийские активы принца Бандара были конфискованы по прямому указанию Башара Асада. Сегодня они личные враги со всем, что из этого вытекает в соответствии с традициями арабского мира.

«Арабская весна», обрушившая режимы в Тунисе, Египте и Ливии, создала у принца Бандара иллюзию неизбежности падения правящей власти в Сирии. Он сделал ставку на это и пока далек от выигрыша, хотя и добивается своего с присущим ему упорством. Если Асад падет, это усилит возможности принца Бандара влиять на ситуацию в королевстве в критический период смены поколений власти в КСА. Если дамаский режим устоит, его положение пошатнется самым серьезным образом, тем более что пролоббированный им в Анкаре и Вашингтоне план захвата Алеппо и создания в Сирии «буферной зоны» по образцу ливийского Бенгази явно проваливается.

В Москве принц Бандар пытался решить две из трех своих главных задач: продвинуться по пути свержения Асада и ослабить позиции Ирана. Обе они весьма далеки от приоритетов российской внешней политики. Третья его задача – укрепление салафитских ячеек по всему миру – прямо противоречит интересам России. Тот факт, что аппарат подчиненной ему в настоящее время саудовской разведки перестраивается с активным участием Франции, США и Пакистана, вряд ли может вызвать у Москвы доверие к инициативам принца Бандара и тем более вдохновить ее на следование в фарватере саудовской политики.

Ставки, однако, значительно выше. На кону вопрос престолонаследования и влияния на то, кто именно займет трон, когда власть перейдет от детей основателя королевства к новому поколению. Принц Бандар вместе с родственниками его жены – крупные теневые фигуры в этой борьбе. Он претендентом на трон не является – происхождение по материнской линии препятствует этому. Однако

может поддержать реального претендента, сыграв решающую роль, при том условии, разумеется, что сохранит и приумножит свое влияние.

Пока просматриваются два варианта будущего. Король Абдалла готовит себе на смену старшего сына – принца Мутаиба, командующего Национальной гвардией. В КСА ожидается военная реформа, по итогам которой под его командованием будут объединены Министерства обороны и Национальной гвардии. Однако серьезным конкурентом Мутаиба является его кузен – принц Мохаммед бин-Наиф, с сентября 2012 года возглавляющий МВД. Последний более публичная фигура и имеет преимущество в международных контактах. Отметим: Министерству внутренних дел подотчетны благотворительные фонды королевства, что прямо связывает его со спецслужбами.

Как следствие принц Бандар пока не нужен принцу Мутаибу. Но может поддержать в критический момент борьбы принца Мохаммеда, с министерством которого его структура интенсивно и эффективно работает. Или, напротив, разменять свою поддержку в обмен на что-либо, имеющее для него настолько важное значение, что он и его клан согласятся встать на сторону принца Мутаиба. Но, повторим еще раз, только при условии, что к моменту, когда начнется финальный этап принятия решений, будет тем, кем во властной иерархии является сегодня. Или кем-то большим.

Принимать или не принимать саудовские предложения, рискуя в очередной раз наступить на те же самые грабли, что и СССР в 60–80-х годах, разменявший колоссальные нефтегазовые доходы на «международный престиж», в том числе на Ближнем и Среднем Востоке, – прерогатива российского руководства. Интересы Саудовской Аравии не имели и не имеют с российскими ничего общего. Королевство проводит политику дестабилизации БСВ, обрушивая вместе с Катаром при участии Турции и в союзе с Западом один светский режим за другим. Более того, оно вело, ведет и будет вести агрессивную политику по распространению салафизма в мировом масштабе, в том числе на российской территории.

Жестко пресекая возникновение на своей территории близких к «Братьям-мусульманам» структур политического ислама, по возможности ослабляя их в арабском мире и поддерживая там их конкурентов – необязательно салафитов, королевство в «мире меча», включая Россию, продвигает любые исламские проекты, в том числе террористические. Разумеется, если это проекты суннитские. При этом в таких вопросах, как борьба с СССР в Афганистане или делегитимация Израиля, Саудовская Аравия находит общий язык даже со своим основным противником – шиитским Ираном.

На протяжении всей современной истории королевства саудовские спецслужбы ведут против России целенаправленную деятельность, вербуя российских граждан как для участия в международном джихаде, так и для создания салафитских ячеек по всей территории РФ. Это же касается жителей постсоветских мусульманских республик, в первую очередь стран Центральной Азии.

Основными механизмами, облегчающими вербовку, являются обучение за пределами собственных границ выходцев из соответствующих стран – не только в исламских учебных заведениях, а также хадж. В отдельных случаях задачу облегчает наличие диаспор, на протяжении длительного времени населяющих Саудовскую Аравию. Так, в королевстве со времен борьбы с басмачеством живут узбекская и уйгурская общины, насчитывающие в настоящее время до 800 тысяч человек.

Активную роль в подрывной деятельности за пределами КСА, в том числе в России для вербовки наемников на Северном Кавказе и в Поволжье, играют «частные» благотворительные фонды и организации, формально не связанные с государством. Причем все саудовские организации подчиняются штаб-квартире «Аль-Игасы» и получают оттуда деньги. В случае провала той или иной организации, как это было с «Беневоленс Интернешнл» в США после терактов 11 сентября или «Аль-Харамейн» в России, центральная структура выводится из-под удара.

Агрессивная политика, направленная на доминирование в Персидском заливе, арабском и исламском мире (ЛАГ, ОИК, ССАГПЗ), встречает сопротивление даже у ближайших соседей КСА. Примером этого стали вопросы об объединении с Бахрейном, введении единой валюты стран Залива – халиджи, интеграции в ССАГПЗ Иордании и Марокко, а также инциденты и споры с Йеменом, Катаром, Оманом и ОАЭ по участкам границы, соглашения по которым формально подписаны.

Претензии на региональное лидерство со стороны КСА, таким образом, на практике не подтверждаются. Безопасность королевства целиком зависит от его опоры на внешние силы. В противостоянии с Ираном – на США, а в потенциальных внутривнутриполитических конфликтах, в первую очередь с саудовскими шиитами: зейдитами (в Ассире), исмаилитами (в Наджране) и джафаритами (в Восточной провинции), – на Пакистан. Шиитами при этом являются около трех миллионов человек из общего населения страны в 20 миллионов.

К чему приведут уступки КСА со стороны России по сирийскому вопросу, если они будут сделаны, можно понять из слов саудовского министра иностранных дел Сауда аль-Фейсала: «Джихад – это джихад в том смысле, в каком в нем может принимать участие человек. Если кто-то участвует в джихаде, опираясь на свои руки, пусть и далее участвует в нем. Если кто-то принимает в нем участие словами, то пусть и далее участвует в нем, но это лишь малая степень участия в усилиях джихада. Мы же ведем джихад на всех направлениях и во всех сферах». Никаких иллюзий, все честно. Кто предупрежден – тот вооружен.

Нельзя не отметить: инициатива принца Бандара подтвердила эффективность российской политики на сирийском направлении. В отличие от советских времен Москва заняла беспримысленную позицию, не вмешиваясь в конфликт напрямую. Однако обойти Россию, проигнорировать ее или найти брешь в высших эшелонах отечественного истеблишмента, как в Ливии, организаторам гражданской войны в Сирии не удалось. Что само по себе доказывает преимущества спокойного выжидания с позиции силы и понимания того, чего Россия не хочет.

Автор: Евгений Сатановский,

президент Института Ближнего Востока

Источник: Военно-промышленный курьер ^[226]

Опубликовано в выпуске № 32 (500) за 21 августа 2013 года

Язык: русский ^[3]

Дата: август 2013 ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
[Азия](#) ^[31]
[Передняя Азия](#) ^[69]
[Арабский мир](#) ^[70]
[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Политическая](#) ^[36]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

73 просмотра

Новый автомат АК-12 осенью пройдет государственные испытания ^[227]

Опубликовано 23.08.2013 18:02 пользователем lu2k

[Сергею Шойгу](#) ^[228] продемонстрировали различные модификации АК-12, а также другие разработки, которые ведутся в интересах Минобороны и других силовых ведомств. Осмотрев автоматы, министр отметил, что осенью все автоматы, разрабатываемые по ОКР «Ратник», пройдут государственные испытания и с экипировкой «солдата будущего» появится полная ясность, сообщает пресс-служба концерна «Калашников»

20 августа министр обороны Сергей Шойгу посетил экспозицию концерна «Калашников» на Дне инноваций. Генеральный конструктор концерна Владимир Злобин представил ему разработки в области боевого оружия, которые могут быть поставлены на вооружение российской армии.

На Дне инноваций концерн «Калашников» также представил профессиональной общественности специальные автоматы – АС-1 в калибре 5,45х39 мм и АС-2 калибра 7,62х39 мм, разрабатываемые по заказу ФСБ для выполнения спецопераций, снайперскую винтовку ВС-121, высокоточные винтовки СВ-98 и СВ-338М1 с алюминиевой ложой и возможностью установки любых оптических и ночных прицелов.

Концерн «Калашников» – крупнейший российский производитель боевого автоматического и снайперского оружия, управляемых артиллерийских снарядов, а также широкого спектра гражданской продукции – охотничьих ружей, спортивных винтовок, станков и инструмента. Предприятие основано в 1807 году. Продукция «Ижмаша» поставляется в 27 стран мира, включая США, Великобританию, Германию, Норвегию, Италию, Канаду, Казахстан и Таиланд.

Источник: [Военно-промышленный курьер](#) ^[229] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Средняя оценка: 10 (1 vote)

Ссылки:
[Шойгу Сергей Кужугетович](#) ^[230]
119 просмотров

Новейшую ЗРС С-350Е показали Президенту ^[231]

Опубликовано 23.08.2013 18:44 пользователем DSalyukov

На фото слева направо: Владислав Меньщиков ^[232], Сергей Иванов, Илья Исаков, Сергей Шойгу ^[230], Владимир Путин, Георгий Полтавченко, Денис Мантуров, Виталий Нескородов, Михаил Подвизников, Дмитрий Рогозин ^[144]

Владимир Путин 19 июня посетил ГОЗ «Обуховский Завод», входящий в Концерн ПВО «Алмаз-Антей» ^[23] и являющийся одним из ведущих предприятий военно-промышленного комплекса России.

Анализ недавних локальных конфликтов с участием стран НАТО на Балканах, в Ираке, Ливии показывает, что в современной войне ставка делается на воздушные операции с применением массированных ударов авиации и высокоточного оружия, в том числе крылатых ракет с разных направлений днем и ночью в любых погодных условиях.

Характер таких конфликтов все больше приобретает черты сетецентрической войны с интенсивным использованием разведывательных комплексов, от орбитальных средств до беспилотных летательных аппаратов, мощным радиоэлектронным противодействием, развертыванием высокоинтеллектуальных информационных сетей с целью формирования единого информационно-коммуникационного пространства, функционирующего в реальном масштабе времени, что позволяет войскам действовать намного эффективнее, быстрее и результативнее.

Одной из целей такой тактики применительно к системе ПВО противника помимо огневого и радиоэлектронного подавления является создание условий, при которых высокое боевое напряжение личного состава расчетов средств ПВО достигает значений, превышающих его физические возможности, что в конечном итоге должно привести к тому, что противная сторона лишится возможности предпринять хоть какие-либо ответные шаги и, в конечном счете, как считают западные специалисты, впадет в состояние полного шока.

Высокая интенсивность боевых действий в этих условиях предполагает наличие у обороняющейся стороны глубокоэшелонированной системы ПВО с широким применением автоматизированных средств управления войсками и оружием, резко повышает требования к качеству средств противодействия воздушному нападению.

Все эти аспекты учтены ОАО «ГСКБ «АлмазАнтей» при разработке перспективной зенитной ракетной системы (ЗРС) средней дальности С350Е, которая по своим тактико-техническим характеристикам превосходит зарубежные аналоги и должна заменить находящиеся на вооружении ЗРС ряда С300.

Новинку показали президенту страны Владимиру Путину во время посещения им ОАО «ГОЗ «Обуховский завод». На его базе в настоящее время создается Северо-Западный региональный центр (СЗР) — современный конструкторский научно-производственный комплекс, который объединит пять оборонных предприятий Санкт-Петербурга.

Неслучайно именно здесь 19 июня проведено совещание, где рассматривались вопросы о ходе выполнения государственной программы вооружения на 2011–2020 годы в части создания технической основы воздушно-космической обороны.

Справедливости ради следует заметить, что в этот день представлять технику пришлось несколько раз. Первыми на смотровой площадке в цехах ГОЗ побывали руководители Концерна «Алмаз - Антей». Затем их сменили участники проводимого президентом совещания по проблемам ВКО. Среди них - министр обороны Сергей Шойгу, его заместитель Юрий Борисов, до своего назначения долгое время курировавший электронную промышленность в стране, командующий войсками ВКО Александр Головкин и другие лица, с которыми были обсуждены основные вопросы, касающиеся порядка завершения работ по данной ОКР.

Владимир Путин прибыл на Обуховский завод на вертолете, после чего в сопровождении членов правительства сразу направился в цех, где находились средства системы С350Е. Генеральный директор Концерна «Алмаз - Антей» Владислав Меньщиков представил президенту руководителя предприятия Виталия Нескородова и главного конструктора Илью Исакова, которые дали главе государства необходимые пояснения. Нашими специалистами также была проведена имитация перевода средств системы из походного положения в боевое. Владимир Путин проявил живой интерес к новинке. Он побывал в кабине пусковой установки, пообщался с одним из молодых специалистов - Константином Бологовым. В разговоре с ним и главным конструктором президент касался не только технических аспектов. Он спрашивал их и о размере заработной платы, и о базовом образовании, о причинах прихода в оборонку, интересовался ходом работ и перспективами их завершения, уровнем взаимоотношений по данной тематике с заказчиком - Министерством обороны. Задавали свои вопросы и сопровождавшие президента лица - министр промышленности и торговли Денис Мантуров, руководитель Администрации Президента Российской Федерации Сергей Иванов. Бывший министр обороны России, в частности, обратил внимание на временные характеристики приведения зенитной ракетной системы в боевую готовность.

Гости также осмотрели боевые машины из состава ЗРС С400 «Триумф», разработанной в стенах ГСКБ, серийные поставки которой в войска идут строго по графику.

На состоявшемся позже совещании по вопросам развития Войск воздушно-космической обороны (ВКО) президент подчеркнул значимость проводимых в ГСКБ работ.

— Среди некоторых военных аналитиков все чаще звучат разговоры о том, что теоретически возможен первый, так называемый обезоруживающий и обезглавливающий удар, — отметил Владимир Путин. — Причем даже против ядерных держав. Не одна лишь Америка совершенствует свои ударные наступательные вооружения, в том числе ракеты средней дальности. Это мы тоже должны с вами, безусловно, учитывать в наших планах развития вооруженных сил. Создание воздушно-космической обороны будет и впредь одним из ключевых направлений военного строительства, — заявил он. — По сути, эффективная ВКО — это гарантия устойчивости наших стратегических сил сдерживания, прикрытия территории страны от воздушно-космических средств нападения. Россия и впредь будет наращивать оперативнотактические возможности воздушно-космической обороны, то есть повышать свой наступательный потенциал.

В выступлении президента была дана положительная оценка деятельности предприятия. «Наши серийные образцы вооружения воздушно-космической обороны одни из лучших в мире. Об этом свидетельствует, в частности, их популярность, особенно зенитных ракетных комплексов на мировых рынках вооружений», — констатировал глава государства.

Учитывая особую важность работ по данному направлению, президент подчеркнул: «Серийное производство и перспективные разработки должны идти строго по графику, без срывов, без всяких задержек. Ответственность должна быть персональной, каждый из вас должен работать не только как часы, но и идти в ногу с партнером».

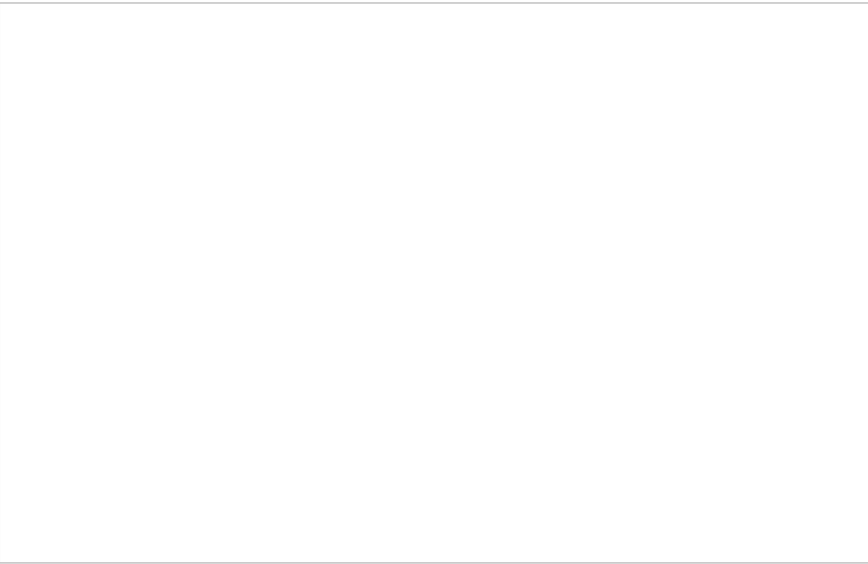
Говорил Путин и о разрабатываемой ГСКБ перспективной зенитной ракетной системе пятого поколения.

Далеко не всем предприятиям в России выпадает возможность демонстрировать свою продукцию высшему руководству страны. Тот факт, что Владимир Путин в своей программе посвятил немало времени знакомству с ней, говорит о многом. Впервые, это свидетельствует о внимании верховного главнокомандующего к вопросам обороноспособности страны, а вовторых, о важности той роли, которую играет наше предприятие в ее обеспечении.

Это, с одной стороны, накладывает на сотрудников ГСКБ большую ответственность, а с другой — «вызывает определенную гордость за то дело, которым мы заняты». Такие слова говорили многие наши молодые специалисты по окончании показа техники. Именно им предстоит в будущем решать задачи создания новейших образцов оружия для российской армии.

Не секрет, что политика руководства ОАО «ГСКБ «АлмазАнтей» направлена на широкое привлечение молодежи на предприятие. Уже сейчас можно говорить, что она полностью оправдана. ОКБ, сотрудники которого разработали ЗРС С350Е, является самым «молодым» на предприятии, если взять за критерий средний возраст специалистов.

Важнейшим фактором успешности становления любого молодого специалиста в оборонке является его погруженность в тематику работ на самом первом этапе своей трудовой деятельности. Имея возможность расширения границ своей теоретической подготовки и широкую практику, по мнению руководства ГСКБ, он быстро «набирает обороты». И наглядным подтверждением этого тезиса опять же является данный коллектив разработчиков. Ведь молодежь в нем «обкатывалась» на предыдущих контрактах.



Конечно, всех интересуют дальнейшие планы. Применительно к С350Е они предусматривают выход в 2014 году на натурные испытания. А пока работы продолжаются. Кроме этого, техника готовится к показу на международном авиакосмическом салоне МАКС2013. Именно такую задачу поставил президент на совещании в Петербурге

Источник: Стрела, 06.06.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [июнь 2013](#) ^[233]

Теги: [Новости](#) ^[5]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [ВПК](#) ^[24]

Виды и рода войск: [Войска воздушно-космической обороны](#) ^[212]

Тип материала: Эксклюзив

Оценка статьи:

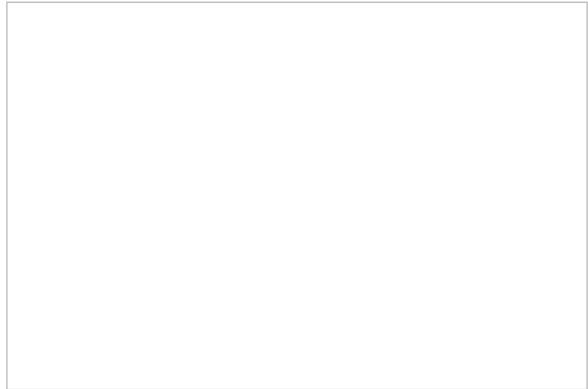
★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Средняя оценка: 9.7 (всего 3 голос.)

382 просмотр

Серийный штурмовик Texan II совершил первый полет ^[234]

Опубликовано 24.08.2013 07:20 пользователем lu2k



Первый серийный легкий штурмовой самолет AT-6 Texan II, созданный на базе учебного T-6A, 20 августа 2013 года совершил первый полет, сообщает Flightglobal. Самолет поднялся в воздух с аэродрома предприятия Beechcraft в Уичито в штате Канзас. По словам летчика-испытателя Лайонела Элфорда, управлявшего AT-6, первый полет серийного самолета прошел гладко. Испытания были признаны успешными.

Любопытно, что компания Beechcraft пока не получила ни одного заказа на штурмовую версию учебного самолета T-6A. При этом производственные мощности для серийной сборки самолетов уже подготовлены; в значительной степени они унифицированы со сборочной линией учебных самолетов, поставляемых для ВВС США и ряда других стран. Испытанный образец серийного AT-6 принадлежит американской компании.

По словам президента Beechcraft Билла Бойсчура, первый контракт на поставку новых легких штурмовиков может быть подписан уже до конца 2013 года. Кто именно может приобрести AT-6 и сколько самолетов планируется продать, Бойсчур не уточнил. По оценке компании, в ближайшие десять лет заказчикам могут быть поставлены более 500 новых штурмовиков. Они могут заинтересовать 26 государств — союзников США.

Штурмовик AT-6 оснащен турбовинтовым двигателем Pratt & Whitney PT6 мощностью 1600 лошадиных сил. На испытанный образец на время полета были установлены два подвесных сбрасываемых топливных бака объемом 250 литров каждый, две незаряженных корректируемых авиабомбы GBU-58 (масса каждой — 113,4 килограмма) и две пусковых установки LAU-131 для неуправляемых ракет калибра 70 миллиметров (масса каждой — 44 килограмма). Самолет также был оснащен электронно-оптической инфракрасной камерой L-3 Wescam Mx-15Di.

Источник: [lenta.ru](#) ^[235] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
76 просмотров

Британские ВВС завершили испытания нового Chinook ^[236]

Опубликовано 24.08.2013 07:36 пользователем lu2k



ВВС Великобритании завершили летные испытания модернизированного тяжелого транспортного вертолета Chinook HC.6, представляющего собой измененную версию вертолета СН-47F. Как сообщает Jane's, испытания машины проводились на базе ВМС США Патаксент-Ривер в Мэриленде 15 апреля — 10 августа 2013 года. Поставка первого модернизированного вертолета ожидается в конце текущего года.

На время испытаний ВМС США предоставили Boeing и пилотам ВВС Великобритании несколько испытательных площадок на базе Патаксент-Ривер. В частности, речь идет о посадочных площадках с изменяемым углом наклона, полосах для отработки маневрирования на земле, а также инструменты по отработке подъема различных по массе грузов. Все испытания были признаны успешными.

Министерство обороны Великобритании в 2009 году разместило заказ на поставку 24 вертолетов Chinook, однако позднее сократило объем закупки до 14 машин. Производством вертолетов занимается американский авиастроительный концерн Boeing. Как ожидается, все машины будут переданы министерству обороны Великобритании до конца 2015 года.

Chinook HC.6 отличается от базовой версии цифровой системой управления полетом, а также набором бортового оборудования и систем связи, совместимым с британскими стандартами вертолетов HC.2, HC.2A и HC.3, по которым ранее создавались СН-47 для Великобритании. Кроме того, на Chinook HC.6 установлены более мощные турбовальные двигатели Honeywell T55-L-714.

В настоящее время на вооружении ВВС Великобритании стоят 24 транспортных вертолета Chinook версий HC.2/2A/3. В ближайшее время планируется завершить модернизацию вертолетов HC.2/2A, которые после этого получат обозначение HC.4.

Источник: [lenta.ru](#) ^[237]08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[НАТО](#) ^[8]
[Европа](#) ^[15]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

75 просмотров

Украина усомнилась в способности России локализовать производство «Русланов» ^[238]

Опубликовано 24.08.2013 07:47 пользователем lu2k

Россия не сможет полностью локализовать производство транспортных самолетов Ан-124 «Руслан» на своей территории. Об этом, как сообщает украинский портал «Сегодня», заявили на государственном предприятии «Антонов». По данным компании, ульяновский завод «Авиастар-СП» является единственным российским предприятием, способным производить транспортники Ан-124, однако он загружен сборкой военно-транспортных самолетов Ил-76.

Ранее в интервью газете «Коммерсантъ» вице-премьер России Дмитрий Rogozin заявил, что власти страны намерены провести модернизацию Ан-124 несмотря на сложности в переговорах с Украиной относительно улучшения отдельных агрегатов «Руслана». При этом может быть использован мировой опыт. Rogozin также отметил, что если власти Украины не разрешат России самостоятельно модернизировать Ан-124, «все производство» будет локализовано на российской территории.

«Украина очень туго соглашается на передачу нам согласия на модернизацию отдельных агрегатов этого самолета», — отметил Rogozin. Между тем, по данным «Антонова», премьер-министр Украины Николай Азаров уже «подписал директивы на украино-российские переговоры», которые планируется начать в конце августа 2013 года. При этом в Кабинете министров Украины полагают, что соглашение о создании совместного с Россией предприятия по производству Ан-124 будет подписано уже в сентябре-октябре текущего года.

В переговорах о совместном производстве, как ожидается, с украинской стороны примут участие министр промполитики Михаил Короленко, а также представители предприятий «Мотор Сич» и «Антонов», министерства иностранных дел, министерства юстиции и Государственного агентства по управлению государственными корпоративными правами. Планируется, что соглашение о производстве Ан-124 подпишут Азаров и его российский коллега Дмитрий Медведев.

Производство транспортников Ан-124 было прекращено в 2004 году. На протяжении последних нескольких лет завод «Авиастар-СП» планировал возобновить выпуск «Русланов». Предполагалось, что уже с 2012 года ульяновский завод будет выпускать по два Ан-124 в год, однако эти планы не осуществились — сначала возобновление производства перенесли на 2015-й, а затем — на 2016 год.

Источник: [lenta.ru](#) ^[239] 08.2014


Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

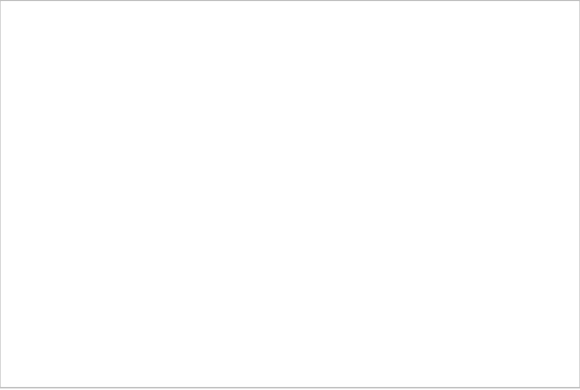
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
[СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (1 vote)
85 просмотров

Boeing стал единственным участником корейского тендера [240]

Опубликовано 24.08.2013 08:07 пользователем lu2k



Американский авиастроительный концерн Boeing стал единственным участником южнокорейского тендера на поставку 60 новых многофункциональных истребителей, сообщает Jane's. Компания предлагает корейским военным истребитель F-15 Silent Eagle. 18 августа из конкурса был исключен европейский концерн Eurofighter, продвигавший истребитель Typhoon.

По данным Агентства оборонных закупок (DAPA) Южной Кореи, проводящей тендер, в конкурсной документации Eurofighter были обнаружены ошибки, из-за которых концерн не может продолжать участие в конкурсе. По словам источников британского агентства в министерстве обороны Южной Кореи, объявление победителя тендера состоится в середине сентября 2013 года. Оно будет формальным, поскольку Boeing теперь является единственным участником конкурса.

В середине августа 2013 года сообщалось, что Boeing и Eurofighter вышли в финал тендера, поскольку в последний день торгов сумели предложить корейским военным такую стоимость самолетов, которая вписалась в бюджет, выделенный на покупку истребителей. На 60 боевых самолетов правительство Южной Кореи намерено потратить 8,3 триллиона вон (около 7,5 миллиарда долларов).

В корейском конкурсе также принимала участие американская компания Lockheed Martin с истребителей F-35A Lightning II. Она была исключена из конкурса, поскольку так и не смогла предложить стоимость самолетов, соответствующую конкурсным требованиям.


Ранее некоторые южнокорейские аналитики предположили, что победителем тендера станет концерн Boeing. Во-первых, он поставляет Сеулу истребители F-15K Slam Eagle (их количество на вооружении страны составляет 60 единиц). F-15SE создан на базе F-15. Во-вторых, F-15SE является наиболее сбалансированным самолетом на конкурсе с точки зрения технических возможностей и стоимости. Наконец, Южная Корея является традиционным покупателем американских вооружений.

Согласно коммерческому предложению Boeing, на территории Южной Кореи предполагается развернуть производство узлов и агрегатов для истребителей F-15SE. Кроме того, Сеулу могут переданы некоторые технологии нового самолета. Boeing планирует подписать и соглашение о совместной разработке самолета. Экономический эффект от такого сотрудничества оценивается в 1,4 миллиарда долларов.

Источник: [lenta.ru](#) [241] 08.2013

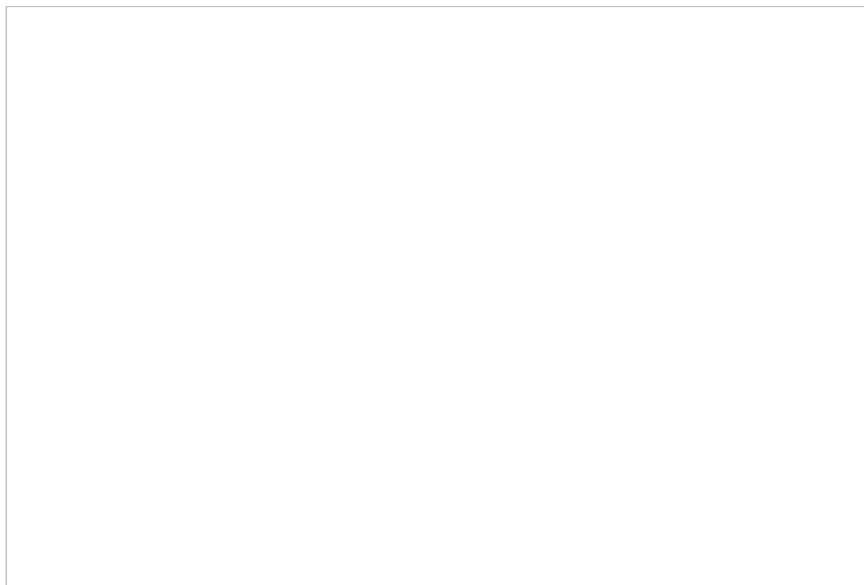
Язык: [русский](#) [3]
Дата: [август 2013](#) [4]
Теги: [Новости](#) [5]
[Предприятия ВПК](#) [43]
Раздел: [Геополитика](#) [7]
[НАТО](#) [8]
[США](#) [9]
[Азия](#) [31]
[Восточная Азия](#) [170]

Проблематика: [Проблематика](#) [10]
[Военно-техническая](#) [11]

Оценка статьи: 
Голосов еще нет
75 просмотров

И разговаривать тут не о чем [242]

Опубликовано 24.08.2013 12:40 пользователем d.degtrev



Встреча министров обороны и иностранных дел России Сергея Шойгу и Сергея Лаврова с американскими коллегами Джоном Керри и Чакм Хейглом прошла весьма продуктивно, поэтому решение Барака Обамы об отмене встречи с Владимиром Путиным стало неожиданным

... Единственное, чего по-настоящему хочет Вашингтон от российской стороны в последнее время, — это согласие Москвы на новый раунд радикальных (на треть) сокращений стратегических ядерных вооружений (хорошо бы при этом еще начать переговоры о сокращении тактического ядерного оружия, где у России большой перевес). Американцы пытаются увязать это сокращение с какими-то весьма расплывчатыми обещаниями об ограничении развертывания своей системы противоракетной обороны и/или о некоем обмене информацией. Однако Россия начинать переговоры о новом сокращении СНВ категорически отказывается. Поэтому и Обаме специально встречаться с Путиным вроде как незачем.

Для США же вопрос о сокращении СНВ принципиален. Технологического прорыва, который резко повысил бы эффективность гипотетически полностью развернутой ПРО, не произошло. Поэтому затевать ее масштабное развертывание имеет смысл, если только появляются шансы на значительное сокращение российского ядерного потенциала (пока на треть, потом еще, потом можно будет подключать к этому процессу другие страны). Поэтому российское согласие на сокращение СНВ в увязке с неким соглашением о «мягком» контроле американской ПРО — это прямой путь к тому, чтобы подтолкнуть США к продолжению работ по противоракетной тематике. Против мощного ракетно-ядерного арсенала ПРО бессмысленна, поэтому, чтобы убедить скептиков (а такие в США, конечно же, тоже есть, особенно в условиях острого бюджетного кризиса), требуется показать им перспективу сокращения арсеналов.

Таким образом, сокращение российского СНВ — это шаг поддержки ПРО США, отказ от сокращения — препятствие на пути ПРО. А не наоборот, как пытаются представить сторонники договоренностей с США любой ценой. Именно поэтому Россия отказывается обсуждать дальнейшее сокращение ядерных вооружений, полагая уровень стратегических ядерных сил, закрепленный в действующих соглашениях (1550 ядерных боезарядов), оптимальным. Поскольку имеющиеся у США арсеналы обычного (неядерного) высокоточного оружия и мощности по его производству не позволяют России поддерживать стратегический паритет с США иначе, кроме как за счет СЯС.

Упрямство России — серьезный вызов для США. С одной стороны, в стране существует мощный двухпартийный консенсус о необходимости создания масштабной противоракетной обороны, и администрация Обамы вынуждена так или иначе его продвигать. С другой — американский бюджет, в том числе его военная часть, сильно перенапряжен. За последние десять лет госдолг США в абсолютном выражении вырос примерно в три раза, а в относительном (в процентах ВВП) — почти в два раза. Одновременно поддерживать и развивать значительный ядерный арсенал, арсенал высокоточного оружия и разрабатывать и развертывать ПРО становится для США непосильным бременем. (Прибавьте к этому, например, еще десять авианосцев, содержать которые — удовольствие не из дешевых.) Сократить свои ядерные силы в одностороннем порядке американцы тоже не могут, поскольку в стратегическом плане (как средство сдерживания и возмездия) ядерное оружие и оружие высокоточное (каким бы ни было эффективным последнее) не эквивалентны.

Даже развитие перспективных систем вооружения вроде гиперзвуковых ракет — при наличии у вероятного противника достаточно мощных СЯС — не позволяет получить гарантию от нанесения неприемлемого ущерба в ответном ударе (в принципе достаточно, чтобы взлетела одна тяжелая МБР с десятью боеголовками, не говоря уже о ракетном залпе единственной уцелевшей атомной подлодки). При этом развитием своих ядерных сил американцы по окончании холодной войны пренебрегали, увлекшись в угоду ВПК более продвинутыми военными игрушками. Урезать технологичную часть военной программы Обаме никто не даст по внутрисполитическим причинам (по крайней мере, пока), а сокращать ядерную — плохо...

Автор: Павел Быков

Источник: «Эксперт» №33 (863) ^[243] 19 августа 2013

Язык: русский ^[3]

Дата: август 2013 [4]
Теги: Аналитика [14]
Раздел: Геополитика [7]

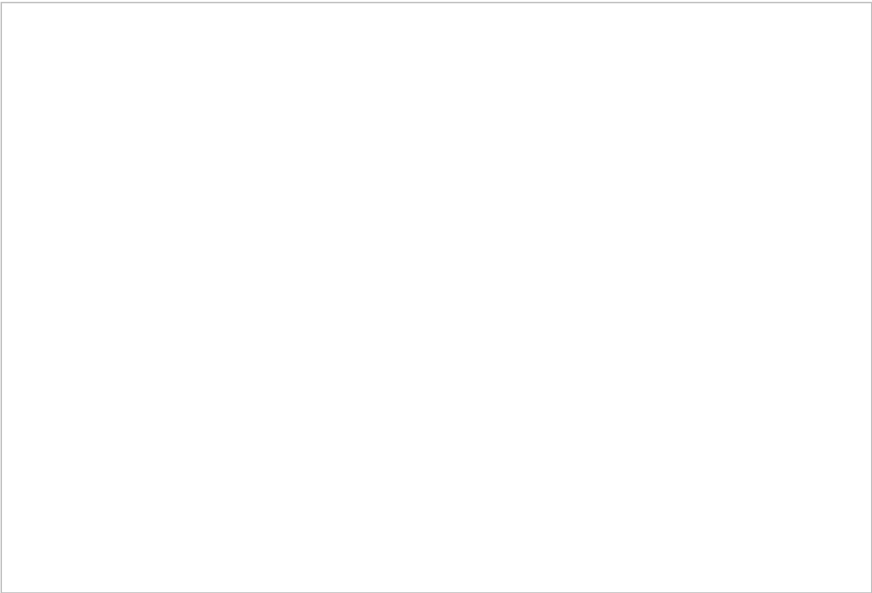
НАТО [8]
США [9]
Северная Америка [244]

Проблематика: Военно-политическая [16]
Виды и рода войск: Войска воздушно-космической обороны [212]
Оценка статьи: ★★★★★★★★
Средняя оценка: 10 (всего 2 голос.)

119 просмотров

Американская военная помощь Израилю и будущее концепции "Качественного военного превосходства" (Qualitative Military Edge) [245]

Опубликовано 24.08.2013 14:02 пользователем d.degterev



Президент США Барак Обама с израильскими военными при осмотре батареи системы ПРО "Железный купол" 20 марта 2013 г. в Международном аэропорту Бен Гурион (Израиль)

В настоящее время США являются гарантом экономической стабильности и военной безопасности Израиля. Последние события в соседних с Израилем Сирии и Египте, сокращение американских бюджетных расходов, переход США от импорта углеводородов к их экспорту - все эти события заставляют внимательно проанализировать перспективы американской военной помощи Израилю и будущее концепции "Качественного военного превосходства" (Qualitative Military Edge).

История вопроса

США не всегда являлись крупнейшим донором Государства Израиль. Первые два десятилетия с момента образования Государства Израиль отношения между странами носили формальный характер[i]. Об этом свидетельствуют показатели американской помощи Израилю: в 1949 г. США предоставили первый заем в размере 100 млн. долл. США, и размер ежегодных займов почти не менялся на протяжении 20 лет (см. табл. 1), причём 95% этой помощи составляли поставки продовольствия и экономическая помощь[iii].

Таблица 1

Американская помощь Израилю в 1949-1969 гг. (млн. долл. США)

Год	ВСЕГО	Военная помощь		Экономическая помощь		Продовольственная помощь	
		Гранты	Займы	Гранты	Займы	Гранты	Займы
1949	100,0	-	-	-	-	-	-
1950	-	-	-	-	-	-	-
1951	35,1	-	-	-	0,1	-	-
1952	86,4	-	-	-	63,7	-	22,7
1953	73,6	-	-	-	73,6	-	-
1954	74,7	-	-	-	54,0	-	20,7
1955	52,7	-	-	20,0	21,5	10,8	0,4
1956	50,8	-	-	10,0	14,0	25,2	1,6
1957	40,9	-	-	10,0	16,8	11,8	2,3
1958	85,4	-	-	15,0	9,0	34,9	2,3
1959	53,3	-	-	10,0	9,2	29,0	1,7
1960	56,2	-	-	15,0	8,9	26,8	4,5
1961	77,9	-	-	16,0	8,5	13,8	9,8
1962	93,4	-	-	45,0	0,4	18,5	6,8

1963	87,9	-	-	45,0		12,4	6,0
1964	37,0	-	-	20,0	-	12,2	4,8
1965	65,1	-	-	20,0	-	23,9	4,9
1966	126,8	-	-	10,0	-	25,9	0,9
1967	23,7	-	-	5,5	-	-	0,6
1968	106,5	-	-	-	-	51,3	0,5
1969	160,3	-	-	-	-	36,1	0,6
1970	93,6	30,0	-	-	-	40,7	0,4

Источник: Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, December 2009. CRS Report, RL33222. P.31

С чем это связано? Причины кроются в геополитической расстановке сил на тот период. В то время основным экспортером продовольствия и вооружения в Израиль являлась Франция - в те годы (с 1954 по 1962 гг.) она вела изнурительную войну против Алжира, который стремился к независимости. Основным союзником Алжира в этой борьбе был насеристский Египет, где лозунги панарабизма достигли пика своей популярности. Поэтому Франция решила всячески поддерживать соседнюю с Египтом страну - Израиль, всячески играя на арабо-израильских противоречиях и отвлекая внимание и силы Египта на сохранение военного паритета с молодым еврейским государством[iiii]. Более того, отношения между двумя странами еще больше укрепились после Суэцкого кризиса 1956-1957 гг., когда совместные действия Франции, Израиля и Британии вызвали более чем холодную реакцию в Вашингтоне.

Однако в 1960-х годах к власти во Франции приходит Ш. де Голль, который решает «перезагрузить» франко-арабские отношения. Это касалось и удовлетворения алжирских требований о независимости, и укрепления отношений с другими арабскими странами. Жертвой такой политики пало тесное франко-израильское сотрудничество. Триумф Израиля в 6-дневной войне 1967 г. убедил американское правительство в необходимости сотрудничества с еврейским государством[iv]. В 1968 г. администрация Л.Джонсона одобрила продажу Израилу партии суперсовременных самолетов «Фантом» F-4, что явилось первым сигналом к потеплению отношений[v]. В 1971 г. США предоставляют Израилу кредит на покупку американского вооружения на сумму 545 млн. долл. США[vi]. С тех пор ежегодно в американском бюджете стала регулярно резервироваться сумма для помощи Израилу. Экономическая поддержка трансформировалась – вместо финансирования отдельных проектов США вводится Программу импорта товаров (Commodity Import Program, CIP), нацеленную на закупку американских товаров. В 1979 г. данная программа была заменена несвязанной финансовой помощью, что стало более выгодным для Израиля [vii]. В 1974 г. Израиль становится крупнейшим реципиентом американской помощи, позже данный объем был превышен лишь Ираком и Афганистаном[viii].

В 1971-1973 г. объем американской помощи Израилу составлял уже около 0,5 млрд. долл. США, а начиная с 1974 г. - превысил отметку в 1 млрд. долл. США, причем 2/3 приходилось уже на военную помощь (см. табл.2).

Таблица 2

Американская помощь Израилу в 1971-1996 гг. (млн. долл. США)

Год	ВСЕГО	Военная помощь		Экономическая помощь		Продовольственная помощь	

		Гранты	Займы	Гранты	Займы	Гранты	Займы
1971	634,3	545,0				55,5	0,3
1972	430,9	300,0			50,0	53,8	0,4
1973	492,8	307,5			50,0	59,4	0,4
1974	2.621,3	982,7	1.500,0		50,0	-	1,5
1975	778,0	200,0	100,0		344,5	8,6	-
1976	2.337,7	750,0	750,0	225,0	475,0	14,4	-
1977	1.762,5	500,0	500,0	245,0	490,0	7,0	-
1978	1.822,6	500,0	500,0	260,0	525,0	6,8	-
1979	4.888,0	2.700,0	1.300,0	260,0	525,0	5,1	-
1980	2.121,0	500,0	500,0	260,0	525,0	1,0	-
1981	2.413,4	900,0	500,0	-	764,0	-	-
1982	2.250,5	850,0	550,0	-	806,0	-	-
1983	2.505,6	950,0	750,0	-	785,0	-	-
1984	2.631,6	850,0	850,0	-	910,0	-	-
1985	3.376,7	-	1.400,0	-	1.950,0	-	-
1986	3.663,5	-	1.722,6	-	1.898,4	-	-

1987	3.040,2	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
1988	3.043,4	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
1989	3.045,6	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
1990	3.034,9	-	1.792,3	-	1.194,8	-	-
1991	3.712,3	-	1.800,0	-	1.850,0	-	-
1992	3.100,0	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
1993	3.103,4	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
1994	3.097,2	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
1995	3.102,4	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
1996	3.144,0	-	1.800,0	-	1.200,0	-	-
ВСЕГО	68.030,9	11.212,5	29.014,9	1.516,5	23.122,4	588,5	94,1

Источник: Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, December 2009. CRS Report, RL33222. P.31-32.

В 1979 г. были заключены Кэмп-Дэвидские соглашения, а объем американской помощи Израилю продолжал увеличиваться, превысив в 1985 г. 3 млрд. долл. США.



Самолет McDonnell Douglas F-15I Ra'am на вооружении ВВС Израиля

Концепция Qualitative Military Edge (QME)

Экономический компонент американской помощи Израилю с середины 1990-х годов неуклонно снижался, пока не был окончательно вытеснен из структуры помощи (см. табл.3). В настоящее время основная часть финансирования приходится на программы военной помощи.

Таблица 3

Американская помощь Израилю в 1949-2013 гг. (млн. долл. США)

Год	ВСЕГО	Военные гранты	Эконом. гранты	Миграц. гранты	Школы и больницы	Другие программы
1949-1996	68.030,9	29.014,9	23.122,4	868,9	121,4	14.903,3
1997	3.132,1	1.800,0	1.200,0	80,0	2,1	50,0
1998	3.080,0	1.800,0	1.200,0	80,0	-	-
1999	3.010,0	1.860,0	1.080,0	70,0	-	-
2000	4.131,85	3.120,0	949,1	60,0	2,75	-

2001	2.876,05	1.975,6	838,2	60,0	2,25	-
2002	2.850,65	2.040,0	720,0	60,0	2,65	28,0
2003	3.745,15	3.086,4	596,1	59,6	3,05	-
2004	2.687,25	2.147,3	477,2	49,7	3,15	9,9
2005	2.612,15	2.202,2	357,0	50,0	2,95	-
2006	2.534,5	2.257,0	237,0	40,0	-	0,5
2007	2.503,15	2.340,0	120,0	40,0	2,95	0,2
2008	2.423,9	2.380,0	-	40,0	3,90	-
2009	2.583,9	2.550,0	-	40,0	3,90	-
2010	2.803,8	2.775,0	-	30,0	3,80	-
2011	3.029,22	3.000,0	-	25,0	4,225	-
2012	3.095,0	3.075,0	-	20,0	-	-
2013 (запрос)	3.115,0	3.100,0	-	15,0	-	-
ВСЕГО	115.129,57	67.423,4	30.897,0	1.658,2	159,075	14.991,9

Источник: Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222. P.30.

Часть вооружений и военной техники США передают Израилю на безвозмездной основе в рамках Программы передачи избыточной военной техники (*Excess Defense Articles*). Программа позволяет США после окончания холодной войны избавляться от бывшей в употреблении техники, утилизация и дальнейшее использование которой в США связано с высокими затратами[[ix](#)]. Израиль является крупнейшим реципиентом в рамках данной программы: с 2001по 2011 – он получил вооружений и военной техники на сумму более 330 млн. долл. США[[x](#)].

Какую цель преследует США, вооружая Израиль на протяжении последних 40 лет? В официальной доктрине США в этой связи используется термин "Качественное военное превосходство" (Qualitative military edge,

QME^[xi]), под которым понимается *минимальное устойчивое военное превосходство* *Израиля* над соседними арабскими странами Ближнего Востока^[xii].

На практике это заключается в том, что Израиль ежегодно получает около 3 млрд. долл. США американской военной помощи, Египет - 1,3 млрд. долл., Иордания - 0,3 млрд. долл. США. При этом принимается во внимание и объемы поставок вооружений и военной техники США странам Персидского залива. Поддержание такого динамического равновесия позволяет не нарушать региональный баланс сил, а также "привязать" страны региона с США. В случае, если одна из стран (Израиль или арабские страны) нарушает перемирие с соседями и теряет благосклонность США, в то время как другие сохраняют хорошие отношения с США, то в следующем финансовом году "послушная" страна получает новый транш военной помощи и модернизирует свои вооружения, а "непослушная" страна остается с устаревшими вооружениями^[xiii]. По мнению ряда экспертов, именно эта финансовая конструкция является основой мира на Ближнем Востоке, а не Кемп-Дэвидские соглашения как таковые^[xiv].

Фактически, США выгодно поддерживать все стороны конфликта на Ближнем Востоке (Израиль и арабские страны) в уверенности, что американская военная помощь будет длиться вечно. Неслучайно, например, в 2007 г. между правительствами США и Израиля был заключен Договор о военной помощи сроком на 10 лет (*10-Year Military Aid Agreement*), который и регулирует взаимоотношения на текущем этапе. Он представляет собой пакет помощи размером в 30 млрд. долл. США, принятый администрацией Буша-младшего. Согласно данному договору, планируется увеличение ежегодных объемов помощи с 2,55 млрд. долл. США до 3.1 млрд. долл. США в 2013 г. (см. табл.3). В США Израиль приобретает в основном высокоточное оружие и истребители^[xv].

Роль США в развитии ПРО Израиля

Примечательно, что 26.3% помощи Израиль может тратить на закупку вооружений собственного производства^[xvi]. Таких привилегий больше нет ни у кого и стран, сотрудничающих с США^[xvii]. Представляется, что наличие собственных НИОКР и производства вооружений и военной техники - это своего рода гарантия существования Израиля как государства. Ограничиться закупками и получением иностранной военной техники было бы недальновидно. Наиболее ярко это видно на примере содействия США созданию израильской системы противоракетной обороны (см. табл.4).

Таблица 4

Американская помощь Израилю на создание систем противоракетной обороны в 2006-2012 гг. (в млн. долл. США)

Тип системыГод	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Малый радиус действия ("Праща Давида")	10,0	20,4	37,0	72,895	80,092	84,722	110,525
Средний радиус действия типа "Эрроу" (Эрроу-2)	122,866	117,494	98,572	74,342	72,306	66,427	58,955
Высотная система ПРО (Эрроу-3)	-	-	20,0	30,0	50,036	58,966	66,220
Малый радиус действия ("Железный купол")	-	-	-	-	-	205,0	-
ВСЕГО	132,866	137,894	155,572	177,237	202,434	415,115	235,700

Источник: Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222. P.15.

Помимо закупок систем тактической ПРО малого радиуса действия "Хоук" (MIM-23 HAWK) и ПЗРК "Пэтриот", при финансовой поддержке США Израиль разработал собственную систему ПРО малого радиуса действия

"Железный купол". Данная система разработана полностью в Израиле компанией "Rafael Advanced Defense Systems"[xviii]. Система принята на вооружения и успешно показала себя во время операции «Облачный столп» (ноябрь 2012 г.), когда при помощи данной системы была перехвачена 421 ракета из сектора Газа. Израиль планирует также экспортировать систему в Южную Корею, Сингапур и Индию.



«Железный купол» - тактическая система ПРО, предназначенная для защиты от неуправляемых тактических ракет на дальностях от 4 до 70 километров. Разрабатывается израильской компанией Rafael Advanced Defense Systems.

США наращивает финансирование (см. табл.4) на создание ПРО малого и среднего радиуса действия "Праща Давида". Разработку системы осуществляет уже упоминавшаяся израильская компания "Rafael Advanced Defense Systems" совместно с американской "Raytheon".

Наконец, в сотрудничестве с американской корпорацией "Boeing" осуществляется проект разработки систем ПРО среднего и большого радиуса действия "Эрроу" (модификации 2 и 3). Общее руководство данным проектом осуществляет Министерство обороны Израиля совместно с Агентством США по ПРО.

Существует ряд оговорок в отношении использования американской военной помощи, так, например, она не может использоваться на оккупированных территориях. США жестко пресекают любые попытки реэкспорта своей военной помощи третьим странам. Возможность реэкспорта американского вооружения в принципе является одной из самых чувствительных проблем в американо-израильском сотрудничестве. США, по сути, заморозили намечавшееся китайско-израильское и российско-израильское партнёрство в военной сфере[xix]. Была заблокирована и сделка по приобретению Индией у Тель-Авива систем ПРО "Эрроу" в связи с тем, что в ней используются американские разработки[xx].

Для контроля над реэкспортом в 2005 г. был подписан двусторонний договор, подразумевающий консультации Израиля с США в случае возможных поставок Израилем «чувствительного вооружения» в третьи страны. Со своей стороны, еврейское государство создало собственное агентство, контролирующее вопросы экспорта вооружений.

Военная помощь как объект критики

У американо-израильских программ помощи в нынешнем виде существует немало критиков. И если американцы критикуют излишние расходы, которые, по их мнению, осуществляет американское правительство[xxi], то израильтяне критикуют американскую помощь по другим причинам.

Во-первых, Израиль оказывается в чрезмерной зависимости от США и в случае резкого сокращения потоков помощи может испытать внешнеполитические и внутривнутриполитические потрясения.

Во-вторых, вся американская помощь обусловлена рядом ограничений и имеет связанный характер[xxii] (покупка только американской техники, часть помощи должна быть потрачена в США и пойти на создание рабочих мест для американцев, контроль США над реэкспортом в третьи страны).

Критики утверждают, что большинство из того, что Израиль получает от Америки в виде помощи, может быть приобретено у других поставщиков по гораздо более низким ценам. Наиболее яркий тому пример - закупка пошитой в США военной униформы, приобретение топлива для самолетов и сухих пайков. Все это, по мнению израильских экспертов, могло быть закуплено в Израиле на 50% дешевле[xxiii]. Впрочем, это традиционная

критика в отношении связанной помощи, оказание которой завышает стоимость контрактов, как правило, на 15-30%.

Наконец, израильский ВПК ориентирован исключительно на экспорт (Израиль занимает 8 место в мире по экспорту^[xxiv]), поскольку американские товары "выталкивают" израильские вооружения и военную технику с местного рынка.



Совместная американо-израильская разработка система ПРО среднего и большого радиуса действия "Эрроу" в действии

Будущее военной помощи

Перед американским правительством не стоит вопрос, помогать ли Израилю в трудных и непредсказуемых условиях, сложившихся сегодня в мировой экономике и регионе Ближнего Востока. О поддержке правительства американским народом свидетельствуют и соцопросы: 63% американцев в арабо-израильском противостоянии поддерживают Израиль. Тем не менее, 59% американцев одобрили сокращение американской помощи за рубежом (в том числе и Израилю). Поэтому перед США встаёт вопрос: на что давать деньги? Сегодня ставка – на вооружение Израиля, однако аналитики Исследовательской службы при Конгрессе США отмечают, что в обозримом будущем речь может пойти о вкладывании денег в дипломатические методы, в частности, в помощь соседним с Израилем арабским странам, чтобы снизить в них социальное напряжение и влияние радикальных исламистских сил^[xxv].

По данным на март 2013 г. сокращение бюджета США в связи с "налоговым обрывом" приведет к уменьшению на 150 млн. долл. США объемов военной помощи Израилю. В этой связи в Пентагоне особо отмечают, что приоритетные совместные проекты, в первую очередь в области противоракетной обороны, не пострадают^[xxvi], а на развитие системы ПРО "Железный купол" в ближайшие два года будет выделено 600 млн. долл. США, несмотря на секвестр американского бюджета.

В ходе визита в Израиль в марте 2013 г. президента США Б.Обама шла речь о дальнейшем развитии двустороннего сотрудничества в военной сфере, в т.ч. о перспективах заключения очередного десятилетнего Договора о военной помощи на период с 2017 по 2027 гг. Аналитики обращают внимание на достаточно раннее начало переговоров о продлении военного сотрудничества (за 4 года до истечения срока предыдущего соглашения)^[xxvii]. Считается, что таким образом Б.Обама пытается подчеркнуть неизменность американского курса на поддержку Государства Израиль.

^[i] Дегтерев Д.А., Степкин Е.А. ^[246] Американская помощь Израилю: истоки, структура, динамика // Вестник МГИМО-Университета. - 2013. - № 3 (30). - С.92-99.

^[iii] Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222 ^[247].

[iii] Cristol J. When Did the U.S. and Israel Become Allies? (Hint: Trick Question) // History News Network, 9 July 2002. [248]

[iv] Cristol J. When Did the U.S. and Israel Become Allies? (Hint: Trick Question) // History News Network, 9 July 2002. [248]

[v] Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222. [247]

[vi] Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, December 2009. CRS Report, RL33222 [249].

[vii] Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, December 2009. CRS Report, RL33222. [250]

[viii] Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222. [247]

[ix] Шакиров А.Р. США: официальная помощь развитию // Мировая экономика и международные отношения, 2012. № 3. С.47.

[x] Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222. [251]

[xi] Ensuring Israel's Qualitative Military Edge. Remarks to The Washington Institute for Near East Policy by Andrew J. Shapiro, Assistant Secretary, Bureau of Political-Military Affairs. November 4, 2011. [252]

[xii] Дегтерев Д.А., Степкин Е.А. Динамическое равновесие. Роль США в обеспечении военного превосходства Израиля на Ближнем Востоке // Азия и Африка сегодня, 2013. - № 10.

[xiii] Дегтерев Д.А., Степкин Е.А. [246] Американская помощь Израилю: истоки, структура, динамика // Вестник МГИМО-Университета. - 2013. - № 3 (30). - С.92-99.

[xiv] Arena Ph., Pechenkina A. External Subsidies and Lasting Peace. Working Paper, April 4 2012. [253]

[xv] Подробнее о высокоточном вооружении см. Подберезкин А.И. Евразийская ВКО: роль стратегических неядерных вооружений// Вестник МГИМО-Университета, 2013. № 1. С.29-37.

[xvi] Bard M. U.S. Aid To Israel //Jewish Virtual Library. Updated January 2012. [254]

[xvii] Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222. P.15. [247]

[xviii] Ознобищев С., Топычканов П. Развитие "региональных" ракетных потенциалов и систем ПРО // Мировая экономика и международные отношения, 2012. № 12. С.29.

[xix] Zanotti J. Israel: Background and U.S. Relations. CRS Issue Brief for Congress, April 26 2005. IB85066. [255]

[xx] Ознобищев С., Топычканов П. Развитие "региональных" ракетных потенциалов и систем ПРО // Мировая экономика и международные отношения, 2012. № 12. С.31.

[xxi] Sen. Paul Calls for Cutting U.S. Aid to Israel // Fox News, 28 January 2011. [256]

[xxii] Подробнее см. Дегтерев Д.А. Содействие международному развитию: эволюция международно-правовых режимов и эффективность внешней помощи. - М.: Ленанд, 2011. - 320 с.

[xxiii] Шустеф Б. Корыстное бескорыстие // Вестник, № 16(275), 31 июля 2001. [257]

[xxiv] Zanotti J. Israel: Background and U.S. Relations. Congressional Research Service, November 2012. CRS Report, RL33476. [255]

[xxv] Sharp J. [247] U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222. P.24. [247]

[xxvi] Янушевский Р., Ефимова М. Израиль не досчитается американских миллионов // Газета "Коммерсантъ", №45/П (5076), 18.03.2013. [258]

[xxvii] Opall-Rome B. U.S., Israel To Negotiate Military Aid Extension. Obama Doubles Down On Bid For Mideast Peace // Defense News, Mar. 24, 2013. [259]

Авторы: Денис Дегтерев, Центр военно-политических исследований МГИМО [260]
Егор Степкин, аспирант МГИМО (У) МИД России

Язык: русский [3]
Дата: август 2013 [4]
Теги: Аналитика [14]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[НАТО](#) ^[8]
[США](#) ^[9]
[Арабский мир](#) ^[70]
[Ближний Восток](#) ^[41]
Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]
[ВПК](#) ^[24]
Виды и рода войск: [Войска воздушно-космической обороны](#) ^[212]
Исторические события: [XXI век](#) ^[261]
[XX век](#) ^[262]
Тип материала: Эксклюзив
Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (всего 2 голос.)
163 просмотра

Израиль становится маленьким гигантом ^[263]

Опубликовано 25.08.2013 07:27 пользователем lu2k



Несмотря на десятилетия арабского бойкота и давления на страны, имеющие дело с Израилем, военный экспорт Израиля продолжают расти. В прошлом году израильские фирмы продали оружия на сумму \$1.8 миллиарда в Америку (в основном в США, но треть этого было поставлено в Южную Америку), \$1.6 миллиарда европейским потребителям и \$200 миллионов в африканские страны. Около половины этих продаж приходится на зенитные системы.

Израиль предлагает широкий спектр зенитных и противоракетных систем, многие из которых используют успешные израильские ракеты класса "воздух-воздух" в наземных системах. Израильские технологии ПВО зарекомендовали себя в бою, славятся своей надежностью и техническим совершенством и приемлемой ценой. Израиль также является крупным экспортером военных космических спутников, приборов ночного видения, систем наблюдения и всякого рода военных систем связи. Израиль также занимает второе место после США в качестве экспортера БПЛА и был первым, кто разработал множество ключевых технологий БПЛА используемых США. Израиль также является пионером в разработке навесной брони для боевых и небоевых машин. А также является одним из главных разработчиков оборудования для радиоэлектронной войны (для самолетов и наземных транспортных средств). Кроме прочего, Израиль предлагает на экспорт военные корабли, модернизацию военных самолетов и всевозможные технические услуги.

Благодаря всему этому экспорт израильского вооружения в прошлом году были вновь превысил 7 миллиардов долларов. Четыре года назад Израиль стал одним из четырех крупнейших экспортеров оружия на планете, поставив военной техники на \$7.2 миллиардов. В позапрошлом году Израиль экспортировал на 6.9 миллиардов долларов. США являются крупнейшим экспортером военной техники, за ними следуют Россия и Германия. Израиль удерживает четвертую позицию в списке экспортеров несмотря на свои гораздо меньшие размеры, чем страны в первой тройке (население США 310 миллионов человек, России 142 и Германии 82 млн. человек, по сравнению с 7.8 млн. в Израиле). Оборонный экспорт Израиля составляет около трех процентов от ВВП, по сравнению с 0.7 процентами в России и еще меньше чем в США и Германии.

Половина оружия экспортируемого по всему миру в прошлом году приходилась на Соединенные Штаты (главным образом) и Россию. Европейские страны уже давно заняли следующие три позиции (Германия, Франция, и Великобритания). Однако в последнее время немецкий и израильский экспорт заметно набирают темп. Другими крупными экспортерами являются Испания, Китай, Нидерланды и Италия. На первую десятку экспортеров приходится более 90 процентов всего экспорта. Основными импортерами являются ближневосточные арабские страны, Индия, Южная Корея, Китай и (до недавнего времени) Греция.

Израиль и Германия увеличивают свои продажи за счет своих надежности и качества. Израиль обладает главным преимуществом перед другими экспортерами в том, что многие его вооружения и военная техника доказали свою эффективность в бою. Часто подвергаясь эмбарго на импорт оружия, Израиль научился проектировать и создавать много своих собственных систем вооружения и оборудования. Благодаря высоко образованной и мотивированной рабочей силе израильское оборудование часто соответствует мировому уровню, а также дешевле и надежнее (и часто проверено в бою), чем аналогичное сделанное в Соединенных Штатах и в Европе.

Автор - перевод профессор
Источник: Военное обозрение ^[264] 08.2013
Первоисточник: strategypage ^[265]

Язык: русский ^[3]
Дата: август 2013 ^[4]
Теги: Новости ^[5]
Аналитика ^[14]
Вооружения и военная техника ^[6]
Раздел: Геополитика ^[7]
Азия ^[31]
Передняя Азия ^[69]
Проблематика: Проблематика ^[10]
Военно-техническая ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
98 просмотров

Открытие концерна «Калашников» ^[266]

Опубликовано 25.08.2013 07:57 пользователем lu2k

Новый завод по производству высокоточного оружия построят на базе создающегося концерна в Удмуртии.

«Дорожная карта» (перспективный план) реализации проекта будет представлена на презентации концерна в сентябре в День оружейника. Планируется открыть предприятие на базе так называемого 300-го производства – существующего производственного помещения Ижмаша, которое в настоящее время сдается в аренду. Создание такого завода выгодно не только концерну «Калашников», который сможет рассчитывать на крупные заказы и открывать новые рабочие места, но и Минобороны России. В этом случае военное ведомство, например, избавится от необходимости распределять заказы среди подрядчиков, зная, что номенклатурный ряд 10–15 ракет определенной категории выпускают в Удмуртии. Вопросы по заказам, стабильности и качеству работ, системе контроля, как заявляют эксперты, будут решены. В ближайшее время НПО «Ижмаш» переименуют в концерн «Калашников», который впоследствии станет единоличным исполнительным органом Ижевского механического завода. Ижмаш и Ижмех входят в состав госкорпорации «Ростех». Планируется, что в «Калашников» войдут НИТИ «Прогресс», вятско-полянский завод «Молот», КБАЛ Кошкина и, возможно, другие предприятия. Новому концерну предстоит консолидировать активы и ресурсы стрелковой и боеприпасной отраслей. Презентация и торжественное открытие концерна «Калашников» с участием первых лиц государства состоятся 19 сентября в Ижевске и 21 сентября в Москве.

Источник: Военно-промышленный курьер ^[267] 08.2013
Опубликовано в выпуске № 31 (499) за 14 августа 2013 года

Язык: русский ^[3]
Дата: август 2013 ^[4]
Теги: Новости ^[5]
Предприятия ВПК ^[43]
Раздел: Геополитика ^[7]
Россия ^[20]
Проблематика: Проблематика ^[10]

Месть римлян ^[268]

Опубликовано 25.08.2013 17:05 пользователем lu2k



Как «люди-лягушки» взорвали самый мощный корабль СССР

Их было трое — три корабля, которые должны были возродить былую славу Италии. Былую — это значит славу времен Рима, времен Гнея Корнелия Сципиона Кальвы и Октавиана Августа. Звали эти корабли «Джулио Чезаре» (Юлий Цезарь), «Леонардо да Винчи» и «Конте ди Кавур» (Граф Кавур). В этих названиях прослеживалась вся итальянская история — от времен могучей империи через эпоху Возрождения к воссоединению страны в середине XIX века. У каждого из кораблей была своя судьба, но самой интересной и трагичной она оказалась у «Джулио Чезаре», который закончил свой век позже других при обстоятельствах, не дававших покоя историкам вплоть до сегодняшнего дня. И только теперь загадка гибели корабля, похоже, оказалась разгаданной.

Морская держава

Еще до окончательного объединения Италии в 1871 году правительство короля Виктора Эммануила II вклинилось в противостояние Австро-Венгрии и Пруссии на стороне последней. К тому времени итальянский флот состоял из броненосцев, броненосных канонерок и мониторов и по своим техническим характеристикам подтягивался к сильнейшим флотам Великобритании или Франции, хотя и не мог похвастаться такой же мощной артиллерией. Тем не менее первое крупное морское сражение объединенной Италии закончилось для потомков римлян полным фиаско. Итальянцы были разгромлены уступавшим им по числу выпелов флотом австрийков в битве при Лисе, и с тех пор мечта о реванше не оставляла римских правителей.

Италия, стараясь не отстать от соседей, а в чем-то даже и перегнать их, принялась за постройку крупных кораблей. В 1874 году были заложены два однотипных броненосца «Дуилио» и «Дандоло» водоизмещением 11 200 тонн. Затем, в период 1878-1883 годов были построены два корабля «Италия» и «Лепанто» по 14 тысяч тонн, что было весьма внушительно по тем временам. Скорость хода этих кораблей составляла 18 узлов, что вкупе с отсутствием бортовой брони позволяло относить их к крейсерам. В 1901-1903 годах итальянцы заложили свои последние броненосцы («Виктор Эммануэль», «Реджина Елена», «Рома» и «Наполи», водоизмещение каждого — 12 600 тонн, скорость хода — 22 узла), после чего уже наступила эпоха дредноутов.

Любопытно, что идею строительства крупнейших на тот момент кораблей выдвинул итальянский инженер-кораблестроитель Витторио Куниберти в 1902 году. Он даже представил чертежи такого корабля, но в Италии их отвергли. Тогда Куниберти опубликовал свой труд в Англии, где уже в 1906 году на воду был спущен первый корабль нового класса. Дредноут водоизмещением в 18 120 тонн и скоростью в 21 узел, вооруженный артиллерией по принципу «all-big-gun» («только большие орудия»), стал флагманом Королевского флота и совершил в своем роде революцию в военно-морском деле. Практически до середины XX века линкоры оставались решающим фактором превосходства на море, уступив со временем свои лидирующие позиции подлодкам и авианосцам.

Италия, родина Куниберти, стала последней крупной морской державой, приступившей к постройке дредноутов. «Данте Алигьери» — первый линкор итальянского флота — был заложен в июне 1909 года, спущен на воду в августе 1910-го и сдан в эксплуатацию в январе 1913 года. История его службы была не слишком впечатляющей, хотя во время Первой мировой он и был флагманом итальянского флота. Так и не поучаствовав ни в одной битве, корабль в 1928-м был пущен на слом как безнадежно устаревший.

Три брата

Тем более удивительной кажется судьба «Джулио Чезаре», который был заложен на год позже своего флагмана, однако «прожил» на 27 лет дольше. Серия, к которой принадлежал «Цезарь» называлась «Конте ди Кавур» — такое же название носил и корабль-близнец нашего героя. Постройка этих кораблей была ответом на планы Австро-Венгрии (главного соперника итальянцев на море) по разработке новых дредноутов. Однако еще на стапелях все три итальянских линкора фактически оказались устаревшими: к тому времени, когда корабли были приняты на вооружение, а случилось это за несколько месяцев до начала Первой мировой, англичане уже успели ввести в строй дредноуты типа «Куин Элизабет» — более скоростные, бронированные и, главное, оснащенные лучшей артиллерией.

Италия вступила в Первую мировую только в 1915 году, выбрав сторону Антанты. За все время боевых действий «Джулио Чезаре» провел на боевых заданиях всего 31 час и еще 387 часов — на учениях, при этом с противником так ни разу и не встретился. Последнее, возможно, и к лучшему — традиционная нерешительность итальянских флотоводцев не сулила кораблю ничего хорошего. Недаром англичане говорили: «Итальянцы гораздо лучше строят корабли, чем умеют на них воевать». По сути, вся морская война на Средиземном море свелась к противостоянию флотов Англии и Франции и немецких подводок, в то время как итальянские корабли выполняли вспомогательные задачи. Правда, в 1918 году итальянцам удалось потопить австрийский линкор «Сент-Иштван», но это уже совсем другая история.

В межвоенный период «Джулио Чезаре» прошел аж три модернизации: в 1922, 1925 и в 1933-1937 годах. В числе прочего с корабля убрали носовое украшение — фигуру орла, державшего в лапах ленту с девизом римского диктатора: «Veni, vidi, vici». В 1923 году линкор участвовал в бомбардировке греческого острова Корфу и последующем нападении на него. Это стало первой силовой акцией установившегося в Италии режима Бенито Муссолини. При этом собрат «Цезаря» линкор «Леонардо да Винчи», который пошел ко дну в 1916 году в результате детонации боеприпасов, три года спустя был поднят на поверхность и в 1923 году пущен на слом. А вот «Конте ди Кавур» продолжал службу и перед Второй мировой также подвергся капитальной модернизации. Позже он будет потоплен британскими самолетами во время налета на итальянскую базу в Таранто, затем поднят со дна, но в последний раз в море выйдет лишь в 1947 году, когда линкор также отправят на слом.

К началу Второй мировой «Джулио Чезаре» подошел, казалось бы, более или менее подготовленным, но итальянцы и на этот раз остались верны своей ущербной тактике: если раньше они прятались за спинами англичан от немцев, то теперь авиация Кессельринга и подлодки Деница спасали их от атак англичан. В июле 1940-го итальянский линкор впервые столкнулся с противником, и в результате в корпус «Цезаря» угодил британский снаряд, вызвавший пожар. Потери экипажа убитыми и ранеными составили свыше ста человек. Линкор также находился в Таранто, когда его бомбила английская авиация, но, в отличие от «Кавура», смог уйти в Неаполь, где его год спустя все же настигли британские бомбы.

В январе 1942 года отремонтированный линкор вышел в свой последний боевой поход. Недостатки в конструкции корабля, а также катастрофическая нехватка топлива вынудили итальянское командование превратить «Цезаря» в плавучую казарму, а большую часть экипажа списать на другие корабли меньшего тоннажа. Всего в ходе войны корабль совершил 38 боевых выходов, из которых 8 — для поиска противника и 2 — для сопровождения конвоев, преодолев в общей сложности 16 947 морских миль. Не бог весть какой послужной список, но из итальянских кораблей этого класса особыми подвигами во время Второй мировой похвастаться не мог ни один.

Вторая жизнь

Крупные корабли советского морского флота, в отличие от эсминцев или подводок, в годы Второй мировой проявили себя намного скромнее, чем их британские, американские, японские или германские аналоги. Да, собственно, и в количественном отношении флот СССР уступал даже итальянцам. На начало войны (1941 год) в составе советского флота насчитывалось всего 3 линкора и 7 крейсеров, тогда как у итальянцев к началу боевых действий (1939 год) было 4 линкора, 7 тяжелых и 14 легких крейсеров.

После окончания войны в строю ВМФ СССР оставалось только два линкора — «Парижская коммуна» и «Октябрьская революция» (оба спущены на воду в 1911 году), тогда как третий — «Петропавловск» (до этого «Марат») — давно превратился в плавучую артиллерийскую батарею. Однако в Москве, ощутив нерв противостояния с бывшими союзниками, лелеяли планы по созданию мощного надводного флота, почему и стали претендовать на трофейные корабли. Англичане и американцы, однако, отказали СССР в выдаче в виде репараций более совершенных кораблей (раздел флотов побежденного противника был предусмотрен решениями Тегеранской конференции 1943 года), и в результате советские моряки получили престарелого «Джулио Чезаре», который, впрочем, все равно был на пару лет моложе, чем «Коммуна» с «Революцией».

В феврале 1949 года итальянский линкор, находившийся в крайне запущенном состоянии (с 1943 по 1948 год он толком не обслуживался), прибыл в Севастополь и уже 5 марта вошел в состав Черноморского флота под названием «Новороссийск». Изначально из него хотели сделать учебный корабль, чтобы тренировать команды вновь построенных линкоров. Хотя проект по строительству кораблей типа «Советский Союз» к тому времени был свернут, а заложенные еще до войны линкоры «Советский Союз» и «Советская Украина» были разобраны, 16 октября 1946 года в Москве была утверждена откорректированная десятилетняя программа военного кораблестроения на 1946-1955 годы. В соответствии с ней планировалось расширенное строительство крупных надводных кораблей, в частности, четырех тяжелых и тридцати легких крейсеров. Правда, как утверждают историки, ранее Иосиф Сталин выступал с инициативой постройки 4 линкоров, 10 тяжелых и 84 легких крейсеров.

В мае 1949 года «Новороссийск» встал в Северный док Севморзавода, где работы по его модернизации велись с перерывами до самого 1955 года. На линкоре, в частности, установили зенитные системы и радиолокационную станцию, переделали фок-мачту, модернизировали приборы управления стрельбой главного калибра, установили средства радиосвязи и внутрикорабельной связи, заменили дизель-генераторы, провели частичный ремонт главных и вспомогательных механизмов, установили новые турбины, благодаря чему корабль смог развивать скорость в 27 узлов.

При этом корабль в первый раз вышел в море как флагман эскадры Черноморского флота уже в июле 1949 года. Говорят, что сделано это было исключительно ради того, чтобы на Западе, который уже вошел в фазу острой конфронтации с СССР, убедились: корабль способен ходить. В 1955 году «Новороссийск» несколько раз выходил на маневры, в последний раз — накануне своей гибели. Численность экипажа корабля на тот момент составляла 1577 человек. По сути, это был далеко не самый современный, но зато самый мощный советский корабль.

Гибель

В половине второго ночи 29 октября 1955 года, на следующий день после того, как корабль вернулся с маневров для участия в празднованиях по случаю 100-летия обороны Севастополя во время Крымской войны, под корпусом корабля с правого борта в носовой части произошел сильнейший взрыв, мощность которого позже оценили в тонну тротила. Сразу же была объявлена аварийная тревога, а у линкора появился дифферент на нос и крен в 1-2 градуса. Площадь пробоины, по различным оценкам, составила от 120 до 150 квадратных метров, а поскольку взрыв произошел в районе носовых кубриков, то его жертвами в первые же мгновения стали более сотни моряков.

Поначалу корабль начал крениться на левый борт, но экипажу удалось спрямить корпус перекачкой топлива. Позже появился крен на левый борт, который вкупе с дифферентом на нос постоянно увеличивался. На корабль тем временем прибыли бригады аварийной помощи с соседних кораблей и медицинские бригады, началась откачка стремительно поступающей воды и эвакуация раненых. Однако до той поры, пока спасти людей не стало уже поздно, командование Черноморского флота отказывалось снять с корабля весь личный состав. Более того, когда линкор пытались отбуксировать на мелководье (он тонул в районе Морского госпиталя, примерно в 110 метрах от берега), прибывший на корабль командующий флотом вице-адмирал Виктор Пархоменко приостановил начатую буксировку. Впоследствии он отменил свое решение, но толком отбуксировать линкор уже не удалось — дифферент был настолько сильным, что нос корабля плотно увяз в иле.

Впоследствии, объясняя свое решение, Пархоменко заявил, что он «не счел возможным заблаговременно приказать личному составу оставить корабль, так как до последних минут надеялся, что корабль будет спасен и не было мысли, что он погибнет».

В четыре часа утра, когда крен достиг 17 градусов, а по палубам корабля над машинными и котельными отделениями уже гуляла вода, командующего флотом и члена Военного совета вновь попросили снять с линкора личный состав, построенный на юте, но начальство вновь отказало. И все же несколько десятков человек, не занятых борьбой за спасение корабля, сошли на буксиры. В четыре часа двенадцать минут на линкоре, который к тому времени носом погрузился в море, высоко задрав корму и завалившись на левый борт, погасли флагманские огни. Спустя три минуты «Новороссийск» опрокинулся, перевернувшись вверх килем через левый борт.

Вместе с судном погибли 614 человек (по другим оценкам — более 670), включая аварийные партии с других кораблей эскадры. Многие моряки оказались в воздушных подушках во внутренних помещениях корабля — их стук с внешней стороны корпуса корабля был слышен до 1 ноября. Однако спасти из них удалось только девятерых. Водолазы из числа спасателей рассказывали, что замурованные внутри отсеков моряки пели «Варяга».

По итогам расследования обстоятельств катастрофы, причиной которой правительственная комиссия назвала «внешний подводный взрыв» (изначально это списывали на немецкую мину, оставшуюся со времен Второй мировой), виновниками гибели людей и самого линкора были названы командующий Черноморским флотом Пархоменко, исполняющий обязанности командующего эскадрой контр-адмирал Николай Никольский и исполняющий обязанности командира линкора капитан 2 ранга Григорий Хуршудов (на момент взрыва командир линкора капитан 1 ранга Александр Кухта находился в отпуске). Им, а также еще ряду флотских офицеров были объявлены выговоры, кого-то понизили в звании, чтобы потом восстановить, и только Пархоменко был снят с должности. Никаких судебных действий в отношении виновных не производилось.

Что это было?

Помимо версии с немецкой миной времен войны, комиссия, расследовавшая причины гибели линкора, допустила возможность подрыва боезапаса линкора, однако когда тот был поднят на поверхность, стало ясно, что взрыв был произведен снаружи корпуса. «Минная» версия уже тогда подвергалась критике, так как было непонятно, как заряд, находившийся в воде более десяти лет, мог пробить восемь палуб линкора, три из которых — бронированные.

Иную версию выдвинул уже спустя десятилетия старшина линкора «Новороссийск» Юрий Лепехов, который принимал участие в передаче корабля от итальянской стороны советской. По его мнению, мина была не одна, и взрыв снаружи спровоцировал детонацию диверсионного заряда, который изначально находился внутри линкора. «Когда командование приняло корабль, — рассказывал Лепехов «Севастопольской газете», — я в первые дни детально осмотрел его и обнаружил отсек, где три выреза были заварены. Сварка была недавняя и очень квалифицированно выполненная. Возникает вопрос, кому нужно было в самом отдаленном отсеке корабля — нижней носовой части — их заваривать. Однако командование никаких мер по этой информации не приняло».

Причем подготовили диверсию, считает Лепехов, англичане. «Корабль длительное время находился на английской военно-морской базе "Лаволетто". После возвращения в Италию тоже находился в зоне английских оккупационных войск. Кроме того, у англичан богатый опыт подобных диверсий. Достаточно вспомнить таинственную гибель броненосного крейсера "Пересвет" в 1916 году или пиратский налет британских торпедных катеров на Кронштадт», — рассуждал ветеран в 2005 году.

Однако версия с англичанами хоть и оригинальна, но не так убедительна, как другая, согласно которой к взрыву линкора причастны его прежние хозяева — итальянцы. Тем более что во время войны именно итальянский морской спецназ прославился подобными «достижениями».

Потомок Боргезе

В ночь с 18 на 19 декабря 1941 года британские линкоры «Вэлиант» и «Куин Элизабет» — да-да, тот самый, который в 1914 году наводил ужас на врагов королевы, а на тот момент числился ветераном Гранд Флит, — мирно почивали на рейде Александрии, огороженные по дну сетями от неприятностей из открытого моря. Внезапно у борта «Вэлианта» из воды показались два водолаза. Их

подняли на борт линкора, где выяснилось, что непрошенные гости — итальянские диверсанты. Пленников заперли в трюме, а командир линкора, понимая, что итальянцы нагрянули не просто так, приказал закрыть водонепроницаемые переборки и собрал всю команду на верхней палубе. Вскоре раздался взрыв, и только мелководье спасло линкор от гибели — он просто сел на дно. Вслед за этим взорвалась и торпеда, установленная диверсантами под днищем «Куин Элизабет» — корабль, потеряв солидную часть обшивки, также вышел из строя. Третьей жертвой итальянцев стал нефтеналивной танкер.

Операция в Александрии стала не только мощнейшим ударом по британскому престижу (ремонт поврежденных всего лишь шестью диверсантами кораблей продолжался несколько лет, и практически до конца войны они потеряли боеспособность), но и показала, что итальянские ВМС, не имея возможности соревноваться с англичанами на равных в противостоянии крупных кораблей, способны частично взять реванш с помощью диверсионных методов. Идеологом и руководителем диверсионной войны в Италии был потомок княжеского рода Боргезе капитан-лейтенант Юнио Валерио Сципионе Боргезе — убежденный фашист и опытный моряк. Часто, в том числе во время операции в Александрии, он сам выходил на подлодке на боевые задания и доставлял диверсантов непосредственно к целям.

В подчинении Боргезе, подразделение которого называлось Decima Flottiglia MAS («десятая флотилия MAS», MAS — штурмовые средства или же торпедные катера), находились, в частности, так называемые «люди-лягушки» (по-итальянски — uomo rana), которые с помощью человекоуправляемых торпед и подорвали корабли в Александрии. Они же в мае 1943 года пустили ко дну три британских транспорта в бухте Альхесирас (с одного берега которой расположен британский Гибралтар), а тремя месяцами позже потопили там несколько танкеров. Всего же с 1941 по 1943 год жертвами диверсантов стали 23 судна.

Более того, «люди-лягушки» были востребованы даже немцами, которые в целом к своим итальянским союзникам относились с изрядной долей презрения. Диверсантов использовали на Черном море, где они потопили две советские подлодки и три грузовых судна, а также во время блокады Ленинграда. База катеров Decima Flottiglia MAS располагалась в Стрельне. Там-то их обнаружили и уничтожили бойцы роты особого назначения, созданной при разведотделе штаба Балтийского флота. С этой роты, к слову, и начинался российский флотский спецназ.

После войны Боргезе некоторое время находился в тюрьме, но в 1949 году вышел на свободу, тем более что богатый опыт итальянского диверсанта оказался востребованным. Например, силы специального назначения израильских ВМС создавались фактически по образу и подобию подразделения Боргезе. Поначалу израильтяне даже называли свой морской спецназ «десятой флотилией», а в обучении ее бойцов принимали участие бывшие подчиненные Боргезе, в том числе Фиоренто Каприоти. Как пишет Дон Миллер в своей книге «Коммандос. Формирование, подготовка, выдающиеся операции спецподразделений», заминированные лодки израильтян были почти полной копией итальянских взрывающихся катеров МТМ. Да и первая операция израильских диверсантов, когда они потопили египетский тральщик и флагман египетского флота эсминец «Эмир Фарук», точь-в-точь повторяла действия бойцов Боргезе.

Сам князь после выхода из тюрьмы подключился к деятельности крайне правого Итальянского социального движения, которое сформировали бывшие соратники «дуче». В тот период его вместе с единомышленниками подозревали в организации диверсий и актов саботажа на передаваемых Италией союзникам кораблях. Это, собственно, и связывает «черного князя», как прозвали Боргезе во время войны, с «Новороссийском».

Признание

С годами версия о причастности итальянцев к потоплению советского линкора стала восприниматься как почти что официальная, хотя никаких подтверждений для нее не было. В 1992 году в ходе визита в Россию, пишет исследователь истории флота Александр Розин, главнокомандующий ВМС Италии адмирал Гвидо Вентуриони отверг возможность причастности диверсантов Боргезе к случившемуся в Севастополе. «С журналистской точки зрения, это было бы интересно, если бы это было правдой, но с высоты своего положения я должен сказать, что это неправда, — заявил адмирал. — Этого не могло быть, и данный несчастный случай произошел не по вине итальянских пловцов. Но я не исключаю, что это дело наших спецслужб. Я сомневаюсь, что сохранились какие-либо документы, которые могут свидетельствовать в пользу причастности пловцов».

И вот спустя 58 лет после взрыва линкора ветеран Decima Flottiglia MAS Уго д'Эспозито все же признался, что бывшие бойцы Боргезе причастны к гибели корабля, которая, кстати, пришлась ровно на 33-ю годовщину похода на Рим чернорубашечников Муссолини. «Люди из флотилии не хотели, чтобы этот корабль достался русским, поэтому и уничтожили его», — рассказал д'Эспозито. В подробности престарелый диверсант не вдавался.

Теперь остается только гадать, каким образом итальянские «люди-лягушки» проникли в севастопольскую бухту. Не исключено, что в этом им помогли английские спецслужбы — Великобритания в 1950-е по инерции все еще считала себя «хозяйкой морей» и очень нервно относилась к развитию военного флота в СССР. От Турции, которая к тому времени уже стала членом НАТО, до крымских берегов всего около 250 километров, и преодолеть это расстояние на катере не представляется сверхсложной задачей.

Однако не факт, что признание д'Эспозито поставит крест на домыслах о причинах гибели «Новороссийска». Ведь за прошедшее время какие только версии ни звучали: что корабль взорвали израильтяне, поскольку в Москве решили продать его Египту для войны с Израилем, или что приказ затопить линкор отдал сам Никита Хрущев, который хотел таким образом дискредитировать адмирала Николая Кузнецова и все остальное руководство ВМФ. Говорилось также о том, что корабль пустили ко дну англичане, испугавшиеся того, что советское руководство оснастит «Новороссийск» ядерными боеголовками.

Но мы поверим бывшему «человеку-лягушке», пусть это нелепое прозвище и не совсем удачно коррелирует с поставленной перед диверсантами грандиозной задачей — отомстить врагам Рима за унижение Вечного города, ввергнутого безумным дуче в бойню Второй мировой.

Автор: *Петр Бологов*

Источник: [lenta.ru](https://lenta.ru/2013/08/08/20130808/) ^[269]08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [История](#) ^[131]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
 [НАТО](#) ^[8]
 [Европа](#) ^[15]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
Исторические события: [Вторая мировая война](#) ^[133]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет
108 просмотров

[Самолет всезнающий](#) ^[270]

Опубликовано 26.08.2013 08:26 пользователем lu2k



Английское словечко *smart*, которое на русский принято переводить как «умный», настолько понравилось рекламистам и маркетологам, что «умным» стало все вокруг, включая вагонку и сайдинг. Однако если речь идет о *smart skin* – «интеллектуальной обшивке» для самолетов, БПЛА, транспортных средств, боевой техники, можно с уверенностью сказать: в этой-то сфере ума придется приложить немало. У инженеров и математиков есть чем заняться на годы вперед.

Авиационная интеллектуальная обшивка (ИО), какой мы видим ее в будущем, – это распределенная многофункциональная роботизированная система миниатюрных приемопередающих модулей радиолокационного и оптико-локационного назначения, а также модулей для ведения кибервойны. Модули в определенном топологическом порядке вживляются в материал ИО, которая точно повторяет обводы корпуса летательного аппарата.

Материал обшивки – это тоже «умная» субстанция, способная к самовосстановлению, а главное, она в состоянии самостоятельно реагировать на внешнее воздействие. Подобные материалы умеют диагностировать себя, они «чувствуют», где могут возникнуть неприятности, и адаптируются к ним». Такие материалы получают на основе искусственных наноструктурированных композитов и метаматериалов, имеющих внутреннюю структуру нанометрового масштаба. В этих структурах используются наночастицы разных химических элементов: металлов, кремния и др.

В качестве полимерной основы композита можно применить полиэтилен, полипропилен, полиэтиленгликоль, тефлон и др. Таким образом, *smart skin* – это серьезная программа создания совокупности

прорывных технологий, в которую вовлечены многие организации и фирмы развитых стран мира.

Когда уместны аналогии

Считается, что ИО будет использовать многие свойства кожного покрова человека и животных, и не только в плане защиты от внешней среды. Эта «кожа» обеспечит осведомленность обо всем, что есть вокруг ЛА, снабдит его необходимой информацией для выполнения целевой задачи – в частности, для обнаружения и идентификации цели, прицеливания и пуска оружия.

Она также будет использована для принятия мер противодействия при возникновении опасности и прямых угроз ЛА. В ИО, как и в коже, будут сенсоры (рецепторы), настроенные на выполнение специфических функций. Конечно, для управления ИО будет применен искусственный интеллект, обеспечен высокий уровень роботизации, будет учитываться «поведение» материала обшивки.

Еще одну интересную аналогию можно провести с феноменом так называемой кожно-гальванической реакции. Смысл этого феномена в изменении электрического сопротивления кожи человека в зависимости от разного рода эмоциональных всплесков. Этой темой еще с позапрошлого века интересовались в основном не инженеры, а психологи, которые пытались увязать изменения электрических свойств кожного покрова с конкретными реакциями нервной системы. Но сама идея постоянного мониторинга свойств кожи/обшивки ради своевременного обнаружения проблем может оказаться продуктивной и в области техники.

Это не так давно продемонстрировала американская компания TARDEC. Она провела испытания нового типа брони танка, которая не только фиксирует показания, но и оценивает степень разрушения, размер пробоины и даже тип прилетевшего боеприпаса. Такой эффект обеспечивается встроенными в броню вибродатчиками, образующими связанные информационные пары, которые реагируют на характер разрушения брони.

Датчик-излучатель генерирует вибросигналы, а те распространяются в броне и поступают на датчик-приемник. Если параметры принимаемого вибросигнала не отличаются от нормы, то все хорошо: пробоин пока нет. Если же приема нет или сигнал ослаблен, скорее всего, броня получила дырку. Бортовой компьютер анализирует данные сенсоров и сообщает результаты анализа экипажу, который должен принять необходимые меры.

В позапрошлом году появилось сообщение о том, что инженеры Стэнфордского университета работают над обшивкой для самолета, пронизанной сетью связанных между собой сенсоров, которые могли бы собирать информацию со всей поверхности летательного аппарата, начиная с аэродинамических данных и кончая данными локации окружающего пространства – с целью предупреждения столкновений.

В основе этого проекта, как нетрудно заметить, биомиметика, или бионика, то есть подражание природе, создавшей усеянный рецепторами кожный покров.

Напрашивается и еще одна аналогия – с произвольными, на уровне рефлекса, реакциями живого организма. При ярком свете рефлекторно закрываются глаза, рука самопроизвольно отдергивается от горячего. Подобные рефлексы можно привить «умным материалам (например, с памятью формы) и также использовать их в интеллектуальной обшивке.

Антенный конформизм

История ИО началась с конформных антенн, которые названы так потому, что повторяют обводы корпуса самолета. Первоначальная задача состояла в том, чтобы эти элементы не выступали наружу, увеличивая лобовое сопротивление ЛА. Переход на технологии конформных антенных решеток, содержащих большое количество приемопередающих модулей многих бортовых радиосистем (их на современном ЛА уже не один десяток), позволяет создать единый антенный блок многофункциональной интегрированной радиосистемы (МИРС), охватывающей разные рабочие частотные диапазоны.

Антенные решетки оказались весьма технологичными для конформной компоновки в корпусе самолета, так как небольшие габариты приемопередающих модулей позволяли лучше отследить кривизну поверхности бортовой обшивки.

Первоначально антенны крепились к корпусу с помощью механических резьбовых или заклепочных соединений, что, вообще говоря, не очень технологично. В конце прошлого века появились конформные антенные решетки с гибкой подложкой из специального полимерного материала, в который вживлялись приемопередающие модули.

Толщина антенны оказывалась, таким образом, небольшой, и она достаточно просто «приклеивалась» к корпусу наподобие переводной картинки. А это уже было очень серьезным шагом на пути к будущим полноразмерным ИО, которые смогут не только решать стандартные задачи обнаружения целей, но и определять, какой конкретно ущерб должен быть им нанесен. Например, в случае противоракетной обороны это может быть ослепление головки самонаведения, кибератака с целью вывода из строя бортовых систем или просто уничтожение перехваченной ракеты противника.

Сколько осталось уровней?

На Западе и в нашей стране приняты очень похожие оценки уровня готовности технологий для применения в военной технике. Всего таких уровней девять, и по ним определяется состояние разработки технологий и оценивается вероятность ее получения на каждом уровне. Также имеется представление о наступлении критического уровня, на котором должно быть принято кардинальное решение об остановке работы или ее продолжении.

Например, «мозговой трест» Пентагона – агентство DARPA – считает критическим уровень 6, на котором вероятность успеха составляет 0,55–0,65. Именно на этом уровне 6 и находятся сегодняшние разработки ИО. К 2020 году ожидается выход на уровень 8 (вероятность успеха 0,75–0,85), а к 2025-му выход на последний уровень 9 с завершением разработок. DARPA считает, что полноразмерная ИО сможет появиться в 2030 году на истребителях 6-го поколения. Чтобы перейти от абстрактных цифр к конкретике, стоит пояснить, что именно подразумевается под уровнями 6–9.

6-й уровень предполагает создание прототипа — демонстратора технологии. Поскольку этот уровень является критическим, от успеха испытаний демонстратора зависит судьба проекта в целом. На 7-м уровне требуется успешный показ работоспособности прототипа в реальных условиях или при их имитации. 8-й уровень предполагает демонстрацию предсерийного образца, и, наконец, 9-й уровень ознаменуется принятием на вооружение и боевым применением новой техники в реальных условиях.

С мнением американцев в целом солидарны и наши специалисты. По оценкам представителей НИИП им. В.В. Тихомирова — разработчика МИРС для ПАК ФА Т-50, ИО в полноразмерном варианте появится на отечественных самолетах поколения 6. Комплекс ИО будет содержать приемопередающие модули радиолокации, оптические сенсоры, а также модули для ведения кибератак. В нем будет присутствовать программное обеспечение для управления ИО в качестве децентрализованной роботизированной распределенной системы.

Было заявлено, что ряд элементов ИО уже разработан и конкретно для Т-50, а их применение позволит увеличить зону обзора вокруг самолета. На поверхности корпуса Т-50 может быть распределено порядка 1500 миниатюрных приемопередающих модулей антенны с фазированной решеткой. Модули будут устанавливаться поэтапно.

Разработчики считают, что технологии ИО требуют ее закладки в конструкцию самолета уже на этапе проектирования и реализации совместно с изготовлением корпуса ЛА. По этой причине ИО не может быть использована в качестве новой разработки для модернизации серийных самолетов, так как ее принципиально невозможно встроить в их корпус.

Другая математика

Сейчас обычные бортовые радиолокационные станции работают по алгоритмам пространственно-временной адаптивной обработки сигналов с учетом влияния интерференции волн. Такая технология может быть привязана и к одномерным плоским антенным решеткам, результирующий сигнал с которых будет простой суперпозицией сигналов точечных излучателей без учета их взаимовлияния.

Для БРЛС с конформными антенными решетками многие допущения, используемые в моделях адаптивной обработки информации с плоских антенных решеток, попросту не работают: в них отсутствуют уравнения поверхности конформной решетки, а она нередко имеет очень сложную пространственную архитектуру.

Сложная архитектура — это также и проблема компоновки антенны на корпусе ЛА, особенно, если речь идет об интеллектуальной обшивке, которая должна выступать в роли объединенного бортового локатора. Приходится иметь дело с большим числом встроенных в обшивку приемопередающих модулей (их может быть 103–104 штук), образующих распределенную систему со специфической топологией. Иначе не решить проблему согласования диаграмм направленности и электромагнитной совместимости.

И все это должно быть заложено в алгоритмическое обеспечение работы обшивки. Для подобных конформных антенных систем не годится традиционная математика с представлением сигналов в пространстве целочисленной размерности и гладких функций. Нужна совсем другая математика, но изобретать ее не придется: ее основы уже созданы Лейбницем, Риманом, Абелем, Лагранжем, Летниковым, Хевисайдом.

Она применяется в расчетах процессов теплообмена, диффузии, вязкой упругости, в космогонии, ядерной физике, где приходится иметь дело со сложными пространственными флуктуациями фазовых переходов, с неустойчивостью в критических точках, с областями существования на «изрезанных» поверхностных структурах.

Автор: Олег Титков
Источник: [Популярная механика](#) ^[271] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
83 просмотра

Илья Федоров: «Сегодня мы строим новый «Сатурн» ^[272]

Опубликовано 26.08.2013 13:38 пользователем lu2k

Управляющий директор компании ОАО «НПО «Сатурн» Илья Федоров ^[273], как и многие руководители в оборонной отрасли, в прошлом — военный. Он получил хорошее инженерное образование. При этом уверен, что в оборонке не менее важен и высочайший уровень знания экономической науки. И все же в решающие моменты, когда определяется будущее компании на годы вперед, руководитель должен прежде всего быть инженером. «Два

крошечных зернышка: но в одном – роза, а в другом – кактус. На первый взгляд они одинаковые, но ошибешься с выбором – и вырастет кактус», – так метафорически Илья Николаевич описывает сложность задач, стоящих перед компанией. А разобраться с экономическими трудностями помогает сотрудничество с банком ВТБ, который в текущем году выступил генеральным спонсором Международного авиационно-космического салона.

Исключительная безотказность

- Илья Николаевич, какие проекты НПО «Сатурн» представит на МАКС-2013?

– Мы покажем сегодняшний бестселлер «Сатурна» – совместный проект с французской компанией Snecma – двигатель SaM146 для «Суперджет-100». Серийный образец агрегата впервые будет представлен публике. Посетители МАКС также увидят АЛ-55, первый в российской истории двигатель, который был разработан по техническому заданию Индии под учебно-тренировочный самолет. Будет показан двигатель 36МТ для крылатых ракет. Раньше мы не очень распространялись на эту тему, но сейчас, в общем-то, никаких секретов нет. Мы поставляем двигатели для всех крылатых ракет, которые производятся в Российской Федерации, как тактических, так и стратегических. В ближайшие четыре года планируется увеличить объем их производства в 5-6 раз. Уже в этом году мы произведем 250 двигателей, а в следующем 500 – по два двигателя в день. С 2015 года в рамках целевой федеральной программы финансирование этого проекта составит 4,5 млрд. рублей. Кредит банка ВТБ поможет досрочно начать серийное производство под эти средства.

– Как двигатель SaM146 показал себя в условиях массовой эксплуатации самолета «Сухой Суперджет-100»?

– Удивительно, но хорошо.

– Почему удивительно?

– Я уже почти 40 лет в авиации, и это первый двигатель, который сразу стал эксплуатироваться с исключительной степенью безотказности – 0,98. Это очень много, даже если сравнивать с началом эксплуатации такого двигателя, как CFM56 совместного производства Safran и GE. А ведь на сегодняшний день это самый массовый двигатель в мире, который стоит на Boeing 737 и на Airbus 320-й серии и выпускается в количестве 1600 в год. Именно на этот опыт мы старались ориентироваться. Хочу отметить, что на начало эксплуатации у нас уровень безотказности был даже выше. Одна из причин – наш двигатель спроектирован таким образом, что негодная деталь на него просто не встанет.

– Совсем не было отказов?

– Речь шла не о 100-процентной, а об «исключительной» степени безотказности. Был отказ в Одессе, кстати, о нем всем сразу стало известно. Но, собственно это был сбой в работе вспомогательных систем, а не двигателя, и он не повлиял на безопасность. Пилот принял правильное решение, посадил машину с одним работающим двигателем. Это, кстати, тоже говорит о том, насколько хорошо и безопасен самолет: он сел на одном двигателе, а никто из пассажиров этого даже не заметил!

– Какие еще достоинства у SaM146?

– Двигатель чрезвычайно удобен в эксплуатации. Не надо стремянок: техники открывают капот и проводят регламентные работы. Впервые в отечественной практике он висит под крылом так низко. Это стало возможно благодаря тому, что крыльчатка вентилятора является хорошей «бронею», которая не позволяет попадать в двигатель песку, камням, даже птицам. Были случаи, в частности на посадке в Нижнем Новгороде, когда в каждый двигатель попадало по две большие чайки, – и никаких последствий. Но даже если на лопатке вентилятора образуется зазубрина, повреждение устраняется прямо на месте, есть технология зачистки. Наш двигатель экономичнее на 5%, чем все, что существуют в мире в классе тяги 5-7 тонн. Сейчас это лучший двигатель, и в ближайшие 5 лет его вряд ли кто-то превзойдет.

– Приносит ли производство двигателей для «Суперджет» прибыль?

– Сегодня на каждом двигателе мы имеем убыток от 30 до 40 млн. рублей, и это вполне естественно, мы об этом честно говорим. Если вспомнить CFM56, то его производство вышло на нулевую рентабельность только на восьмом году выпуска, или на четырехсотом двигателе. Это стандартный показатель: как правило, до 400-420 экземпляра производство является убыточным. Вообще, основные деньги производители начинают зарабатывать с началом активной эксплуатации, планового ремонта и создания так называемого пула оборота двигателей (Пульная схема оборота компонентов позволяет обеспечить более эффективную поддержку запасными частями самолетов – Ред.). Мы ждем, что программа SaM146 выйдет на рентабельность где-то лет через пять.

Западные стандарты

– Российско-французский проект создания двигателя SaM146 должен был помочь НПО «Сатурн» перейти на западные стандарты работы. Насколько это удалось осуществить?

– С большим трудом, но удалось. Самое главное – мы перестали врать. Врать самим себе, нашим партнерам. Первый месяц было тяжело, но потом дело пошло. Во-первых, наш двигатель прошел очень жесткую сертификацию Европейского агентства авиационной безопасности, в ведении которого все эксплуатируемые в странах Евросоюза двигатели и летательные аппараты. Это не только испытание двигателя, это и жесткие требования к процессу его создания, поэтому мы вынуждены были сертифицировать и производство. В 2012 году такое разрешение было получено. Отмечу, что в России больше нет ни одного такого предприятия. У нас сертифицированное конструкторское бюро, которое может разрабатывать двигатели по западным стандартам. Мы уже изготавливаем

комплектующие для CFM56 на нашем совместном предприятии «ВолгАэро». У нас идет капиталистическое соревнование с нашими французскими партнерами. И пока – как ни удивительно – по качеству работы «Сатурн» впереди!

– Участвует ли НПО «Сатурн» в разработке ПД-14 для МС-21, которому предстоит конкурировать с самыми массовыми западными самолетами?

– Поначалу, по ряду субъективных причин, мы были оторваны от этой разработки. Но сейчас давнее соперничество пермского и рыбинского КБ отходит на второй план: примерно 1,5 года назад мы активно включились в эту работу. И вот что характерно: многие элементы двигателя, для которых сегодня созданы демонстраторы, будь то газогенератор или контур высокого давления, пока еще требуют доработки, чтобы соответствовать требованиям ТЗ. Единственная компания, которая выполнила все требования и даже превысила их, это «Сатурн». Сотрудничество со Спесна приучило нас, в первую очередь, фокусироваться на полном выполнении технического задания. Абсолютно неправильно выпускать сначала некий прототип или что-то непонятное. Опять же, есть мнение, что можно сначала сертифицировать двигатель в России, а затем на Западе. Мы жестко настаиваем, что с самого начала необходимо ориентироваться на требования Европейского агентства авиационной безопасности.

– Будет ли возможность при разработке ПД-14 применять технологии, приобретенные в совместной работе с французами?

– Французы научили конструкторов «Сатурна» проектировать двигатели по современным стандартам, никто этого не скрывает. Но это не значит, что у нас слабые специалисты. Некоторые наши технические решения в чем-то даже интереснее западных разработок. Беда в том, что мы не умели проектировать двигатели так, чтобы обеспечить их минимальную себестоимость, под конкретный станочный парк, конкретное производство. Не умели мы делать и абсолютно стандартные двигатели. В Советском Союзе была прекрасная техника, особенно военная, но уверяю вас, каждый самолет представлял собой яркую индивидуальность. Насколько я помню, на 30-м заводе, который сейчас называется МАПО им. Дементьева, выпускалось по 250 МиГ-29 в год, и каждый самолет отличался собственным нравом. А теперь наши двигатели – полностью взаимозаменяемые.

Работа на перспективу

– Расскажите, пожалуйста, о разработке двигателя для истребителя пятого поколения? Чем он будет отличаться от «изделия 117», которое стоит на ПАК ФА сейчас?

– Во-первых, это будет совершенно новый двигатель. Двигатель первого этапа – это все-таки модернизация АЛ-31Ф, разработанного для Су-27. Модернизация была достаточно глубокой, но это предел тех возможностей, которые были заложены в АЛ-31Ф. Когда мы говорим о двигателе второго этапа для ПАК ФА – то это абсолютно новая модель с потенциалом эксплуатации еще лет 40. Как сказал президент Владимир Владимирович Путин, когда мы разрабатываем что-то новое, то не надо приходить через два года с требованием, что надо делать еще новее.

– Когда ПАК ФА с двигателем второго этапа совершит первый полет?

– Сегодня мы находимся на этапе изготовления опытных образцов. Я думаю, что к 2015 году двигатель уже будет стоять на самолете. Разработка идет по графику, каких-то сомнений в успешном завершении проекта у нас нет, потому что по боевым двигателям мы находимся на достаточно хорошем уровне даже по сравнению с Западом. Новый двигатель, помимо уникальных характеристик – большая тяга, меньший вес – обеспечит расширенные эксплуатационные возможности. К примеру, бесфорсажный режим на сверхзвуке, а это обязательное требование к истребителю пятого поколения, станет более устойчивым. Двигатель будет очень адаптивен и эластичен в смысле управляемости. Естественно, он будет по-современному скомпонован, как это сделано на двигателях М88 для Rafale. И самое главное: в него изначально закладывается очень хороший ресурс. Сегодня ресурс «117-го», насколько я помню, составляет 2000 часов, но к этой цифре шли долго. Здесь, как и на SaM146, ресурс сразу будет достаточно большой.

– По характеристикам новый двигатель будет сравним с тем, что стоит на F-22 Raptor?

– Мы прекрасно осведомлены о двигателе, который стоит на F-22. Хороший двигатель, но его серийный выпуск закончен. Любой двигатель, который делается позже, будет лучше. Мир двигателестроения не столь скрыт, как многое другое, и ничего тайного там нет, кроме материалов. А по материалам мы, слава Богу, пока находимся на хорошем уровне.

– Насколько дорогим будет новый двигатель?

– Поставлена задача, чтобы он стоил не дороже «117-го». Как это возможно? Во-первых, мехобработка деталей идет на других станках, это совершенно другой уровень производительности. Во-вторых, двигатель будет спроектирован так, что в нем окажется гораздо меньше деталей.

– В последнее время много говорят о гиперзвуковых технологиях. Есть надежда на их практическое использование в ближайшее время?

– Мы сегодня к этому не готовы. Гиперзвук – это 12 и больше махов на высотах от 20 до 60 км. Это сильный разогрев и такие перегрузки, что внутри этого аппарата вряд ли уцелеет даже аппаратура, не говоря о человеке. Надо ли вести дальнейшие исследования? Надо. Это очень перспективное направление: можно за час долететь до Америки. Но пока у нас нет технологий по защите от высоких температур и перегрузок о практическом использовании говорить не приходится. По моим прикидкам, еще лет десять подобные технологии будут недоступны.

– А беспилотное гиперзвуковое оружие?

– Боевые блоки стратегических ракет – де факто гиперзвуковые. Но если говорить об управляемом аэродинамическом аппарате, то, честно говоря, какого-то смысла в нем я не вижу. Это будет крайне дорого, а доставку боевого груза с той же эффективностью могут осуществить баллистические или дозвуковые крылатые ракеты. Говорят, что гиперзвуковой аппарат нельзя сбить, но

эффективные средства ПВО сделать легче, чем средства воздушного нападения. Истребитель с летчиком может выдержать перегрузку максимум 11 g. А ракета «воздух-воздух» свободно держит 20, а то и 40 g. Куда самолет от нее денется? Ракеты «земля-воздух» выдерживают такие перегрузки, что от них не увернется никакой летательный аппарат. Поэтому в ближайшее время я перспектив для гиперзвукового оружия не вижу. Опять же, это лично мое мнение и мнение специалистов «Сатурна».

Не небом единым

– Расскажите о других направления деятельности НПО «Сатурн»?

– Мы занимаемся и наземной тематикой. По всей России вырабатывают тепло и электричество уже более 300 наших газотурбинных установок. Тема чрезвычайно перспективная, нужная и прибыльная. Но здесь мы вступаем в жесточайшую конкуренцию с такими компаниями, как GE, Siemens, Solar. Даже за заказы «Газпрома» приходится с ними соперничать. Однако суммы за эксплуатацию их оборудования просто огромны, поэтому отечественные потребители все больше и больше обращают внимание на нас. Развивается у нас и морская тематика. ГТУ для кораблей в СССР почти всецело производились в Украине, и с точки зрения безопасности необходимо налаживать их производство в России. Этот год для нас знаковый: мы сделали двухтопливную установку, которая работает как на газе, так и на жидком дизельном топливе. В России раньше никто этого не делал. По КПД наши ГТУ даже превосходили западные аналоги. Причина та же – делаем позже.

– В настоящее время в отрасли идет большая системная перестройка, создаются новые кооперации производителей в рамках Объединенной двигателестроительной корпорации. Какое место в этой перестройке отведено НПО «Сатурн»?

– Наше КБ сейчас является головным КБ ОДК. Сегодня в России сохранились два центра авиационного двигателестроения – Рыбинск и Пермь. Но по уровню производственной культуры на сегодня с «Сатурном» никто не может сравниться. Это я говорю абсолютно серьезно. Даже Спесна признает, что сегодня по механообработке и многим другим вещам «Сатурн» является лучшим в Европе.

– Илья Николаевич, расскажите, пожалуйста, о сотрудничестве НПО «Сатурн» и банка ВТБ. Для каких целей привлекаются ресурсы банка?

- История нашего сотрудничества насчитывает 7 лет, но особенно активно мы начали взаимодействовать два с лишним года назад, когда было определено, что ВТБ станет основным для НПО «Сатурн». Компания, с одной стороны, находилась в хорошем состоянии с точки зрения творческого потенциала, но, с другой стороны, попала в очень тяжелое финансовое положение: долговая нагрузка превышала 20 млрд. рублей. Честно говоря, сомневаюсь, что нашелся бы другой банк, который отважился взяться за эту работу. Но в результате получилось даже не сотрудничество, а хорошая дружба. Банк многому нас научил с точки зрения финансового контроля. При этом ВТБ действовал достаточно жестко. Мы находились под постоянным прессом. Банк помогает «Сатурну» прежде всего тем, что достаточно строго спрашивает. Это очень хорошо, ведь опереться можно на то, что оказывает сопротивление. Каждый раз, когда у нас проходит кредитный комитет, нам приходится попотеть для того, чтобы банк был уверен не только в нашей финансовой, но и профессиональной состоятельности. И только после того, как в ВТБ увидели, что новая команда НПО «Сатурн» в состоянии работать эффективно, нам были предоставлены финансовые ресурсы. На сегодня суммарный объем финансирования от ВТБ у нас составляет 25 млрд. руб.

– На что расходуются эти деньги?

- У нас длительные циклы в производстве и разработке изделий. Производство двигателя занимает от 9 месяцев до года. Бывают кассовые разрывы, и мы привлекаем заемные средства в оперативном плане. У нас зарплатные карточки ВТБ 24. Но самое главное, что сегодня мы строим новый «Сатурн». Существует целая программа подготовки кадров. У нас в Рыбинске работает 10,5 тыс. человек, из них более 2,5 тыс. свободно говорят на английском языке, а больше 1 тыс. – на французском. А ведь это не Москва, это провинция. На многие должности мы не назначаем без свободного знания английского языка. Более того, конструкторы из «Сатурна», наверное, единственные из России выступают с докладами на серьезных международных симпозиумах. Но людей нужно заинтересовать. Это можно сделать деньгами, интересной работой и жильем. Вместе с ВТБ 24 мы разработали достаточно серьезную программу по строительству большого, под 200 домов, коттеджного поселка прямо на берегу Волги, в 10 минутах езды от предприятия. Мы вместе с ВТБ 24 предлагаем очень хорошие условия льготного кредитования молодым семьям, помогаем с первым взносом. Ну и, конечно, закупка нового оборудования. Практически все перевооружение «Сатурна» проводится за счет кредитных средств ВТБ.

Автор: Леонид Ситник
Источник: [ВТБ России](#) ^[274]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

[Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи:

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ☆ ☆ ☆

Средняя оценка: 7 (1 vote)

108 просмотров

Опубликовано 26.08.2013 16:17 пользователем lu2k

Михаил Подвязников ^[276]: «Такого объема по системам ПВО на Обуховском заводе не выпускалось даже в советское время»

«У России есть только два союзника: армия и флот», – любил говаривать император Александр III. С тех пор многое изменилось. Добавились авиация, РВСН и войска ПВО. Именно благодаря им наша страна существует как самостоятельное государство. И роль ПВО в сохранении мира все более повышается. «Концерн ПВО «Алмаз-Антей» – это, по сути, российское министерство воздушной безопасности. Его изделия, несомненно, привлекут внимание посетителей МАКС-2013, генеральным спонсором которого выступает Банк ВТБ. На наших глазах в структуре концерна создается новый краеугольный камень – Северо-Западный региональный центр в Санкт-Петербурге. Об этой уникальной технической, организационной и экономической операции рассказывает, заместитель генерального директора ОАО Концерн ПВО «Алмаз-Антей» – директор СЗРЦ, Михаил Львович Подвязников.

– Чем была вызвана необходимость создания Северо-Западного Регионального Центра?

– В Советском Союзе был создан огромный военно-промышленный комплекс, но средств на его поддержание на должном уровне не выделялось. В итоге предприятия ВПК ныне занимают огромные площади, но имеют изношенную инфраструктуру и старое оборудование, на котором невозможно делать качественную продукцию, а большие накладные расходы окончательно делают эту продукцию неконкурентоспособной. Так дальше жить было нельзя. Нужна была коренная реконструкция. В Санкт-Петербурге у концерна 5 предприятий. Это Обуховский завод, Завод радиотехнического оборудования, Конструкторское бюро специального машиностроения (КБСМ) и два института – Всероссийский НИИ радиоаппаратуры (ВНИИРА) и Российский институт радионавигации и времени (РИРВ). Они расположены в хороших районах Санкт-Петербурга, где есть востребованность на рынке недвижимости. И мы предложили программу создания центра, согласно которой на части территории Обуховского завода, а это приблизительно 38 Га, расположатся все 5 предприятий.

– Но ведь это разные предприятия – два завода, КБ и два НИИ? Как в одну телегу впрячь коня и трепетную лань?

– Да, это разнотипные предприятия, одни занимаются разработкой техники, другие – ее изготовлением, причем изготовление радиолокационного оборудования и пусковых установок – это тоже разные вещи. Но объединение их в единую структуру позволит в будущем маневрировать в случае разных хитросплетений нашей жизни. При этом предприятия сохраняют юридическую самостоятельность, у них свои директора, свои финансовые службы.

– Получается, что объединение сводится лишь к переезду на единую территорию?

– Мы не просто объединили предприятия территориально, на одной площадке на базе Обуховского завода, мы исключили дублирование функций. Например, служба Главного инженера становится единой для всех пяти предприятий. Охрана, хозяйственные службы, служба экологического контроля – все это будет общим. Общая служба метрологии будет создана на базе Завода радиотехнического оборудования, потому что она там была самая сильная. Поэтому метрология Обуховского завода будет ликвидирована. А центральная лаборатория, наоборот, на ЗРТО будет закрыта, а все необходимые исследования будут проводиться на Обуховском заводе. Предприятие, переедая на новую площадку, будет заниматься только целевой деятельностью. Все остальные функции обобщены и ими занимается управляющая компания – Северо-западный региональный центр. Численность работников оптимизируется, растет заработная плата и значительно сокращаются накладные расходы.

– Предусматривает ли программа создания СЗРЦ модернизацию производства?

– Да. Идет замена оборудования, и мы теперь в состоянии выпускать качественные изделия и нарастить их выпуск количественно. А это важно, учитывая, что программа перевооружения российской армии до 2020 года предусматривает значительный объем выпуска новых изделий. На старых мощностях выполнить эту программу было невозможно ни по объему, ни по стоимости изготовления.

– За счет чего осуществляется финансирование проекта и какую роль в этом проекте играет сотрудничество с банком ВТБ?

– Программу создания СЗРЦ мы приняли в 2007 году, но кризис затормозил ее реализацию. И мы довольны, что Банк ВТБ в этой ситуации протянул нам руку помощи. Это помощь выразилась и в решении текущих проблем, и в общей финансовой поддержке проекта. Именно кредиты ВТБ позволили профинансировать создание Северо-Западного центра. Роль ВТБ в этом проекте на самом деле вообще определяющая, потому что без банка просто ничего бы не было.

– Какова общая сумма финансирования проекта со стороны ВТБ?

– Сегодня только на строительство новых объектов банк предоставил порядка 15 млрд. рублей. Есть еще кредиты на текущую деятельность, которые называются револьверными: мы получаем кредит, гасим его и вновь берем, потому что финансирование гособоронзаказа идет не всегда ритмично. Иногда мы недополучаем в положенный срок до 80%, иногда до 100%. А работать надо. Кроме того, у нас изделия с большим циклом изготовления, до 18 месяцев. Основная масса комплектующих, сырье, металл мы покупаем заранее. Если этого не сделать, то цена вырастет, что скажется на стоимости изделия.

– Приносит ли уже сейчас реализация проекта пользу предприятиям?

– Обуховский завод после запуска первого же объекта в рамках программы в два раза – с 2 до 4 млрд. рублей в год – увеличил выпуск продукции. А в этом году, если все пойдет по плану, будет около 8 млрд. Это позволяет даже несмотря на оплату кредитов работать без убытков. В прошлом году впервые за 15 лет мы вышли на прибыль по основной деятельности. У нас огромный заказ на 2014-15 года, такого объема по системам противовоздушной обороны Обуховским заводом не выпускалось даже в советское время. И мы уверены, что в состоянии его выполнить. Завод радиотехнического оборудования практически уже переехал на новую территорию, и в 2012 году получил около 400 млн. руб. чистой прибыли. В этом году ожидается 600 млн. при обороте почти в 9 млрд. рублей. Мы полагаем, что после реализации проекта в 2015 году у нас совокупный оборот всех предприятий будет около 30-35 млрд. в год. Государство получает прекрасный комплекс разработчиков, испытателей и производителей систем вооружения для ВКО, ПВО, ВМФ и РВСН. Проект выгоден всем.

– На каком этапе находится реализация проекта?

– Введено в эксплуатацию 5 объектов, 2 под реконструкцию и 3 новых. Надо закончить 4 корпуса и перевезти 3 оставшихся предприятия. Но самое сложное – переезд ЗРТО – уже почти завершено. Здания под КБСМ, РИРВ и ВНИИРА, по сути, офисные. Ведь для НИИ и КБ не нужны мощные фундаменты и производственные цеха. В 2014-15 году планируем завершить переезд этих предприятий на новую территорию.

– Есть пословица: два раза переехать – все равно, что один раз погореть...

– Процесс на самом деле очень сложный. Не всем удобен переезд на новое место. Кого-то мы уговариваем, кому-то улучшаем материальные условия, кого-то приходится возить. Например, на одном из предприятий работают люди, которые живут в пригороде Петербурга, где была воинская часть. Специалисты прекрасные, и их приходится возить автобусом. Я думаю, это временные проблемы. Сейчас у все большого количества людей свои машины, а площадка расположена удачно, около окружной дороги, от аэропорта 20 минут, от центра – те же самые 20 минут. Пробки, конечно, влияют, но они есть в любом крупном городе. Две станции метро, до которых можно дойти пешком. Я думаю, постепенно все устроится. Но это жизнь, и не бывает, чтобы все были довольны.

– Какова судьба освобождающихся территорий?

– Мы будем их продавать, но мы не хотим продавать их дешево. В связи с тем, что у нас есть кредиты ВТБ, мы можем не торопиться. Еще в 2010 году мы подписали соглашение с городом о стратегическом партнерстве, а в 2013 году на Петербургском форуме подписали соглашение о создании инновационного территориального кластера специального машиностроения и электроники «Северо-Западный региональный Центр». Мы должны изменить планировку, сделать ее пригодной для непромышленного использования. Необходимо через парламент внести изменения в генеральный план города. Как только все это будет сделано, цена земли на освобождаемой территории возрастет. Мы хотим выручить максимальную цену, продавать, как сегодня нам предлагают, за копейки нам не интересно. В конце концов, это государственное имущество, и мы не хотим, чтобы кто-то сказал, что его продали дешево.

– Как скажется создание СЗРЦ на судьбе Обуховского завода, легендарного предприятия, которому в этом году исполнилось 150 лет?

– Для Обуховского завода это практически новое рождение. Старого почти ничего не остается, за исключением исторического здания, с которого все начиналось и в котором будет музей. Все остальное новое: новые корпуса, новое оборудование, новые технологии. Наш испытательный корпус, к примеру, вообще не имеет аналогов. Там испытывают технику не только в статике, но и в динамике, что уменьшает сроки разработки антенных комплексов и в десятки раз снижает стоимость испытания антенных постов. Раньше это делалось при натурных испытаниях. А мы создали комплекс, который не требует этого. Экономия колоссальная. Если испытание на полигоне занимает 2 месяца, то здесь – 7 дней. Есть изделия, которые кроме Обуховского завода или ЗРТО вообще никто не может сделать. Мы показали президенту Владимиру Путину во время его визита на завод новую систему С-350, или «Витязь», как ее называют в народе, которая уже в 2015 году пойдет в серийное производство. Системы ПВО, я думаю, это одно из немногих направлений, по которым Россия опережает весь мир. Наши системы могут разворачиваться с марша и, насколько я знаю, все стрельбы, которые проводились в последнее время, прошли со 100%-ным результатом. Причем эти стрельбы проводили обычные экипажи, без какой-то особой подготовки.

Автор: Леонид Ситник

Источник: [ВТБ — России](#) ^[277] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[ВПК](#) ^[24]

Предприятия ВПК (справочная информация): [Предприятия ВПК](#) ^[278]

Оценка статьи:  Средняя оценка: 10 (1 vote)

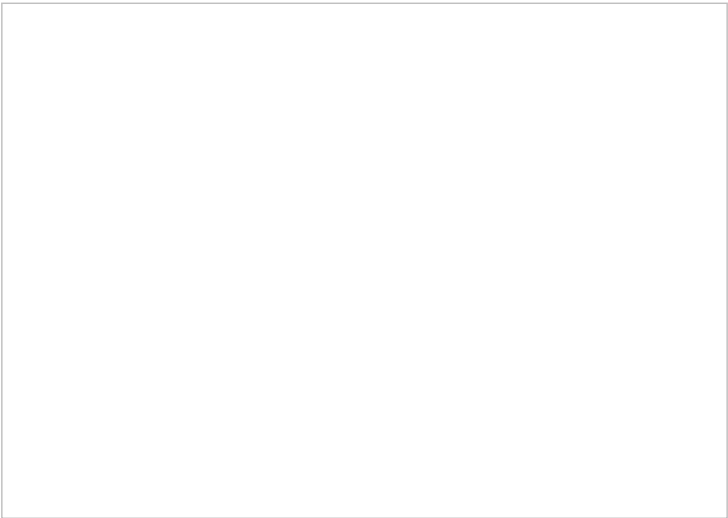
Ссылки:

[Подвизников Михаил Львович](#) ^[276]

[Новейшую ЗРС С-350Е показали Президенту](#) ^[231]

Минобороны издаст «Белую книгу» Вооруженных сил ^[280]

Опубликовано 26.08.2013 18:09 пользователем Михаил Симутов



Министерство обороны России намерено до конца 2013 года опубликовать «Белую книгу» по перспективам развития российских Вооруженных сил на период до 2020 года. Как сообщает «Интерфакс», основное внимание в книге будет уделено основным направлениям развития армии и флота и выполнению государственной программы вооружений. Речь идет об открытых разделах плана развития ВС РФ.

Другие подробности относительно «Белой книги» пока неизвестны. По словам источника агентства, целью новой книги станет налаживание взаимодействия между гражданским и военным обществом, а также «обеспечение общественного контроля за выполнением основных мероприятий строительства армии и флота».

Ранее Министерство обороны России обнародовало «План деятельности на 2013-2020 годы». В нем рассказывается об основных этапах развития Вооруженных сил России, включая меры по повышению численности служащих по контракту, перевооружение, совершенствование системы военного управления, повышение качества подготовки военнослужащих и разработку перспективных образцов вооружения и военной техники.

В частности, к 2020 году долю новой военной техники в Вооруженных силах России планируется довести до 70-100 процентов в зависимости от рода и вида. Число профессиональных военных, служащих по контракту, к этому же году планируется довести до 425 тысяч человек. Все эти меры предусмотрены действующей госпрограммой вооружения России, на которую до 2020 года планируется потратить 23 триллиона рублей, из которых 20 триллионов получит непосредственно Министерство обороны.

Источник: "[Lenta.ru](#)" ^[281]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]

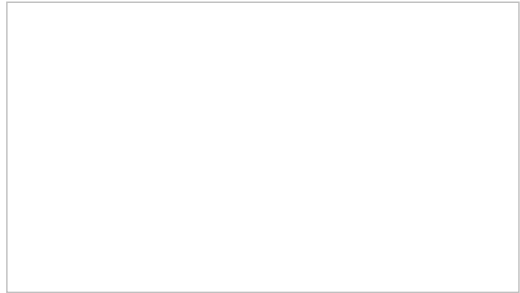
Оценка статьи: 

Средняя оценка: 10 (1 vote)

39 просмотров

Морская авиация и войска ПВО СФ проводят учения в Заполярье ^[282]

Опубликовано 26.08.2013 18:17 пользователем lu2k3



Экипажам в составе смешанных групп предстоит отработать групповую слетанность над полигонами боевой подготовки в Баренцевом море с берегового аэродрома "Североморск-3".

"Летчики отдельного корабельного истребительного авиационного полка морской авиации Северного флота и 1-го командования Военно-воздушных сил и ПВО приступили к заключительному этапу совместных летно-тактических учений на Кольском полуострове. Сегодня экипажам в составе смешанных групп предстоит отработать групповую слетанность над полигонами боевой подготовки в Баренцевом море с берегового аэродрома "Североморск-3", — сказал Кириллов.

По его словам, в завершающей фазе учений пилотам на истребителях Су-33 и Су-27 предстоит отработать ведение разведки, перехват, учебные воздушные бои и патрулирование в дневных и ночных условиях. Перед полетами летчики, инженерно-технический состав, наземные службы и специалисты по обеспечению полетов прошли совместную подготовку и отработали согласованные действия.

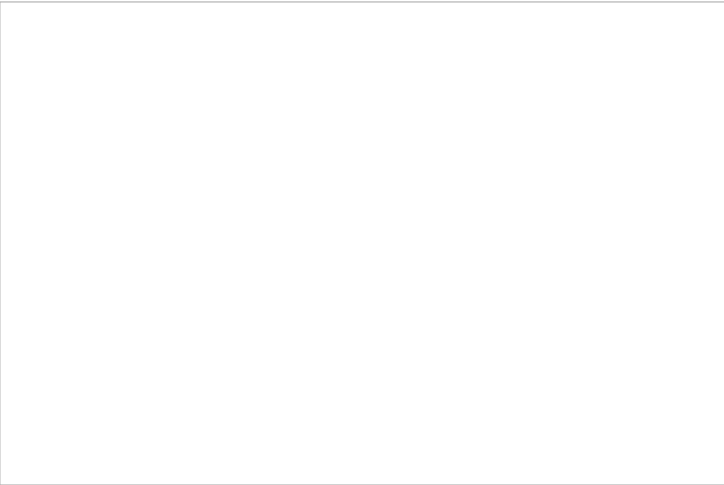
Военнослужащим палубной морской авиации СФ позже предстоит комплексная боевая поготовка совместно с соединениями кораблей, подводных лодок и береговыми войсками.

Автор: Сергей Гунеев
Источник: [РИА Новости](#) ^[283] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооруженные силы](#) ^[19]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-политическая](#) ^[16]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
1 просмотр

Минпромторг: Минобороны не отказывалось от закупки МиГ-35 ^[284]

Опубликовано 26.08.2013 18:19 пользователем Михаил Симутов



Глава Минпромторга Денис Мантуров в субботу заявил, что Министерство обороны, возможно, в ходе авиасалона МАКС-2013 заключит контракт с промышленностью на поставку истребителей МиГ-35, сообщает ИТАР-ТАСС.

«Минобороны не отказывалось от закупки МиГ-35. Эта закупка планируется в установленных параметрах гособоронзаказа. Этот контракт готовится к подписанию. Может быть, он будет готов к подписанию и на МАКСе», - приводит Интерфакс слова Мантурова. Он также отметил, что в настоящее время сроки поставки являются единственной проблемой, так как мощности отечественной авиационной промышленности переполнены заказами. В связи с этим, первые поставки начнутся с 2015-2016 годов.

Как сообщалось накануне, замглавы Минобороны Юрий Борисов заявил о том, что закупки 37 самолетов МиГ-35 перенесены с 2013 на 2016 год из-за неготовности промышленности к выполнению контракта. По его словам, перенос закупок не связан с просьбой Минфина.

В середине июня сообщалось, что Минфину удалось согласовать с Минобороны перенос части расходов по госпрограмме вооружений на более поздний срок. Однако тогда не сообщалось, какая именно часть расходов будет перенесена. Всего на госпрограмму вооружений до 2020 года государство намерено направить около 20 триллионов рублей.

В конце прошлой недели в СМИ появилась информация о том, что Минобороны России приняло решение отложить подписание контракта на приобретение многофункциональных истребителей МиГ-35.

Источник: ["Оружие России"](#) ^[147]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

[Экономическая](#) ^[37]

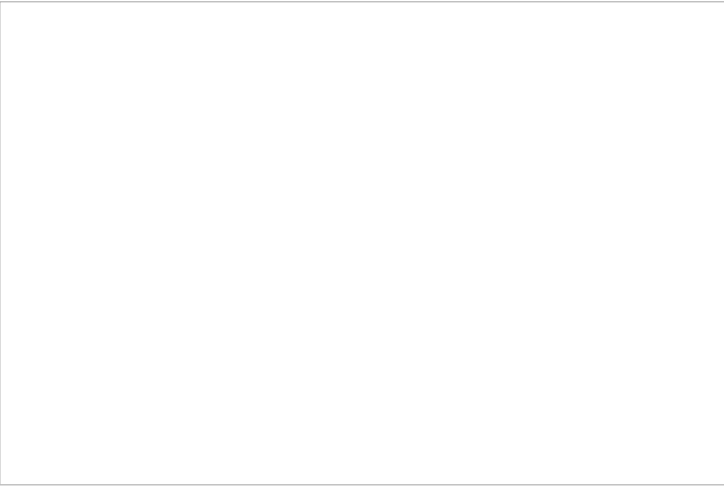
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

65 просмотров

Как мы шли к "Суперджету" ^[285]

Опубликовано 26.08.2013 18:24 пользователем Михаил Симутов



Мы поднимаемся по трапу новенького "Суперджета", для которого сегодня лишь шестой летный день. До вылета еще есть время. И я не могу упустить возможность задать несколько вопросов командиру экипажа.

Леонид Чикунов - летчик-испытатель фирмы "Гражданские самолеты Сухого", в прошлом - военный летчик. В личном "багаже" 15 (!) типов самолетов, как гражданских, так и военных. Налетал 7,5 тысячи часов, причем 2,5 тысячи из них - на истребителях. Сейчас он капитан воздушного судна - пилот-инструктор, который вместе с коллегами из ГСС помогает авиакомпании "Московия" осваивать новую машину.

Естественно, интересует главное: какие, по его мнению, самые сильные стороны у "Суперджета"?

- Прежде всего, это великолепная система управления, хорошие двигатели, надежность и экономичность, - говорит Леонид Викторович.

- Пилотов самолет устраивает?

- Да, - он даже не задумывается. - Я летал с французскими пилотами - представителями европейских авиационных властей. Выполняли имитацию самых сложных условий взлета, включая преднамеренный ввод возможных грубых ошибок потенциального пилота. По оценкам европейцев, ни один "Эрбас" не управляется так комфортно и легко, как наш самолет.

Этот "Сухой Суперджет 100" у авиакомпании "Московия" первый. И его биография только начинается. Кажется, что и запах краски еще не выветрился: такая сочная на хвосте роспись гжели-фирменный знак перевозчика. (Когда верстался номер, стало известно, что "Московия" получила уже второй такой самолет).

- А всего, - подчеркивает генеральный директор авиакомпании Михаил Алексеев, - мы рассчитываем на семь.

Словом, команда "Российской газеты" во главе с главным редактором не только влилась в число самых первых пассажиров "новичка". Еще никогда наши "деловые завтраки" не проходили на высоте 9 тысяч метров и со скоростью 950 км в час.

С президентом Объединенной авиастроительной корпорации Михаилом Погосяном мы будем говорить не просто об одном самолете. Мы будем говорить о том, куда летит российский авиапром и как нам удалось сохранить гражданское самолетостроение, буквально подойдя к точке невозврата. Будем говорить, есть ли у страны перспектива летать на своих самолетах. Будем говорить об уникальных отечественных технологиях, которые не имеют аналогов в мире. Будем говорить о летчиках и инженерах.

Но это все впереди. А пока еще нет команды "пристегнуть ремни безопасности", я думаю о другом. Если честно, давно не летала на отечественных самолетах. Когда-то "ходила за океан" на Ил-62М. Правда, летал туда флагман тогдашнего союзного "Аэрофлота" с дозаправкой либо в Шенноне, либо в Гандере. До Нью-Йорка или Монреаля не хватало топлива.

Помню первый беспосадочный перелет через Атлантику нового Ил-96-300. В Нью-Йорке он произвел огромное впечатление: мощный, красавец. Как было не вспомнить классическое: "Летают только красивые самолеты". И кому принадлежит это выражение - то ли конструктору Андрею Туполеву, то ли конструктору Олегу Антонову - тогда было не важно. Не важно и сейчас. Но что удивило зарубежных спецов больше всего? Они думали, что российский авиапром уже не встанет с колен. А он смог не только разработать новую модель самолета, но и построить его без иностранных компонентов. Это вызывало уважение. Хотя на вылете из Москвы не обошлось без курьеза. Несколько пассажиров-иностранцев, уже на борту узнав, что они полетят через океан на "необкатанном" новом самолете, прилично переполошились.

Мы же гордились и радовались. А какой ажиотаж вызвал в свое время прилет в Америку другого самолета - огромного Ту-114. Тогда в аэропорту не нашлось даже подходящего по высоте трапа! Чтобы посадить пассажиров, его пришлось срочно наращивать. Сегодня мало кто знает, что именно Ту-114 положил начало прямым беспосадочным рейсам из Москвы в Хабаровск. Он сократил время полета сразу на несколько часов. А когда США объявили блокаду революционной Кубе, а Европа запретила "Туполеву" пересекать свое воздушное пространство, сумел летать туда через Мурманск и нейтральные воды Атлантики, чем оказал неоценимую помощь Острову свободы.

Когда-то я, можно сказать, "прописалась" на борту Ту-154М, бороздившего в основном внутренние линии. И сегодня перед этим самолетом снимаю шляпу: один из самых надежных, настоящий работяга. На своих крыльях перевозил едва ли не половину всех авиапассажиров страны...

"Материал о каком самолете тебе по-журналистски особенно дорог?" - спросил меня недавно наш главный. Наверное, о Ту-144. Почему? Скажу. Он опередил свое время. Стала апофеозом конструкторской мысли: не каждая машина собирала под своим крылом столько уникальных новейших технологий. Но его судьба оказалась печальной. Конструкторы обещали: из Москвы в Хабаровск будем летать на сверхзвуке за 3,5 часа. Без дозаправки не получилось. Ту-144 смог долететь лишь до Алма-Аты. При этом на каждого из 120 пассажиров тратилось по тонне авиакеросина. Немыслимый расход топлива!

Всего построили 16 самолетов Ту-144. Часть - для испытаний, часть - для перевозки грузов, а потом и пассажиров. Были даже самолеты-лаборатории, которые использовались инженерами НАСА, "Боинга" и других фирм для разработки сверхзвуковика нового поколения. Наверное, Ту-144 можно было довести до ума. Некоторые экономисты до сих пор считают: если бы его доработали и продавали на рынке, то он получил бы не меньше шансов на коммерческий успех, нежели "Конкорд". Но Ту-144 не повезло: экономичный двигатель так и не создали. Началась межведомственная тяжба, целевое финансирование прекратилось. Проект заглох. Безусловно, свою роль сыграла и катастрофа в Ле Бурже.

Любопытный нюанс. С пассажирами Ту-144 летал всего около семи месяцев. "Конкорд" - 27 лет. Однако судьба конкурента-"европейца" тоже оказалась незавидной. И он оказался тоже страшно убыточным. Чтобы реализовать все самолеты, его создатели вынуждены были передать компаниям "Бритиш Эйрвэйз" и "Эйр Франс" по пять машин за символическую цену - 1 фунт и 1 франк.

"Помогла" ему уйти с трасс и катастрофа: в 2000 году в аэропорту Шарль де Голль.

С тех времен, когда отечественные самолетостроители на равных конкурировали с западными, много воды утекло. И случилось много разных историй. Не выдержал рыночной стихии и вошел в глубокое пике родной авиапром. Авиазаводы лишились прежних твердых заказов, квалифицированные инженеры и рабочие стали разбегаться. Престиж профессии авиаинженера для молодых упал ниже некуда...

Рассказывают, у авиастроителя-ветерана, когда он увидел, что от родных заводских стен остались лишь два цеха и котлован под торговый центр, остановилось сердце. Самолеты сбивают не только в небе. Единицы построенных гражданских машин в год - вот что мы могли в последние годы противопоставить "Боингам" и "Эрбасам", сотнями сходящим с конвейеров.

"Самолет живет и развивается, только когда находится в серийном производстве", - говорил мне создатель самых больших "Илов", выдающийся конструктор Генрих Новожилов. А потому имеем то, что имеем. На замену устаревших самолетов советского производства пришли не Ил-96, не Ту-334, которые могли бы заполнить опустевшую нишу, а "иномарки". Сегодня на их долю приходится примерно 80 процентов всех авиаперевозок в России.

Но авиация - это не только крылья и пламенные моторы. Это еще и люди. Когда-то считалось: наша школа подготовки авиаспециалистов - одна из лучших в мире. Это признавали повсюду. Однако, лишившись государственной поддержки, и она оказалась на грани выживания. Учебные самолеты стояли без керосина для тренировочных полетов. Освоив теорию, новоиспеченные "летуны" выходили без пилотских свидетельств. Дошло до того, что летные училища кое-кто попытался приравнять к самым заурядным техникумам. Мол, какая еще там особая специфика? Мол, какие еще там учебные аэродромы, самолеты и вертолеты, уникальные пилоты-инструкторы?..

Сегодня в стране катастрофически не хватает командиров кораблей. Было предложено даже внести поправку в Воздушный кодекс России, запрещавший использовать в качестве летчиков граждан иностранных государств. Теперь, как злословят остряки, и на борту воздушных судов будут летать гастарбайтеры. Чем не авиаЖКХ?..

Я все это к чему? Вот через какую "кашу в бороде" приходится пробиваться сегодня нашей гражданской авиации. И новому российскому самолету "Сухой Суперджет 100", и его создателям приходится очень нелегко.

- Последнее десятилетие XX века стало временем перехода западного авиастроения на новый уровень, - говорил на предыдущем "деловом завтраке" в редакции "РГ" президент ОАК Михаил Погосян. - И если бы в России не был запущен современный проект, а продолжалась работа только над морально устаревшими продуктами, то к сегодняшнему дню мы просто потеряли бы отечественное гражданское самолетостроение. Я уверен: мы были обязаны сделать прорыв. И мы его сделали!

"Сухой Суперджет 100" был создан за 10 лет. Этот проект стартовал в 2001 году. В созданной на базе КБ "Сухого" компании "Гражданские самолеты Сухого" собрали лучших конструкторов из разных авиационных КБ. В 2008 году первый лайнер поднялся в воздух. В январе 2011 года получен сертификат типа Авиарегистра МАК. И тогда же началась коммерческая эксплуатация. Через год был получен европейский сертификат EASA. За ним последовала валидация сертификата авиационными властями Индонезии, Лаоса и Мексики.

Сейчас построено уже 30 самолетов "Сухой Суперджет 100". Кстати, мы летим на 21-м. Эти машины эксплуатируются в России, Индонезии, Лаосе. На авиасалоне в Париже состоялась передача первого самолета мексиканской авиакомпании Interjet. А всего в портфеле заказов - свыше 150 самолетов.

- Я не сказочник и не собираюсь всем рассказывать, что через 20 лет мы обгоним "Боинг" и "Эрбас", - говорит Михаил Погосян. - Но я совершенно уверен, что войти в тройку ведущих игроков мы сможем.

...На борту нашего "Суперджета" раздается мелодичный сигнал: самолет готов к взлету. Через час с небольшим нас уже ждут в аэропорту Бегишево - в Набережных Челнах. Затем будут деловые встречи в Казани и Ульяновске.

- Взлет разрешаю! - дает команду экипажу самолета диспетчер.

"Сухой Суперджет 100" идет на взлет. Команда журналистов "Российской газеты" готовится к разговору с Михаилом Погосяном, как только наберем высоту. Ну, а о чем был разговор во время "суперзавтрака" на борту "Суперджета", об этом - в следующем номере "Российской газеты".

Проверка слуха

По данным СМИ, американская компания Aero Management, занимающаяся разработкой и изготовлением авиационных интерьеров, подала иск в окружной суд Южного округа Нью-Йорка к ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" по подозрению в нарушении прав на интеллектуальную собственность. Поводом для разбирательства послужила демонстрация Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) в VIP-оформлении на международном авиасалоне МАКС-2013. Из материалов дела следует, что внутренняя отделка самолета идентична дизайну от Aero Management.

Однако, как отмечается в заявлении к иску старшего вице-президента по новым программам ЗАО ГСС Александра Пименова, у компании уже были самостоятельные наработки интерьера еще до подписания в июле 2012 года контракта с Aero Management. Причем один из вариантов схемы и цветовая гамма отделки были представлены в ходе авиасалона в Фарнборо. Осенью 2012 года ЗАО сообщило Aero Management о том, что интерьер должен быть готов к авиасалону МАКС-2013. Общая стоимость работы оценивалась в \$6,3 млн. Платежи должны были перечисляться траншами. В январе 2013 года ГСС перечислило производителю порядка \$950 тыс. В марте Aero Management представила эскизный проект интерьера, который предлагалось демонстрировать на авиасалоне. Параллельно выяснилось, что сам макет интерьера выполнен к началу авиасалона не будет. В связи с этим ГСС решила прибегнуть к услугам другого разработчика интерьера, чтобы успеть

продемонстрировать самолет на МАКСе.

В настоящее время стороны обсуждают условия, на которых возможно продолжение работ по данному договору.

Автор: *Наталья Ячменникова*

Источник: *"Российская газета"* ^[286]

Язык: русский ^[3]

Дата: август 2013 ^[4]

Теги: Новости ^[5]

Аналитика ^[14]

Предприятия ВПК ^[43]

Раздел: Россия ^[20]

Проблематика: ВПК ^[24]

Экономическая ^[37]

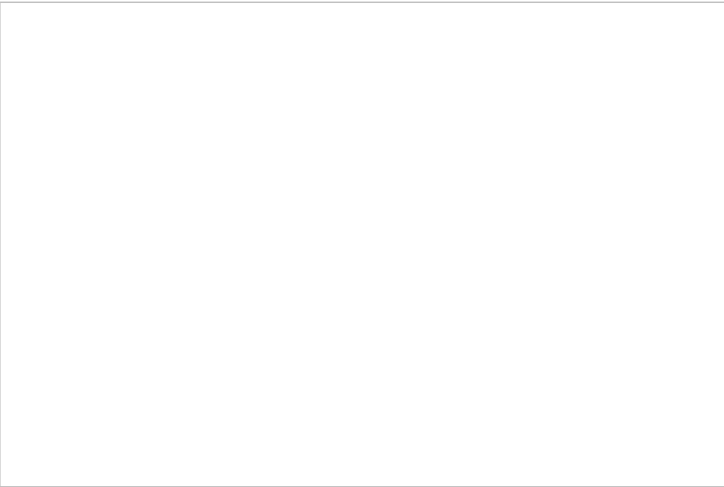
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

79 просмотров

Россия занимает второе место в мире по экспорту новых многоцелевых вертолетов ^[287]

Опубликовано 26.08.2013 18:29 пользователем Михаил Симутов



На состоявшемся 22 августа совещании по вопросу «О состоянии и перспективах развития российского вертолетостроения» особое внимание было обращено на необходимость обеспечения устойчивой динамики роста отрасли.

На совещании было отмечено, что Россия, при значительных успехах в области экспортных поставок военных вертолетов, существенно отстает в сегменте гражданской вертолетной техники.

По объему экспорта военных вертолетов Россия действительно занимает прочные позиции.

На текущий момент на мировом рынке военной вертолетной техники первое место как по количеству, так и по стоимостному объему экспортных продаж занимает категория многоцелевые вертолеты.

Остальные три категории (ударные вертолеты, противолодочные и морские патрульные вертолеты, тяжелые транспортные вертолеты) по обоим критериям значительно уступают категории многоцелевые вертолеты.

По оценке ЦАМТО Россия занимает второе место в мире по количественному параметру в сегменте экспорта новых многоцелевых вертолетов по периоду 2009-2016 гг. (584 машины на сумму 8,15

млрд дол). По стоимостному параметру Россия занимает третье место, уступая США и Франции.

В 2009-2012 гг. Россия поставила на экспорт 321 машину на сумму 3,85 млрд дол, на период 2013-2016 гг. портфель заказов пока составляет 263 новых вертолета на сумму 4,3 млрд дол. Эта цифра для России далеко не окончательная и уже по итогам 2013 года она может возрасти (в расчете учтены данные на начало лета этого года).

В целом доля России по количественному параметру экспорта многоцелевых вертолетов в 2009-2012 гг. на мировом рынке составила почти 27%.

По стоимостному параметру доля Россия по экспортным поставкам многоцелевых вертолетов на мировом рынке в 2009-2012 гг. составила 20,4%.

Это существенно выше цифры общей доли «Вертолетов России» на мировом рынке, которую привел на совещании глава Минпромторга Денис Мантуров. По его данным, общая доля «Вертолетов России» на мировом рынке в 2013 году достигла 14% (очевидно, имелся в виду результат по 2012 году, поскольку итоги 2013 года подводить еще рано – прим. ЦАМТО). Критерий оценки этой доли – по стоимостному или количественному параметру, Д.Мантуров не уточнил. Кроме того, цифра в 14% означает, скорее всего, общий объем продаж вертолетов: на экспорт и на внутренний рынок (ЦАМТО учитывает только экспортные поставки военных вертолетов).

Однако в любом случае можно утверждать, что наиболее «слабым» звеном, является именно сегмент экспортных поставок гражданской вертолетной техники, который существенно снижает общий показатель российского экспорта. Именно поэтому на совещании особое внимание было уделено необходимости увеличения экспорта гражданских вертолетов.

Как заявил В.Путин на заседании, «рост доли «Вертолетов России» на мировом рынке достигнут, прежде всего, за счет экспортных поставок вертолетов военного назначения».

По его словам, «очевидно, что нам нужно серьезно подтягивать сектор гражданских вертолетов, чтобы обеспечить сбалансированное развитие отрасли, устойчивую работу предприятий на перспективу. Речь идет о том, чтобы существенно увеличить объемы выпуска и поставок гражданской вертолетной техники, как на экспорт, так и для собственных нужд».

ЦАМТО не ведет статистику экспорта гражданских вертолетов, однако с учетом данных по экспорту военных вертолетов, можно утверждать, что доля экспорта гражданских вертолетов на текущий момент действительно незначительная.

для СПРАВКИ:

По стоимостному параметру экспорта ударных вертолетов в 2009-2012 гг. на мировом рынке доля России составила, по оценке ЦАМТО, около 25%, в сегменте противолодочных и морских патрульных вертолетов - 19,2%, в сегменте тяжелых транспортных вертолетов – 13,9%.

Источник: *"Центр анализа мировой торговли оружием"* [288]

Язык: [русский](#) [3]

Дата: [август 2013](#) [4]

Теги: [Новости](#) [5]

[Аналитика](#) [14]

[Вооружения и военная техника](#) [6]

Раздел: [Россия](#) [20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) [11]

[Экономическая](#) [37]

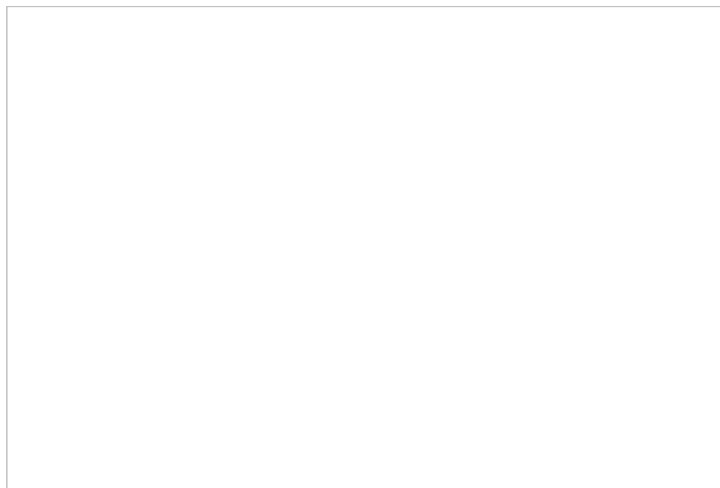
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

70 просмотров

Инновации Т-50 ПАКФА по системе управления и отсекам оружия – Aviation Week [289]

Опубликовано 26.08.2013 18:39 пользователем Михаил Симутов

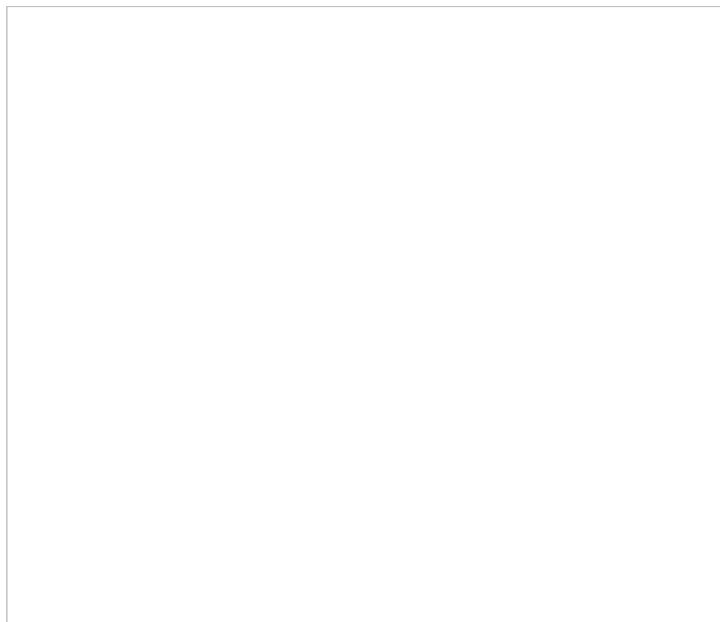


19 августа известный авиационный эксперт, редактор журнала Aviation Week Билл Свитмэн (Bill Sweetman) опубликовал большую статью об инновациях, примененных в конструкции перспективного российского истребителя пятого поколения Т-50 ПАКФА.

Впервые на широкой публике прототип Т-50 появился на Московском международном авиакосмическом салоне в 2011 году (в то время самолет выполнил около 100 испытательных полетов, начиная с первого, состоявшегося в январе 2010 года). Пятый прототип должен подняться в небо в конце года. Первые государственные приемочные испытания должны начаться в 2014 году, серийное производство в 2015 году. Президент России Владимир Путин заявил, что самолет будет принят на вооружение в 2016 году. Однако этот самолет пока летает на двигателях т.н. промежуточного этапа, что, скорее всего, означает, что истребитель до своего законченного вида будет принят на вооружение в «промежуточном стандарте», что было характерно для советской военной авиации.

Многие детали оборудования и вооружения самолета остаются засекреченными, тем не менее, в последние месяцы ОКБ им. Сухого получило несколько патентов, несколько приоткрывающих завесу тайны вокруг этого самолета.

Инженеры «Сухого» выявили несколько недостатков американского истребителя F-22, в частности, ограниченность углов отклонения вектора тяги двигателей. Двигатели F-22 расположены слишком близко к другу другу, что не дает возможности отклонять тягу по рысканию. Такая конструкция также не позволяет разместить внутренние отсеки оружия в той же плоскости, на которой находятся двигатели, они должны находиться вокруг или ниже впускных каналов воздухозаборников. S-каналы для уменьшения ЭПР добавляют длину и вес воздухозаборников. При входе в штопор управление вектором тяги не столь эффективно, поэтому самолет нуждается в больших управляющих поверхностях (кили и стабилизатор).



Т-50 представляет собой некий симбиоз между Су-27, однако центроплан имеет больше глубины для размещения внутренних отсеков оружия. Самолет имеет 12 управляющих поверхностей плюс отклоняемые сопла двигателей (таким образом, получается 14). Передние управляющие поверхности крыла используются симметрично для поддержания подъемной силы на больших углах атаки и регулируют профиль крыла в соответствии с числом Маха. Элероны используются только на малых скоростях и низких высотах, при взлете и посадке, когда как флапероны применяются для увеличения подъемной силы. На более высоких скоростях управление по крену выполняется с помощью флаперонов и горизонтального стабилизатора.

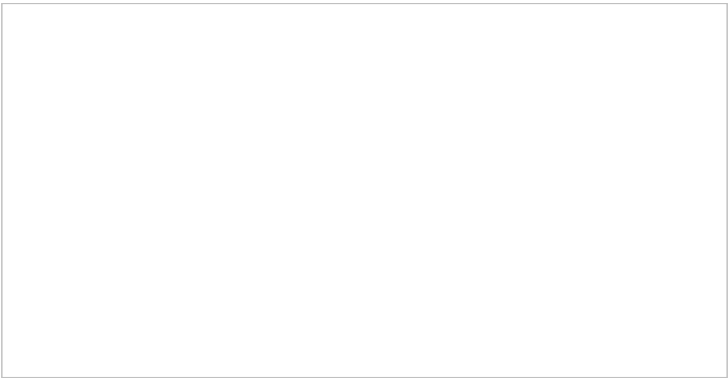
Цельноповоротное вертикальное оперение (кили) Т-50 имеют малую площадь и расположены на фиксированных пилонах, эффективны для управления самолетом на сверхзвуковых скоростях, кроме того, способны заменить воздушный тормоз.

Широко разнесенные двигатели позволяют создать большой объем для внутренних отсеков оружия. Воздухозаборники представляют собой компромиссное решение, их кривизна не позволяет закрыть «лицо двигателя» (как на F-22, F-35 и Eurofighter Typhoon), поэтому они имеют радиальный блокиратор как на Boeing F/A-18E/F Super Hornet, также имеют противопылевые решетки как на Су-27. По расчетам русских инженеров, воздухозаборники обеспечивают достижение скорости 2 Маха.

Главной особенностью конструкции Т-50 является наличие отсеков оружия по всей длине центральной секции планера. На истребителях F-22 и F-35 отсеки оружия расположены строго впереди силовой установки и крыла. Однако обеспечение достаточной жесткости центроплана при изгибе крыла на пике нагрузок будет очень трудной задачей для создателей Т-50. Поэтому в центроплане на стыке между мотогондолами и внутренней частью крыла имеются восемь лонжеронов, которые распределяют нагрузки на центроплан и способствуют уменьшению влияния пиковых нагрузок по осевой линии.

Считается, что максимальная скорость Т-50 составит около 2 Махов. Первоначально ставилась цель достичь скорость 2,35М, затем это требование было уменьшено до 2,1М, затем до текущего значения 2М. Истребитель Су-35С имеет максимальную скорость 2,25 М. Основной причиной уменьшения скоростных требований для Т-50 является более широкое применение композиционных материалов, в то время как на Су-35С наблюдается «интенсивное использование титана».

В настоящее время прототипы Т-50 оснащены двигателями «изделие 117», которые являются более современными, чем 117С, которые установлены на Су-35С. Вероятно, 117С является дальнейшим развитием АЛ-31Ф с некоторыми технологиями 117. Как утверждают разработчики, двигатель 117 имеет удельную тягу по отношению к весу, равную 10:1. Однако в прошлом месяце управляющий директор НПО «Сатурн» Илья Федоров сообщил, что компания разрабатывает следующий ТРДДФ под обозначением «изделие 30», который будет иметь более высокую эффективность, чем 117 и будет поступать для оснащения Т-50 с 2020 года.



Возможно, больше информации по вооружению Т-50 будет раскрыто на предстоящей выставке МАКС-2013, но кажется, что самолет на начальном этапе эксплуатации будет иметь оружие во внутренних отсеках. Генеральный директор корпорации «Тактическое ракетное вооружение» Борис Обносов заявил в интервью от 2012 года, что Т-50 будет оснащен существующими версиями ПКР Х-35УЭ и тактическими Х-38МЭ, управляемыми ракетами воздушного боя РВВ-МД (улучшенный вариант Р-73Э с ГСН с расширенным полем обзора и, как утверждают, с 30%-ным увеличением дальности). Также на вооружение самолета поступит новая противорадиолокационная ракета со складным оперением Х-58УШКЭ с дальностью стрельбы 245 км и скоростью 4М. Первоначально эта ПРР с фиксированным оперением была предназначена для истребителей МиГ-25М (код НАТО Foxbat-E).

До сих пор нет окончательной информации о конструкции внутренних отсеков оружия Т-50, но вполне возможно, что самолет имеет четыре отдельных отсека. Два отсека на основании крыла предназначены для размещения по одной УР РВВ-МД. Тандемные отсеки, расположенные между двигателями, содержат по две ракеты, но вполне вероятно, что передний отсек имеет больше глубины для размещения крупноразмерного оружия, такого как Х-58УШКЭ, кормовой отсек предназначен для размещения УР воздушного боя средней дальности Р-77.

Источник: ["Военный паритет"](#) ^[290]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Аналитика](#) ^[14]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
 [Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
 [ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[ПАК ФА получит «безлимитную» кислородную систему](#) ^[58]
[ПАК ФА превзошел ожидания разработчиков](#) ^[59]
1 просмотр

Казачи в Чехии ("Aktualne.cz", Чехия) ^[291]

Опубликовано 26.08.2013 19:01 пользователем lu2k3



Очень печальное событие произошло 21-го августа в правительстве Иржи Руснока (Jiří Rusnok). То есть в правительстве Земана. Министры отменили свое принятое неделю назад постановление, в котором они согласились с материалами Совета правительства по вопросам национальных меньшинств — с «Докладом о ситуации национальных меньшинств в Чешской Республике за 2012 год». Об этом пишет газета Právo. Доклад премьер Руснок попросил переделать. Почему?

Документ содержал предупреждение относительно русских казаков в Чешской Республике. В докладе сообщается об их экспансии, о возникновении «пятой колонны», которой руководит Москва. В приложении № 12 говорится о двух организациях казаков («Троицкая Посольская казачья станица в Праге» и

«Всеказачий союз Чешских земель и Словакии»). Казаки создают в нашей стране вооруженные подразделения в форме и якобы опираются на историческую традицию. Суть предостережения: казачьи объединения управляются из Кремля. Они продвигают свои убеждения, мораль, военную дисциплину и субординацию. Цель: «проникнуть во все общественные и государственные структуры». Доклад также обращает внимание на деятельность Координационного совета при российском посольстве, который объединяет 30 организаций меньшинств и отдельных людей. Таким образом, доклад достаточно резок в отношении российского посольства.

Русская «пятая колонна» в Чехии

«Их деятельность на территории Чешской Республики опасна, поскольку таким образом создаются предпосылки для формирования "пятой колонны" России. Организации, находящиеся под финансовым и идеологическим влиянием действующей в настоящее время российской власти, сознательно или нет выполняют главную цель России в вопросе власти — нарушение интеграционных процессов внутри ЕС, создание ложных представлений о ценностях? отличных от демократических», — говорится в отчете.

При нормальном, независимом правительстве доклад даже с приложениями прошел бы совершенно нормально. Но это правительство подотчетно не депутатам, а президенту Милошу Земану. А он, как известно, находится под сильным влиянием людей, у которых прекрасные связи в российском посольстве. Это, например, заместитель председателя партии SPOZ и чешский представитель компании «Лукойл» Мартин Нейедлы (Martin Nejedlý), Мирослав Шлоуф (Miroslav Šlouf) и другие. Нейедлы, по словам председателя социал-демократической партии Богуслава Сobotки (ČSSD, Bohuslav Sobotka), обладает сильным влиянием непосредственно на правительство.

Так что же произошло? Правительство неделю назад приняло доклад. Неудивительно, потому что до этого в материалах были учтены замечания и с ними согласились в том числе представители министерства внутренних дел. Более того, есть принцип, согласно которому пассажи о меньшинствах пишут сами представители меньшинств, что в докладе этого года (благодаря части о казаках) еще больше подчеркивается. Только вот потом, скорее всего, российское посольство высказало свое «фи». Вполне возможно, испугался и президент Земан, которого с русскими многое связывает. Может быть, Земан или кто-то еще высказал все кабинету Руснока, и они поджали хвосты и взяли обратно свое согласие. Теперь часть о казаках будет изъята.

При этом заместитель председателя Совета правительства по вопросам национальных меньшинств Игорь Золотарев как знаток русского меньшинства в Чехии настаивает на части о казаках. (Золотарев одновременно является членом гражданского объединения «Русская традиция». Должность в Совете занимает с марта 2007 года. Работает научным сотрудником Института термомеханики Академии наук Чешской Республики).

Длинная рука Москвы

Золотарев говорит, что хорошо знает историю казачества и то, что «сегодня из казачества пытается сделать Владимир Путин». По его словам, содержание уже пропало, осталась только мишура. Сторонники Путина хотят подстроить историю под себя. Как утверждает Золотарев, Кремль, использует меньшинства, например казаков, за границей, в том числе в Чехии, для пропаганды своих целей. «Казаки — продолжение руки Москвы», — буквально говорит он. По словам Золотарева, в докладе нельзя было не обратить внимание на то, что организации, которые представляют казаки, не хотят интегрироваться. (Добавим, что русское меньшинство в Чехии составляет около 20 тысяч человек, а казаков всего несколько десятков). Казаки Всевеликого войска Донского в Новочеркасске

Печально то, как правительство обосновало снятие и переработку доклада: якобы в межведомственном управлении, работающем с замечаниями, документ курсировал без приложений, содержащих именно противоречивую часть о русском меньшинстве. Все это похоже на полный бред. Впрочем, Золотарев говорит, что подавляющее большинство тех, кто представлен в совете, одобрили доклад. Сложно представить, что приложений не было и что никто их не запросил. Скорее всего, это вранье. Министр внутренних дел Мартин Печина (Martin Pešina) сказал, что причиной отмены постановления правительства стала именно часть о русских, проживающих в Чехии. По его словам, никакой опасности, о которой говорится в докладе, нет.

А как Печина, черт возьми, об этом знает? Общедоступные годовые отчеты Информационной службы безопасности (BIS) уже несколько лет обращают внимание на повышенную активность русских в Чехии. Однако Печина сказал газете Právo: «Речь шла о провокации бывшего совета, это была ловушка для нового правительства». Как он это себе представляет? Председателем совета до недавнего времени в качестве министра иностранных дел был Карл Шварценберг (партия TOP 09).

Министры наложили в штаны

Но снова необходимо подчеркнуть: часть о казаках не писали за Шварценберга «его» министерские чиновники, этим занимались серьезные представители русского меньшинства в совете. Так что утверждение Печины о том, что речь идет о «ловушке», просто чушь, политический мусор будущего лидера одного из списка кандидатов партии SPOZ.

Случай прокомментировал и Шварценберг (Novinky.cz): «Какие расставленные ловушки, что это значит? Скорее всего, российский посол заявил правительству протест против того, что какой-то русский союз в Чехии может быть не идеально демократическим. И из-за этого министры наложили в штаны». Таким образом, можно сделать вывод, что посольство России высказало свое фе.

Все было бы смешно, если бы не было так серьезно. Правительство вообще не отреагировало на то, как президент в среду набросился на Верховный суд. Это ничего. Но когда что-то не нравится русским, Руснок действует сразу.

Мы едем на Восток. Правительство не только нелегитимное, оно еще и пророссийское. Рассмотрение доклада, содержащего критические замечания о казаках, символически произошло 21-го августа, в день годовщины русской оккупации Чехословакии. Это грустно, и символично. Zdravstvuj, Руснок.

Автор: Мартин Фендрих

Источник: [ИноСМИ](#) ^[292] 08.2013
Оригинал публикации: [Kreml udělal bu bu bu kvůli kozákům, Rusnok stáhl ohon](#) ^[293]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
[Европа](#) ^[15]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Политическая](#) ^[36]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
94 просмотра

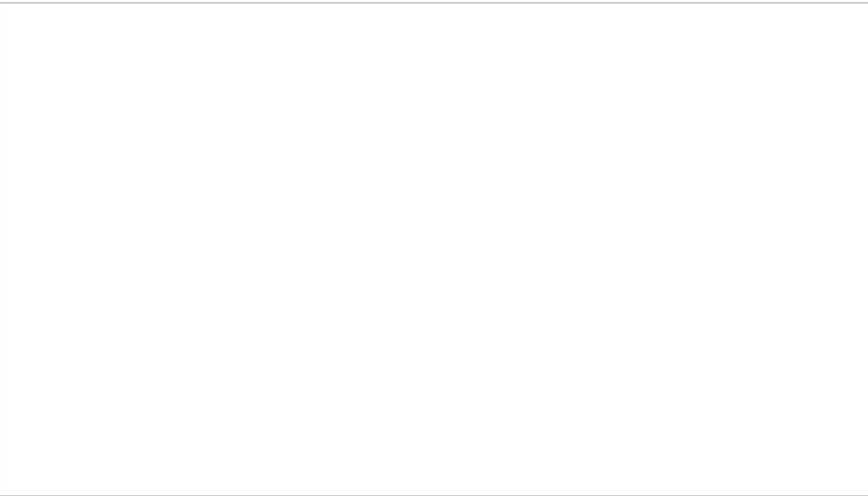
Генеральную репетицию МАКС назначили на понедельник ^[294]

Опубликовано 27.08.2013 07:51 пользователем lu2k1

Репетиция должна была состояться еще в субботу, однако была перенесена на воскресенье из-за плохой погоды. Низкая облачность помешала вылетам и 25 августа, в итоге репетицию запланировали в день, предшествующий началу авиасалона.

Генеральная репетиция летной программы авиасалона МАКС-2013 состоится в понедельник, сообщила РИА Новости официальный представитель организатора мероприятия компании "Авиасалон" Ирина Ермолаева.

Репетиция должна была состояться еще в субботу, однако была перенесена на воскресенье из-за плохой погоды. Низкая облачность помешала вылетам и 25 августа, в итоге репетицию запланировали в день, предшествующий началу авиасалона.



"Генеральная репетиция назначена на сегодня", — сказал Ермолаева, отметив, что время ее начала будет уточнено позже.

Она добавила, что репетиция пройдет без присутствия представителей прессы.

МАКС-2013 продлится с 27 августа по 1 сентября.

Кто откроет программу "МАКС-2013"

Авиационные группы "Русские Витязи" (Су-27), "Стрижи" (МиГ-29) и "Беркуты" (вертолеты Ми-28Н) откроют летную программу международного авиакосмического салона "МАКС-2013". Все пилотажные группы будут по очереди выступать каждый день проведения салона — с 27 августа по 1 сентября.

Источник: [РИА Новости](#) ^[295] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Реклама](#) ^[296]











Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

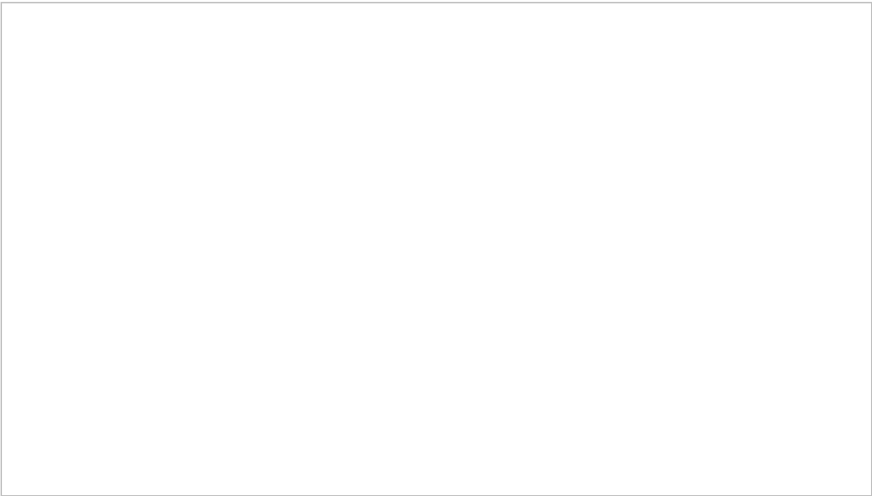
[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи:          
Средняя оценка: 2 (1 vote)

95 просмотров

Командующий ЗВО проверяет боеготовность Северного флота ^[297]

Опубликовано 27.08.2013 08:06 пользователем lu2k1



Командующий войсками ЗВО проинспектировал одну из баз подводных сил Северного флота, где проверил ход строительства новой береговой инфраструктуры базы и подготовку объектов Северного флота к зиме.

Командующий войсками Западного военного округа (ЗВО) генерал-полковник [Анатолий Сидоров](#) ^[298] прибыл в четверг на Северный флот для проверки боеготовности соединений, сообщил журналистам в пятницу начальник пресс-службы ЗВО полковник Олег Кочетков.

"Двадцать второго августа с двухдневной рабочей поездкой на Северный флот прибыл командующий войсками Западного военного округа генерал-полковник Анатолий Сидоров", — сказал Кочетков.

По его словам, командующий войсками ЗВО проинспектировал одну из баз подводных сил Северного флота, где проверил ход строительства новой береговой инфраструктуры базы и подготовку объектов Северного флота к зиме.

"Сегодня, в ходе поездки по гарнизонам Северного флота генерал-полковник Анатолий Сидоров оценит ход проведения батальонных тактических учений береговых войск СФ, активная фаза которых проходит на Заполярных полигонах", — добавил Кочетков. Учения проводятся на полигонах Печенгского гарнизона и в районе полуострова Средний Мурманской области.

Источник: [РИА Новости](#) ^[299] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
[Западный ВО](#) ^[154]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[Сидоров Анатолий Алексеевич](#) ^[298]
68 просмотров

Экс-главком ВВС: в РФ уже разрабатывают беспилотник шестого поколения ^[300]

Опубликовано 27.08.2013 08:22 пользователем lu2k1



Международный авиационно-космический салон "МАКС-2013" открывается в подмосковном Жуковском 27 августа. Гостям выставки представят ряд военных и гражданских, серийных и перспективных самолетов и вертолетов.
В преддверии салона бывший главнокомандующий Военно-воздушными силами (ВВС) России генерал армии [Петр Дейнекин](#) ^[301] рассказал корреспонденту РИА Новости Тимуру Ахметову о преимуществах и недостатках российского самолета пятого поколения Т-50 в сравнении с его зарубежными аналогами, в частности, с американскими F-22 и F-35, а также о перспективах развития отечественного военного авиастроения.

— Петр Степанович, на МАКС-2013 будет демонстрироваться новейший российский истребитель пятого поколения — Т-50. По данным экспертов, наш самолет выигрывает в сравнении с американскими F-22 и F-35 в маневренности, однако истребители США имеют преимущества в малозаметности. Значит ли это, что наш Т-50 беззащитен для самолетов противника и его радаров?

— Сейчас в развитии ВВС России благоприятный период. Одним из подтверждений сказанного является создание Т-50. Что касается его сильных и слабых сторон по сравнению с самолетами F-22, F-35, то ответ на этот вопрос могут дать не теоретические или рекламные данные об этих машинах, а только практика. В случае начала боевых действий будет применяться весь комплекс мероприятий, которые обеспечат малозаметность и исключат обнаружение самолетов радарами противника, но надо понимать, что создать летательный аппарат, который был бы незаметен вообще, невозможно. Сверхманевренность, конечно же, тоже необходима, потому что время воздушных боев или, как их называли раньше, "собачьих свалок" не прошло, и, безусловно, воздушные сражения будут проходить не только на больших удалениях с пусками ракет класса "воздух-воздух". В ближнем бою с применением пушечного вооружения сверхманевренность проявит себя с положительной стороны.

— **Даст ли наличие ракет повышенной дальности нашему Т-50 заметное преимущество в воздушном бою с американскими F-22 и F-35?**
— Я не стал бы принижать боевые возможности самолетов наших сегодняшних партнеров по борьбе с терроризмом. В прошлом они были нашими вероятными противниками, и сейчас на уровне математических расчетов воздушных боев я не имею права превозносить боевые возможности Т-50, который себя еще ничем, кроме показа на авиасалонах, не проявил. Однако и этим пилотажем на весь мир заявлено о том, что наша авиапромышленность не стоит на месте. Каждому летательному аппарату должны подбираться средства сообразно его боевому применению. Ракеты с дальностью 400 километров, на мой взгляд, больше подошли бы для фронтового бомбардировщика, нежели самолету-истребителю.

— **Т-50 имеет большой объем топливного бака. Это преимущество перед конкурентами?**
— Дальность полета и экономичность двигателя является одним из важнейших боевых характеристик, однако я хотел бы подчеркнуть важность дозаправки топливом в полете. Американцы широко применяют дозаправку в воздухе при передислокации крупных авиационных группировок. При размерах нашей страны — от Балтийского моря до Тихого океана — вопрос с дозаправкой нашим ВВС надо в ближайшее время подтянуть. Мы также, в отличие от США, не можем позволить себе роскошь создавать самолеты и для ВВС, и для ВМС, и для морской пехоты. Ни одна экономика, ни одна промышленность, кроме американской, не может выдержать такое напряжение. Вместе с тем, являясь сухопутной державой, мы должны заботиться не только о тех самолетах, которые завоёвывают господство в воздухе, но и оказывали бы поддержку нашим сухопутным войскам и флоту. У нас есть штурмовая и фронтовая авиация, которая предназначена для поля боя.

— **Сравнимы ли боевые качества китайского истребителя пятого поколения J-20 и нашего Т-50?**
— Руководители китайской авиационной отрасли находятся на правильном пути. Они закупают технологии и занимаются производством собственных самолетов и ракет, но, при всем уважении к китайскому авиапрому, он отстает от российского. Правда, вполне возможно, недалек тот час, когда они могут нас превзойти, если мы будем дремать.


— **Великобритания и Франция могут работать над своими концепциями боевых самолетов поколений 4 и 4++, а самолет пятого поколения закупить у США и сразу начать строить самолет шестого поколения. Не следовало ли нам последовать примеру Франции и для экономии средств сразу перейти к разработке боевой авиации шестого поколения, а пятое поколение закупать за рубежом?**
— Не следует сравнивать Россию и Францию. Франция — член НАТО, а мы должны заниматься этим важным делом самостоятельно, поэтому прыгать через поколение у нас вряд ли получится. Дополнительного изучения требует тема беспилотных летательных аппаратов большого радиуса действия, тем более что шестое поколение боевой авиации, скорее всего, будет беспилотным. Естественно, над этой темой у нас активно работают.

— **Американцы взяли на вооружение концепцию "Авиационная экспедиционная армия", которая состоит из 210-280 самолетов, и 10 таких армий должны заменить все боевые формирования ВВС США. Может ли этот пример оказаться полезным для нашей боевой авиации?**
— Идея создания авиационных экспедиционных армий подходит той концепции мирового лидера, которой следует США. Нам авиационные экспедиционные армии не нужны, внешняя политика России этого не требует. Вместе с тем, наши ВВС на громадной российской территории должны быть "экспедиционными" и в короткие сроки готовыми к передислокации с Тихого Дона на Тихий океан.

— **Россия на сегодня привлекла к совместной работе над проектом истребителя пятого поколения только Индию. Может быть, следует расширить это сотрудничество по линии ОДКБ?**
— Конечно, нам следует поддерживать интегрирование производства с дружественными нам государствами. Однако нельзя допускать зависимости от авиационной промышленности других стран, чтобы они не подвели нас в годы суровых испытаний. Все у нас должно быть свое: ракеты и самолеты, танки и вертолеты, погоны и полушубки, хлеб и мясная тушенка.

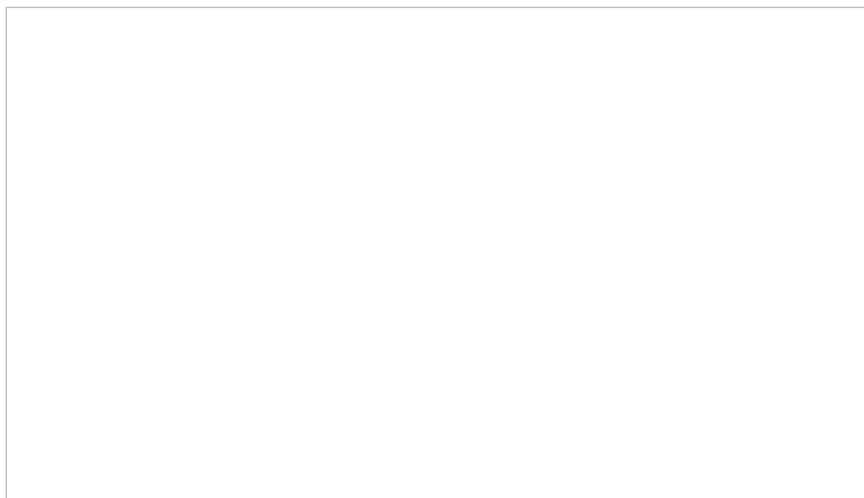
— **Как повлияет появление в войсках самолетов пятого поколения на локальные войны?**
— Локальные войны, конечно же, служат полигоном для проверки боевых возможностей средств авиационного нападения. Однако задачи, которые ставят перед собой участники таких конфликтов, будут решать отнюдь не самолеты пятого поколения.

Источник: [РИА Новости](#) [302] 08.2013

Язык: [русский](#) [3]
Дата: [август 2013](#) [4]
Теги: [Новости](#) [5]
[Вооружения и военная техника](#) [6]
Раздел: [Геополитика](#) [7]
[Россия](#) [20]
Проблематика: [Проблематика](#) [10]
[Военно-техническая](#) [11]
Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (1 vote)

Ссылки:
[Дейнекин Петр Степанович](#) [301]
95 просмотров

Авиасалон МАКС-2013 покажет высший пилотаж [303]



Одной из самых заметных премьер авиасалона, как ожидается, станет многофункциональный сверхманевренный истребитель Су-30СМ. Среди летных программ ожидается групповой пролет трех российских истребителей пятого поколения ПАК ФА и демонстрация истребителями Су-35С и Т-50 фигур высшего пилотажа.

Масштабную демонстрацию новинок отечественного и зарубежного авиапрома предложит зрителям 11-й международный авиационно-космический салон МАКС-2013, который пройдет подмосковном Жуковском с 27 августа по 1 сентября.

Самыми эффектными летными программами, как ожидается, станут групповой пролет трех российских истребителей пятого поколения ПАК ФА (Т-50), а также демонстрация истребителями Су-35С и Т-50 фигур высшего пилотажа в небе над Жуковским.

Премьеры подмосковного Жуковского

Одной из самых заметных премьер предстоящего авиасалона, как ожидается, станет выпускаемый ОАО "Корпорация "Иркут" многофункциональный сверхманевренный истребитель Су-30СМ. В настоящее время ОАО "Корпорация "Иркут" выполняет контракты на поставку Минобороны РФ 60 таких машин. По данным корпорации, 28 июня 2013 года подписано предварительное заключение по специальным совместным летным испытаниям, открывающее путь поставкам самолетов Су-30СМ в строевые части ВВС РФ.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) на этой выставке планирует впервые продемонстрировать новый транспортный самолет Ил-76МД-90А (Ил-476). На статической стоянке впервые будет представлена VIP-версия самолета Sukhoi Superjet 100, а также самолет Ту-214ОН (открытое небо), который будет передан Минобороны РФ в ходе выставки. На стенде ОАК впервые будет представлен процедурный тренажер лайнера МС-21.

Впервые на МАКС-2013 общественности будет представлен новый модернизированный средний вертолет Ми-171А2. Завершение работ по разработке и сертификации этой машины запланировано на конец 2014 года, а серийное производство планируется начать с 2015 года. Средние вертолеты серии Ми-8/17 являются рекорсменами по числу выпущенных машин, они интенсивно эксплуатируются во всех регионах мира и оправданно имеют репутацию надежных и высокоэффективных машин.

Концерн ПВО "Алмаз-Антей" на авиасалоне МАКС-2013 впервые покажет целый ряд новейших разработок, в том числе перспективную зенитную ракетную систему (ЗРС) среднего радиуса действия С-350Е. По данным разработчиков, эта система по своим тактико-техническим характеристикам превосходит зарубежные аналоги и должна заменить находящиеся сейчас на вооружении С-300.

Внесет свою лепту в список премьер и полиция: для обеспечения безопасности МАКС-2013 во время проведения этого авиасалона впервые задействуют дирижабли. Один дирижабль будет контролировать с воздуха обстановку в месте проведения мероприятий, второй — будет помогать сотрудникам ГИБДД наблюдать за потоками автомобилей.

Экспозиция

В авиационно-космическом салоне МАКС-2013 примут участие более тысячи компаний, из них 277 иностранных из 43 государств. Генеральным партнером и спонсором МАКС традиционно является госкорпорация Ростех, куда входят большинство крупнейших российских предприятий авиакосмической отрасли. В этом году госкорпорация представит инновационные разработки 10 холдинговых компаний, входящих в Ростех: вертолеты, двигатели для авиации и ракет, продукцию для бортового электронного оборудования и многое другое.

Одним из наиболее ярких мероприятий МАКС-2013 станет презентация холдинга Ростеха — "Вертолеты России", который представит вертолеты Ка-31, Ка-52 "Аллигатор", Ка-226Т, Ми-35М, Ми-38 и

другие — всего порядка 14 единиц техники.

Другой холдинг — Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) — представит современный двигатель ГД-14, предназначенный для принципиально новых самолетов магистральных российских самолетов МС-21, двигатель 117С для истребителя Су-35, и двигатель SaM146, который в настоящее время устанавливается на семейство самолётов SSJ-100. Всего ОДК представит порядка 30 наименований продукции.

Роскосмос, в свою очередь, обещает показать посетителям МАКС-2013 макет нового пилотируемого космического корабля, первый полет которого запланирован на 2018 год. По словам главы ведомства Владимира Поповкина, речь идет уже не о концепте, который демонстрировался на прошлом МАКСе два года назад, а о макете корабля в натуральную величину.

Передовые разработки в области пилотирования и навигации для магистрального самолета МС-21, а также уникальные приборы для ПАК ФА представит концерн "Радиоэлектронные технологии", выпускающий бортовое оборудование для военной и гражданской авиации.

Контракты и соглашения

Что касается планов подписания громких контрактов на авиатехнику — в рамках предстоящего мероприятия о них пока не заявляли ни военные, ни гражданские участники МАКС-2013. Тем не менее, в рамках МАКС-2013 планируется финализировать ряд соглашений, подписанных ранее на поставки самолетов МС-21 и SSJ-100. Возможно, будут подписаны и новые контракты, — ведь по итогам прошлого авиасалона ОАК заключила соглашений на поставку МС-21 и SSJ-100 на 7,5 миллиардов долларов (по каталожным ценам).

Так, ожидается, что ОАО "ВЭБ-лизинг" и ОАО "Корпорация "Иркут" переведут в твердый контракт соглашение на поставку 30 самолетов МС-21 каталожной стоимостью 2,5 миллиарда долларов. ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко" также должны финализировать соглашение о поставке 20 самолетов Sukhoi Superjet 100.

На сегодняшний день портфель заказов ОАК превышает 580 самолетов стоимостью более 1 триллиона рублей. Около трети приходится на гражданскую авиационную технику. МС-21 и SSJ-100 являются основными проектами ОАК в сфере гражданской авиации.

Шоу в небе

Летную программу МАКС-2013 традиционно откроют российские авиационные группы высшего пилотажа "Русские Витязи" (Су-27) и "Стрижи" (МиГ-29), выступления будут длиться более получаса каждый день проведения салона — с 27 августа по 1 сентября. По данным Минобороны РФ, зрители увидят индивидуальный, групповой и встречный пилотаж, исполнение фигур "Бочка", "Петля Нестерова", "Горка", "Вираж" на режиме работы двигателей "полный форсаж" в составе ромба. Воздушные асы будут работать на высотах от 50 до 1,5 тысячи метров.

Еще одним ярким элементом летной программы станет выступление пилотажной группы "Беркуты", летающей на шести ударных вертолётах Ми-28Н. Это одна из редких вертолётных групп в мире, демонстрирующая фигуры высшей и средней степени сложности — как в вертикальной, так и в горизонтальной плоскости на предельно малой высоте.

Элементы воздушного боя на малых высотах наглядно представят и "Соколы России" — авиационная группа высшего пилотажа ВВС России, выполняющая одиночный и групповой пилотаж на истребителях четвёртого поколения Су-27.

Самолет пятого поколения Т-50 и многофункциональный истребитель Су-35С также продемонстрируют посетителям МАКС-2013 фигуры высшего пилотажа, в том числе "Кобру Пугачева" и "Плоский штопор". Пилотировать Т-50 будет заслуженный летчик-испытатель РФ Герой России Сергей Богдан, Су-35С — Герой России, заслуженный летчик-испытатель, мастер спорта международного класса по высшему пилотажу Юрий Ващук.

Генеральная репетиция авиашоу была запланирована на минувшую субботу, но несколько раз переносилась в связи с низкой облачностью в районе аэродрома ЛИИ Громова в подмосковном Жуковском. Ожидается, что в итоге она должна состояться в понедельник после 13.00.

Гости восточные и западные

Свои летные программы в небе над Жуковским покажут и зарубежные асы. Так, представители китайских ВВС выступят на истребителях Chengdu J-10, на этих самолетах установлены российские двигатели AL-31FN. По данным газеты "Коммерсант", расходы на выступление китайских ВВС на авиасалоне МАКС-2013 (28 миллионов рублей) возьмет на себя российская сторона — Минобороны РФ, госкорпорация "Ростех", Объединенная авиастроительная корпорация и корпорация "Тактическое ракетное вооружение". Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин назвал это обычной практикой близких партнеров по взаимной поддержке приглашения авиагрупп, отметив, что в случае выступления наших пилотажных групп в Китае КНР обеспечит аналогичный прием.

Традиционным участником МАКС являются ВВС Франции, летную программу которых представляют истребители производства французской компании "Дассо" — "Рафаль" ("Шквал").

Как ожидается, свои летные программы в Жуковском также продемонстрируют французская Breitling на L-39 Albatros (гражданская команда высшего пилотажа, самая крупная в Европе) и единственная в Прибалтийских государствах частная гражданская пилотажная группа Baltic Bees (Латвия, выступает также на учебно-тренировочных самолётах L-39).

Охрана и порядок

Безопасность авиасалона МАКС-2013 будут обеспечивать более 3 тысяч полицейских, в том числе за дорожной обстановкой проследят 400 сотрудников ГИБДД. Ожидается, что мероприятие ежедневно будут посещать порядка 100 тысяч человек.

Для проверки участников и гостей МАКСа планируется организовать несколько кордонов досмотра, причем проводиться он будет с применением специальной техники — интроскопов и

металлодетекторов. На авиасалон запрещено проносить огнестрельное, травматическое и холодное оружие, легковоспламеняющиеся жидкости и другие опасные вещества, а также алкогольную продукцию. Кроме того, МАКС нельзя посещать с домашними питомцами.

Проехать через Жуковский в дни проведения авиасалона можно будет только по специальным пропускам, а приехавшим на МАКС гостям-автомобилистам предлагается оставить машины на специальной перехватывающей парковке в районе аэропорта "Быково" вместимостью 15 тысяч машиномест.

Стражи правопорядка усилят меры безопасности и на объектах железнодорожного транспорта, так как традиционно многие гости авиасалона предпочитают добираться до места его проведения на пригородных электричках. В связи с этим дополнительные наряды полиции будут дежурить на Казанском вокзале Москвы, откуда идут электропоезда до платформы "Отдых", а также непосредственно в местах посадки гостей в автобусы, следующие на МАКС.

Источник: [РИА Новости](#) ^[304] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Реклама](#) ^[296]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

111 просмотров

Россия тоже готовится к кибершпионажу ("Diena", Латвия) ^[305]

Опубликовано 27.08.2013 09:44 пользователем lu2k1

Предоставлением убежища Сноудену Россия позиционирует себя, как спасительный остров для тех, у кого из-за двойной морали Запада лопнуло терпение. Связано ли это с налогом для богатых во Франции или с непреодолимым желанием спецслужб заглядывать в спальню граждан, Россия охотно принимает западных дезертиров. Они становятся визитной карточкой альтернативной российской модели.

Но не занимается ли сама Россия в аналогичных Агентству национальной безопасности США масштабах шпионажем за своими и иностранными гражданами? Нет, пока она просто технически неспособна делать это. Однако вскоре это может измениться.

Несмотря на то, что Россия в последнее время окрепла в военном смысле и является ведущим экспортером оружия в мире, ее техническое отставание на фоне некоторых других сверхдержав достаточно заметно. Российская военная промышленность, к примеру, проспала бум беспилотных летательных аппаратов. Прошлой осенью в связи с хьюстонским скандалом о контрабанде раскрылось, что Россия в массовом порядке импортирует произведенные в США микросхемы, чтобы использовать их в военной технике. Российская газета «Известия» тогда цитировала высокопоставленного представителя Министерства обороны, который сказал, что 90% используемых в российской военной и космической технике микросхем получено из Соединенных Штатов. Примерно половина из них поступает в Россию по нелегальным каналам.

Очень похожа ситуация в сфере кибертехнологий. Еще в 2009 году Россия потребовала от стран-членов ООН остановить гонку вооружений в кибернетическом пространстве. Требование, разумеется, главным образом было адресовано США и Китаю, но обе сверхдержавы не захотели его услышать. Китай, как известно уже достаточно давно готов к кибервойне. В мае там даже были проведены первые маневры, в ходе которых дигитальный бой имитировали солдаты двух киберподразделений. В распоряжении Пентагона с 2010 года также имеется киберподразделение, которое технически готово не только к обороне, но и к нападению.

Из опыта Эстонии известно, что российские кибернетические силы тоже кое на что способны, но в сравнении с киберподразделениями США и Китая они пока в пеленках. Можно даже сказать, что у США и Китая есть новое супероружие, которого у России еще нет. Однако Россия полна твердой решимости догнать своих конкурентов. Нынешней весной по инициативе президента Владимира Путина основан Фонд ориентированных на будущее исследований. Он должен работать аналогично американскому Агентству проектов развития, которое в свое время было создано в ответ на запуск искусственного спутника на околоземную орбиту. В 2013 году фонду выделены средства в размере 54 миллиардов евро. Среди задач фонда - создание профессионального киберподразделения, которое должно будет собирать аналитические данные, а также защищать государство от кибератак.

Всего несколько дней назад заместитель министра обороны России Олег Остапенко подтвердил информацию о том, что уже в этом году новое киберподразделение будет в боевой готовности.

Похоже, в скором времени у России может появиться свое Агентство национальной безопасности. Убежит ли Сноуден из России? В какой степени к такому развитию событий готовы мы?

Автор: Каспарс Адиянс
Перевод: Лариса Дереча
Оригинал публикации: [diena.lv](#) ^[306]
Источник: [inosmi.ru](#) ^[307] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
[Вооруженные силы](#) ^[19]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
[НАТО](#) ^[8]
[США](#) ^[9]
[Европа](#) ^[15]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

1 просмотр

С 26 по 31 августа группа инспекторов Италии выполнит наблюдательный полет над территорией России ^[308]

Опубликовано 27.08.2013 09:50 пользователем lu2k1



С 26 по 31 августа в рамках международного Договора по открытому небу группа инспекторов Италии выполнит на итальянском самолете С-130J наблюдательный полет над территорией Российской Федерации, сообщает Министерство обороны РФ.

Самолет наблюдения относится к классу летательных аппаратов, не предназначенных для оснащения каким-либо вооружением. Установленная на нем аппаратура прошли необходимое международное освидетельствование, в процедуре которой принимали участие и представители России.

Полет пройдет по маршруту, согласованному с российскими специалистами, которые на борту самолета будут осуществлять контроль за соблюдением условий Договора по применению технических средств наблюдения.

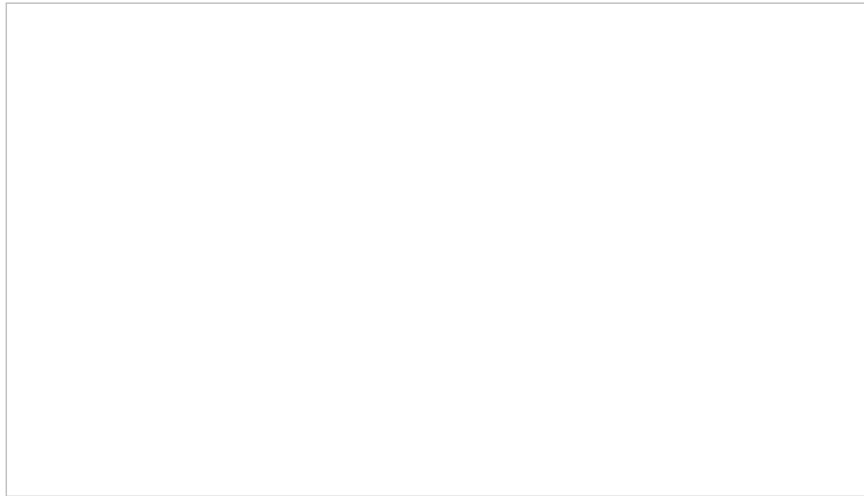
Источник: [ОРУЖИЕ РОССИИ](#) ^[309] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооруженные силы](#) ^[19]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[НАТО](#) ^[8]
[Европа](#) ^[15]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-политическая](#) ^[16]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

75 просмотров

Турция присоединится к коалиции против Сирии даже без решения ООН ^[310]



Турция присоединится к любой коалиции против режима Башара Асада, даже если не будет официального решения Совбеза ООН, сообщает в понедельник агентство Рейтер со ссылкой на главу МИД страны Ахмета Давутоглу.

"В настоящее время 36-37 стран обсуждают эти альтернативы. Если в процессе этих обсуждений будет сформирована коалиция против Сирии, Турция займет место в этой коалиции", — цитирует агентство слова Давутоглу.

По словам министра, Анкара всегда выступала за то, чтобы международное сообщество действовало на основании решений ООН, однако в данном случае правительство готово рассмотреть и другие варианты, если Совбез не примет решение об оказании давления на Дамаск.

Позже МИД Великобритании заявил о возможности иностранного вмешательства в сирийский конфликт без единогласной поддержки всех членов СБ ООН.

По мнению министра иностранных дел страны, Совбез ООН не хочет брать ответственность за разрешение сирийского кризиса.

Эксперт: использование военной силы без санкции СБ ООН будет иметь плохие последствия

Очередное обострение ситуации в Сирии произошло 21 августа, когда ряд СМИ сообщил о масштабном применении войсками правительства химического оружия в окрестностях Дамаска. Жертвами атаки стали, по предварительным данным, более 600 человек. Коалиция национальной оппозиции Сирии утверждает, что число жертв составляет около 1,3 тысячи человек, гуманитарная организация "Врачи без границ" приводит данные о 355 погибших. После инцидента стороны конфликта неоднократно заявляли о своей непричастности, обвиняя в случившемся оппонентов.

"Последствия вторжения в Сирию будут катастрофическими"

Директор Института Востоковедения РАН, член-корреспондент РАН Виталий Наумкин: "Если наши западные партнеры пойдут на такую акцию, она очень сильно поссорит страны-члены НАТО с нами, поскольку такую акцию мы будем считать противозаконной и будем, как можно предположить, требовать вынесения вопроса об этом на СБ ООН. Последствия, мне кажется, будут катастрофическими для арабского и мусульманского мира — будет окончательно разрушена страна (Сирия), и Запад в этом случае никак не будет выглядеть поборником свободы и справедливости".

Профессор кафедры сравнительной политологии МГИМО Виктор Сергеев: "До этого США и Великобритания вместе не делали подобных заявлений. Все это напоминает иракскую ситуацию. Как в Ираке искали и не нашли оружие массового уничтожения, так, видимо, будет и здесь. Предлог для вмешательства очевиден. Но очень похоже на то, что все это является провокацией".

Как развивался гражданский конфликт в Сирии

15 марта 2011 года в Сирии начались массовые антиправительственные выступления. Противники действующего режима организовали несколько акций протеста в столице страны Дамаске при помощи страницы "Сирийская революция против Башара аль Асада 2011" в социальной сети Facebook. Затем антиправительственные демонстрации вспыхнули на юге страны, в частности в расположенном на границе с Иорданией городе Дераа. По данным ООН, конфликт унес жизни свыше 100 тысяч человек.

Как использование химоружия влияет на ход конфликта

"Использование химического оружия и растущее участие "Хезболлах" показывает отсутствие приверженности переговорам со стороны режима и грозит сделать мирный процесс недостижимым", — говорилось в сообщении госдепартамента США о телефонном разговоре госсекретаря Джона Керри с главой МИД Ирака Хошьяром Зебари.

Как США заявили о готовности реализовать военный сценарий в Сирии

Министр обороны США Чак Хэйгел: "Президент Обама обратился в министерство обороны и потребовал подготовить варианты решения для любых обстоятельств. Мы выполнили это, и мы готовы реализовать любой из них, если от него поступит соответствующие указание".

Что говорят в Сирии

Президент Сирии Башар Асад: "Вопрос военного вторжения в Сирию поднимается уже не в первый раз. С самого начала кризиса США, Франция и Великобритания пытались совершить военное вторжение, но, к их несчастью, дело приняло иной оборот. США ждет провал, как и во всех предыдущих развязанных ими войнах, начиная с Вьетнама и до наших дней".

В чем сходство сирийского и египетского конфликтов

Обозреватель РИА Новости Дмитрий Косырев: "Никакой принципиальной разницы между военными Египта и военными Сирии. И тот, и другой полувоенный режим (точнее, альянс военных, чиновников и связанного с ними бизнеса) столкнулись с неплохо вооруженным сопротивлением дикой, неграмотной части своих обществ. В обоих случаях военные подавляли оппонентов довольно зверскими методами. И те, и другие защищают при этом интересы среднего класса столицы и больших городов — не очень богатого, никоим образом не "европейского", но все-таки четко показавшего, что "братья-мусульмане" или их сирийский аналог ему не свои".

Источник:*РИА Новости* ^[31] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[НАТО](#) ^[8]

[Европа](#) ^[15]

[Азия](#) ^[31]

[Передняя Азия](#) ^[69]

[Арабский мир](#) ^[70]

[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

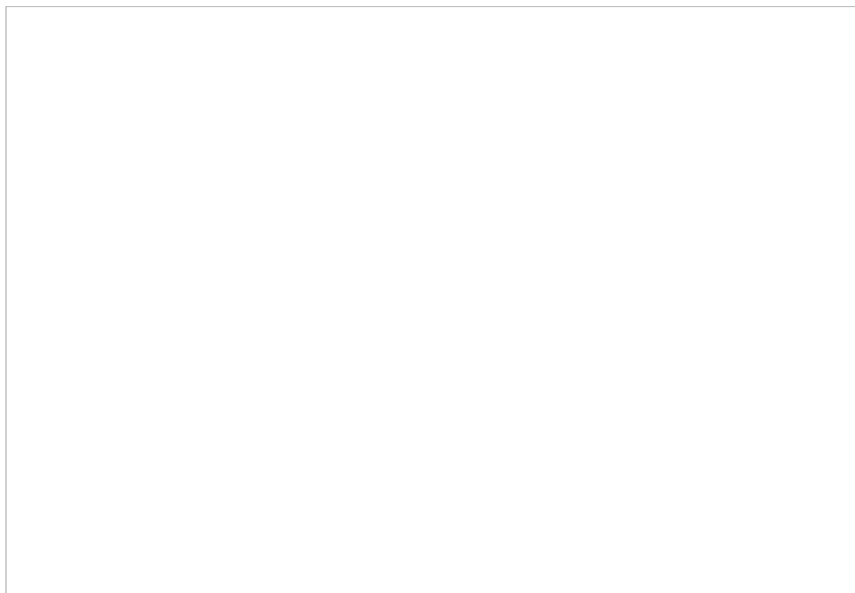
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

63 просмотра

«Рособоронэкспорт» представит новинки на МАКС-2013 ^[312]

Опубликовано 27.08.2013 13:19 пользователем lu2k1



Потенциальные заказчики смогут протестировать российскую технику

Рособоронэкспорт» проведет переговоры более чем с 60 делегациями из 40 стран на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2013.

«Сегодня мы выводим на международный рынок вооружений большое количество новых образцов российской авиатехники, авиационных средств поражения и средств ПВО. Особенно важно, что в Жуковском потенциальные заказчики смогут увидеть эти образцы вживую, а на некоторых из них - например, учебно-боевом самолете Як-130 – совершить ознакомительный полет», – пояснил заместитель генерального директора и глава делегации «Рособоронэкспорта» на выставке Александр Михеев. – Именно поэтому МАКС-2013 является для нас одним из ключевых событий года, тем более что мы традиционно берем на себя роль генерального спонсора этого авиасалона».

Повышенный интерес иностранных делегаций, по словам Александра Михеева, ожидается к истребителям Су-35, последним модификациям истребителей семейства Су-30МК и МиГ-29, учебно-боевому самолету Як-130, боевым вертолетам Ка-52 и Ми-28НЭ, военно-транспортным вертолетам типа Ми-17. Кроме того, внимание партнеров привлекут патрульные и специальные версии самолетов Бе-200, Ан-148 и Ан-140-100, а также новейший военно-транспортный самолет Ил-76МД-90А и тяжелый транспортный вертолет Ми-26Т2. По этим образцам «Рособоронэкспорт» проведет отдельные презентации для иностранных делегаций.

Также «Рособоронэкспорт» ознакомит специалистов с российской военной техникой при помощи интерактивного выставочного комплекса. В частности, в этом формате впервые на авиасалоне МАКС будут представлены такие комплексы и системы ПВО как С-400, «Антей-2500», «Бук-М2Э», «Тор-М2Э», «Панцирь-С1», «Игла-С».

«Рособоронэкспорт» проведет на авиасалоне переговоры, касающиеся реализации ряда совместных с иностранными партнерами проектов. Большое количество перспективных программ, в том числе в интересах третьих стран, будет обсуждаться с крупнейшими европейскими оружейными производителями. Ряд соглашений планируется заключить уже в ходе работы салона.

Помимо расширения связей со странами дальнего зарубежья, «Рособоронэкспорт» уделяет большое внимание развитию военно-технического сотрудничества с государствами СНГ. В этом контексте одной из ключевых тем на МАКС-2013 станет продвижение вертолетной техники и учебно-боевого самолета Як-130. Так, потенциальными заказчиками Як-130 могут стать Украина и Казахстан. С казахстанскими партнерами также прорабатывается вопрос привлечения местных предприятий для сервисного обслуживания этих самолетов.

Сегодня на авиационную технику и средства ПВО приходится 58% от общего портфеля заказов «Рособоронэкспорта». Ожидается, что наиболее динамично развивающимися сегментами в 2013 году станут вертолетная техника и средства ПВО, объемы экспортных поставок которых вырастут на 20% и 30% соответственно. В числе наиболее крупных соглашений, заключенных «Рособоронэкспортом» с начала 2013 года – контракт с Индией на поставку дополнительной партии военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5 (59 единиц для ВВС и 8 единиц для МВД).

ОАО «Рособоронэкспорт» – единственная в России государственная организация по экспорту всего спектра продукции, услуг и технологий военного и двойного назначения. Входит в Ростех. «Рособоронэкспорт» является одним из лидеров мирового рынка вооружений. На долю компании приходится более 80% экспорта российского вооружения и военной техники. «Рособоронэкспорт» взаимодействует с более чем 700 предприятиями и организациями оборонно-промышленного комплекса России. География военно-технического сотрудничества России – более 70 стран.

Источник: [Ростех](#) ^[313]08.2013

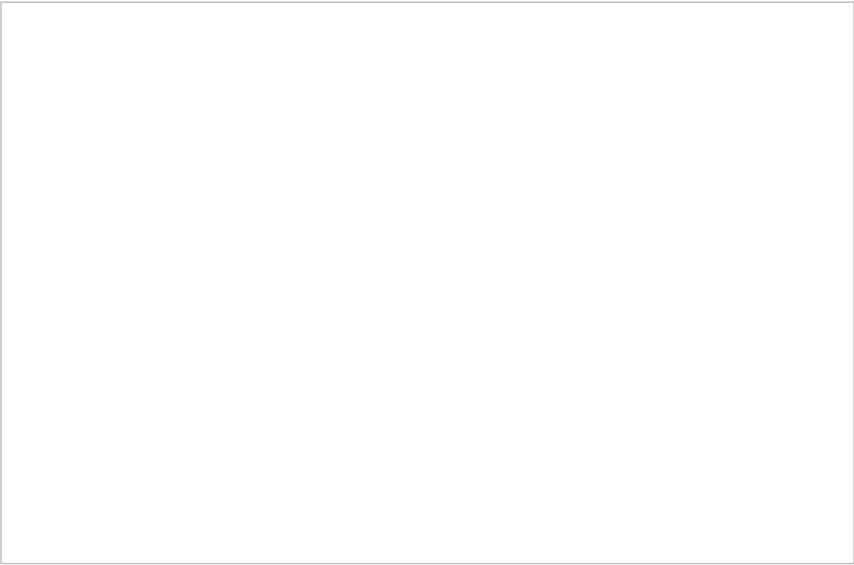
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Реклама](#) ^[296]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
 [Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
 [Россия](#) ^[20]
 [СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
 [ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет
 92 просмотра

Як-130 броня не нужна ^[314]

Опубликовано 27.08.2013 13:37 пользователем lu2k1



Летчик-испытатель накануне МАКС-2013 рассказал о том, почему Як-130 не нужна броня и может ли самолет быть умнее летчика

Авиакосмический салон МАКС, который открылся сегодня в подмосковном Жуковском, это не только место для показа новейшей авиатехники, но и место встреч самых известных летчиков со всего мира. Российские асы являются общепризнанными мастерами высшего пилотажа, им есть, что показать публике и чем поделиться с молодыми, начинающими «летунами».

Накануне открытия авиасалона флагман группы летчиков-испытателей ОКБ имени Яковлева, герой России [Роман Таскаев](#) ^[315] рассказал в интервью РИА Новости о том, почему Як-130 не нужна броня, может ли самолет быть умнее летчика и зачем России нужна новая пилотажная группа.

— Роман Петрович, вы испытываете Як-130 уже 15 лет, но до перехода в ОКБ Яковлева впервые поднимали в небо его основного соперника – МиГ-АТ. Как все начиналось?

— В 1992 году был объявлен конкурс на создание учебных самолетов, и в 1996-м выбранные самолеты Як-130 и МиГ-АТ были построены практически в одно время. Финансирование этих программ не осуществлялось, и оба самолета были как чертополох в поле. Государство в это время стремительно разваливалось вместе с авиационной промышленностью, и этим самолетам не уделялось должного внимания вплоть до 2002 года. В тот период самолет МиГ-АТ имел поддержку со стороны Франции, а Як-130 отрабатывался с итальянцами.

От ОКБ Яковлева в 1998 году поступило предложение заняться испытаниями Як-130, и сложилась такая обстановка, что я был вынужден его принять. В 2002-м был проведен заключительный этап конкурса. К нашей радости, ВВС выбрало Як-130.

— Доработки самолета все еще идут?

— Для того чтобы улучшить его боевые качества, принято решение о модернизации самолета и установке дополнительного оборудования, например, лазерного дальномера, который позволит более точно наносить удары по наземным целям. Также идет развитие элементной базы и программного обеспечения. Мы улучшаем и аэродинамику — как раз те недостатки пытаемся исправить, которые выявились в ходе испытаний и опытной эксплуатации. В частности, установка на самолете дополнительных топливных баков дает увеличение дальности и продолжительность полета, которая пока составляет три часа.

— А можно ли его еще больше вооружить?

— Больше оружия взять мы все равно не сможем без увеличения размеров самолета. Бронирование негативно повлияет на скорость и маневренность. Хотя есть такое требование для легкого ударного самолета, который летает над полем боя, но от серьезных снарядов и ракет броня не спасает.

Дополнительные качества Як-130 получает за счет своего «интеллекта». Наша задача — противостоять системам наведения, чтобы он не был сбит противником. Для этого существуют разные системы: инфракрасные «ловушки», помехи радиолокационным средствам наведения, дипольные отражатели, которые срывают наведение. Есть активные средства помех, которые уже отработаны и могли бы использоваться на основе новейших цифровых технологий — активное подавление средств наведения.

Ведется работа и над тем, как повысить тяговооруженность самолета. Есть проработки по увеличению тяги двигателя. А если установить форсаж, то мы бы вообще стали как МиГ-29. Но есть важный нюанс — любое нововведение должно быть сертифицировано, проверено в ходе летных испытаний.

— На Ле Бурже в этом году много говорилось о том, что Як-130 имеет большой потенциал. Чем все-таки он хорош?

— На мой взгляд, этот самолет должен быть долгожителем и по части обучения, и боевого применения. У него ресурс 30 лет, 10 тысяч летных часов. Облик самолета реализован исходя из последних достижений фундаментальной науки. Это аэродинамика — интегральная схема. Основная же составляющая его интеллекта — вычислительная техника. Особое слово хочу сказать о людях, занимающихся разработкой программного обеспечения, установленного в системе управления самолета. Под руководством Павла Москалева существует группа, которая родилась в ОКБ Сухого и занимается этими алгоритмами. Они помогли нам получить те пилотажные характеристики, которые мы будем демонстрировать на МАКСе. Эти алгоритмы можно дальше развивать, и мы как раз этим занимаемся — по освоению больших углов атаки сейчас приближаемся к самолету пятого поколения.

Маленький самолет сделать всегда гораздо сложнее, потому что к нему требования такие же, как и большому, только в него запихнуть все желаемое оборудование практически невозможно, ведь места-то мало! Чтобы все «рассовать» — большое искусство нужно. Приходится рассчитывать на реализацию идей с помощью инженерного интеллекта.

— Неужели такой «умный» самолет покорится молодым неопытным летчикам, которые будут на нем учиться?

— Даже предполетная подготовка, когда человек уже сидит в кресле пилота, идет в диалоговом режиме с самолетом. Раньше сидишь и как молитву читаешь — ничего ли не забыл. А сейчас сам самолет напоминает тебе обо всем. Для курсантов, я считаю, это очень важно.

Мы гордимся созданием системы безопасности, которая позволит предотвратить ошибочные действия летчика. Алгоритмы системы управления при угрозе столкновения с поверхностью отключают летчика от управления самолетом и выводят его в горизонтальный полет. Этот алгоритм уже заложен в самолет, но мы еще не завершили его испытания.

— Получается, что сегодня Як-130 – это, по сути, единственный современный учебный самолет для ВВС?

— Идут разговоры о том, что для отбора кандидатов и первоначального обучения летчиков нужен маленький легкий самолет, меньше и дешевле Як-130. ОКБ предложило Як-152. Сейчас совместно с заказчиком (ВВС РФ) мы отработываем технические требования к этому самолету. Возможно, будет принято решение, что будем его строить для отбора и первоначальной подготовки летчиков. Он будет поршневым, но это даст экономию средств на производство и эксплуатацию. Размеры у него будут как у Як-52, но в нем будут учтены новые технологии и требования, чтобы была преемственность для перехода на Як-130.

— Сильно ли будет изменен Як-130 для пилотажной группы?

— Он будет иметь улучшенную аэродинамику. Кое-какие конструктивные вещи в нем уже сделаны. Второе — увеличение дальности полета. Мы предусмотрели у него не два дополнительных топливных бака, а четыре. Поскольку самолет пилотажный, предусмотрена система дымогенерирования — будут цветные дымы. Конкретно на той машине, которая выступает, мы испытания этой системы не провели, и на МАКСе Як-130 "дымить" не будет. Но мы рассчитываем, что за ближайшие полтора года такие испытания проведем. Реализация дымов позволит сделать пилотаж зрелищным.

По требованию летчиков ВВС на нем установлено радиотехническое оборудование, которое позволяет летать как по России, так и за рубежом и заходить на посадку в иностранных аэропортах. Дополнительно установлена вторая радиостанция, поскольку надо вести радиообмен в группе. Будут установлены огни строя, которые позволяют совершать полет в темное время суток.

Поскольку эти самолеты не предполагается использовать в бою, то, скорее всего, алгоритмы боевого применения будут убраны и вместо них будут внедрены алгоритмы, которые позволят летчику более точно и качественно решать навигационные задачи.

Предполагается, что пилотажная группа должна иметь 10–12 самолетов.

— **В чем будет изюминка пилотажной группы на маленьких учебно-боевых самолетах? Ведь публика избалована «Стрижами», «Витязями», «Соколами России»**

— По характеристикам у нас самолеты похожи на МиГи. Изюминка в том, что, наверное, у Яков все-таки ресурс побольше, и они смогут работать гораздо дольше, чем Су-27 и МиГ-29. На тех самолетах, к сожалению, заканчивается ресурс.

Безусловно, Як-130 в эксплуатации гораздо дешевле, даже керосина он тратит в два раза меньше по сравнению с МиГ-29. И стоимости несоизмеримы. Хотя зрелищности от пилотажа можно достигнуть высокой. Комфортность пилотирования хорошая, ребята смогут летать не хуже, чем на больших истребителях, а дальше все будет зависеть уже от их фантазии — что они придумают и предложат зрителю.

— **Какие страны интересуются Яком?**

— Интерес проявляют страны, традиционно взаимодействующие с Россией по поставкам вооружений. Это Венесуэла, Никарагуа, Бангладеш, Индия. Интересуется Белоруссия, Украина — на нынешнем МАКСе у нас предполагается показ самолета украинской стороне. Мы уже летали с представителями стран Средней Азии. В принципе, у Иркутского авиационного завода есть возможность обеспечить поставки интересующимся сторонам. Мы ожидаем, что будут заключены контракты на поставку.

В 2011 году мы провели обучение алжирских летчиков, и 16 самолетов Як-130 ушли в Алжир. Там, конечно, не без вопросов, но в целом они очень успешно осваивают эти машины. Практически все инозаказчики интересуются функциями боевого применения, и учебные свойства этого самолета их интересуют меньше. В наших же ВВС пока к боевым возможностям Як-130 относятся прохладно, воспринимая его исключительно как учебный самолет. Наверное, это обоснованно, потому что тот парк учебных самолетов, который сейчас есть, себя исчерпал, и учить сейчас практически не на чем. Л-39, которые существуют в строю, устарели, да и запасных частей нет.

— **Вы испытывали более десятка новых самолетов МиГ, летали практически на всех «микояновских» машинах. В одном из интервью вы как-то сказали, что все самолеты летают одинаково...**

— И все-таки все они разные. Например, Як-130 и МиГ-АТ — один с прямым крылом, второй — со стреловидным. Вот и характеристики разные. В случае же с Су и МиГом разница начинается с постановки задач. Если взять МиГ-29 и Су-27, то требования к ним были абсолютно разными. Для микояновской фирмы была поставлена задача сделать самолет, который мог бы находиться на переднем краю и вступать в бой сразу, без ограничений. А для Сухого — сделать истребитель-перехватчик, который мог бы долго барражировать, далеко летать, носить большой груз. Хотя современная аэродинамика приводит нас к примерно похожему внешнему облику.

Еще одна задача МиГа — самолеты для высоких сверхзвуковых скоростей — МиГ-25 и МиГ-31. Там очень серьезные технологические решения были, которые позволяли самолетам использовать большие числа М (число Маха — скорость звука — ред.). Это особое требование к конструкции. Мне сейчас больно видеть, что в этом направлении мы начинаем терять опыт. Я боюсь, что технологии, отработанные в те годы, могут пропасть.

— **Какое будущее ждет нашу авиацию?**

— Дорога в будущее лежит через освоение того, что мы еще не прошли. Американцы, к сожалению, давно сделали F-22 и уже прекратили его производство, потому что это очень дорогие самолеты. Но они этот опыт приобрели, а у нас его нет. И нам надо освоить технологии незаметности, сверхманевренности. Т-50 нужен для получения опыта, но это дорогой самолет, и много их не сделают.

Военная авиация сейчас движется в сторону беспилотных аппаратов. Но, к сожалению, беспилотник ограничен заложенными в него алгоритмами, а бывают нелогичные ситуации, в которых правильное решение способен принять только человек. Я думаю, человек останется в авиации. Но в области использования гиперзвука, возможности перехвата быстро летящих целей должен быть серьезный прорыв. Дальше — совершенствование систем наведения, разработка новых видов авиационного вооружения, повышение точности его применения, возможностей обнаружения, дальности полетов.

— **Что ощущает летчик-испытатель во время перегрузок?**

— Определенную тяжесть ощущает. Необходимо напрягаться, ведь кровь от головы отливает. Противоперегрузочные костюмы надеваем, группировка помогает, применяем физические приемы. Есть специальные способы дыхания.

Без противоперегрузочного костюма, который обжимает ноги и брюшную полость, можно терпеть перегрузки до 5 единиц (g). Потому что в противном случае наступает кислородное голодание головного мозга — кровь не поступает, и сначала теряется зрение (в глазах темнеет), а потом и сознание человек теряет. Такие случаи бывали, у меня тоже. На испытаниях мы много чего терпели. Да и в курсантские времена бывало — перетянул ручку управления — и раз, померкло. Самое опасное, что в эти моменты самолет остается неконтролируемым. Надо как можно скорее аккуратненько сбросить перегрузку и восстановить контроль.

— **На одном из самолетов вы достигли мирового рекорда по высоте полета?**

— Да, на МиГ-29. Абсолютный рекорд Александр Федотов установил на МиГ-25 — более 36 километров, сейчас и самолетов таких нет, и никто на такие высоты не летает. Это просто для изучения

самолета, его возможностей очень интересно. Я тогда 27,5 километров набрал.

— **Вы катапультировались два раза и аварийные самолеты сажали. Страшно было?**

— Когда занимаешься делом, надо работать, а бояться некогда. Во время одного из полетов на МиГ-АТ у самолета отломался руль высоты, управлять было нечем. Из штопора я вышел, топливо выработал, центровка выровнялась, тогда он хоть с перегрузки сошел. А так все время перегрузка была три единицы, я 20 минут с ней сидел и не знал, что делать. Лететь невозможно, но и прыгать неохота. Сел...

Были аварийные посадки — на МиГ-31, например. В двигателе подшипник опоры развалился в воздухе. Разные дефекты бывают. Это как раз новый двигатель был, проходил испытания. Руководитель полетов рекомендовал прыгать, но мы дошли на последнем ведре керосина. Топлива не осталось, потому что был разбит насос, и топливо все утекло. Сели, и течь керосина прекратилась на полосе.

— **Как ваша семья относится к вашей профессии, образу жизни?**

— Когда я служил в полку, вроде все было нормально — ребенок родился, жили спокойно. А когда сюда приехали, в Жуковский, был как раз такой период, когда случилось несколько катастроф подряд. Жена заволновалась, отговаривала работать. Но потом привыкла. Перестала спрашивать, почему я не звоню. Я объяснил, что она в любом случае узнает первой — если что.

Так, по существу, и было: когда мы с Федотовым в 1983 году катапультировались, то еще только с деревьев слезали, а к ней уже подруги пошли докладывать. Хорошо их по дороге перехватил мой товарищ Сергей Тресвятский, и говорит: «Зайдите, девочки, на минутку, я вам все расскажу». Они зашли в квартиру, а он их на ключ запер и ушел. Выпустил только тогда, когда нас живых и здоровых привезли.

У меня две дочери. Внук и внучка. Есть надежда на внука, он этой осенью во второй класс пойдет. Может быть, его авиация увлечет, но пока не знаю.

Источник: [РИА Новости](#) ^[316] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]

[Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

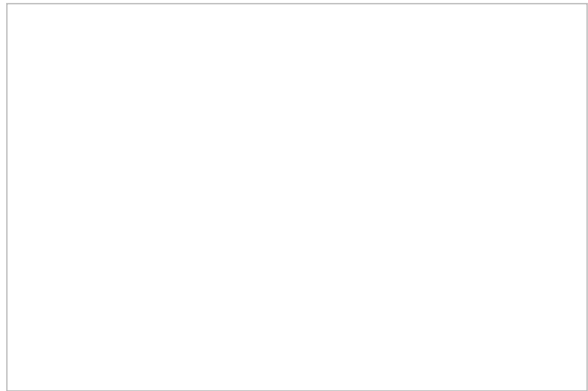
Ссылки:

[Таскаев Роман Петрович](#) ^[315]

108 просмотров

Бразилия продлит срок службы штурмовиков Skyhawk до 2025 года ^[317]

Опубликовано 27.08.2013 16:55 пользователем lu2k1



Командование ВМС Бразилии намерено продлить срок службы штурмовых самолетов A-4 Skyhawk (бразильское обозначение — AF-1) до 2025 года, сообщает Poder Naval. Продление сроков эксплуатации самолетов будет возможно благодаря их модернизации до версии AF-1B, которую проводит бразильская компания Embraer. Первый модернизированный штурмовик был передан ВМС Бразилии 13 августа 2013 года.

В рамках модернизации AF-1 получают новые навигационные системы, генераторы, бортовое радиоэлектронное оборудование и системы наведения. Кроме того, будет расширена номенклатура вооружений самолетов. Embraer также намерена провести расширенный ремонт фюзеляжа и крыла AF-1 с заменой некоторых элементов.

Программа модернизации бразильских штурмовиков стартовала в апреле 2009 года, когда министерство обороны Бразилии подписало с Embraer контракт на доработку AF-1 и AF-1A. Тогда сообщалось, что работы будут включать восстановление структурных элементов самолетов, установку нового бортового радиоэлектронного оборудования, многорежимной радиолокационной станции, силовой установки, а также бортовой системы генерации кислорода.

Источник: [lenta.ru](#) ^[318] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Америка](#) ^[164]
[Южная Америка](#) ^[319]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
50 просмотров

Военно-промышленная катастрофа ^[320]

Опубликовано 27.08.2013 17:21 пользователем lu2k1

Нашу «оборонку» спасёт только национализация предприятий и общенародный порыв

Дело Дмитрия Устинова продемонстрировало масштаб деградации российского ВПК. Об этом пишет The Los Angeles Times. Издание уверяет, что Устинов подозревается в импорте «сотен тысяч запрещенных видов оружия» из США в Россию. В мае он был задержан в международном аэропорту Вильнюса.

«Проблемы, с которыми столкнулась российская военная промышленность, являются настолько «катастрофическими», что страна оказалась не в состоянии производить сложные виды вооружений и устройств, которые необходимы национальной обороне», - цитирует американское издание «Газета.ru».

«СП» уже писала о деле Устинова. Американцы обвиняют его в том, что он с группой сообщников экспортировал и «покушался» на экспорт числящихся на вооружении в США видеокамер дальнего наблюдения с инфракрасным излучением и тепловыми датчиками, приборов ночного видения. Ранее СМИ сообщали об утечке из правоохранительных органов – о том, будто с июля 2010 по октябрь 2012 года было нелегально приобретено и экспортировано, как минимум, 13 «запрещенных» приборов. В этот список входят тепловой монокулярный прибор для видения L3, тепловые видеоскопы, ночная оптика D-740, приборы ночного оптического видения D-760 и прибор ночного видения PVS-14 «третьего поколения».

Известно, что за десятилетия разрушительных реформ наш ВПК сильно «просел» по многим показателям. Можно ли говорить, что наш оборонный комплекс прошёл точку невозврата и мы уже не можем обходиться без закупок и менее благородных способов приобретения иностранного вооружения?

- С таким же успехом можно обвинить и США в том, что они закупают некоторые виды комплектующих для современного вооружения. В том числе и у нас, - считает вице-президент Академии Геополитических проблем Константин Сивков. – А также, занимаются промышленным шпионажем в России. К примеру, похищают данные о производстве новейших ракет «Шквал».

Да, Россия сегодня имеет довольно серьёзные проблемы с комплектующими для современного вооружения. Во многом это вызвано стараниями тех же США в 90-е годы, которые всячески способствовали «реформам», приведшим к развалу оборонно-промышленного комплекса. Тогда, напомним, была осуществлена приватизация целого ряда стратегически важных объектов ВПК, осуществлявших производство микросхем и уникальных материалов. Так называемые инвесторы, а, по сути, американская пятая колонна, покупали предприятия с целью их банкротства. Нечто подобное происходило и в гражданской сфере, в частности, в автопроме.

Ущерб был нанесён огромный. Однако то, что мы сегодня почти догнали те же США по уровню продажи оружия, говорит о том, что наш ВПК на плаву, и пытается восполнить понесённые потери. Да, в том числе и путём нелегального импорта вооружений с целью их копирования. У нас есть дружественный Китай, который производит и поставяет нам некоторые материалы, необходимые для наших новейших вооружений. Хочется надеяться, что руководство страны исправит прежние ошибки и национализировует предприятия ВПК, захваченные преступным путём в 90-е годы, восстановит их работоспособность. Только таким образом мы сможем вернуться в то положение, которое занимали в конце 80-х годов.

Хочу напомнить, что к моменту разрушения кучкой негодяев Советского Союза наша военная наука и промышленность на многих направлениях опережали американцев. Мы могли производить практически все виды вооружений самостоятельно. Наши военные компьютеры на тот момент превосходили американские аналоги.

«СП»: - Что-то сегодня указывает на то, что в руководстве страны собираются национализировать предприятия ВПК?

- Обнадёживает только одно – планы новой волны приватизации государственных предприятий пока отложены. Судя по последним масштабным учениям будут предприниматься попытки восстановить военный потенциал вооружённых сил России. У руководства страны просто нет другого выхода. Иначе некоторых его представителей может постичь печальная судьба Каддафи и Мубарака. А без масштабной национализации того, что было разгромлено в предшествующие годы, задачи модернизации ВПК не решить. Думаю, что в ближайшие годы это будет осознано властью. При этом я считаю, что национализация не должна проводиться так, как это предлагает Анатолий Чубайс. Он хочет, чтобы разгромленные собственниками предприятия теперь выкупались государством за вполне приличные деньги. В то время, как покупались они зачастую за смехотворные суммы.

Я полагаю, что это должно делаться иначе — предприятия должны быть конфискованы у нынешних собственников без всякой компенсации. Мало того, с их счетов, в том числе иностранных, необходимо снять капиталы, которые пойдут на восстановление предприятий.

«СП»: - А в принципе, современная Россия ещё способна вернуться к ситуации, когда мы могли бы производить современные виды вооружений, не приобретая разного рода разработки и комплектующие за рубежом?

- Безусловно. Хотя научные кадры у нас сейчас в значительной степени деморализованы, но они ещё не уничтожены окончательно. В этом плане у нас ситуация лучше, чем в первые годы советской власти, когда были разгромлены и без того слабые научные кадры царской России. Кстати, в начале 20-го века в русской армии большая часть военной техники была импортного производства. О танках мало кто слышал, даже из офицеров. И тем не менее, за неполные два десятилетия были созданы образцы современного на тот момент советского вооружения.

Нам сегодня, учитывая тяжесть понесённых потерь, понадобится лет 10, чтобы выйти из нынешнего кризиса. Для этого необходимо, чтобы прекратилось банальное воровство. Но не только. Нужен духовный порыв народа. А он невозможен без объединяющей большинство граждан страны прорывной идеи. В 20 веке для нашей страны это была советская идея, нацеленная на достижение всеобщего социального равенства. И сегодня нация должна убедиться, что предложенная ей идея работает не на кучку «приватизаторов» и чиновников, а на весь народ. Надо, наконец, понять, что капитализм и процветание России — понятия несовместимые. Мы должны вернуться на социалистические рельсы с некоторыми коррективами и сохранением частной собственности в ограниченных объёмах. Примером в этом смысле может послужить Китай. Тамашние миллиардеры жёстко контролируются государством. Их попытки управлять своими капиталами в ущерб собственному государству пресекаются тюрьмами и расстрелами. Также там поступают с проворовавшимися чиновниками. Поступая таким образом, мы сможем модернизировать и ВПК и промышленность в целом.

- Конечно, со стороны американского издания имеет место некоторое сгущение красок, — считает главный редактор журнала «Экспорт вооружений» [Андрей Фролов](#) ^[321]. — Это политический «наезд», в свете отношений между нашими странами в последнее время. Он мало имеет отношение к проблемам производства современных вооружений.

В каких-то отраслях мы действительно отстаём. И чем дальше, тем больше увеличивается разрыв.

Где-то мы по-прежнему на уровне. Наши сильные отрасли — двигателестроение, самолётостроение, ударные системы вооружений.

А вот с электроникой, беспилотными летательными аппаратами, системами управления войсками у нас проблемы.

«СП»: - Россия всё больше будет зависеть от импорта вооружений?

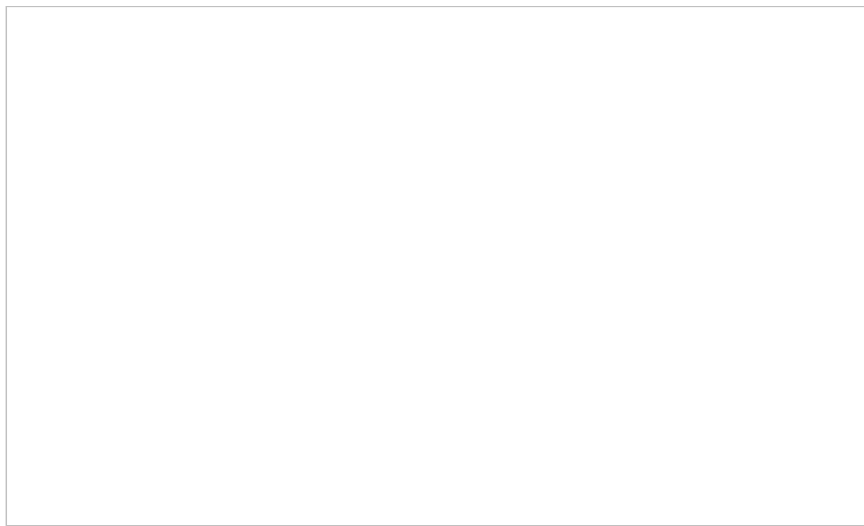
- Сложно сказать. Сегодня существует программа модернизации ВПК, на которую выделено три триллиона рублей. В зависимости от того, в какой степени она будет выполнена, к 2020 году станет ясно, будем ли мы деградировать и дальше, или всё-таки сможем удерживать лидерство по многим направлениям военно-технического производства. В принципе, деньги для решения этой задачи выделены достаточные.

Автор: [Алексей Верховянец](#)
Источник: [Свободная пресса](#) ^[322]08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

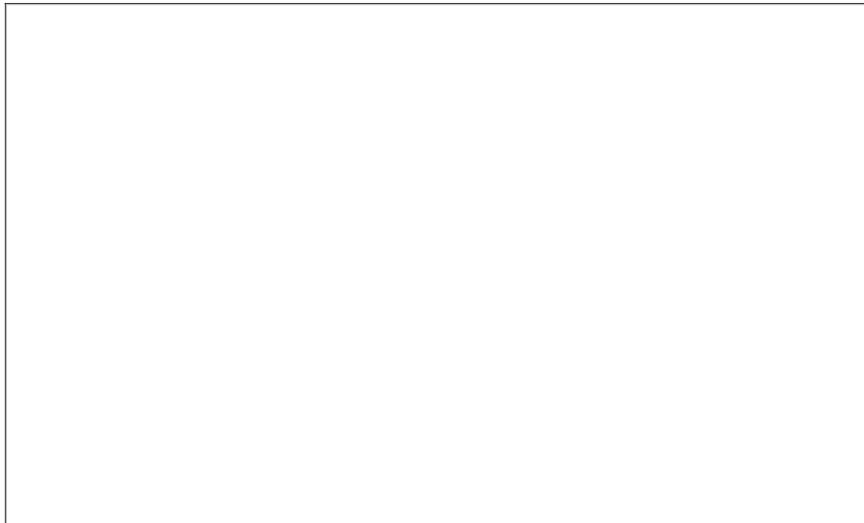
Ссылки:
[Фролов Андрей Львович](#) ^[321]
1 просмотр

[Russia Arms EXPO 2013 IX](#) ^[323]



25 – 28 сентября 2013 года международная выставка вооружения, военной техники и боеприпасов соберет крупнейших участников рынка вооружений для всестороннего обсуждения и наглядной демонстрации самой передовой военной техники.

Цель выставки – оказание содействия в продвижении российской военной техники, вооружения и боеприпасов на внутренний и внешний рынки, расширение круга зарубежных партнеров, демонстрация новейших достижений российских и зарубежных производителей военного оборудования, развитие деловых контактов между производителями и заказчиками военной техники, вооружения и боеприпасов со всего мира.



Russia Arms EXPO 2013 - это:

- крупнейшая международная выставка продукции военного назначения, проводимая под патронажем Правительства Российской Федерации
- демонстрация новейших разработок российских и зарубежных производителей вооружения и военной техники
- насыщенная деловая программа
- уникальные возможности для демонстрации боевых и эксплуатационных возможностей военной техники
- более 400 участников – крупнейших предприятий, конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов, разработчиков и производителей вооружения и военной техники из России, стран ближнего и дальнего зарубежья; представители военных и деловых кругов более чем из 50 стран.

Направления выставки:

- Военная техника
- Вооружение
- Беспилотные летательные аппараты
- Боеприпасы и их составные части. Выстрелы самоходной, полевой, танковой, противотанковой, зенитной, морской и авиационной артиллерии
- Оборудование и средства тылового обеспечения
- Тренажеры и технические средства обучения
- Техника и оборудование железнодорожных войск



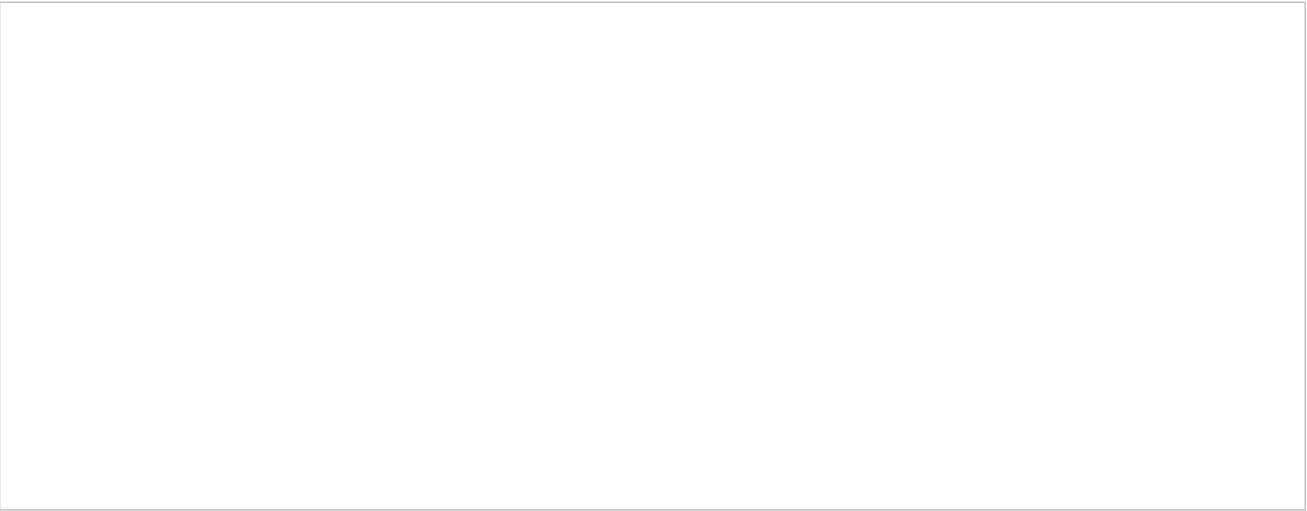
Преимущества выставки:

- Обширные павильоны и открытые демонстрационные площадки
- Демонстрация боевых и эксплуатационных возможностей военной техники на специальных трассах
- с препятствиями
- Демонстрация в реальном времени боевых возможностей вооружения и военной техники по целям, удаленным
- на расстоянии до 50 км с помощью многоканального телевизионного комплекса
- Вододром, вертолетные взлетно-посадочные площадки, тир, огневые позиции

Программа:

Проект программы выставки ^[324]

План территории:



1. Автостоянки
2. Проходная «Северная»
3. VIP Автостоянка
4. VIP Проходная
5. Историческая экспозиция
6. Выставочная площадка №1
7. Выставочная площадка №2
8. Выставочный павильон №1 (конференц-зал, 2 этаж)
9. Выставочный павильон №2 (конференц-зал, 2 этаж)
10. Выставочный павильон №3 (пресс-центр,1 этаж; конференц-зал, 2 этаж)
11. Административный павильон №4 (пресс-центр)

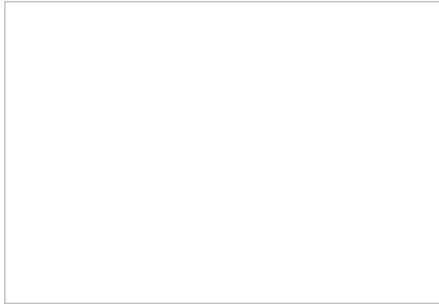
12. Павильон обслуживания №5
13. Трибуна А
14. Трибуна В
15. Трибуна С
16. Трибуна D
17. Смотровая площадка №6
18. Смотровая площадка №5
19. Выставочная площадка №3
20. Выставочная площадка №4
21. Выставочная площадка №5
22. Выставочная площадка №6
23. Выставочная площадка №7 (выставочные железнодорожные пути)
24. Вододром
25. Специальная трасса с препятствиями
26. Технические позиции
27. Стрелковый комплекс
28. Зона показательных стрельб артиллерии и РСЗО
29. Зона показательных стрельб средств ближнего боя
30. Технологический въезд на Выставочный центр
31. Стоянка служебного автотранспорта
32. Линия безопасности
33. Зона отдыха и питания
34. Концертная площадка
35. Сантехнические блоки
36. Вертолетная взлетно-посадочная площадка

Видеопрезентация:

Официальный сайт: rae2013.ru ^[325]

Дата события:
25.09.2013
89 просмотров

Ташкент модернизирует Ми-8 и Ми-24 ^[326]



Узбекистан намерен усовершенствовать парк вертолетов российского производства, доработав их под применение очков ночного видения (ОНВ). Дооснащение может затронуть 16 военно-транспортных Ми-8 и 16 ударных Ми-24, кабины которых будут адаптированы под ОНВ третьего поколения. В ходе Международного авиационно-космического салона 2013 года намечено согласовать конкретные решения. Российская и узбекская стороны сотрудничают в области технического обслуживания и ремонта вертолетной техники российского производства через ООО «Узбекско-российское совместное предприятие «УЗРОСАВИА» (Узбекистан), которое подписало в 2009 году в Москве соответствующее соглашение с холдингом «Вертолеты России». Это соглашение предусматривает координацию деятельности между двумя компаниями по всестороннему сервисному обслуживанию вертолетов российского производства в Узбекистане и других странах Центрально-Азиатского региона. Срок действия договора – пять лет с возможностью пролонгации.

«УЗРОСАВИА» с 1993 года успешно ремонтировало вертолеты Ми-8 и Ми-24. Где будет осуществляться модернизация узбекских вертолетов и адаптация их кабин под ОНВ – в России или Узбекистане, стороны определяют в процессе переговоров. Совместное предприятие создано на основе соглашения между правительствами Республики Узбекистан и Российской Федерации о сотрудничестве в создании и деятельности ООО «Узбекско-российское совместное предприятие «УЗРОСАВИА» от 7 марта 2007 года на базе Чирчикского авиационного ремонтно-механического завода (ЧАРМЗ) – дочернего предприятия ГАО «ТАПОИЧ». Основные виды деятельности СП «УЗРОСАВИА» – ремонт и модернизация вертолетов семейства Ми-8 и Ми-24, производство запчастей, а также ремонт другой техники спецназначения.

Учредителями выступили с узбекской стороны – ЧАРМЗ и ГП «Узмахсусимпэкс», с российской – ОАО «Рособоронэкспорт», ОАО «ОПК «Оборонпром» и ОАО «Новосибирский авиаремонтный завод».

ОНВ предназначены для наблюдения закабинного пространства вертолета в темное время суток с целью обеспечения возможности взлета, пилотирования на предельно малых и малых высотах, поиска и обнаружения объектов, посадки на неосвещенные площадки и проведения спасательных работ. Выполнены в виде двух монокуляров, обеспечивающих стереоскопическое зрение, и имеют регулировки для подгонки к индивидуальным антропометрическим особенностям летчика, что создает комфортность наблюдения и повышает безопасность полетов. Очки устанавливаются на шлем, в частности ЗШ-7В и его модификации.

Источник: [Военно-промышленный курьер](#) ^[327] 08.2013

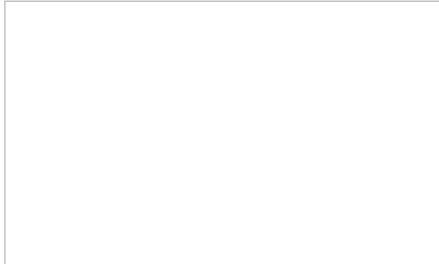
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Россия](#) ^[20]
[Азия](#) ^[31]
[Центральная Азия](#) ^[328]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

64 просмотра

Про китайскую «экспансию» ("Республика KZ", Казахстан) ^[329]



«Соседей не выбирают. С ними надо налаживать добрососедские отношения. Я раньше опасался экспансии китайцев в нашу сторону... сейчас думаю иначе», - пишет читатель в письме в редакцию «Республики». Предлагаем читателям его точку зрения - в продолжение китайской темы в качестве повода для дискуссии.

Соседей не выбирают. С ними надо налаживать добрососедские отношения. Я раньше опасался экспансии китайцев в нашу сторону. Переживал за судьбы казахов в Китае, сейчас думаю иначе

Во-первых, по всей протяженности границы Казахстана с Китаем расположен Или́-Каза́хский автоно́мный о́круг. Этот округ находится в составе СУАР (Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР), численность округа по официальным данным 5 миллионов человек, 2 млн — ханьцы (этнические китайцы), около 2 млн — казахи, остальные — уйгуры, дунгане и монголы. Численность Алматинской области, г. Алматы и ВКО, расположенных на границе с Китаем,

составляет 5 млн.

То есть демографически мы даже в выигрыше, пока есть казахи по ту сторону границы. Тем более казахи Китая намного лучше сохранили свой родной язык, культуру, самосознание, чем некоторые казахи Казахстана. А сравнивать национальное самосознание казахов Китая с российскими казахами вообще не стоит. Разница — небо и земля.

Во-вторых, китайцев гораздо больше интересуют прилегающие к ним малозаселенные заамурские (река Амур географически разделяет Россию и Китай) земли России, расположенные на северо-востоке Китая. По подсчетам демографов 2015 году на Дальнем Востоке России останется всего 4 миллиона человек.

Тем временем по другую сторону границы картина разительно отличается. Из общего населения Китая, составляющего 1,4 миллиарда человек, как минимум 120 миллионов живет в трех провинциях Маньчжурии, которые непосредственно соседствуют с Россией.

Таким образом, в Маньчжурии уже сегодня плотность населения в 62 раза больше, чем на Дальнем Востоке России. Такое огромное несоответствие в численности населения двух соседей не имеет аналогов в мире. И в предстоящие годы разница будет только увеличиваться. Даже при отсутствии иных важных факторов это само по себе может создать серьезную напряженность.

Дальний Восток РФ гораздо более плодороден, насыщен минеральными ресурсами всех видов, включая нефть и газ, и он гораздо ближе к индустриальным перенаселенным центрам Китая, численность китайцев, расположенных на границе с Россией, превышает 120 млн человек. Природа там просто прекрасная, одни уссурийские джунгли для китайцев почти рай, в отличие от безводных пустынь и степей Казахстана. Воды бери — не хочу. Для китайского менталитета наши земли малопригодны для бытия, водных рек практически нет (с точки зрения китайца).

В-третьих, Казахстану и все странам Центральной Азии буфером служит Восточный Туркестан (СУАР), наши братья-тюрки. Думаю, что китайцы по горло сыты мусульманским 30 миллионным населением своего запада (уйгуры, дунгане, казахи и т.д.), им еще 60 миллионная центральноазиатская головная боль не нужна. Гораздо выгоднее и спокойнее арендовать для начала у России плодородные приамурские земли, при хорошем хозяйствовании там припеваючи могут жить до полмиллиарда людей. Тем более что эти земли исторически отнюдь не русские, а натуральные завоевания Российской империи.

Китаю не интересны страны Центральной Азии в плане масштабного заселения. Китай мог бы с легкостью заселить 3-миллионную Монголию, расположенную на севере КНР, но и она ему не нужна. Потому что земли Монголии хоть и богаты природными ресурсами, но там мало воды, климат суровый, степи. Китаю нужен Дальний Восток, Приморский край, Западная Сибирь (эти земли богаты нефтью, газом, алмазами, углем, золотом, ураном, уникальной природой и т.д.).

Из этих соображений я думаю, что китайцам мы (страны Центральной Азии), им (Китаю), нужны как буфер от остального исламского юга и лояльные к Китаю независимые государства. Естественная природная граница у нас есть — горные хребты с всего несколькими проходами. Так что бояться Китая неразумно. С соседями надо сотрудничать, не забывая при этом свои национальные интересы.

Автор: Газиз Тортбаев
Оригинал публикации: [Республика.kz](#) ^[330]
Источник: [inosmi.ru](#) ^[331] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
[Люди](#) ^[332]
Раздел: [Геополитика](#) ^[7]
[Азия](#) ^[31]
[Центральная Азия](#) ^[328]
[Китай](#) ^[32]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Политическая](#) ^[36]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
74 просмотра

Миссия в одну сторону: одноразовые БПЛА занимают свое место на поле боя. Часть 1 ^[333]

Опубликовано 28.08.2013 06:41 пользователем lu2k1

В настоящее время появляются дешевые, расходуемые (однократного применения) летательные аппараты являющиеся привлекательным средством получения мгновенной оперативной картинки и расширения возможностей тех платформ, которые могут оснащаться различными дополнительными системами. В статье, опубликованной на сайте Janes.com и переведенной Вячеславом Мерзляковым, рассматриваются

некоторые технические проблемы и подходы при разработке таких аппаратов.

Имена Predator, Reaper и Global Hawk всегда на слуху, среди всего разнообразия беспилотных авиационных комплексов (БАК) им уделяется очень много внимания, но они представляют собой лишь одно из направлений развития этих систем, которое начало активно развиваться примерно в последние 10 лет.

Признание преимуществ, которые предоставляют беспилотные системы, быстро сводится к перечислению заслуг небольших БАК, созданных для поддержки войск на земле, обеспечения наблюдения за конвоями и данными ближней разведки для пеших патрулей и выполнения ряда других задач. Действительно, небольшие системы или малые БАК представляют собой самую большую долю всех беспилотных аппаратов стоящих на вооружении. Одни только американские военные закупили тысячи таких систем для своих вооруженных сил, среди которых БПЛА

Raven от AeroVironment проявил себя как неотъемлемый компонент многих военных операций в Афганистане.

Хотя малые БАК практически представляют собой нижнюю часть спектра тех беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), которые относительно быстро развертываются и просты в работе, существует растущее понимание того, что даже меньшие по размерам, менее дорогие и более простые в эксплуатации системы могут быть полезны в нынешнем и будущем боевом пространстве. Одноразовые системы, которые могут переноситься в больших количествах и обслуживаться персоналом с минимальным уровнем обучения, являются в этом случае весьма заманчивым предложением. Даже Raven и его семейство необходимо перед полетом собирать, а весь комплекс (в зависимости от конфигурации) может стать обременительной ношей для развернутых пеших патрулей. Действительно, зачастую управление подобными аппаратами осуществляется с транспортных средств или опорных баз, а не личным составом патруля.

Войска развернутые на земле более всего подвержены риску и БАКи доказали свою значимость в обеспечении личного состава разведывательными данными и даже непосредственной авиационной поддержкой. Впрочем, эти комплексы зачастую не являются штатными средствами подразделения и, следовательно, не так уж и легкодоступны «по требованию».

В ряде компаний поняли, как необходима возможность мгновенного доступа к разведывательным данным для передовых подразделений, например получение изображений в реальном времени. Хотя вышеупомянутый Raven и подобные системы могут обеспечить эти возможности, передовые подразделения и специальные силы обычно очень мобильны и действуют в динамичной окружающей обстановке, где они не могут в полной мере работать с малыми БАК. Здесь сразу встанут вопросы возвращения летательного аппарата, физическая нагрузка на личный состав и ограничение мобильности подразделения.

Недорогие решения

Идея БПЛА, который достаточно дешев, чтобы быть расходным и достаточно прост, чтобы для его работы не нужны были специально обученные операторы, весьма привлекательна. Одной из компаний работающих в этом направлении является израильская Uvision, которая разработала здесь свое решение. Впрочем, несмотря на то, что эти системы могут быть относительно недорогими, их разработка является далеко не тривиальной задачей.

«Первостепенная задача – создать конструкцию, которую можно производить в больших количествах и по такой стоимости, чтобы пользователь смог получить реальные преимущества... поскольку наша система однократного применения, мы сделали всё возможное, чтобы максимально удешевить этот проект», сказал Амит Мораг, вице-президент по развитию бизнеса в компании Uvision.

Компания Uvision решила эту задачу, создав Hero 30, (прежнее обозначение Wasp) переносную ранцевую систему массой 3 кг, которая укладывается в контейнер и запускается с помощью пиротехнического заряда. При покидании контейнера из корпуса аппарата в крестообразную конфигурацию расправляются восемь крыльев, четыре больших крыла с размахом 67 см в средней части и четыре ближе к хвостовой части; два электродвигателя (один внутри другого) вращают винты в противоположные стороны. Аппарат имеет полезную грузоподъемность 1 кг, в его носовой части, в универсальном подвесе установлены электронно-оптическая и инфракрасная камеры.

Управление аппаратом осуществляется с ручной панели, с помощью средств связи в пределах прямой видимости радиус его действия равняется 10 милям. Стандартный диапазон скоростей аппарата составляет от 40 до 100 узлов, а продолжительность полета 30 минут.

Мораг сказал, что для подобной системы эффективность и простота в работе – это самое главное, добавив, что получение этих неотъемлемых качеств является непростой задачей: «Машина должна быть максимально простой в эксплуатации, авионика, управление полетом, навигация, всё должно быть очень и очень продвинуто. Когда мы говорим 'простое' решение, то конечно же это очень продвинутое решение с технологической точки зрения и всё это для того, чтобы сделать его очень простым с точки зрения оператора».

Летательный аппарат отличается несколькими высокоуровневыми режимами работы для того, чтобы позволить пользователю сконцентрироваться на изображении с платформы, а не на текущем полете. Например, автопилот сконфигурирован таким образом, что он постоянно корректирует положение аппарата с целью предоставления оператору наилучшего обзора района или цели.

При разработке Hero 30 должен был быть решен ряд других технических вопросов и здесь Мораг пояснил: «Касательно технологии мы должны были сделать несколько вещей. Во-первых, мы хотели высокоманевренную платформу и поэтому пришли к крестообразной конфигурации. Она может летать на очень высоких скоростях, а также маневрировать в очень ограниченном воздушном пространстве; но здесь недостаток состоит в том, что мы не имеем ту аэродинамическую эффективность, которую имеем у привычного летательного аппарата с крыльями. Поэтому одной из задач было получить аэродинамическую крестообразную конфигурацию, которая эффективна с точки зрения барражирования, круизной и форсажной скорости. Другой задачей была миниатюризация всей авионики и аппаратуры до очень небольших физических размеров, объема и массы. Еще одной проблемой было энергопотребление и баланс между емкостью батарей и необходимой энергией, а поскольку это электрическая платформа мы должны найти самую современную технологию аккумулирования энергии доступную на сегодня, а также самые эффективные электродвигатели».

UVision работала стремя компаниями и сторонним экспертами по разработке и оптимизации бортовой аппаратуры с упором на небольшие, стабилизированные решения, которые могли бы обеспечить хорошее качество видеосигнала. На сегодняшний день можно выбирать между только дневной видеокамерой или дневной/ночной видеокамерой, хотя определяющим фактором при выборе аппаратуры является ее стоимость.

Мораг сказал, что компания разрабатывала свой БПЛА в соответствии с концепцией масштабируемости и сейчас проверяются различные размеры и варианты. Он также добавил, что у системы есть потенциал сбрасывания с борта воздушного судна, но эту концепцию еще нужно проверить.

На данный момент прошли пять этапов летных испытаний, каждый для проверки разных аспектов системы. Аппарат вызвал значительный интерес касательно и полезной нагрузки и летных характеристик. Комплекс готов к производству и уже был поставлен неназванному покупателю.

Если подробности о применении Hero 30 не раскрываются, то по системе Switchblade от компании AeroVironment можно сказать вполне определенно, что она уже поступила на вооружение. БПЛА Switchblade (первые два фото) был разработан изначально исследовательской лабораторией ВВС США для применения специальными силами.

Платформа представляет собой барражирующий миниатюрный боеприпас прямой наводки, но она может конфигурироваться и на большую продолжительность полета для работы в качестве разведывательного средства. Сообщается о продолжительности полета 15 - 20 минут (в зависимости от конфигурации) и дальности действия примерно 10 км; он создан летать на высоте 500 футов над поверхностью, но имеет потолок примерно 15000 футов над уровнем моря.

Switchblade по размерам аналогичен 60-мм минометному выстрелу и запускается из одноразовой пусковой трубы; полностью весь комплекс (сам аппарат, пусковая установка и транспортировочный мешок) весит около 2,5 кг. Как правило, он летит со скоростью 55 – 80 узлов по сигналам GPS или в режиме ручного управления и имеет установленную в носовой части электронно-оптическую камеру. Цветное видео по радиоканалу передается на дисплей блока наземного контроля AeroVironment, который также может управлять БПЛА Raven, Wasp и Puma. Аппарат Switchblade оборудован боковыми камерами и опционально может оборудоваться тепловизионной камерой.

Стив Гитлин, вице-президент по маркетинговой стратегии и коммуникациям в AeroVironment, рассказал о некоторых трудных задачах возникших при разработке системы: «Ее возможности требуют объединения различных технологий так, чтобы выдержать высокие перегрузки при пуске, получить высокоскоростной контроль, а также обеспечить высокоточное и высокоскоростное слежение».

Гитлин полагает, что есть определенный спектр задач для аппаратов подобных Switchblade: «Сочетание транспортабельности, быстрого развертывания, высокой точности и удержание взгляда на цели делают Switchblade уникальным и ценным средством, когда можно положить воздушную мощь в рюкзак для защиты спешенных сил и задействовать подразделение в качестве стратегической силы, не говоря уже о многочисленных режимах развертывания». Далее он добавил: «сравнительная экономическая эффективность делает Switchblade ценным решением по защите своих сил, которое позволяет более дорогие решения, например ударные вертолеты, развертывать в задачах, которые могут быть решены только с применением этих средств».

Альтернативный подход в области проектов одноразовых БПЛА представляет собой Skate от компании Aurora Flight Sciences. Легкая переносная система ручного запуска может относительно продолжительное время летать на маломощном электродвигателе, а также имеет возможность работать автономно. Хотя возможно возвращение аппарата, но он с самого начала создавался достаточно дешевым, чтобы его можно было считать одноразовым. Skate изготавливается из пенополистирола и весит менее 1 кг. Аппарат по существу представляет собой прямоугольное «летающее крыло» с размахом 61 см и длиной 48 см, которое имеет рулевые поверхности и два вертикальных стабилизатора. Аппарат может нести на борту устройство массой 200 грамм, которое можно ставить и снимать в полевых условиях, в настоящее время это могут быть дневные и инфракрасные камеры, а также пользовательские системы.

Skate имеет сдвоенные независимо шарнирно-сочлененные электродвигатели, которые вращают двухлопастные винты и позволяют самолету плавно переходить с вертикального полета в горизонтальный. Они также предназначены для повышения маневренности и увеличения продолжительности полета, последнее достигается благодаря способности совмещать функциональность вертикального взлета и посадки с типичным полетом «неподвижного крыла».

С всенаправленной антенной дальность полета БПЛА составляет 3 км, но она повышается до 5 км с направленной системой. С опциональным комплектом один час полета Skate увеличивается до полутора часов. Типичная высота полета составляет 400 футов и максимальный потолок 13000 футов над уровнем моря. БПЛА контролируется посредством ручного блока управления с видеодисплеем, он может работать в режиме ручного управления или в режиме навигации по контрольным точкам GPS.

Автор: Вячеслав Мерзляков

Источник: [ОРУЖИЕ РОССИИ](#) ^[334] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

[Азия](#) ^[31]

[Передняя Азия](#) ^[69]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

СМИ Финляндии: Давайте учить русский язык [335]

Опубликовано 28.08.2013 06:50 пользователем lu2k1

Россия считает необходимым провести независимое расследование газовой атаки, сообщили ведущие СМИ (YLE, 23.08, Iltä-Sanomat, 23.08; Aamulehti, 23.08). Издания подчеркнули, что Сергей Лавров и госсекретарь США Джон Керри, обсуждая ситуацию в Сирии в ходе телефонного разговора, пришли к согласию о необходимости объективного расследования обвинений в применении химического оружия в пригороде Дамаска. Журналисты также отметили, что Россия призвала правительство Сирии сотрудничать с экспертами ООН по химическим вооружениям.

Крупная финская газета (Iltalehti, 24.08) опубликовала статью, в которой исполнительный директор Института международных отношений Мика Аалтола оценивает международную ситуацию вокруг Сирии. Аалтола пишет, что возможность Соединенных Штатов начать военные действия в Сирии без разрешения Совета Безопасности ООН все время нарастает. Барак Обама ранее предупреждал, что использование сирийским правительством химического оружия в ходе гражданской войны изменит обстановку и будет означать пересечение «красной черты», которая повлечет за собой действия со стороны США и НАТО. В свою очередь, министр обороны США Чак Хагел сообщил, что Обама обратился в его министерство для разработки различных вариантов, если потребуются начать военные действия. Аалтола проводит параллель событий в Сирии с событиями в Косово, только в данном случае есть одно исключение - Россия не позволяет начинать военных действий.

В северной Финляндии растет популярность русского языка, отметила ведущая финская газета (YLE, 23.08) в позитивном ключе. Автор написал, что еще пару лет назад в школах региона не хватало желающих для того, чтобы сформировать группы по изучению русского языка, сейчас же в школах рекордное количество учеников младших классов добровольно начинают учить русский язык. Журналист привел слова ученика пятого класса школы Лохтая в Кайнуу Пекки Хаверинена, который пояснил свой интерес к этому языку: «Хочу получить хорошую работу, когда буду взрослым. Я буду водителем грузовика. Поэтому мне полезно знать русский язык». Веера Яяскеляйнен, ученица той же школы, считает, что русский язык весьма мелодичен.

24 августа президенту Финляндии Саули Ниинистё исполнилось 65 лет, сообщила финская пресса (YLE, 24.08, Iltalehti, 24.08, Keskisuomalainen, 24.08). Во всех материалах отмечалось, что в день рождения ему вручили степень почетного доктора Университета Ювяскюля. Автор Iltalehti сообщил, что президент РФ Владимир Путин направил свои поздравления президенту Саули Ниинистё. Приводятся поздравительные слова Президента РФ: «Я ценю Ваш искренний настрой на укрепление добрососедских отношений, развитие сотрудничества между нашими странами. Убежден, что дальнейшее наращивание взаимовыгодных российско-финляндских связей в полной мере отвечает интересам наших народов».

Финские компании заинтересованы в инвестировании в строительный рынок России, оптимистично написали финские СМИ (YLE, 24.08). Автор YLE привел слова исполнительного директора SRV Юкки Хиенонена, строительная фирма которого значительно расширила свою деятельность на российском рынке: «Несмотря на сокращение объемов розничной торговли, в России существует спрос на торговые центры. Рынок розничной торговли России пока не очень развит. Есть потребность в более качественных торговых центрах. Именно такие мы и строим».

Шоколад стал средством давления России на Украину, в информационном ключе написали финские газеты (Turun Sanomat, 25.08, Helsingin sanomat, 25.08). Автор Turun Sanomat процитировал директора по исследованиям Александровского института Маркку Кангаспуру, который прокомментировал данную ситуацию следующими словами: «Россия ввела запрет на популярный украинский шоколад Roshen по причине несоответствия стандартам качества РФ. Тем самым Россия хочет показать Украине, как могут складываться их отношения, если она не присоединится к Таможенному союзу».

Кангаспуру также приводит обобщенное мнение экономических аналитиков, которые считают, что украинская продукция не конкурентоспособна на рынке ЕС, в то время как товары стран ЕС могут потеснить украинские на внутреннем рынке. В статье приводятся еще несколько мнений представителей различных организаций и общественности Украины по вопросу вступления Украины в ЕС.

Источник: inosmi.ru [336] 08.2013

Язык: [русский](#) [3]

Дата: [август 2013](#) [4]

Теги: [Новости](#) [5]

[Аналитика](#) [14]

Раздел: [Россия](#) [20]

Проблематика: [Проблематика](#) [10]

[Политическая](#) [36]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

77 просмотров

BBC России в 2013 году получают три летающих радара ^[337]

Опубликовано 28.08.2013 07:00 пользователем lu2k1

	<p>Министерство обороны России в 2013 году получит три модернизированных самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления А-50У. Об этом, как сообщает РИА Новости, в ходе авиасалона МАКС-2013 заявил заместитель генерального конструктора концерна «Вега» Вартан Шахгеданов. По его словам, два таких самолета уже поставлены ВВС России; третий будет передан до конца текущего года.</p> <p>По словам Шахгеданова, «Вега» ожидает подписания контракта на модернизацию четвертого самолета А-50 до версии А-50У. В настоящее время на вооружении ВВС России стоят 22 самолета ДРЛОиУ А-50, построенных еще при СССР. Основным отличием А-50У от А-50 является цифровая аппаратура, разработанная концерном «Вега». Она позволяет обнаруживать и сопровождать цели, наводить на них средства поражения и тщательнее контролировать радиолокационную обстановку.</p> <p>Поставка первого модернизированного самолета ДРЛОиУ ВВС России по отдельному контракту состоялась в декабре 2012 года. Министерство обороны России сообщило тогда, что на А-50У установлены новые вычислительные базы в улучшенные станции спутниковой связи. Воздушный комплекс способен обнаруживать различные типы целей, включая вертолеты, крылатые ракеты и сверхзвуковые летательные аппараты.</p> <p>Производством А-50 занимается Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева. Самолет способен совершать полеты на скорости до 800 километров в час на расстоянии до 7,5 тысячи километров. Он может обнаруживать различные типы воздушных и наземных целей на дальности до 650 и 300 километров соответственно. При этом оборудование А-50 обеспечивает сопровождение до 300 целей.</p>
--	--

Источник: [lenta.ru](#) ^[338] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
75 просмотров

В Алабино пройдет конкурс «Воин Содружества» ^[339]

Опубликовано 28.08.2013 07:11 пользователем lu2k1

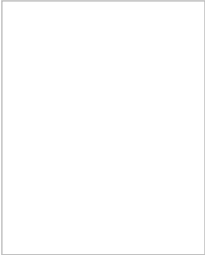
	<p>27 августа в Алабино состоится торжественное открытие первого этапа международного конкурса военно-профессионального мастерства военнослужащих дружественных армий «Воин Содружества» среди солдат, матросов, сержантов и старшин, проходящих военную службу по контракту в вооруженных силах государств–участников СНГ, сообщает пресс-служба Минобороны РФ.</p> <p>В нынешнем году участие в первом этапе Конкурса принимают команды от всех военных округов ВС РФ, РВСН, ВДВ, ВВКО, 12 ГУ МО.</p> <p>Программа Конкурса рассчитана на 4 дня и включает в себя военно-спортивное состязание «Атлет», выявление победителей по предметам боевой подготовки «Профессионал» и «Снайпер», а также интеллектуальный тур.</p> <p>30 августа в Культурном центре Вооруженных Сил Российской Федерации пройдет церемония награждения победителей по итогам всех испытаний первого этапа конкурса «Воин Содружества», а также будут определены шесть финалистов для участия в соревнованиях с военнослужащими вооруженных сил государств–участников СНГ.</p> <p>Международный конкурс военно-профессионального мастерства военнослужащих дружественных армий «Воин Содружества» проводится ежегодно с 2009 года по решению Совета министров обороны государств–участников СНГ и в соответствии с планами двустороннего сотрудничества между Министерством обороны Российской Федерации и министерствами обороны государств–участников СНГ.</p>
--	--

Источник: Военно-промышленный курьер ^[340] 08.2013

Язык: русский ^[3]
Дата: август 2013 ^[4]
Теги: Новости ^[5]
Вооруженные силы ^[19]
Раздел: Россия ^[20]
Проблематика: Проблематика ^[10]
Военно-политическая ^[16]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
1 просмотр

Высокое искусство ^[341]

Опубликовано 28.08.2013 10:48 пользователем lu2k1



В 2013 году банк ВТБ выступает генеральным спонсором Международного авиационно-космического салона в г. Жуковском. МАКСу в этом году исполняется 20 лет. Воздушный праздник в российском небе неизменно пользуется огромной популярностью. Но чего стоит организовать небесное представление для сотен тысяч зрителей? Об этом корреспонденту VTBRussia.ru рассказал генеральный директор ОАО «Авиасалон» Александр Федорович Елизаров. ^[342]

– Приоткройте нам тайну, пожалуйста: как осуществляется финансирование МАКСа, какова спонсорская составляющая проекта?

– Проект коммерческий, бюджетного финансирования у нас нет. Есть лишь незначительная компенсация по топливу военно-воздушным силам – и все. Основные источники средств – сдача в аренду выставочных площадей, шале и офисов, билетная программа и взнос спонсоров. И хотя доля спонсоров в целом вряд ли превысит 5% от бюджета мероприятия, их вклад очень ценен. Мы благодарны банку ВТБ, который выступил генеральным спонсором МАКС-2013. Это большое подспорье.

– МАКС – прибыльное дело?

– Некоторые журналисты перемножают число посетителей на цену билетов, и у них складывается мнение, что салон приносит большой доход. При этом они совершенно забывают о гигантских расходах. Возьмем, к примеру, аэродром «Раменское»: денег на его содержание выделяют немного и поддерживать его в надлежащем состоянии невозможно. Для каждого МАКСа нам приходится заново ремонтировать взлетно-посадочную полосу, а ведь это уникальная – крупнейшая полоса в Европе: 5,4 км длиной! На нее можно посадить любой летательный аппарат, включая «Буран». Но со временем швы толстенных бетонных плит потихонечку расходятся. А для того, чтобы здесь взлетали пилотажные группы, необходима вся ширина полосы – 80 м. Поэтому возникает необходимость приводить в порядок полосу на всю ширину. Для полетов одиночных ЛА этого не нужно, а перед МАКС приходится этим заниматься. Кроме того, весь город Жуковский, дома и дороги, которые видят посетители салона, надо привести в достойное состояние. Чтобы не стыдно было перед гостями авиашоу. Отдельная статья расходов – страхование ответственности третьих лиц: всех пилотажных групп, летчиков, журналистов, территории. Все это тоже зачастую делается за счет ОАО «Авиасалон».

Разбор полетов

– Сколько человек занято в обслуживании МАКСа?

– Если посчитать, сколько людей мы нанимаем в дни проведения салона, не одна тысяча получится. Только из МВД 3500-3600 сотрудников, еще около полутысячи волонтеров, столько же ЧОПовцев. Прибавьте сюда людей, которые круглосуточно занимаются обеспечением питания, медицинским обслуживанием, уборкой и вывозом мусора. На МАКСе присутствуют сотрудники МЧС, ФСБ, даже войска. Наша первоочередная задача – посетители, конечно. Но тех, кто обслуживает мероприятие, тоже нельзя забывать – их необходимо накормить и напоить. И это опять же все за счет ОАО «Авиасалон», так как в бюджетах МВД и ФСБ эти расходы не предусмотрены. А ведь персоналу приходится работать в непростых условиях – целый день на жаре. Служебным собакам и лошадям плохо становилось, не то что людям, до обмороков доходило. В 5-6 утра мы уже на ногах, а заканчиваем только к полуночи. Часика 3-4 поспишь – и снова в поле. Но и чувство удовлетворения появляется: для людей делаем прекрасный праздник.

– МАКС, наверное, самое массовое мероприятие на территории России?

– Точнее, одно из самых массовых патриотических мероприятий. Когда летает настоящий ас Сергей Богдан ^[160] на Т-50 – это надо видеть! Молодой красивый русский парень, скромный невероятно, но летает как бог. Заслуженный летчик, герой России, говорят, что в мире мало кто с ним может сравниться.

– На авиасалоне в Ле-Бурже в этом году были заключены контракты на 180 млрд. долларов. Сможет ли МАКС когда-нибудь приблизиться к этой цифре?

– Не стоит сравнивать МАКС и Ле-Бурже, хотя в 2011 году мы заключили опционов и договоров на 16 млрд. долларов. Но МАКС – это, в первую очередь, зрелищная программа, которой нет нигде. А вот бизнес-программа – это Ле-Бурже, Англия, Германия. Там другая структура мероприятий: огромные контракты при довольно средненькой летной программе. Когда наши летчики в этом году в Ле-Бурже показали Су-35 – все стоя аплодировали. А у нас такое мастерство демонстрируется все 6 дней!

– Расскажите о летной программе МАКС-2013?

– «Русские витязи» и «Соколы России» на Су-27, «Стрижи» на МиГ-29 и «Беркуты» на Ми-28. ДОСААФовская пилотажная группа «Русь» летает на L-39, группа «Первый полет» – на Як-52. Прилетят «Балтийские пчелы» из Латвии. Впервые участвует и пилотажная группа ВВС Китая «1-е августа» на J-10. Французская группа Patrouille de France участвует в МАКСе каждый год. В демонстрационных полетах мы увидим французский Rafale, A-380, швейцарцы показали F/A-18, посетители МАКС увидят два Boeing – 787 и 747. Украшением программы станет, конечно, пилотаж Су-34 и Су-35, а ее «гвоздем» – Т-50. Вообще, традиционно летная программа очень насыщенная, этим и отличается МАКС. Наши пилотажные группы летают на тяжелых истребителях. Когда у нас проходит имитация ближнего боя – это вообще не для слабонервных. Просто уникальная программа! Она обуславливается еще и возможностями ЛИИ им. Громова. Все остальные салоны проходят, как правило, на гражданских аэродромах, где летные зоны ограничены. Поэтому такого пилотажа вы нигде больше не увидите.

– Как удалось привлечь на авиасалон китайцев?

– Это была их инициатива и их желание. Китайцы пошли по нашему пути: боевые самолеты в пилотажной группе. Только мы и они такое делаем. Конечно, им захотелось себя показать. Бондарев Виктор Николаевич, главноком ВВС, был на авиасалоне в Китае и пригласил их для развития добрососедских отношений. По мнению наших летчиков, они летают хорошо, стройно, дисциплинированно, но по уровню исполнения к нам пока не могут приблизиться, так же, как и по техническим характеристикам самолета.

На МАКСе всегда аншлаг

– Почему сроки проведения МАКСа в этом году сдвинули на конец августа?

– Это связано с периодами отпусков в России и в других странах. Так, к примеру, на Западе август – традиционное время отпусков. А поскольку мы стремимся развить деловую международную составляющую МАКСа, этот фактор важно учитывать. Что касается публики, то этот организационный момент вряд ли доставил кому-то неудобства. На МАКСе всегда аншлаг.

– В СМИ часто высказывают критические мнения по поводу уровня организации МАКС...

– С открытием салона нас традиционно начинают ругать, причем, в основном, свои, русские журналисты. Иностранцы же, которые бывали на авиационно-космических салонах в других странах, напротив отмечают, что уровень организации и проведения у МАКС значительно выше. Лично я бывал и на Олимпиадах, и на авиационно-космических салонах. И считаю, что в нашей стране внимание к организации массовых мероприятий уделяется намного больше, чем в любой другой. Территория у нас обустроена однозначно лучше.

– Но люди, бывает, жалуются на большие очереди в досмотровых зонах...

– Что значит «большая очередь»? Сколько времени уходит, чтобы попасть на стадион «Лужники» на футбол? Час-полтора на это может уйти. А у нас 120 тыс. надо привезти до обеда и 120 тыс. вывезти после него. Понятны масштабы операции? Досмотровые мероприятия – такие же, как везде. Полчаса в таких обстоятельствах совсем немного. Просто посетителям стоит это время иметь в виду. Да, бывали ситуации как в 2011 году: пошел сильнейший ливень в воскресенье. И, естественно, под дождем даже 10 минут – это много. Нам пришлось дополнительные столы для досмотра расставлять, людей с детьми пропускать без очереди.

– Жалуются и на дороговизну напитков и еды. Кто регулирует цены?

– Мы регулируем. В целом цены разумные, но привезти продукты в поле, торговать в поле – это существенные дополнительные затраты. Доставка, обустройство, дополнительная электроэнергия – причин удорожания много. Отвезти обратно, если что-то не продал, – тоже расходы. Конечно, люди боятся, понимают: привезешь лишнего – пропадет. И все риски и накладные расходы закладывают в стоимость. Но мы стараемся улучшать условия для посетителей. В этом году убрали «Шанхай», как мы его называли, – шашлычные на земле. Из-за антисанитарии, прежде всего. Зато обустроенных точек питания и лотков, где можно мороженое купить, станет больше.

– Еще одна постоянная претензия – пробки на дорогах. Перед открытием МАКСа закончили строительство новой эстакады на въезде в Жуковский. Это облегчило ситуацию?

– Конечно, стало лучше. Была всего одна дорога через город, теперь их несколько. Но тут надо понимать: в Москве и Московской области и без всяких мероприятий пробки огромные, по 4-5 часов люди стоят. В общем-то, пробки одинаковые что в обычные выходные, что во время проведения МАКСа.

– РЖД делает специальное расписание электричек под МАКС?

– По нашей просьбе РЖД увеличивает количество электричек. Но сокращать временной интервал между поездами при доставке на МАКС смысла нет: люди не успеют выйти с платформы и сесть в автобус. Возможна давка. Представьте: прибывает 12 вагонов, в каждом – человек 300-400. В один автобус помещается максимум 150 человек. Вот и посчитайте, сколько надо автобусов одновременно отправить и сколько людей оперативно в них посадить. Это самый сложный элемент – доставка к месту проведения. На территории уже проще, люди расходятся – и все. Зато при

выезде — да, имеет смысл увеличивать количество электричек. До часа-двух дня люди приезжают, а с трех начинается отток. Под эти пики, конечно, и подстраивается как железная дорога, так и автобусы. В этом году доставку удалось провести в штатном режиме, без особенных нареканий со стороны посетителей салона.

– Взлетная полоса расположена так, что наблюдать летную программу мешает солнце. Будут ли когда-нибудь трибуны установлены на другой стороне полосы?

– Об этом давно мечтают, причем и зрители, и мы, организаторы шоу. Но с той стороны нет, к сожалению, места, только узкая полоса земли и Москва-река. Мы смогли разместить там платформу для фото- и видеосъемок. Но чтобы туда добраться от выставочного комплекса, придется проехать пять километров. Кроме того, это закрытая для массового посещения территория, над которой самолеты делают виражи. Неслучайно всех, кого туда доставляют, мы страхуем. Билеты на платформу мы продаем не только для СМИ, но и для обычных посетителей. В этом году они стоят 11 тысяч рублей. Разумеется, количество билетов на медиaplatformу ограничено. Так что большинство зрителей смотрят и, видимо, дальше будут смотреть летную программу с привычного ракурса. К слову, так наблюдает авиашоу и Президент Российской Федерации Владимир Путин. Многим знакомо его фото в очках, где он глаза прикрывает ладонью. И ведь не жалуется...

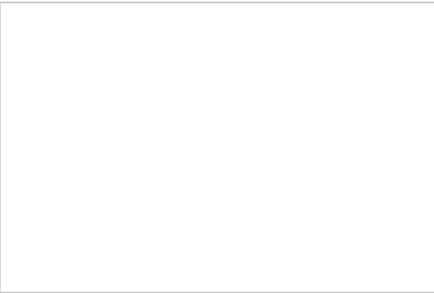
Автор: [Леонид Ситник](#)
Источник: [ВТБ — России](#) ^[343]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Реклама](#) ^[296]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-политическая](#) ^[16]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Елизаров Александр Федорович](#) ^[342]
[Богдан Сергей Леонидович](#) ^[160]
155 просмотров

[Американцы испытали речного робота](#) ^[344]

Опубликовано 28.08.2013 15:01 пользователем lu2k3



Американская компания Swiftships Shipbuilders провела испытания прототипа надводного робота, способного выполнять различные типы задач в реках, сообщает NavyTimes. Разработка аппарата ведется в рамках проекта Anaconda. Как ожидается, создание робота завершится в течение ближайших 18 месяцев. Речного робота можно будет использовать для наблюдения, доставки боеприпасов и провизии, а также эвакуации военных.

Anaconda сможет действовать в трех режимах. В первом, управление роботом будет осуществляться человеком, находящимся на борту, во втором — дистанционно, а в третьем — робот будет действовать полностью автономно. В последнем случае, в программу Anaconda будут закладываться начальная и конечная точки маршрута, а аппарат уже будет прокладывать маршрут по реке самостоятельно с учетом всех обнаруживаемых препятствий.

Не исключено, что если американские военные заинтересуются разработкой, на нее может быть установлено и вооружение. Длина аппарата составляет 10,7 метра, а ширина — 2,4 метра. К месту боевых действий речной робот может быть доставлен грузовиком, транспортным вертолетом типа CH-47 Chinook или сброшен с транспортного самолета на парашюте. В перспективе разработчик намерен доработать Anaconda, чтобы аппарат мог самостоятельно на любом типе местности выгружаться или загружаться в грузовой автомобиль.

Испытания Anaconda проводились в апреле 2013 года во время учения Emerald Warrior в Марианне штата Флорида. Испытания были признаны успешными. По словам капитан-лейтенанта Лигии Коэна (Ligia Cohen), представителя сил специальных операций США, военные пока не планируют принимать новых речных роботов на вооружение.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[345]
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Америка](#) ^[164]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
58 просмотров

Точки пересечения России и Китая в борьбе с новыми вызовами и угрозами ^[346]

Опубликовано 28.08.2013 15:19 пользователем DSalyukov

Одной из особенностей нынешней ситуации в мире является рост неопределенности вокруг Китая. Его усиление в различных сферах требует внимания и учета и с российской стороны. Россия для Китая во многом остается «ресурсным объектом». При этом нельзя исключать появления в России и Китае «нового мышления» по отношению друг к другу. В том, что касается Китая, с его стороны, по всей вероятности, будет проявляться стремление быть «глобализированным» в условиях сохранения собственной самобытности.

Все эти тенденции будут побуждать Россию и Китай к тому, чтобы путем наращивания цивилизационных обменов (наука, образование, высшая школа, молодежь, спорт, литература, искусство и т.п.) преодолевать ситуацию, при которой в российско-китайских отношениях «наверху тепло, а внизу прохладно».

Недавний визит в Калифорнию председателя КНР Си Цзиньпина и его встреча там с президентом США Б. Обамой заставляет задуматься о феномене выхода на первый план такой проблемы современности, как кибервойна, одной из целей которой является установление информационной диктатуры. В международном экспертном сообществе нарастает нервозность по поводу взлома компьютеров китайскими хакерами. По свидетельству газеты «Вашингтон пост», им удастся проникать в электронную базу министерства обороны США. С другой стороны, если верить разоблачениям, сделанным бывшим сотрудником Агентства национальной безопасности США Э. Сноуденом, Америка занимается практически тем же самым. Причем еще большой вопрос, кто же из них впереди. У китайской стороны, судя по данным американских СМИ, в руках оказались планы комплексов ПВО «Пэтриот», чертежи истребителей F-18, данные по вертолетам УН-60 «Блэк Хок». Дошло до того, что месяц назад китайскими хакерами были похищены разработки американских космических роботов. Напрашивается вывод о том, что наступает эпоха тотального компьютерного технологического шпионажа. В связи с этим для России все более актуальным становится вопрос о ее отношении к кибервойнам с учетом ее стратегического партнерства с Китаем.

Еще одной «новой» угрозой, актуальной как для России, так и для Китая, является угроза ваххабизма и радикального ислама. По данным международных экспертов, ваххабитская активность отмечается уже в 55 регионах РФ. Практически не контролируется участок афгано-таджикской границы протяженностью в 861 км, который проходит по высокогорным районам Памира (источник: заявление С.Багдасарова в интервью телеканалу «Россия-1»). Речь идет о контингенте численностью порядка 1,5 тыс. боевиков. С учетом безвизового режима у России с Таджикистаном российская территория удобна для инфильтрации исламистов.

При этом речь идет об исламизме радикального толка, который возводит в абсолют идею решения любых проблем путем применения шариатских судов при отрицании светских законов. Таким образом, власти России (как и Китая) сталкиваются с вызовом, на который адекватного ответа пока не выработано.

Всевозможные идеи относительно диалога с ваххабитами представляются иллюзорными ввиду радикалистских философских постулатов, логика которых сводится к тому, что попытки подобного диалога – проявление слабости. В данном контексте для Китая и для России все более актуальной становится проблематика, связанная с профилактикой радикализма.

Как показывает практика сегодняшнего дня, потенциал Региональной антитеррористической структуры (РАТЦ) ШОС в этом плане пока раскрыт далеко не полностью. Видимо, наступают времена, когда России и Китаю предстоит найти собственную двустороннюю модель эффективного противодействия надвигающейся трансграничной угрозе ваххабизма, в которой будут всемерно использоваться возможности прямых обменов российских и китайских властей по двусторонним каналам.

Если принять за аксиому, что у страны не может быть постоянных врагов или постоянных друзей, а существуют лишь постоянные интересы, то в такую логику вполне вписывается Шанхайская организация сотрудничества. С учетом сохраняющегося багажа трудноразрешимых проблем двустороннего порядка между республиками региона Центральной Азии, текущий статус центральноазиатских стран-членов ШОС правомерно было бы охарактеризовать как «союзики по случаю». Острота водной проблематики в отношениях между т.н. верхнеуровневыми (Киргизия, Таджикистан) и нижнеуровневыми республиками (Узбекистан, Казахстан) нарастает, хотя во многом несет на себе печать сезонного характера.

Множатся факторы возрастания неопределенности на т.н. постсоветском пространстве, в особенности в той его части, которая географически сопредельна с территориями, граничащими с китайским Синьцзяном. Контекст подобной неопределенности ставит и перед Россией, и перед Китаем в значительной степени совпадающие по своему содержанию задачи поддержания региональной стабильности в ЦА, недопущения дестабилизации региональной обстановки под влиянием афганского фактора, укрепления безопасности по всем азимутам.

По заявлению министра иностранных дел России С.В. Лаврова во время его выступления в МГИМО 1 сентября 2012 г., посвященного Дню знаний, то Центральная Азия для России – «главнейший приоритет». При этом, судя по нашим последним контактам с представителями китайской экспертной элиты, просматривается усиление академического интереса со стороны Китая к перспективам «наведения мостов» по линии ОДКБ (в его центральноазиатской составляющей) – НАТО. Не остаются без внимания в Китае вопросы, связанные с перспективой продвижения НАТО на Восток в направлении региона ЦА.

В данном контексте заслуживает внимания информация из российских источников относительно создания в ближайшей перспективе российской авиационной базы в районе пункта Лида близ погранперехода Дугадай-Кена, соединяющего Россию и Литву. Новая авиабаза запланирована как некий противовес четырем крупным авиабазам НАТО, которые расположены на территории сопредельной Польши. Для Запада этот ход Союзного государства в лице России и Белоруссии оказался, судя по растерянной реакции, а, точнее, по ее отсутствию, полной неожиданностью. С учетом связей с Китаем в военно-технической сфере было бы, вероятно, вполне уместным, если бы по военным каналам подобного рода информация регулярно доводилась бы до китайских военно-политических кругов из «первых рук».

Заслуживают внимания некоторые комментарии со стороны заместителя главы правительства РФ Д.О. Рогозина, прозвучавшие в открытом телеэфире в конце июня с.г., согласно которым «уже более 10 лет в США прорабатывается концепция молниеносного глобального удара, которой отводится роль важнейшей компоненты американской военной стратегии». В частности, ею предусматривается нанесение удара неядерным высокоточным вооружением по «любой точке планеты в течение одного часа».

Показательно, что российский вице-премьер счел необходимым выделить фактор освоения ресурсов Арктики как реальный источник угроз нового поколения, связанных с конфликтом национальных интересов стран, сопредельных с арктическим континентальным шельфом, к кругу которых, помимо государств-членов Арктического совета, согласно положениям Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. относится и Китай.

Что касается новых региональных «горячих точек», и в Москве, и в Пекине они рассматриваются через призму географической удаленности от национальных границ обоих государств. Вместе с тем, и Россия, и Китай являются постоянными членами Совета Безопасности ООН, что накладывает на них особую международную ответственность за поддержание мира и сохранение стабильности на планете. При этом, однако, ни та, ни другая сторона особой склонности к участию в «чужих разборках» не проявляет. В академических кругах обеих стран констатируется снижение роли ООН при усилении роли НАТО. К примеру, в Институте Дальнего Востока РАН бытует мнение, что ООН «дрейфует» в направлении от «объединения наций» к формату «проамериканской конторы», с помощью которой Вашингтон упорно выдает собственное мнение за международное. В итоге «на выходе» мировое сообщество имеет, с одной стороны, «священную корову» в лице США и ЕС, с другой – «государства-изгои».

В последнее время между Россией и Китаем проявляется возрастающее взаимопонимание по поводу проблематики обеспечения безопасности на морских коммуникациях, борьбы против пиратства на морях. В практику взаимодействия двух стран все отчетливее вплетается такая составляющая, как отработка совместных действий военно-морских сил обеих стран на морях, проведение совместных маневров на Дальнем Востоке в морских акваториях Тихого океана.

Фактором сближения России и Китая становится и реконфигурация американского военного присутствия за рубежом в целом, в том числе и «возвращение США в АТР», а также псевдоход Америки из Афганистана. Видимо, наступают времена, когда все более актуальной будет становиться совместная задача культивировать в сознании мировых политических элит понимание того, что Россия и Китай – самые надежные партнеры.

Если исходить из наших последних контактов в китайских академических кругах, там активно прорабатываются инвариантные схемы: где и с кем окажется Китай, если не с Россией. В этой ситуации повышается роль ШОС как площадки по согласованию интересов Москвы и Пекина в Центральной Азии. Для России важной может оказаться задача «не упустить свой шанс» и не остаться на вторых ролях в этом регионе в условиях накачки Китаем «экономических мускулов» в странах, относящихся к данной организации.

Автор: А.Ф. Мочульский

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
[Китай](#) ^[32]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]
[Политическая](#) ^[36]


Тип материала: Эксклюзив

Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (1 vote)

[Комментировать](#) ^[347] 189 просмотров

США поставят на Ближний Восток оружия на 13 миллиардов долларов ^[348]

Опубликовано 28.08.2013 15:22 пользователем lu2k3



Управление военного сотрудничества (DSCA) Пентагона за прошедшие десять недель получило от ближневосточных стран заказы на поставку вооружений и военной техники на общую сумму в 13 миллиардов долларов. Как сообщает Defense News, DSCA уже уведомило Конгресс США о планируемых сделках. Предварительное одобрение сделок с Саудовской Аравией и Ираком уже получено. Эти два государства заказали военной продукции в общей сложности на 11 миллиардов долларов.

В частности, Саудовская Аравия намерена приобрести у США патрульные катера Mark V, услуги по техническому обслуживанию самолетов ВВС, а также поставку военной техники национальной гвардии на общую сумму в 6,4 миллиарда долларов. В свою очередь Ирак разместил заказы на вооружения и военную технику общей стоимостью 4,7 миллиарда долларов.

Другими заказчиками американской военной продукции стали Катар, Ливия и Кувейт. В частности, Катар намерен купить радиолокационную станцию раннего предупреждения о ракетном нападении AN/FPS-132 Block 5 за 1,1 миллиарда долларов. Ливия заказала военно-транспортные самолеты C-130J Super Hercules на 588 миллионов долларов, а Кувейт — обслуживание истребителей F/A-18 Hornet на 200 миллионов долларов.

По оценке DSCA, поставка вооружений и военной техники указанным странам позволит вести более эффективную борьбу с терроризмом на Ближнем Востоке.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[349]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [НАТО](#) ^[8]
 [США](#) ^[9]
 [Азия](#) ^[31]
 [Передняя Азия](#) ^[69]
 [Арабский мир](#) ^[70]
 [Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет

77 просмотров

Россия нервничает по поводу вывода американских войск из Афганистана ("JB Press", Япония) ^[350]

Опубликовано 28.08.2013 15:53 пользователем lu2k3

Полный вывод американских войск из Афганистана приходится на сентябрь будущего года.

Война в Афганистане, развязанная в 2001 году правительством Джорджа Буша-младшего, будет окончательно завершена в конце 2014 года. Для Америки, латающей огромные дыры в бюджете, необходимо как можно быстрее «уносить ноги» из Афганистана вслед за Ираком, чтобы урезать непомерные расходы на армию.

Россия не приветствует вывод американских войск

Однако Россия совсем не приветствует этот шаг.

Переживания России связаны с положением дел в Афганистане после ухода американской армии. Как и раньше, Талибан сохраняет свое влияние в южной части Афганистана, с центром в регионах Пакистана, подконтрольных местным кланам. Считается, что за этим стоит Пакистан, поэтому

отношения между ним и США ухудшаются.

Кроме того, США усиливают критику в отношении упадка власти Карзая в Афганистане, в результате чего отношения между США и Афганистаном тоже не самые лучшие.

В таких условиях, окруженные недругами со всех сторон, Международные силы содействия безопасности с центром в американской армии налагают на обучение афганской армии и полиции, США пытаются обеспечить Афганистан возможностью самостоятельно подавить влияние Талибана, но прогнозы того, что им удастся завершить подготовку к концу сентября будущего года, очень неопределенные.

Россия обеспокоена тем, что в таком случае влияние Талибана может снова усилиться, и есть вероятность, что он не остановится на Афганистане, а будет продвигаться и в бывшие страны Советского Союза в Центральной Азии, находить союзников среди исламистских вооруженных группировок Северного Кавказа, таких как Чечня и Дагестан.

На самом деле Россия уже сталкивалась с подобными проблемами в 1990-х и начале 2000-х годов. Первая проблема появилась во время внутренней войны в Таджикистане в первой половине 1990-

х годов. В связи с этим Россия была обеспокоена тем, что Таджикистан перейдет под влияние исламистских группировок, а из Афганистана в страну массово потянутся вооруженные бандформирования, и направила в страну контингент миротворческих сил.

Затем в 1997 году в Узбекистане начала активизироваться деятельность исламистских вооруженных группировок, а в конце 1990-х годов группировки Киргизии и Таджикистана объединились, и Центральная Азия оказалась на грани широкомасштабного вооруженного восстания.

Далее, летом 1999 года, часть чеченской группировки борьбы за независимость вторглась в Дагестан. Отмечалось, что за этими действиями стояла «Аль-Каида».

В результате Россия оказалась всерьез обеспокоена возможностью проникновения исламистских экстремистских группировок не только в Центральную Азию, но и вглубь самой России через Каспийское море и вдоль берегов Волги.

Россия рассматривала вариант развертывания гарнизона численностью 60 тысяч человек вдоль границы с Казахстаном (это практически соответствует численности войск во время второй чеченской кампании), сформировала специальный корпус совместно с другими странами Организации договора коллективной безопасности.

Таким образом, Россия задолго до США столкнулась с надвигающейся угрозой Талибана и «Аль-Каиды».

В такой ситуации начавшаяся в 2001 году война в Афганистане была в некотором смысле удобной для России.

Активизация деятельности исламистских группировок на Северном Кавказе

Конечно, Россия не желала проникновения американских войск в Центральную Азию, которую считала своей вотчиной, но, с другой стороны, США, вложив огромные суммы в армию, подавили Талибан и стабилизировали ситуацию в Афганистане, что послужило России на пользу.

А между тем, как я уже писал в начале статьи, американская армия уходит из Афганистана примерно через год.

К тому же в национальных республиках Дагестан и Ингушетия на Северном Кавказе активизируется деятельность исламистских вооруженных группировок, даже в относительно спокойном исламском регионе Татарстан развивается нездоровая ситуация, которая уже вылилась в убийство религиозного лидера.

Сейчас российские лидеры сильно обеспокоены возможностью вовлечения России в широкомасштабное противостояние исламистским вооруженным группировкам, если американская армия уйдет при таких обстоятельствах.

Однако в случае, если подобная ситуация все-таки сложится, этот вопрос разрешить будет сложно.

Во-первых, группировка российских вооруженных сил в Таджикистане и Киргизии не превышает нескольких отрядов, а сформированный совместно с Казахстаном и другими странами корпус ОДКБ может в лучшем случае справиться лишь с вооруженной группой малого или среднего масштаба.

Другими словами, если на афганской и российской границе появятся многочисленные вооруженные бандформирования, остановить их будет сложно.

Кроме того, переговоры по Договору о продлении срока присутствия российской армии в Таджикистане, который граничит с Афганистаном, были по каким-то причинам затянuty, но даже после его подписания соглашение до сих пор не ратифицировано.

Возможно, эта стратегия затягивания связана с целью вытянуть помощь из России, но такая позиция не показывает сильного желания защищать таджикские границы от проникновения Талибана.

Именно поэтому Россия не может исключать сценарий проникновения исламистских вооруженных группировок в страну.

Приказ региональным властям о мобилизации в случае необходимости

Во-вторых, вооруженные силы Министерства внутренних дел, которое отвечает за подавление вооруженных группировок в самой России, не превышают 150 тысяч человек, их возможности в противостоянии крупномасштабному выступлению вооруженных группировок ограничены. Нужно отметить, что здесь возможно использование сил российской армии в целях поддержания общественного порядка в стране.

Согласно российскому законодательству о национальной обороне, функции армии ограничиваются противодействием иностранным захватчикам, освобождением граждан, борьбой с пиратами и так далее, вмешательство в операции внутри страны не допускается (война в Чечне является исключением, при этом сразу после завершения масштабных операций стратегическое командование было передано Министерству внутренних дел и Федеральной службе безопасности).

Между прочим, на военных учениях Центр-2011, проведенных в Центральном военном округе с ориентацией на Среднюю Азию, российская армия использовала сценарий осуществления крупной военной операции внутри страны.

В 2013 году законодательство о национальной безопасности было изменено: на случай чрезвычайных ситуаций во всех центральных министерствах и основных субъектах федерации (край, республика и так далее), региональных управлениях было введено понятие Плана национальной безопасности, который является единым планом действий по реагированию в экстренных ситуациях.

В особенности интересен пункт о работе местных властей в экстренных ситуациях.

До этого перед областями и республиками стояла обязанность содействия федеральному правительству, например, предоставление транспорта в чрезвычайных ситуациях, но регулирование на уровне региональных властей происходит впервые.

Сейчас, когда холодная война уже в прошлом, создание подобного плана национальной безопасности с общей мобилизацией говорит о подготовке России к возможной борьбе с исламистскими группировками внутри страны.

С другой стороны, Россия также демонстрирует свое намерение способствовать выводу американских войск.

Как я писал ранее, Россия активно поддерживает вывод американских войск, чтобы убедиться, чтобы армия США не оставляла за собой «логистических центров» в странах Средней Азии.

В частности, Россия, используя разнообразные рычаги, добилась того, чтобы единственная воздушная база США в Центральной Азии - Манас - была свернута, а не так давно киргизский парламент в итоге официально утвердил решение о закрытии базы.

Центр поддержки вывода войск, не оправдавший надежд

С другой стороны, Россия планировала использование Центра поддержки вывода войск, переоборудовав под него свой аэропорт в Ульяновске в качестве логистической базы, но по последним сведениям за год, прошедший после открытия центра, ни США, ни страны МССБ ни разу не использовали его.

В результате того, что российская авиакомпания, отвечающая за перевозки, установила слишком жесткие ценовые рамки, все грузы выводимых войск идут по другому маршруту через Термез в Узбекистане. Такой поворот совершенно расходится с изначальным планом России.

Кроме того, Россия в рамках поддержки подготовки новой армии Афганистана предоставляла вертолеты и мелкокалиберные винтовки.

Старая афганская армия также использовала оружие советского и российского производства, которое выделялось своей дешевизной и надежностью. Оно было оптимальным для быстрого восстановления афганской армии.

В частности, вертолет российского производства Ми-17 (экспортный вариант Ми-8, который используется российской армией) не только дешево стоит, но и больше всего соответствует нуждам афганской армии из-за своих высоких характеристик и в условиях высокогорья, и в условиях пустыни.

Уникален и способ поставки вооружений, который заключается не в прямой продаже из России в Афганистан, а в схеме, которая включает в себя закупку вертолетов Министерством обороны США у Рособоронэкспорта, и последующее предоставление США Ми-17 Афганистану в качестве военной помощи.

США уже успели закупить более десятка Ми-17 по такой схеме у России, и к 2016 году планируют поставить на вооружение афганской армии и полиции 86 вертолетов.

Как и описано выше, Россия проявляет необычайный интерес к выводу американских войск из Афганистана и связывает с ним самые разные надежды, положительные и отрицательные возможности.

Как будут развиваться события в течение последнего года, оставшегося до завершения вывода войск, в условиях чехарды в российско-американских отношениях? Этот вопрос нуждается в особом внимании.

Автор: Андрей Грешнов

Источник: [ИноСМИ](#) ^[351]

Оригинал публикации: [米軍のアフガニスタン撤退に神経を尖らせるロシア](#) ^[352]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

[Азия](#) ^[31]

[Центральная Азия](#) ^[328]

[Передняя Азия](#) ^[69]

[Кавказ](#) ^[353]

[Арабский мир](#) ^[70]

[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

1 просмотр

Российские военные спутники получают матрицы высокого разрешения ^[354]

Опубликовано 28.08.2013 16:43 пользователем lu2k3

	<p>Министерство промышленности и торговли России объявило конкурс на создание широкоформатных матриц с разрешением 4096x4096 пикселей (16,7 мегапикселя), пишет газета «Известия». Разработка технологии производства матриц высокого разрешения, которые предполагается использовать на военных спутниках разведки, будет проводиться в рамках проекта «Радуга». Матрицы должны будут делать снимки в видимом, ультрафиолетовом и инфракрасном диапазонах.</p> <p>Производство матриц должно будет осуществляться по технологии 20 микрон. По итогам конкурса победитель получит контракт на разработку технологии производства матриц, изготовление опытных образцов и проведение предварительных испытаний, которые должны будут подтвердить заявленные характеристики. Размер матриц должен будет составлять 50x50 миллиметров, а их чувствительность — 80 процентов в максимуме спектрального диапазона от 250 до тысячи нанометров.</p> <p>На разработку матриц планируется потратить не более 145 миллионов рублей, а работы должны завершиться в декабре 2014 года. Другие подробности проекта не уточняются, поскольку он составляет государственную тайну. В частности, не известно, на каких именно спутниках будут использоваться новые матрицы. Известно только, что новые системы фотофиксации должны быть в два раза эффективнее имеющихся в распоряжении Министерства обороны России.</p>
--	---

В середине апреля 2013 года научно-производственное объединение имени Лавочкина выиграло конкурс Министерства обороны России на создание спутниковой системы радиоэлектронного наблюдения. В состав новой системы войдут пять космических аппаратов. Эти спутники позволят военным получать «живые» изображения поверхности Земли в субметровом диапазоне.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[355]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

68 просмотров

Российские самолеты получают новые системы РЭБ ^[356]

Опубликовано 28.08.2013 16:51 пользователем lu2k3

	<p>Министерство обороны России и Калужский научно-исследовательский радиотехнический институт (входит в состав госкорпорации «Ростех») заключили контракт на создание комплекса радиоэлектронной борьбы «Хибины-У». Как сообщили «Ленте.ру» в госкорпорации «Ростех», сумма сделки, заключенной на авиасалоне МАКС-2013, составила 1,6 миллиарда рублей. Новый комплекс будет устанавливаться на самолеты фронтовой авиации.</p> <p>По словам источника агентства, комплекс «Хибины-У» будет превосходить по своим возможностям имеющиеся комплексы радиоэлектронной борьбы воздушного базирования. В рамках опытно-конструкторских работ новый комплекс планируется разместить на борту истребителя Су-30СМ. Главным разработчиком станет КНИРТИ. К проекту также планируется привлечь самарский научно-исследовательский институт «Экран».</p>
--	--

Технические характеристики перспективного комплекса пока неизвестны. Также неизвестно на какие именно типы боевых самолетов он будет устанавливаться. Комплексы радиоэлектронной борьбы предназначены для подавления электронных средств управления, связи и разведки противника и искажения циркулирующей в них информации, а также защиты собственных аналогичных систем.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[357]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

76 просмотров

ВВС России заинтересовались учебными самолетами Як-152 ^[358]

Опубликовано 28.08.2013 17:02 пользователем lu2k3

Командование ВВС России заинтересовалось проектом нового самолета начальной летной подготовки Як-152. Об этом в интервью РИА Новости перед открытием авиасалона МАКС-2013 рассказал летчик-испытатель ОКБ имени Яковлева Роман Таскаев. По его словам, военные приступили к разработке технических требований к новому самолету.

«Возможно, будет принято решение, что будем его строить для отбора и первоначальной подготовки летчиков. Он будет поршневым, но это даст экономию средств на производство и эксплуатацию. Размеры у него будут как у Як-52, но в нем будут учтены новые технологии и требования, чтобы была преемственность для перехода на Як-130», — рассказал Таскаев, отметив что Як-152 будет использоваться и для отбора кандидатов.

Як-152 представляет собой двухместный одномоторный самолет, построенный классической аэродинамической схеме. Он представляет собой низкоплан с убирающимся трехопорным шасси. Оборудование самолета позволяет обучать летчиков работе с пилотажно-навигационным, радиосвязным и прицельным оборудованием. Як-152 может развивать скорость до 500 километров в час и совершать полеты на расстояние до тысячи километров.

Ранее министр обороны России Сергей Шойгу заявил, что его ведомство намерено приобрести около 300 легких учебных самолетов МАИ-223 «Китенок». Эти двухместные легкие самолеты способны развивать скорость до 195 километров в час и совершать полеты на расстояние до 680 километров.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[359]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

58 просмотров

В России началось создание истребителя шестого поколения ^[360]

Опубликовано 28.08.2013 17:12 пользователем lu2k3

В России началась разработка истребителя шестого поколения. Об этом, как сообщает РИА Новости, заявил бывший главнокомандующий ВВС России генерал армии Петр Дейнекин. По его словам, новый самолет будет беспилотным. Подробности перспективного проекта Дейнекин не раскрыл. При этом бывший главком ВВС отметил, что «прыгать через поколения у нас вряд ли получится», поэтому сейчас Россия занимается разработкой истребителя пятого

поколения Т-50.

Ранее летчик-испытатель проекта Т-50 (ПАК ФА) Сергей Богдан предположил, что истребитель шестого поколения появится в России не ранее, чем через 15 лет. «Казалось бы, технологии развиваются достаточно быстро, но все равно, от истребителя четвертого поколения до поколения пятого прошло 35 лет», — пояснил свою оценку Богдан. При этом он добавил, что несмотря на то, что перспективные самолеты будут беспилотными, «пилотируемая авиация еще будет жить долго».

Какие именно требования предъявляют российские военные к истребителям шестого поколения, пока неизвестно. Согласно предварительным оценкам американского министерства обороны, боевой самолет шестого поколения должен быть малозаметным и сверхманевренным. Пилотирование аппарата

должно быть опциональным. Истребитель должен уметь свободно действовать в зонах с полным или частичным запрещением или ограничением маневров (A2/AD, anti-access/area denied operational environment).

Предположительно, перспективный истребитель сможет развивать гиперзвуковую скорость (более пяти чисел Маха, около 5,8 тысячи километров в час).

Источник: [Lenta.ru](#) ^[361]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
40 просмотров

Российская бронетехника получит волокнистую броню ^[362]

Опубликовано 28.08.2013 17:21 пользователем lu2k3

Министерство промышленности и торговли России разместило заказ на разработку технологии производства брони из волокнистых материалов для различных типов техники. Как пишет газета «Известия», новой броней планируется оснащать бронетранспортеры, бронированные разведывательно-дозорные машины и грузовики «КамАЗ» и «Урал». Опытно-конструкторские работы будут проводиться под шифром «Броня-БЭ».

Согласно тендерной документации, новая броня должна представлять собой пластины из сверхвысокомолекулярного полиэтилена. Они будут входить в состав композиционного бронирования корпуса и противоминного днища. Полиэтиленовая броня должна выдерживать попадание боевого лазера, бронебойной пули калибра 12,7 миллиметра с расстояния в 300 метров и взрыв мощностью восемь килограммов тротила.

Кроме того, новая броня должна в течение 15 секунд выдерживать воздействие пламени мощностью десять ватт на квадратный сантиметр, светового импульса с энергией 42 джоуля на квадратный сантиметр в течение одной секунды и лазера мощностью 42 ватта на квадратный сантиметр в течение 25 секунд. Пластины также должны выдерживать агрессивное воздействие топлива, морской воды, ультрафиолета и температуры от минус 50 до 70 градусов Цельсия.

При этом полиэтиленовая броня должна быть по меньшей мере на треть легче других типов бронирования. Как ожидается, первые опытные образцы, созданные по проекту «Броня-БЭ», появятся к июню 2014 года.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[363]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

В России создана гиперзвуковая ракета ^[364]

Опубликовано 28.08.2013 18:03 пользователем lu2k3

В России уже создана гиперзвуковая ракета, способная летать со скоростью более 4,5 Маха (около 5,2 тысячи километров в час). Об этом, как сообщает РИА Новости, на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском заявил генеральный директор корпорации «Тактическое ракетное вооружение» Борис Обносов. По его словам, новая ракета пока способна выполнять гиперзвуковые полеты лишь на протяжении нескольких секунд.

«Мы и сейчас на гиперзвуке можем летать, у нас и сейчас ракеты летают на гиперзвуке со скоростью 4,5 Маха, но нам нужен не кратковременный, а устойчивый полет ракеты на гиперзвуке в атмосфере. Нам нужно добиться долговременного полета и не на малом гиперзвуке», — заявил Обносов, отметив, что необходимо разработать ракету, способную летать на скоростях в шесть, десять и 14 чисел Маха. «Эти этапы абсолютно разные с точки зрения научной мысли, но их надо решать», — добавил гендиректор ТРВ.

Ранее сообщалось, что испытания гиперзвуковой ракеты российской разработки намечены на 2013 год. Они должны состояться в Ахтубинске Астраханской области. Проект создания гиперзвуковой ракеты засекречен, поэтому ни ее шифр, ни задачи, ни тактико-технические характеристики неизвестны. Первые испытания ракеты состоялись на полигоне в Ахтубинске в 2012 году, однако полноценными их назвать нельзя.

Разработка гиперзвуковых ракет активно велась в СССР с 1970-х годов. В 1990-е годы работы в этом направлении практически полностью были прекращены. Так, «НПО машиностроения» создавало ракету «Метеорит», а позднее начало работы над аппаратом с шифром «4202». МКБ «Радуга» в 1980-х начало проект ГЭЛА Х-90. В 1970-х годах на базе ракеты комплекса С-200 была создана ракета «Холод». Во время испытаний она сумела развить скорость в шесть тысяч километров в час.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[365]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

1 просмотр

Азербайджан заказал корейского оружия на три миллиарда долларов ^[366]

Опубликовано 28.08.2013 18:13 пользователем lu2k3

Правительство Азербайджана намерено приобрести у Южной Кореи вооружений и военной техники на общую сумму в три миллиарда долларов, сообщает АПА со ссылкой на издание Nəpköök İlbə. Предварительные переговоры относительно поставки техники уже начались, однако власти Южной Кореи пока не дали согласия на сделку. Корейское правительство опасается, что поставки военной техники изменят баланс сил в регионе.

Согласно размещенной заявке, Азербайджан намерен приобрести у Южной Кореи две подводные лодки, эсминец, транспортный корабль, учебно-тренировочные самолеты T-50 Golden Eagle, самоходную артиллерийскую установку К-9 калибра 155 миллиметров, вертолеты, беспилотные летательные аппараты и системы управления огнем. Тип военной техники, кроме самолетов и САУ, не уточняется.

Когда именно может быть подписан контракт на поставку Азербайджану южнокорейской военной техники, пока неизвестно. Ранее сообщалось, что Азербайджан и Южная Корея могут подписать меморандум о военно-техническом сотрудничестве. Благодаря этому договору стороны, в частности, смогут обмениваться военным опытом и, возможно, некоторыми техническими наработками в области разработки вооружения.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[367]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Азия](#) ^[31]
[Восточная Азия](#) ^[170]
[СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
59 просмотров

Россия в ближайшие два года начнет экспорт ракет "воздух-поверхность" ^[368]

Опубликовано 28.08.2013 18:24 пользователем lu2k3



Корпорация "Тактическое ракетное вооружение" в ближайшие два года рассчитывает приступить к экспорту двух специализированных ракет "воздух-поверхность" Х-31ПД и Х-31АД, заявил журналистам в среду глава корпорации Борис Обносов.

"Испытания завершены, она у нас пошла в серию. На сегодняшний момент мы сделали экспортный вариант, и в настоящее время ведется ряд предконтрактных переговоров. Я думаю, что в ближайшие год-два мы приступим к экспорту", — сказал Обносов.

Он добавил, что на сегодняшний день ведутся переговоры с Минобороны РФ по контрактам на эти ракеты.

Х-31АД — противокорабельная (высокоскоростная) ракета повышенной дальности.

Х-31ПД — противорадиолокационная ракета, оснащенная широкодиапазонными пассивными радиолокационными головками самонаведения, обеспечивающими поражение РЛС ПВО противника, работающих как в режиме импульсного, так и непрерывного излучения.

Источник: [РИА Новости](#) ^[369]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
62 просмотра

Белоруссия прекратила полеты истребителей Су-27 ^[370]

Опубликовано 28.08.2013 18:31 пользователем lu2k3



Вооруженные силы Белоруссии прекратили эксплуатацию тяжелых истребителей Су-27. Об этом, как сообщает РИА Новости, заявил министр обороны страны Юрий Жадобин. По его словам, истребители пока не сняты с вооружения, но полеты на них прекращены. Поводом для этого стал небольшой остаточный ресурс самолетов, делающий дальнейшую их эксплуатацию небезопасной.

В настоящее время министерство обороны Белоруссии решает, что можно сделать с устаревшими самолетами. «Когда мы примем решение, мы будем их или продавать, или модернизировать, или капитально ремонтировать», — пояснил Жадобин. В настоящее время на вооружении ВВС Белоруссии, по данным Flightglobal MiliCAS, стоят 22 истребителя Су-27, поступивших на вооружение в конце 1980-х годов и доставшихся стране после распада СССР.

Ранее министерство обороны Белоруссии сняло с вооружения фронтовые бомбардировщики Су-24. Причиной этого также стало исчерпание эксплуатационного ресурса самолетами. Сегодня в активном составе белорусских ВВС остаются только штурмовые самолеты Су-25, истребители МиГ-29, а также военно-транспортные самолеты Ан-26 и Ил-76.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[371]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооруженные силы](#) ^[19][Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10][Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи:

☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

57 просмотров

ОАК оценила рынок транспортников Ил-476 ^[372]

Опубликовано 28.08.2013 18:36 пользователем lu2k3

Рынок нового транспортного самолета Ил-476 (Ил-76МД-90А), представленного на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском, составит 150-200 самолетов. Об этом, как сообщает корреспондент «Ленты.ру», заявил президент Объединенной авиастроительной корпорации Михаил Погосян. По его словам, эта оценка включает в себя возможный экспорт самолетов в другие страны. Не исключено, что заказчиками Ил-476 могут стать нынешние эксплуатанты транспортников типа Ил-76.

Производством Ил-476 занимается ульяновский завод «Авиастар-СП». В перспективе это предприятие должно выйти на темпы производства 15-20 самолетов в год. В 2014 году Министерству обороны России планируется поставить два новых самолета. В настоящее время совместные государственные испытания военного ведомства проходит один транспортник. Первый этап испытаний планируется завершить в ноябре 2013 года.

Ил-476 является глубокой модернизацией самолета Ил-76МД. Первый полет транспортника состоялся в сентябре 2012 года. Самолет оснащен новыми двигателями ПС-90А-76 и усиленным крылом. Он может развивать скорость до 850 километров в час и перевозить до 60 тонн грузов. Дальность полета транспортника составляет около шести тысяч километров. К настоящему времени Министерство обороны России приобрело 39 самолетов Ил-476 и

двигатели к ним.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[373]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14][Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10][Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи:

☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

67 просмотров

Индия получит шесть истребителей МиГ-29К в 2013 году ^[374]

Опубликовано 28.08.2013 18:57 пользователем lu2k3

Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» в 2013 году передаст ВМС Индии шесть палубных истребителей МиГ-29К. Об этом, как сообщает РИА

Новости, на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском заявил генеральный директор РСК «МиГ» Сергей Коротков. По его словам, поставка самолетов будет произведена в рамках контракта от 2010 года на производство 29 истребителей МиГ-29К/КУБ.

«Сейчас в Индии эксплуатируется 21 самолет. По контракту до 2015 года мы должны поставить 29 самолетов. В прошлом году было поставлено четыре самолета, в этом году мы поставили один самолет, должны поставить еще шесть», — рассказал Коротков, добавив, что на протяжении 2014-2015 годов поставки боевых самолетов Индии будут осуществляться равными партиями.

Россия и Индия заключили контракт на поставку 29 истребителей МиГ-29К/КУБ в марте 2010 года. Сумма сделки составила 1,5 миллиарда долларов. Ранее Индия приобрела 16 самолетов такого же типа. Поставки истребителей по этому соглашению завершились в декабре 2011 года.

Официальное принятие истребителей МиГ-29К/КУБ на вооружение ВМС Индии состоялось в середине мая 2013 года. Первая эскадрилья из 16 таких самолетов будет базироваться на авианосце «Викрамадитья» (бывший авианесущий крейсер «Адмирал Горшков»). В общей сложности ВМС Индии намерены вооружиться тремя эскадрильями из 46 истребителей МиГ-29К/КУБ.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[375]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
[Азия](#) ^[31]
[Южная Азия](#) ^[35]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
40 просмотров

[«МиГ» создаст в Индии центры обслуживания истребителей](#) ^[376]

Опубликовано 28.08.2013 19:05 пользователем lu2k3

Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» и индийская компания Basant Aerospace Privet Limited подписали два офсетных соглашения о создании на территории Индии совместного центра обслуживания модернизированных истребителей МиГ-29UPG. Об этом говорится в пресс-релизе РСК «МиГ», поступившем в редакцию «Ленты.ру». Соглашения стоимостью 55 миллионов долларов было заключено в ходе авиасалона МАКС-2013 в подмосковном Жуковском.

Первый контракт, стоимость которого составляет 43 миллиона долларов, предусматривает создание на территории Индии сервисного центра по восстановительному ремонту бортовых радиолокационных станций «Жук-МЭ». Производством этих радаров занимается компания «Фазотрон-НИИР». Второй контракт стоимостью 12 миллионов долларов касается создания сервисного центра по ремонту бортового оборудования истребителей МиГ-29UPG.

По оценке РСК «МиГ», создание сервисных центров на территории Индии позволит этой стране повысить уровень единовременной исправности боевых самолетов и повысить безопасность полетов. В перспективе стороны намерены заключить еще одно соглашение о создании на территории Индии склада запасных частей самолетов, который обеспечить оперативную поставку узлов и агрегатов для ремонта истребителей марки «МиГ».

В настоящее время РСК «МиГ» занимается модернизацией индийских истребителей МиГ-29 до версии МиГ-29UPG. Соответствующий контракт стоимостью 900 миллионов долларов был подписан в 2009 году. Благодаря модернизации ВВС Индии рассчитывают продлить срок службы боевых самолетов до 40 лет. МиГ-29 должны получить новое бортовое радиоэлектронное оборудование и радиолокационные станции «Жук-М».

Модернизация первых шести истребителей до версии МиГ-29UPG завершилась в апреле 2013 года. В общей сложности через программу должны пройти 69 боевых самолетов, большая часть из которых будет доработана на одном из индийских предприятий компании Hindustan Aeronautics Limited.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[377]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]
 [Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
 [Азия](#) ^[31]
 [Южная Азия](#) ^[35]

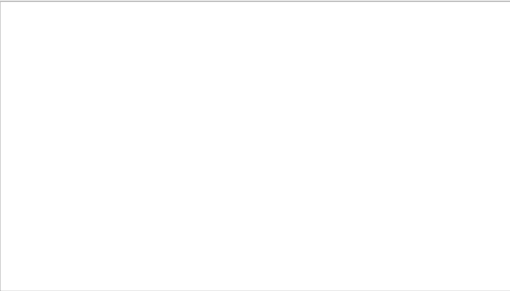
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
 [Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет

48 просмотров

Гостям МАКС показали, как эффектно вертолеты умеют тушить пожары ^[378]

Опубликовано 28.08.2013 19:15 пользователем lu2k3



Вертолеты Ка-32, Ми-17В-5 и Ми-26Т продемонстрировали зрителям борьбу с возгоранием прямо на летном поле. На глазах у публики Ка-32 эвакуировал пострадавших, а вертолет Ми-26Т пронес над полем емкость с водой и потушил возгорание.

Спасение пострадавших из огня и тушение пожара показали вертолеты в летной программе второго дня авиационно-космического салона МАКС-2013 в подмосковном Жуковском.

Среда на авиасалоне стала днем холдинга "Вертолеты России". Специально для этого дня в летную программу были включены тематические показы "Тушение пожара" и "Антитеррор".

Вертолеты Ка-32, Ми-17В-5 и Ми-26Т продемонстрировали зрителям борьбу с возгоранием прямо на летном поле. На глазах у публики Ка-32 эвакуировал пострадавших, а затем самый крупный в мире транспортный вертолет Ми-26Т пронес над полем емкость с водой и эффектно потушил возгорание.

Предваряло показ выступление пилотажной группы "Беркуты" на четырех вертолетах Ми-28Н "Ночной охотник".

После того, как пожар ликвидирован гражданскими вертолетами, началось выступление пилотажных групп "Стрижи" и "Русские витязи", которые также традиционно показывают фигуры высшего пилотажа в составе пяти истребителей Су-27 и четырех МиГ-29.

Как всегда, пилотажные группы показали знаменитый "Кубинский бриллиант" — большую фигуру в виде ромба, которую составляют все девять самолетов.

Автор: *Дмитрий Коробейников*
Источник: [РИА Новости](#) ^[379]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Аналитика](#) ^[14]
 [Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет

54 просмотра

Новинки в военном сегменте ^[380]

	<p>Холдинг «Вертолеты России» примет участие в Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2013), который пройдет в подмосковном Жуковском с 27 августа по 1 сентября. Помимо гражданских серийных и перспективных вертолетов холдинг представит посетителям и участникам мероприятия самые современные военные разработки.</p> <p>Главная новинка в военном сегменте, которую холдинг покажет на МАКС-2013, – учебно-боевой вертолет с двойным комплектом управления Ми-28УБ, разработанный конструкторами ОАО «Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля» на базе боевого вертолета Ми-28Н «Ночной охотник» и построенный на производственных мощностях ОАО «Роствертол». Оба предприятия входят в холдинг «Вертолеты России». В Жуковском вертолет можно будет увидеть на статической стоянке холдинга</p> <p>Ми-28УБ разработан специально для обучения пилотированию Ми-28Н «Ночной охотник», при этом сохраняет весь функционал ударного вертолета. 9 августа Ми-28УБ выполнил первый демонстрационный полет на территории лётно-испытательной станции ОАО «Роствертол». Машина создана с учетом требований заказчиков, в первую очередь Министерства обороны России. Этот вертолет может выполнять поиск и уничтожение техники и живой силы противника, малоскоростных воздушных целей в любое время суток, а также в сложных метеоусловиях.</p>
--	---

Основным отличием новой учебно-боевой машины от «Ночного охотника» является двойная гидромеханическая система управления, которая позволяет управлять вертолетом как из кабины летчика, так и из кабины летчика-оператора, выполняющего функции инструктора. Кабина инструктора увеличена, расширена верхняя часть фонаря кабины летчика, изменена конфигурация энергопоглощающих кресел. Ми-28УБ позволит качественно улучшить и сделать более эффективным процесс подготовки пилотов вертолетов Ми-28Н «Ночной охотник», которые поставляются для ВВС России и могут предлагаться на экспорт. Сохраняя весь потенциал ударного вертолета, Ми-28УБ готов нести службу в строю наравне с «Ночными охотниками».

Главкомандующий ВВС России генерал-лейтенант Виктор Бондарев заявил, что Военно-воздушные силы до 2020 года закупят у холдинга «Вертолеты России» 40–60 таких машин. «Четыре – шесть Ми-28УБ будем брать на каждую воинскую часть, которая эксплуатирует вертолеты», – уточнил Бондарев после первого демонстрационного полета вертолета.

На МАКС-2013 холдинг «Вертолеты России» запланировал зрелищную летную программу, в которой помимо гражданских примут участие военные и ударные боевые вертолеты. Так, уникальная российская пилотажная группа «Беркуты» на четырех вертолетах Ми-28Н «Ночной охотник» исполнит фигуры высшего пилотажа. В небе над аэродромом в Жуковском появятся и разведывательно-ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор», которые производятся в Арсеньевской авиационной компании «Прогресс», входящей в холдинг «Вертолеты России».

При создании Ка-52 использовались самые передовые технологии российского авиастроения, были внедрены новейшие разработки в области авионики, вооружения, применения композиционных материалов и обеспечения безопасности полетов. Впервые широкой публике машина была представлена в июне этого года на юбилейном, 50-м парижском авиасалоне в Ле Бурже. Вертолет прошел все необходимые государственные испытания, выпускается серийно, стоит на вооружении ВВС России и может предлагаться на экспорт. Морская модификация Ка-52 «Аллигатор» – Ка-52К разрабатывается сегодня холдингом «Вертолеты России» в интересах ВМФ России. Новые вертолеты будут стоять на вооружении авиакрыла двух французских десантных вертолетоносцев типа «Мистраль». Ожидается, что первую машину сдадут в 2014 году.

Помимо «Ночных охотников» и «Аллигаторов» в летной программе холдинга примут участие и другие военные вертолеты: Ми-26, Ми-17В-5, Ми-8АМТШТ, «Ансат-У», Ми-35М. В рамках тематического показа «Антитеррор» посетители авиасалона увидят слаженную и эффективную работу подразделений спецназа по борьбе с современными угрозами с применением вертолетов и бронетранспортеров.

Сегодня успехи холдинга «Вертолеты России», достигнутые в сегменте производства военных вертолетов, отмечены на международной арене. Авторитетное тематическое издание Defense News в своем ежегодном рейтинге Top 100, посвященном крупнейшим компаниям оборонно-промышленного комплекса со всего мира, поставило «Вертолеты России» на 24-е место по итогам 2012 года, отметив рекордные темпы роста российской оборонной компании, поднявшейся с 39-й позиции в рейтинге по итогам 2011 года.

Автор: Олег Фаличев
Источник: [ВПК](#) ^[216]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
30 просмотров

Российская армия – приоритет для путинского третьего срока ("ISN", Швейцария) ^[381]

Опубликовано 28.08.2013 19:52 пользователем lu2k3

В июле Россия провела крупнейшие внеплановые военные учения со времен распада СССР. В так называемой проверке готовности на Дальнем Востоке страны участвовали до 160 тысяч солдат. На масштабных маневрах в Сахалине и в Забайкалье присутствовал верховный главнокомандующий – президент Владимир Путин.

В отличие от предыдущих подобных мероприятий (неожиданные проверки готовности постоянно проводятся в российской армии с февраля этого года), дальневосточные учения получили широкую огласку, и российское правительство активно рекламировало их на международной арене. Одновременно была опубликована первая информация о новом бюджете на 2014-2016 годы. Заметно растут в нем только расходы на национальную оборону: за ближайшие три года они должны увеличиться на 63% и достичь в 2016 году 105 миллиардов долларов. Это 22% расходной части бюджета.

По данным опросов, которые были опубликованы 11 июля сравнительно независимым от Кремля «Левада-Центром», все больше россиян поддерживают прогрессирующую милитаризацию страны. В свете этого народного одобрения модернизация российской армии превращается в бесспорный приоритет государственной политики.

Военные учения как тренировка и пропаганда

Проверка готовности Вооруженных сил Российской Федерации, прошедшая на Дальнем Востоке, стала самыми крупными внеплановыми учениями за всю историю РФ. В ней были задействованы силы и ресурсы Центрального и Восточного военных округов (5 сухопутных армий и одна воздушная армия), Тихоокеанского флота и подразделений стратегической и транспортной авиации, базирующихся в Центральном военном округе (всего 160 тысяч солдат, 5 тысяч единиц боевой техники, 130 самолетов и вертолетов и 70 военных кораблей и вспомогательных судов). Маневры проводились на 17 испытательных полигонах в обоих вышеназванных округах, а также в Японском и Охотском морях. Для участия в них солдат перебрасывали по железным дорогам и по воздуху на расстояния от 1000 до 3000 миль.

По утверждениям российских СМИ, адресованным также и внешней аудитории, проверка готовности стала кульминацией идущего в этом году в российской армии процесса улучшения подготовки. К концу маневров было объявлено, что в запланированных на сентябрь российско-белорусских учениях «Запад» будут участвовать «всего» 12 тысяч солдат. На территории всей Российской Федерации проходит череда внезапных учений (в частности, в последние дни они прошли у дивизий Ракетных войск стратегического назначения и у горно-стрелковых бригад). Также ведется подготовка к большим учениям в европейской части России, о которых традиционно объявляют за год. Пик учений ожидается во второй половине августа и в сентябре. Пока неизвестно, насколько правительство намерено предавать эти проекты гласности и использовать их как дипломатическое оружие в отношениях с соседями.

Военные расходы – ключевая статья российского бюджета

С 10 июля публикуется информация о новых бюджетных прогнозах на 2014-2016 годы, хотя новости об этом пока заслоняются вышеупомянутыми учениями. Несмотря на общую тенденцию к сокращению расходов на фоне снижения темпов экономического роста, а также отмену небольшой части ассигнований, ранее выделенных на покупку нового вооружения и военной техники на период после 2016 года и доходящих до 3 миллиардов долларов за три года, российские военные расходы будут продолжать расти, как это и было запланировано в предшествующие годы. Оборонный раздел федерального бюджета, из которого Министерство обороны получает примерно 90% средств, оценивается в 78,7 миллиарда долларов на 2014 год, 96,4 миллиарда долларов на 2015 год и 105,2 миллиарда долларов на 2016 год (перевод в доллары осуществляется по текущему курсу, за 2013 год с учетом колебаний курсов сумма составит 64-70 миллиардов долларов).

Для сравнения, расходы на другие «силовые ведомства» (раздел «Поддержание правопорядка и безопасности»), ранее росшие аналогичными темпами, увеличатся за тот же период всего на 9%. Помимо военных расходов предполагается увеличивать только финансирование подготовки к Олимпийским играм 2014 года в Сочи и к предстоящему в 2018 году Чемпионату мира по футболу, а также расходы на модернизацию железнодорожной инфраструктуры, которую, как следует отметить, активно используют военные. Ассигнования на другие цели будут удерживаться не выше текущего уровня.

По словам Алексея Кудрина, долгое время занимавшего пост министра финансов и ушедшего в отставку в знак протеста против роста военных расходов, оборона – единственная статья бюджета, растущая не только в рамках бюджета (доля военных расходов в бюджете, составляющая на этот год 15,7%, должна возрасти к 2016 году до 22%), но и в процентах от ВВП. Сейчас они составляют около 3% от ВВП, но при сохранении нынешних темпов должны дойти к 2016 году до примерно 4%. Нужно заметить, что в течение как минимум десятилетия рост военных расходов шел пропорционально росту валового внутреннего продукта, и средства, отпускаемые на оборону, колебались где-то в районе 3% от ВВП.

Общественная поддержка милитаризации растет

Стоит подчеркнуть, что политика наращивания военной мощи пользуется явной поддержкой общества. Согласно данным опроса, проведенного «Левада-Центром», 46% респондентов поддерживают рост военных расходов, даже если он замедлит темпы экономического роста. 41% опрошенных высказался против. Предыдущий такой опрос проводился в 1998 году. Тогда 35% поддерживали увеличение расходов, а 53% - нет. Российское общество также все сильнее поддается пропаганде, которая говорит о растущей военной угрозе России. Количество респондентов, которые считают, что внешние угрозы важнее внутренних проблем, возросло до 23% (с 13% в 1998 году). 32% респондентов также убеждены, что военная мощь для России важнее экономической (в 1998 году так

считали 22%). Вероятно, в дальнейшем эти тенденции будут проявляться еще более явственно и прекратятся, только если стандарты жизни в России значительно снизятся.

Выводы

Неожиданные проверки боеготовности российской армии, подчеркнуто проводящиеся при участии президента Путина, — явный сигнал, демонстрирующий значимость, которая придается сейчас военным вопросам. Наглядные демонстрации эффективности вооруженных сил в первую очередь следует воспринимать как оправдание продолжающегося роста расходов на их модернизацию. Соответственно, можно предположить, что эта военная реформа (т. е. модернизация ВС РФ и оборонной системы) в обозримом будущем будет продолжать осуществляться в своей нынешней форме, несмотря на заметное снижение темпов экономического роста.

Военные учения, представляемые СМИ как источник гордости для среднего россиянина, также служат способом формировать общественное мнение. Отношение российского общества, для которого армия остается одним из важнейших элементов государственности и исторической традиции (вооруженные силы — один из немногих элементов государственной структуры, пользующихся в народе уважением и доверием), способствует дальнейшей милитаризации России. По-видимому, эта тенденция будет сохраняться и эксплуатироваться независимо от того, в руках у каких политических сил будет находиться власть в России.

Автор: *Андрей Вилк*

Источник: *ИноСМИ* ^[382]

Язык: *русский* ^[3]

Дата: *август 2013* ^[4]

Теги: *Новости* ^[5]

Вооруженные силы ^[19]

Раздел: *Россия* ^[20]

Проблематика: *Проблематика* ^[10]

ВПК ^[24]

Экономическая ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет


Ссылки:

Путин Владимир Владимирович ^[383]

22 просмотра

Блуждающая база. «Манас» перекоцует в Казахстан? ^[384]

Опубликовано 28.08.2013 19:58 пользователем lu2k1



Кыргызстанские власти окончательно решили судьбу базы «Манас». Она закрывается. Тем временем, американское военное командование сообщило, что не намерено полностью сворачивать свою деятельность в регионе Центральной Азии, и ищет новое место для дислокации базы. Среди вариантов оказались казахстанские Актау и Шымкент.

В интервью американскому телеканалу «Pentagon Channel» командир американской военной базы в Кыргызстане Джон Миллард отметил, что сворачивания деятельности не планируется, а решается вопрос о «переезде в другое место».

Стоит отметить, что, согласно закону о денонсации договора по американской базе в Кыргызстане, все соответствующие переговоры должны завершиться до 11 января 2014 года, к лету же этого года американцы должны будут уйти из Бишкека.

Американская авиабаза в Бишкеке, которая позже стала носить официальное название Центр транзитных перевозок, была создана в международном аэропорту "Манас" в декабре 2001 года и до сих пор служит главным транспортным и логистическим узлом для перевозки грузов в Афганистан, по так называемому северному пути доставки. Согласно официальной информации, в центре дислоцированы порядка 1,5 тыс. американских военных и гражданских лиц, которые заняты в операции сил НАТО "Несокрушимая свобода" в Афганистане.

Как известно, полного вывода войск антитеррористической коалиции в 2014 году из Афганистана не произойдет, эту информацию уже официально подтвердило американское военное командование. Поэтому, говорить о том, что западная миссия в Центральной Азии близится к завершению, пока преждевременно.

Политолог Курбан Ювшанов сказал Курсиву, что, судя по активности американского военного командования сегодня, идет спешный поиск территории, куда может перебазироваться военный контингент с базы «Манас».

«Центральная Азия интересна США не только с точки зрения обеспечения безопасности в Афганистане, но и исходя из глобальных геополитических задач американцев. Поэтому, упустить этот регион

Белый дом не хочет, отсюда все разговоры о проектах, которые должны ослабить позиции России здесь. В частности, этим продиктованы проекты The New Silk Road и Nabucco, усиление роли США в Узбекистане и Туркменистане. С этой точки зрения, Казахстан представляется страной, в меньшей степени втянутой в орбиту американских интересов, и вполне возможно, что американский генералитет присматривается к казахстанским территориям для потенциального размещения здесь своей базы и укрепления собственного политического и военного влияния», - отмечает Ювшанов.

Однако пока американские военные не хотят окончательно раскрывать своих планов о возможном переезде базы, видимо, все еще надеясь на то, что им удастся переубедить власти Кыргызстана пересмотреть денонсацию договора по «Манасу». В частности, этим можно объяснить и тот факт, что заявление командира американской базы в Кыргызстане Джона Милларда позже было удалено с официального сайта канала Пентагона.

Эксперты отмечают, что американцы присматриваются сразу к нескольким территориям в Центральной Азии, куда могла бы переехать база, в частности, в поле зрения военного командования США - Актау и Шымкент в Казахстане, Куляб в Таджикистане и возможное укрупнение американской базы в узбекском городе Термез.

Говоря о том, что сейчас идет активный поиск новой территории, Джон Миллард подчеркнул, что уже начата полномасштабная работа по полному сворачиванию деятельности в транзитном центре в Бишкеке.

«По мнению президента Обамы и представителей международных сил содействия безопасности ISAF, к середине июля 2014 года, когда мы должны будем полностью уйти из Бишкека. вывод войск из Афганистана не закончится, поэтому деятельность нашей базы нужно будет продолжить, и, видимо, ее придется перенести в другое место», - отметил Миллард.

Эксперт Института экономических исследований стран Центральной Азии Алишер Хамидов сказал kursiv.kz, что Казахстан, с одной стороны, представляется наиболее удобным вариантом для переезда базы «Манас», в силу того, что закрепившись в этой стране, американцы могут рассчитывать на противодействие интеграционным процессам Астаны с Москвой. В то же время, Акорда может продолжить убеждать Россию в своей нейтральной позиции, и объявить о том, что открытие некоего военного подразделения американцев в РК - лишь вклад страны в обеспечение безопасности в Афганистане.

«Это возможно, но перспективы этого проекта довольно туманны. Хотя, активная американская и английская дипломатия в Казахстане показывает, что, несмотря на тесные отношения с Москвой, Астана не намерена особо отдаляться от Запада. В частности, набирающие обороты совместные учения вооруженных сил США, Великобритании и Казахстана – Степной орел, подчеркивают, что как США и Англия, так и Казахстан заинтересованы во взаимодействии в военной сфере друг с другом. Поэтому, возможно, что-то и появится в Актау или Шымкенте, или под Алматы, но не думаю, что это будет называться базой, а придумают, как в случае с Узбекистаном, некое неприметное название, вроде антитеррористического Центра. Но, суть не изменится, просто можно будет избегать неудобных вопросов», - говорит Хамидов.

Однако он крайне скептически относится к возможности переезда американских военных именно в Казахстан, предполагая, что если такой вариант и рассматривается, то только как запасной.

«Все-таки Кремль это не одобрит, и Акорде будет трудно решиться на этот шаг», - сказал он.

При этом, эксперты отметили, что определенный намек на возможность расширения военного присутствия США в Казахстане сделал командующий Аэромобильными войсками Казахстана Даулет Оспанов, в ходе проведения военных учений с силами НАТО в РК.

"С каждым годом формат проведения учения "Степной орел" меняется и усложняется, увеличивается и территория проведения международных учений», - отметил Оспанов.

Насколько сильно может увеличиться эта территория, пока остается только гадать, возможно, она вырастет до полноценной военной базы сил антитеррористической коалиции в РК или до так называемого Центра противодействию терроризму.

Отметим, что на основе меморандумов, подписанных между правительством Казахстана и США еще 15 декабря 2001 года и 10 июля 2002 года, американские военные могут беспрепятственно пользоваться воздушным коридором Казахстана. В феврале 2009 года американская сторона получила официальное согласие Казахстана на транзит гражданских грузов наземным транспортом через территорию РК в целях обеспечения мира и стабильности в Афганистане.

Также периодически просачивается информация о том, что РК поступают некие предложения со стороны США об открытии на ее территории полноценной военной базы США, но Акорда колеблется из-за противодействия Китая и России.

К тому же, еще в 2010 году активно обсуждался вопрос о переезде базы Манас на территорию военных аэродромов в Алматинской области, в частности, в Жетыген. Якобы, таково было условие Запада за возможность проведения в Казахстане саммита ОБСЕ. Но, тогда американской базы в Казахстане так и не появилось. Американский генерал Дэвид Петреус в свою очередь заявлял, что лидеры Казахстана и США даже не рассматривают возможность открытия американской базы в РК и этот вопрос никогда не обсуждался.

Сегодня американские силы имеют свои ставки в Узбекистане, здесь действует база в городе Термезе, в кыргызстанском Бишкеке находится крупнейшее место дислокации вооруженных сил НАТО в Манасе и американский военный центр также располагается в районе Шорабад Хатлонской области Таджикистана.

Стоит сказать, что Таджикистан тоже является потенциальным местом, куда американцы могут переехать из Кыргызстана, и кажется наиболее предпочтительным и более вероятным, чем Казахстан.

"Таджикистан может стать альтернативой военной базе "Манас" в Кыргызстане. После вывода войск из Афганистана в 2014 году военная база США "Манас" будет закрыта, и для предотвращения

угроз, исходящих от террористических и экстремистских организаций, особенно "Аль-Каиды" и "Талибан", в регионе необходимо создание нового оперативного центра обеспечения безопасности», - говорил по этому поводу американский конгрессмен Дэни Ли Бертон.

Источник: [Курсив.kz](#) ^[385] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

[Азия](#) ^[31]

[Центральная Азия](#) ^[328]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи:


☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

26 просмотров

На МАКСе показали новый зенитный комплекс ^[386]

Опубликовано 28.08.2013 19:59 пользователем lu2k3



Концерн ПВО «Алмаз-Антей» показал на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском новый зенитный ракетный комплекс средней дальности С-350Е «Витязь», пишет блог bmpd. Этот комплекс использует зенитные ракеты серии 9М96, аналогичные тем, что применяются на С-300ПМУ-2. Согласно индексу продемонстрированного изделия, оно представлено в экспортной модификации.

Первый показ «Витязя» состоялся в середине июня 2013 года в помещении Обуховского завода в Санкт-Петербурге. Этот показ был закрытым; техника демонстрировалась во время визита на завод президента России Владимира Путина. Тогда же стало известно, что до конца 2013 года «Витязь» будет передан Министерству обороны России для испытаний.

«Витязь» представляет собой самоходную пусковую установку с ракетами средней и малой дальности. Комплекс работает совместно со всеракурсным радаром и командным пунктом на базе автомобиля БАЗ. В перспективе он должен будет частично заменить устаревшие комплексы С-300 и дополнить многослойную систему противовоздушной и противоракетной обороны России, в состав которой также войдут новые зенитные системы С-400 и С-500.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[387]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Предприятия ВПК (справочная информация): [ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей"](#) ^[220]

Оценка статьи:

☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

Ссылки:

[Путин Владимир Владимирович](#) ^[383]

40 просмотров

Испытания ракетного вооружения с борта Т-50 начнутся уже в этом году ^[388]

Опубликовано 28.08.2013 20:06 пользователем lu2k3

Испытания истребителя пятого поколения проводят с летающей лабораторией, ракетное вооружение планируют испытать с борта Т-50 в этом году.

Впервые испытания ракетного вооружения с борта истребителя пятого поколения Т-50 начнутся в этом году, сообщил журналистам в среду глава корпорации "Тактическое ракетное вооружение" Борис Обносов.

"Испытания ракетного вооружения с борта т-50 впервые начнутся уже в этом году", — сказал Обносов.

По его словам, ряд изделий уже готов (ракетное оружие), например, ракета Х-58 фюзеляжного размещения, но нужен борт, с которого производить испытания.

"Пока испытания проводятся с летающей лаборатории", — добавил Обносов.

Автор: [Алексей Дружинин](#)
Источник: [РИА Новости](#) [389]

Язык: [русский](#) [3]
Дата: [август 2013](#) [4]
Теги: [Новости](#) [5]
[Вооружения и военная техника](#) [6]
Раздел: [Россия](#) [20]
Проблематика: [Проблематика](#) [10]
[Военно-техническая](#) [11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Обносов Борис Викторович](#) [390]
27 просмотров

Португалия перепродает Румынии американские истребители [391]

Опубликовано 28.08.2013 20:15 пользователем lu2k3

Министерство обороны Португалии намерено приобрести у Пентагона три подержанных истребителя F-16 Fighting Falcon для последующей перепродажи этих самолетов военному ведомству Румынии. Как сообщает Jane's, боевые самолеты будут поставлены Португалии по программе реализации избыточного военного имущества США. Сумма потенциальной сделки не уточняется.

После того, как самолеты прибудут в Португалию, местные ВВС модернизируют их до версии F-16MLU. Затем эти три истребителя будут добавлены к девяти F-16MLU, выведенным из состава ВВС Португалии, и поставлены министерству обороны Румынии. За все 12 истребителей Португалия получит 186,2 миллиона долларов. Предварительное соглашение с Румынией уже достигнуто. Помимо самолетов румынские ВВС получают запасные двигатели, запчасти и услуги двухлетнего технического обслуживания.

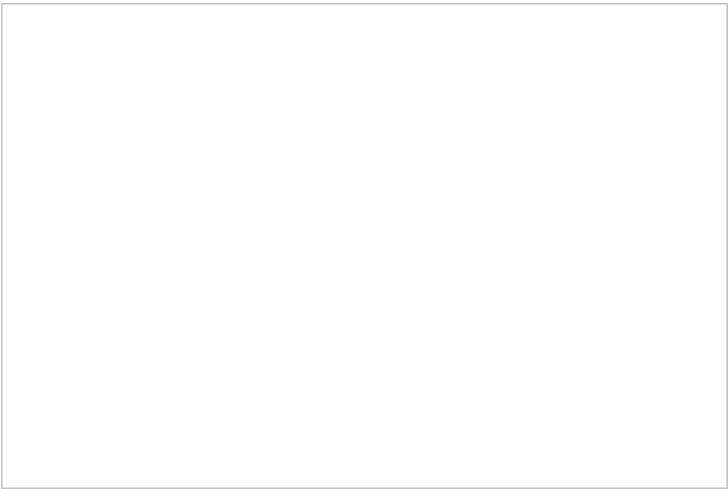
Позднее министерство обороны Румынии намерено потратить дополнительные средства на приобретение сенсоров, наземного оборудования обслуживания и вооружения для американских истребителей. В составе румынских ВВС F-16 частично заменят устаревшие истребители МиГ-21.

Источник: [Lenta.ru](#) [392]

Язык: [русский](#) [3]
Дата: [август 2013](#) [4]
Теги: [Новости](#) [5]
[Вооружения и военная техника](#) [6]
Раздел: [НАТО](#) [8]
[США](#) [9]
[Европа](#) [15]
Проблематика: [Проблематика](#) [10]
[Военно-техническая](#) [11]
[Экономическая](#) [37]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Игра на выбывание ^[393]

Опубликовано 28.08.2013 20:15 пользователем Михаил Симугов



В июне в Москве состоялась международная научная конференция «Российско-украинские отношения: реалии и перспективы», на которой обсуждались проблемы, накопившиеся между двумя государствами в политической, экономической и гуманитарной сферах. Событие вызвало в обеих странах большой интерес, поскольку в зале Московского государственного института международных отношений, где проходил форум, собрались ведущие политики, экономисты, историки, филологи, руководители промышленных предприятий Украины и России.

ПРИЗРАЧНЫЕ ПРИОБРЕТЕНИЯ И РЕАЛЬНЫЕ ПОТЕРИ

Разговор получился жесткий и откровенный. Пикантности и остроты ему придавало то, что никогда ранее межпарламентские контакты двух братских стран не проходили под девизом готовящегося к подписанию в Вильнюсе в ноябре этого года Соглашения об ассоциации Украины и Европейского союза. В случае, если этот договор будет подписан, Украина отрезает себя не только от возможности полноценного участия в Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве России, Белоруссии и Казахстана, но и от отношений свободной торговли в рамках СНГ. Сворачивание отношений свободной торговли и переход к режиму наибольшего благоприятствования в российско-украинских торгово-экономических отношениях будет означать окончательный удар по кооперационным связям, объединяющим тысячи предприятий.

Смешно сказать, в самом проекте соглашения, кстати, до сих пор не переведенном на украинский язык, много словоблудия об общей с Европой истории. А суть сводится к одному: кому-то в Киеве важно превратить Украину в колониально зависимое государство с открытым для европейского ширпотреба рынком и с унижительными квотами на поставку собственной продукции, которая без этого соглашения поставляется в больших объемах. Согласно расчетам, только за счет отмены в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП) экспортных пошлин на углеводороды, экспортируемые из России в Украину, положительный прирост сальдо торгового баланса Украины составит 2,9 млрд. долл. (за счет снижения стоимости ввозимых углеводородов). Если по условиям ЕЭП и формирования единого энергетического рынка цена на природный газ, экспортируемый из России в Украину будет снижена до 180 долл./м куб., положительный прирост торгового сальдо Украины увеличится до 5,1 млрд. долл. Кроме того, эффект от отмены защитных мер во взаимной торговле оценивается в 0,5 млрд. долл., а снятие технических барьеров в торговле даст еще более 1 млрд. долл. Всего улучшение условий торговли для Украины оценивается в 9–10 млрд. долл., что позволяет ей сбалансировать торговый баланс и обеспечить макроэкономическую устойчивость.

Следует иметь в виду и другие положительные эффекты, которые могут быть получены при расширении торговли, активизации научно-технического сотрудничества, повышении инвестиционной и инновационной активности. Здесь речь как раз и идет о наращивании возможностей таких грандов высокотехнологической промышленности Украины, как АО «Мотор Сич», и других.

На другой чаше весов – реальность, просчитанная Национальной академией наук Украины (Институтом экономики и прогнозирования). Создание зоны свободной торговли Украины с ЕС приведет к падению украинского экспорта и опережающему росту импорта. Результаты расчетов показывают, что в текущих условиях снижение среднего импортного таможенного тарифа Украиной на 1 п.п. ведет к ускорению импорта на 2–3%. По всей вероятности, в данном случае устранение проблем при формировании торгового баланса потребует девальвации национальной валюты, сопровождающейся инфляционным шоком.

В краткосрочной перспективе начало реализации Соглашения об ассоциации Украины и ЕС содержит риски вытеснения продукции украинских предприятий на рынки ТС из-за возрастающей

конкуренции со стороны широкой гаммы товаров ЕС. В Соглашении предлагается, чтобы при определении страны происхождения товаров, экспортируемых из Украины, детали и компоненты, происходящие из стран ЕС, рассматривались как украинские. В силу этого Украина может превратиться в своеобразный шлюз, через который западноевропейская продукция будет поступать на рынок ТС. Все это может вызвать необходимость для ТС задействовать положения Приложения 6 к Договору о зоне свободной торговли СНГ, что приведет к восстановлению импортных пошлин.

В Соглашении отсутствуют положения, защищающие или гарантирующие сохранение правовой базы экономических отношений между Украиной и государствами-членами ТС. Между тем обязательные для применения нормы Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России вступают в противоречие с обязательствами Украины по Соглашению с ЕС. Тем самым ставится под сомнение возможность предоставления Украине статуса наблюдателя в Евразийском экономическом союзе, делает невозможным и наполнение предложенной президентом Украины Виктором Януковичем формулы «3+1».

Одновременное участие Украины в ТС/ЕЭП и в ЗСТ с ЕС возможно только в случае согласия государств-членов Таможенного союза принять на себя в вопросах наднациональной компетенции обязательства Украины по Соглашению, что представляется невероятным.

Об этом много говорилось на конференции в Москве. Одним из титульных выступающих, как всегда на подобных мероприятиях, был президент АО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев, он сосредоточился на тех проблемах, которые волнуют стоящий за ним многотысячный коллектив высококвалифицированных специалистов.

ИМПОРТОЗАМЕЩАЮЩАЯ ПОЛИТИКА

Руководитель моторостроительной компании Вячеслав Богуслаев напомнил, что в соответствии с Соглашением об ассоциации с ЕС Украине до 2018 года придется перейти на европейские технические стандарты, что может полностью похоронить оставшиеся островки конкурентоспособной украинской промышленности. «Этого допустить нельзя. Это не модная нынче игра в национальные вопросы или патриотический потенциал, а вопрос выживания украинской промышленности. Евросоюз подписал документы о признании технических стандартов с девятью государствами, и Украины там и близко нет», – заявил Вячеслав Богуслаев.

Он также напомнил, что во избежание казусов с Европой и для поддержки потенциала российско-украинского научно-технического сотрудничества должны неукоснительно выполняться межправительственные соглашения. А их забалтывают, превращают в пыль, поскольку в России, например, занимаются пресловутым импортозамещением. «Я не понимаю, что это за такое модное слово, – говорил глава АО «Мотор Сич». – Если речь идет об отказе от кооперации, поддерживающей на плаву российские же предприятия, которые по целой линейке аппаратов взаимодействуют с Запорожьем и иного варианта сотрудничества попросту не существует, то такое импортозамещение не нужно самой России».

Впрочем, несмотря на абсурдность складывающихся обстоятельств, тот же АО «Мотор Сич» продолжает жить и развиваться без оглядки на неумелые попытки новоиспеченных менеджеров вставлять палки в колеса. Предприятие, которое наряду с производственной традицией чтит и воздаст дань уважения своему великому православному прошлому, проживет еще не одно столетие. Этот лейтмотив выступления главы моторостроительного гиганта прошел через всю конференцию и дал немало пищи для размышлений тем, кто принимает решения или своими действиями провоцирует их принятие.

МНЕНИЯ УЧАСТНИКОВ КОНФЕРЕНЦИИ

Петр Толочко, академик НАН Украины:

– Для меня русско-украинское сотрудничество, русско-украинская дружба – это категория, может быть, не столько политическая и экономическая, сколько глубоко нравственная. Сегодня говорят, что народ Украины, мол, сделал свой выбор. Я тоже народ. Я такого выбора не делал. Поэтому это политический выбор, а не здравый, прагматичный экономический выбор. Политический выбор потому, что политическая и экономическая элита уже давно интегрировалась с Западом. Там все у них – и счета, и хатенки, там они и отдыхают, там они и лечатся.

Украина в положении безальтернативного обреченного общества. Надо провести референдум, и пусть народ скажет, куда бы он хотел. А то сегодня за народ все расписываются, но никто его не спрашивает.

Михаил Погребинский, политолог, политехнолог:

– Политические силы, которые выступают за европейскую интеграцию Украины, на самом деле не являются проевропейскими. Все их действия имеют исключительно антироссийскую направленность. Никакой европейской либеральной позиции у этих сил также нет. Об этом свидетельствует полная поддержка ими ультраправой «Свободы». Объективно на Россию ориентируются более половины украинских граждан, а антироссийскую позицию поддерживают в Украине не более 20% населения. Поэтому парадокс состоит в том, что так называемая оппозиционная коалиция, которая получила в парламенте почти половину голосов, выражает взгляды всего лишь пятой части населения, а вовсе не половины, поскольку выступает как антироссийская политическая сила.

Петр Симоненко, лидер Компартии Украины:

– В отличие от оценок моих коллег в осмыслении нынешнего этапа украинско-российских отношений, наиболее применимым, на мой взгляд, был бы термин «стратегический ступор». Причина очевидна – до сих пор не определена модель этих отношений. Каковы реалии сегодня: Россия является центром нового интеграционного объединения и с этих позиций выстраивает свой внешнеполитический курс, а Украину Запад встраивает в систему международных отношений как государство с периферийной экономикой.

Рассматривая перспективу наших взаимоотношений, необходимо учесть то, что политические реалии в Украине таковы, что Партия регионов и оппозиция выступают согласованно и координируют свои действия в парламенте с целью выполнения всех требований ЕС перед саммитом в ноябре. У них цель одна – скорейшее подписание соглашения об Ассоциации Украина–ЕС. И если

выступающие здесь мои коллеги высказывали свою личную точку зрения, не совпадающую с политической позицией партий, членами которых они являются, я имею честь представлять единственную политическую силу в парламенте – Компартию, которая настойчиво и последовательно отстаивает идею вступления в Таможенный союз и Евразийское экономическое сообщество. Мы убеждены в том, что это дает Украине бесспорные преимущества.

Сергей Глазьев, советник президента РФ, академик РАН РФ и член НАН Украины:

– Если все-таки Украина подпишет соглашение об ассоциации с Евросоюзом, то Украина фактически перестает быть самостоятельным суверенным субъектом торгово-экономических отношений. Хотя Украина не становится полноправным членом ЕС, она обязуется выполнять все директивы, связанные с торговлей, она берет на себя обязательство беспоплатно пропускать европейскую продукцию. Она соглашается на сохранение квот и ограничений против нее. Она соглашается на то, что все спорные вопросы будет рассматривать Европейский суд, и европейцы будут мониторить, как Украина выполняет обязательства по Соглашению, включая технический регламент, где, между прочим, даже записан переход на европейские стандарты железнодорожного транспорта, то есть на узкую колею. И если Украина не будет выполнять эти обязательства, то Европа оставляет за собой право ограничивать доступ украинских товаров на свой рынок.

Я, читая 900 страниц текста, вспомнил договора, которые мы с Украиной подписывали, везде стоит оговорка, в том числе под договором об СНГ, о создании СНГ, что Украина подписывает данный договор в той части, в которой он не противоречит Конституции Украины. Но мы с Украиной ни одного договора, где бы Украина делегировала суверенитет, не подписывали. А здесь такой оговорки нет. Почему-то в данном случае Конституция Украины в расчет не принимается. Я думаю, что Конституционный суд Украины тоже, наверное, скажет свое слово по поводу этого Соглашения, но я должен как экономист сказать, что если оно будет подписано, то ни о каком участии Украины в Таможенном союзе речи быть уже не может, и не может быть никакой реализации формулы «3+1», просто у Украины для этого не остается полномочий.

Если Украина будет участвовать в интеграционном евразийском процессе, то, по расчетам наших экспертов, мы получаем плюс 7% ВВП к 2030 году каждый год, это плюс 15% ВВП в целом, это 220 млрд. долл. за этот период, то есть 12 млрд. долл. каждый год дополнительно Украина будет получать, условия торговли улучшатся на 10 млрд. долл. Это даст Украине возможность стабильного, устойчивого развития. Мы вместе с Украиной с Европой договоримся на гораздо лучших условиях, чем каждый будет отдельно пытаться попасть в европейский дом.

Автор: Сергей Ткачук

Источник: *"Независимое военное обозрение"* [394]

Язык: [русский](#) [3]

Дата: [август 2013](#) [4]

Теги: [Новости](#) [5]
[Аналитика](#) [14]

Раздел: [Россия](#) [20]
[СНГ](#) [149]

Проблематика: [Военно-политическая](#) [16]
[Политическая](#) [36]
[Экономическая](#) [37]

Оценка статьи:

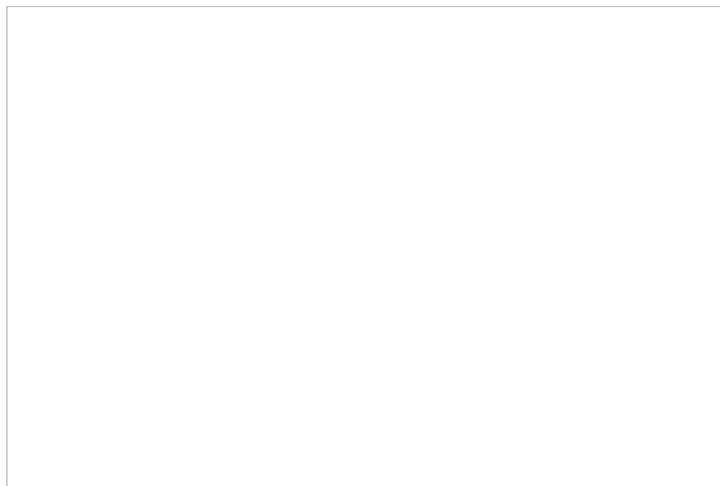
☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

75 просмотров

Расширяя границы возможного [395]

Опубликовано 28.08.2013 20:23 пользователем Михаил Симутов



В Томилине не копируют чужие успехи, а идут своим путем

Свои достижения на МАКС-2013 представит созданное более 60 лет назад ОАО «Научно-производственное предприятие «Звезда» – уникальное, единственное в своем роде предприятие в России в области создания и производства индивидуальных систем жизнеобеспечения летчиков и космонавтов, средств спасения экипажей и пассажиров при авариях летательных аппаратов, систем дозаправки самолетов топливом в полете.

В 50-х годах прошлого века возникла парадоксальная ситуация, когда тактико-технические характеристики летательных аппаратов вошли в явное противоречие с возможностями человека по управлению крылатой машиной и техническими характеристиками средств обеспечения безопасности летчика в аварийных ситуациях или при боевом поражении самолета. Люди стали слабым звеном в пилотируемом полете. Для решения возникшей проблемы необходимо было создать по сути новую научно-прикладную дисциплину, находящуюся на стыке совершенно различных областей знаний, в том числе самолетостроения и авиационной медицины.

С этой целью в системе Министерства авиационной промышленности в октябре 1952 года в подмосковном поселке Томилино был организован завод № 918 (впоследствии ОАО «НПП «Звезда») и определены его первоочередные задачи по созданию средств обеспечения безопасности экипажей и повышения живучести боевых самолетов, которые включали разработку:

- опытных образцов высотных скафандров, противоперегрузочных костюмов и защитных шлемов для экипажей;
- средств покидания летательного аппарата, катапультируемых сидений и средств защиты экипажа после покидания кабины;
- рациональных схем бронирования экипажа, определения наивыгоднейших форм бронедеталей, конструктивной брони, а также изучение защитных свойств брони в сочетании с конструкцией летательного аппарата и его агрегатами;
- новых конструкций топливных баков и их контейнеров, обеспечивающих защиту топлива от вытекания при поражении баков, а также повышение защитных свойств баков существующих конструкций;
- методов исследования применения на летательном аппарате средств противопожарной защиты и борьбы с пожарами.

Когда решались любые задачи

Руководителем завода был назначен Семен Алексеев – талантливый авиаконструктор, прошедший школу конструкторских бюро Андрея Туполева и Семена Лавочкина, ранее возглавлявший в Летно-исследовательском институте (ЛИИ) направление работ по созданию самолетов-лабораторий, систем заправки топливом летательных аппаратов в воздухе и разработке противоперегрузочных средств.

Уже в декабре 1952 года был доработан и представлен на повторные государственные испытания высотный скафандр ВСС-1, разработанный в ЛИИ. Параллельно с его переработкой, проектированием катапультируемых кресел и противоперегрузочных костюмов Алексееву пришлось практически на пустом месте строить завод и набирать персонал для КБ и производства. Одновременно создавалась лабораторно-экспериментальная база для каждого тематического направления. Эти задачи ему удалось решить в кратчайшие сроки. По авральности и скорости выполнения работ это сравнимо с временами эвакуации предприятий в годы войны.

В конце 50-х в тематике работ КБ значительное место заняли задачи, связанные с освоением космоса. Учитывая опыт создания первых высотных скафандров, завод в 1956-м приступил к разработке изделий, которые стали прототипами гагаринского скафандра. Но еще до этого, в 1953–1954 годах коллектив участвовал в работах по выполнению программ высотных полетов животных на ракетах типа Р-2А. На предприятии были разработаны специальные скафандры для обеспечения жизнедеятельности подопытных собак. Так, Семен Алексеев, соприкоснувшись с космосом, для комплексного решения более сложных задач впервые организовал в структуре завода собственный отдел авиационно-космической медицины.

Одним из чрезвычайно сложных направлений работ, выполненных коллективом завода в период 1954–1959 годов, стала разработка комплексного агрегата для заправки самолетов топливом в полете. Бомбардировщики М-4 и ЗМ, созданные Владимиром Мясичевым, не удовлетворяли требованиям ВВС по дальности полета. Было очевидно, что только дозаправка самолетов топливом в полете может решить важнейшую стратегическую задачу доставки ядерных бомб на удаленный от нас континент.

Созданный предприятием агрегат заправки КАЗ-831 в декабре 1959-го был принят на вооружение ВВС для самолетов М-4, ЗМ и Ту-95.

Важнейшая задача – обеспечение необходимой дальности полетов стратегических бомбардировщиков была решена.

От скафандра до «космического мотоцикла»

Пришло время подготовки полета человека в космос. Коллективом завода в сжатые сроки были разработаны катапультное кресло, которое являлось одновременно рабочим местом космонавта в течение всего полета и системой покидания корабля перед парашютированием, космический скафандр и все сопутствующие агрегаты и системы. В конечном итоге созданные предприятием изделия и системы позволили обеспечить успешное выполнение первого в мире полета человека в космос.

После выхода в 1960-м постановления ЦК КПСС и Совмина СССР «О создании мощных ракет-носителей, спутников и космических кораблей», санкционировавшего начало работ по пилотируемым проектам, завод приступил к созданию скафандров для внекорабельной деятельности.

Роль завода в осуществлении в 1965-м выхода человека в открытый космос стала решающей – шлюзовая камера и выходной скафандр были целиком сделаны в Томилине.

Еще одна интереснейшая работа, которой занимался завод, – «космические мотоциклы» – средство передвижения в открытом космосе. В 1962–1964 годах по заданию ОКБ-1 к программе «Восход» было разработано устройство перемещения и маневрирования космонавта. В дальнейшем эти работы продолжил Гай Северин, назначенный в январе 1964-го на должность главного конструктора – ответственного руководителя завода.

Унифицированное кресло

До середины 60-х годов самолетостроительное ОКБ разрабатывало свои катапультные кресла. В результате в эксплуатации находилось около 30 типов кресел, для которых создавалось все свое – парашютные системы, пиропатроны, кислородное оборудование и приборы автоматики. С целью унификации средств аварийного покидания летательных аппаратов и повышения их эффективности по заданию Министерства авиационной промышленности в 1965-м специалисты предприятия приступили к разработке унифицированного катапультного кресла для установки его на вновь строящиеся и модернизируемые боевые самолеты всех авиационных фирм. Задача создания такого кресла и внедрения его на самолеты ОКБ Сухого, Микояна, Яковлева и Туполева, которые традиционно оснащались креслами собственной конструкции, являлась для завода принципиально важной и чрезвычайно трудной. Экономические и эксплуатационные выгоды унифицированного кресла очевидны, но этого было недостаточно, чтобы самолетостроительные ОКБ приняли решение устанавливать такое кресло на свои самолеты. Предвидя жесткую конкуренцию, непосредственное руководство проектированием кресла и его летными испытаниями осуществлял лично Гай Северин. В 1970-м успешно завершились государственные испытания унифицированного кресла (шифр К-36), которое было рекомендовано для применения на отечественных самолетах. Это стало знаменательным событием для авиационной промышленности и ВВС СССР.

Сорок четыре года Гай Северин возглавлял «Звезду». За это время под его руководством и при непосредственном участии разработаны уникальные, в ряде случаев не имеющие аналогов в мире образцы авиационной и космической техники, которые позволили обеспечить безопасность полетов, повысить эффективность боевого применения самолетов за счет сохранения высокого уровня работоспособности пилотов при выполнении ими профессиональных задач, в том числе в экстремальных условиях.

Проверено временем

Дальновидность принятого в 1952-м решения подтвердило время. Предприятие с момента организации занимается созданием не отдельных компонентов, а комплексов жизнеобеспечения и спасения, что позволяет экономить силы, средства и время при разработке новой техники.

НПП «Звезда» не просто делает катапультное кресло (притом что само кресло – это сложнейшее устройство), а создает пилоту условия для успешного выполнения боевой задачи. Шлем, кислородная система, противоперегрузочный и высотный костюм – все это разработано, испытано и изготовлено на «Звезде».

Удивительно, что на седьмом десятилетии своей истории, при всех поворотах в развитии страны, предприятием сохранены все основные направления работ, определенные приказом министра 1952 года.

За это время созданы образцы техники, которые известны как первые в мире или лучшие в мире:

- первая в мире катапультная система и скафандр для полета Юрия Гагарина;
- первая в мире шлюзовая камера и скафандр для выхода в открытый космос Алексея Леонова;
- непревзойденное по своим характеристикам катапультное кресло К-36;
- первый в мире полужесткий скафандр;
- первый в мире скафандр орбитального базирования;
- первая в мире катапультно-амортизационная система боевого вертолета;

- первая в мире сверхлегкая система катапультирования;
- системы дозаправки топливом в полете с лучшими в мире техническими характеристиками.

Перечисленное — это лишь часть из всего созданного «Звездой» за прошедшие годы, то, что обеспечивает обороноспособность государства и чем гордится страна. Многие из созданного на предприятии уникально и неповторимо вследствие исключительности поставленных задач.

Так, необходимость создания катапультного кресла космонавта космического корабля «Восток» была обусловлена отсутствием системы мягкой посадки этого летательного аппарата. Шлюзовая камера корабля «Восход» для первого выхода человека в открытый космос выполнена мягкой и надувной из-за отсутствия места под обтекатель ракеты и возможностей ракетносителей того периода.

«Звезда» сохраняет позиции мирового лидера в тех областях техники, где не занималась копированием зарубежных образцов, а шла своим путем.

Подавляющее большинство существующих в мире катапультных кресел стабилизируется в воздушном потоке при катапультировании с помощью специальных парашютов, прочность которых не позволяет покидать кабину самолета на скорости более 1100 километров в час. Уникальная система стабилизации кресла К-36, выполненная в виде выдвигающихся телескопических штанг с системой фиксации пилота, обеспечивает безопасное катапультирование на индикаторной скорости 1300–1400 километров в час.

Сравнительные испытания кресел «Звезды» и иностранных производителей, проведенные в середине 90-х в Соединенных Штатах, показали абсолютное преимущество томилинцев над конкурентами. На предприятии давно поняли, что этого можно добиться, только будучи первопроходцем и первооткрывателем в областях деятельности, которыми занимаешься.

Еще в период лунной гонки, на рубеже шестидесятых и семидесятых годов «Звездой» впервые в мире был создан полужесткий космический скафандр для исследования планет. И хотя американцы, а не мы ходили по Луне, придуманную на заводе концепцию, когда скафандр не надевают, а входят в него через дверь на спине, в США копируют в своих новых разработках. Сейчас нет аналога сверхлегких катапультных систем, работающих на сжатом воздухе для гражданских легкомоторных самолетов.

Те, кто родился в 70-е и после, не застали «золотой век» отечественной «оборонки». В период так называемого застоя единение отрасли происходило вокруг масштабных грандиозных программ. «Звездой» в те годы были созданы унифицированное катапультное кресло К-36, унифицированный агрегат заправки УПАЗ, снаряжение, защитные шлемы, комплекты кислородного оборудования — ППК-7, ВКК-7, ЗШ-6Б, ЗШ-5Б, ЗШ-7А, ЗШ-7В, ККО-15, ККО-14, ГШ-6, авиационные и космические скафандры «Сокол» и «Баклан», комплекс для космического корабля «Буран» с катапультным креслом, системой жизнеобеспечения и скафандром «Стриж». За перестройкой пришла демократия.

Новые стимулы

В лихие 90-е была похоронена система единого планирования и организации процессов. Чего мы только не делали в эти годы. Хлопкоуборочный комбайн, сборщик колорадских жуков, барокамеры, массажеры и овощерезки создавали, однако все с элементами новизны, подтвержденными авторскими свидетельствами.

Отпущенные вожди, тезис о самовыживании, провозглашенная конкуренция, открытые границы, несмотря на объективные трудности, дали стимул для развития самостоятельности и инициативы.

С Европой мы строили скафандр для внекорабельной деятельности, с Америкой — совместное предприятие по производству катапультных кресел (разрешение правительства было получено через пять лет, сразу после отказа американцев от участия в проекте).

Меняются времена, теперь в почете госслужба, работа менеджера-управленца. Количество справок и отчетов, направляемых в разные инстанции, превысило разумные. Уровень образования известен, здравоохранения тоже, работать на производстве непрестижно.

Что же сегодня? Российский самолет из иностранных компонентов, курс на организацию ремонта и изготовление агрегатов для «Боинга» и «Аэрбаса».

Вслед за иностранными компонентами — программа импортозамещения. При этом оборудование «Звезды», отклоненное от программы SSJ, устраивает производителей Ан-148 и Ан-158.

Несмотря ни на что, предприятие не только сумело сохранить, но и усилило свои позиции признанного лидера в сфере космического скафандростроения и средств спасения. Завершаются испытания по системам для перспективного комплекса фронтовой авиации, а это и новое катапультное кресло, и снаряжение пилотов, и кислородное оборудование. Начаты работы по перспективному комплекту для дальней авиации. Испытан прототип суперлегких катапультных систем для малой авиации, работающих на сжатом воздухе.

Подготовлен для натурной оценки прототип комплекта парашютиста-высотника, включающий управляемый парашют, контейнер полезного груза, защитный шлем с кислородной маской и запасом кислорода.

Начаты работы по агрегату заправки повышенной производительности. Заложена основа для научно-исследовательской работы по автоматической дозаправке и заправке беспилотников. Готов полномасштабный макет кресла космонавта перспективного транспортного космического корабля. Ведется дальнейшая модернизация скафандра для внекорабельной деятельности и многое другое.

Гости «Звезды» порой недоумевают: «И это все в одной компании?». Подвесные агрегаты дозаправки самолетов топливом в полете, кислородное оборудование боевых и гражданских самолетов, защитные шлемы, противоперегрузочные и высотные костюмы, катапультные и амортизационные кресла, космические и высотные скафандры, спасательные парашюты. Немногим более полутора

тысяч человек работают в исследовательских, конструкторских, производственных, испытательных подразделениях предприятия.

Свое КБ, свое производство, свой испытательный комплекс, расположенные на одной площадке, дают возможность оперативно влиять на процессы, а разнообразие тематик – заимствовать интересные подходы и идеи.

Собственно, это и есть та самая диверсификация, о которой много говорят в последнее время.

Очевидно, что по концентрации разнообразных знаний и интеллекта на душу населения «Звезда» – одно из ведущих предприятий России.

На фоне новых разработок продолжаются обновление основных фондов, построение системы автоматизированного планирования и учета хода производства. У ОАО «НПП «Звезда» имени академика Г. И. Северина» хороший научно-технический задел и перспектива. Как говорят в таких случаях, покой нам только снится.

Автор: Сергей Поздняков, генеральный директор – главный конструктор ОАО «Научно-производственное предприятие «Звезда» имени академика Г. И. Северина»

Источник: "Военно-промышленный курьер" [100]

Язык: [русский](#) [3]
Дата: [август 2013](#) [4]
Теги: [Новости](#) [5]
[Аналитика](#) [14]
[Предприятия ВПК](#) [43]

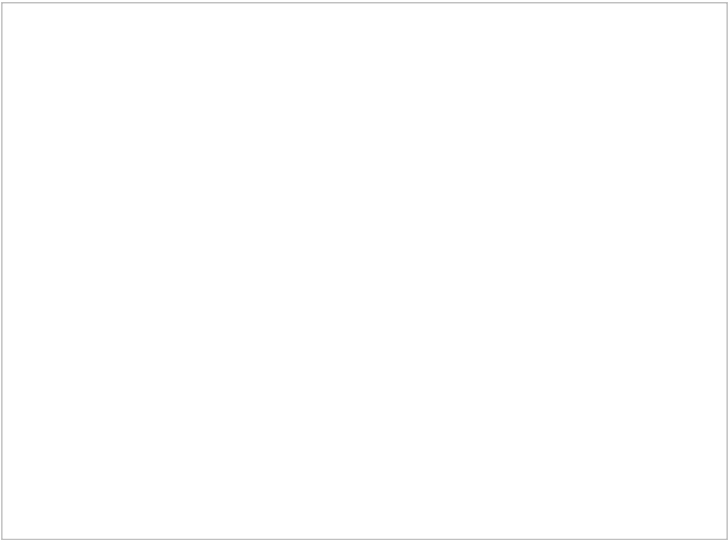
Раздел: [Россия](#) [20]
Проблематика: [Военно-техническая](#) [11]
[ВПК](#) [24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

62 просмотра

Лазер против ПЗРК [396]

Опубликовано 28.08.2013 20:29 пользователем Михаил Симутов



Лазерные технологии не случайно являются приоритетными среди направлений модернизации и технологического развития российской экономики. Еженедельник «ВПК» публикует интервью с генеральным директором – главным конструктором ОАО «НИИ «Экран» Владимиром Бутузовым, создателем уникального комплекса защиты самолетов и вертолетов от управляемых ракет класса «воздух-воздух» и «земля-воздух».

Владимир Васильевич, работы по ВВТ с использованием лазерного излучения начались практически сразу после появления первого оптического квантового генератора в 60-х годах. Фактически лазер давно призван на военную службу. Речь идет не только о пока экзотическом лучевом оружии, но и о дальномерам и целеуказателях, головках самонаведения, аппаратуре аэрокосмической и морской навигации, подводной связи, локационных станциях. Какую нишу занимает продукция НИИ «Экран»?

– Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт «Экран», основанное в 1949 году, является головным системообразующим предприятием в области создания многофункциональных интегрированных бортовых комплексов обороны, предназначенных для защиты летательных аппаратов от поражения управляемыми ракетами средств ПВО противника, а также от угроз террористов, широко применяющих современные ПЗРК. Входит в состав ОАО «Концерн радиоэлектронные технологии» госкорпорации «Ростех».

Наиболее известная коммерческая разработка нашего института – бортовой комплекс обороны (БКО) летательных аппаратов «Президент-С». В БКО входит лазерная станция оптико-электронного подавления (ЛСОЭП). Так что наши системы сугубо оборонительные, могут устанавливаться и на гражданских самолетах и вертолетах.

В рамках салона «МАКС-2013» ОАО «НИИ «Экран» впервые представляет разработанную под вашим руководством упомянутую лазерную систему оптико-электронного подавления – часть БКО. В чем специфика показа на международной коммерческой площадке?

– Система предназначена для защиты легких вертолетов, в том числе экспортного варианта ударной машины Ми-28НЭ, от атак переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК). В настоящее время ПЗРК представляют основную угрозу для летательных аппаратов и прежде всего для вертолетов. ПЗРК состоят на вооружении практически во всех странах мира. Все известные террористические группы обладают этим оружием, поскольку оно легкодоступно на черном рынке. Таким образом, благодаря высокой мобильности, простоте использования, обслуживания и запуска одним человеком, а также уникальному сочетанию массогабаритных характеристик и эффективности ПЗРК – грозное оружие. Согласно данным, опубликованным в мировой печати, за последние 25 лет более 90 процентов потерь летательных аппаратов, уничтоженных в воздухе в ходе боевых конфликтов, связано с применением управляемых ракет с инфракрасными (ИК) головками самонаведения и прежде всего ПЗРК. Средства ИК-противодействия, использующие традиционные методы, например расходуемые средства (ЛТЦ) или обычные некогерентные (ламповые) элементы, имеют либо ограниченную эффективность, либо ее полное отсутствие против ПЗРК последнего поколения. В настоящее время только лазерные системы оптико-электронного подавления обеспечивают надежное и эффективное противодействие современным и перспективным угрозам ПЗРК, имея при этом более низкую стоимость жизненного цикла по сравнению с другими подходами ИК-противодействия.

Таким образом, на текущем МАКСе хорошо известный бортовой комплекс обороны показывают более детально – вплоть до составных частей?

– Действительно, «Президент-С» демонстрировался на авиационно-космических салонах «МАКС-2011», «Фарнборо-2012», «Париж Аэрошоу-2013». В этот раз мы имеем возможность показать покупателям составные части комплекса и системные решения. Технологии, использованные в представленной системе оптико-электронного подавления, расширяют эффективность лазерных систем подавления, улучшая работу, надежность и КПД, одновременно устраняя традиционные недоработки предыдущих вариантов таких систем, связанные с установочными ограничениями, сложной и критической регулировкой, настройкой, содержанием и техническим обслуживанием. Конструкция системы, спроектированная в соответствии с требованиями открытой архитектуры, позволяет обеспечивать ее работу как интегрированно в бортовом комплексе обороны, так и в автономной конфигурации совместно с собственной системой предупреждения о ракетном нападении.

Каковы основные ТТХ и типовые носители?

– Масса лазерной системы – 64 килограмма. Состав: твердотельный лазер, оптико-механический блок с одной передающей головкой с рабочим сектором на 360 градусов по азимуту, блок управления и питания. Конструктивно представленный вариант лазерной системы располагается внутри фюзеляжа вертолета. Но конструкция системы может адаптироваться для размещения на любых типах летательных аппаратов как в варианте с единственной передающей головкой и одним лазером, так и в варианте с двумя головками и двумя лазерами.

Автор: Владимир Бутузов

Источник: ["Военно-промышленный курьер"](#) ^[100]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

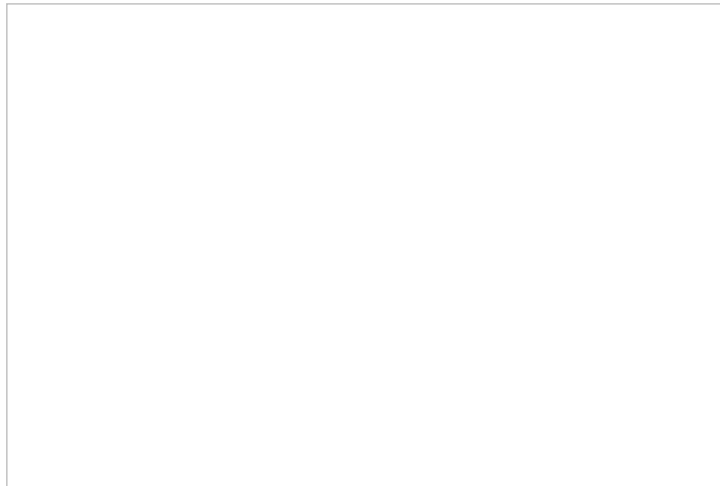
Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

1 просмотр

[Сирийская сага "трехсотки"](#) ^[397]



Возможные поставки в Сирию российских ЗРС С-300П уже успели обрасти массой мифов. Как, впрочем, и сама эта ЗРС, которая никогда еще не участвовала ни в одной войне.

По поводу «трехсотки» надо напомнить, что эта ЗРС в 70-е годы создавалась как составная часть мощнейшей системы ПВО СССР. Она должна была размещаться главным образом в глубине территории страны, где не было опасности нападения с земли, ее «снизу» «подпирали» ЗРК малой и средней дальности, «сверху» – истребительная авиация. Кроме того, самих полков С-300П должно было быть много. Если же ЗРС «вырвать из контекста» и поставить в условия, для которых она не создавалась, начинают проявляться ее недостатки.

АХИЛЛЕСОВА ПЯТА ИДЕАЛЬНОГО ОРУЖИЯ

Первый из них – громоздкость. Даже в минимальной комплектации один дивизион С-300П состоит из примерно десятка 12-метровых 4-осных грузовиков массой более 40 т. Притом что один дивизион не является полноценной боевой единицей.

Второй недостаток – наличие большой «мертвой воронки» вокруг каждой ПУ, внутри которой цель не может быть поражена.

Третий недостаток – очень низкий темп перезарядки ПУ, не менее одного часа. Причем даже эта величина является чисто теоретической, для ее реализации нужно иметь ТЗМ на каждую ПУ и запасной боекомплект на позиции дивизиона. Как правило, нет ни того, ни другого, поэтому ЗРС оказывается в некотором смысле «одноразовой».

Из этих недостатков следует, что ЗРС чрезвычайно уязвима от атак с земли, а до момента развертывания – и с воздуха. Но и после развертывания каждый дивизион, а также КП полка должен быть прикрыт маловысотными ЗРК, ПЗРК, ЗРПК/ЗСУ. Кроме того, полк, состоящий из одного–двух дивизионов, в реальности небоеспособен из-за очень быстрого истощения боекомплекта. Кроме того, дивизионов должно быть больше одного еще и для того, чтобы они перекрывали «мертвые воронки» друг друга. Наконец, ЗРС весьма сложна для транспортировки. В частности, практически невозможна переброска воздухом. Теоретически можно загрузить по одной–две машины в Ан-124, но это очень дорого и долго. Морем тоже долго, но хотя бы дешевле. Как было сказано выше, система чрезвычайно уязвима на этапах транспортировки, разгрузки и марша к месту развертывания.

По всему по этому, мягко говоря, нелегко будет доставить «трехсотку» в Сирию «тайно». Скорее всего для ее доставки придется проводить серьезную боевую операцию с участием боевых кораблей ВМФ, включая крейсера (для обеспечения ПВО хотя бы порта разгрузки). При этом в стране, вся территория которой охвачена гражданской войной, С-300П и на марше, и после развертывания будет находиться под постоянной угрозой атаки с земли со стороны боевиков оппозиции или замаскированных под боевиков оппозиции израильских, натовских или арабских диверсантов. Поэтому система потребует очень сильного постоянного прикрытия с земли.

Что касается атак с воздуха, то если ЗРС удастся развернуть, именно для их отражения она и предназначена. Проблему подготовки персонала сейчас опустим (не исключено, что этот персонал будет состоять не из сирийцев). Воздействие на разных потенциальных противников будет тоже разным.

СТРАХОВКА ОТ ИНТЕРВЕНЦИИ

Как известно, во время операции в Ливии в 2011 году европейские ВВС по очереди «выходили из игры» из-за полного израсходования имевшихся у них боеприпасов и лимитов на топливо. Хотя у сил Каддафи вообще не было ПВО. У Сирии имеется много старых ЗРК С-75, С-125, С-200, «Квадрат», «Оса» и немного новых «Буков» и «Панцирей». И уже это практически полностью отбивает желание повторить ливийский вариант. Появление в Сирии С-300П исключит возможность вмешательства европейцев окончательно и бесповоротно.

Израильтяне будут в бешенстве, потому что их ВВС впервые лет за 40 встретятся с действительно серьезной проблемой. И это притом что у них не осталось летчиков с реальным боевым опытом (атаки против безответных палестинцев и «Хезболлах» не в счет). Для уничтожения «трехсотки» понадобится проведение очень серьезной операции с задействованием значительной части ВВС Израиля. При этом будет очень велика вероятность потерь и, соответственно, попадания летчиков в сирийский плен, что станет для еврейского государства другой серьезнейшей проблемой.

При этом необходимо подчеркнуть, что популярный в Израиле тезис об опасности попадания «трехсотки» в руки террористов является воплощением абсурда. Захватив С-300П, террористы могут разве что взорвать его на месте, поскольку не смогут осуществить его техническое обслуживание и боевое применение, для этого им заведомо не хватит квалификации (к тому же техническое обслуживание невозможно без участия изготовителя, то есть России). Кроме того, террористы всегда стремятся к скрытности своих действий. ЗРС С-300П спрятать совершенно невозможно, поскольку, как было сказано выше, она состоит из множества огромных машин. Кроме того, в боевых условиях ЗРС демаскирует себя и в эфире благодаря нескольким мощнейшим локаторам.

Лишь американцы могут гарантированно уничтожить С-300П без потерь в самолетах и летчиках: просто задавить ее «Томагавками». В этом случае любая крылатая ракета (за исключением сбившейся с курса) выполнит задачу – либо уничтожит какой-то элемент «трехсотки», либо отвлечет на себя 1-2 ЗУР, чем поспособствует истощению боекомплекта ЗРС. Для которой, как было сказано выше, существует почти неразрешимая проблема перезарядки. В конце концов у американцев больше «Томагавков», чем сирийцы получают ЗУР, поэтому рано или поздно они таким незатейливым способом выбьют «трехсотку» целиком. Правда, на это уйдет несколько сотен ракет (а их число в американских арсеналах отнюдь не бесконечно и составляет, по-видимому, лишь 3–4 тыс.) и соответствующее количество миллионов долларов, будут катастрофически испорчены отношения с Москвой – и только ради того, чтобы вернуть ПВО Сирии в то состояние, в котором она находится сейчас. Израиль, как было показано выше, для достижения того же результата заплатит еще более высокую цену.

В целом, разумеется, наличие С-300П существенно повысит устойчивость ПВО Сирии против агрессии со стороны НАТО, но вероятность такой агрессии и сейчас очень низка. Что касается Израиля, то вероятность атаки с его стороны, пожалуй, даже возрастет.

Написанное отнюдь не означает, что Россия не должна поставлять «трехсотку» в Сирию. Как минимум подписанный контракт должен быть выполнен, тем более что нет ни малейших оснований его не выполнять. Но надо правильно расставлять приоритеты, то есть не заикливаться на угрозе, вероятность реализации которой низка, а сконцентрироваться на угрозе, которая реализуется прямо сегодня. МиГ-29М, С-300, «Бук» и «Бастيون» – это хорошо, но еще сирийцам нужны «Калашниковы», РПГ-7, Т-72, Д-30, БМ-21, Ми-24, а также боеприпасы ко всему этому. У России на складах этого добра бесконечно много, поэтому его можно поставлять бесплатно (все равно все это обречено на скорую утилизацию). И чем бессмысленно утилизировать боеприпасы путем подрыва (и иногда ценой солдатских жизней), лучше отдать их Асаду, чтобы его армия утилизировала их в бою.

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ БОРЬБЫ С ВАХХАБИЗМОМ

В начале сирийского конфликта поставка таких вооружений, предназначенных для ведения гражданской войны, казалась сомнительной с моральной точки зрения (тогда еще иногда казалось, что народ восстал против диктатора). Сегодня такие сомнения отпали. Даже не потому, что «революционная» Ливия, Турция и арабские монархии ничуть не ограничивают себя в поставках оружия оппозиции, тем самым, кстати, полностью исключая возможность мирного решения (арабы и турки платят именно за то, чтобы оппозиция воевала до победы). И не потому, что очень значительная часть сирийского народа поддерживает Асада, иначе его не было бы не только в Дамаске, но и вообще на свете. Дело в том, что стремительная интернационализация и радикализация (точнее – ваххабизация) оппозиции делает сирийскую войну нашей войной. Всемирный ваххабитский интернационал – наш опаснейший враг, поэтому любой, кто воюет против него, – наш естественный союзник.

Очень долгое время таким союзником нам были американцы, как бы кощунственно это ни прозвучало для нашей «патриотической общественности». В Афганистане и Ираке они нанесли исламским радикалам огромные потери. Благодаря двум этим войнам ваххабитское давление на Россию, особенно на Кавказ, заметно снизилось. Но теперь это в прошлом. Из Ирака американцы ушли полтора года назад, из Афганистана уйдут через год, но уже сейчас они быстро сворачивают эту операцию. Теперь на переднем крае борьбы оказался Асад. Чем больше его бойцы убьют ваххабитов, тем нам будет лучше и спокойнее. Надо дать сирийской армии все, что требуется для решения данной задачи, критически важной для безопасности России. Не факт, что боевики оппозиции на самом деле пишут на стенах по-русски «Сегодня Сирия – завтра Россия», но факт, что именно так в реальности и будет.

Позиция Запада в данном вопросе становится все более неприличной. Получив от «арабской весны» нулевую выгоду и массу проблем, он продолжает произносить мантры о «кровавом диктаторе, воюющем с собственным народом». Если диктатор на самом деле стреляет в собственный народ, он и недели не продержится, как это было в Румынии в декабре 1989 года. Там, кстати, призывная армия полностью поддержала народ и быстро снесла диктатора. В Сирии армия тоже полностью призывная, до 80% ее сохраняет верность Асаду. Однако сильнейшая идеологическая зашоренность не позволяет Западу смотреть в лицо фактам. Еще абсурднее поведение Израиля, для которого Асад заведомо является гораздо меньшим злом, чем оппозиция. Тут, видимо, уже действуют инстинкты.

Впрочем, это является проблемами Запада и Израиля, а не нашими. Никаких реальных рычагов давления на Москву Запад не имеет, его антиасадовские и антироссийские истерики – свидетельство слабости, а не силы. Пропагандистские кампании призваны подавить волю противника к сопротивлению, скрыв при этом неспособность Запада применить силу на практике. От наших нефти и газа он не откажется. Про силовое давление говорить просто абсурдно. Если НАТО не рискует воевать с раздираемой гражданской войной Сирией, то какую угрозу он может представлять для нас? Наоборот, Запад все сильнее боится нас, чего в России, к сожалению, совершенно не понимают. Правда, есть такой специфический способ давления на наших высших чиновников, как шантаж, на наличие у них счетов и недвижимости на этом самом Западе. Но тут уж по comments.

Таким образом, укрепление ПВО и береговой обороны Сирии, разумеется, полезно в качестве «страховочного средства» от западно-турецко-арабского вмешательства. Но гораздо важнее сейчас средства наземной войны. Тем более что они тоже становятся дополнительным «страховочным средством». Главное же в том, что ваххабит, убитый в Хомсе, никогда не придет в Нальчик или Уфу.


Автор: Александр Храмчихин

Источник: ["Независимое военное обозрение"](#) ^[398]

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Аналитика](#) ^[14]
 [Вооружения и военная техника](#) ^[6]

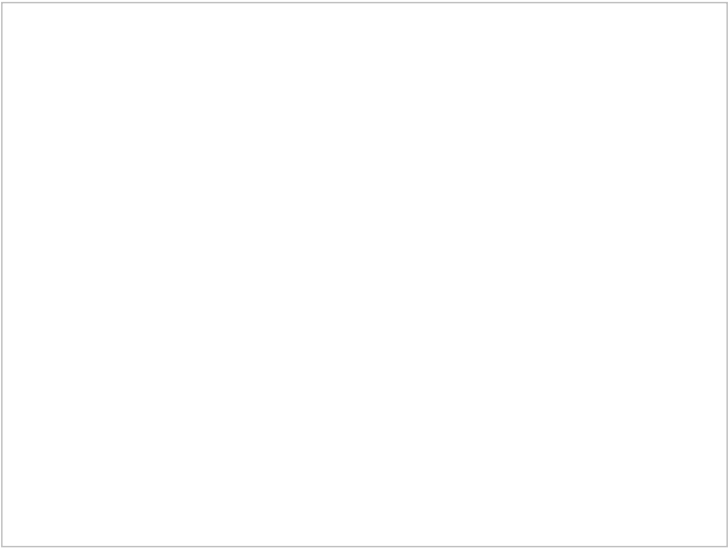
Раздел: [Россия](#) ^[20]
 [Арабский мир](#) ^[70]
 [Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
 [Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи:  ^[37]
Средняя оценка: 10 (1 vote)
109 просмотров

[Средиземноморская эскадра не останется без берега](#) ^[399]

Опубликовано 28.08.2013 20:42 пользователем Михаил Симутов



На двусторонних переговорах с ливанским руководством обсуждена возможность захода кораблей ВМФ России в порт Бейрут. Об этом со ссылкой на неназванный дипломатический источник сообщил «Интерфакс-АВН». При этом пункт материально-технического обеспечения (ПМТО) ВМФ в сирийском порту Тартус остается в распоряжении России.

«О возможных деловых заходах российских кораблей в ливанский Бейрут имеется договоренность двух сторон. За недавнее обслуживание балтийских кораблей в этом порту уже заплачено. Визит стал возможным вследствие ранее достигнутых соглашений о посещении нашими кораблями Бейрута начиная с этого года», – информировал на прошлой неделе собеседник агентства. Вопрос с оплатой решен. «Отдельно оплачиваются лоцманские услуги, аренда причалов, стоимость электроэнергии, пресной воды и продуктов питания», – пояснил дипломат. Вместе с тем он подчеркнул, что речь об отказе от ПМТО в Тартусе или поиске в Средиземноморье новых пунктов базирования не идет. «Тартус остается в прежнем статусе – пунктом базирования российских военных кораблей. Мы сможем продолжить его полноценную эксплуатацию после нормализации обстановки в этой стране», – заявил мидовец.

Ранее военно-дипломатический источник сообщил «Интерфаксу-АВН», что кораблям ВМФ из-за эскалации конфликта в Сирии вместо сирийского порта Тартус придется пополнять запасы в порту Бейрута. «Резкая эскалация вооруженного конфликта в Сирии и спекуляции вокруг посещения российскими военными кораблями Тартуса вынуждают нас искать более безопасные порты для их деловых заходов. Определено, что один из таких находится в ливанском Бейруте. Соответствующая работа нами уже ведется», – сказал собеседник агентства.

На учениях, которые провели силы ВМФ в январе этого года в Средиземном море, наши корабли заходили на бункеровку в Грецию, на Мальту и в Тартус. Так что по всему видно, что Средиземноморская эскадра, которая должна появиться в этих водах на постоянной основе в 2015 году, без берега не останется.

Автор: Виктор Литовкин

Источник: ["Независимое военное обозрение"](#) ^[400]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]


[Аналитика](#) ^[14]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]

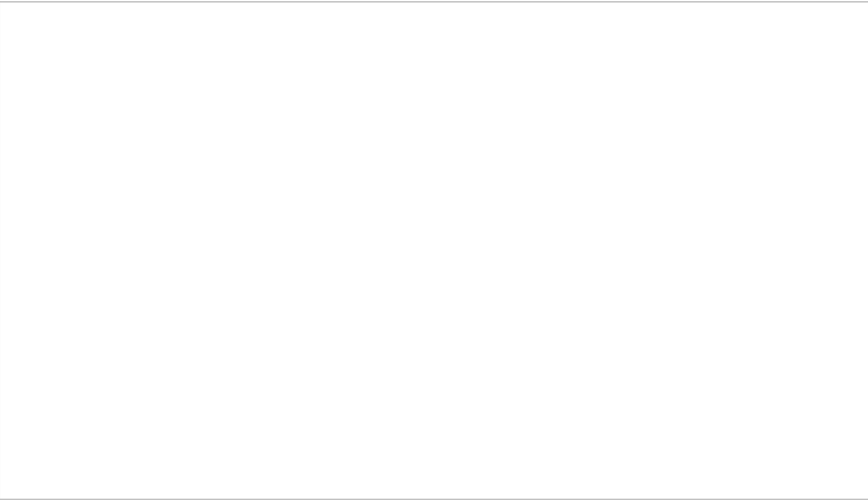
[Политическая](#) ^[36]

Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (1 vote)

78 просмотров

[МЧС уходит в оборону](#) ^[401]

Опубликовано 29.08.2013 07:57 пользователем lu2k1



Властная российская элита вряд ли позволит главе Минобороны Шойгу создать новое силовое суперведомство

Пока «спасатель всея Руси» Владимир Пучков с переменным успехом ликвидирует последствия разгулявшейся водной стихии на Дальнем Востоке, в СМИ появились сообщения о том, что действующий глава Минобороны Сергей Шойгу может вернуть себе контроль над МЧС. Руководство страны обсуждает вопрос о реорганизации Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в более действенную структуру, с переподчинением ее Министерству обороны. Но главная интрига лежит, скорее, в плоскости борьбы за власть среди немногочисленными кремлевскими кланами. Ведь в случае слияния Минобороны и МЧС, над отечественными административными просторами засияет бюрократическая «сверхновая звезда».

Новое силовое суперведомство будет обладать поистине чрезвычайными полномочиями, подкрепленными соответствующим финансированием. Многие комментаторы высказали предположение, что Сергей Кожугетович, один из немногих постсоветских политических «тяжеловесов», пытается в ближнем «аппаратном бою» «нокаутировать» своих конкурентов по силовому блоку, откровенно перетягивая на себя управленческое «одеяло». Очевидно, что столь драматические изменения могут привести к нарушению сложившегося элитного баланса.

В этой связи не вызывает особого удивления поступившее вскоре из недр Минобороны опровержение «беспочвенных слухов». Как заявили в пресс-службе ведомства, Минобороны не планирует

«враждебного поглощения» бывшей вотчины своего нынешнего главы. Правда, не исключено, что сообщение о слиянии ведомств было своеобразным «пробным шаром», попыткой оценить возможную реакцию власти и общества на значительное укрепление политического влияния Сергея Шойгу.

Старший научный сотрудник Российского института стратегических исследований Аждар Куртов считает, что ждать от Сергея Шойгу подобной инициативы было бы не логично. Конечно, структура МЧС была отстроена нынешним главой Минобороны, и вряд ли он стал бы противиться ее возвращению под свой контроль. Но это одно из наиболее эффективных и хорошо финансируемых министерств в России, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

«СП»: - То есть, сотрудники ведомства без восторга воспримут идею влиться в ряды не столь процветающей в материально-бытовом отношении армии?

- Скорее всего. Сегодня они чувствуют себя куда лучше, чем военнослужащие ВС. Понятно, что по численности армия гораздо больше. Так что трудно ожидать, чтобы тот высокий уровень достатка, которого удалось достичь в МЧС, был распространен на всех военных. И нельзя исключить, что социальное неравенство будет создавать напряженность и трения между представителями отдельных подразделений новой двуединой структуры.

«СП»: - Станет ли это соображение решающим для кабинета Медведева, который взял курс на экономию средств?

- Конечно, сократить раздутый чиновничий аппарат в МЧС было бы весьма заманчиво. Не секрет, что в этом ведомстве удельный вес генералитета больше, чем в армии. Но для того, чтобы сократить кадры или финансирование, нет необходимости сливать два ведомства в одно.

Еще одно важное соображение заключается в том, что армия создана для отражения внешней военной угрозы. А у МЧС другие задачи. Сэкономить за счет передачи функций ликвидации ЧП армии, конечно, можно. Можно также сберечь бюджетные средства, снизив уровень жалования, которое получают сотрудники МЧС. Или, допустим, ликвидируем его как военную структуру, превратив в гражданскую. Очевидно, что результатом станет развал той системы, которая сегодня худо-бедно функционирует. В масштабах государства большой экономии все равно не получится.

«СП»: - Что касается армии, Минфин, кажется, нашел более легкий способ придержать деньги

- Военные получили разнарядку от правительства повременить с исполнением контракта по закупке у наших авиапроизводителей крупной партии самолетов МИГ-35. Это действительно серьезная экономия. Хотя о ее целесообразности можно поспорить. Приведу еще один пример. У нас есть такая замечательная международная организация как ОДКБ. Помимо защиты участников от внешних угроз у нее есть функция коллективного миротворчества и оказания им помощи при чрезвычайных ситуациях. Однако, как мы видим, когда все «слито в одном флаконе», никакого толка от такого объединения нет. На каждом направлении в рамках единой структуры все равно «сидит» отдельный руководитель. И конкретных дел от них не особенно видно.

Наконец, в обеих ведомствах есть офицерский состав. Он формировался по-разному и карьерный рост происходил по-разному. Слить две категории военнослужащих в одну, означает создать между ними такие напряженности, такие «узлы противоречий». Не думаю, что это нужно руководству Вооруженных сил. Сегодня перед ним стоят совершенно другие задачи. Задача Шойгу – ликвидировать «сердюковское наследие» по многим направлениям, добиться перевооружения армии. В таких условиях контрпродуктивно затевать еще одну реформу с непонятными перспективами.

«СП»: - Тем более, что Шойгу вполне в состоянии перенаправить финансовые потоки и без возвращения под свое крыло МЧС...

- Вне всякого сомнения. Сергей Кожугетович был министром при трех президентах. И всегда он прекрасно справлялся с этой задачей.

Член комитета Госдумы по обороне Вячеслав Тетекин полагает, что слух о готовящемся слиянии Минобороны и МЧС появился не на ровном месте. Скорее всего, это связано с теми спасательно-восстановительными работами, которые сегодня проводятся на Дальнем Востоке. Точнее говоря, основная причина для выдвижения подобных предположений это отсутствие должной координации в действиях МЧС и Минобороны. Так что, как говорится, «дыма без огня не бывает». Под впечатлением от недавнего природного катаклизма у кого-то наверху могла возникнуть идея подчинить МЧС более мощной организации, которой является Минобороны.

«СП»: - Тем более, что в советские времена в рамках военного ведомства уже находилась схожая по функциям с МЧС «гражданская оборона»

- Действительно, аналогичный «функционал» тогда распространялся на войска гражданской обороны, которые подчинялись министру обороны. В четверг отмечался День российского флага. А в событиях 1991 года одну из ключевых ролей играл генерал-полковник Ачалов, заместитель министра обороны и бывший командующий ВДВ. Наверное, сегодня мало кто помнит, что он бы заместителем министра обороны по чрезвычайным ситуациям. Впрочем, справедливости ради, следует отметить, что с тех пор многое изменилось. Стараниями г-на Сердюкова Минобороны стало слабосильным. В свою очередь МЧС стараниями Шойгу выросло до размеров перворазрядного министерства, фактически обладающего своими вооруженными силами.

«СП»: - В структуре МЧС оказалась даже пожарная охрана...

- Если такую махину объединить с Минобороны, то возникнет суперминистерство, которое, скорее всего, окажется малоправляемым. Резюмируя, с одной стороны, я не вижу ничего предосудительного в таком предложении. С другой стороны, с точки зрения управляемости, у меня есть определенные сомнения относительно эффективности этого проекта. Повторюсь, я считаю, что начавшиеся административные «метания» связаны с событиями на Дальнем Востоке. Масштабы бедствия пока еще не осознаны. Люди, которые на месте борются с последствиями паводка, лучше всех ощущают недостаточность своих усилий. Отсюда поиск повышения их эффективности. Практика показывает, что когда в одной операции принимают участие два мощных ведомства, сразу же возникает вопрос, кто кому подчиняется.

«СП»: - В условиях военного времени МЧС в любом случае будет переподчинен Генштабу

- И не только МЧС, но и, например, погранслужба ФСБ. Это лишний раз доказывает, что слухи небезосновательны. У этого решения есть определенная логика. Но МЧС будет упираться до конца. Они скажут: «ребята, мы профессионалы – ликвидация последствий стихийных бедствий это по нашей части. Соответственно, подчиняться в данном случае должны не мы армии, а наоборот. В ответ они слышат от военных: « с какой стати – у вас практически ничего нет- ни соответствующей масштабам разрушений численности личного состава, ни тяжелой техники. Так что «командовать парадом» должны мы». Причем, обе позиции имеют определенный резон. Зная менталитет силовиков, могу предположить, что сейчас происходит межведомственная коллизия на предмет выяснения, кто главнее. В этом природа муссируемых СМИ слухов.

Лично я считаю, что армию можно более активно вовлекать в преодоление экстренных ситуаций и без организационного слияния. А чтобы не было выяснения отношений, руководить такими операциями объединенных сил должен оперативный штаб. Во главе, допустим, с местным губернатором или вице-преьерами правительства. А, может быть, и лично премьером или президентом.

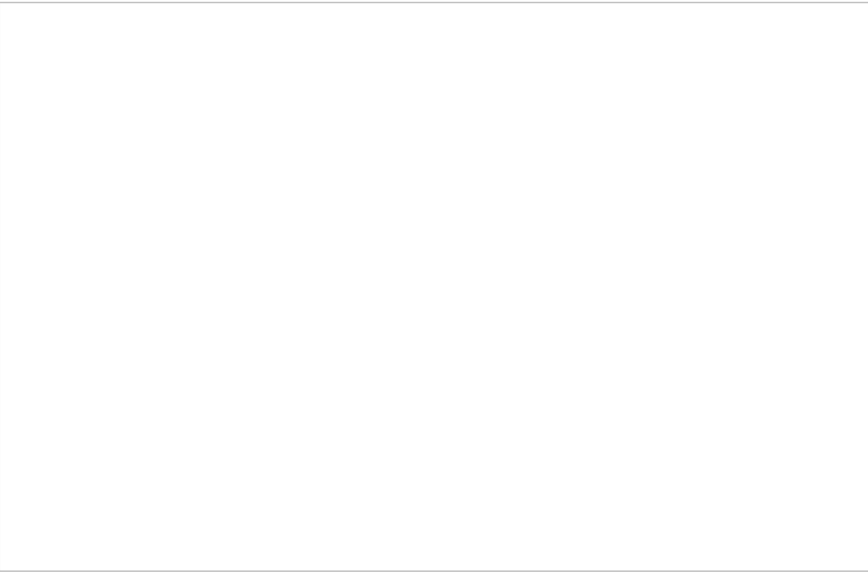
Автор: Василий Ваньков
Источник: [Свободная пресса](#) ^[402]08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-политическая](#) ^[16]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Шойгу Сергей Кужугетович](#) ^[230]
[Куртов Аждар Аширович](#) ^[403]
94 просмотра

Прорыв в обороне ^[404]

Опубликовано 29.08.2013 10:01 пользователем lu2k1



Учёные заявляют, что наши бронежилеты скоро могут стать таким же мировым брендом, как автомат Калашникова

Отечественные учёные анонсировали создание нового материала, который может сделать Россию лидером по производству бронежилетов и вообще всех бронезащитных средств. Как сообщают «Известия», уже в 2015 году лёгкие керамические пластины на основе нанопорошка карбида бора должны быть задействованы в производстве. В перспективе «чудо-порошок» планируется использовать для создания бронежилетов, защиты техники и других военных объектов. Разрабатываемая ХК ОАО «Новосибирский электровакуумный завод «Союз» промышленная технология позволит в четыре раза уменьшить вес брони при увеличении эффективности защиты.

Как «Известиям» рассказали на предприятии, заявленная эффективность защиты личного состава и техники превышает современный уровень в 5–6 раз, а стоимость готовой продукции при этом будет на 15–25% ниже существующих комплексов защиты.

Ветеран антитеррористической группы «Альфа» Алексей Филатов ^[405] уже выразил мнение, что новый материал может стать «такой же известной торговой маркой на рынке оружия и снаряжения, как автомат Калашникова». Бронеблоки на основе карбида бора предполагают защиту штурмовых бронежилетов от пуль калибра 7,62 мм. Броня для техники будет способна задержать пули калибра 12,7 мм и 14,5 мм. Для бронежилетов станут использоваться блоки, способные выдержать до пяти попаданий пуль на расстоянии 70 мм друг от друга.

Легкие броневые блоки для техники способны задержать восемь попаданий на расстоянии 100 мм друг от друга. Новый материал обеспечит защиту 98% от проникновения пули и, не снижая защитных качеств, может использоваться в диапазоне температур от -50°C до +50°C.

На разработку и внедрение технологии из федерального бюджета было выделено 145 млн рублей.

«Свободная пресса» два года назад писала о том, что наши предприятия, производящие средства бронезащиты, находились на грани уничтожения. *Экс-министр обороны Сердюков* собирался оставить их без работы, отказавшись от закупки отечественных касок и бронежилетов, которые, якобы, хуже западных образцов. И вот, спустя всего два года, анонсируется прорыв в мировые лидеры по производству бронезащитных средств. И тут возникают вопросы.

- Трудно поверить, что мы в нынешних условиях можем создать в области бронезащитных материалов нечто прорывное, чего нет в других развитых государствах, - говорит *главный редактор журнала «Национальная оборона» Игорь Коротченко*. — Поэтому о любых свойствах нового нанопорошка можно будет судить только после окончания комплексных войсковых испытаний.

«СП»: - А те бронежилеты, что производятся сегодня в России, уступают лучшим зарубежным образцам?

- Посещая полицейские выставки международного уровня, везде видишь импортные изделия, а не отечественные. Кроме того, если мы посмотрим на экипировку, в которую облачаются сотрудники Федеральной службы охраны, то увидим, что она во многом состоит из импортных образцов. Я, конечно, приветствую желание наших оборонщиков предъявлять миру передовые образцы своей продукции. Но одного желания мало. Пока у нас в области производства бронезащитной продукции есть ряд системных проблем. Она проигрывает лучшим западным образцам по целому ряду показателей. Но ситуация не смертельная. Думаю, что догнать Запад вполне возможно. Тем более, что создана Военно-промышленная комиссия при правительстве России, как раз для выявления направлений, на которых мы можем добиться положительных сдвигов в производстве вооружений и средств защиты.

Руководитель Центра высокопрочных материалов «Армированные композиты» Евгений Харченко считает, что «слухи» о незаурядных свойствах нанопорошка несколько преувеличены.

- Технология производства карбида бора и раньше была известна в России. Ещё 30 лет назад существовало производство этого материала. Мы владели на самом деле высокими технологиями производства керамики при температуре в несколько тысяч градусов. Всё это было на некоторое время утрачено. То есть наши коллеги сейчас просто восстановили то, что уже было. В России сейчас три завода, выпускающих керамические бронематериалы, два из них – в Санкт-Петербурге.

Несмотря на существующие в производстве проблемы, сейчас наши броневые керамики по своим качествам сопоставимы с западными образцами, но при этом – дороже. Это – существенный минус.

«СП»: - Можно ли предположить, что ваши коллеги сумели достичь прорыва, создав уникальный материал для производства средств бронезащиты?

- Эффективность средств бронезащиты можно рассчитать при соотношении защитных свойств бронематериала к его весу. Удельный вес карбида бора на 15-20% меньше, чем вес наиболее близкого по свойствам карбида кремния, широко выпускаемого в стране.

Американцы в своё время писали: для того, чтобы совсем на немного повысить прочность композитного материала, надо потратить миллион долларов.

То есть, данные приводятся явно завышенные. В лучшем случае, материал этот более эффективен на какие-то проценты. Но «НЭВЗ-Союз» занимается полезным делом. Надо не только восстанавливать прежние технологии, но и превосходить их.

Наше предприятие единственное в России выпускает щиты на основе бронекерамики. Им отдают предпочтение все силовики, поскольку они существенно легче стальных – почти вдвое. Если мы поставим рядом щит стальной и композитнокерамический, то они смогут защитить практически от всех видов огнестрельного оружия. Это называется шестой класс защиты. Но керамический щит при тех же качествах легче стального в 1,7- 2 раза.

«СП»: - Можно ли согласиться с мнением ветерана антитеррористической группы «Альфа» Алексея Филатова, что сегодня наши вертолёты МИ-8 практически никак не защищены?

- Нет, вертолёты защищены, но защищены металлической бронёй. Сейчас под моим руководством идёт активная работа по созданию бронематериалов на основе композитных материалов именно для

вертолётов. Они будут реально созданы к 2015 году. Кроме того, что они надёжно защитят вертолёты, они будут значительно легче обычной брони, что даст дополнительные преимущества летательной технике.

Автор: [Алексей Верхоянцев](#)
Источник: [Свободная пресса](#) ^[406] 08.2013

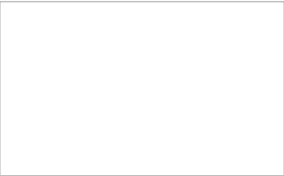
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Филатов Алексей Алексеевич](#) ^[405]
120 просмотров

Выпущен первый BOEING 787-9 DREAMLINER ^[407]

Опубликовано 29.08.2013 10:41 пользователем lu2k1



Компания Boeing уже получила заказы более чем на тысячу самолетов из семейства Dreamliner, несмотря на череду неприятностей, сопровождавших «лайнеры мечты» практически со старта эксплуатации. В начале этого года все 787 Dreamliner вынуждены были оставаться на земле из-за двух случаев возгорания литий-ионных батарей. Позже полеты были возобновлены, однако в июле произошел новый инцидент – пожар, предположительно вызванный неисправностью одного из датчиков. Тем не менее компания предпринимает все усилия, чтобы подобные происшествия остались позади. Важной вехой на этом пути стало завершение строительства «лайнера мечты» модификации 787-9.

Всего Boeing планирует выпустить три модификации Dreamliner. «Девятка» отличается от 787-8, первый пассажирский рейс которого состоялся в октябре 2011 года, большей вместимостью (40 дополнительных пассажирских мест), размерами (787-9 на 6 м длиннее, чем 787-8) и дальностью (в запасе 787-9 – дополнительные 555 км).

В скором времени будет завершена сборка еще двух Boeing 787-9 Dreamliner. Первые летные испытания состоятся в ближайшие недели. Поставки новых самолетов, первый из которых предназначен авиакомпании Air New Zealand, начнутся в середине 2014 года.

Источник: [Популярная механика](#) ^[408] 27.08.13

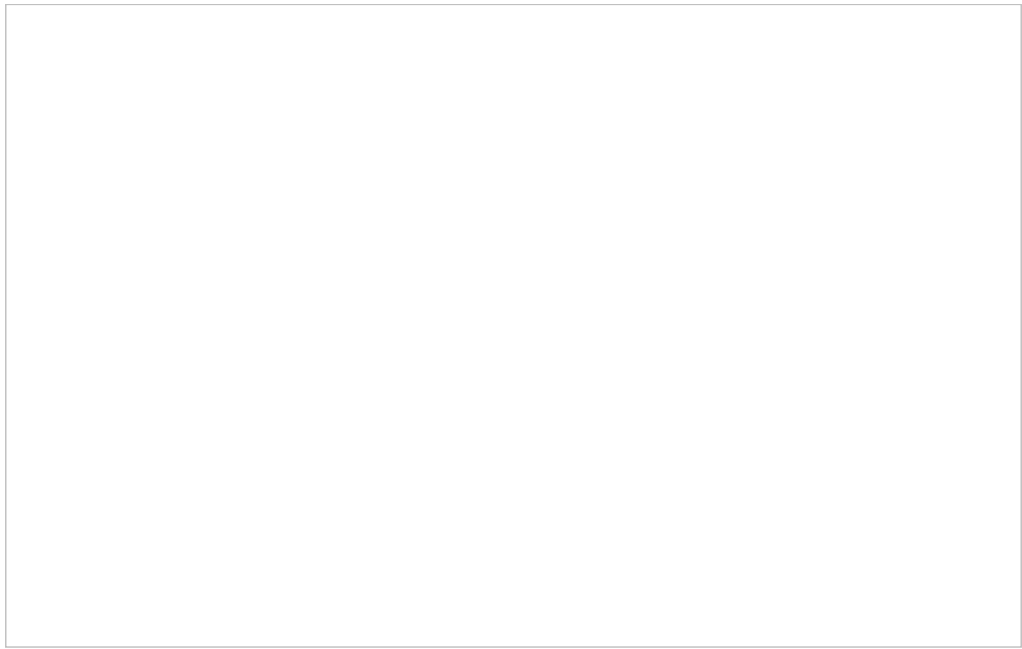
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [США](#) ^[9]
[Америка](#) ^[164]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
66 просмотров

КТО Rosomak (часть 1) ^[409]

Опубликовано 29.08.2013 13:53 пользователем lu2k1



КТО (колесный бронетранспортер) Росомаха

КТО Росомаха – это польская версия транспортного средства AMV, созданного финским предприятием Patria Vehicles Oy. Patria стала победителем тендера, который закончился в декабре в 2002 г. на 690 колесных бронетранспортеров, победив конкурентные Pandur II (Steyr - Daimler - Puch), а также Piranha III C (MOWAG). Название "Росомаха" было выбрано в результате конкурса, объявленного в журнале "Новая Военная Техника" (Nowa Technika Wojskowa). Боевая версия транспортера имеет двухместную башню Hitfist - 30P, разработанную итальянским ОТО Меллара. По соглашению, изготовление большинства заказанных транспортных средств, должно производиться в Польше. Производственная линия транспортеров налажена на Военно-механическом заводе (WZM) в г. Семяновице-Шленске. Линия монтажа, а позже и производство башен досталась предприятию Bumar - Łabędy в Гливице. На данный момент программа включает в себя огромное количество поставщиков элементов оборудования или тех, которые занимаются разработкой специализированных версий. По договоренности с производителем, прорабатываемая платформа, является также усовершенствованной версией транспортера, которая может быть заказана после окончания поставок транспортных средств из первого заказа.

Транспортер XC-360 был разработан в качестве преемника БТР, который производится с начала восьмидесятых годов Sisu XA-180, а также его разновидностей. Интересно то, что пять БТР этого типа было взято в лизинг польской армией и использовалось военным контингентом на Голанских высотах.

Первые тактическое и техническое требования для нового транспортера появились в первой половине девяностых годов, окончательная версия требований утверждена в 1999 году. Основные машина должна была быть модульной конструкции, а также должна иметь снижение эффекта заметности, через ограничение выделения тепла, шума и специальной форме корпуса, которое снижает радиолокационное отражение. При проектировании в очень большой степени использована компьютерная техника, программа по проектированию (CAD). Первый макет автомобиля (оборудованный башней с двухствольным минометом AMOS калибра 120 мм) появился в 2000-м, в этом же самом году был показан на выставке Eurosatory в Париже. Первый прототип появился в ноябре 2001 года и должен был использоваться всего лишь для тестирования, однако эти планы были изменены. В то время польское министерство обороны объявило тендер на поставку колесных бронетранспортеров для польской армии.

Планы замены в Польше колесных бронетранспортеров относятся ко второй половине 90-х, когда на массово начали изымать БТР SKOT с войск (в службе оставлены всего лишь носители специализированного оборудования). Следует помнить, что первые планы также говорили о покупке небольшого числа БТР, которые должны были быть использованы только для иностранных миссий (в 1998 говорили о покупке 180 БТР). В этот период польские войска участвовали в операции на Балканах. Не планировалось также в начале использования на БТР тяжелого вооружения, они должны были быть оснащены всего лишь пулеметами. К времени начала тендера эти требования были изменены.

20 мая 2002 транспортер добрался до Польши, где должен был быть доукомплектован американской башней Delco (ее главное вооружение – это 25-мм автоматическая пушка M242 Bushmaster). Воссоединение произошло на предприятиях WZM в Семяновице-Шленске, который изначально стал партнером Patrii в программе КТО. Уже 22 мая в Сулеювек транспортное средство было презентовано представителям войск и прессы. 24 мая прошли стрельбы на полигоне, с башнями ОТО Мелара HITFIST - 25 и Delco - 25 на полигоне в Wędrzynie. В общей численности, во время испытаний в Польше БТР проехал без повреждений 2700 км. Автомобиль был доставлен в Финляндию для установки гребных винтов и волнотражателя. В сентябре транспортное средство опять было в Польше, презентованным был на MSPO 2002 (оснащенным было беспилотным модулем PML 127 OWS с 12,7-мм HCBT). 9-14 сентября в Сулеювке, были проведены исследования, которые касаются плавучести транспортного средства с разными вариантами оборудования, симулирующего будущее вооружение. Запас плавучести при максимальной тестируемой массе 22 800 кг

превзошел норму на 14,2%. В конце 2002 года на предприятиях Patrii закончен был второй прототип AMV. 20 декабря 2002 тендерная палата польского министерства обороны решила с выбором фирмы Patria как поставщика колесных бронированных транспортеров, для Войска Польского. Контракт на поставку 2004-2013 , предусматривал 690 транспортных средств, был подписан 15 апреля 2003 года.

Автомобиля в польской конфигурации, которая была ранее обозначена XC - 360P с момента подписания контракта более не существовало. Наиболее существенное польского изменения версии транспортера: это уменьшение собственной массы автомобиля с 26 тонн (в финской конфигурации) до 21 тонны что сделало возможной транспортировку БТР самолетами C - 130. Также была уменьшена ширина автомобиля (на внешней броне машины в польской конфигурации отсутствует характерный загиб как на финских автомобилях) а также переоборудование десантного отделения двумя кормовыми дверями вместо откидной гидравлической рампы.

В 2004 закончен и презентован предсерийный транспортер PS – 0, который имел уже большинство использованных решений, которые были в требованиях для польской версии такие как: суженный корпус. 31 мая 2004 года первые два транспортных серийных средства для Войска Польского (PL - 1 и PL - 2) добрались в Гдини. Потом они были транспортированы к предприятиям в Семяновице-Шленске, где состоялся монтаж доставленной из Италии одноместной башни Hitfist - 30P на броню PL – 1, а также общее тестирование и проверка обоих транспортеров. Согласно графику, 30 июня 2004 года, в Сулеуевеке состоялась торжественная передача обоих транспортных средств представителям войск и официальное предоставление имени собственного "Росомах".

Транспортер AMV является рамной конструкцией со стальной балкой. На нее монтируется системы подвески и управления автомобилем. Такая конструкция обеспечивает большую жесткость, а также более легкое обслуживание некоторых элементов. Силовую установку транспортного средства представляет 6 цилиндровый, рядовой дизельный двигатель с турбокомпрессором Scania DI 12 56A03PE с максимальной мощностью 360кВт (490 л.с.) при 2100 об/мин. Двигатель рабочим объемом 11,7 литра, жидкостного охлаждения. Работает он с автоматической коробкой передач ZF 7HP 902S Ecomat, 7 передач вперед а также 1 задняя, что позволяет достичь максимальной скорости свыше 100 км/ч. Движение в воде, обеспечивается двумя гребными винтами, с максимальной скоростью 10 км / год . Выпускная система оснащена системой охлаждения выхлопных газов. Запас топлива составляет 325 литров.

Транспортное средство имеет восемь колес, 14.00R20, которые выведены на центральную систему контроля давления в шинах. Все колеса имеют независимую подвеску, амортизируются через приводы гидропневматической системы, позволяют регулировать дорожный просвет в 200 мм- 250 мм. Ход подвески составляет 450 мм. Радиус поворота автомобиля составляет 12 метров. Преодоление препятствий : холм с уклоном к 60 град, максимальный боковой наклон до 35 градусов, вертикальная стенка 0,5 м, бород 1,5 м ширина траншеи 2,1 м.

Польский вариант получил целый ряд отечественных решений, таких как система пожаротушения Stopfire, систему внутренней связи Fonet, наблюдательный прибор водителя PNK - 72 Radomka, польские радиостанции VHF z Radmoru.

Башня Hitfist - 30P

Была спроектирована итальянским Oto Melare. Башня Hitfist - 30P является двухместной башней, вооруженной в 30-мм автоматической пушкой ATK Mk 44 Buschmaster II (оборудованную механизмом двойного питания боеприпасов) а также 7,62-мм пулеметом UKM, - 2000C. Конструкция, представляет развитие башне Hitfist – 25, применяемых на итальянских БМП Dardo. Башня была однако значительно модифицированная, согласно польским требованиям. Наибольшим изменением, является значительное снижение высоты - с целью было уменьшение силуэта автомобиля так, чтобы стало возможным транспортирование самолетом C - 130 Hercules. Что интересно, башня с конструкцией, очень приближенной к польской, была применена на итальянских БТР Centauro VBM Freccia.

Башня бронированна, построенная из алюминия, а также оборудованная дополнительной керамической броней. Вооружением управляет система контроля огня оборудованная дневным-ночным прицелом DNRS - 288 фирмы Kolsman, тепловизионной камерой второго поколения TILDE FC, фирмы Galileo Avionica, а также лазерным дальномером. Дополнительное оборудование включает комплект датчиков системы SSP - 1 Obra - 3 а также пусковая установка аэрозольных (содержится в ней шесть калибра 81-мм) гранат.

Стрелок сидит на правой стороне машины, в распоряжении имеется пульт SKO с контролерами, а также десятидюймовым экраном, резервный (оптический) прицел и ручной повод, который служит для оборота башни в случае исчезновения питания в электродвигателях привода башни (правая рукоять, регулирующая по азимуту, левая по высоте). Дополнением является фронтальный перископ. Перед стрелком находится система удаления гильз из главного вооружения, а также пулемет, обслуживанием которого (перезарядке и удаление, пустых лент) он также занимается.

Командир сидит на левой стороне башни. К своему распоряжения имеет рабочее место SKO, а также комплект из 8 перископов, которые позволяют ознакомиться с ситуацией вокруг БТР. Перископы имеют возможность скрытия, так чтобы не выпирали за контуры башни (такую конструкцию заставило выдвинуть требование авиатранспортировки). Командир может перенять полный контроль над вооружением автомобиля.

Собственная масса башни 2350 кг, но ее боевая масса 2850 кг. Ее высота (со спрятанными перископами) 595 мм, вращение в 360 градусов, углы склонения/возвышения вооружения - 10 и +60 градусов. Запас готовых к использованию боеприпасов 30-мм это 220 снарядов, дополнительно 250 снарядов находится в двух под полях под башней.

В 2010 группа Bumar предложила увеличение возможности башни, за счет установки противотанковых ракет и добавлением независимого панорамного прицела командира Альтернативной опцией, является оборудование последующих Росомах беспилотной башней Hitfist - 30 OWS, уже оборудованную ПТРК.

Планы

Планы с 2002

В соответствии с начальными планами, которые теперь неактуальны, по планам заказа должно было быть 690 транспортных следующих версиях:

313 шлуки Росомаха и Росомаха - 2 - основная версия боевого автомобиля пехоты, согласно оригинальным планам СУО башни Hitfist - 30P, должна была быть приспособлена для использования ПТУР Spike - LR, Росомаха - 2 , это обозначение версии боевого автомобиля пехоты, оборудована контейнерами из 2 ПТУР Spike.

- 125 шлук Росомаха - 1 - транспортер пехоты с модулем 12,7-мм пулеметом.
- 78 шлук Росомаха WDST - автомобиль командира тактического звена
- 41 шлуки Росомаха WEM - автомобиль медицинской эвакуации
- 34 шлуки Росомаха WPT - автомобиль технической помощи
- 32 шлуки Росомаха R1 и Росомаха R2 - (соответственно 8 и 24 транспортера), автомобили диагностики, сначала планировалось, что будет построено базе более короткой на 60 см версией Росомахи в колесной формулой 6×6, в настоящее время планируется построить на базе разведывательного варианта версии 8 × 8 (30-мм пушка).
- 23 шлуки - автомобиль артиллерийской (до конца известно, какое конкретно должно было быть вооружение этой версии) поддержки.
- 22 шлуки - инженерный автомобиль
- 17 шлук - автомобиль химической разведки
- 5 шлук - автомобиль инженерной разведки

Планы с 2008 года

В 2008 году принимаются решения, которые позволяют продолжение заказа на БТР Росомаха, а также увеличение развития работ над специализированными вариантами. Начальный заказ на 690 машин может быть расширен еще на 140 автомобилей (позже появились сообщения, что новые заказанные машины будут основаны на улучшенной конструкции 2-го поколения Росомаха). Число автомобилей КТО Росомаха, которым будет оснащенным моторизованный батальон, было увеличено с 75 до 88.

Перезаключение договора в 2013 году

В этом году производство автомобилей из начального заказа на 6 90 Росомах подошло к концу. После корректировки это число состоит из: 359 боевых автомобилей а также 331 спецмашин,(базовых). Во второй половине этого года, было пересмотрено соглашение между AMP SA и Patria Land Services Oy, которому предшествовало соглашение между Patria и казначейством от имени Министерства экономики.

На основании соглашения WZM S. A получили право на продолжение лицензии на продукцию и продажи Росомах для Вооруженных Сил в течение 10 лет (до 31 декабря 2023), Министерство обороны планирует купить еще 307 автомобилей. Также были отменены экспортные ограничения Росомахи, которые позволяют продажи Росомах на мировом рынке и регулируя сотрудничество WZM и Patria в этой сфере (соглашение также на 10 лет).

WZM S.A. получили право на самостоятельное проектирование специализированных версий, а также модернизации и модификации новых, а также ранее произведенных автомобилей для Вооруженных Сил Польской республики, так и продажи их на третьих рынки. Это соглашение будет действовать в течение 30 лет с момента последних продаж, но не позднее, чем до 2052 года.

Продолжение следует...

Автор - перевод Akim
Источник: Военное обозрение ^[410]08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [НАТО](#) ^[8]

[Европа](#) ^[15]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

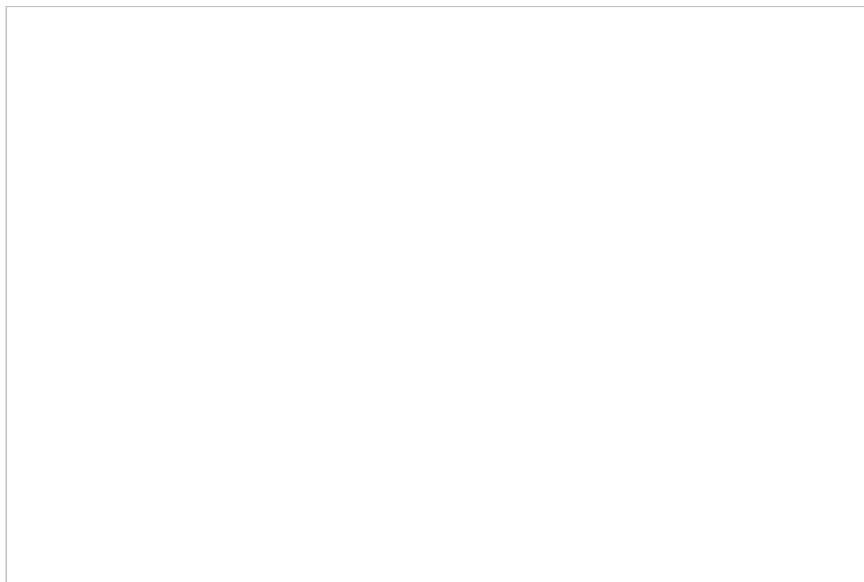
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

50 просмотров

КТО Rosomak (часть 2) ^[411]

Опубликовано 29.08.2013 14:35 пользователем lu2k3



Спор

Тендер на колесный бронетранспортер вызывал множество споров. Прежде чем анализировать их целесообразность или требования к выбору, стоит обратить внимание на то, колесные бронетранспортеры, можно разделить на несколько классов с точки зрения уровня защиты, который она предоставляет для транспортного средства, и, следовательно, каждый класс имеет разный вес своей собственной базы.

Сухопутные войска заказывали себе плавающее транспортное средство 8×8 с массой ок. 20 т. Это типичные требования, поставленные перед транспортным средством этого класса, - другими представителями этой категории являются Steyr Pandur или MOWAG Piranha/LMV/Stryker. Стоит подчеркнуть, что на рынке существуют также транспортные средства, предлагающие более высокий уровень защиты, но за счет увеличения массы (она приближается до 30 т), что делает невозможным способность к плаванию и авиатранспортабельности средними самолетами.. Самые популярные транспортные средства этого типа это немецкий GTK Boxer а также французский VBCI.

Требования тендера

Требование авиатранспортировки С – 130, скорее всего, вдохновлены требованиями из американской программы БТР Striker. Практика показала что это требование было оторвано от действительности - самолет Hercules с БТР на борту находится на грани грузоподъемности. Для начала можно взять, всего лишь запас топлива транспортника, что значительно сокращает дальность самолета, настолько что эксплуатация воздушного транспорта может потерять смысл. В случае Польши, это требование кажется еще меньше принципиальный, взвесив на факт, что в момент начала тендера Польша не имела самолетов Hercules, и очевидным было, что она их не будет иметь в большом количестве.

Теперь к авиатранспортировке самолетом С - 130 должны быть приспособлены сами боевые машины в версии «национальный» (такие требования могли быть выставлены перед этой версией), а также другие версии с соответствующей массой и размерами, способные к авиатранспортировке самолетом С - 130 напр. машины версии WEM. Очевидно все Росوماхи могут транспортироваться такими самолетами как Ил - 76, С - 17 или Ан - 124.

Требование к способности по преодолению водных преград, является составляющей военной тактики Варшавского Договора, где большинство бронированных транспортных средств имели такую способность. В западных государствах не выставлено такое требование, или на него не обращают принципиального внимания. Принимая во внимание что оснащенные Росумахами бригады, должны быть более легкими и обладать большой тактической мобильностью, постановка такого требования может быть принципиальной необходимостью. Вероятнее всего, будущий БМП (приемник плавающего BWP - 1) не будет иметь такой способности (как, например. BWP - 2000, что разрабатывался одно время), потому оставление такой возможности в случае колесного бронетранспортеру может смотреться нужной необходимостью.

Много не соглашается с этой мыслью, аргументируя, что основной средой действия БТР будут заграничные миссии, где полезность к способности плавания исчезает, поэтому БТР может иметь более высокой уровень защиты, а также, что даже во время боевых действий способность транспортного средства к плаванию не так уж важна.

Такие возможности, как "плаучесть", нужны только группам, которые используют эту машину в широком спектре действий.

Уровень защиты

Транспортное средство основной версии имеет баллистическую защиту 60 градусов башни на уровне 4, и остальные на уровне 3 согласно STANAG 4569 против осколков артснарядов, пуль, и противопехотных наземных мин на уровне 3 и против безоболочных мин на уровне 3а.

Транспортное средство в "Афганской (с дополнительным бронированием) версии" имеет баллистическую защиту, усиленную до полного уровня 4 (во всех направлений), передняя броня которой в основной версии которая обеспечивает уровень защиты 4+ была усилена. В "жизненной зоне" транспортного средства она обеспечивает защиту от гранат гранатометов РПГ - 7.

Уровень защиты основной Росомахи перед обстрелом 14,5-мм пулями спереди и 7,62-мм из боковых направлений, типичный и не отличается от защиты используемой армией США на транспортных средствах типа Striker или других похожих транспортных средствах. Стоит подчеркнуть то, что с начала планировалось оснащение Росомах дополнительным бронированием, увеличивающее уровень защиты (не было оно однако частью начального контракта, и должно было быть закуплено отдельно).

Вопрос об усилении уровня бронирования Росомахи, набрала актуальности, перед отправлением Польского Военного Контингента в Афганистан, многие масс-медиа представляли Росомаху как БТР опасный для экипажа, а также не пригодный к использованию в боевых условиях. Эти обвинения были безосновательны, и даже вредны. Альтернативой для КТО Росомаха было использование бронированных автомобилей HMMWV а также БРДМ - 2 «Шакал». Оба эти транспортных средства имеют ниже уровень баллистической защиты, чем Росомаха (даже по сравнению с основной версии), но что более важное эти транспортных средства практически не обеспечивают защиту перед наибольшей угрозы в Афганистане - взрывов мин-ловушек, тогда как Росомаха защищает от взрыва под колесом безоболочной мины весом 6 кг TNT. Начатая медийная кампания довела до отправления за счет налогоплательщика к Афганистан 10 транспортных средств БРДМ - 2 «Шакал», которые так и не были использованы, так как БРДМ-2 не обеспечивает достаточного уровня защиты (хоть часть автомобилей, была покрыта бронепластинами HESCO, которые представляли дополнительный элемент защиты корпуса).

Необходимость отправки Росомах в Афганистан (а также, по-видимому агрессивная медийная кампания) довели до оснащения дополнительного закупочного бронирования для Росомах (закуплено бронирование израильской фирмы Rafael), а также закупки нескольких других дополнительных элементов оборудования специально для миссий БТР в Афганистане.

Плавают ли Росомаха?

Обстоятельства отправления КТО в Афганистан не были единственным моментом, когда БТР стал объектом агрессивной медийной кампании. Похожая ситуация имела место раньше. Требование к плавучести это дежурный спор, так вот оригинальной версии все Росомахи оснащены волноотражающим щитком, раскладываемым вручную с помощью члена экипажа, - который, чтобы произвести этой действие должен был покинуть транспортное средство. Форма корпуса имеет достаточно интересный вид - напоминала нос лодки. Было это решение, утверждено с требованиями польского пользователя, - однако медиа использовали этот факт для анти-пропаганды (много преувеличений), что может быть опасным поднятие щитка транспортного средства в разных обстоятельствах, подчеркивая что конкурент (КТО «Рысь») имеет волнолом, разложение которого выполняется автоматически. Производитель обязался, бесплатно по принятию решения комиссией, дооборудовать как на новых так уже поставленных ранее, автоматический привод поднятия.

Тендеры на дистанционно управляемые модули

В соответствии с начальным заданием 230 Росомах (в том числе 135 Росомах - 1 в версии транспортера пехоты) должно было быть оборудованных дистанционно управляемыми модулями вооружение, оснащенное пулеметами UKM, - 2000 (7,62 мм) или WKM - B (12,7 мм).

Победителем первого тендера, которой закончился 24 октября в 2005 г. объявлено предложение израильской Rafael - RCWS - 127 Mini Samson, но контракт не был однако подписан по неизвестным причинам. Было решено провести повторение последней фазы тендера.

В феврале в 2006 г. В казначейство МО обратились о представлении тендерных заявок с немного измененными требованиями. Самое дешевое предложение предложил OBR SM (с модулем ZSMU - 127), однако по двум неделями позже он отозвал свое предложение, скорее всего всего производитель побаивался, что не будет в состоянии выполнить контракт (из-за временных сроков), что закончится бы уплатой для него неустоек.

В начале апреля в 2006 г. вернулись к переговорам с Rafael, однако появились протесты итальянцев из ОТО Mellara, чтобы вернуться к переговорам со всеми участниками торгов. В дело включился Уполномоченный министерства обороны по делам. Антикоррупционных процедур. Предложения были составлены 11 мая и этого самого дня определили победителя - ОТО Mellara (модуль Nitrole). Контракт на 249 готовых модулей был подписан 31 июля 2006 г. (пришлось отказаться от требования оборудования модулей пулеметами польского производства, модули должны были быть вооружены FN MAG и FN M2HB) однако настоящий контракт был аннулирован учитывая подписание контракта с производителем в в срок 60 дней без компенсационных соглашений.

В первой половине в 2007 г. перевесила мысль, что специализированные версии не нуждаются в дистанционно управляемых модулях такого дорогого и усложненно в этом случае полезными будут необитаемые башни, такие как на Rosomak - S – ПТРК(с) с ПТУР "Спайк" Это показал пример отправленных БТР, с польском военным контингентом (ПВК) в Афганистан и Чад.

Сколько стоит Росомаха?

Транспортер Росомаха в базовой версии стоит около 5 млн злотых (1,58 млн.\$). Полностью укомплектован БТР в основной версии стоит около 9,8 млн злотых.

Модернизированные автомобили в "афганской версии" имеют комплект дополнительного бронирования за 1,56 млн злотых а также экранов РПГ-защиты стоимостью 180 тысяч злотых.

Вместе с несколькими другими элементами они поднимают цену этой версии приблизительно до 12,1 млн злотых (3,8 млн.\$).

Автор - перевод Akim
Источник: Военное обозрение ^[412] 08.2013

Язык: русский ^[3]
Дата: август 2013 ^[4]
Теги: Новости ^[5]
Вооружения и военная техника ^[6]
Раздел: НАТО ^[8]
Европа ^[15]
Проблематика: Проблематика ^[10]
Военно-техническая ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
56 просмотров

КТО Rosomak (часть 3) ^[413]

Опубликовано 29.08.2013 14:49 пользователем lu2k3



Росомаха - Колесные боевые автомобили пехоты с башней OTO Melara Hitfist - 30P, в которой главное вооружение представляет 30-мм автоматической пушкой ATK Mk 44, дополнительное 7,62-мм пулемет UKM - 2000C, а также пусковые установки дымовых/аэрозольных гранат калибра 81-мм.

Боевой автомобиль оснащён также КОЭП "Обра" соединенный с пусковыми установками дымовых гранат, система внутренней связи Fonet. Машина командира взвода имеет дополнительно радиостанцию Harris HF - 5800H.

Rosomak - M1 - Модифицирована боевая версия для действия в условиях конфликта в Афганистане и Чаде. Основная система вооружения башня Hitfist - 30P, оборудованная 30-мм автоматической пушкой а также 7,62-мм пулеметом. Изменения коснулись усиление броней Pilar в системе связи Fonet (в виде радиостанции PNR), дополнительная радиостанция Harris HF - 5800H (на всех автомобилях), две дополнительных камеры к боковому наблюдению вместе с ЖК-экранами в отделении экипажа к освещению картины наблюдения в них, отсутствие винтов и щитка.

Автомобили поставлялись для ПВК в Чад, а также первая партия автомобилей для ПВК Афганистана, которая доставленной была с таким же бронированием, как у "национальной версии". В более поздний период отличительной чертой "Афганской версии" стало усиленное бронирование с помощью продукции израильского Rafael, что обеспечивало, уровень защиты согласно IV STANAG 4569. Масса комплекта составляет 3,5-3,8 тонны.

Rosomak - M1M - Вторая версия автомобиля, предназначенная для действий в Афганистане, она имеет дополнительные улучшения.

В первый раз автомобиль был презентован 22 марта 2010, в Военном Институте Бронированной и Автомобильной Техники в г. Сулеювек. Новым является оборудование транспортного средства с бортовыми экранами, защищающий от кумулятивных гранат в виде сеток американской RPGNet фирмы Qinetiq (масса сетки вместе с конструкцией, которая ее поддерживает около 500 кг). Согласно тестам, он превосходит конкурентный экран LASSO, фирмы RUAG. Экран этого типа, также применен на американских автомобилях M – ATV, а также Stryker (на последних они заменят более тяжелые ажурные экраны конструкции концерна BAE Systems). Машины в новом стандарте имеют также провода и разъемы для полученных от США устройств ранней детонации мин-ловушек Duke а также системы слежения за расположением войск Blue Force Tracking (устройства установленными будут в Афганистане).

Отделение десанта этого варианта было сконфигурировано для 6, а не для 8 солдат как основных вариантах (автомобили не имеют кресел, расположенных ближе к корзине башни). Наиболее вероятной причиной такой процедуры является снижение боевой массы, увеличенной из-за дополнительного оборудованию автомобиля. Показанная Росомаха была в то же время одна из первых, у которой корпус, а также дополнительное бронирование корпуса, предлагающее тот же уровень защиты, что решение Rafael, выполнены были из стали, произведено через промышленную группу Huta Stalowa Wola. Дополнительное бронирование алюминиевой башни выполнено из керамики. Наиболее видимым изменением является новый камуфляж транспортного средства песчаного цвета. К сожалению, транспортное средство не имело, представленных в сентябре 2009 года, новых сидений в отделении десанта, которые должны увеличивать безопасность солдат через поглощения энергии, производимой во время взрыва мин и фугасов (речь шла про образцы фирмы Allen Vanguard). Аналогичные пакеты изменений разработанными были также для бронированных транспортеров, и автомобилей медицинской эвакуации. В начале июля 2010 первая партия таких оснащенных Росوماх добралась до ПВК в Афганистан (заказано было 51 автомобиля в этой конфигурации).

Согласно состоянию на вторую половину 2012 года, все применяемые в Афганистане Росумахи (в том числе отправленные раньше автомобили в зеленом камуфляже) получили одинаково дополнительное бронирование и экраны RPGNet.

Базовая Росомаха

Версии КТО Росомаха построено на базе базовой версии основной за исключением автомобилей с башней Hitfist - 30P.

Rosomak - M2 – автомобиль, оснащенный в вращающейся тумбой (турель) OSS – M, с уровнем защиты II, согласно STANAG 4569. Турель предназначена для монтажа 40 мм автоматического гранатомета Mk 19, 12,7 мм пулеметов WKM - B / NSW или 7,62 мм пулеметов UKM - 2000 / PKM. Было сделано 6 автомобилей в этом варианте, ни одна из этих машин не была уничтожена. Две машины этой версии после переделки стали носителями систем распознавания и наблюдения.

Rosomak – M3 – версия бронетранспортера, оснащенная усиленным аналогичным бронированием как в случае Афганскими Росумахами, - M1, управляемую турель OSS - D с уровнем защиты III согласно STANAG 4569, а также специальные крепежи для оружия внутри боевого отделения. Турель приспособлена к монтажу 40 мм автоматического гранатомета Mk 19, 12,7-мм пулеметов NSW или 7,62 мм пулеметов UKM - 2000 / PKM. Автомобили в этом варианте обычно перевозят две единицы вооружения – одну смонтированную на поворотной тумбе, а также вторую, запасную в боевом отделении под турелью.

Спустя некоторое время, прежде были решены проблемы с электромагнитной совместимостью Росумахи и турели, на ней была установлена SWU система для ранней детонации фугасов.

Rosomak – Sэто самоходный ПТРК, на котором монтируется ПТУР Spike-LR. Он тоже оборудован креслами в десантном отделении (как в версии транспортера пехоты), но вместо башни у него установлено пусковое устройство ракет Spike. Прототип был продемонстрированный в 2007 г, имел кроме этого турель с пулеметом 12,7- мм, однако машины в серийном варианте, не имеют стрелкового вооружения. Транспортные средства позиционируются как временное решение и будут готовы к постройке на втором варианте Росумахи (вероятнее всего, на версии с необитаемой башней и ПТУР Spike). Всего в 2008 году было переоборудовано 27 ПТРК(с) из базовых Росумах.

Rosomak – WEM переходный вариант или Rosomak-PM1 – демонстрационный прототип автомобиля медицинской эвакуации с надстройкой был презентован на MSPO 2006. Первые 6 транспортных средств в этой версии автомобиля медицинской эвакуации, поставленных в мае 2008 года, оборудовано решением, похожим на демонстрационный прототип то есть надстройка с баллистической

защитой аналогичной корпусу машины, на крыше также были установленный широкие люки, потому что кровельная плита ограничивает правильность этого решения – полезное пространство в виде размещения раненых, доступно всего лишь на месте надстройки, а также через задние двери.

Автомобили, в такой конфигурации были поставлены в армию в связи с необходимостью использовать их в польских военных контингентах (две машины были использованы в Чаде – на конечном этапе миссии, четыре в Афганистане – были заменены на Росوماхи WEM в новой конфигурации. Согласно заявлению, транспортные эти средства должны были быть перестроены в высокие (поднятые) платформы, однако автор не имеет подтверждения этой информации.

Rosomak-NJ – Росوماха, предназначенная для подготовки водителей транспортеров, версии II. Учебный центр Подготовки Водителей расположен в г. Оструда. Автомобили этой версии разработанными были BRUM в Гливице (где имеется подобный опыт, в создании учебных машина базе танков). Изменение, которое наиболее бросается в глаза, это установка места инструктора, который подготавливается, водителя. В транспортном средстве имеется место для других стажеров.

Презентованный на MSPO 2011 автомобиль оснащенный был также в макетами экранов RPGNet (покрыто, однако, обычной сеткой) - благодаря чему также возможна подготовка водителей с измененными габаритами автомобилей в «Афганской конфигурации».

Rosomak-WSrID – транспортное средство в версии носителя Мультисенсорной системы разведки и наблюдения. Эта система, устанавливается, на КТО в базовой версии и должна обеспечить автоматическую защиту небольших или временных баз и блокпостов. Он может осуществлять наблюдение только в статическом положении.

Подрядчиком, в результате судебного разбирательства от 18 ноября 2010, был избран консорциум, Elbit - Tadiran из Хайфы Израиль и Военного Института Связи (WiŁ) г. Жегже. Согласно требованиям, с конца августа 2011 года консорциум должен был передать Вооруженным Силам две такие системы.

Система состоит: из оборудования, установленного на телескопической мачте, камер тепловизионной и телевизионной, РЛС, а также лазерного дальномера. Другое оборудование – это сейсмические и акустические датчики, компьютеры с программным обеспечением и мониторами к с представлением наблюдения ситуации on-line а также три разведывательных БПЛА (запуск осуществляется с руки) управление с помощью мини-пульта оператора. Изначально должны были быть БПЛА израильской продукции, однако позже была изменена конфигурация системы (при согласии пользователя), что позволило применить польские БПЛА FlyEye продукции WB Electronics.

Большинство оптоэлектроники производится израильской стороной консорциума. WiŁ займется переоборудованием базовых Росомах (автомобили, полученные от Сухопутных Войск), кабелями, интеграцией бортовых устройств, программным обеспечением и подготовкой к тестированию и приему. Стоимость переоборудования двух автомобилей- 49,847 миллионов злотых. Цена была определена в результате электронного аукциона, который провел Департамент Обеспечения Вооруженных Сил МО. В торгах участвовали два консорциума. ELBIT - WiŁ стартовал с ценой 64,39 миллионов злотых и польский консорциум, который состоит из союза MAW Telecom, AMZ Kutno и WB Electronics с ценой 79,64 миллионов злотых.

Показанная публике версия автомобиля создала впечатление, что она не отвечает требованиям клиента для транспортировки все оборудование внутри автомобиля (под защитой брони). Автор не знает больше подробностей и может ошибаться.

Поднятая (медицинская) Росوماха

Версии КТО Росوماха создали на базе модифицированного, поднятого корпуса машины. На данное время, на этой базе построены лишь автомобили медицинской эвакуации, хоть возможно есть другие варианты поднятых/высоких Росомах.

Rosomak - WEM или Rosomak - PM2 – автомобиль медицинской эвакуации может забрать 3 раненных на носилках, а также и 4-ех в сидящем положении. Первый раз автомобиль в конечной конфигурации презентован на выставке MSPO в Кельце 8 сентября 2008 года. Он имеет поднятое транспортное отделение над которым по всей протяженности и ширине, установлена оригинальная кровельная плита. Первые 8 автомобилей были переданы в период 26 и 29 мая 2009 года. Росوماхи WEM оснащенные нагревателем жидкостей, прибором переливания Medterm ML094004, с питанием 230 V, термоизоляционным рукавом Medterm ML0940005, шины Kramera, регулируемый шейный воротник, ортопедическую доску Iron Duck Ultra VUE 18", пятиточечные пояса безопасности к носилкам, обеспечивающим регулируемое натяжение, 3 кислородных маски, 4 кислородных баллона, 2 расходомера, 3 складных носилок (STANAG 2040), а также 4 спальных мешка Yeti, плита на жидком топливе, комплект емкостей и контейнеров с жидким топливом. В этой версии будет построено 33 Росомахи.

Rosomak - WEM - M – это Росوماха WEM, оснащенная аналогичным бронированием с «афганской версией» для действий в Афганистане. Имеет камуфляж песчаного цвета.

Росوماха с сводовой плитой

В рамках программы модернизации артиллерии в колесной версии разработан был носитель башни миномета. Поскольку корзина башни с минометом имеет больше диаметр, чем корзина башни Hitfist - 30P Rosomaka необходима была модификация корпуса так, чтобы стало возможным использование башни в целевой конфигурации. С этой целью разработана новая версия шасси Росомахи. Ее характерным признаком является наличие сводовой плиты корпуса. В будущем эта версия может быть приспособлена и использована в других проектах - как носитель системы ПВО, гаубицы или башни с танковой пушкой.

Самходный колесный миномет HSW, разработанный промышленной группой «Стальная Воля» в рамках программы «Рак». В процессе разработки миномета использовано много элементов САУ 2С1 Гвоздика (первый прототип был на шасси гаубицы), однако конечная версия имеет уже мало общего. Характерным признаком миномета является применение в башне механической боеукладки и автомата заряжания. Размещение экипажа подобно как в «Гвоздике» справа спереди наводчик, за ним командир. Заряжающий занимает место в корпусе автомобиля. Миномет оснащен СУО.

Командир имеет независимый панорамный наблюдательный прибор с дневным (телекамера) и ночным (тепловизор) каналом. Прибор интегрирован с СУО для ведения огня. Корпус отличает от КТО боевого исполнения, большая корзина башни, которая занимает больше пространства. Отделение за корзиной не имеет верхних люков. Существует возможность эвакуации водителя через боевое отделение В 2008 году (в контракте) армия планировала закупить 64 автомобилей этой версии (по 8 автомобилей в 8 дивизионах (На сегодняшний день армия пока не закупила ни одного. прим. пер.).

Автор - перевод Akim
Источник: [Военное обозрение](#) ^[414] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [НАТО](#) ^[8]
[Европа](#) ^[15]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
66 просмотров

Новые автоматы начнут закалять плазмой ^[415]

Опубликовано 29.08.2013 15:20 пользователем lu2k3

Тульское Конструкторское бюро приборостроения выиграло тендер Министерства промышленности и торговли России на создание нового способа закаливания металла стрелкового оружия.

Как пишет газета «Известия», если прежде некоторые детали оружия закаливались нагреванием и охлаждением, то теперь для этого будет использоваться ионно-плазменный метод насыщения с помощью плазмы углерода и азота.

На проект разработки нового способа закалки металла планируется выделить около 20 миллионов рублей. По словам завкафедрой физики плазмы Томского государственного университета Андрея Козырева, для ионно-плазменного насыщения металлическая деталь помещается в вакуумную камеру, заполненную азотно-водородной плазмой, и пропускают через нее разряд тока. В результате такой обработки на поверхности детали появляется азотированный слой.

Для закалки металла могут использоваться различные газы, чаще всего — азот. После того, как новая технология будет разработана, ионно-плазменному закаливанию будут подвергаться пружинные механизмы стрелкового оружия, корпуса их магазинов, ствольные коробки, а также стальные и титановые части.

Новая технология позволит повысить прочность металла в 1,5-2 раза. При этом темпы производства и закалки оружия увеличатся.

Согласно конкурсной документации, КБП необходимо разработать технологию закалки стальных элементов плазмой, температура которой составляет 450-600 градусов Цельсия, а титановых — плазма температурой 800-950 градусов. Преимуществом нового метода, который уже применяется в автомобильной промышленности, является отсутствие необходимости очистки и финишной полировки закаленных деталей. Разработка технологии завершится в 2013 году.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[416] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
58 просмотров

Индия продлит срок службы подлодок на 15 лет ^[417]

	<p>Министерство обороны Индии приняло решение о промежуточной модернизации подводных лодок советского производства с целью продления их сроков службы на 15 лет. Как сообщает Defense News, переговоры о проведении работ уже ведутся. Речь идет о подлодках проекта 877ЭКМ типа «Синдугош», большая часть из которых вошла в состав индийского флота во второй половине 1980-х годов.</p> <p>Решение о проведении промежуточной модернизации кораблей было принято после пожара на борту подводной лодки «Синдуракшак» проекта 877ЭКМ, частично затонувшей в порту Мумбаи. Этот корабль командование ВМС Индии признало не подлежащим восстановлению. С учетом потерянной «Синдуракшак» в составе индийского флота теперь числятся 13 неатомных подводных лодок, четыре из которых — немецкого проекта Туре 1500.</p> <p>К настоящему времени Россия модернизировала пять подводных лодок ВМС Индии: «Синдувир», «Синдуратна», «Синдугош», «Синдувиджай» и «Синдуракшак». В рамках переговоров с Россией теперь ведется речь о модернизации еще пяти подлодок проекта 877ЭКМ. Между тем, немецкое предприятие HDW уже занимается улучшением подлодок проекта Туре 1500. Ранее программу модернизации прошли два корабля такого типа; стоимость работ составила 300 миллионов долларов.</p>
--	---

Подводная лодка «Синдуракшак» частично затонула в ночь на 14 августа 2013 года. Перед этим на ней произошел сильный пожар и два взрыва.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[418] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
[Азия](#) ^[31]
[Южная Азия](#) ^[35]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

48 просмотров

На МАКС-2013 показали новую зенитную ракету ^[419]

	<p>Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» представила на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском новую зенитную ракету РЗВ-МД, разработанную государственным машиностроительным конструкторским бюро «Вымпел». Как сообщает блогер saidrvo, предположительно на авиасалоне представлен макет ракеты в натуральную величину с транспортно-пусковым контейнером.</p> <p>Транспортно-пусковой контейнер имеет маркировку 9М338К. Это означает, что РЗВ-МД, вероятно, является новой ракетой для зенитного комплекса «Тор-М2». Боеприпас оснащается осколочно-фугасной боевой частью. Масса ракеты с контейнером составляет 163 килограмма при длине 2,94 и диаметре 0,24 метра. РЗВ-МД способна поражать воздушные цели на дальности до 16 километров и на высоте до десяти километров.</p> <p>Ракета может развивать скорость до тысячи метров в секунду. Название телеуправляемого боеприпаса является аббревиатурой, расшифровываемой как «ракета "земля-воздух" малой дальности». По данным «Тактического ракетного вооружения», РЗВ-МД предназначена для систем противовоздушной обороны сухопутных войск во всех видах боя и на марше. Она способна поражать самолеты, вертолеты, крылатые ракеты на средних, малых и предельно малых высотах.</p>
--	---

Источник: [Lenta.ru](#) ^[420] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет
75 просмотров

Россия утилизировала иранские комплексы С-300 ^[421]

Опубликовано 29.08.2013 16:57 пользователем lu2k3

	<p>Зенитные ракетные комплексы С-300ПМУ-1, предназначавшиеся для поставки министерству обороны Ирана, в настоящее время полностью разукomплектованы и частично утилизированы. Об этом, как сообщает «Интерфакс», на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском заявил Владислав Меньщиков, генеральный директор концерна ПВО «Алмаз-Антей», собравшего эти комплексы.</p> <p>«Техники, которая предназначалась для Ирана, уже нет. Мы ее разукomплектовали полностью. Частично отдельные элементы, то, что можно использовать, они были использованы. Частично проведена утилизация. Это абсолютно достоверная информация», — заявил Меньщиков, добавив, что любая продукция делается по требованиям конкретного контракта «и не может быть переориентирована под другого заказчика». «Здесь и состав комплекта другой, и особые требования другие, и другое программное обеспечение», — пояснил гендиректор «Алмаз-Антея».</p> <p>Россия и Иран заключили контракт на поставку комплексов С-300ПМУ-1 в 2007 году. Сумма сделки составила 800 миллионов долларов. Исполнение соглашения по ряду причин регулярно задерживалось, а в июне 2010 года Совет безопасности ООН принял резолюцию, вводящую санкции в отношении Ирана. Эти санкции запретили поставки стране наступательных видов вооружения.</p>
--	---

Вскоре после вступления в силу санкций Совбеза ООН занимавший тогда пост президента Дмитрий Медведев подписал указ, запрещающий поставку исламской республике С-300, а затем Москва вернула Тегерану аванс в размере 167 миллионов долларов. В июле 2012 года Тегеран подал в Международный третейский суд Женевы иск, обвинив Россию в срыве поставок С-300ПМУ-1 и потребовав от Москвы возмещения ущерба в размере четырех миллиардов долларов.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[422] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
[Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
[Азия](#) ^[31]
[Южная Азия](#) ^[35]
[Арабский мир](#) ^[70]
[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Медведев Дмитрий Анатольевич](#) ^[423]
[Меньщиков Владислав Владимирович](#) ^[232]
75 просмотров

МАКС-2013 откроется для массового посещения 30 августа ^[424]

Опубликовано 29.08.2013 17:26 пользователем lu2k3

	<p>Юбилейный 20-й международный авиакосмический салон МАКС-2013 проходит с 27 августа по 1 сентября в Жуковском. По традиции, во время работы авиасалона свое мастерство демонстрируют лучшие пилоты.</p> <p>Международный авиационно-космический салон МАКС-2013 откроется для массового посещения в пятницу, жителям Москвы и области советуют</p>
--	--

добираться до места его проведения на электричках, поскольку движение на дорогах будет ограничено.

Авиасалон МАКС-2013 в этом году начался в подмосковном Жуковском 27 августа и должен завершиться 1 сентября. Первые дни салон обычно работает только для бизнес-аудитории, в остальные дни — для всех желающих. Именно с пятницы по воскресенье организаторы обещают расширенную летнюю программу, с 11.00 до 17.00 ежедневно.

Пока гости МАКС-2013 будут увлечены зрелищным авиашоу, их безопасность будут обеспечивать более трех тысяч полицейских. Кроме того, впервые за порядком проследят с дирижаблей, оборудованных видеокамерами, которые будут оперативно передавать данные в штаб

правоохранителей. Желаям посетить мероприятие необходимо помнить, что на территорию его проведения не пустят граждан со спиртными напитками, животными и велосипедами.

Билеты онлайн и в кассах электричек

Входной билет на разовое посещение авиасалона с 30 августа по 1 сентября обойдется в 550 рублей при покупке заранее и в 700 рублей — в день мероприятия. Льготники смогут купить билет за 300 рублей прямо на месте, предъявив соответствующий документ, отмечается на сайте авиашоу.

Цена за входной билет в 550 рублей действительна до 29 августа включительно, помимо касс в Жуковском и Раменском, жители региона могут приобрести билеты и талоны на парковку в кассах "Партер.ру" и "Контрамарка.ру", расположенных в Москве и Московской области. Также есть возможность приобрести их онлайн. С более подробной информацией можно ознакомиться на портале МАКС-2013.

Кроме того, с 10 августа в билетных кассах станций Москва-Казанская, Выхино, Люберцы-1 и Раменское организована продажа билетов на авиашоу совместно с билетом на проезд в скором пригородном поезде "Спутник" до места проведения мероприятия, сообщили в пресс-службе областного министерства транспорта. Билеты на авиашоу можно будет купить только вместе с проездным билетом на две поездки на "Спутнике". Стоимость одного билета также составит 550 рублей, а стоимость проезда от Казанского вокзала до места проведения мероприятия и обратно — 260 рублей.

Как добраться: электрички и бесплатные автобусы

Подмосковная Госавтоинспекция порекомендовала добираться до МАКСа электричками с Казанского вокзала Москвы. Их количество увеличено, и они будут следовать до платформы "Отдых" и платформы "42 км". Более 220 электропоездов будут курсировать с интервалом от 5 до 15 минут, пояснили в службе корпоративных коммуникаций МЖД.

В пресс-службе регионального министерства транспорта уточнили, что для гостей выставки "Москтрансавто" выделило около 200 автобусов большой вместимости. Они будут бесплатно доставлять посетителей от железнодорожных станций "Отдых" и "Платформа 42 км", а также от аэродрома "Раменское".

Для гостей авиасалона, которые все же решат добираться на личном авто, на территории этого аэродрома предусмотрено несколько парковок. Однако для въезда необходимо заранее приобрести талон на парковку и автопропуск, стоимость места для легковых автомобилей составит от 1,7 до 2,7 тысячи рублей, схема расположения парковок опубликована на сайте авиасалона. С пропуском можно будет попасть прямо на территорию ЛИИ имени Громова в Жуковском, где проводится МАКС. Парковка будет работать с 9.30 до 19.00 каждый день.

"Доехать можно <...> по автодороге "Урал" до 38-го километра, (там) развязка и поворот, съезд на новую дорогу — ее открыли — и далее <...> на территорию ЛИИ", — пояснил замначальника подмосковного управления ГИБДД Александр Иванов.

Без пропуска необходимо будет ехать от МКАД по Новорязанскому шоссе до населенного пункта Островцы.

"У поста ГАИ будет поворот налево по автодороге "Островцы — Верея", и на территории бывшего аэропорта "Быково" организована перехватывающая парковка на 15 тысяч машиномест. После этого можно пересесть на бесплатный автобус, который доставит гостей до комплекса", — добавил Иванов.

Власти региона напоминают автовладельцам, что с 27 августа по 1 сентября 2013 года движение автотранспорта ограничено на подъезде к городу Жуковский (ЛИИ имени Громова) от М-5 "Урал", а в самом городе — по улицам Гагарина, Туполева, Жуковского, Чкалова, Праволинейная, Кооперативная, Наркомвод, Горького. В Раменском перекрыли улицы Перелета и Гагарина, а в поселке Ильинский — улицу Праволинейную. Водителям стоит заранее выбирать альтернативные маршруты объезда. Ознакомиться со схемами движения можно на сайте ГУДХ Московской области.

Безопасность: всех посчитают, но пустят не всех

Количество посетителей, прибывших на МАКС-2013, будут отслеживать с помощью специальной системы "Навигация", таким образом организаторы смогут определять, сколько автобусов необходимо, сообщили ранее в пресс-службе министерства транспорта Московской области.

Однако людей со спиртными напитками, животными, велосипедами и самокатами на территорию проведения авиашоу не пустят, пообещал заместитель начальника регионального ГУ МВД Андрей Липилин. Кроме того, запрещено проносить огнестрельное и холодное оружие, колющие и режущие предметы, огнеопасные, взрывоопасные, химические и токсичные вещества, травмоопасные предметы и даже безалкогольные напитки, если они в стеклянной бутылке.

Безопасность будут обеспечивать более трех тысяч полицейских, из них за дорожной обстановкой проследят 400 сотрудников ГИБДД. Ожидается, что мероприятие ежедневно будут посещать десятки тысяч человек.

В этом году для обеспечения безопасности впервые задействуют два дирижабля. Один будет контролировать с воздуха обстановку в месте проведения мероприятий, второй — помогать сотрудникам ГИБДД наблюдать за потоками автомобилей. На них разместят камеры наблюдения, которые будут постоянно выдавать картинку в штаб.

Кроме того, транспортные полицейские разработали план, согласно которому безопасность посетителей МАКС-2013 будет обеспечиваться на железной дороге и воде. Для обеспечения безопасности на участке от Казанского вокзала до места проведения мероприятия планируется задействовать свыше 650 человек, из которых около 300 — сотрудники полиции. Рядом с платформой "Отдых" будет развернут передвижной оперативный штаб.

Пригородные поезда, следующие в данном направлении, будут патрулироваться усиленными нарядами полиции. Также увеличится число сотрудников на ближайших платформах и самом вокзале. Одновременно с этим полицейские выставят два катера со спасательными средствами в излучине Москвы-реки в районе Жуковского.

Автор: Рамиль Ситдииков
Источник: [РИА Новости](#) ^[425] 08.2013

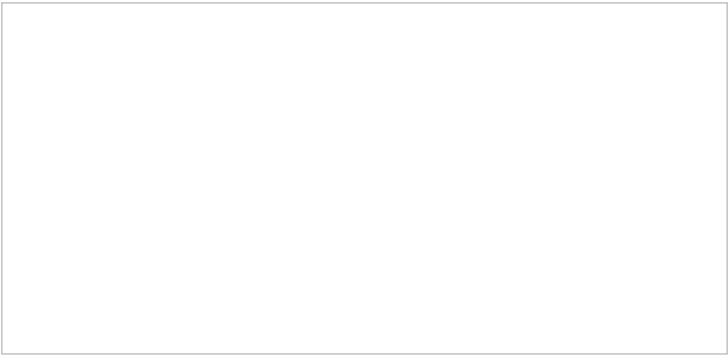
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

52 просмотра

[В России работают над созданием многоразовой ракеты](#) ^[426]

Опубликовано 29.08.2013 18:43 пользователем Михаил Симутов



После достаточно громко распиаренных аварий с участием российских ракет «Протон», можно говорить о том, что писать о реальном положении дел в космической отрасли, стало даже неприлично. Однако российская космическая программа — это не только аварии и катастрофы спутников и космических станций, это еще и действительно удивительные проекты, которые достаточно перспективны и успешно проходят путь своего проектирования. Речь зедсь пойдет о многоразовой ракетно-космической системе (МРКС-1), испытания модели которой начались в ЦАГИ.

Не так давно пресс-центр ЦАГИ опубликовал изображение данной модели. Внешний ее вид напоминает многим многоразовые космические корабли, такие как американский Space Shuttle или наш «Буран». Но внешнее сходство, как это часто бывает в жизни, обманчиво. МРКС-1 — это полностью другая система. В ней реализована принципиально другая идеология, которая качественно отличается от всех прошлых реализованных космических проектов. По своей сути — это многоразовая ракета-носитель.

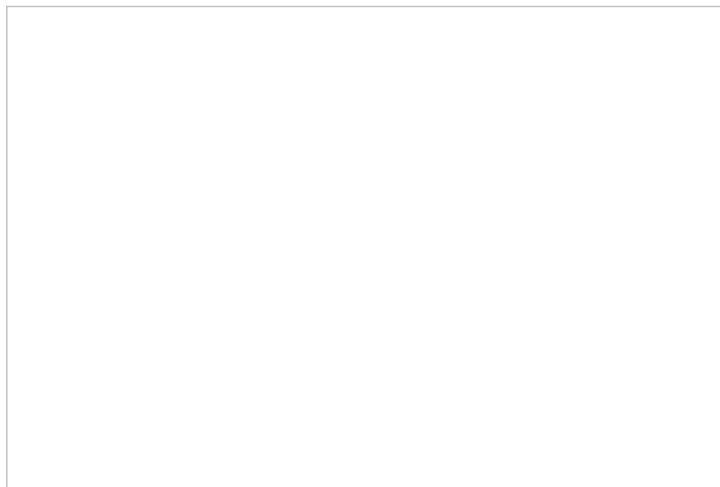
Проект МРКС-1 — это частично многоразовая ракета-носитель вертикального взлета, которая базируется на основе крылатой многоразовой первой ступени, разгонных блоков и одноразовых вторых ступеней. Первая ступень выполняется по самолетной схеме и является возвращаемой. В район старта она возвращается в самолетном режиме и производит горизонтальную посадку на аэродромы 1-го класса. Крылатый многоразовый блок 1-й ступени ракетной системы будет оснащаться маршевыми жидкостными ракетными двигателями (ЖРД) многоразового использования.

В настоящее время в ГКНПЦ им. Хруничева полным ходом идут проектно-конструкторские и научно-исследовательские работы по разработке и обоснованию технического облика, а также технических

характеристик многоразовой ракетно-космической системы. Данная система создается в рамках федеральной космической программы совместно со многими смежными предприятиями.

Однако поговорим немного об истории. К первому поколению многоразовых космических аппаратов относятся 5 космических кораблей типа Space Shuttle, а также несколько отечественных разработок серии БОР и «Буран». В этих проектах и американцы, и советские специалисты старались построить многоразовым сам космический корабль (последнюю ступень, которая непосредственно выводится в космос). Цели данных программ были следующими: возвращение из космоса значительного объема полезных грузов, уменьшение стоимости выведения в космос полезной нагрузки, сохранение дорогостоящих и сложных космических аппаратов для многократного применения, возможность проведения частых запусков многоразовой ступени.

Однако 1-е поколение многоразовых космических систем оказалось не в состоянии решить свои задачи с достаточным уровнем эффективности. Удельная цена доступа в космос оказалась приблизительно в 3 раза выше по сравнению с обыкновенными одноразовыми ракетами. В то же время возврат из космоса полезных грузов существенно не вырос. Одновременно с этим ресурс использования многоразовых ступеней оказался значительно ниже расчетного, что не позволяло применять данные корабли в плотном графике космических запусков. В результате этого в наши дни и спутники, и космонавты доставляются на околоземную орбиту с помощью одноразовых ракетных систем. А возвращать с околоземной орбиты дорогостоящее оборудование и аппараты вообще нечем. Лишь американцы сделали себе небольшой автоматический корабль X-37B, который спроектирован для военных нужд и имеет полезную нагрузку меньше 1 тонны. Всем очевидно, что современные многоразовые системы должны качественно отличаться от представителей 1-го поколения.



В России работы ведутся сразу по нескольким многоразовым космическим системам. Однако совершенно очевидно, что самой перспективной будет так называемая аэрокосмическая система. В идеальном варианте космический корабль должен будет совершать взлет с аэродрома, как обыкновенный самолет, выходить на околоземную орбиту и возвращаться назад, расходуя лишь топливо. Однако — это самый сложный вариант, который требует большого количества технических решений и предварительных исследований. Быстро данный вариант не может быть реализован ни одним современным государством. Хотя у России и существует достаточно большой научно-технический задел по проектам подобного рода. К примеру, «аэрокосмический самолет» Ту-2000, который обладал достаточно детальной проработкой. Реализации данного проекта в свое время помешал недостаток финансирования после развала СССР в 1990-е годы, а также отсутствие ряда критически важных и сложных компонентов.

Существует также промежуточный вариант, в котором космическая система состоит из многоразового космического аппарата и многоразовой же разгонной ступени. Работы над подобными системами велись еще в СССР, к примеру, система «Спираль». Существуют и гораздо более новые наработки. Но и данная схема многоразовой космической системы предполагает наличие достаточно долгого цикла конструкторских и исследовательских работ по многочисленным направлениям.

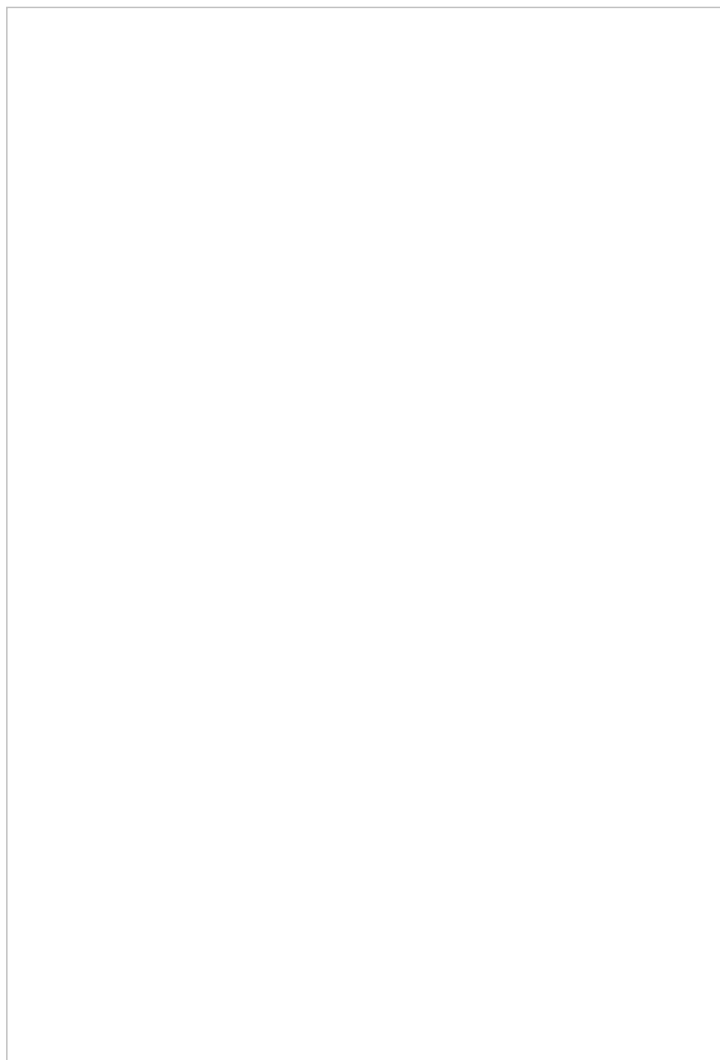
Поэтому основное внимание в России сосредоточено на программе МРКС-1. Данная программа расшифровывается как «многоразовая ракетно-космическая система 1 этапа». Несмотря на этот «первый этап», создаваемая система будет очень даже функциональной. Просто в рамках достаточно большой общей программы по созданию новейших космических систем данная программа обладает наиболее близкими сроками конечной реализации.

Предлагаемая проектом МРКС-1 система будет двухступенчатой. Основное ее предназначение — это выведение на околоземную орбиту абсолютно любых космических аппаратов (транспортных, пилотируемых, автоматических) массой до 25–35 тонн, причем как уже реально существующих, так и находящихся лишь в процессе создания. Выводимый на орбиту вес полезной нагрузки больше, чем у «Протонов». Однако принципиальным отличием от существующих ракет-носителей будет другое. Система МРКС-1 не будет одноразовой. Ее 1-я ступень не будет сгорать в атмосфере или падать на землю в виде набора обломков. Разогнав 2-ю ступень (является одноразовой) и полезную нагрузку, 1-я ступень осуществит посадку, наподобие космическим челнокам XX века. На сегодняшний день это наиболее перспективный путь развития космических транспортных систем.

На практике этот проект является поэтапной модернизацией создаваемой сейчас одноразовой ракеты-носителя «Ангара». Собственно, и сам проект МРКС-1 появился на свет, как дальнейшее развитие проекта ГКНПЦ им. Хруничева, где совместно с НПО «Молния» создавался многоразовый ускоритель 1-й ступени ракеты-носителя «Ангара», получивший обозначение «Байкал» (впервые

макет «Байкала» был показан еще на МАКС-2001). «Байкал» применял ту же автоматическую систему управления, которая позволила советскому космическому челноку «Буран» совершить полет без экипажа на борту. Эта система обеспечивает сопровождение полета на всех его этапах – от момента старта до посадки аппарата на аэродром, данная система будет адаптирована и для МРКС-1.

В отличие от проекта «Байкала» МРКС-1 будет обладать не складными плоскостями (крыльями), а установленными жестко. Такое техническое решение уменьшит вероятность возникновения нештатных ситуаций при выходе аппарата на траекторию посадки. Но испытанная недавно конструкция многоразового ускорителя еще будет претерпевать изменения. Как отметил Сергей Дроздов, являющийся начальником отдела аэротермодинамики высокоскоростных летательных аппаратов ЦАГИ, для специалистов стали «неожиданностью высокие тепловые потоки на центроплане крыла, что, несомненно, повлечет за собой изменение конструкции аппарата». В сентябре-октябре текущего года модели МРКС-1 пройдут серию испытаний в трансзвуковой и гиперзвуковой аэродинамических трубах.



На 2-м этапе реализации данной программы многоразовой планируют сделать и 2-ю ступень, а масса выводимой в космос полезной нагрузки должна будет вырасти до 60 тонн. Но даже разработка многоразового ускорителя только 1-й ступени – это уже настоящий прорыв в развитии современных космических транспортных систем. А самое главное заключается в том, что Россия идет к этому прорыву, удерживая свой статус одной из ведущих мировых космических держав.

На сегодняшний день МРКС-1 рассматривается как универсальное многоцелевое средство, предназначенное для выведения на околоземную орбиту космических аппаратов и полезных грузов разнообразного назначения, пилотируемых и грузовых кораблей по программам освоения человечеством околоземного космического пространства, исследованиям Луны и Марса, а также иных

планет нашей Солнечной системы.

В состав МРКС-1 включается возвращаемый ракетный блок (ВРБ), являющийся многоразовым ускорителем I ступени, одноразовый ускоритель II ступени, а также космическая головная часть (КГЧ). ВРБ и ускоритель II ступени состыковываются друг с другом по пакетной схеме. Модификации МРКС обладающие различной грузоподъемностью (масса доставляемого груза на низкую опорную орбиту от 20 до 60 тонн) предлагается строить с учетом унифицированных ускорителей I и II ступеней с применением единого наземного комплекса. Что в перспективе позволит обеспечить на практике уменьшение трудоемкости работ на технической позиции, максимальную серийность производства и возможность разработки на основе базовых модулей экономически эффективного семейства космических носителей.

Разработка и постройка семейства МРКС-1 разной грузоподъемности на основе унифицированных одноразовых и многоразовых ступеней, которые будут удовлетворять требованиям, предъявляемым к перспективным транспортным космическим системам, и способным с очень высокой эффективностью и надежностью решать задачи по запускам как уникальных дорогостоящих космических объектов, так и серийных космических аппаратов может стать очень серьезной альтернативой в ряду средств выведения нового поколения, которые будут эксплуатироваться на протяжении длительного времени в XXI веке.

В настоящее время специалисты ЦАГИ уже успели оценить рациональную кратность применения I ступени МРКС-1, а также варианты демонстраторов возвращаемых ракетных блоков и необходимость их реализации. Возвращаемая I ступень МРКС-1 позволит обеспечить высокий уровень безопасности и надежности и полностью отказаться от выделения районов падения отделяемых частей, что существенно повысит эффективность исполнения перспективных коммерческих программ. Указанные выше преимущества для России представляются крайне важными, как для единственного государства в мире, имеющего континентальное расположение существующих и перспективных космодромов.

В ЦАГИ полагают, что создание проекта МРКС-1 является качественно новым шагом в области проектирования перспективных многоразовых космических транспортных средств выведения на орбиту. Подобные системы полностью отвечают уровню развития ракетно-космической техники XXI века и обладают существенно более высокими показателями экономической эффективности.

Автор: Юферев Сергей

Источник: ["Военное обозрение"](#) ^[427]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Политическая](#) ^[36]

[Экономическая](#) ^[37]

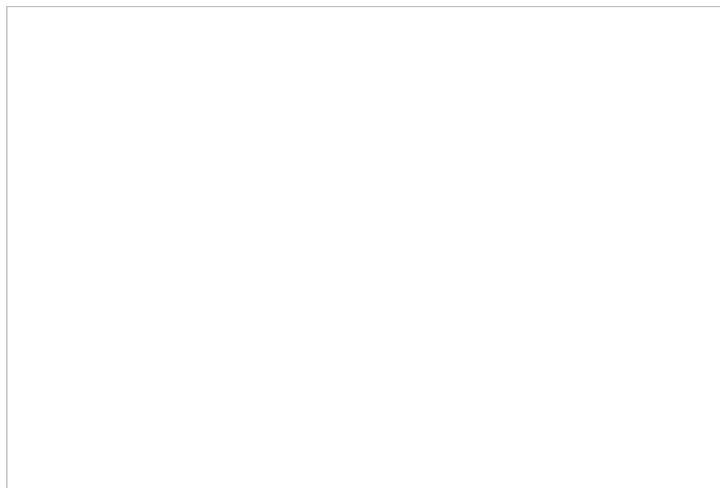
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

39 просмотров

[Такси до «Байконура»](#) ^[428]

Опубликовано 29.08.2013 18:49 пользователем Михаил Симутов



Транспортировщик «Бурана» превратят в музей

Организаторы авиасалона МАКС-2013 в подмосковном Жуковском решили напомнить посетителям о прошлом советского самолетостроения, показав на статической стоянке тяжелый транспортный самолет ВМ-Т «Атлант». Этот транспортник был разработан ОКБ имени Мясищева на базе стратегического бомбардировщика ЗМ. За недолгое время эксплуатации самолет прославился перевозкой космических кораблей «Буран» из подмосковного Раменского на Байконур, а также блоков ракет-носителей «Энергия». Теперь один из «Атлантов», способных перевозить негабаритные грузы, решено восстановить и превратить в музей.

Разработка тяжелого транспортника «Атлант» стартовала в 1976 году и велась в рамках более масштабного проекта «Рассвет», позднее переименованного в «Энергию». Согласно постановлению ЦК КПСС и Совета министров СССР, советская промышленность должна была создать новую универсальную ракетно-космическую транспортную систему, ответственную за выведение на орбиту Земли различных тяжелых космических аппаратов, включая перспективные «Бураны». Исполнителями проекта были назначены научно-производственное объединение «Энергия», НПО «Молния», ОКБ «Буревестник» и экспериментальный машиностроительный завод имени Мясищева.

При создании новой ракеты-носителя разработчики были вынуждены искать возможность транспортировки крупногабаритных блоков ракеты и космических кораблей с площадок заводов на космодром «Байконур» и обратно для обследования и подготовки к новому старту. На первом этапе к проекту было привлечено конструкторское бюро имени Антонова, который предлагал модернизацию и модификацию уже существующего транспортника Ан-22. Впоследствии от этой идеи отказались, а поскольку разработка более подходящего для перевозки негабаритных грузов Ан-124 «Руслан» должна была завершиться через несколько лет, участники проекта «Рассвет» решили поискать временное решение.

Такое решение было найдено. ЭМЗ имени Мясищева начал создание тяжелого транспортного самолета под шифром «З-35». На самом заводе новый самолет получил обозначение ЗМ-Т «Атлант», поскольку для сокращения времени проектирования и испытания его решено было сделать на базе стратегического бомбардировщика ЗМ (буква Т в ЗМ-Т означает «транспортный»). Конструкторы рассматривали несколько вариантов переделки бомбардировщика и в итоге остановились на наиболее простом из них: оснащении ЗМ новым двухкилевым разнесенным оперением, грузовым отсеком внутри фюзеляжа, а также специальным надфюзеляжным креплением, которое должно было позволить перевозить грузы длиной, сопоставимой с длиной самолета.

Для разработки нового транспортника ВВС СССР вывели из своего состава три стратегических бомбардировщика ЗМН с бортовыми номерами «1402», «1502» и «1504». Последний был переконфигурирован в статический образец для проведения прочностных испытаний. Остальные два самолета прошли переделку, в которой также приняли участие специалисты завода имени Хруничева, Ташкентского и Омского авиационных производственных объединений. Бомбардировщики, в частности, получили новое оперение, усиленное шасси и планер, а также лишились створок бомболюка и вооружения. В 1980 году начались наземные испытания нового транспортника, а спустя год ЗМ-Т совершил первый полет.

В целом программа разработки транспортника велась в сжатые сроки. Уже в 1982 году ЗМ-Т выполнил первые два транспортных рейса из Куйбышева (ныне Самара) на Байконур. Самолет перевез водородный бак, носовой и хвостовой обтекатели, а также кислородный бак, приборный и двигательный отсеки и головную часть ракеты-носителя «Энергия». В том же году самолет поступил на вооружение. Его длина составляла 58,7 метра, размах крыла — 53,14 метра, высота — 14 метров. При максимальной взлетной массе в 210 тонн ЗМ-Т мог перевозить грузы массой до 50 тонн на расстояние до 9,4 тысячи километров.

Свое новое название — ВМ-Т — «Атлант» получил в начале 1980-х годов. Для выполнения транспортных рейсов один из ЗМ-Т был выкрашен в цвета «Аэрофлота», а на борту его была сделана надпись «ЗМ-Т». Впоследствии, чтобы скрыть бомбардировочное прошлое, было решено надпись стереть, но в конечном итоге этого делать не стали. Цифру 3 в ней исправили на букву В. Впрочем, по официальным документам самолет все равно проходил под обозначением ЗМ-Т.

В 1983 году, когда один из транспортников уже выполнял регулярные грузовые рейсы на Байконур, второй экземпляр ВМ-Т приступил к летным испытаниям с макетом «Бурана», у которого был

отсоединен киль. Масса макета составляла около 45 тонн. Всего в подмосковном Жуковском было выполнено восемь полетов, последний из которых из-за ошибки второго пилота закончился аварией — ЗМ-Т сошел со взлетно-посадочной полосы и зарылся в грунт. В 1988 году один из транспортников доставил на «Байконур» части космического аппарата «Буран». В октябре 1988 года «Буран» совершил первый беспилотный полет вокруг Земли.

Вскоре после успешного запуска «Бурана» программу ВМ-Т свернули, а самолеты были законсервированы на неопределенный срок. В 1989 году они уже были официально сняты с вооружения ВВС СССР. Один из законсервированных самолетов сегодня находится в поселке Дягилево недалеко от Рязани. За все время эксплуатации ВМ-Т выполнили около 150 испытательных и транспортных полетов. О транспортнике вспомнили только в середине 1990-х годов, когда инженеры предложили использовать самолеты на базе ЗМ для коммерческой и государственной транспортировки негабаритных грузов и воздушного запуска космических аппаратов. Однако эти идеи пока не воплощены в жизнь.

В августе 2013 года на статической стоянке авиасалона МАКС-2013 в подмосковном Жуковском публике показали один из двух построенных транспортников ВМ-Т. Он хранился на территории ЭМЗ Мясищева на открытой стоянке. По данным завода, в настоящее время предприятие занимается расширением производственных площадей и над самолетом возникла угроза утилизации. Администрация Жуковского решила сохранить ВМ-Т, восстановив самолет и передав его национальному авиационному музею, создаваемому в городе.

Автор: Василий Сычев

Источник: ["Lenta.ru"](#) ^[281]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи:

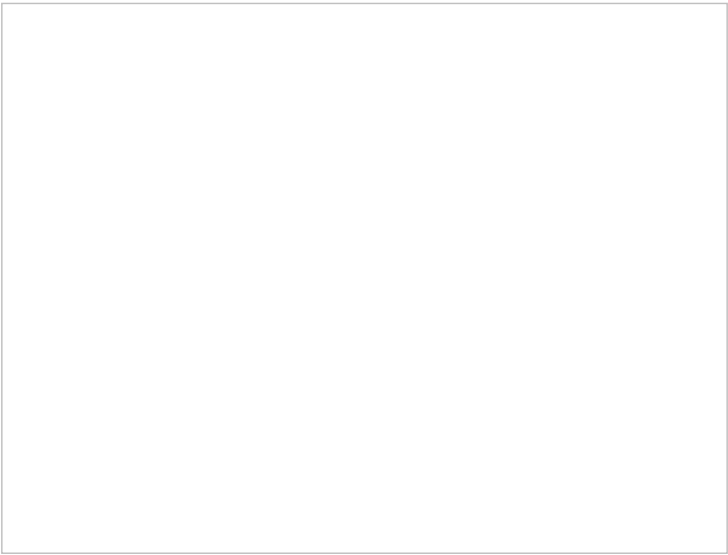
☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

26 просмотров

Строительство Ан-124 «Руслан»: очередной тупик или новый виток украинно-российских отношений? ^[429]

Опубликовано 29.08.2013 19:14 пользователем Михаил Симутов



Представители Украины и России продолжают активно готовить учредительные документы, которые необходимы для создания совместного производства транспортных самолетов Ан-124 «Руслан».

21 августа этого года состоялось заседание украинского Кабинета Министров, на котором депутаты утвердили Распоряжение о создании делегации для участия в совместных переговорах по подготовке совместного проекта соглашения между правительствами Украины и России о господдержке и реализации серийного производства авиамашин Ан-124. Данный документ предусматривает не только создание делегации, но и определяет ее состав, устанавливает полномочия председателя, а также утверждает основные условия участия делегации в переговорах.

Согласно Распоряжению КМУ, главой делегации был назначен министр промышленной политики Украины Михаил Короленко. Делегация имеет также представителей Министерства промышленной политики, Министерства иностранных дел, Госагентства по управлению корпоративными правами и имуществом, Министерства юстиции, государственного предприятия «Антонов», АО «Мотор-Сич» и Кабмина.

Планируется, что подписание всех необходимых для сотрудничества документов состоится в сентябре-октябре текущего года в рамках заседания комитета по проблемам экономического сотрудничества межгосударственной украино-российской комиссии. Заседание должно состояться под председательством двух премьер-министров - Дмитрия Медведева и Николая Азарова.

Напомним, договоренность о проведении заседания была достигнута ещё в июле 2013 года в рамках встречи двух премьеров в Сочи. По словам первого вице-премьер-министра Украины Юрия Бойко, эта договоренность является одним из наиболее важных результатов переговоров на уровне двух стран. Более того, политик уверен в том, что совместное серийное производство уникального, по своим характеристикам, крупнейшего и не имеющего мировых аналогов по максимальной грузоподъемности транспортного самолета даст необходимый мощный толчок для развития украино-российского сотрудничества в авиационной отрасли.

Однако, несмотря на довольно оптимистичные прогнозы украинской стороны, россияне настроены несколько иначе. Так, российский вице-премьер-министр Дмитрий Rogozin в одном из своих интервью заявил о том, что Россия может начать серийное производство самолета Ан-124 «Руслан» без участия украинской стороны. Дело в том, что Украина не очень охотно идет на переговоры относительно возможности проведения россиянами модернизации отдельных агрегатов «Руслана». На данный момент с мертвой точки сдвинуть дискуссию в этом направлении не удастся. Россия, по словам политика, не намерена уговаривать Украину или ждать слишком долго, а просто локализует производство в России.

Кроме того, отметил Rogozin, негативный опыт совместного сотрудничества с Украиной уже есть: яркий пример тому - совместное производство перспективного транспортника Ан-70, проект которого был начат 2012 года. Его Rogozin назвал виртуальным, поскольку часть технических характеристик, которые были указаны в документах, и за которые отвечала украинская сторона, присутствовали только на бумаге. Разговор идет, прежде всего, идет о возможности взлетать с грунта, с короткой полосы, а также об уникальном обдуве крыла.

К тому же, ранее (в апреле этого года) генеральный конструктор государственного предприятия «Антонов» Кива заявил о том, что испытания Ан-70 были остановлены, поскольку российское Министерство обороны, выступало основным заказчиком, не брало в них участия.

Самолет Ан-124 «Руслан» является тяжелым транспортным самолетом, разработчиком которого является конструкторское бюро имени Антонова. Первый полет самолета состоялся в Киеве 24 декабря 1982 года. На вооружение советской армии авиамашина поступила в январе 1987 года. Общее количество построенных машин - 56 единиц.

В конце февраля 2006 года в рамках программы модернизации и возобновления серийного производства транспортников Ан-124-100 на предприятии «Авиастар» в Ульяновске было принято решение об открытии филиала авиационного научно-технического комплекса имени Антонова, однако через два месяца спустя проект по возобновлению серийного производства был признан бесперспективным.

Необходимо также отметить, что новая попытка возобновить совместное серийное производство Ан-124 «Руслан» была сделана в 2009 году. Немалую роль в этом сыграл Дмитрий Медведев, который тогда был президентом России. Именно он выдал распоряжение правительству внести в государственную программу вооружений 20 самолетов «Руслан». Почти в тот же период времени было сделано и заявление о возобновлении совместного производства этих самолетов Украиной и Россией.

Вопрос о создании совместного предприятия по производству самолетов также поднимался неоднократно. Так, сначала российская сторона намеревалась выкупить у Украины 51 процент акций государственного предприятия «Антонов», что позволило бы почти в полной мере контролировать интеллектуальную собственность КБ. Однако тогда сторонам так и не удалось договориться. Следующую попытку россияне сделали в мае 2011 года. Тогда в Украину прибыла группа руководителей Объединенной авиастроительной корпорации, которая имела целью также выкупить права на интеллектуальную собственность. Наконец, в 2012 году в рамках заседания межгосударственной комиссии удалось договориться в переговорах относительно совместного производства в двух совместных проектах - Ан-124 и Ан-70. Результатом работы комиссии стало принятие решения о строительстве до 2030 года 150 самолетов Ан-70 и 50 «Русланов».

Очевидно, что серийное производство более выгодно для российской стороны, поскольку украинским военным необходимо совсем немного самолетов. Однако, удастся ли сторонам успешно реализовать проект, или снова украино-российское сотрудничество в области авиастроения зайдет в тупик - неизвестно. Существует большой риск того, что представители сторон, преследуя определенные политические мотивы, вновь обретут какие-то зацепки, чтобы прекратить сотрудничество. А может, здравый смысл этот раз победит ...

Автор: Валерий Бовал

Источник: ["Военное обозрение"](#) ^[427]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

[Экономическая](#) ^[37]

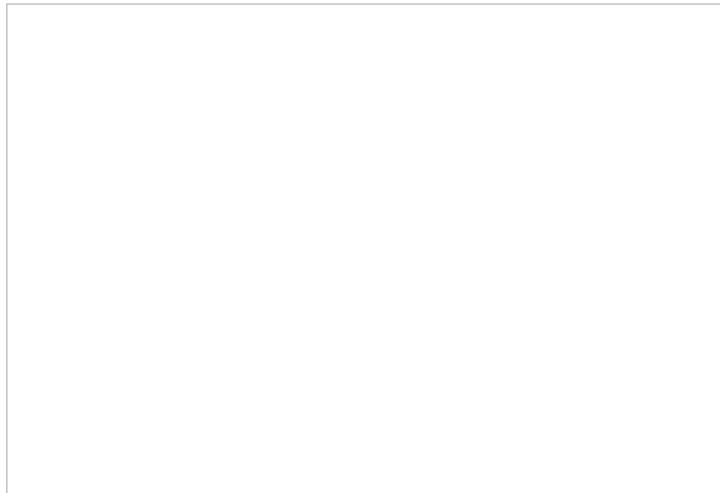
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

44 просмотра

ГП "Антонов" и ОАО "Авиакор - Авиационный завод" держат курс на создание совместного предприятия ^[430]

Опубликовано 29.08.2013 19:20 пользователем Михаил Симутов



27 августа 2013 г., в день открытия МАКС-2013, ГП "Антонов" и ОАО "Авиакор-авиационный завод" подписали "Дорожную карту" создания совместного предприятия по Программе развития семейства самолетов Ан-140 в рамках выполнения Протокола пятого заседания Украинско-Российской межгосударственной комиссии от 12 июля 2012 г., утвержденного Президентом Украины В.Ф. Януковичем и Президентом Российской Федерации В.В. Путиным.

Основной целью данного проекта является формирование эффективной стратегии совместной реализации Программы развития семейства самолетов Ан-140 с соблюдением интересов участвующих в ней сторон.

"Дорожная карта" предусматривает создание рабочей группы из специалистов предприятий-участников совместного предприятия, которые разработают ряд документов, необходимых для дальнейшего продвижения программы Ан-140, в том числе проект бизнес-плана. Партнеры подготовят обоснования для формирования решения органов государственной власти Украины и Российской Федерации о необходимости создания совместного предприятия, а также для обеспечения государственной поддержки реализации Программы со стороны обоих государств.

Как отметил после церемонии подписания "Дорожной карты" Генеральный директор ОАО "Авиакор-авиационный завод" А.В. Гусев, "мы ясно видим высокий потенциал конкурентоспособности Ан-140. У него хорошие коммерческие перспективы, и мы абсолютно уверены, что совместно работая с Украиной, мы их реализуем".

Комментируя состоявшееся событие, Президент - Генеральный конструктор ГП "Антонов" Д.С.Кива в частности сказал: "авиационную технику всегда создавали в широкой кооперации, однако в современных условиях заказчик должен иметь дело с одной фирмой-интегратором. Самолеты "Антонов" создаются во взаимодействии с сотнями российских и украинских фирм, и чтобы обеспечить необходимый уровень конкурентоспособности отечественной авиационной техники, президенты наших стран в прошлом году приняли решение о формировании совместных предприятий, ориентированных на достижение коммерческого успеха конкретных программ. Сегодня мы сделали важный шаг для дальнейшего развития программы Ан-140, направленный прежде всего на повышение ответственности создателей этого самолета перед его заказчиками".

Источник: ["ГП Антонов"](#) ^[431]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

[Экономическая](#) ^[37]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

48 просмотров

Конструктор Ан-70 обвинил Рогозина в некомпетентности ^[432]

Опубликовано 29.08.2013 19:22 пользователем lu2k3

Генеральный конструктор украинского предприятия «Антонов» Дмитрий Кива обвинил вице-премьера России Дмитрия Рогозина в некомпетентности. Об этом сообщает «Интерфакс».

Возмущение Кивы вызвали слова Рогозина по поводу самолета Ан-70. «Я слышал интервью Рогозина, который назвал его виртуальным самолетом и конкурентом Ил-76. Это может говорить только некомпетентный в авиации человек», — заявил Кива на авиасалоне МАКС-2013.

По словам Кивы, Ан-70, разработанный в рамках совместной российско-украинской программы, является одним из четырех самолетов в мире, который удовлетворяет двум основным требованиям к военно-транспортным самолетам: большой диаметр фюзеляжа и возможность укороченного взлета и посадки. Помимо Ан-70 такими самолетами являются американский C-17, европейский Airbus A400M и китайский Xian Y-20 («Юнь-20»). Кива подчеркнул, что в отличие от Ан-70, который может взлететь с неподготовленного аэродрома с полосой 600 метров, Ил-76 может работать только с бетонной полосой длиной 2000 метров.

22 августа Рогозин раскритиковал программу Ан-70, заявив, что часть технических характеристик перспективного транспортника «мы видели только на бумаге». «По своим техническим характеристикам он практически прямой конкурент Ил-476 (Ил-76МД-90А — примечание „Ленты.ру“). Задам вопрос: зачем нам многоцелевые да к тому же с половинчатыми сериями? Нужно ли нам производить на собственном предприятии, допустим, 50 Ильюшиных-476 и 50 Ан-70? Мы заинтересованы в больших сериях, в серьезной загрузке наших предприятий и в их специализации, чтобы каждый завод не превращался в натуральное хозяйство», — сказал Рогозин.

Заказ на первые 20 новых военно-транспортных самолетов Ан-70 Министерство обороны России разместило в декабре 2012 года. Проект Ан-70 ранее периодически сталкивался с нехваткой финансирования, в результате чего сроки завершения разработки транспортника и поставки его вооруженным силам России и Украины периодически сдвигались. Согласно подтвержденным официально данным, Россия намерена приобрести не менее 60 транспортников Ан-70, а Украина — три.

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

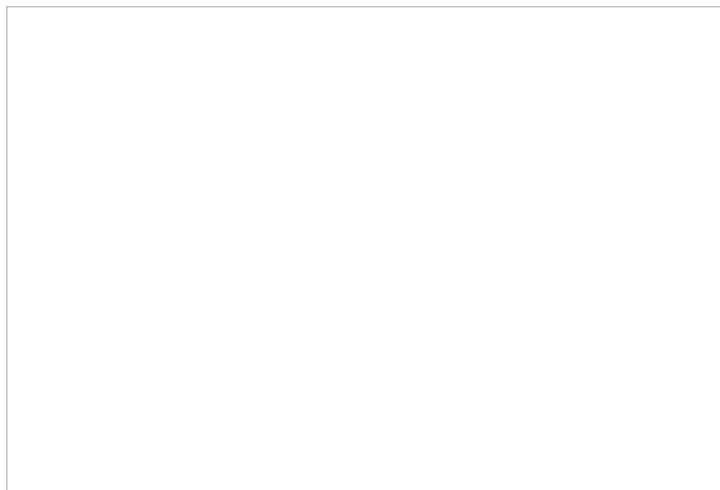
Голосов еще нет

Ссылки:

[Рогозин Дмитрий Олегович](#) ^[144]

70 просмотров

В России создадут матрицы «Радуга» для спутников разведки ^[433]



Фотоэлементы с разрешением 16 мегапикселей будут «видеть» поверхность планеты в инфракрасном и ультрафиолетовом диапазонах

Минпромторг объявил конкурс на разработку промышленной технологии производства широкоформатных матриц расширенного диапазона с разрешением 4096×4096 пикселей (16,7 Мп) под шифром «Радуга». Новые матрицы должны будут фиксировать не только видимый диапазон, но и ультрафиолетовый и инфракрасный.

Согласно техническому заданию на разработку, матрицы войдут в состав военных спутников разведки и космической группировки системы управления войсками, которую создает Минобороны.

«Целью данной работы является разработка промышленной технологии изготовления фотоприемных устройств... ультрафиолетового, видимого и инфракрасного диапазонов... для аппаратуры средств космической и авиационной разведки», — говорится в техническом задании.

Разработчики должны обеспечить производство матрицы по технологии 20 микрон, изготовить опытные образцы и провести предварительные испытания, подтверждающие характеристики.

«Находящиеся на вооружении и в разработке системы, комплексы и средства видеонаблюдения... и слежения Минобороны, (встроенные) в автоматизированные системы управления, обладают рядом существенных недостатков, связанных с (устаревшим) форматом фотоприемников и их низкой квантовой эффективностью, особенно в ультрафиолетовом диапазоне. В рамках разрабатываемой технологии должно быть достигнуто улучшение квантовой эффективности (чувствительности) приемников не менее чем в два раза», — говорится в техзадании Минпромторга.

В Управлении пресс-службы и информации (УПСИ) Минобороны «Известиям» отказались сообщать, каким образом военные сейчас обеспечивают выполнение функций слежения и разведки с помощью матриц с «низкой квантовой эффективностью», а также о том, какие дополнительные возможности появятся у военных вместе с новой матрицей.

— Запрашиваемая информация относится к сведениям, составляющим государственную тайну. Ее публикация либо открытое распространение в любой иной форме может нанести ущерб обороноспособности страны и влечет за собой привлечение к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации, — пояснил «Известиям» замначальника УПСИ Алексей Комаров. При этом он подчеркнул, что к техзаданию Минпромторга это не относится.

Новые матрицы должны быть размером 50×50 мм, их чувствительность должна составлять 80% в максимуме спектрального диапазона, при этом сам спектральный диапазон определен в пределах от 250 до 1 тыс. нанометров.

Стоимость разработки должна составить не более 145 млн рублей. Все работы должны завершиться в декабре 2014 года.

По мнению зампреда думского комитета по промышленности Владимира Гутенева, сверхчувствительные матрицы Россия может произвести сама — в частности, на основе мощностей холдинга «Швабе», в который входят все российские оптико-электронные предприятия. Кроме того, возможна кооперация с индийскими и китайскими производителями.

— Кооперация может быть не только в рамках российских предприятий, не исключено рассмотрение кооперации международной — с Индией и Китаем. Такие подходы также могли бы быть рассмотрены. Наша задача — формировать технологии и осваивать новые рынки сбыта, — пояснил Гутенев «Известиям».

По его словам, матрицы российского производства не только будут полезны военным, но и найдут применение в гражданском секторе.

— Эти приборы пригодятся для решения задач экологического мониторинга, пожарной безопасности. Сверхчувствительная тепловизионная техника, я уверен, может быть адаптирована под эти задачи, — отметил депутат.

Источник: ["ИЗВЕСТИЯ"](#) ^[434]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи:

☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

66 просмотров

Гордость отечественной авиации ^[435]

Опубликовано 29.08.2013 20:32 пользователем lu2k3

Открытое акционерное общество «КАПО имени С. П. Горбунова» – современное предприятие с высоким интеллектуальным и техническим потенциалом, имеющее 86-летний опыт производства военных и гражданских самолетов, является выдающимся авиастроительным комплексом в Российской Федерации.

Казанский авиационный завод создан в 1927 году и всегда был передовым в освоении новых типов боевых и пассажирских самолетов. За годы своего существования ОАО «КАПО имени С. П. Горбунова» осуществил выпуск 22 типов и модификаций авиационной техники общим числом более 20 тысяч единиц. Среди них мировые рекордсмены – АНТ-20, АНТ-9, Ту-104, Ил-62М, Ту-22МЗ, Ту-160. В последнее время правительство РФ уделяет большое внимание развитию Российской армии, в частности военной техники, и заинтересовано в реализации новых проектов авиации.

Для специальных задач

На данный момент Казанский авиационный завод активно работает над выполнением государственных заказов. В частности, в КАПО ведется строительство самолетов Ту-214 специального назначения по заказу Управления делами президента России, Министерства обороны и Федеральной службы безопасности.

Ту-214 хорошо зарекомендовали себя при эксплуатации на пассажирских авиалиниях и были выбраны в качестве базовой модели для спецсамолетов. Сегодня в авиапарке Управления делами президента России десять лайнеров Ту-214 различных модификаций, еще три машины находятся в сборочных цехах предприятия.

Кроме того, завершены государственные испытания на первом самолете Ту-214ОН, предназначенном для выполнения инспекционных полетов в рамках Договора по открытому небу. Самолет оборудован приборами для аэрофотосъемки и позволяет с воздуха ознакомиться с военной инфраструктурой других стран и отслеживать изменения в целях поддержания мира. Ту-214ОН стал первым самолетом, с которого были сняты все ограничения по использованию оборудования иностранного производства в бортовом комплексе наблюдения.

КАПО имени С. П. Горбунова является единственным предприятием, производящим ремонт и модернизацию стратегических бомбардировщиков Ту-160. В мае текущего года были подписаны государственные контракты на ремонт и модернизацию ракетноносцев Ту-160 и Ту-22МЗ.

Еще одно направление деятельности предприятия – организация производства крыльевого и хвостового оперения для транспортных самолетов Ил-76МД. Сегодня на предприятии уже идет изготовление первых комплектов хвостового оперения. В дальнейшем согласно политике ОАО «ОАК» планируется изготовление в КАПО крыльевого оперения для предприятий, входящих в состав ОАО «ОАК», по кооперации.

Организация производства

С целью привлечения квалифицированных кадров в КАПО введено новое тарифное соглашение, согласно которому средняя заработная плата у сотрудников предприятия увеличилась на 27 процентов, при этом у основного производственного персонала рост составил 31 процент. Осваивая производство новых типов самолетов, КАПО имени С. П. Горбунова постоянно совершенствует свою производственную базу, уделяя внимание техническому оснащению производства современным оборудованием и внедрению передовых и уникальных технологий.

Приобретение высокоскоростных пятикоординатных станков японской фирмы Mazak модели Variaxis 630 HYPER с системой ЧПУ Mazatrol Matrix Control положило начало техническому перевооружению предприятия, новому подходу к разработке программных процессов и управляющих программ. Программное обеспечение Vericut 7.1, используемое на этих станках, позволяет осуществлять контроль программ после постпроцессора на возможные столкновения с имитацией всей обработки, используя кинематику станка на компьютере.

Внедрение PDM-системы (Product Data Management – система управления данными об изделии) позволило цехам предприятия объединить разрозненную информацию об изделиях в единую базу

данных, доступ к которой имеют все участники процесса подготовки и производства изделия. Для оперативного решения возникающих проблем и вопросов в цехах используются «Электронные журналы вопросов». Идея данной разработки принадлежит самим сотрудникам предприятия. Благодаря данному ресурсу мастера цехов имеют возможность в режиме реального времени обратиться к конструкторской документации на самолет, которая хранится на сервере. Контроль качества изготавливаемых деталей на заводе осуществляется с помощью контрольно-измерительных машин и комплексов. Координатно-измерительная машина Zeiss PRISMO 5 HTG VAST работает в автоматическом режиме и обладает высокой производительностью. Координатно-измерительная машина GNS типа Zeiss UPMC 550 CARAT позволяет не только решать стандартные метрологические задачи, но и производить измерение сложных деталей. С 2003 года осваиваются системы ATOS II и Tritor для контроля объемной оснастки. Для осуществления контроля деталей со сложной геометрией на предприятии используется бесконтактная оптическая система оцифровки и измерения ATOS IIe.

С привлечением средств из федеральных целевых программ в КАПО была начата реконструкция аэродромного комплекса предприятия. В 2012 году завершили первый этап модернизации: на аэродроме полностью переложили взлетно-посадочную полосу, ее длина составила 3300, а ширина – 100 метров. Также на ВПП установлено новое светотехническое оборудование. В дальнейшем на аэродромном комплексе обновится статическая стоянка и появятся дополнительные рулежные дорожки.

В марте 2013 года на совете директоров ОАО «ОАК» было принято решение об интеграции ОАО «КАПО имени С. П. Горбунова» с разработчиком авиационной техники – ОАО «Туполев». Тесные связи с разработчиком позволят вести непрерывную работу по совершенствованию выпускаемой продукции, принимая во внимание специфические потребности и интересы конкретных покупателей.

Первым шагом в объединении двух предприятий стало создание инженерно-технического центра. Организация на площадке КАПО и КФ КБ «Туполев» подобного центра дает возможность конструкторской службе осуществлять создание конструкторской документации с использованием передовых технологий, более тесно взаимодействовать в решении вопросов при создании авиационной техники. Для моделирования и обработки электронных чертежей установлены мощные по производительности рабочие станции со специальным программным обеспечением, соединенные в локальную сеть. Завершить объединение двух предприятий планируется до 1 апреля 2014 года.

На повестке дня – техническое перевооружение завода, внедрение современных технологических процессов. И многое уже сделано: ведутся переоснащение предприятия, приобретение новой обрабатывающей техники, создается инженерно-технический центр с инновационным оборудованием.

Выработанный ОКБ и заводом целый комплекс годами проверенных подходов к решению задач в создании авиационной техники, энтузиазм и профессионализм коллективов предприятий обеспечат создание современной авиационной техники марки Ту, отвечающей по своим характеристикам как современным, так и перспективным требованиям.

Автор: [Алексей Михайлов](#)
Источник: [ВПК](#) ^[436] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Вооруженные силы](#) ^[19]
 [Предприятия ВПК](#) ^[43]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
 [Военно-техническая](#) ^[11]
 [ВПК](#) ^[24]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

1 просмотр

[Тыл воюющих войск](#) ^[437]

Опубликовано 29.08.2013 20:49 пользователем lu2k3



Последний летний месяц богат знаменательными датами и праздниками. Два из них непосредственно касаются тех, чья служба проходит в тыловых подразделениях силовых структур: 1 августа отмечается День Тыла Вооруженных Сил Российской Федерации, а во второе воскресенье месяца – День строителя. Газета регулярно знакомит читателей с ситуацией «в тылу» Министерства обороны.

О том, как обстоят дела на этом важном направлении в специальных воинских формированиях, предназначенных для обеспечения внутренней безопасности государства, рассказал заместитель главнокомандующего ВВ МВД России по тылу – начальник тыла, кандидат экономических наук, профессор, генерал-лейтенант Николай Любченко.

Задачи, стоящие перед тылом внутренних войск на ближайшую перспективу, определены Планом строительства и развития внутренних войск на 2011–2015 годы. В нем предусматривается выполнение широкого комплекса мероприятий по совершенствованию организационно-штатной структуры органов управления



тылом, воинских частей, подразделений и учреждений тыла, закупке и поставке в войска современных образцов технических средств, развитию инфраструктуры военных городков, совершенствованию системы подготовки специалистов, а также решению одной из главных задач социальной политики государства – обеспечения военнослужащих жильем.

Своевременные приказы

Специалистами тыловых подразделений войскового главка совместно с департаментами Министерства внутренних дел активно ведется переработка нормативно-правовой базы служебно-боевой деятельности войск правопорядка. В прошлом году издано несколько приказов МВД России, напрямую касающихся служб и подразделений тыла внутренних войск.

Например, приказом министра внутренних дел Российской Федерации от 18 декабря 2012 года № 1111 установлен новый порядок продовольственного обеспечения военнослужащих внутренних войск, в котором детально разъяснены все нюансы. Согласно ему офицеры и прапорщики, находящиеся в командировках, отныне могут обеспечиваться питанием за счет средств федерального бюджета. Например, прибыл человек в воинскую часть, написал рапорт на имя командира и с этого момента получает законное право бесплатно питаться в офицерской столовой. К слову, у наших коллег из других силовых структур этот вопрос до сих пор решается за счет личных средств командированного.

В январе нынешнего года издан приказ МВД России № 23 «О некоторых вопросах обеспечения вещевым имуществом военнослужащих специальных моторизованных воинских частей внутренних войск МВД России», согласно которому для снабжения военнослужащих так называемых полицейских частей вводится перспективное форменное обмундирование, установленное для начальствующего и рядового состава полиции. Это позволило нам обеспечить формой нового образца военнослужащих, привлекавшихся для выполнения задач в период проведения XXVII Всемирной летней универсиады, прошедшей недавно в Казани. В этой форме наши войсковые наряды будут нести службу и на XXII зимних Олимпийских и XI Паралимпийских играх 2014 года в Сочи.

Полноценное питание

Повышенное внимание уделяется организации полноценного питания личного состава. Еще несколько лет назад войска перешли на новые нормы продовольственных пайков. В них увеличено количество продуктов с высоким содержанием белка, являющихся основой жизнедеятельности организма, – мяса, молока, куриных яиц. Помимо этого в солдатское меню включены твердые сыры и натуральный растворимый кофе. С введением в солдатский рацион макаронных изделий высшего сорта, тыквы, кабачков, изюма, кураги и чернослива значительно улучшился ассортимент блюд. В то же время из норм исключены не самые полезные для здоровья комбинированные животные жиры, маргарин, фруктовые напитки и концентрат киселя.

Расширился и перечень категорий военнослужащих, получающих дополнительное питание за счет средств федерального бюджета. В их числе личный состав роты почетного караула отдельной дивизии оперативного назначения (ОДОН) ВВ МВД России, а также те, кто назначен для несения боевой службы в составе гарнизонных и внутренних караулов, в том числе по охране закрытых административно-территориальных образований, важных государственных объектов и специальных грузов.

Но и это еще не все. С недавних пор нашим солдатам, выполняющим задачи вне пунктов постоянной дислокации, а также охраняющим порядок во время массовых мероприятий, например футбольных матчей и концертов, положен рацион дополнительного питания, куда входят белый хлеб, печенье, полукопченая колбаса, сыр и кофе.

Строго по ГОСТу

В современных условиях возрастает роль специалистов ветеринарно-санитарной службы внутренних войск, которые непосредственно отвечают за поставку в войска продуктов. Они тщательно следят за качеством продовольствия и выносят окончательное решение о том, попадет оно на солдатский стол или нет.

К сожалению, в последнее время предпринимается все больше попыток поставить в войска продукты низкого качества. И связано это прежде всего с недобросовестностью производителей, идущих на всевозможные ухищрения, лишь бы замаскировать низкопробный товар. Дело в том, что с недавних пор в нашей стране отменены государственные стандарты на продукты питания и иные производители стараются получить максимум прибыли при наименьших затратах. А это сказывается на качестве продукции.

Например, по ГОСТу сливочное масло должно содержать 82–87 процентов животного жира, а после всех лабораторных исследований выясняется, что такового в нем всего 15 процентов, все остальное – жиры растительного происхождения, то есть пальмовое и кокосовое масло. Такой продукт по сути является фальсифицированным и признается опасным для здоровья человека. В случае выявления подобного некачественного продовольствия оно возвращается поставщикам.

В последние годы мы достигли значительных успехов в техническом оснащении ветеринарно-санитарной службы войск. Нам удалось обеспечить ее специалистов новейшими приборами для проведения лабораторных исследований и диагностики, медикаментами, биологическими препаратами, реактивами, средствами дезинфекции. В 2012 году они провели более 13 тысяч ветеринарно-санитарных экспертиз и более пятисот лабораторных испытаний, что позволило не допустить поставку в войска более 470 тонн некачественных продуктов на общую сумму 123,5 миллиона рублей и забраковать 1272 тонны картофеля и других овощей на 21,7 миллиона.

Для повышения мобильности и автономности тыла продолжена поставка в войска современных образцов техники, в том числе модульного типа, таких как мобильный пункт питания, продовольственные кузова-контейнеры, механизированные передвижные прачечные, бытовые и помывочные пункты.

Появились первыми

В последнее время во внутренних войсках произошли глубокие изменения во всех видах тылового обеспечения. Их необходимость вызвана тем, что тыл должен гарантировать решение всех задач, поставленных войскам как в пунктах постоянной дислокации, так и в полевых условиях.

Чтобы успешно справиться с ними, офицерам нужны глубокие знания и прочные навыки. Им необходимо улучшать свою боевую и специальную подготовку, повышать эффективность системы тылового обеспечения как в мирное, так и в военное время. Этим, например, они занимались в апреле нынешнего года во время крупномасштабного учения в Северо-Кавказском федеральном округе. Органы управления тылом получили хорошую практику в выполнении должностных обязанностей на пунктах управления, а личный состав приобрел бесценный опыт действий в сложных меняющихся условиях горной местности и при частых передвижениях войск.

Тыловые подразделения в районе учения появились первыми. До подхода основных сил они успели установить 700 палаток, создать необходимые запасы продовольствия и материальных средств, запустить пять пунктов хлебопечения, подготовить полевые бани, пункты подогрева и другие элементы полевого быта. Только для доставки и хранения воды было задействовано более 150 автомобильных цистерн.

Особо стоит отметить работу подразделений тыла Сибирского и Приволжского региональных командований, а также ОДОН, пункты временной дислокации которых были развернуты и оборудованы наиболее качественно.

Проанализировав все действия подразделений тыла во время учения, мы еще раз убедились, что введенная в войсках система модернизации питания личного состава и использование одноразовой посуды полностью оправдались. Хорошо показали себя и новые образцы технических средств служб тыла – они оказались просты в эксплуатации, надежны и мобильны.

Счастье, измеряемое метражом

В числе приоритетных задач, стоящих перед тылом внутренних войск, – обеспечение жильем военнослужащих и членов их семей. В 2012 году войска за счет собственного строительства и выделенных денежных средств получили 4406 квартир в Пятигорске, Краснодаре, Моздоке, Новочеркасске, Перми, Тамбове, Сыктывкаре, Барнауле, Нижнем Новгороде, Зеленограде, подмосковной Ивантеевке и ряде других городов. Кроме того, за счет вторичного распределения жилья и выдачи государственных жилищных сертификатов квартиры получили еще 263 человека.

Нынешний год является завершающим в обеспечении жильем офицеров и прапорщиков, заключивших первый контракт до 1 января 1998 года. Такую задачу поставил перед тылом главнокомандующий. До конца нынешнего года ключи от новых квартир должны получить все военнослужащие данной категории, включая уволенных в запас с оставлением в очереди, а таких у нас чуть больше тысячи человек.

Следующие на очереди те из служивых, кто заключил контракт с 1 января 1998 года по 1 января 2005-го. К ним относятся лица, имеющие общую продолжительность военной службы 20 лет и более, увольняемые в запас по достижении предельного возраста пребывания на службе, состоянию здоровья или в связи с организационно-штатными мероприятиями, если их стаж насчитывает 10 лет и более. Сейчас прогнозируемое число таких очередников – около 15,5 тысячи человек.

Как и прежде, одним из источников обеспечения жильем военнослужащих, подлежащих увольнению, и граждан, уволенных со службы, является предоставление им за счет средств федерального бюджета государственных жилищных сертификатов. С 1998 года нашим военнослужащим выдано около восьми тысяч ГЖС, которые успешно реализованы. За последние полтора десятилетия эта программа показала свою жизнеспособность и недавно постановлением правительства Российской Федерации продлена до конца 2015 года.

Еще одно важное направление деятельности специалистов тыла – активизация работы по разъяснению преимуществ и положительных сторон накопительно-ипотечной системы (НИС) и включение в реестр участников ипотечной программы 100 процентов военнослужащих, заключивших первый контракт после 1 января 2005 года.

За последние годы общее число военнослужащих ВВ, включенных в реестр участников НИС, значительно увеличилось – сейчас в нем находятся почти 35 тысяч человек. 7700 из них имеют на руках свидетельство на получение целевого жилищного займа, а около 2000 человек уже приобрели квартиры в Новосибирске, Казани, Екатеринбурге, Омске, Хабаровске, Волгограде, Саратове, Санкт-Петербурге и других крупных городах. Два офицера справили новоселье в Москве, добавив при этом к выделенной государством сумме средства из личных сбережений. Жизнь не стоит на месте, и из года в год сумма на погашение банковского кредита, выделяемого на приобретение квартиры по военной ипотеке, увеличивается: если в 2005-м она составляла всего 37 500 рублей в год, то в нынешнем выросла уже до 222 тысяч.

Кроме того, сейчас руководством страны активно прорабатывается вопрос о реализации права военнослужащего на постоянное жилье путем предоставления ему единовременной денежной выплаты (ЕДВ). В случае если ее размер будет рассчитываться по методике, определенной постановлением правительства Российской Федерации от 27 января 2009 года № 63 (в редакции от 25 марта 2013-го) «О предоставлении федеральным государственным гражданским служащим единовременной субсидии на приобретение жилого помещения», МВД России готово поддержать введение с 1 января 2014 года ЕДВ как одного из способов обеспечения военнослужащих постоянным жильем.

Возвращенный факультет

Хочу отметить, что в связи с возрастанием в войсках роли тыла и в ходе реформирования системы военного образования главнокомандующий ВВ МВД России генерал армии Николай Рогожкин принял решение о возвращении в состав Пермского военного института (ПВИ) внутренних войск факультета тыла, который некоторое время назад был закрыт, а специалистов тыла для войск готовили в Вольске, на базе профильного института МО. 1 сентября текущего года в ПВИ за парты сядут первые пятьдесят курсантов возрожденного факультета.

В завершение хочу выразить уверенность в том, что для тыла воюющих войск, как еще называют ВВ, невыполнимых задач нет.

Автор: Сергей Портнов, Роман Илющенко

Источник: [ВПК](#) ^[438] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[Любченко Николай Владимирович](#) ^[439]

56 просмотров

Корпорация "МиГ" подписала на авиасалоне МАКС-2013 два соглашения по офсетным программам в Индии ^[440]

Опубликовано 29.08.2013 21:30 пользователем lu2k3



Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" (входит в состав Объединенной авиастроительной корпорации) заключила в ходе авиасалона МАКС-2013 два дополнительных соглашения с индийской компанией Basant Aerospace Private Limited на общую сумму 55 млн долларов в рамках генерального офсетного контракта с ВВС Индии.

Первый контракт (43 млн долларов) предусматривает создание в Индии сервисного центра для восстановления и ремонта бортовых радиолокационных станций "Жук-МЭ" производства ОАО "Фазотрон-НИИР". Второй контракт (12 млн долларов) предполагает создание в Индии сервисного центра для ремонта оборудования модернизированных самолетов типа МиГ-29UPG.

Центры будут проводить восстановительный ремонт бортовых радиолокационных станций и систем самолетов типа МиГ-29UPG и МиГ-29К/КУБ, а также оказывать консультационные услуги инженерно-техническому составу ВВС Индии.

Как отметил представитель РСК "МиГ", следующий этап - это создание в Индии консигнационного склада запасных частей для самолетов МиГ.

Источник: [АРМС-ТАСС](#) ^[441] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Азия](#) ^[31]

[Южная Азия](#) ^[35]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

66 просмотров

"Высокоточные комплексы" и "Сафран" подписали соглашение о дальнейших поставках тепловизоров французского производства ^[442]

Опубликовано 29.08.2013 21:36 пользователем lu2k3

ОАО "НПО "Высокоточные комплексы" (входит в Ростех) и французская группа "Сафран" (Safran) подписали на авиационно-космическом салоне МАКС-2013



Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в сфере оптико- электронной области.

Документ подписали председатель и главный исполнительный директор "Сафран" Жан-Поль Эрteman и генеральный директор "Высокоточные комплексы" Александр Денисов.

Меморандум подтверждает доверие НПО "Высокоточные комплексы" к высококачественным тепловизорам производства компании "Сажем" (входит в группу "Сафран") и обеспечивает возможность размещения дальнейших заказов на их поставки, начиная с осени текущего года, сообщил АРМС-ТАСС после церемонии подписания Денисов.

Партнерство между "Сафран" и НПО "Высокоточные комплексы" развивается уже более десяти лет в рамках сотрудничества их подразделений - "Сажем" и тульского Конструкторского бюро приборостроения (КБП). Высококонкурентоспособные решения, совместно предлагаемые КБП и "Сажем", успешно

завоевывают ниши на внутреннем российском и международном рынках и имеют хорошие перспективы на будущее, отражая высокий потенциал сотрудничества двух компаний.

По данным АРМС-ТАСС, тепловизоры "Сажем", используются, в частности, в составе зенитного ракетно-пушечного комплекса (ЗРПК) "Панцирь-С1", поставляемого КБП Объединенным Арабским Эмиратам.

Источник: [АРМС-ТАСС](#) ^[443] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Европа](#) ^[15]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

69 просмотров

Бурбулис: нужны десятилетия, чтобы избавиться от синдрома имперскости ("Postimees", Эстония) ^[444]

Опубликовано 30.08.2013 16:46 пользователем lu2k1



Посетивший Таллин в связи с открытием барельефа Борису Ельцину бывший госсекретарь и вице-премьер РФ Геннадий Бурбулис считает, что отношения между Эстонией и Россией испортились из-за синдрома имперскости.

«Мы все больны вирусом имперской истории. И вот этот синдром имперскости он не лечится каким-то одним договором или декларацией. Должны пройти десятилетия. Это тяжелый недуг. Это радиация, которая поражает наш разум. Это сложный клубок интересов, противоречий, недодуманности, ревности и в конечном счете безответственности», - сказал в интервью ERR.Новости Бурбулис, отвечая на вопрос, почему испортились отношения между Эстонией и Россией после 1991 года.

«Но сегодня мы имеем прекрасный пример того, что можно жить и по-другому. С уважением, с доверием и надеждой. И я этим окрылен», - добавил Бурбулис, не скрывавший своих восторгов по поводу открытия барельефа первому президенту России Борису Ельцину.

Автор: Ирина Киреева

Источник: [inosmi.ru](#) ^[445] 08.2013

Оригинал публикации: [ERR.Новости](#) ^[446]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Политическая](#) ^[36]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Средняя оценка: 1 (1 vote)

62 просмотра

С прицелом на авианосцы ^[447]

Опубликовано 30.08.2013 17:09 пользователем Михаил Симутов



В Иокогаме прошла церемония спуска на воду, как сообщают СМИ, самого крупного построенного в послевоенные годы на верфях Японии военного корабля. Официально это «эскадренный миноносец-вертолетоносец» 22DDH, бортовой номер DDH-183. Но эту классификацию большинство средств массовой информации приводит в кавычках. Он получил название «Идзумо». Фактически и по водоизмещению, и по конструкции это современный крупный вертолетоносец, который за несколько месяцев при незначительной модернизации можно переоборудовать в легкий авианосец. У него плоская полетная палуба по всему корпусу длиной почти 250 метров. Надстройка смещена к правому борту.

ОЖИДАЕМАЯ НЕОЖИДАННОСТЬ

Это уже третий в японских ВМС десантный вертолетоносец, которого вряд ли можно отнести к эскадренным миноносцам. Спуск «Идзумо» на воду некоторые СМИ определяют как «неожиданность для соседних с Японией стран». Вряд ли это так. В отношении бюджетов на строительство кораблей Япония достаточно открытая страна. О вновь заложённых кораблях публикуются основные характеристики. В печати сообщалось, что в мае 2006 года был заложен 16DDH, в августе 2007 года он был спущен на воду и получил название «Хюга» (Нууга 16DDH, бортовой номер DDH-181), а в апреле 2009 года «Хюга» вступил в строй.

Уже тогда отмечалось расхождение в маркировке класса «Хюга» и фактическим обликом корабля. По водоизмещению «эскадренный миноносец» «Хюга» был в три раза больше привычных эсминцев. Имел сплошную палубу от носа до кормы и смещённую на правый борт надстройку, все как у авианосцев.

DDH «Хюга» специалистами сразу рассматривался как универсальный десантный корабль и даже как легкий авианосец. Полное водоизмещение 18 тыс. тонн, полетная палуба длиной почти 200 метров. Может нести 11 вертолетов различного назначения. Задачи по высадке десанта уже отрабатывались с участием «Хюга» на учениях, в том числе совместных с подразделениями морской пехоты США.

Второй однотипный с «Хюга» корабль 18DDH был заложен в мае 2008 года, спущен на воду в марте 2011 года и вступил в строй под названием «Исэ» (Ise 18DDH, бортовой номер DDH-182).

Что касается «Идзумо», то еще в августе 2009 года в проекте бюджета на 2010 финансовый год, 116,6 млрд. иен запрашивалось на строительство нового корабля проекта 22DDH с большими, нежели «Хюга», размерами: длина – 248 м, ширина – 39 м (водоизмещение стандартное/полное – 19 500/24 000 т). Вступление «Идзумо» в строй ожидается в 2014 году. «Идзумо» способен обеспечить одновременный взлет и посадку 5 вертолетов и обеспечивать действия до 9 вертолетов.

«Идзумо» может выполнять функции корабля снабжения, в частности осуществлять дозаправку других действующих совместно кораблей. Оборудование позволяет выполнять функции плавучего штаба во время спасательных операций как за рубежом, так и в стране. На борту имеется госпиталь, рассчитанный на 35 пациентов.

«Эскадренный миноносец» «Идзумо», как считают эксперты, потенциально в будущем может использоваться для базирования истребителей вертикального взлета и посадки, таких как истребители F-35B.

ПОДГОТОВКА К ДЕСАНТНЫМ ОПЕРАЦИЯМ

Япония уже имеет военно-морской флот, который специалистами расценивается как один из лучших и по оснащению, и по подготовке личного состава среди флотов стран региона. Однако у нее не было сил и средств для проведения полноценных десантных операций. Этот недостаток устраняется введением в состав флота новых «эскадренных миноносцев-вертолетоносцев». Проведению таких операций «мешает» также Конституция страны, которая ограничивает деятельность вооруженных сил только оборонительными функциями, что не позволяет Японии строить авианосцы. Поэтому и маскируются авианосцы под вертолетоносцы, пусть и на бумаге.

Официально правящие круги страны заявляют, что Япония не имеет планов использовать «Идзумо» в наступательных целях. Тем не менее, по сообщениям японских корреспондентов, соседние с Японией страны, в частности Китай и Южная Корея, резко негативно встретили сообщения о спуске очередного десантного вертолетоносца в Японии. Об этом свидетельствуют, например, публикации корреспондентов газеты «Асахи» из Пекина и Сеула. В них отмечается жесткая отрицательная реакция в СМИ Китая и Южной Кореи на наращивание корабельного состава ВМС Японии. Это расценивается как «поворот на милитаристский курс».

Корреспондент «Асахи» в Пекине отмечает, что китайские газеты выносят фотографии о церемонии спуска на первые полосы и называют «Идзумо» «фактически авианосцем». Корреспондент цитирует китайского эксперта, который на центральном государственном канале заявил, что «Идзумо» может действовать как стандартный авианосец всего после двух месяцев модернизации. В газетах, пишет корреспондент, утверждается, что «наступательные возможности «Идзумо» будут много больше с размещением на нем истребителей вертикального взлета и посадки F-35B».

СОСЕДИ ЖДУТ ПОКАЯНИЯ

В сообщениях японских корреспондентов из Пекина отмечается, что китайцев возмущает то, что самый крупный современный японский корабль унаследовал название корабля, который участвовал в агрессии японских милитаристов в Китае. Такое же название было у «крейсера во время вторжения Японии в Китай в ходе второй японо-китайской войны» (1930-е годы). Чувства китайцев можно понять, для них это горький повод вспомнить об ужасах и унижениях китайского народа в годы японской агрессии.

Здесь можно напомнить, что в ходе японской колонизации Маньчжурии 1930-х годов сотни тысяч китайских крестьян сгонялись с удобных возделанных угодий, которые отдавались переселенцам из Японии. К 1941 году в Китай было переселено около миллиона японских колонистов, планировалось переселить около 5 млн. Без японского искреннего покаяния вряд ли может китайский народ забыть и простить «Нанкинскую резню». В декабре 1937 года солдаты Императорской армии зверски убили более 200 тыс. китайцев, гражданских и военных. Организовывались массовые бои, японцы жалели патроны и рубили головы мечами.

Все это носило организованный правившими страной милитаристами целенаправленный характер — запугать китайцев, побудить население отказаться от борьбы. Примеров тому масса. Взять хотя бы разрешение военнослужащим Квантунской армии отправлять посылки домой. Нанкин, тогдашняя столица Китая, был отдан на разграбление японским солдатам. В поисках ценностей они врывались в дома, искали ценности, творили насилия. Только по подтвержденным данным было изнасиловано более 20 тыс. женщин.

Это признается японским руководством, но официального покаяния не сделано. Как не повинились японцы и за многие другие военные преступления в соседних странах, например преступления против корейского народа. За 35 лет аннексии Кореи до миллиона корейцев было вывезено в Японию, на рабский труд в шахтах и дорожном строительстве.

НЕ МЕШАЕТ ВСПОМНИТЬ ПРОШЛОЕ

Традиция передавать имена отслуживших свой срок кораблей вновь построенным существует во многих странах, как и общие морские традиции. В Японии есть своя национальная традиция — называть лучшие корабли по названиям древних провинций страны. Хюга, Исэ, Идзумо — такие провинции.

Сейчас в Японии наблюдается новая волна милитаристских настроений. Сторонникам наращивания вооруженных сил можно напомнить судьбу заложенных в конце в конце 1930-х годов и названных по этой традиции, как считалось, «непобедимых дредноутов», линкоров типа «Ямата». Они должны были обеспечить японское господство в водах Тихого океана. Головной «Ямато» был заложен в ноябре 1937 года, второй, «Мусаси» — в марте 1938 года, третий, «Синано» — в мае 1940 года.

«Ямато» и «Мусаси» вступили в строй в начале войны. «Синано» был достроен в 1944 году, но уже как авианосец. Делая ставку на линкоры, японские военные теоретики просчитались, победу в сражениях на море начали определять авианосцы. Атаками с воздуха в октябре 1944 года в заливе Лейт был потоплен «Мусаси», а в апреле 1945 года в битве за Окинаву и «Ямато». Оба «непобедимых дредноута» пошли в морскую пучину от ударов авиации, несмотря, нужно отдать должное, на мужество японских моряков. В каждый из «непобедимых» попало более десятка торпед и крупных авиабомб.

Авианосцу «Синано» не повезло в большей мере, чем его собратьям-линкорам. После ходовых испытаний на переходе из Токийского залива к месту базирования в ВМБ Куре 29 ноября 1944 года он был потоплен американской подводной лодкой, которая выпустила по нему всего 4 торпеды.

ЦЕЛЬ – ИСПРАВЛЕНИЕ «НЕПРАВИЛЬНОЙ» КОНСТИТУЦИИ

Сторонников милитаристского курса, которые есть и в правящих кругах Японии, не устраивает действующая с 3 мая 1947 года послевоенная Конституция, провозглашающая отказ от войны. По ее 9-й статье «японский народ на вечные времена отказывается от войны как суверенного права нации, а также от угрозы или применения вооруженной силы как средства разрешения международных споров».

Конституция Японии в своем роде уникальна тем, что в ней записано: «Право на ведение государством войны не признается». Борцам за мир во всем мире следовало бы развернуть борьбу за то, чтобы это положение было записано в Конституции других стран. Примером в этом могла быть Япония. Послевоенные экономические успехи Японии во многом обусловлены тем, что она фактически не участвовала в мировой гонке вооружений. Это была осознанная политика, подкрепляемая конкретными мерами, например запретом на экспорт оружия, ограничением военных расходов одним процентом от ВВП.

«Идзумо» – это лишь небольшой сигнал о повороте страны на милитаристский курс. Встать на него мешает Конституция, ее антивоенная статья. С победой на выборах в палату представителей в декабре прошлого года и возвращением во власть Либерально-демократической партии ее председатель и премьер-министр Синдзо Абэ ясно дал понять, что намерен добиться внесения поправок в Конституцию. Уверенность в возможности этого ему придала и победа ЛДП на выборах в июле в палату советников. Сейчас у ЛДП полный контроль в парламенте.

Однако поправки к Конституции по ее же статье 96 вносятся с согласия не менее двух третей общего числа членов обеих палат. Такого большинства у ЛДП нет и С. Абэ, по сообщениям СМИ, для достижения своей цели ищет союзников среди малых партий в парламенте.

Пока же за дымовой завесой корабельной терминологии, называя авианосец эскадренным миноносцем, идет подготовка флота к наступательным операциям. Об этом свидетельствует инициированная в СМИ дискуссия о возможности «превентивных ударов» по представляющим угрозу Японии объектам за рубежом.

Это дискуссия, но есть и практические шаги. Правительство пришедшей в декабре 2012 года к власти Либерально-демократической партии приняло решение заморозить выполнение Долгосрочной программы строительства вооруженных сил, утвержденной в декабре 2010 года правительством правившей в то время Демократической партии Японии. Как писала в редакционной статье газета «Майнити», правительство ЛДП намерено, «сформулировать свою, по всей видимости, более жесткую программу наращивания вооруженных сил» и опубликовать ее в декабре.

Автор: Николай Тебин

Источник: ["Независимое военное обозрение"](#) ^[448]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Азиатско-Тихоокеанский регион](#) ^[449]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

68 просмотров

Бой на Угодском Заводе ^[450]

Опубликовано 30.08.2013 17:14 пользователем Михаил Симутов



Начальный период Великой Отечественной войны был особенно трудным для советского народа. Гитлеровская Германия, покорившая всю Европу, использовала ее военный потенциал для того, чтобы уничтожить советское государство. Красная Армия отступала, нанося урон врагу в кровопролитных сражениях.

27 июня 1941 года Политбюро ВКП (б) и СНК СССР принимают решение о создании Особой группы войск при Народном комиссариате внутренних дел, предназначенной для выполнения особых заданий Верховного командования на фронте и в тылу врага. В октябре 1941 года на базе Особой группы была сформирована Отдельная мотострелковая бригада особого назначения (ОМСБОН) НКВД СССР в составе двух полков.

Местом формирования бригады стал Центральный стадион «Динамо», расположенный в старинном Петровском парке. Помимо чекистов, в бригаду влились свыше 800 спортсменов, среди которых было немало заслуженных мастеров спорта, известных тренеров, чемпионов и рекордсменов СССР, Европы и мира. Среди них: знаменитые легкоатлеты братья Знаменские, чемпион СССР по боксу Николай Королев, группа футболистов минского «Динамо» и многие другие известные спортсмены. Общая численность бригады составляла в тот период 10,5 тыс. человек. В первые годы войны не каждая стрелковая дивизия могла сравниться с ней по численности и по обученности.

На подмосковном стрельбище «Динамо» в Мытищах вновь созданные оперативные группы особого назначения изучали минное дело, подрывную технику противника, овладевали тактикой действий небольшими группами, приемами ведения ночной разведки, топографией, радиодетектором, совершали марш-броски, прыжки с парашютом – короче, учились всему, что необходимо на войне.

ОПЕРАТИВНЫЕ ОТРЯДЫ

В январе 1942 года в составе НКВД для руководства зафронтовой работой органов госбезопасности и ОМСБОН было создано 4-е Управление. Его начальник генерал-лейтенант Судоплатов одновременно являлся заместителем руководителя советской внешней разведки. Костяк управления составили кадровые сотрудники внешней разведки.

Всего в годы войны в тылу противника действовало 2200 оперативных отрядов и групп. Диверсионно-разведывательные подразделения НКВД уничтожили 230 тыс. гитлеровских солдат и офицеров, подорвали 2,8 тыс. вражеских эшелонов с живой силой и техникой, добывали важную военную, стратегическую и политическую информацию, которая имела большое значение для советского военного командования.

В составе отрядов специального назначения воевали представители всех республик Советского Союза.

Перед сформированной Отдельной мотострелковой бригадой особого назначения Верховным военным командованием страны были поставлены следующие основные задачи:

- оказание помощи Красной Армии средствами разведывательно-диверсионных и боевых действий;
- содействие развитию партизанского движения;
- дезорганизация тыла противника;
- осуществление агентурной разведки на временно оккупированных территориях;
- проведение контрразведывательных операций.

Разведывательно-диверсионные отряды специального назначения ОМСБОН получили боевое крещение в ходе битвы под Москвой. Действуя на основных оперативных направлениях, перекрывавших подходы к столице, разрушая коммуникации и дезорганизуя вражеский тыл, они активно способствовали тому, чтобы немецкие войска уже в ноябре 1941 года утратили свои наступательные возможности.

Нередко бойцы этих отрядов, сформированных в первую очередь для ведения диверсионно-разведывательной работы в тылу врага на оккупированной немцами советской территории, в самые тяжелые дни битвы за Москву бросались в открытый бой с противником. И слова политука Ключкова: «Велика Россия, а отступать некуда – позади Москва!», – стали призывом к действию и для воинов-чекистов.

Одним из ярких примеров активного участия сотрудников госбезопасности в обороне Москвы явилась операция по уничтожению штаба 12-го армейского корпуса вермахта, расположившегося в небольшом районном центре Московской области Угодский Завод (родина четырехжды Героя Советского Союза Георгия Жукова, ныне – поселок Жуково). И не случайно этой операции посвящены экспонаты, представленные в экспозиции Зала истории внешней разведки, рассказывающей о деятельности чекистов в период Великой Отечественной войны, а также в Центральном историческом музее.

Тяжелая ситуация на подступах к Москве начала складываться, как известно, уже в начале октября 1941 года. 12 октября Государственный комитет обороны (ГКО) принял решение о строительстве непосредственно в районе столицы оборонительной линии. В городе она проходила по окружной железной дороге. События принимали все более напряженный характер. 14 октября пал Калинин, 18 октября наши войска оставили Можайск и Тарусу. 19 октября постановлением ГКО в Москве и прилегающих к городу районах было введено осадное положение. Воины-чекисты приступили к минированию всех магистралей, ведущих с запада к столице. На заложенных минах подорвались многие танки и автомашины с живой силой противника, что серьезно сказалось на темпах наступления немецких войск.

С 15 ноября руководство НКВД начало забрасывать в оккупированные противником районы Московской области диверсионные отряды. Их задачи сводились к следующему: истребление живой силы и уничтожение материально-технических средств врага; диверсионные действия на коммуникациях и базах противника; разрушение телефонных и телеграфных линий связи; активное ведение разведки.

ПОДВИГ ТРЕХСОТ

Вскоре руководству НКВД стало известно от одной из разведывательно-диверсионных групп, действовавших в Угодско-Заводском районе, что в райцентре разместились штаб 12-го немецкого армейского корпуса и около 4 тыс. немецких солдат и офицеров с вооружением и техникой. Было принято решение разгромить этот штаб силами сводного отряда в составе 300 бойцов. К реализации операции были привлечены разведывательно-диверсионные группы во главе со старшими лейтенантами госбезопасности Николаем Архиповым, Дмитрием Каверзневым и Вадимом Бабакиным. Руководил сводным отрядом капитан госбезопасности Виктор Карасев.

19 ноября 1941 года отряд сосредоточился в 2 километрах от хутора Ясная Поляна и приступил к активной разведке. Операция была назначена на 23 ноября. В 23.00 группы вышли на исходную позицию – опушку леса в 500 метрах от города. Группа Бабакина должна была захватить и разрушить телефонную станцию, радиоузел и почту. Группе Каверзнева поручалось уничтожение офицеров, размещенных в здании бывшего райкома ВКП(б), превращенного в офицерское общежитие. Перед группами Архипова и командира сводного отряда Карасева стояла задача разгромить центральное отделение штаба корпуса и солдатские общежития. Бойцы были вооружены пулеметами, автоматами, винтовками, гранатами РГД и противотанковыми гранатами, а также бутылками с зажигательной смесью. Штурм всех намеченных объектов начался одновременно.

Внезапность налета ошеломила немцев. В ходе операции был полностью уничтожен штаб, захвачены важные документы, уничтожены склад с горючим, авторемонтная база, 80 грузовых и 25 легковых автомобилей, 4 танка, бронемашина, обоз с боеприпасами и несколько пулеметных точек. Противник потерял убитыми около 600 человек, среди которых – много офицеров. Потери сводного диверсионного отряда составили 16 человек убитыми и 8 – ранеными.

При выходе из района проведения операции подразделениями сводного отряда был разгромлен карательный отряд гестапо, потери которого составили более 40 человек убитыми и ранеными. Информация об успешных действиях сводного диверсионного отряда 29 ноября вошла в вечернее сообщение от Советского информбюро, а на другой день была напечатана во всех центральных советских газетах.

А ДАЛЬШЕ БЫЛА ВОЙНА

Командир сводного отряда Виктор Карасев в феврале 1943 года возглавил разведывательно-диверсионный отряд специального назначения «Олимп», который действовал на территории Белоруссии, Украины, в Польше, Чехословакии и Венгрии. Бойцы «Олимпа» провели более 130 успешных операций против фашистских захватчиков. 5 ноября 1944 года Виктору Карасеву было присвоено звание Героя Советского Союза. После войны, окончив Военную академию имени Фрунзе, он работал в системе МГБ-КГБ СССР. Его товарищи, командиры входивших в сводный отряд диверсионных групп, участвовавших в операции в Угодском Заводе, Николай Архипов, Дмитрий Каверзнев и Вадим Бабакин, также активно сражались с врагом до Великой Победы, а после войны успешно работали в различных подразделениях органов государственной безопасности.

Автор: Владимир Антонов

Источник: "Независимое военное обозрение" ^[451]

Язык: [русский](#) ^[3]


Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Аналитика](#) ^[14]
[История](#) ^[131]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]

Исторические события: [Вторая мировая война](#) ^[133]

Оценка статьи: 
Средняя оценка: 10 (1 vote)

47 просмотров

Аспирантура для бомбы ^[452]

Опубликовано 30.08.2013 17:21 пользователем Михаил Симугтов



Воздушная война стремительно меняет облик

Два прошедших десятилетия стали периодом очередной революции в военном деле, где всё активнее внедряются цифровые технологии. Мы вступили в эру «информатизации» войны. Одним из наиболее очевидных проявлений этой революции стало массовое распространение высокоточных вооружений, которые вытесняют неуправляемые боеприпасы.

С хирургической точностью

По сути, в наиболее развитых странах Запада этот процесс уже принял законченные формы в области авиационного вооружения. Смерть «обычной» авиационной бомбы можно считать свершившимся фактом, пришло время служить панихиду по неуправляемому артиллерийскому снаряду.

В самом деле, на протяжении последней четверти века все военные кампании США и НАТО, традиционно проводимые с опорой на воздушную мощь, отличала всевозрастающая доля применения управляемого авиационного вооружения и высокоточного оружия (ВТО) других типов. Именно масштабное применение ВТО позволило западным державам окончательно перевести локальные войны со своим участием в «бесконтактную» форму, сделав нынешнюю авиацию решающим фактором, способным полностью определять исход современной ограниченной войны.

ВТО дало возможность резко повысить эффективность применения средств поражения, способствуя буквально скачкообразному росту количества поражённых целей. Если раньше приходилось снаряжать достаточно крупные группировки авиации для поражения важной цели, причём безо всякой гарантии успеха, а зачастую и с риском возможных потерь, то теперь стало реальным реализовать принцип «один боеприпас — одна цель», причём с вероятностью поражения близкой к 100-процентной.

Современное авиационное ВТО можно использовать прицельно вне зависимости от дальности и высоты носителя от цели. Это фактически позволило отказаться от непосредственного поиска цели средствами самого самолёта и его экипажа и перейти к автоматизированному применению оружия с больших и средних высот. По сути, ударные самолёты трансформировались в платформы, барражирующие на средних и больших высотах, недосягаемых для большинства средств ПВО, и посылающие оттуда высокоточные боеприпасы по заранее полученным координатам целей или по внешнему целеуказанию.

Всё это ведёт к драматическим изменениям в облике воздушной войны. Непосредственная авиационная поддержка войск теперь может осуществляться со средних и больших высот, не требуя снижения над полем боя и тем самым грозя исчезновением класса штурмовиков и истребителей-бомбардировщиков в их традиционном понимании. Более того, само участие человека в процессе применения вооружения может быть минимизировано, что открывает дорогу внедрению ударных беспилотных летательных аппаратов. Сами действия авиации становятся практически безнаказанными ввиду недосягаемости для основной массы средств ПВО (особенно войсковой), требуя новых дорогостоящих подходов к организации противовоздушной обороны.

Западный опыт

Уроки западных военных кампаний последних лет дают достаточно ясное представление о тенденциях в развитии и применении ВТО. Так, во время «Бури в пустыне» в 1991 году американская авиация израсходовала 210 тыс. обычных неуправляемых бомб и 16,8 тыс. авиационных управляемых боеприпасов. То есть доля управляемого оружия составила около 7% от общего числа. Хотя операция против Ирака 1991 года стала боевым дебютом для оружия со спутниковой системой наведения (американских крылатых ракет CALCM), применявшиеся в этом конфликте авиационные управляемые бомбы были в массе своей ещё предшествующих поколений, с лазерными либо телевизионными системами наведения. Кроме того, лишь небольшое число самолётов было приспособлено для этого оружия, что отчасти и предопределило ограниченное применение ВТО. Тем не менее именно тогда ВТО было впервые эффективно и масштабно использовано для сокрушения системы ПВО противника, уничтожения и подавления центров управления и связи вражеских вооружённых сил.

Опыт 1991 года дал колоссальный импульс стремительному внедрению ВТО в США и странах НАТО. В результате менее чем за десятилетие картина методов ведения воздушной войны серьёзно изменилась. В ходе военной кампании НАТО против Югославии в 1999 году авиация альянса сбросила всего около 14 тыс. неуправляемых бомб и уже около 9.6 тыс. авиационных управляемых боеприпасов — доля управляемого вооружения составила более 40%. В этом конфликте американская тактическая авиация уже практически не использовала «тупые» бомбы, перейдя почти исключительно на использование управляемого оружия. Широкое использование ВТО в сочетании с эффективным радиоэлектронным противодействием и подавлением систем ПВО противника позволило авиации НАТО перейти преимущественно к действиям со средних и больших высот, что вывело из игры многочисленные югославские средства войсковой ПВО малой дальности. Это минимизировало потери авиации нападающих — по достоверным данным, за весь конфликт сербам удалось сбить лишь два самолёта.

Применение неуправляемых бомб в 1999 году стало делом стратегических бомбардировщиков В-1В и В-52Н, пытавшихся устраивать ковровые бомбометания «традиционного стиля» по сербским позициям в Косово — как можно судить, с ничтожными результатами при 11 тыс. сброшенных бомб.

В противовес этому высочайшую эффективность продемонстрировали стратегические бомбардировщики-«невидимки» В-2А, использовавшие главную новинку, в значительной мере перевернувшую представления об эффективности авиационного вооружения, — управляемые бомбы со спутниковой системой наведения JDAM. На тот период только В-2А могли нести JDAM, причём вылеты выполнялись с территории США с многочисленными дозаправками в воздухе и продолжались от 28 до 32 часов. Бомбометание осуществлялось по заранее разведанным целям с высоты около 12 тыс. метров. В результате шесть бомбардировщиков В-2А с бомбами JDAM, совершив 49 вылетов (то есть менее 1% от общего количества самолёто-вылетов коалиции) и сбросив всего 656 «умных» бомб, поразили 33% от общего количества заявленных НАТО 995 стационарных целей. Результативность применения бомб JDAM составила, по американским данным, 95%.

После такого успеха вооружение западной боевой авиации бомбами JDAM и другими боеприпасами со спутниковой системой наведения пошло широким фронтом. Кампания против Югославии стала последней крупной военной операцией Запада, в которой количество применённых управляемых авиационных боеприпасов было меньшим, чем количество неуправляемых. В новой войне против Ирака в 2003 году на долю авиационного ВТО пришлось уже более двух третей — авиация США и Великобритании использовала 19 тыс. высокоточных боеприпасов и лишь 9251 неуправляемую авиабомбу. Половина сброшенного ВТО пришлось уже на системы со спутниковым наведением, прежде всего на бомбы JDAM.

В ходе иракской операции 2003 года и последующей противоповстанческой борьбы в Ираке, а также в ведущихся с 2001 года боевых действиях против талибов в Афганистане авиация США и НАТО обкатала новые формы непосредственной поддержки наземных войск. Прежде всего, это применение ВТО по получаемому в реальном масштабе времени целеуказанию от находящихся на земле передовых авианаводчиков. Это позволило осуществлять поддержку наземных частей с беспрецедентной эффективностью и оперативностью, фактически авиация стала исполнять роль высокоточной «воздушной артиллерии». Точность применения «умных» бомб позволяет использовать их для поражения противника, находящегося в непосредственном боевом соприкосновении со своими войсками, а запросы на нанесение ударов и целеуказание сейчас могут выдаваться даже мелкими подразделениями — уровня взводов и рот. Нетрудно понять, что противник, не имеющий таких возможностей и методов противодействия, по сути, обречён на истребление.

Развитие современных высокоточных боеприпасов позволило начать процесс снижения их веса за счёт сокращения массы боевой части. Наглядным примером этого стала малогабаритная бомба SDB калибром всего 250 фунтов (то есть 113 кг), уже принятая на вооружение американской авиацией, а на подходе ещё более миниатюрные боеприпасы, разрабатываемые в том числе для оснащения небольших беспилотников тактического звена. Такие малогабаритные «грузы», во-первых, дешевле; во-вторых, позволяют наращивать боекомплект самолётов-носителей до весьма существенных значений.

В воздушной операции в Ливии в 2011 году авиация западной коалиции применяла уже почти исключительно ВТО (использовав около 5,5 тыс. «умных» боеприпасов), окончательно перейдя в режим «средневысотной заранее программируемой воздушной войны». Неудивительно, что боевых потерь авиация НАТО при этом вообще не понесла (да и в операции против Ирака 2003 года вследствие действий иракской ПВО были сбиты лишь один или два американских самолёта).

В Ливии западной авиацией были широко использованы высокоточные оперативно-тактические крылатые ракеты (такие как SCALP-EG и Storm Shadow), активно поступающие на вооружение ВВС стран НАТО и позволяющие наносить хирургически точные удары (в том числе по защищённым объектам — таким как командные бункеры) вообще без входа в зону действия ПВО. Другой особенностью ливийской кампании стал весьма масштабный дебют ВТО с комбинированными и многоканальными системами наведения — в частности, управляемых бомб, сочетающих спутниковое наведение с лазерным полуактивным, что позволяет значительно повысить точность попадания. Сюда же следует отнести и такую использовавшуюся с большим успехом новинку, как английские малогабаритные авиационные ракеты Brimstone с двухканальными головками самонаведения, показавшие высокую эффективность против бронетехники и других подобных целей. При этом боевые самолёты могут нести значительное количество ракет Brimstone.

В России

Печальным контрастом с возможностями западных государств стали действия российской авиации в «пятидневной войне» против Грузии в августе 2008 года. Российские ударные самолёты штурмовали неприятельские войска с малых высот в лучших традициях Второй мировой войны, удары по аэродромам и тыловым объектам Грузии наносились бомбардировщиками Ту-22МЗ и Су-24М почти исключительно неуправляемыми бомбами, а координация с сухопутными войсками была минимальной, что привело к многочисленным случаям «дружественного» огня. В результате в ничтожной, по сути, военной кампании против слабого противника ВВС России умудрились потерять пять самолётов (из которых два или три, похоже, были сбиты своими же).

Так воевать сегодня нельзя. Острая нехватка, а по сути, отсутствие многих современных видов авиационного ВТО на вооружении российской военной авиации вынуждает применять архаичные и примитивные методы ведения боевых действий, обрекающих ВВС на заведомую неэффективность и тяжёлые потери, а при столкновении с серьёзным врагом — и вовсе гарантирует поражение.

При этом часто приводимая в оправдание аргументация относительно «высокой стоимости» ВТО при ближайшем рассмотрении не выдерживает критики. Да, цена высокоточных боеприпасов намного выше, чем неуправляемых. Однако стоимость современных авиационных комплексов, как и их эксплуатации, и подготовки, и содержания экипажей для них, настолько высока, что их

использование без должной эффективности, а то и с риском потери, становится просто нерациональным с точки зрения «рентабельности». В Ливии стоимость одного лётного часа в ходе боевого вылета истребителя-бомбардировщика оценивалась в 50–60 тыс. долларов, и это без учёта обучения и содержания экипажа. Если предположить, что для гарантированного уничтожения управляемым вооружением одной цели потребуется, условно, десять самолёто-вылетов продолжительностью несколько часов каждый (и это ещё оптимистичная оценка), то ясно, что такой расход является нерациональным по сравнению со стоимостью вылета одного ударного самолёта с парой высокоточных боеприпасов для решения той же задачи. В случае же гораздо более высокой вероятности потери современного боевого самолёта (стоящего многие десятки миллионов долларов) от противодействия ПВО при использовании управляемого оружия любые разговоры о «стоимости» ВТО вообще превращаются в спекуляцию. Очевидно, что использовать управляемые бомбы или управляемые ракеты с современного боевого самолёта — всё равно, что колоть орехи электронным микроскопом.

Российская военная авиация остро нуждается в стремительном и крупномасштабном перевооружении на современные средства поражения в виде высокоточного оружия отечественного производства. Россия в этой области и так критически отстала от Запада и просто не имеет права увеличивать разрыв. Закупка современных боевых авиационных комплексов без закупок современного управляемого вооружения — деньги на ветер. Управляемые бомбы и управляемые ракеты в качестве авиационного оружия должны быть безоговорочно упразднены и похоронены, и чем скорее это произойдёт в ВВС России, тем лучше.

Автор: Михаил Барабанов

Источник: ["Однако"](#) ^[453]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

[Европа](#) ^[15]

[Азия](#) ^[31]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

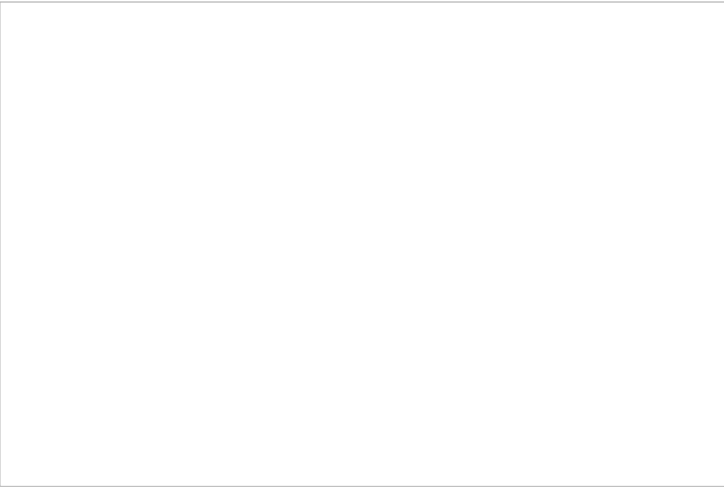
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

53 просмотра

[Две новинки от концерна «Алмаз-Антей»](#) ^[454]

Опубликовано 30.08.2013 17:34 пользователем Михаил Симутов



Начавшийся в минувший вторник международный аэрокосмический салон МАКС-2013 стал удобной площадкой для демонстрации новейших разработок. При этом, согласно традициям этого мероприятия, в экспозициях компаний-участниц присутствуют не только самолеты, вертолеты или беспилотные летательные аппараты, но и системы противовоздушной обороны. Концерн ПВО «Алмаз-Антей» в этот раз представил сразу две свои новейшие разработки.

Первый из проектов – зенитный ракетный комплекс средней дальности С-350 «Витязь» в экспортном исполнении (С-350Е). О существовании этого ЗРК стало известно достаточно давно, но на МАКС-2013 он впервые демонстрируется широкой общественности. На площадке авиасалона выставлены три машины из состава комплекса «Витязь»: самоходная пусковая установка 50П6Е с 12 транспортно-пусковыми контейнерами зенитных ракет, многофункциональная радиолокационная станция 50Н6Е и пункт боевого управления 50К6Е. Все машины зенитного комплекса выполнены на базе четырехосных автомобильных шасси производства Брянского автозавода.

На рекламном плакате, описывающем ЗРК С-350Е «Витязь», указаны следующие данные. Комплекс предназначен для защиты военных, промышленных и административных объектов от воздушного нападения при помощи современных и перспективных вооружений. Комплекс обеспечивает всеракурсную защиту объектов во всем диапазоне доступных высот и дальностей. В зависимости от обстановки ЗРК «Витязь» может работать автономно, самостоятельно определяя и атакуя цели, или в составе группировки ПВО. В последнем случае управление комплексом идет со сторонних командных пунктов. Как сообщается, ЗРК С-350 способен работать в полностью автоматическом режиме. В задачи боевого расчета из трех человек входит подготовка систем и контроль за их работой. На приведение комплекса из походного положения в состояние боевой готовности требуется около пяти минут.



Комплекс «Витязь» состоит из трех машин (командный пункт, РЛС и пусковая установка), которые могут быть скомбинированы в батарею в зависимости от текущей обстановки. Согласно официальным данным, один пункт боевого управления 50К6Е может одновременно получать информацию с двух радиолокационных станций 50Н6Е и управлять восемью самоходными пусковыми установками 50П6Е. Каждая из пусковых установок несет по 12 управляемых ракет 9М96.

Возможности ЗРК С-350Е позволяют одновременно атаковать и поражать до 16 аэродинамических или до 12 баллистических целей. Наземная аппаратура управления способна одновременно наводить на цели до 32 ракет. Благодаря таким возможностям обеспечивается уничтожение аэродинамических целей на дальностях от 1,5 до 60 километров на высотах от 10 до 30 тыс. метров. Диапазон дальностей поражения баллистических целей находится в пределах от 1,5 до 30 км, диапазон высот – от 2 до 25 километров.

Второй не менее интересный образец, представленный концерном «Алмаз-Антей», – автономный боевой модуль 9А331МК-1 «Тор-М2КМ», использующий ракеты 9М331МК-1. Модуль, оборудованный всей необходимой аппаратурой, может быть установлен на любом подходящем шасси. Так, представленный на МАКС-2013 образец смонтирован на четырехосном грузовом автомобиле марки ТАТА индийского производства. При необходимости возможна установка 15-тонного боевого модуля «Тор-М2КМ» на любое другое колесное шасси подходящего класса.



Автономный боевой модуль 9А331МК-1 способен выполнять те же задачи, что и предыдущие комплексы семейства «Тор». Он предназначен для защиты важных объектов от удара с воздуха в любое время суток и в любых метеорологических условиях. Кроме того, сохранена возможность сопровождения и противовоздушной обороны войск на марше. Согласно представленной на выставке информации, ЗРК «Тор-М2КМ» состоит из следующих компонентов: автономного боевого модуля 9А331МК-1, зенитного ракетного модуля 9М334, транспортно-заряжающей машины 9Т224К, мастерских технического обслуживания, комплектов ЗИП и такелажного оборудования. При необходимости заказчик может дополнительно приобрести батарейный командный пункт и тренажеры для подготовки расчетов.

Станция обнаружения целей ЗРК «Тор-М2КМ» способна одновременно обрабатывать до 48 целей, 10 из которых можно взять на сопровождение с автоматическим определением приоритета. Аппаратура комплекса может наводить ракеты на 4 цели одновременно. Радиолокационная станция комплекса «Тор-М2КМ» способна находить цели на дальностях до 32 километров. Поражение целей производится на дальностях от 1 до 15 километров на высотах в пределах 10-10000 метров. Максимальная скорость атакуемой цели – 700 м/с. Боевой модуль имеет боекомплект из восьми управляемых ракет 9М331МК-1. На пуск первой ракеты после обнаружения цели (время реакции) уходит не более 5-10 секунд.

О перспективах двух новых зенитных ракетных комплексов пока говорить рано. Оба комплекса лишь недавно появились в виде прототипов и в настоящее время, вероятно, лишь готовятся к испытаниям. Тем не менее, сам факт демонстрации разработок на международной выставке говорит о многом. Это значит, что уже в ближайшее время потенциальные покупатели смогут подробнее ознакомиться с новыми российскими разработками. В случае с автономным боевым модулем «Тор-М2КМ» также можно ожидать скорое подписание первых контрактов на поставку третьим странам.

Автор: Рябов Кирилл

Источник: ["Военное обозрение"](#) ^[427]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

[Предприятия ВПК](#) ^[43]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Военно-техническая](#) ^[11]

[ВПК](#) ^[24]

[Экономическая](#) ^[37]

Предприятия ВПК (справочная информация): [ОАО "Концерн ПВО "Алмаз-Антей"](#) ^[220]

Оценка статьи: ★★★★★★★★★★

Средняя оценка: 10 (1 vote)

102 просмотра

[Долетим до Луны](#) ^[455]



Одна из космических сенсаций МАКСа - новый пилотируемый космический корабль

Одна из космических сенсаций МАКСа - новый пилотируемый космический корабль: на авиасалоне впервые представлен полномасштабный проектно-компоновочный макет его возвращаемого аппарата. О том, каким будет новый "звездолет", корреспонденту "РГ" рассказал президент-генеральный конструктор РКК "Энергия" им. С.П. Королева, член-корреспондент РАН Виталий Лопота.

Виталий Александрович, что представляет собой новый корабль?

Виталий Лопота: Он отличается от нынешних "Союзов". Стартовая масса корабля при полетах к Луне составляет около 20 тонн, при полетах к станции на низкой околоземной орбите - около 14 тонн. Штатный экипаж корабля - четыре человека, в том числе два космонавта-пилота. Габариты возвращаемого аппарата - длина (высота) около 4 метров без учета раскрытых посадочных опор, максимальный диаметр - около 4,5 метров. Длина всего корабля - около 6 метров, поперечный размер по развернутым панелям солнечных батарей - около 14 метров.

Макет возвращаемого аппарата близок к "настоящему"?

Виталий Лопота: Скажу так: он приближен к штатному изделию. Ведь какое назначение макета? Проверить и отработать технические решения по размещению и монтажу приборов и оборудования, по интерьеру гермокабины, обеспечению безопасности полета, эргономике, удобству и комфортности для размещения и работы экипажа. Посетители МАКСа смогут сравнить этот макет с возвратившимся из космоса спускаемым аппаратом современного корабля "Союз ТМА" (высота около 2,2 метра, максимальный диаметр около 2,2 метра).

На каком этапе сегодня работы по проекту нового корабля?

Виталий Лопота: Все идет по графику. Завершена экспертиза технического проекта корабля. На заседании Научно-технического совета Роскосмоса проект одобрен. Теперь на очереди выпуск рабочей документации и изготовление материальной части, в том числе макетов для экспериментальной отработки и штатного изделия для летных испытаний.



А чем отличается наш корабль, скажем, от американских "пилотников"?

Виталий Лопота: Из создаваемых американских кораблей в наибольшей степени готовности находятся Dragon и Orion. В ближайшее время к ним может присоединиться и грузовой Cygnus. Корабль Dragon предназначен только для обслуживания МКС. В связи с тем, что космические технологии для решения этой задачи достаточно отработаны, Dragon был создан относительно быстро и уже совершил несколько полетов в беспилотном грузовом варианте.

Задачи для корабля Orion более масштабные, чем у корабля Dragon, и во многом совпадают с задачами создаваемого российского корабля: основным назначением корабля Orion являются полеты за пределы околоземных орбит. Оба этих американских корабля и новый российский корабль имеют схожие компоновочные схемы. Эти корабли состоят из возвращаемого аппарата "капсульного" типа и двигательного отсека.

Сходство случайное?

Виталий Лопота: Конечно, нет. Это следствие единства взглядов американских и российских специалистов на обеспечение максимальной надежности и безопасности полетов при существующем уровне технологий.

Скажите, какие изменения внесены в проект в связи с пилотируемым полетом на Луну?

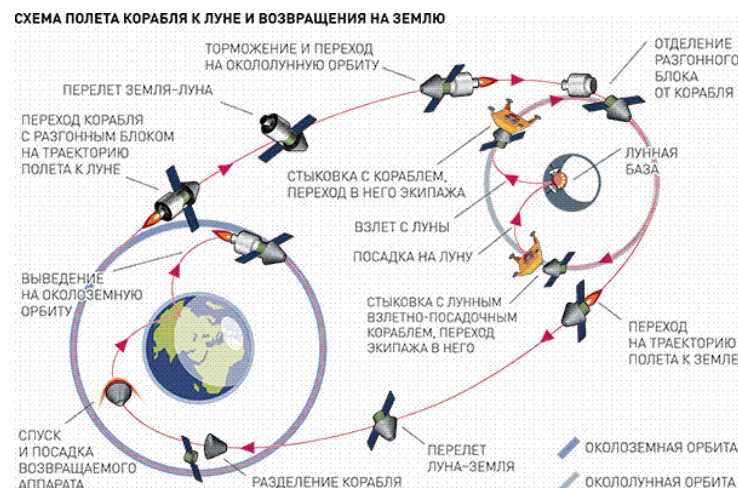
Виталий Лопота: Основное изменение связано с необходимостью обеспечения теплового режима возвращаемого аппарата при входе в атмосферу со второй космической скоростью. Если прежде расчеты производились для скорости около 8 км/сек, то теперь - на 11 км/сек. Новое требование по задаче полета привело к изменению теплозащиты аппарата. Кроме того, для обеспечения полета корабля к Луне на нем устанавливаются новые навигационные приборы, двигательная установка с двумя маршевыми двигателями тягой по 2 тонны каждый и увеличенным запасом топлива. Бортовые радиотехнические системы будут обеспечивать связь корабля до дальности примерно 500 тысяч километров. Следует заметить, что при полетах на низких околоземных орбитах, высоты которых не более 500 километров, дальность радиосвязи на два-три порядка меньше.

А правда, что разрабатывается вариант для сбора космического мусора?

Виталий Лопота: Корабль предназначен для полетов к Луне, транспортно-технического обслуживания околоземных орбитальных станций, а также для проведения научных исследований в ходе автономного полета по околоземной орбите. Программа таких исследований будет разрабатываться ведущими научными организациями страны. В нее могут войти и вопросы ликвидации космического мусора. Но вообще это отдельная задача, требующая соответствующей детальной проработки.

Сможет ли новый корабль лететь на Марс и астероиды?

Виталий Лопота: Не исключено, что корабль будет использован для транспортно-технического обслуживания межпланетных экспедиционных комплексов, доставки на них экипажей и возвращения их на Землю, когда эти комплексы находятся на околоземных орбитах. В том числе высоких.



Новый корабль будет уютнее для экипажа, чем "Союзы"?

Виталий Лопота: Безусловно. Хотя бы такой пример: свободный объем возвращаемого аппарата, приходящийся на одного космонавта, увеличится по сравнению с "Союзом" почти в два раза!

Когда начнутся наземные испытания макетов корабля?

Виталий Лопота: Уже в следующем году, после заключения государственного контракта с РКК "Энергия" на выпуск рабочей документации.

Какие новые материалы и технологии будут использоваться при создании нового корабля?

Виталий Лопота: В конструкции корабля много инновационных материалов: алюминиевые сплавы с повышенной в 1,2-1,5 раза прочностью, теплозащитные материалы с плотностью, которая в 3 раза меньше по сравнению с применяющимися на кораблях "Союз ТМА", углепластики и трехслойные конструкции, лазерные средства обеспечения стыковки и причаливания и т.д. Возвращаемый аппарат корабля создается многократно в результате реализации принятых технических решений, в том числе за счет вертикальной посадки на посадочные опоры.

От разработки крылатых космических кораблей специалисты отказались совсем? В чем преимущества несущего корпуса?

Виталий Лопота: Создание корабля по схеме "капсула" обусловлено техническим заданием Роскосмоса. В то же время после завершения программы "Шаттл" в США и нескольких странах мира снова активно развивается "крылатая" тематика (например, в США несколько многомесячных полетов на околоземной орбите выполнил беспилотный корабль X-37B). В связи с этим РКК "Энергия" не исключает продолжения работ по "крылатой" тематике в будущем.

Серьезная проработка схемы "несущий корпус" проводилась в РКК "Энергия" по заданию Роскосмоса в рамках темы "Клипер". Потенциальные преимущества "несущего корпуса" заключаются в большем боковом маневре при спуске с орбиты, чем у капсулы, а также в несколько меньшем уровне перегрузок. Однако "платой" за это являются конструктивная сложность, связанная с необходимостью наличия аэродинамических управляющих поверхностей в дополнение к реактивной системе управления, а также сложность обеспечения торможения в атмосфере Земли при входе со 2-й космической скоростью. В то же время "несущий корпус", как и капсула, нуждается в парашютно-реактивной системе посадки.

Сколько кораблей будет построено и когда может состояться первый старт такого корабля?

Виталий Лопота: Мы предполагаем, что достаточно построить пять возвращаемых аппаратов с учетом многократности их использования и предполагаемой программы полетов. Двигательный отсек корабля является одноразовым, поэтому он будет изготавливаться для каждого полета отдельно. При наличии соответствующего финансирования первый беспилотный отработочный старт может состояться в 2018 году.

Как будет называться новый корабль?

Виталий Лопота: В настоящее время название выбирается. Каждый желающий может предложить свой вариант, из которых впоследствии будет принят самый удачный.

Раздаются призывы пересмотреть бюджет российской пилотируемой космонавтики. Мол, на нее расходуется слишком много - до 40-50 процентов бюджета Роскосмоса. Ваше мнение?

Виталий Лопота: Расходы на пилотируемую космонавтику - это "вложение в будущее", доступное только для самых развитых стран мира. Кроме того, давайте внимательно посмотрим: если сравнивать российский и американский бюджеты на пилотируемые программы, то наш на порядок меньше. Более того, расходы России в этой части уступают не только суммарным расходам различных ведомств США, но уже и расходам стран Западной Европы. Однако пилотируемая космонавтика - это не только старты и полеты пилотируемых кораблей и станций. Это во многом еще и поддержание в работоспособном высоконадежном состоянии наземной космической инфраструктуры и ее эксплуатация. Это поддержание и развитие ракетных и производственных технологий. Это научно-исследовательские, проектно-поисковые работы для обеспечения эффективной реализации действующих и формирования будущих космических программ, в том числе фундаментальные работы, которые находят приложение и в других областях человеческой деятельности.

Например, многие результаты работ Института медико-биологических проблем, полученные при решении задач обеспечения длительных полетов человека в космос, применяются для лечения болезней и послеоперационной реабилитации пациентов. Поэтому если все проанализировать, то "чистая" доля пилотируемой космонавтики в суммарном космическом бюджете России составляет не более 15 процентов.

Тормозить всегда легко, а конкуренты нам только скажут "спасибо". Тем более, что в России пилотируемая космонавтика уже приносит немалые валютные средства в бюджет: именно на российских кораблях "Союз" обеспечивается доставка зарубежных астронавтов на МКС и последующее их возвращение на Землю.

Визитная карточка



Лопота Виталий Александрович возглавляет Ракетно-космическую корпорацию "Энергия" имени С.П. Королёва с июля 2007 года, являясь ныне ее президентом и генеральным конструктором. Он же - технический руководитель по лётным испытаниям пилотируемых космических комплексов и заместитель председателя Госкомиссии по таким испытаниям.

Родился в 1950 году в Грозном. Закончил Ленинградский политехнический институт (ЛПИ, ныне - университет) и аспирантуру при нем. Там же, с должности младшего научного сотрудника, началась его карьера исследователя и ученого: руководил кафедрой, отраслевой научно-исследовательской лабораторией, Центром лазерной технологии. В 1991 году стал директором и главным конструктором Центрального научно-исследовательского и опытно-конструкторского института робототехники и технической кибернетики (ЦНИИ РТК).

С его приходом в РКК "Энергия" получили импульс работы корпорации, направленные на создание автоматических космических систем и средств выведения мирового уровня. Для российских и зарубежных заказчиков ведутся перспективные разработки специализированных спутников на базе универсальной космической платформы. Разрабатываются ракетно-космические комплексы нового поколения, в том числе сверхлёгкого класса, на основе заделов предприятия по теме "Энергия-Буран" и другим. Реализуется проект транспортного космического модуля с ядерной энергоустановкой.

В.А. Лопота - член-корреспондент РАН, доктор технических наук. Имеет свыше 200 научных трудов, около 60 патентов на изобретения. Является членом президентского Совета по науке, технологиям и образованию, а также Совета генеральных и главных конструкторов.

Автор: *Наталья Ячменникова*

Источник: *"Российская газета"* [286]

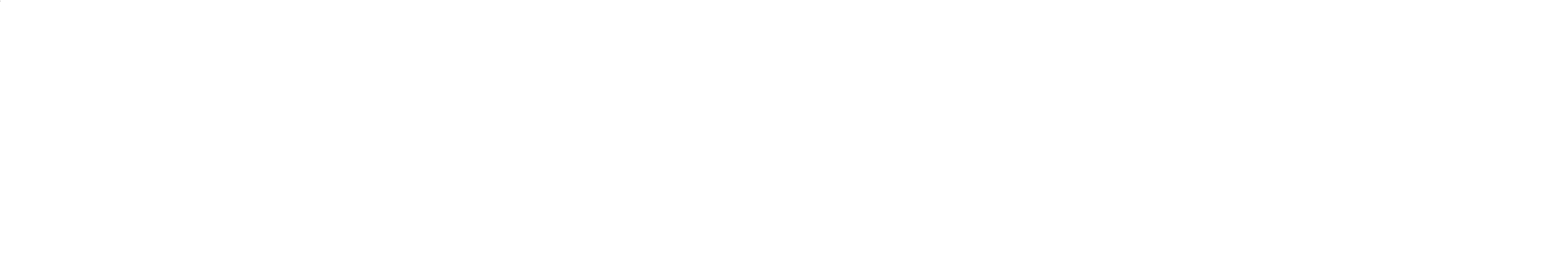
Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
 [Аналитика](#) ^[14]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
Проблематика: [Экономическая](#) ^[37]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 Голосов еще нет
63 просмотра

МАКС 2013. Личные впечатления случайного зрителя. ^[456]

Опубликовано 30.08.2013 21:40 пользователем an2k

Честно признаюсь - не люблю пафосных мероприятий. Парады, юбилеи, похороны, если это по телеку - переключаюсь, если в жизни - уклоняюсь. На этот раз уклониться не удалось - пришлось поехать и признаться был приятно удивлен. Сквозь помпезные павильоны, как сквозь строй, пробежал быстренько на летное поле и улегся на травке почти у самой взлетной полосы.

Низковысотное десантирование.

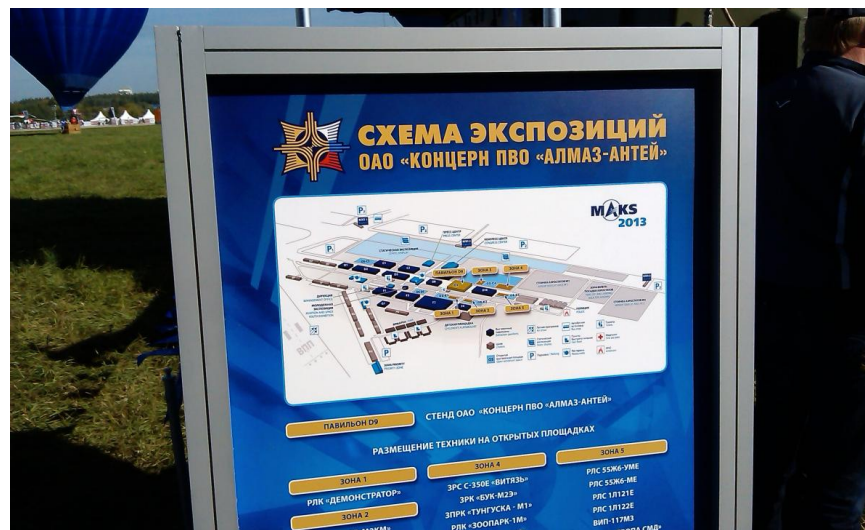


Фотографировал я мало - батарейка в мобиле должна была скоро сдохнуть, но пара снимков вышла:

Руководитель ЦВПИ Подберезкин А.И.



Стенд Алмаз-Антей



А эту стянул с сайта МАКСа - уж очень хороша :)



Погода выдалась на удивленье - солнышко и легкие барашки - красота.

Если бы еще можно было как-то выключить здоровенные динамики, через которые вливался в уши, вместе с полезными сведениями и комментариями спецов, задорный голос диджея. Он командовал зрителям когда махать руками, когда аплодировать, фотографировать, включать и выключать мобильные телефоны и под конец так надоел, что хотелось этому конферансье оторвать голову.

Однако мы, зрители (среди них заметил несколько медийных лиц) вместе с диджеем сидели на земле, а главное-то происходило в небе.

Не ожидал, что картинка на экране и в натуре отличается так сильно. Кажется, что здесь между нами и летчиками установился такой же контакт, как это (при удаче) бывает в театре.

А летчики были явно в ударе! Им конечно приходится летать при любой погоде, а тут такой подарок - чистое небо.

Теги: [Новости](#) ^[5]

Мультимедиа: [Фото](#) ^[76]

[Видео](#) ^[457]

Эксклюзивный материал: [Эксклюзив](#) ^[53]

Ссылки:

[Немченко Александр Борисович](#) ^[193]

[Блог пользователя an2k](#) ^[54] [Комментировать](#) ^[458] 146 просмотров

На полигоне будет жарко ^[459]

Опубликовано 30.08.2013 21:53 пользователем lu2k1



Вот уже десять лет морская пехота США воюет с мятежниками, располагающими лишь минами и легким стрелковым оружием. Однако пришло время вспомнить, каково это – противостоять врагу, вооруженному танками, реактивными снарядами и другой современной техникой. Корреспондент Popular Mechanics, забравшись в индивидуальный окоп, своими глазами увидел генеральную репетицию возможной войны будущего.

Здесь, в Калифорнии, на полигоне 29 Palms Учебного центра морской пехоты канонада практически не стихает. Пушки 3-го батальона 3-го полка морской пехоты («3/3») уже больше 20 минут перепаливают участок на склоне горного хребта. Не хотел бы я оказаться на GP-13, где все посечено осколками снарядов и изрыто воронками. Дальше тут будет еще хуже.

Вдали от моря

Обстрел этого пятачка в пустыне Мохаве знаменует начало трехдневных боевых учебных стрельб и последний этап месячных комплексных учений (ПХ). GP-13 – лишь одна из «оборонительных позиций», которую морские пехотинцы должны обработать артиллерийским огнем и ударами с воздуха, прежде чем условного противника примутся вытеснять с занятых территорий танки M1A1 Abrams и восьмиколесные легкие бронированные машины LAV-25.

Морская пехота США создавалась специально для военных действий экспедиционного характера, то есть для сражений на территории противника без опоры на стационарные базы. Этот род войск был учрежден в 1775 году – морским пехотинцам предписывалось не только защищать корабли, но и вести боевые действия на суше после десантирования. Морская пехота прекрасно показала себя в ходе Второй мировой войны, когда массированные морские десанты подавляли хорошо организованную береговую оборону.

Вот только для военных кампаний в Афганистане и Ираке эта тактическая модель не подходила. Здесь требовалось противостоять врагу-невидимке, вооруженному винтовками, минометами и придорожными минами. Поэтому на полигоне 29 Palms морпехов учили бороться с легковооруженными инсургентами и учитывать все их специфические боевые возможности. Однако обучение борьбе с партизанами велось за счет подготовки к действиям против сил, оснащенных более современным вооружением.

Теперь пришло время вновь постигать науку выживания под натиском вражеских танков, гаубиц и ракет ПВО. «У самой пехоты сейчас опыта в достатке, но входящим в Корпус морской пехоты артиллерии и силам авиационной поддержки нужно принаравливаться к более суровой обстановке, – говорит Данниган, писатель и консультант при Пентагоне. – Командование и штабы должны отрабатывать действия, характерные для напряженных современных боевых условий».

Старая закладка

Штабеля автомобильных шин, морские контейнеры и брустверы из мешков с грунтом условно изображают вражеские бункеры, танки Т-72 и бронемашин типа БМП. Учения типа ПХ проигрываются здесь всего во второй раз. И нет ничего удивительного в том, что 800 морских пехотинцев из «3/3» готовятся к боевым действиям в Тихоокеанском регионе, где нарастает напряженность между США и хорошо вооруженными армиями Северной Кореи и Китая.

Концепция экспедиционных войск меняется, так как на вооружение морской пехоты поступают новые виды военной техники, в особенности авиационной. Но все эти новации укладываются в русло

классической доктрины. «Залог успеха в правильном сочетании маневра с огневой поддержкой», – говорит инструктор, майор Эндрю Фэннинг (мы вместе смотрим с вершины пологого хребта на то, что делается в четырех километрах от нас в зоне GP-13). Фэннинг командует группой, которая оценивает эффективность наземных боевых действий подразделения «3/3».

Вот в сторону GP-13 несется реактивный истребитель F/A-18. У него под крыльями тысячефунтовые бомбы, способные превратить грозный T-72 в груды дымящегося металла. Однако у самолета нет аппаратуры прицеливания – оптических датчиков, позволяющих пилоту видеть землю с больших высот в любое время суток. При этом расположенная неподалеку группа огневой поддержки предпочитает не задействовать лазерную подсветку цели. Разумеется, инструкторы укажут на этот недосмотр при разборе боевых действий. Ближняя поддержка авиации (CAS) хороша лишь в том случае, когда бомбы ложатся в цель.

Подразделение «3/3» выбирает самое древнее решение, известное еще по опыту Первой мировой войны: расчет гаубицы заряжает в орудие сигнальный снаряд и ставит запал на тот момент, когда снаряд уже упадет на землю. Снаряд уносится в сторону GP-13 и там вспыхивает. Его яркий свет и дымовой шлейф служат хорошим указателем для F/A-18. Самолет сбрасывает боеприпас, когда до цели остается пять морских миль. Бомба уже рассекает воздух, и лишь тогда наземные силы примечают несущийся истребитель. В высоте он выглядит бледной звездочкой, почти привидением. Огненный взрыв и кучерявые клубы черного дыма возвещают о том, что бомба наконец достигла цели.

Отряд снайперов-разведчиков, расположившийся на соседнем хребте, передает по радиации: уничтожен один танк T-72. Вскоре воздух наполняют рев двигателей и скрежет гусениц – вперед выдвигаются танки M1A1, и вот уже территория GP-13 оказывается в пределах досягаемости их орудий. Скоро в бой вступят морпехи, доставленные к передовой на бронемашинах.

Морская пехота становится легче

В некоторых отношениях армию США можно считать самой обстрелянной в мире, самой проверенной в боевых условиях. «Предполагается, что каждый морпех должен быть хорошим стрелком, и суровые бои в Ираке и Афганистане способствуют совершенствованию этого мастерства, – говорит Майкл О’Ханлон, директор отдела исследований международной политики в вашингтонском Институте Брукинга, – но сейчас нужно обратить внимание на взаимодействие разных видов вооруженных сил на поле боя».

То, как за последнее десятилетие изменилась тактика морпехов, можно продемонстрировать на примере использования бронемашин. В Ираке и Афганистане партизаны устанавливали придорожные мины, на которых регулярно подрывались легкие американские «хаммеры». Пентагон потратил \$45млрд на машины, не боящиеся мин и защищенные от нападений из засады (MRAP). Теперь, когда афганская война худо-бедно ковыляет к завершению, нужда в машинах типа MRAP постепенно сойдет на нет.

Те их функции, которые еще недавно были так необходимы, станут обузой: эти машины не влезают ни в десантные суда, ни в вертолеты. Морская пехота отказывается от таких машин, и на полигоне 29 Palms из нынешних 185 MRAP останется только 24. Этот факт мы узнали от подполковника Тима Силковски, заместителя командира полигона по обеспечению тренировок.

Чиновники в Вашингтоне, шокированные суммами, в которые обошлись кампании в Ираке и Афганистане, теперь с большим доверием относятся к стилю ведения боевых действий, характерному для морской пехоты. Адмирал ВМФ в отставке Гэри Рафхэд и аналитик Кори Шейк подытожили обретенный опыт в докладе от 2013 года, составленном по заказу института Брукинга: «На театры военных действий мы отныне будем посылать меньшие силы, но ожидаем, что эти силы смогут прибыть туда значительно быстрее». Морпехи должны первыми оказываться на поле боя и «купить время для прибытия основных сил», – говорит генерал-майор Кеннет Маккензи-младший, бывший командир морского экспедиционного корпуса в Ираке и Афганистане.

Без битв за пляж

С появлением новых видов оружия экспедиционная доктрина получает второе дыхание. И во Второй мировой, и в Корее морская пехота захватывала приморские пляжи, а потом использовала их для нанесения ударов по объектам внутри материка. Новая тактика «корабль–берег» подразумевает, что такие цели будут атаковаться в один этап. «Мы сразу будем внедряться на тех участках, где нет противника, – говорит Маккензи, – либо же подавлять часть его обороны и, не мешкая, прорываться в глубь территории».

Скоро должен появиться еще один участник игры, который обещает изменить ее правила. F-35B Lightning II, многоцелевой реактивный самолет, сможет обеспечивать такое же прикрытие с воздуха, как и F/A-18, но ему не потребуются ни хорошо оборудованные взлетные полосы, ни палубы авианосцев. Талибан постоянно угрожал авиабазам в Афганистане, используя для этого пилотов-камикадзе или минометы, но противник, вооруженный более серьезной техникой, способен разрушить их с расстояния в тысячи километров. Поскольку F-35B имеет возможность вертикального взлета и посадки, крошечный пятачок побережья для него станет тайным аэродромом, а десантные корабли смогут исполнять функции авианосцев.

Первый день завершающих учений ITX подходит к концу. Морпехи прорвались далеко на северо-запад, и теперь в течение одного дня и двух ночей они должны отбивать вражеские контратаки. Полдюжины загнанных в капониры танков M1A1 и три роты морпехов в свежоотрытых окопах готовы встретить врага. Вспомогательная техника выкатилась вперед, чтобы создавать оборонительные насыпи.

Пехота приходит последней

К утру последнего дня учений морпехи из «3/3» вымотаны донельзя. Их командировка в пустыне длится уже больше двух недель. Немытые, они ложатся спать по машинам, на раскладушках или просто в траншеях. Сон прерывается вражескими атаками, на которые бойцы отвечают очередями транссирующих пуль, возбужденными переговорами по радиации, сигнальными ракетами и разрывами снарядов. На рассвете танковые экипажи и две роты морпехов грузятся в броневики LAV, чтобы окончательно выбить противника из Gays Pass. До целей атаки – GP-3, GP-2 и GP-9 – всего-то 6 км. На горизонте темно от черного дыма, поднятого артиллерией и авиацией.

По радиации сообщают о результатах обстрела GP-9: все БМП уничтожены, пехота рассеяна, целым остался только один танк T-72. Сейчас, когда противник пытается оправиться от шока, настало

лучшее время для наступления. По рации командиры рот испрашивают разрешения захватить позиции противника, невзирая на присутствие танка Т-72.

Однако комбат подполковник Томас Вуд решает сначала полностью подавить сопротивление на GP-9, а потом уже начинать движение. Штурмовые силы «маринуются» еще целый час, в то время как артиллерия и авиация заканчивают свою работу. Наконец и танки M1A1 получают команду выйти на позиции, но едва они трогаются, как сразу же попадают под огонь со стороны противотанковых расчетов противника.

В то время как вся огневая мощь была сконцентрирована на позиции GP-9, на другой позиции воображаемые защитники вылезли из убежищ и приготовили к запуску противотанковые ракеты. Морпехи снова выжидают, пока вражеских ракетчиков не уничтожат или хотя бы не подавят силами артиллерии. «Они двинулись вперед, не подавив противника, — говорит капитан Пат О'Ши, один из инструкторов, прикрепленный к танкистам. — Есть старое изречение: стрельба без маневра — это трата боезапаса, а маневр без стрельбы — это просто самоубийство».

Новый артобстрел противотанковых сил закончен, и комбат готов выпустить своих морпехов на позицию GP-9. Впереди идут танки и броневики, а вплотную за ними — броневомобиль, на котором едет О'Ши. Половина бронемашин тормозит и расстреливает цели из 25-миллиметровых пулеметов, в то время как остальные заходят с другого направления. Пулеметная стрельба прекращается, и тут же останавливается головная машина LAV. Распахивается задний люк, из машины высыпает пехота. И на этом этапе заканчиваются все технические изыски и хитрости современной войны — по жаркой пустыне бегут вооруженные мужчины, и их ботинки выбивают из земли клубы пыли.

Автор: Джо Паппалардо

Источник: [Популярная механика](#) [460] 08.2013

Язык: [русский](#) [3]

Дата: [август 2013](#) [4]

Теги: [Аналитика](#) [14]

[Вооружения и военная техника](#) [6]

Раздел: [НАТО](#) [8]

[США](#) [9]

Проблематика: [Проблематика](#) [10]

[Военно-техническая](#) [11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

69 просмотров

[Россия может принять на вооружение зенитную систему С-500 в 2017 году](#) [461]

Опубликовано 30.08.2013 22:04 пользователем lu2k1



Новейшие комплексы планируется задействовать в составе Войск воздушно-космической обороны (ВКО), при этом они будут охватывать всю российскую территорию.

Перспективная зенитная ракетная система С-500 может быть принята на вооружение в 2017 году, сообщил РИА Новости в пятницу высокопоставленный источник в Минобороны РФ.

"Перспективная зенитная ракетная система С-500 находится в стадии разработки. Планируется принять на вооружение в 2017 году", — сказал источник.

Он напомнил, что С-500 будет способна уничтожать цели даже в космосе.

При этом около года назад сообщалось, что первый комплект С-500 Вооруженные силы России могут получить для опытной эксплуатации в 2013 году.

Прошлый начальник Генштаба генерал армии Николай Макаров отмечал, что С-500 будут создаваться на двух новых заводах "Алмаз-Антей" — их планируется построить в течение двух лет.

Источник: [РИА Новости](#) ^[462] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: 

Средняя оценка: 10 (1 vote)

82 просмотра

Поставку истребителей ПАК ФА в войска отложили на год ^[463]

Опубликовано 30.08.2013 22:10 пользователем lu2k3



Перспективный истребитель Т-50 (ПАК ФА) будет поставляться в ВВС России с 2017 года. Об этом, как сообщает РИА Новости, на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском заявил главком ВВС России генерал-лейтенант [Виктор Бондарев](#) ^[464]. Ранее в руководстве Министерства обороны России сначала заявляли, что Т-50 будет серийно поставляться в войска с 2015 года, а затем этот срок был сдвинут на 2016 год.

«Я думаю, что самолет до 2017 года мы доведем, и может быть даже раньше. Если все пойдет нормально, то программа испытаний, возможно, будет сокращена, но с 2017 года мы планируем закупать эти самолеты и поставлять их в наши военно-воздушные части», — заявил Бондарев, отметив, что ВВС получают новый самолет для испытаний уже в конце 2013 года. Главком также добавил, что все испытания по системам вооружения перспективного истребителя уже проведены.

В настоящее время в программе летных испытаний принимают участие четыре летных образца Т-50. В ближайшее время к ним должен присоединиться пятый самолет. К настоящему времени Министерство обороны России заказало 60 таких истребителей. При этом потребность ВВС России в новых боевых самолетах типа Т-50 оценивается в 150-200 единиц.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[465] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: 

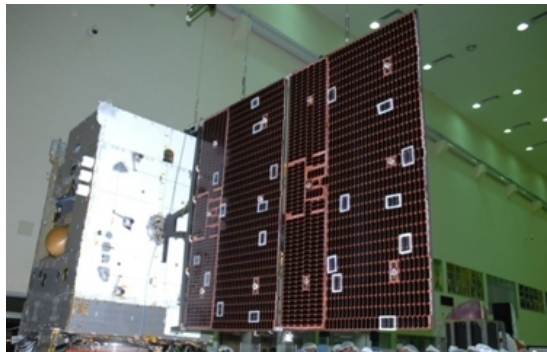
Голосов еще нет

Ссылки:

[Бондарев Виктор Николаевич](#) ^[464]

49 просмотров

Индия запустила первый военный спутник ^[466]



Индийская организация космических исследований (ISRO) объявила об успешном выводе на орбиту военного спутника GSAT-7, предназначенного для повышения обороноспособности ВМС страны. Это первый в истории индийский спутник, который будет использоваться только в военных целях

Запуск спутника весом в 2,5 тонны состоялся рано утром в пятницу с космодрома Куру во Французской Гвиане и транслировался в прямом эфире по государственному телеканалу Doordarshan.

4 сентября аппарат для обеспечения многодиапазонной спутниковой связи займет положенное место на геостационарной орбите и начнет функционировать.

На сегодня Индия является крупной космической державой, имея в своем распоряжении десятки коммуникационных и метеорологических спутников. Страна также осуществила лунную миссию «Чандраян-1» и сообщила о планах запуска беспилотного аппарата к Марсу.

По сообщению [ISRO](#) ^[467]

Источник: [Популярная механика](#) ^[468] 30.08.13

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Азия](#) ^[31]

[Южная Азия](#) ^[35]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

52 просмотра

[Россия и ЮАР договорились о расширенном обслуживании вертолетов](#) ^[469]

Опубликовано 30.08.2013 22:32 пользователем lu2k3



Госкорпорация «Ростех» и южноафриканская компания Denel на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском подписали меморандум о взаимопонимании, который позволит расширить функции созданного ранее в ЮАР центра технического обслуживания российских вертолетов. Как сообщает Jane's, совместное предприятие сможет теперь обслуживать и военные вертолеты.

Базовое соглашение об обслуживании многоцелевых вертолетов типа Ми-8 и Ми-17 было подписано в сентябре 2012 года. По этому контракту в конце марта 2013 года в ЮАР был создан совместный центр технического обслуживания вертолетной техники, используемой гражданскими компаниями. Новый меморандум дополнит возможности центра обслуживанием, ремонтом и модернизацией систем вооружения боевых машин. Кроме того, стороны смогут обмениваться технологиями.

В октябре 2012 года сообщалось, что холдинг «Вертолеты России» приступил к созданию глобальной сети послепродажного технического обслуживания вертолетов. Таким образом планируется увеличить доходы холдинга от сервисного обслуживания и модернизации машин, а также подорвать рынок контрафактных запчастей для военной техники российского производства.

В настоящее время 80 стран мира используют около 4,5 тысячи вертолетов Ми-8/17, произведенных в СССР и России. Парк вертолетов такого типа, находящихся на вооружении африканских стран, а также в эксплуатации их гражданских компаний, оценивается в 600 единиц.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[470] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Азия](#) ^[31]

[Южная Азия](#) ^[35]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

46 просмотров

ПАК ДА вооружится гиперзвуковыми ракетами ^[471]

Опубликовано 30.08.2013 23:10 пользователем lu2k3



Российский перспективный авиационный комплекс дальней авиации (ПАК ДА) будет оснащен гиперзвуковым оружием, сообщает РИА Новости со ссылкой на источник в Министерстве обороны России. Собеседник агентства также отметил, что военное ведомство уже выбрало проект перспективного самолета, который планируется сделать дозвуковым. Он будет оснащен и другими видами высокоточного вооружения.

Между тем, в кулуарах авиасалона МАКС-2013 корреспонденту «Ленты.ру» рассказали, что Министерство обороны России пока не определилось с проектом перспективного самолета. По этой причине работы по проекту продвигаются медленно. Создание бомбардировщика, вероятно, будет завершено в период после 2020 года.

Ранее генеральный директор корпорации «Тактическое ракетное вооружение» [Борис Обносов](#) ^[390] заявил, что в России уже создана гиперзвуковая ракета, способная летать со скоростью более 4,5 Маха (около 5,2 тысячи километров в час). При этом Обносов уточнил, что ракета пока способна летать лишь на протяжении нескольких секунд. Для создания же гиперзвукового боеприпаса требуется добиться устойчивого длительного полета на гиперзвуке.

В июле 2013 года сообщалось, что разработка перспективного бомбардировщика ПАК ДА начнется в России в 2014 году. По словам начальника Генерального штаба Вооруженных сил России генерала армии [Валерия Герасимова](#) ^[472], в перспективе новый самолет заменит устаревшие Ту-95МС и Ту-160. Ожидается, что перспективный стратегический бомбардировщик будет построен по схеме «летающего крыла».

Источник: [Lenta.ru](#) ^[473] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

Ссылки:

[Обносов Борис Викторович](#) ^[390]

[Герасимов Валерий Васильевич](#) ^[472]

39 просмотров

«МиГ» займется техническим обслуживанием словацких МиГ-29 МиГ-29 ВВС Словакии ^[474]

Опубликовано 30.08.2013 23:27 пользователем lu2k3



Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» на авиасалоне МАКС-2013 в подмосковном Жуковском подписала контракты на техническое обслуживание и доработку истребителей МиГ-29 ВВС Словакии. Об этом говорится в пресс-релизе РСК «МиГ», поступившем в редакцию «Ленты.ру». Стоимость заключенного соглашения и предусмотренное им количество авиационной техники не уточняются.

Первое соглашение предусматривает ремонт и доработку радиолокационных систем истребителей МиГ-29, стоящих на вооружении ВВС Словакии. Второе — проведение контрольно-восстановительных работ на авиационной технике. По словам генерального директора РСК «МиГ» Сергея Короткова, после исполнения этих контрактов эксплуатационные характеристики боевых самолетов значительно улучшатся.



По данным Flightglobal MiliCAS, на вооружении ВВС Словакии в настоящее время стоят 12 истребителей МиГ-29. В настоящее время полеты способны выполнять только восемь самолетов, а остальные четыре находятся на хранении. Ранее сообщалось, что на поддержание истребителей МиГ-29 в полетопригодном состоянии требует около 70 процентов оборонного бюджета Словакии. По данным Стокгольмского института исследования проблем мира, в 2012 году военные расходы страны составили 1,03 миллиарда долларов.

Источник: [Lenta.ru](#) ^[475] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Европа](#) ^[15]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

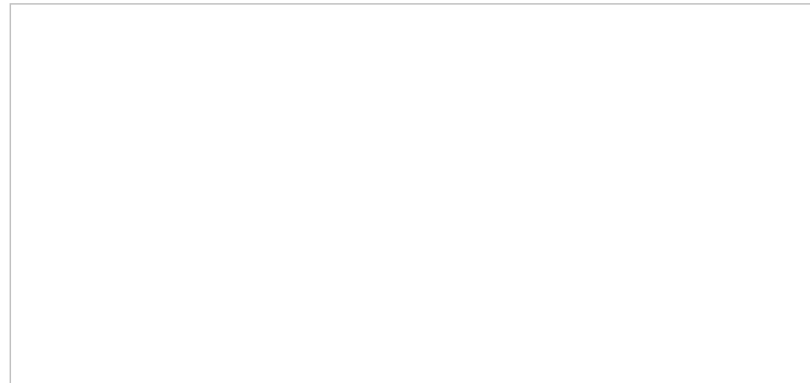
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

34 просмотра

Генерал Воздушных сил Украины высоко оценил Як-130 ^[476]

Опубликовано 31.08.2013 09:54 пользователем lu2k1



В рамках работы авиасалона «МАКС-2013» начальник Управления подготовки и применения авиации - заместитель начальника авиации Воздушных сил ВС Украины генерал-майор Игорь Черепенько совершил ознакомительный полет на учебно-боевом самолете нового поколения Як-130, серийно выпускаемым ОАО «Корпорация «Иркут», сообщает пресс-служба корпорации.

В ходе полета экипаж в составе генерала Игоря Черепенько и шеф-пилота ОАО «ОКБ им. А.С.Яковлева», Героя России Романа Таскаева выполнил комплекс фигур высшего пилотажа, демонстрирующих уникальные возможности Як-130.

После полета генерал Игорь Черепенько заявил: «Я убедился, что летно-технические и пилотажные характеристики Як-130 соответствуют заявленным. Самолет устойчив на всех режимах и парирует ошибки неподготовленных летчиков».

Генерал-майор Черепенько сообщил, что Воздушные силы Украины в ближайшие годы выберут новый боевой самолет и соответствующую ему по возможностям учебно-боевую машину. «В этой связи важно, что Як-130 позволяет обучать летчиков любых истребителей 4 и 5-го поколений», - заявил он.

Игорь Черепенько отметил, что на самолете Як-130 установлены двигатели, разработанные известным украинским предприятием «Мотор Січ». По словам генерала, в производственной программе по новому учебно-тренировочному самолету должна участвовать авиационная промышленность Украины.

Источник: [Военно-промышленный курьер](#) ^[477] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]
Дата: [август 2013](#) ^[4]
Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооружения и военная техника](#) ^[6]
Раздел: [Россия](#) ^[20]
[СНГ](#) ^[149]
Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-техническая](#) ^[11]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

93 просмотра

Алексей Подберезкин: «Американские базы вполне уязвимы для сирийских войск» ^[478]

Опубликовано 31.08.2013 13:43 пользователем DSalyukov



Пентагон заявил, что готов к операции в Сирии и без поддержки Совбеза ООН. Однако Конгресс США потребовал от Обамы разъяснений - чего он хочет добиться обстрелом сирийской территории? О реальном раскладе сил в преддверии удара по Сирии нашей Компании рассказал директор Центра военно-политических исследований МГИМО [Алексей Подберезкин](#) ^[479].

«Конгресс совершенно справедливо сомневается, потому что у этой проблемы - войны против Сирии - очень много неизвестных. Могу перечислить. Во-первых, у Сирии достаточно сильная система противовоздушной обороны, еще основанная на советских прежних системах, но тем не менее достаточно современная. Во-вторых, американцы не смогли сконцентрировать пока ударных своих сил много - примерно по оценкам до 400 крылатых ракет. Опыт предыдущих таких налетов показывал, что там речь должна идти о тысячах!

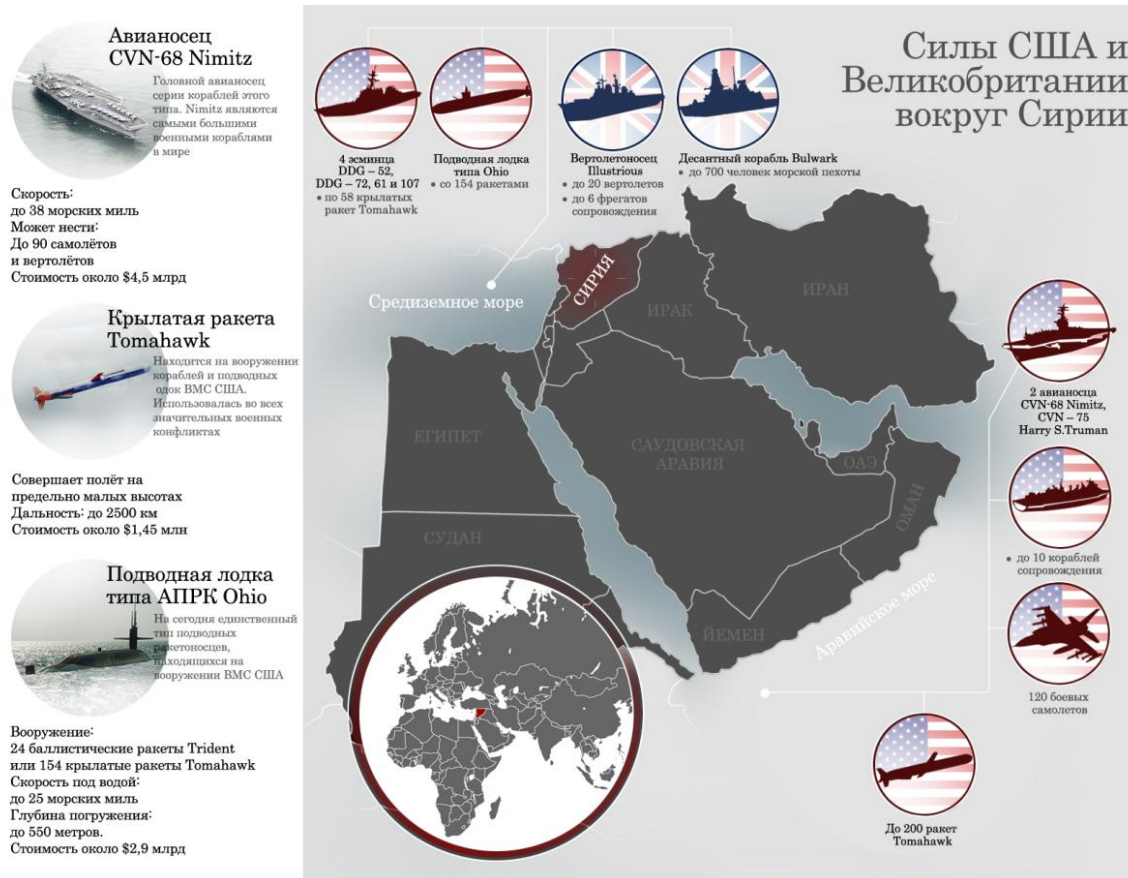
В-третьих - самое главное - это прямое нарушение Устава ООН. Совбез не давал такой санкции США. В-четвертых, американцы сами боятся того, как этот конфликт будет развиваться. Какую позицию займет Иран, например? Вот на секундочку давайте представим себе, что Иран перекроет территориальные воды, Ормузский пролив - и поставки нефти каким образом будут проходить? А если Иран - эта в военном отношении достаточно мощная держава, связанная договором о совместной безопасности с Сирией - займет более решительную позицию? И нанесет удар по Израилю или по Катару или по Саудовской Аравии? Может быть все, что угодно.

Конечно, превосходство американцев и англичан очевидно. Но то, что англичане, американцы стали отыгрывать назад - это ясно. Также ясно, что они не хотят расползания конфликта. Они хотят ограничить его какими-то рамками. Вообще, я считаю, что американцы затеяли очень опасную игру. И есть такая конспирологическая версия, что это придумали правые, в том числе в США, чтобы подставить Обаму. Очень хороший ход! Обама влезет в эту кашу, а потом он окажется в ситуации Джонсона, который должен был убежать из Вьетнама. И я полагаю, что у этой версии есть основания.

- С другой стороны, Обама заявил, что готов к сотрудничеству с Россией по сирийскому вопросу. Как он видит себе сотрудничество с Россией, учитывая разные позиции и тот факт, что накануне была отменена двусторонняя встреча по сирийской проблеме?

- Я думаю, что сотрудничества с Россией не избежать. Во-первых, там наши специалисты и мы, конечно, их в беде не оставим. И игнорировать этот факт никто не позволит. Во-вторых, от России зависит очень многое с точки зрения военно-технической безопасности. Ведь Асад два года продержался со своей армией.

Это не случай с Ливией - это надо подчеркнуть. Сирийская армия не развалилась и не продась. Сирия заботилась о своей безопасности в отличие от Каддафи, который положился на безопасность, гарантированную ему Францией и США, и последние 10 лет не занимался модернизацией своей системы ПВО. Это совсем другая история. А потом я не очень уверен, что ПВО может только защищаться. Ведь есть и ракеты, которые могут понаделать дел в радиусе 100-150 километров!



- В случае если США решатся на военную операцию против Сирии, как будут развиваться отношения между Россией и США? Возможен ли второй Карибский кризис после этого?

- Я не думаю, что будет второй Карибский кризис, потому что ситуация, конечно, уже другая. И никто не хочет идти до конца - ни Россия, ни Соединенные Штаты, на самом деле. США и Обама для себя ограничили уже сейчас точечные цели. Он сам боится, что власть выйдет из-под контроля Асада, что руководство Сирии потеряет контроль. И это дело приобретет неуправляемый характер. И он правильно боится! Потому что американцы - да, неуязвимые с точки зрения нападения сирийских войск. Но их базы-то вполне даже уязвимы. Их войска в Персидском заливе, в Кувейте, в Саудовской Аравии. Кто может исключить, скажем, ответный удар сирийских самолетов по Кувейту, по Катару, по Саудовской Аравии?

- То есть военная операция в Сирии, на ваш взгляд, уже не так очевидна?

- Нет. Сейчас, на мой взгляд, обсуждаются сценарии ограниченного наказания, точечного наказания Асада с тем, чтобы не изменить радикально соотношения сил, но с тем, чтобы его подправить в пользу оппозиции. Вот зачем этот хаос нужен американцам, честно вам скажу, мне до сих пор неясно. Кстати, об этом недавно Лавров говорил и очень точно: зачем, никто не может понять, но зачем-то ведь нужно!

- То есть все-таки точечная операция, на ваш взгляд, состоится. Вопрос только времени.

- Я бы сказал так: возможно. Она будет антизаконна, потому что не только Россия, но и Китай – члены постоянного Совбеза - будут против. А Совбез на это санкцию не даст. А те действия, которые там могут предпринять Великобритания и США, будут выходить за рамки, скажем так, представления о нападении на Асада. Они могут ведь так предположить, в таком виде: да, мы знаем, что Асад не участвовал в использовании химического оружия, но там какой-то полевой командир принял самостоятельное решение, и поэтому мы его накажем. И поэтому мы там уничтожим энное количество

объектов. Но сейчас высокоточное оружие способно уничтожать не только военные объекты, но и политические центры, административные центры. Это было видно в Югославии, в Ираке, в Ливии. А где граница локального применения оружия, мы не знаем. Я абсолютно убежден, что Асад не применял химическое оружие. Его командиры даже не применяли его, потому что это очень трудно локализовать и, самое главное, это политически очень опасно, что мы сейчас и наблюдаем. Но повод можно придумать любой.

Источник: [Голос России](#) ^[480], 29.08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Аналитика](#) ^[14]

Раздел: [Арабский мир](#) ^[70]
[Геополитика](#) ^[7]

Проблематика: [Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи:

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Средняя оценка: 10 (всего 2 голос.)

187 просмотров

Военный комитет ОДКБ обсудил вопросы развития системы управления Войсками (Коллективными силами) Организации Договора о коллективной безопасности ^[481]

Опубликовано 31.08.2013 19:09 пользователем lu2k3

23 августа с.г. в Москве на базе Объединенного штаба Организации Договора о коллективной безопасности под председательством начальника Главного штаба Вооруженных Сил – первого заместителя Министра обороны Кыргызской Республики полковника Ильязбека Субанкулова прошло очередное заседание Военного комитета, созданного при Совете министров обороны государств-членов ОДКБ. В заседании принял участие Генеральный секретарь Организации Николай Бордюжа.

Данное заседание состоялось в преддверии сессии Совета коллективной безопасности ОДКБ, намеченной на сентябрь текущего года в Сочи. В ходе заседания начальники генеральных (Главного) штабов вооруженных сил Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации и Республики Таджикистан обсудили состояние и развитие военно-политической обстановки в Центральноазиатском регионе коллективной безопасности, вызовы и угрозы военной безопасности в данном регионе, вопросы совершенствования военной составляющей Организации, а также подготовку к предстоящему заседанию уставных органов ОДКБ.

Особое внимание на заседании Военного комитета было уделено вопросам развития системы управления Войсками (Коллективными силами) ОДКБ, формирования и функционирования командования КСОР, а также и совершенствования деятельности Объединенного штаба ОДКБ. С соответствующей информацией выступил начальник Объединенного штаба ОДКБ генерал-лейтенант [Александр Студеникин](#) ^[482].

Проведенное сегодня заседание Военного комитета является уже третьим в 2013 году. Созданный координационный механизм позволяет начальникам генеральных (Главного) штабов вооруженных сил государств-членов ОДКБ оперативно обмениваться мнениями и определять пути решения возникающих проблем, оказывающих влияние на дальнейшее развитие и углубление военного сотрудничества в рамках Организации.

Источник: [ОДКБ](#) ^[483] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]
[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [Россия](#) ^[20]
[Азия](#) ^[31]
[Центральная Азия](#) ^[328]
[Передняя Азия](#) ^[69]
[СНГ](#) ^[149]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]
[Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи:

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

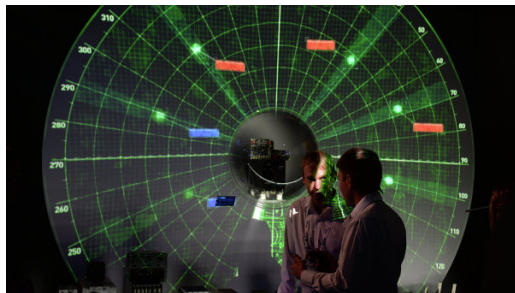
Голосов еще нет

Ссылки: [Студеникин Александр Игоревич](#) ^[482]

44 просмотра

ПАК ДА сможет заменить сразу три типа самолетов Дальней авиации России ^[484]

Опубликовано 31.08.2013 19:18 пользователем lu2k3



Главком ВВС генерал-лейтенант [Виктор Бондарев](#) ^[464] подтвердил появившуюся ранее неофициальную информацию, что ПАК ДА получил гиперзвуковое оружие.

Новый дальний бомбардировщик, который должен начать поступать в ВВС РФ с 2020 года, будет решать задачи, которыми сейчас заняты сразу три типа самолетов Дальней авиации, сообщил главком ВВС генерал-лейтенант Виктор Бондарев.

"Все задачи, которые решают Ту-160, Ту-95МС и Ту-22, он будет выполнять в полном объеме. Задачи по гиперзвуку будет решать то вооружение, которое он получит", — сказал главком в пятницу на пресс-конференции в ходе МАКС-2013.

Таким образом, он подтвердил появившуюся ранее неофициальную информацию, что ПАК ДА получил гиперзвуковое оружие.

На днях стало известно о создании в России гиперзвуковой ракеты, которая, однако, пока летает только секунды. Идет ее доработка.

Согласно словам генерала, защищен аванпроект нового бомбардировщика: "Он будет дозвуковым".

Стоящие сейчас на вооружении самолеты Дальней авиации могут служить до 2028 — 2030 годов, отметил главком.

Автор: [Алексей Филиппов](#)

Источник: [РИА Новости](#) ^[485] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

Ссылки:

[Бондарев Виктор Николаевич](#) ^[464]

47 просмотров

Новейшая зенитная система С-500 поступит в ВВС РФ не позже 2018 года ^[486]

Опубликовано 31.08.2013 19:23 пользователем lu2k3



Ранее высокопоставленный источник в Минобороны заявил РИА Новости, что С-500 могут принять на вооружение уже в 2017 году.

Перспективная зенитная ракетная система С-500 поступит в войска не позже 2018 года, сообщил журналистам в пятницу главком ВВС России генерал-лейтенант [Виктор Бондарев](#) ^[464].

Ранее высокопоставленный источник в Минобороны заявил РИА Новости, что С-500 могут принять на вооружение уже в 2017 году.

"Уже сегодня можно сказать, что система получится. Она будет способна обеспечить работу и по баллистическим, и по аэродинамическим целям. Дальность у нее будет прекрасная — порядка 500 километров", — сказал генерал Бондарев.

По его словам, "система С-500 будет готова в те сроки, которые были ранее указаны. С января 2018 года будем ее получать. Если это будет раньше — честь и хвала промышленности".

Автор: [Виталий Белоусов](#)

Источник: [РИА Новости](#) ^[487] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-техническая](#) ^[11]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[Бондарев Виктор Николаевич](#) ^[464]

53 просмотра

Франция - последний союзник США по Сирии ("Slate.fr", Франция) ^[488]

Опубликовано 31.08.2013 20:06 пользователем lu2k3



Палата общин британского парламента проголосовала против вмешательства в Сирии, отклонив тем самым соответствующее предложение правительства от 29 августа. Таким образом, у США остается всего один союзник в вероятной кампании против режима Башара Асада: Франция.

Что касается возможности переступить через решение парламента, премьер-министр Великобритании Дэвид Кэмерон заявил следующее: «Я искренне верю в необходимость жесткого ответа на применение химического оружия, но я уважаю волю Палаты общин. Сейчас нет сомнений, что британский парламента выступает против участия Великобритании в военных действиях, что отражает мнение британского народа. Я понимаю это, и правительство будет действовать соответственно».

Представители администрации Обамы сообщили The New York Times, что президент США готов нанести авиаудары даже без поддержки союзников, однако отказ Великобритании все равно имеет большое значение. Как отметил Спенсер Акерман (Spencer Ackerman) на страницах The Guardian, вмешательство в Сирии может стать первой крупной военной операцией США без британской поддержки за последние два десятка лет.

Совет безопасности ООН наций не даст согласия на боевые действия, тогда как руководство НАТО, считает, что роль организации сведется к «политическим заявлениям и что к ней не будут обращаться за военной поддержкой» (некоторые члены альянса уже открыто заявили о несогласии на применение силы). Премьер-министр Австралии Кевин Радд (Kevin Rudd), по всей видимости, поддерживает вмешательство, однако его страна вряд ли может сыграть какую-либо значимую роль с учетом приближающихся выборов.

В результате главным союзником США в возможной операции становится Франция. «Армия готова выполнить распоряжения и решения президента Республики, когда тот посчитает нужным их принять», - заявил в четверг министр обороны Жан-Ив Ле Дриан (Jean-Yves Le Drian). Франсуа Олланд в свою очередь подтвердил в интервью Le Monde, что Франция готова осуществить «наказание подходящими средствами». В отличие от британского коллеги, французскому лидеру не требуется одобрение парламента на проведение военной операции в том случае, если ее продолжительность не превышает четыре месяца.

Многое изменилось с 2003 года, когда Франция Жака Ширака вывела из себя Америку Буша-младшего своим несогласием с войной в Ираке. Конгресс США в тот момент даже переименовал картофель-фри в столовой из French Fries во Freedom Fries. Сегодня же в администрации Обамы, по всей видимости, царят совсем иные настроения.

Источник: [ИНОСМИ](#) ^[489] 08.2013

Оригинал публикации: [Syrie: la France, dernier allié des Etats-Unis](#) ^[490]

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооруженные силы](#) ^[19]

Раздел: [НАТО](#) ^[8]

[США](#) ^[9]

[Европа](#) ^[15]

[Арабский мир](#) ^[70]

[Ближний Восток](#) ^[41]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

Обама: Совбез ООН "не способен" принять меры в отношении Сирии [491]

Опубликовано 31.08.2013 20:07 пользователем lu2k3



Президент США Барак Обама заявил в пятницу о "неспособности" Совбеза ООН принять меры в отношении Сирии, где, предположительно, применялось химоружие, передает агентство Рейтер со ссылкой на заявление Обамы.

"То, что мы до сих пор видели — неспособность Совбеза продвинуться вперед (по вопросу о реакции на предполагаемое использование химоружия) перед лицом очевидного нарушения международных норм, по крайней мере сейчас", — цитирует агентство слова из пятничного выступления Обамы.

По словам президента США, бездействие в этой ситуации будет означать бессмысленность международных норм. Обама также отметил, что Вашингтон предпочел бы найти согласованное с другими странами решение по Сирии.

Обама назвал неприемлемым применение химического оружия против женщин и детей в Сирии и заявил, что предполагаемое использование такого оружия сирийскими властями представляет угрозу национальной безопасности США и их союзникам на Ближнем Востоке.

Очередное обострение ситуации в Сирии произошло 21 августа, когда ряд СМИ сообщили о масштабном применении войсками правительства химического оружия в окрестностях Дамаска. Сирийские власти отвергли обвинения, а коалиция национальной оппозиции Сирии утверждает, что число жертв составляет около 1,3 тысячи человек. После этого на Западе открыто заговорили о возможном вмешательстве в сирийский конфликт.

Источник: ИноСМИ [492] 08.2013

Оригинал публикации: www.ria.ru [493]

Язык: русский [3]

Дата: август 2013 [4]

Теги: Новости [5]

Вооружения и военная техника [6]

Раздел: Россия [20]

США [9]

Арабский мир [70]

Ближний Восток [41]

Америка [164]

Проблематика: Проблематика [10]

Военно-техническая [11]

Политическая [36]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

45 просмотров

СМИ Скандинавии: Россия всегда права [494]

Опубликовано 31.08.2013 20:38 пользователем lu2k3



Сирийский конфликт и позиция России на международной арене в целом — центральная тема в скандинавских СМИ. Преобладает наиболее распространенное мнение, выраженное в газете Vestmanlands Läns Tidning (Швеция, 29.08) о том, что «Россия всегда не на той стороне». «После падения СССР на короткое время стало возможно конструктивное сотрудничество между Западом и Россией... Но затем Путин перешел к политике силы», — пишет газета (Vestmanlands Läns Tidning, Швеция, 29.08).

«У Москвы вообще нет совести! Русские всю войну поддерживали диктатуру [Асада] и продолжали поставлять оружие», — пишет Dagens Nyheter (Швеция, 28.08). В другой статье Dagens Nyheter предполагает, что поддерживая Асада, Путин набирает политический вес: «Как только Россия начнет голосовать в ООН вместе с США, мнение Путина всем станет безразлично» (Dagens Nyheter, Швеция, 26.08).



Газета Aftenposten (Норвегия, 30.08) пишет, что «Норвегия проявляет пассивность, предоставив Путину и Си Цзиньпину решать судьбу Сирии».

Издание Information (Дания, 30.08) утверждает, что «Российское ТВ бьет рекорды дезинформации»: «Неслучайно обзор новостей Первого канала – программа «Время» выступает под тем же названием, что и в период расцвета СССР. Контролируемое государством телевидение ежедневно поставляет предвзятую, враждебную и неверную информацию. Но сюжет, посвященный Сирии, в среду 28.09, стал таким примером искажения фактов, каких мало найдется с 1980-х годов».

Исключение составляет только норвежская газета под названием «Классовая борьба»: «Запад пытается возложить на Россию моральную ответственность... Но Россия и Китай хорошо выучили уроки Ливии, Ирана и Югославии» (Klassekampen, Норвегия, 30.08).

Обозреватель газеты Dagbladet (Норвегия, 30.08) тоже считает, что неуступчивость в сирийском вопросе обусловлена тем, что «в России скрупулезно подсчитывают свои геополитические поражения» – Косово и Сербия, Ирак, Ливия, расширение НАТО и «оранжевую революцию» на Украине.

Перспективы внешнего вмешательства в сирийский конфликт оцениваются сдержанно: «Трудно представить, к каким последствиям приведет вторжение США этот и без того погрязший в хаосе регион... До такой демократии, когда алавиты и сунниты хотя бы не старались перерезать друг другу горло, здесь далеко» (Dagens Nyheter, Швеция, 28.08).

Сообщения о том, что «Саудовская Аравия предлагает России тайную нефтяную сделку» по Сирии процитировали со ссылкой на The Daily Telegraph газеты Dagens Industri (Швеция, 28.08), Aftenposten (Норвегия, 28.08) и агентство RUV (Исландия, 29.08).

Положение сексуальных меньшинств хотя и не так бурно обсуждается (после завершения сезона гей-фестивалей), но все же остается одной из главных тем в отношении России. На проходившей в Пярну (Эстония) конференции стран Северного союза и Балтийского моря депутат шведского парламента Карин Острем заявила: «У Северного совета совсем не те взгляды на этот вопрос, что у России... Мы будем продолжать бить в набат, пока не увидим изменений» (Norrbottnens-Kuriren, Швеция, 28.08).

Газета Fyens Stiftstidende (Дания, 25.08) сообщает, что «Выступление против Путина привлекло рекордное число участников на копенгагенский гей-парад». По мнению Анны Либак, редактора политического еженедельника «Weekend», принятый в России закон о пропаганде гомосексуализма – «только часть общей концепции». «Путин хочет сказать свое слово в отношениях с Западом. Центр власти должен иметь собственную миссию, а Россия понимает свою миссию как попытку спасти Запад от упадка. Так что чем больше мы протестуем, тем больше они упорствуют», – говорит Анна Либак (forskning.no, Норвегия, 29.08).

Sveriges Radio (Швеция, 30.08) считает показательным тот факт, что в окончательной редакции сценария фильма о композиторе Чайковском не упоминается его нетрадиционная сексуальная ориентация – «на 1/3 фильм финансируется государством».

Телеканал TV2 рассказывает об акции, предпринятой норвежскими консерваторами и их союзниками из шведской партии умеренных: пешеходный переход перед посольством России в Осло раскрасили в цвета радуги. «Этим законом русские создали проблему самим себе!» – говорит представитель консерваторов Хайди Нордбю Лунде. (TV2 Norge, Норвегия, 28.08).

Со своей стороны, посольство России в Норвегии «предупреждает о недопустимости ЛГБТ-демонстраций во время зимней Олимпиады» (TV2 Norge, Норвегия, 28.08). Во втором за последний месяц большом интервью норвежским СМИ пресс-атташе Петр Свиринов объясняет позицию России по этому вопросу: «Надо уважать законы принимающей стороны... Ведите себя нормально, как вы это обычно делаете ... [Иначе] вас могут привлечь к суду или выслать из страны». На вопрос телеканала, считать ли пропагандой выпущенную министерством здравоохранения Норвегии брошюру о детях с нетрадиционной сексуальной ориентацией, пресс-атташе «дипломатично» ответил: «Суд решает, как применять закон» (TV2 Norge, Норвегия, 28.08).

Подготовка к Олимпиаде-2014 особенно занимает норвежские СМИ. Корреспондент газеты Aftenposten сопровождал делегацию норвежских спортсменов в Сочи при осмотре Олимпийской деревни и остался под впечатлением того, что «в России все любят Бьорндалена и биатлон» (Aftenposten, Норвегия, 28.08).

Военная угроза со стороны России – еще одна постоянная тема шведских СМИ. В интервью газете Svenska Dagbladet (Швеция, 26.08) советник Бориса Ельцина, известный шведский экономист Андерс Аслунд оптимистично смотрит на эту проблему: «Дряхлому российскому флоту не переплыть Балтику. К тому же государства Балтии – члены НАТО, а Путин НАТО уважает». Аслунд с удовольствием вспоминает время, проведенное в России: «Это были захватывающие дни открытости и хаоса!»

Источник: [ИноСМИ](#) ^[495] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Аналитика](#) ^[14]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[Европа](#) ^[15]

Проблематика: [Проблематика](#) ^[10]

[Военно-политическая](#) ^[16]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:

[Путин Владимир Владимирович](#) [383]
63 просмотра

Путин об обвинениях в адрес Дамаска: "Дурь несусветная!" [496]

Опубликовано 31.08.2013 20:59 пользователем lu2k3



Президент РФ Владимир Путин [383] считает глупостью утверждения тех, кто обвиняет правительство Сирии в применении химоружия. По его словам, "если есть доказательства, они должны быть предъявлены, если они не предъявлены, значит, их нет".

"В условиях наступления армии Сирии говорить о том, что химоружие применило сирийское правительство, - дурь несусветная", - сказал Путин во Владивостоке.

"Что касается позиции наших американских коллег, друзей, которые утверждают, что правительственные войска применили оружие массового уничтожения, в данном случае химическое оружие, и говорят, что у них есть такие доказательства, то пусть тогда они их предъявят инспекторам ООН и в Совет Безопасности. Ссылки на то, что у них такие доказательства есть, но они секретные и они никому не могут их предоставить, не выдерживают никакой критики, это просто неуважение к своим партнерам", - сказал Путин.

Президент РФ подчеркнул: "Если есть доказательства, они должны быть предъявлены, если они не предъявлены, значит, их нет. Ссылки на то, что это какие-то очередные перехваты каких-то переговоров, которые ничего не доказывают, не могут быть положены в основу принятия таких фундаментальных решений, как применение силы в отношении суверенного государства".

Путин выразил уверенность в том, что правительство Сирии не применяло химическое оружие, - это была провокация.

"Что касается данного случая - как известно, и раньше сирийское правительство обращалось к международному сообществу с просьбой проинспектировать, как они считали, применение боевиками химических средств поражения людей, но это, к сожалению, не было сделано", - сказал российский лидер.

"Сейчас же правительственные войска наступают. Поэтому я убежден, что это не более чем провокация тех, кто хочет втянуть другие страны в сирийский конфликт, и кто хочет добиться поддержки со стороны могущественных участников международной деятельности, прежде всего, Соединенных Штатов", - резюмировал глава российского государства.

По словам Путина, отказ Британии от участия в возможной операции в Сирии стало для него полной неожиданностью. Он выразил одобрение решению британского парламента.

"Решение британского парламента по Сирии для меня полная неожиданность. Оно говорит о том, что там есть люди, которые руководствуются здравым смыслом", - сказал президент РФ.

"Мы за последние годы привыкли к тому, что в западном сообществе все принимается без особых дискуссий, во всяком случае, внешне так всегда выглядело, и в соответствии с пожеланиями и позицией главного партнера, то есть США. Если на этот раз какой-то сбой произошел, то, повторяю, для меня это неожиданно, и, более того, я даже удивлен этой позицией", - добавил президент.

С другой стороны, по мнению российского лидера, это говорит о том, что даже в Великобритании, которая является основным геополитическим союзником США, есть люди, которые руководствуются национальными интересами, здравым смыслом, дорожат своим суверенитетом. Президент также отметил, что это результат анализа того, что произошло за последние годы в регионе Ближнего Востока и других странах. "Я уверен, что люди анализируют происходящие события, делают выводы и принимают собственные решения", - заключил Путин.

Глава государства напомнил американскому коллеге Бараку Обаме о том, что он является лауреатом Нобелевской премии мира.

"Я бы обратился к Обаме как к лауреату Нобелевской премии мира: прежде чем применять силу в Сирии, нужно подумать о будущих жертвах", - заявил Владимир Путин.

Он призвал вспомнить, сколько раз за последние десятилетия США были инициаторами вооруженных конфликтов в разных регионах мира. "И разве это решило хоть одну проблему?" - спросил Путин, приведя в качестве примера, в частности, Афганистан и Ирак.

"Ведь нет ни успокоения, нет демократии, к чему якобы стремились наши партнеры. Нет элементарного гражданского мира и равновесия", - констатировал президент России.

"На все это нужно посмотреть, прежде чем принять решение о нанесении ракетно-бомбовых ударов, за которыми, безусловно, последуют жертвы, в том числе среди мирного населения", - уверен Путин.

Глава РФ предложил подумать и решить вопрос без спешки, прежде чем осуществить военное вторжение в Сирию.

"Все это нас должно заставить задуматься о том, чтобы принимать такие решения без спешки. Разве в интересах США лишний раз разрушать международную систему безопасности, фундаментальные основы международного права? Разве это будет укреплять международный престиж США? Вряд ли. Мы призываем как следует подумать, прежде чем принимать решения, которые идут явно вразрез с мнением международного сообщества и разрушают всю систему безопасности", - сказал российский президент.

Он отметил, что многие эксперты заявляют о том, что акция в отношении Ирака была ошибкой. "Ну почему, если исходим из того, что это ошибка, то сейчас эти ошибки осуществляются?" - задал вопрос Путин.

Между тем, по словам главы государства, после появления обвинений в адрес сирийского правительства о применении химического оружия он еще не обсуждал ситуацию в этой стране с Обамой.

Владимир Путин уверен, что планы нанесения удара по Сирии вызваны успехами правительственных войск в этой стране и отступлением повстанцев.

Президент РФ заявил, что возможная военная операция в Сирии будет иметь цель помочь повстанцам в их борьбе с режимом Башара Асада при помощи современного вооружения.

"Сирийская правительственная армия наступает, так называемые повстанцы в сложном положении, у них нет такого вооружения, которое есть у правительственных войск, нет ни авиации, нет техники, нет современных ракетных и артиллерийских систем. Что нужно сделать для тех, кто является спонсорами этих повстанцев так называемых, и тех, кто стоит за спиной этих спонсоров? Помочь им заполнить нишу в их (повстанцев) возможностях", - сказал Путин.

Глава государства отметил, что повстанцам нельзя ни поставить оружия, ни научить их пользоваться современным вооружением. "Выход только один: самим наносить удары. Если это произойдет, это будет крайне печально", - заявил российский президент.

Путин заявил, что Россия примет участие в консолидированной выработке мер противодействия применению химического оружия в случае, если в Сирии будет доказан факт его применения.

"Что касается возможного применения любого оружия массового уничтожения, включая химическое оружие, то наша позиция является последовательной: мы категорически противники, мы осуждаем и, соответственно, если это будет доказано, примем консолидированное участие в разработке мер противодействия подобным проявлениям", - сказал российский лидер.

Президент РФ считает, что саммит "Большой двадцатки" в Петербурге мог бы стать "площадкой для обсуждения проблемы Сирии". Владимир Путин надеется на то, что в рамках саммита G20 будет возможность поговорить с главой США Бараком Обамой о ситуации в Сирии.

"Как коллеги, сказал бы, что скоро у нас состоится встреча в Санкт-Петербурге. Президент США будет там среди участников. Безусловно, у нас будет возможность в таком широком составе говорить, в том числе и по сирийской проблеме", - сказал российский лидер.

Ситуация в Сирии перешла в "критическую" фазу 21 августа, когда появилась информация о том, что правительственными войсками якобы было применено химическое оружие в ходе операций против боевиков под Дамаском. Оппозиция заявила о гибели 1,3 тысячи человек, нескольких тысячах пострадавших.

В свою очередь, политическое руководство Сирии опровергает сообщения о применении правительственными войсками химического оружия близ столицы САР.

Эксперты ООН по химическому оружию собрали материал с места предполагаемой химатаки и покинули Сирию. Группа Оке Сельстрема еще не опубликовала окончательного заключения по данному вопросу.

Западные страны, включая США и Великобританию, используя неподтвержденную информацию открыто заговорили о возможном военном вмешательстве в сирийский конфликт в обход ООН.

Президент США Барак Обама заявил, что пока не принял решения по Сирии, однако рассматривает возможность "ограниченного узконаправленного акта".

Госсекретарь США Джон Керри сообщил, что планируемый ответ США на применение химического оружия в Сирии будет ограниченным, а общее решение конфликта должно быть политическим.

Также сообщалось, что от участия в возможной интервенции в Сирию уже отказались Великобритания, Германия, Канада и ряд других стран-участниц НАТО.

Президент страны Франсуа Олланд заявил, что Франция может принять участие в военной операции в Сирии, даже несмотря на решение парламента Великобритании не участвовать в конфликте.

Источник: [Радио Голос России](#) ^[497] 08.2013

Язык: [русский](#) ^[3]

Дата: [август 2013](#) ^[4]

Теги: [Новости](#) ^[5]

[Вооружения и военная техника](#) ^[6]

Раздел: [Россия](#) ^[20]

[США](#) ^[9]

[Арабский мир](#) [70]
[Ближний Восток](#) [41]
[Америка](#) [164]

Проблематика: [Проблематика](#) [10]
[Военно-техническая](#) [11]
[Политическая](#) [36]

Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆
Голосов еще нет

Ссылки:
[Путин Владимир Владимирович](#) [383]
1 просмотр

Ростех и Denel договорились о сотрудничестве в военно-технической сфере [498]

Опубликовано 31.08.2013 21:09 пользователем lu2k3



Ростех и группа компаний Denel (ЮАР) подписали меморандум о взаимопонимании. Он предусматривает развитие сотрудничества в военно-технической сфере, в том числе путем организации совместных разработок, обмена опытом, информацией и технологиями. Свои подписи под документом поставили заместитель генерального директора Ростеха Дмитрий Шугаев и член Совета директоров Denel Ганди Бадела. Данное соглашение было подписано в присутствии постоянного секретаря – заместителя Минобороны ЮАР – Сэма Гулебе.

«Особенно приятно, что этот меморандум Ростех подписывает с одним из партнеров по блоку БРИКС, в рамках которого Корпорация готова реализовывать как двусторонние, так и многосторонние проекты, – заявил заместитель генерального директора Ростеха Дмитрий Шугаев. – Мы уже успешно сотрудничаем с одним из подразделений Denel – Denel Aviation – и уверены, что дальнейшее развитие взаимодействия пойдет только на пользу обеим сторонам. Подписанный документ открывает очень хорошие перспективы для реализации конкретных проектов на взаимовыгодных условиях в оборонной промышленности».

Меморандум предусматривает создание совместной рабочей группы, которая будет разрабатывать конкретные проекты, координировать ход их реализации и контролировать выполнение сторонами взятых на себя обязательств. Документ рассчитан на один год, срок его действия может продлеваться при обоюдном согласии сторон. В качестве основных сфер сотрудничества в нем обозначены обмен опытом, наработками, передовыми технологиями и информацией; совместная разработка, производство и модернизация систем вооружения и военной техники; продажа вооружения и военной техники, произведенных в рамках совместных программ, третьей стороне.

Начало сотрудничеству Ростеха и Denel было положено в сентябре 2012 года. Тогда на выставке в Претории крупнейший южноафриканский производитель военной техники – компания Denel Aviation, входящая в состав Denel, – подписала с «Вертолетами России», входящими в Ростех, соглашение о создании регионального сервисного центра для обслуживания российской вертолетной техники в африканском регионе. Центр был открыт в марте 2013 года в Йоханнесбурге.

На международном авиасалоне «Ле Бурже-2013» «Оборонпром» и компания Denel Aviation заключили контракт о расширении возможностей созданного в ЮАР сервисного центра по обслуживанию, ремонту и модернизации вертолетов типа Ми-8/17. Стороны договорились значительно расширить функционал сервисного центра. Он будет проводить не только комплексное техническое обслуживание, но и сложный ремонт и модернизацию вертолетов Ми-8/17 гражданского и военного назначения.

DENEL SOC LTD – крупнейшая компания оборонно-промышленного комплекса ЮАР, ключевой поставщик военной техники для сил обороны страны. Основана 1 апреля 1992 года на базе производственных подразделений корпорации Armscor. Включает в себя несколько подразделений, в том числе Denel Aviation (авиация), Denel Dynamics (вооружение и беспилотные летательные аппараты), Denel Integrated Systems Solutions (противоракетная оборона) и т.д. В компании и ее подразделениях работает почти 10 тыс. человек. Выручка в 2011-2012 финансовом году составила 425 млн долларов США, чистая прибыль за этот же период – 5 млн долларов США. На 100% принадлежит правительству ЮАР.

Источник: [Rostec](#) [499] 08.2013

Язык: [русский](#) [3]
Дата: [август 2013](#) [4]
Теги: [Новости](#) [5]
[Вооружения и военная техника](#) [6]
[Предприятия ВПК](#) [43]
Раздел: [Россия](#) [20]
Проблематика: [Военно-техническая](#) [11]
[ВПК](#) [24]
Оценка статьи: ☆☆☆☆☆☆☆

Россия поставит Камеруну вертолеты Ми-17 ^[500]

Опубликовано 31.08.2013 23:12 пользователем lu2k3



«Рособоронэкспорт» на авиасалоне МАКС-2013 подписал контракт с Министерством обороны Республики Камерун на поставку вертолетов типа Ми-17.

С российской стороны контракт подписал генеральный директор ОАО «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин ^[501], с камерунской стороны – министр обороны страны Эдгар Ален Мебе Нго́ о.

«Это первый контракт по линии военно-технического сотрудничества, заключенный между Россией и Камеруном. Для нас это новая страна и мы рассчитываем на успешное развитие начавшегося сегодня сотрудничества», - сказал Анатолий Исайкин.

Развитие военно-технического сотрудничества с африканскими государствами является одним из приоритетов в маркетинговой политике «Рособоронэкспорта». В частности, за последний год возобновлены связи с Ботсваной, Ганой и Экваториальной Гвинеей.

Начиная с 2000 года экспорт российской вертолетной техники растет уверенными темпами. В 2001 году по линии «Рособоронэкспорта» зарубежным заказчикам было поставлено всего 12 единиц, а в плане на 2013 год их уже свыше 130. Ожидается, что объем поставок вертолетной техники в текущем году, по сравнению с 2012 годом, вырастет более чем на 20%.

Источник: Rostec [502] 08.2013

Язык: русский [3]

Дата: август 2013 [4]

Теги: НОВОСТИ [5]

Вооружения и военная техника [6]

Предприятия ВПК [43]

Раздел: Россия [20]

Африка [50]

Проблематика: Проблематика [10]

Военно-техническая [11]

Оценка статті: ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Голосов еще нет

Ссылки:

Исайкин Анатолий Петрович [501]

77 просмотров

Источник: http://eurasian-defence.ru/export_main

Ссылки:

[1] <http://eurasian-defence.ru/node/24270>

[2] http://www.army-guide.com/rus/article/article_2500.html

[3] <http://eurasian-defence.ru/%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA-%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8%D1%80%D1%83%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9>

[4] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%8F/%D0%B0%D0%B2%D0%B3%D1%83%D1%81%D1%82-2013>

[5] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8>

[6] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%B2%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5>

%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%B0

[7] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/>

[8] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%BE>

[9] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D1%81%D1%88%D0%B0>

[10] <http://eurasian->

defence.ru/%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0

[11] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%B2%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE->

%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD%D

[12] <http://eurasian-defence.ru/node/24273>

[13] <http://armsofwar.ru/novosti/1987-sporv-vokrug-gibraltara-i-britanskiv-voennyy-korabl.html>

[14] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0>

[15] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B0>

%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F
[17] <http://eurasian-defence.ru/node/24274>
[18] <http://armsofwar.ru/v-centre-nimaniya/1920-rossiyskiy-soldat-buduschego.html>
[19] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%B2%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5-%D1%81%D0%B8%D0%BB%D1%8B>
[20] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F>
[21] <http://eurasian-defence.ru/node/24275>
[22] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BE%D1%82%D0%BA%D1%80%D1%8B%D1%82%D0%BE%D0%B5-%D0%B0%D0%BA%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B5-%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE-%C2%AB%D0%BE%D1%80%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D0%B0-%D1%82%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B8-%D0%B2%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BD%D0%B0%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%BE>
[23] <http://eurasian-defence.ru/node/220>
[24] <http://eurasian-defence.ru/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%B2%D0%BF%D0%BA>
[25] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%B8%D1%80%D0%B0-%D1%83%D1%87%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B2%D1%83%D0%B5%D1%82-%D0%B2-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B8-%D0%B8%D1%81%D0%BF%D1%8B%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%B0-sukhoi-superjet100>
[26] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BE%D0%B0%D0%BE-%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%B8%D1%80%D0%B0-%D0%B2%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B2%D1%8B%D0%B5-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%BE-%D1%81%D0%B2%D0%BE%D0%B8-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%B9%D1%88%D0%B8%D0%B5-%D1%80%D0%B0%D0%B7%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%BA%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%BA%D1%81-%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F>
[27] <http://eurasian-defence.ru/node/24277>
[28] <http://armsofwar.ru/novosti/russkaya-armiya/1995-piloty-smogut-videt-v-temnote-a-vertolety-osnastyat-parktronikami.html>
[29] <http://eurasian-defence.ru/node/24287>
[30] <http://www.military-informant.com/index.php/army/3414-1.html>
[31] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F>
[32] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9>
[33] <http://eurasian-defence.ru/node/24323>
[34] <http://aviapanorama.ru/>
[35] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%8E%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F>
[36] <http://eurasian-defence.ru/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F>
[37] <http://eurasian-defence.ru/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F>
[38] <http://eurasian-defence.ru/node/24324>
[39] <http://eurasian-defence.ru/node/24326>
[40] <http://www.vedomosti.ru/>
[41] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BA>
[42] <http://eurasian-defence.ru/node/24327>
[43] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%8F%D1%82%D0%B8%D1%8F-%D0%B2%D0%BF%D0%BA>
[44] <http://eurasian-defence.ru/node/24328>
[45] <http://www.kommersant.ru/ogoniok/>
[46] <http://eurasian-defence.ru/node/24334>
[47] http://http://www.army-guide.com/rus/article/article_2496.html
[48] <http://eurasian-defence.ru/node/24335>
[49] <http://lenta.ru/articles/2013/08/20/africa/>
[50] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D0%B0%D1%84%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0>
[51] <http://eurasian-defence.ru/node/24336>
[52] <http://www.pcweek.ru/idea/article/detail.php?ID=137441>
[53] <http://eurasian-defence.ru/%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D0%B7%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB/%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D0%B7%D0%B8%D0%B2>
[54] <http://eurasian-defence.ru/blogs/an2k>
[55] <http://eurasian-defence.ru/node/24338>
[56] <http://ria.ru/>
[57] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D1%8B-%D0%B8-%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D1%81%D0%BA/%D0%B2%D0%B2%D1%81>
[58] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BF%D0%B0%D0%BA-%D1%84%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%83%D1%87%D0%B8%D1%82-%C2%AB%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BB%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%82%D0%BD%D1%83%D1%8E%C2%BB-%D0%BA%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D1%83%D1%8E-%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D1%83>
[59] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BF%D0%B0%D0%BA-%D1%84%D0%B0-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B7%D0%BE%D1%88%D0%B5%D0%BB-%D0%BE%D0%B6%D0%B8%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D1%80%D0%B0%D0%B7%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D1%87%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2>
[60] <http://eurasian-defence.ru/node/24339>
[61] <http://www.ng.ru/>
[62] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B2%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5-%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%85%D0%BE%D0%B4%D1%8B-%D0%B2-%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B5-%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BA%D0%B0-%D1%81%D0%BE%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%8C>
[63] <http://eurasian-defence.ru/node/24340>
[64] <http://rostec.ru/>
[65] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D0%BF%D0%BA/%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BA%D0%B8-%D0%B2%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B9>
[66] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B9-%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%89%D0%B8%D0%B2%D0%B0%D0%B5%D1%82-%D0%B2%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%83%D1%8E-%D0%BC%D0%BE%D1%89%D1%8C>
[67] <http://eurasian-defence.ru/node/24341>
[68] <http://lenta.ru/news/2013/08/20/fateh/>

[69] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BD%D1%8F%D1%8F-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F>

[70] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B1%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BC%D0%B8%D1%80>

[71] <http://eurasian-defence.ru/node/24343>

[72] <http://www.vestikavkaza.ru/news/Iranskie-voennye-vydigayutsya-v-Antarktidu.html>

[73] <http://eurasian-defence.ru/node/24350>

[74] <http://eurasian-defence.ru/node/24213>

[75] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BE%D0%B0%D0%BE-%C2%AB%D0%BC%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BC%D0%B0%D1%88%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4-%C2%AB%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B4%C2%BB-%D0%BE%D0%B0%D0%BE-%C2%AB%D0%BC%D0%BC%D0%B7-%C2%AB%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B4%C2%BB>

[76] <http://eurasian-defence.ru/%D0%BC%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D0%B0/%D1%84%D0%BE%D1%82%D0%BE>

[77] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/innoden.jpeg>

[78] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/molodezh.jpeg>

[79] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/roboty.jpeg>

[80] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/roboty_2.jpeg

[81] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/s-300.jpeg>

[82] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/skelet_1.jpeg

[83] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/skelet_2.jpeg

[84] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/sobaka.jpeg>

[85] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/specnaz_1.jpeg

[86] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/specnaz_2.jpeg

[87] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/tank_1.jpeg

[88] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/tank_2.jpeg

[89] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/turbina.jpeg>

[90] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/favorit.jpeg>

[91] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/favorit_2.jpeg

[92] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/ekipirovka.jpeg>

[93] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/bpla_1.jpeg

[94] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/bpla_2.jpeg

[95] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/bpla_3.jpeg

[96] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/bpla_4.jpeg

[97] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/bpla_5.jpeg

[98] <http://eurasian-defence.ru/blogs/dsalyukov>

[99] <http://eurasian-defence.ru/node/24364>

[100] <http://www.vpk-news.ru/>

[101] <http://eurasian-defence.ru/node/24366>

[102] <http://eurasian-defence.ru/node/24367>

[103] <http://www.kommersant.ru/apps>

[104] <http://eurasian-defence.ru/node/24368>

[105] <http://eurasian-defence.ru/node/24370>

[106] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/jk-130.jpg>

[107] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/mig-29k_001.jpg

[108] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/mig-29kub.jpg>

[109] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/mig-31bm.jpg>

[110] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/mig-35_.jpg

[111] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/su-24m.jpg>

[112] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/su-25.jpg>

[113] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/su-30sm_04.jpg

[114] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/su-34.jpg>

[115] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/su-35s_04_red.jpg

[116] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/artleo.com-5282.jpg>

[117] <http://eurasian-defence.ru/node/24378>

[118] <http://eurasian-defence.ru/node/24383>

[119] <http://eurasian-defence.ru/node/24386>

[120] <http://eurasian-defence.ru/node/24387>

[121] <http://eurasian-defence.ru/node/24388>

[122] <http://eurasian-defence.ru/node/24391>

[123] <http://eurasian-defence.ru/node/24392>

[124] <http://eurasian-defence.ru/node/24393>

[125] <http://eurasian-defence.ru/node/24394>

[126] <http://eurasian-defence.ru/node/24396>

[127] <http://eurasian-defence.ru/node/24397>

[128] <http://eurasian-defence.ru/node/24398>

[129] <http://eurasian-defence.ru/content/%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BA%D1%83%D0%BD%D0%BE%D0%B2-%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%B9-%D0%B2%D0%B0%D1%81%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[130] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%8F/%D1%84%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C-2013>

[131] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F>

[132] <http://eurasian-defence.ru/%D0%BC%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D0%B0/e-%D0%B8%D0%B7%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F>

[133] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F/1939-1945>

[134] <http://eurasian-defence.ru/node/24627>

[135] <http://eurasian-defence.ru/node/24404>

[136] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D1%81-2013>

[137] <http://eurasian-defence.ru/node/241>

[138] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B8%D0%B6%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D1%8D%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4-%C2%AB%D0%BA%D1%83%D0%BF%D0%BE%D0%BB%C2%BB>

[139] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D1%80%D0%B0%D0%BA%D0%B5%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81-%D1%82%D0%BE%D1%80-%D0%BC2%D1%8D>

[140] <http://eurasian-defence.ru/node/24405>

[141] <http://eurasian-defence.ru/node/24406>

[142] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D1%82%D0%B5%D0%B2-%D1%8E%D1%80%D0%B8%D0%B9-%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[143] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BF%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B8%D0%BD-%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80-%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[144] <http://eurasian-defence.ru/content/%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B7%D0%B8%D0%BD-%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%B9-%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[145] <http://vpk-news.ru/articles/17137>

[146] <http://eurasian-defence.ru/node/24418>

[147] <http://www.arms-expo.ru/>

[148] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D1%8E%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%B2%D0%BE>

[149] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D1%81%D0%BD%D0%B3>

[150] <http://eurasian-defence.ru/node/24421>

[151] <http://mainichi.jp/>

[152] <http://inosmi.ru/>

[153] <http://eurasian-defence.ru/node/24422>

[154] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F/%D0%B7%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%B2%D0%BE>

[155] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B7%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%B2%D0%BE%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%83%D1%87%D0%B8%D1%82-%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%8B-%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D1%80-%D0%BC-%D0%B8-%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D0%B8-%D1%82-90>

[156] <http://eurasian-defence.ru/node/24424>

[157] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D1%8B-%D0%B8-%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D1%81%D0%BA/%D1%81%D1%83%D1%85%D0%BE%D0%BF%D1%83%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B5-%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0>

[158] <http://eurasian-defence.ru/node/24426>

[159] <http://eurasian-defence.ru/node/24428>

[160] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B1%D0%BE%D0%B3%D0%B4%D0%B0%D0%BD-%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B5%D0%B9-%D0%BB%D0%B5%D0%BE%D0%BD%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[161] <http://eurasian-defence.ru/node/24430>

[162] <http://eurasian-defence.ru/node/24451>

[163] <http://vpk-news.ru/articles/17146>

[164] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0>

[165] <http://eurasian-defence.ru/node/24458>

[166] <http://www.arms-expo.ru/049057054050124051050056056050.html>

[167] <http://eurasian-defence.ru/node/24459>

[168] <http://mainichi.jp/select/news/20130820ddm004070010000c.html>

[169] <http://inosmi.ru/world/20130822/212165027.html#ixzz2ciHzYiCe>

[170] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F>

[171] <http://eurasian-defence.ru/node/24460>

[172] <http://http://www.arms-expo.ru/049051124051050056056057.html>

[173] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%8E%D0%B3%D0%BE-%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F>

[174] <http://eurasian-defence.ru/node/24461>

[175] http://ria.ru/defense_safety/20130822/957984610.html#ixzz2ciQPW9aX

[176] <http://eurasian-defence.ru/node/24489>

[177] http://http://ria.ru/defense_safety/20130822/957974116.html#ixzz2ckxQd8Rh

[178] <http://eurasian-defence.ru/node/24490>

[179] <http://vpk-news.ru/articles/17139>

[180] <http://eurasian-defence.ru/node/24491>

[181] <http://readnote.ru/page/78/>

[182] <http://trailblazing.royalsociety.org/>

[183] <http://royalsociety.org/further/>

[184] <http://habrahabr.ru/post/189944/>

[185] <http://habrahabr.ru/post/190046/>

[186] <http://habrahabr.ru/post/190024/>

[187] http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%82%D0%BA%D1%80%D1%8B%D1%82%D0%B0%D1%8F_%D0%BD%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%B0

[188] <http://www.plosone.org/>

[189] <http://www.plos.org/>

[190] <http://arxiv.org/>

[191] <http://vestnik.mgimo.ru>

[192] <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%83%D0%B4%D1%81%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%B3>

[193] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BD%D0%B5%D0%BC%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE-%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80-%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[194] <http://eurasian-defence.ru/node/24494>

[195] <http://lenta.ru/articles/2013/08/22/mig35/>

[196] <http://eurasian-defence.ru/node/24496>

[197] <http://http://lenta.ru/news/2013/08/23/tu214on/>

[198] <http://eurasian-defence.ru/node/24497>

[199] <http://vpk-news.ru/articles/17144>

[200] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D1%8B-%D0%B8-%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D1%81%D0%BA/%D0%B2%D0%BC%D1%84>

[201] <http://eurasian-defence.ru/node/24498>

[202] http://nvo.ng.ru/armament/2013-08-23/1_new_rockets.html

[203] <http://eurasian-defence.ru/node/24500>

[204] http://nvo.ng.ru/armament/2013-08-23/1_strategy.html

[205] <http://eurasian-defence.ru/node/24501>

[206] http://nvo.ng.ru/armament/2013-08-23/10_krat.html

[207] <http://eurasian-defence.ru/node/24502>

[208] http://nvo.ng.ru/forces/2013-08-23/9_ympel.html

[209] <http://eurasian-defence.ru/node/24503>

[210] http://nvo.ng.ru/forces/2013-08-23/7_rockets.html

[211] <http://eurasian-defence.ru/node/24504>

[212] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D1%8B-%D0%B8-%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D1%81%D0%BA/%D0%B2%D0%B2%D0%BA%D0%BE>

[213] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/s-350e.png>

[214] <http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/tor.png>

[215] <http://eurasian-defence.ru/node/24505>

[216] <http://vpk-news.ru/articles/17150>

[217] <http://eurasian-defence.ru/node/24506>

[218] <http://http://vpk-news.ru/news/17185>

[219] <http://eurasian-defence.ru/node/24507>

[220] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D0%BF%D0%BA/%D0%BE%D0%B0%D0%BE-%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D1%80%D0%BD-%D0%BF%D0%B2%D0%BE-%D0%B0%D0%BB%D0%BC%D0%B0%D0%B7-%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%B9>

[221] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/kompleks_skladov_sero-zapadnogo_regionalnogo_centra_koncerna_pvo_almaz_-_antey.jpg

[222] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/simvolicheskoe_pererezanie_krasnoy_lentochki.jpg

[223] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/foto/torzhestvennoe_otkrytie_kompleksa_skladov.jpg

[224] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9-%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4-%D0%B1%D1%83%D0%B4%D0%B5%D1%82-%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BD-%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D0%BE-%D0%B2-%D1%81%D1%80%D0%BE%D0%BA>

[225] <http://eurasian-defence.ru/node/24508>

[226] <http://vpk-news.ru/articles/17142>

[227] <http://eurasian-defence.ru/node/24509>

[228] <http://viperson.ru/wind.php?ID=1766>

[229] <http://eurasian-defence.ru/vpk-news.ru/news/17190>

[230] <http://eurasian-defence.ru/content/%D1%88%D0%BE%D0%B9%D0%B3%D1%83-%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B5%D0%B9-%D0%BA%D1%83%D0%B6%D1%83%D0%B3%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[231] <http://eurasian-defence.ru/node/24510>

[232] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%8C%D1%89%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2-%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2-%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[233] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D1%8F/%D0%B8%D1%8E%D0%BD%D1%8C-2013>

[234] <http://eurasian-defence.ru/node/24532>

[235] <http://lenta.ru/news/2013/08/23/at6/>

[236] <http://eurasian-defence.ru/node/24533>

[237] <http://lenta.ru/news/2013/08/23/chinook/>

[238] <http://eurasian-defence.ru/node/24534>

[239] <http://http://lenta.ru/news/2013/08/23/an124/>

[240] <http://eurasian-defence.ru/node/24535>

[241] <http://lenta.ru/news/2013/08/23/fighters/>

[242] <http://eurasian-defence.ru/node/24545>

[243] <http://expert.ru/expert/2013/33/i-razgovarivat-tut-ne-o-chem/>

[244] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%81%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0>

[245] <http://eurasian-defence.ru/node/24549>

[246] <http://vestnik.mgimo.ru/razdely/politologiya/amerikanskaya-pomoshch-izrailyu-istoki-struktura-dinamika>

[247] <http://www.fas.org/sgp/crs/mideast/RL33222.pdf>

[248] <http://hnn.us/articles/751.html>

[249] <http://fpc.state.gov/documents/organization/134987.pdf>

[250] <http://Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, December 2009. CRS Report, RL33222.>

[251] <http://Sharp J. U.S. Foreign Aid to Israel. Congressional Research Service, March 2012. CRS Report, RL33222.>

[252] <http://www.state.gov/t/pm/rls/rm/176684.htm>

[253] <http://filarena.weebly.com/uploads/7/3/9/3/7393967/exsub.pdf>

[254] http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/US-Israel/foreign_aid.html

[255] <http://www.fas.org/sgp/crs/mideast/RL33476.pdf>

[256] <http://www.foxnews.com/politics/2011/01/28/sen-paul-calls-cutting-aid-israel/>

[257] <http://www.vestnik.com/issues/2001/0731/win/shustef.htm>

[258] <http://www.kommersant.ru/doc/2148852>

[259] <http://www.defensenews.com/article/20130324/DEFREG02/303240005/U-S-Israel-Negotiate-Military-Aid-Extension/>

[260] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B4%D0%B5%D0%B3%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2-%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%81-%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[261] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F/2000-%D0%BD%D0%B2>

[262] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F/1918-1999>

[263] <http://eurasian-defence.ru/node/24576>

[264] <http://topwar.ru/32258-izrail-stanovitsya-malenkim-gigantom.html>

[265] <http://strategypage.com/htmwh/htproc/articles/20130819.aspx>

[266] <http://eurasian-defence.ru/node/24577>

[267] <http://vpk-news.ru/articles/17065>

[268] <http://eurasian-defence.ru/node/24599>

[269] <http://lenta.ru/articles/2013/08/24/battlship/>

[270] <http://eurasian-defence.ru/node/24628>

[271] <http://www.popmech.ru/article/13643-samolet-vseznayuschiy/photo/all/#foto>

[272] <http://eurasian-defence.ru/node/24641>

[273] <http://eurasian-defence.ru/node/24640>

[274] http://tvrussia.ru/airshow/news/Voskhod-Saturna/?utm_source=lenta.ru&utm_medium=banner_vidjet_science

[275] <http://eurasian-defence.ru/node/24663>

[276] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D0%B2%D1%8F%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2-%D0%BC%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%B8%D0%BB-%D0%BB%D1%8C%D0%B2%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[277] <http://tvrussia.ru/airshow/news/Pyatyy-element/>

[278] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B2%D0%BF%D0%BA/%D0%B2%D0%BF%D0%BA>

[279] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D1%80%D0%BD-%D0%BF%D0%B2%D0%BE-%C2%AB%D0%B0%D0%BB%D0%BC%D0%B0%D0%B7-%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%B9%C2%BB-%D0%B7%D0%B0%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D1%87%D0%B8%D0%BB-%D1%81%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5-%D0%BE-%D1%81%D0%BE%D1%82%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5-%D1%81-%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%BF%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%BC-%D0%BF%D0%BE>

[280] <http://eurasian-defence.ru/node/24668>

[281] <http://lenta.ru/>

[282] <http://eurasian-defence.ru/node/24669>

[283] http://ria.ru/defense_safety/20130823/958146498.html

[284] <http://eurasian-defence.ru/node/24670>

[285] <http://eurasian-defence.ru/node/24671>

[286] <http://www.rg.ru/>

[287] <http://eurasian-defence.ru/node/24672>

[288] <http://www.armstrade.org/>

[289] <http://eurasian-defence.ru/node/24673>

[290] <http://www.militaryparitet.com/>

[291] <http://eurasian-defence.ru/node/24675>

[292] <http://www.inosmi.ru/world/20130826/212277348.html>

[293] <http://aktualne.centrum.cz/blogy-a-nazory/komentare/clanek.phtml?id=788335>

[294] <http://eurasian-defence.ru/node/24694>

[295] http://http://ria.ru/defense_safety/20130826/958533272.html#ixzz2d8YS3XPT

[296] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%BC%D0%B0>

[297] <http://eurasian-defence.ru/node/24695>

[298] <http://eurasian-defence.ru/content/%D1%81%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B2-%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%B9-%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B5%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[299] http://http://ria.ru/defense_safety/20130823/958119703.html#ixzz2d8dq9Yz

[300] <http://eurasian-defence.ru/node/24696>

[301] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B4%D0%B5%D0%B9%D0%BD%D0%B5%D0%BA%D0%B8%D0%BD-%D0%BF%D0%B5%D1%82%D1%80-%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[302] <http://http://ria.ru/interview/20130826/958535008.html#ixzz2d8kGlaQi>

[303] <http://eurasian-defence.ru/node/24697>

[304] http://ria.ru/defense_safety/20130826/958586072.html#ixzz2d8qpKKCz

[305] <http://eurasian-defence.ru/node/24698>

[306] <http://www.diena.lv/latvija/viedokli/adijans-ari-krievija-gatavojas-kiberspiegosanai-14021956>

[307] <http://http://inosmi.ru/russia/20130826/212282271.html#ixzz2d8yBZfFa>

[308] <http://eurasian-defence.ru/node/24699>

[309] <http://www.arms-expo.ru/049051124051050057051051.html>

[310] <http://eurasian-defence.ru/node/24700>

[311] http://http://ria.ru/arab_sy/20130826/958559667.html#ixzz2d97nve92

[312] <http://eurasian-defence.ru/node/24706>

[313] <http://rostec.ru/news/2766>

[314] <http://eurasian-defence.ru/node/24707>

[315] <http://eurasian-defence.ru/content/%D1%82%D0%B0%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%B5%D0%B2-%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%BD-%D0%BF%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>

[316] <http://rostec.ru/news/2779>

[317] <http://eurasian-defence.ru/node/24724>
[318] <http://lenta.ru/news/2013/08/26/skyhawk/>
[319] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%8E%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BA%D0%B0>
[320] <http://eurasian-defence.ru/node/24725>
[321] <http://eurasian-defence.ru/content/%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2-%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80%D0%B5%D0%B9-%D0%BB%D1%8C%D0%B2%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>
[322] <http://svpressa.ru/politic/article/71575/>
[323] <http://eurasian-defence.ru/node/24726>
[324] http://eurasian-defence.ru/sites/default/files/DS/RAE-2013/programme_ru.pdf
[325] <http://rae2013.ru/>
[326] <http://eurasian-defence.ru/node/24742>
[327] <http://vpk-news.ru/news/17224>
[328] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%8F>
[329] <http://eurasian-defence.ru/node/24745>
[330] <http://www.respublika-kz.info/news/society/32242/>
[331] <http://inosmi.ru/sngbaltia/20130827/212322714.html#ixzz2dBvEN8lF>
[332] <http://eurasian-defence.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%BB%D1%8E%D0%B4%D0%B8>
[333] <http://eurasian-defence.ru/node/24758>
[334] <http://http://www.arms-expo.ru/053049049048124051050057052051.html>
[335] <http://eurasian-defence.ru/node/24759>
[336] <http://inosmi.ru/overview/20130827/212321476.html#comm#ixzz2dECFZCDD>
[337] <http://eurasian-defence.ru/node/24760>
[338] http://http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/27/a50u/
[339] <http://eurasian-defence.ru/node/24761>
[340] <http://http://vpk-news.ru/news/17225>
[341] <http://eurasian-defence.ru/node/24765>
[342] <http://eurasian-defence.ru/node/24774>
[343] <http://vtbrussia.ru/airshow/news/Vysokoe-iskusstvo/>
[344] <http://eurasian-defence.ru/node/24778>
[345] <http://lenta.ru/news/2013/08/26/riverine/>
[346] <http://eurasian-defence.ru/node/24780>
[347] <http://eurasian-defence.ru/node/24780#comment-form>
[348] <http://eurasian-defence.ru/node/24781>
[349] <http://lenta.ru/news/2013/08/27/sale/>
[350] <http://eurasian-defence.ru/node/24782>
[351] <http://inosmi.ru/world/20130828/212354098.html>
[352] <http://jbpRESS.ismedia.jp/articles/-/38498>
[353] <http://eurasian-defence.ru/%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D0%BA%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D0%B7>
[354] <http://eurasian-defence.ru/node/24783>
[355] <http://lenta.ru/news/2013/08/28/matrix/>
[356] <http://eurasian-defence.ru/node/24785>
[357] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/28/ew/
[358] <http://eurasian-defence.ru/node/24786>
[359] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/27/yak152/
[360] <http://eurasian-defence.ru/node/24787>
[361] <http://lenta.ru/news/2013/08/26/fighter/>
[362] <http://eurasian-defence.ru/node/24788>
[363] <http://lenta.ru/news/2013/08/26/armor/>
[364] <http://eurasian-defence.ru/node/24790>
[365] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/28/missile/
[366] <http://eurasian-defence.ru/node/24791>
[367] <http://lenta.ru/news/2013/08/26/weaps/>
[368] <http://eurasian-defence.ru/node/24792>
[369] http://ria.ru/defense_safety/20130828/959171518.html
[370] <http://eurasian-defence.ru/node/24793>
[371] <http://lenta.ru/news/2013/08/28/su27/>
[372] <http://eurasian-defence.ru/node/24794>
[373] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/28/il476/
[374] <http://eurasian-defence.ru/node/24795>
[375] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/28/mig29k/
[376] <http://eurasian-defence.ru/node/24796>
[377] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/28/fighters/
[378] <http://eurasian-defence.ru/node/24797>
[379] http://ria.ru/defense_safety/20130828/959221101.html
[380] <http://eurasian-defence.ru/node/24798>
[381] <http://eurasian-defence.ru/node/24799>
[382] <http://inosmi.ru/russia/20130814/211877879.html>
[383] <http://eurasian-defence.ru/node/24683>

open in browser PRO version

pdfcrowd.com

[451] http://nvo.ng.ru/spforces/2013-08-30/11_zavod.html
[452] <http://eurasian-defence.ru/node/24926>
[453] <http://odnakoj.ru/>
[454] <http://eurasian-defence.ru/node/24927>
[455] <http://eurasian-defence.ru/node/24928>
[456] <http://eurasian-defence.ru/node/24922>
[457] <http://eurasian-defence.ru/%D0%BC%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D0%B0/%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D0%B5%D0%BE>
[458] <http://eurasian-defence.ru/node/24922#comment-form>
[459] <http://eurasian-defence.ru/node/24931>
[460] <http://www.popmech.ru/article/13483-na-poligone-budet-zharko/>
[461] <http://eurasian-defence.ru/node/24933>
[462] http://ria.ru/defense_safety/20130830/959635849.html#ixzz2dTb5TCAO
[463] <http://eurasian-defence.ru/node/24936>
[464] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B1%D0%BE%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%B2-%D0%B2%D0%B8%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80-%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>
[465] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/30/pakfa/
[466] <http://eurasian-defence.ru/node/24937>
[467] http://www.isro.org/pressrelease/scripts/pressreleasein.aspx?Aug30_2013
[468] <http://www.popmech.ru/article/13683-indiya-zapustila-pervyy-voennyiy-sputnik/>
[469] <http://eurasian-defence.ru/node/24941>
[470] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/30/helos/
[471] <http://eurasian-defence.ru/node/24946>
[472] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B3%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B2-%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%B9-%D0%B2%D0%B0%D1%81%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>
[473] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/30/pakda/
[474] <http://eurasian-defence.ru/node/24948>
[475] http://age.lenta.ru/maks_2013/news/2013/08/30/mig29/
[476] <http://eurasian-defence.ru/node/24963>
[477] <http://http://vpk-news.ru/news/17264>
[478] <http://eurasian-defence.ru/node/24964>
[479] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%BA%D0%B8%D0%BD-%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B5%D0%B9-%D0%B8%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>
[480] <http://rus.ruvr.ru/>
[481] <http://eurasian-defence.ru/node/24966>
[482] <http://eurasian-defence.ru/content/%D1%81%D1%82%D1%83%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%B8%D0%BD-%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80-%D0%B8%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>
[483] http://odkb-csto.org/authorized_organs/detail.php?ELEMENT_ID=2457
[484] <http://eurasian-defence.ru/node/24967>
[485] http://ria.ru/defense_safety/20130830/959662156.html
[486] <http://eurasian-defence.ru/node/24968>
[487] http://ria.ru/defense_safety/20130830/959666675.html
[488] <http://eurasian-defence.ru/node/24969>
[489] <http://inosmi.ru/world/20130830/212452135.html>
[490] <http://m.slate.fr/monde/77056/syrie-france-allie-etats-unis>
[491] <http://eurasian-defence.ru/node/24970>
[492] <http://inosmi.ru/world/20130831/212466525.html>
[493] http://ria.ru/arab_riot/20130830/959795821.html
[494] <http://eurasian-defence.ru/node/24971>
[495] <http://inosmi.ru/overview/20130831/212468711.html>
[496] <http://eurasian-defence.ru/node/24972>
[497] http://rus.ruvr.ru/news/2013_08_31/Putin-ob-obvnenenijah-v-adres-Damaska-v-primenenii-himoruzhij-Dur-nesusvetnaja-7375/
[498] <http://eurasian-defence.ru/node/24973>
[499] <http://rostec.ru/news/2821>
[500] <http://eurasian-defence.ru/node/24974>
[501] <http://eurasian-defence.ru/content/%D0%B8%D1%81%D0%B0%D0%B9%D0%BA%D0%B8%D0%BD-%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%B9-%D0%BF%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87>
[502] <http://rostec.ru/news/2838>