

Битва за индийское небо В ней примет участие МиГ-35

Министерство обороны Индии приступило к рассмотрению предложений участников международного тендера на поставку национальным ВВС 126 новейших многоцелевых истребителей. Все шесть претендентов на контракт, общая сумма которого оценивается в 10 млрд. дол., передали в министерство свои технические и коммерческие заявки. На их всестороннее изучение в различных комитетах и комиссиях отводится несколько месяцев.

В конце текущего года планируется начать первый этап летных испытаний представленных на конкурс машин. Весь контракт и последующее обслуживание авиатехники в течение 40 лет Индия намерена отдать одному производителю. Ожидается, что сам контракт будет заключен через два года.

В тендере участвуют американские истребители F-16 и F-18, шведский «Грипен», европейский «Тайфун», французский «Рафаль» и российский МиГ-35.

Шансы «Рафалья» практически нулевые: в последние годы он не выиграл ни одного тендера. Правда, французы обещают инвестировать в экономику Индии по 1 млрд. дол. в год. Но и конкуренты не дремлют. Европейский концерн EADS намерен вложить в индийскую авиастроительную отрасль 2 млрд. евро. Шведский концерн SAAB готов сдать свои «Грипены» в десятилетний лизинг. Американцы высказывают пожелание построить в Индии авиазавод.



Истребитель МиГ-35

Министерство обороны и командование ВВС Индии настаивают на том, чтобы основной упор был сделан на многофункциональность самолета без какого-либо ущерба его техническим возможностям или компромиссов с точки зрения цены. И МиГ-35 полностью соответствует этим требованиям. Он способен одинаково успешно вести борьбу, как с воздушными, так и с наземными и морскими целями.

В прошлом отношения Индии с США были довольно прохладными, поэтому индийцы американских истребителей никогда не покупали. Сегодня отношения лучше, и Boeing рассчитывает на большее внимание к своей продукции. Сенат США в 2005 г. специально снял оружейное эмбарго с Индии, введенное после испытания там ядерного оружия. Однако в том же 2005 г. в Нью-Дели были крайне недовольны решением США продать партию F-16 Пакистану.

Председатель правления Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и одновременно глава Российской самолетостроительной корпорации (РСК) «МиГ» Алексей Федоров говорит, что в этой «собачьей свалке» у нашей страны есть шанс на победу. РСК «МиГ» уже поставляет Индии корабельный вариант МиГ-29К. Создание еще и мощной сухопутной группировки МиГов значительно удешевило бы для Дели эксплуатацию этих машин. И, кроме того, МиГ-35 на сегодняшний день – один из самых перспективных российских истребителей, к которому вполне можно применить определение «боевой самолет пятого поколения».

Министерство обороны и командование ВВС Индии настаивают на том, чтобы основной упор был сделан на многофункциональность самолета без какого-либо ущерба его техническим возможностям или компромиссов с точки зрения цены. И МиГ-35 полностью соответствует этим требованиям.

Он способен одинаково успешно вести борьбу как с воздушными, так и с наземными и морскими целями.

На истребителе установлен новейший вариант радара «Жук», изюминка которого – активная фазированная антенная решетка. До появления МиГ-35 такие локаторы устанавливались лишь на самых современных американских истребителях, а европейцы, несмотря на все усилия, их создать не смогли.

Другое ноу-хау – двигатель с отклоняемым вектором тяги. Его сопло может поворачиваться в любом направлении и в режиме «нормального» полета, и на форсаже. Этим МиГ-35 радикально отличается от другого российского истребителя – Су-30МКИ – и американского F-22, сопло двигателя которых поворачивается только в двух плоскостях.

Шансы России на победу в тендере поднимает и то обстоятельство, что 80% сегодняшнего парка индийских боевых самолетов – российские. По количеству МиГ-29 ВВС Индии идут сразу за ВВС России, имея около 450 машин. И, даже получив приглашение участвовать в создании истребителя 5-го поколения, они предпочли разработку корпорации «МиГ», а не рекомендованного им «Сухого».

Кроме того, в ближайшее время в Индии планируется начать производство реактивных двигателей РД-33 для МиГ-29 различ-

ных модификаций. На первом этапе будет собрано 120 двигателей для замены выработавших свой ресурс, а также выполняться их ремонт. В дальнейшем индийское предприятие выйдет на полный цикл производства, в том числе двигателей с отклоняемым вектором тяги, которыми оснащены МиГ-35.

«Рособоронэкспорт» и ОАК готовы выполнить и главное условие тендера – первые 18 самолетов собираются на заводе победителя конкурса, а следующие 108 – лицензионная сборка в Индии.

Другой важный плюс для России – подписание в марте этого года давно ожидавшегося контракта на модернизацию силами РСК «МиГ» 64 истребителей МиГ-29 (56 одноместных и 8 учебно-боевых), состоящих на вооружении ВВС Индии. Модернизация позволит продлить срок эксплуатации индийских МиГов до 40 лет. При этом в соответствии с условиями контракта первые шесть машин будут переоборудованы РСК на территории России, а все последующие – на мощностях индийской корпорации HAL (Hindustan Aeronautics, Ltd.) непосредственно в Индии.

Впрочем, рассматривать нынешнее доминирование российской боевой авиационной техники в Индии как существенное преимущество России в конкурсе на поставку новой и весьма значительной партии истребителей было бы не совсем правильно. Привязка любой, особенно такой крупной страны как Индия к одному производителю во-

В НОМЕРЕ

ВТС РОССИИ
ИМЕЕТ ХОРОШИЕ
ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ. ОНО
ОСТАЕТСЯ ОДНИМ
ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ
РЫЧАГОВ ВЛИЯНИЯ.



СТР. 2

ОАО «РСК «МИГ»
ПЕРЕДАЕТ
ТЕХНОЛОГИЮ
МОДЕРНИЗАЦИИ
МИГ-29 ИНДИИ ЗА
ОДИН МИЛЛИАРД
ДОЛЛАРОВ.



СТР. 3

ЗАВТРА БЫЛА ВОЙНА

НО К НЕЙ МЫ НЕ
БЫЛИ ГОТОВЫ,
НЕСМОТЯ НА ВСЕ
ПРИГОТОВЛЕНИЯ.
И ЧТО СЛУЧИЛОСЬ
ПОТОМ, ВЫ ВСЕ
ЗНАЕТЕ.



СТР. 4-5

КРЫЛЬЯ НАД МОРЕМ

20 ЛЕТ НАЗАД ВЗЛЕТЕЛ
МИГ-29К.
СЕГОДНЯ ОН ПОЛУЧИЛ
НОВУЮ ЖИЗНЬ В
ИНДИЙСКИХ ВОЕННО-
ВОЗДУШНЫХ СИЛАХ,
КОТОРЫЕ БУДУТ
ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ
УНИКАЛЬНЫЙ
ИСТРЕБИТЕЛЬ.



СТР. 6

ПОЖАРОВ НА ПК.№2 НЕ БЫЛО

НА ПРОТЯЖЕНИИ
ПОСЛЕДНИХ 5 ЛЕТ.
О СЛУЖБЕ
РАССКАЗЫВАЕТ
НАЧАЛЬНИК 85-Й ПЧ
В.И. МАКСИМЕНКО.



СТР. 7

енной техники не всегда дальновидна.

К тому же руководство Индии вправе надеяться, если нынешний контракт уйдет в США, то Вашингтон в дальнейшем будет с большим пониманием относиться к геополитическим интересам Индии. Однако мало вероятно, что эти надежды хоть в какой-то степени оправдаются: для США на первом месте всегда были и остаются только их интересы. Битва за индийское небо только начинается.

Юрий Зайцев

ВТС России

Хорошие перспективы развития

В ПОЛИТИКЕ СОВРЕМЕННЫХ РАЗВИТЫХ СТРАН ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО БЫЛО И ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ РЫЧАГОВ ВЛИЯНИЯ. ЛЮБАЯ СТРАНА МИРА, СКОЛЬ БЫ ДЕМОКРАТИЧНОЙ ОНА НИ БЫЛА, СТРЕМИТСЯ ОБЛАДАТЬ ТЕХНИЧЕСКИ ХОРОШО ОСНАЩЕННЫМИ ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ, ПОСКОЛЬКУ НА НИХ ВОЗЛОЖЕНО РЕШЕНИЕ ВАЖНЕЙШИХ ЗАДАЧ, БЕЗ КОТОРЫХ ЛЮБОЕ ЦИВИЛИЗОВАННОЕ ГОСУДАРСТВО НЕ МОЖЕТ СУЩЕСТВОВАТЬ И ПРОВОДИТЬ САМОСТОЯТЕЛЬНУЮ ПОЛИТИКУ. ЭТО ВОЗМОЖНО ЛИШЬ ПРИ НАЛИЧИИ У СТРАНЫ ПОТЕНЦИАЛА ПО РАЗРАБОТКЕ, ПРОИЗВОДСТВУ И ОСНАЩЕНИЮ СВОЕЙ АРМИИ СОВРЕМЕННЫМИ ВИДАМИ И ТИПАМИ ВООРУЖЕНИЯ И БОЕВОЙ ТЕХНИКИ.

Сегодня всего лишь несколько стран мира, включая США, Россию, Францию, Великобританию, могут почти полностью обеспечить потребности своих национальных вооруженных сил в новых и высокотехнологичных видах вооружения. Экспорт вооружения и военной техники (ВВТ) становится важной составляющей как их внешнеэкономических, так и внешнеполитических устремлений.

Военно-техническому сотрудничеству России с зарубежными государствами всегда придавалось и придается огромное значение на самом высоком политическом уровне. И благодаря этому в области оборонных технологий Россия всегда обладала конкурентоспособностью в мире и сохраняет ее сегодня.

55 лет назад согласно распоряжению Совета министров СССР в структуре Министерства внутренней и внешней торговли СССР было создано Главное инженерное управление (ГИУ). С этого началось становление системы ВТС. Подразделение рассматривало поступающие заявки от иностранных государств, готовило проекты постановлений правительства, согласовывало их с заинтересованными министерствами и ведомствами, оформляло контракты, обеспечивало отгрузку ВВТ и проводило расчеты с инозаказчиками.

Спустя некоторое время была образована Государственная компания (ГК) по экспорту и импорту вооружения и военной техники «Росвооружение», затем ФГУП «Рособоронэкспорт» и Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС России).

Прошедший период доказал правильность принятого решения. Практически заново созданная система ВТС не только сохранила, но и укрепила позиции России на мировом рынке вооружения. ФСВТС России является головным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в пределах своей компетенции реализацию решений президента и правительства Российской Федерации по регулированию и контролю деятельности в области ВТС России с иностранными государствами и обеспечивающим исполнение международных договоров.

Благодаря принятым мерам общий объем поставок за рубеж военно-технической продукции в течение последних пяти лет ежегодно увеличивается на 1 млрд. долларов США. Это свидетельствует о том, что, несмотря на значительное обострение конкурентной борьбы на традиционных оружейных рынках, Россия восстановила и удерживает на них свое влияние.

Выработан эффективный механизм взаимодействия службы с другими органами государственной власти и организациями по вопросам военно-технического сотрудничества. В результате к российским участникам ВТС приходит понимание роли и места службы как координирующего органа государственной власти в этой сфере.

В настоящее время служба совместно с

заинтересованными федеральными органами исполнительной власти осуществляет разработку предложений в части совершенствования маркетинговой деятельности в сфере ВТС, включая конкретные программы продвижения отечественных систем, комплексов и образцов вооружения и военной техники в иностранные государства – потенциальные

социальных и экономических возможностей стран-импортеров, используются офсетные программы. Основные направления – повышение уровня конкурентоспособности российского вооружения за счет снижения эксплуатационных расходов, доработка образцов вооружения под требования конкретного иностранного заказчика.



ПРОШЕДШИЙ ПЕРИОД ДОКАЗАЛ ПРАВИЛЬНОСТЬ ПРИНЯТОГО РЕШЕНИЯ. ПРАКТИЧЕСКИ ЗАНОВО СОЗДАННАЯ СИСТЕМА ВТС НЕ ТОЛЬКО СОХРАНИЛА, НО И УКРЕПИЛА ПОЗИЦИИ РОССИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ВООРУЖЕНИЯ. ФСВТС РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ ГОЛОВНЫМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ОРГАНОМ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ В ПРЕДЕЛАХ СВОЕЙ КОМПЕТЕНЦИИ РЕАЛИЗАЦИЮ РЕШЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА И ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ И КОНТРОЛЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ВТС РОССИИ С ИНОСТРАННЫМИ ГОСУДАРСТВАМИ И ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМ ИСПОЛНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОГОВОРОВ.

импортеры российского оружия.

В целом спектр военно-технического сотрудничества России с иностранными государствами довольно широк как по номенклатуре экспорта ПВН, так и по географии поставок. В числе поставляемой военной продукции – современные образцы авиатехники и вооружения к ней, зенитные ракетные и артиллерийские системы, бронетанковая техника, боеприпасы и стрелковое оружие.

Целенаправленно проводится работа по повышению качества послепродажного обслуживания ВВТ, уровня подготовки специалистов, по созданию необходимой инфраструктуры в странах-импортерах российского вооружения, а также расширению экспорта запасных частей. Внедряется гибкая ценовая политика с применением разнообразных форм расчетов за поставки с учетом финан-

Одно из перспективных направлений ВТС – активное использование опыта мирового сообщества производителей оружия в международной кооперации при разработке систем вооружения будущего. Имеется достаточно примеров начала освоения данного направления ВТС ведущими производителями – как западными, так и отечественными.

Наша страна осуществляет ВТС более чем с 80 государствами в различных регионах мира. Основными нашими партнерами в этой сфере являются Китай, Индия, Вьетнам, Греция, Алжир, ОАЭ, Венесуэла, Малайзия и ряд других стран. Также есть желание приобретать российское оружие у стран Африки и Латинской Америки.

В России сейчас выстроена и действует оптимальная модель государственного управления ВТС в виде трехуровневой структу-

ры: президент Российской Федерации – правительство Российской Федерации – Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству, спецэкспортеры, предприятия-разработчики и производители продукции военного назначения. Ведется постоянная работа по совершенствованию нормативно-правовой базы ВТС, которая сильно влияет на эффективность функционирования всего механизма этого направления деятельности государства.

Служба оказывает активное содействие российским участникам ВТС в международной договорно-правовой сфере. Мы считаем важным устранить причины нездоровой конкуренции между субъектами ВТС, исключить случаи несанкционированного участия в ВТС и применения демпинговых цен.

ВТС России с иностранными государствами остается одним из важнейших инструментов реализации внешнеполитической и внешнеэкономической политики нашего государства. Вся деятельность Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству России, субъектов ВТС, других федеральных органов исполнительной власти направлена на сохранение за Россией места в тройке ведущих мировых экспортеров ПВН. Для этого у предприятий и организаций российского оборонно-промышленного комплекса есть все возможности и необходимый потенциал.

Военно-техническое сотрудничество для России никогда не сводилось просто к получению рекордных объемов поступления валютных средств в казну. Торговля вооружением и военной техникой для российских оборонных предприятий стала дополнительным инструментом получения инвестиций в разработку новейших образцов вооружения, внося тем самым свою лепту в перевооружение нашей собственной армии.

Поддержание научно-технического, научно-технологического и кадрового потенциала на оборонных предприятиях, сохранение, восстановление и развитие кооперации оборонных отраслей промышленности в области разработки, производства, поставок, эксплуатации, модернизации, ремонта, утилизации и повышение качества продукции военного назначения – вот основные направления деятельности в решении задач военно-технического сотрудничества.

Сохранение достигнутых внешнеполитических и внешнеэкономических позиций в значительной степени зависит от работоспособности системы послепродажного сервисного обслуживания ПВН и расширения спектра предоставляемых услуг. В связи с этим активизируются усилия по сокращению сроков поставки запасных частей и комплектующих изделий, увеличению показателей надежности и ресурса некоторых типов ПВН, восстановлению производства отдельных видов запасных частей, внедрению современных информационных технологий.

Одной из характерных особенностей современной политики военно-технического сотрудничества, которой придерживается Россия, является создание совместных предприятий по производству вооружения с ее стратегическими партнерами, подготовка национальных военных кадров, что соответствует интересам в среднесрочном и долгосрочном планах.

Сегодня, когда с момента образования ГИУ прошло 55 лет и система ВТС в мае отметила свой юбилей, с уверенностью можно сказать, что военно-техническое сотрудничество Российской Федерации с иностранными государствами работает устойчиво и имеет хорошие перспективы развития. Это заслуга специалистов, трудящихся в системе ВТС. Их добросовестность и ответственность заслужили высокие оценки со стороны государства и общества.

Михаил Петухов

ОАО «РСК «МиГ» передает технологию модернизации МиГ-29 Индии

ОАО «РСК «МиГ» планирует в течение двух лет отработать технологию модернизации самолетов МиГ-29 индийских ВВС для последующей передачи технологии Индии, сообщил гендиректор РСК Анатолий Белов журналистам после годового собрания акционеров ОАО «НАЗ «Сокол» в Нижнем Новгороде.

Он уточнил, что речь идет о контракте с Минобороны Индии стоимостью 1 млрд долл., который был заключен в марте этого года. «Всего предполагается по контракту в России отработать техническое лицо и технологию модернизации на шести машинах, из них две на «Соколе» и четыре – на московском заводе «РСК «МиГ», – сказал А.Белов.

По его словам, после этого технология модернизации и комплекты, необходимые для модернизации, будут переданы индийским ВВС. Впоследствии в течение четырех лет будет модернизировано еще 57 машин, сообщил А.Белов.

Как сообщил гендиректор авиазавода «Сокол» Михаил Шибяев, на нижегородском предприятии в рамках этого контракта будут модернизировать и испытывать в качестве прототипов два самолета МиГ-29УБ.

Говоря о сотрудничестве с Индией, А.Белов сообщил, что «РСК «МиГ» участвует в тендере на поставку самолетов, который эта страна проводит с прошлого года. Он отметил, что тендерные мероприятия будут проходить примерно в течение 1,5 лет. «РСК «МиГ» как участник тендера уже вручил индийской стороне технико-коммерческие предложения на поставку самолетов типа МиГ-35.

«В конце этого года или в начале следующего будем демонстрировать 2 самолета – один одноместный и один двухместный. Это будут прототипы МиГ-35 со всем необходимым оборудованием», – сказал А.Белов, добавив, что в ходе демонстрации будут показаны основные функциональные возможности этих машин, а также «применение некоторых видов оружия, которое мы предлагаем».

По данным А.Белова, всего в тендере участвуют 5 поставщиков из разных стран, из них в середине 2009 года будут отобраны два претендента, а затем будет выбран один поставщик. Победитель тендера поставит 18 самолетов и окажет помощь в развертывании



Истребитель МиГ-29М/М2

МиГ-29М/М2 будет строиться с применением новых технологий. Вся конструкторская и технологическая документация по самолету будут в цифровом, а не в бумажном виде. Использование новых технологий позволит заводу «Сокол», а также другим предприятиям ОАО «РСК «МиГ» развиваться быстрее, чем раньше.

производства еще 108 самолетов на территории Индии в корпорации «Хиндостан аэронавтик Лимитед».

Он также сообщил, что кроме Индии «РСК «МиГ» предлагает свои машины МиГ-35 и другим странам – потенциальным заказчикам. «Эта машина очень хорошо воспринимается», – сказал А.Белов.

НАЗ «Сокол» под руководством «РСК «МиГ» начал производство самолетов МиГ-29М/М2. Первый самолет должен быть построен в 2010 году, сообщил гендиректор авиазавода Михаил Шибяев журналистам в пятницу после годового собрания акционеров.

«Запуск этого самолета для авиазавода «Сокол» – новая техническая революция. Мы впервые в истории завода запускаем самолет с полным использованием компью-

терных технологий», – сказал М.Шибяев.

М.Шибяев сообщил также, что первый самолет будет изготовлен во втором квартале 2010 года, второй – в третьем квартале 2010 года, а первый поставочный самолет будет изготовлен в четвертом квартале 2010 года.

В свою очередь гендиректор ОАО «РСК «МиГ» Анатолий Белов сообщил журналистам, что этот самолет будет строиться с применением новых технологий. Вся конструкторская и технологическая документация по самолету будут в цифровом, а не в бумажном виде, сказал он. Использование новых технологий позволит заводу «Сокол», а также другим предприятиям ОАО «РСК «МиГ» развиваться быстрее, чем раньше.

«Это даст возможность нам быть намного динамичнее в производстве, добиться от-

личного качества. Теперь можно с уверенностью говорить, что Россия остается сильной авиационной державой», подчеркнул А.Белов.

«Пока я не хотел бы говорить о заказе, но заказчик уже есть. Этот самолет вместе с самолетом корабельным, который мы делаем вместе с «Соколом» будут базовыми самолетами для «РСК «МиГ», – сказал А.Белов.

Также на «Соколе» ремонтируется и совершенствуется партия МиГ-31Б для российской армии. По словам Михаила Шибяева в этом году только на техническое перевооружение ОАО «НАЗ «Сокол» выделяет 730 млн рублей. Для сравнения, в 2007 г. на эти цели завод потратил более 150 млн руб, в целом на общее развитие – 376 млн.

АВН

Словакия перекрасит свои истребители в деформирующий камуфляж

Министерство обороны Словакии объявило о решении перекрасить весь парк своих многоцелевых истребителей МиГ-29 в новый «цифровой» камуфляж американской компании HyperStealth Biotechnology Corp.

О разработке камуфляжной схемы нового поколения для военной техники и строений HyperStealth было объявлено еще в 2006 году. С тех пор новинку использовали вооруженные силы США, Канады и Иордании. Принцип составления рисунка нового деформирующего пиксельного (на Западе его называют «цифровым») камуфляжа основан на канадском (CADPAT) и американском (MARPAT и ARPAT) дизайнах полевой военной формы. Теперь компания представляет свои камуфляжные схемы для бронетехники, авиации и военных строений.

Деформирующим камуфляжем называют рисунок, составленный из пятен или полос двух и более цветов. Этот камуфляж на расстоянии визуально «разрушает» силуэт объекта, что затрудняет его идентификацию

– противник не может определить тип танка или самолета.

По словам разработчиков, нанесение камуфляжа не потребует много времени. Его можно нанести на боевую машину в течение нескольких часов – достаточно изучить инструкцию по соотношению пятен различных цветов и размеров. В современном бою, когда исход поединка решают секунды, камуфляж может сыграть решающую роль. Однако, в случае с военными самолетами, многие военные эксперты сомневаются в том, что на них необходимо нанести такую раскраску.

В настоящее время существуют две концепции, которые условно называют «российской» и «американской». Российские самолеты окрашиваются в двуцветный пиксельный деформирующий камуфляж. Это может помочь в ближнем бою. Американцы, наоборот, предпочитают окрашивать самолеты в нейтрально-серый цвет, который на больших расстояниях позволяет им «растворяться» на фоне неба.

Интерфакс-АВН



Завтра была война Но к ней мы не были готовы

«То, что я услышал, превзошло все ожидания: так хорошо задуманный и тщательно подготовленный удар не дал ожидаемых результатов. Я до сих пор не понимаю, как это могло произойти: большевики встретили нас почти у границы», — такие слова вложил писатель-фантаст Н. Н. Шпанов в уста начальника штаба немецкого воздушного флота в романе «Первый удар (Повесть о будущей войне)».

Книга вышла в 1939 г. и рассказывала о том, как был сорван немецкий удар по советским аэродромам: четкая и согласованная деятельность всех служб ПВО, особенно постов ВНОС, позволила своевременно поднять в воздух истребители, а «сталинские соколы» наголову разбили и заставили с позором отступить вражеских летчиков. Написанная в духе лозунгов типа «Красная Армия ответит тройным ударом на удар поджигателей войны», книга способствовала распространению зазнайства и явно переоценивала возможности советской авиации.

О том, что в действительности положение советских ВВС, в т.ч. и в приграничной зоне, неблагоприятно, высшему руководству СССР было известно. Самолетный парк состоял в основном из устаревших и изношенных машин (И-15, И-16, СБ). Несмотря на огромные усилия авиапромышленности, ритмичные поставки новой техники начались лишь весной 1941 г., причем их отправка в строевые части осуществлялась крайне медленно.

На 22 июня 1941 г. в приграничных округах имелось 1317 машин новых типов (МиГ-1, МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2, Як-2, Як-4, Ил-2). Это составляло 18% численности группировки самолетов, сосредоточенной у западных границ.

При оценке боеготовности советских ВВС накануне войны необходимо учитывать, что до 1940 г. большинство авиачастей было укомплектовано хорошо подготовленным летным составом. Не только отдельные пилоты, штурманы, стрелки, успевшие получить боевой опыт в Испании, на Халхин-Голе, в Финляндии, но и части в целом имели достаточно высокий уровень подготовки. Однако в 1940 г. началось формирование большого числа новых полков, в связи с чем из старых были взяты наиболее опытные кадры, что значительно снизило уровень боеготовности. Комплектовались новые части в основном выпускниками летных школ 1940 г. Нелетная погода зимой 1940-1941 гг. задержала ввод их в строй, да и командование делало это слишком осторожно, опасаясь летных происшествий. Так, за три месяца 1941 г. летчики ПриБВО находились в воздухе в среднем по 15,5 ч, Западного — по 9 ч, а Киевского — только по 4 ч. Тем не менее, а может быть, именно потому, что пилоты мало летаали, за это время произошли 71 катастрофа и 156 аварий.

Многие неприятности ожидали советскую авиацию из-за скудного базирования. После вступления Красной Армии на территорию Западной Украины, Западной Белоруссии, а позднее — Литвы, Латвии и Эстонии и перебазирования туда авиационных соединений немедленных мер по строительству новых аэродромов принято не было. Авиабазы, ранее находившиеся вблизи границы, теперь оказались в тылу, а на удалении 120-250 км от новой государственной границы аэродромов почти не было. План строительства и реконструкции 251 аэродрома СНК СССР утвержден только 10 апреля 1941 г. Работа была поручена органам НКВД и велась почти на всех действующих аэродромах одновременно. Несмотря на большую спешку, закончить ее к июню не удалось. Например, в Западном округе из 62 аэродромов на 46 еще велись земляные работы, а ос-



Фото на память у боевой машины

О том, что в действительности положение советских ВВС, в т.ч. и в приграничной зоне, неблагоприятно, высшему руководству СССР было известно. Самолетный парк состоял в основном из устаревших и изношенных машин (И-15, И-16, СБ). Несмотря на огромные усилия авиапромышленности, ритмичные поставки новой техники начались лишь весной 1941 г.

тальные предназначались для временного размещения основных сил 9-й, 10-й и 11-й смешанных авиадивизий.

Говоря о неготовности ВВС Красной Армии к боям, надо отметить громоздкую структуру авиационных соединений, просчеты в организации тыла, недостаток средств связи, особенно радио, без чего немислимо было управление в предстоящей войне.

Если летному составу давали представление о ЛТХ немецких самолетов, то о тактике фашистских летчиков, их манере вести бои у нас почти ничего не знали. Имелись просчеты и при планировании борьбы за господство в воздухе. Так, даже на совещании высшего руководящего состава Красной Армии в последних числах декабря 1940 г. на котором этим вопросам было уделено большое внимание, не нашла должного понимания организация ударов по неприятельским аэродромам.

Затронувший эту проблему командующий ВВС Прибалтийского округа генерал Г.П.Кравченко заявил: «Основным является воздушный бой. Я не верю тем данным, которые мы имеем в печати и которые говорят о большом количестве потерь самолетов на аэродромах. Это, безусловно, неправильно. Неправильно, когда пишут, что французы на своих аэродромах теряли по 500-1000 самолетов. Я основываюсь на своем опыте. Во время действий на Халхин-Голе для разгрома одного только аэродрома мне пришлось вылетать несколько раз в составе полка. Я вылетал, имея 50-60 самолетов в то время, как на этом аэродроме имелось всего 17-18 самолетов. Поэтому я считаю, что цифры,

приводимые в печати о потере самолетов на аэродромах, неправильные».

Зная о всех проблемах ВВС, командование в случае нападения Германии все же надеялось на благополучный исход. По данным последних мирных дней, в боях на западной границе могли принять участие 7133 советских самолета пяти общевойсковых округов, 1339 самолетов дальнебомбардировочной авиации (базировавшихся в европейской части СССР) и 1445 боевых машин ВВС Черноморского, Балтийского и Северного флотов. На 22 июня в совокупности советская авиация располагала в приграничной зоне 9917 самолетами (не считая вспомогательной авиации).

Вскоре после подписания плана «Барбаросса» главнокомандующий сухопутными войсками Германии генерал Браухич издал директиву по стратегическому сосредоточению и развертыванию войск на Востоке. В ней, в частности, уточнялись задачи ВВС: «По возможности исключить воздействие авиации противника и поддержать наступление сухопутных войск на направлениях главных ударов, а именно войска группы армий «Центр» и войска левого фланга группы армий «Юг»...

На первом этапе операции ВВС должны сосредоточить все свои усилия на борьбе с авиацией противника и на непосредственной поддержке сухопутных войск. Удары по промышленным центрам могут быть проведены не ранее, чем будут достигнуты оперативные цели, поставленные сухопутным войскам...»

Далее директива расписывала, какой воз-

душный флот с какой армией должен взаимодействовать. Документ был подписан 31 января 1941 г., а уже в начале февраля началась подготовка к переброске на Восток соединений люфтваффе. Прежде всего, в дело включились штабы воздушных округов. Они организовали работу аэродромных районов, а также входивших в них авиабаз с обслуживающим персоналом и подразделениями аэродромной, технической, метеорологической, медицинской и других служб, частями связи и охраны. Важно, что авиабазы оказались очень маневренными, т.к. весь их личный состав перевозился транспортными самолетами. Начались работы по подготовке основных и запасных аэродромов, прежде всего на территории Польши, к приему и размещению большой массы самолетов.

Предвестником переброски группировки вторжения было создание так называемых «рабочих штабов». В их задачу входила разработка графиков переброски авиации с Запада. Основные силы перелетали пятью эшелонами, причем последний, как резерв главнокомандования, перебрасывался к границам Советского Союза уже после начала войны. Немцы понимали, что одной из важнейших предпосылок успеха являлась скрытность мероприятий по развертыванию войск. В разных родах войск она осуществлялась по-разному. В люфтваффе для маскировки концентрации авиации на Востоке использовались мифы о расширении летных школ и усилении резервов против Англии.

Доставка необходимых материалов осуществлялась на заранее подготовленные аэродромы только ночами, с соблюдением

полного радиомолчания. Так же перелетали и первые самолеты. К 17 марта немцы успели перебросить около 5% запланированной авиационной группировки, а к 20 апреля – около 20%. Прежде всего, перебазировалась разведывательная авиация. В то время, как экипажи ближних разведчиков вели контроль за перемещением своих войск, дальние разведчики интенсивно обследовали советскую территорию.

В апреле один Ju - 88 из отряда стратегических разведчиков 4(F)/Ob.d.L в ненастную погоду приземлился под Винницей, прервав свой тайный полет. Экипаж арестовали, отношения между Советским Союзом и Германией еще более ухудшились, через несколько недель после этого инцидента немецкая сторона получила неожиданное приглашение посетить Советский Союз. В мае делегация, руководимая военно-воздушным атташе в Москве полковником Г. Ашенбреннером (H. Aschenbrenner), посетила в Москве один из крупнейших советских заводов №1, где в больших количествах строили МиГ-3. Потом немецких специалистов повезли на два аэродрома, где на линейке стояли новенькие длинноносые истребители. Офицеры люфтваффе и работники аппарата министерства авиапромышленности не до конца поверили, что их ознакомили с истинным оснащением советских ВВС, но самолет произвел на них впечатление. Они хорошо знали, что дававший им пояснения главный конструктор завода №1 Артем Микоян был братом наркома торговли и зам. председателя СНК Анастаса Микояна, поэтому предупреждение, которое он сделал, Ашенбреннер в отчете Главному штабу люфтваффе процитировал дословно: «Мы сейчас показали вам, что мы имеем и чем мы занимаемся, и тот, кто попытается напасть на нас, будет уничтожен!». В отчете отмечалось значительное повышение уровня советской авиапромышленности и тот факт, что характеристики МиГ-3 являются значительным шагом вперед по сравнению с советскими истребителями, известными разведывательному управлению люфтваффе. Реакцией Гитлера на отчет была следующая резолюция: «Хорошо, вы взглядели, как далеко они продвинулись. Мы должны начинать немедленно!»



Патруль МиГов над Ленинградом

Однако оптимизм фюрера не разделяли очень многие, в т.ч. и среди офицеров и генералов люфтваффе. Им было хорошо известно, что контрольные цифры по производству боевых самолетов в Германии, установленные директивами от 13 июля и 28

сентября 1940 г., оказались не выполнены. Так, вместо запланированного производства 345 Ju - 88 и 60 Ju - 87 в месяц люфтваффе получали соответственно 184 и 52. Причем, в конце 1940 г. выпуск продукции даже сократился и не превышал 750-800 самолетов в месяц. Весной 1941 г. суммарный выпуск возрос примерно в полтора раза, и казалось, что положение исправлено. Но специалисты знали, что это достигнуто за счет сверхлимитного расхода дефицитного сырья. Немцы вели ускоренное перевооружение истребительной авиации новыми Bf 109F, пытаясь срочно довести моторы DB 601 E и Jumo 211J, на которые возлагали большие надежды...

Известно, что Геринг, которого трудно упрекнуть в каком-либо фрондерстве по отношению к фюреру, весной 1941 г. неоднократно высказывал серьезное беспокойство ситуацией в люфтваффе. Так, в ответ на заявление Гитлера: «Уже через шесть недель после вторжения в СССР вы сможете возобновить воздушную войну против Англии», Геринг ответил: «Мой фюрер, люфтваффе находятся в одной упряжке с вермахтом и не имеют ни малейшей передышки с начала войны. Перед ее началом я говорил Вам, что мы вступаем в бой с хорошо подготовленными авиационными группами, но теперь их силы почти исчерпаны. Я не до конца уверен, что нам удастся сокрушить Россию за шесть недель...».

Тем временем перебазирование авиационных соединений на восток продолжалось. Одиночные самолеты и звенья, избегая пролета вблизи крупных населенных пунктов и заправляясь при необходимости на отдаленных аэродромах, занимали места дислокации. Одновременно учебные самолеты летных школ перебазировались на Запад. Вечером 21 июня многие истребители рассредоточились по полевым площадкам вблизи советско-германской границы. К решающему часу все было готово, но то, что случилось потом, вы все знаете.

«Красные звезды» – книга, раскрывшая судьбу героя

ЭТА ИСТОРИЯ НАЧАЛАСЬ С НЕБОЛЬШОЙ ФОТОГРАФИИ, НАПЕЧАТАННОЙ В ОДНОЙ ИЗ КНИГ ОБ АВИАЦИИ, ИЗДАННОЙ В ФИНЛЯНДИИ. ОЗНАКОМИТЬСЯ С КНИГОЙ НАМ ДАЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ВИКТОР ДУДИН, РУКОВОДИТЕЛЬ ПОИСКОВОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «ВЫСОТА», КОТОРЫЙ УЖЕ НЕКОЛЬКО ЛЕТ ЗАНИМАЕТСЯ ПОИСКОМ СБИТЫХ В ГОДЫ ВОЙНЫ САМОЛЕТОВ И ИХ ВОССТАНОВЛЕНИЕМ.

Книга уникальна тем, что в Финляндии сохранилось трепетное отношение к военной истории государства, которое воевало против самих финнов. Книга была издана в 1993 году под названием «Красные Звезды».

И вот, просматривая книгу, мы обратили внимание на одну фотографию. На ней изображен советский самолет, совершивший вынужденную посадку на болото. Самолет почти целый, скорее всего от встречи с каким-то деревом при посадке отломана правая консоль.

Напротив фотокарточки были размещены две пояснительные строчки, на английском и финском языках. Находящийся вместе с нами Константин Москвин сразу же сделал перевод текста: «МиГ-1, заводской номер 2171, пилотируемый лейтенантом Н.М. Естиен, совершил вынужденную посадку после того, как был подбит зенитной артиллерией возле авиабазы Утти на юге Финляндии 12 июля 1941 года. Этот самолет был использован истребительной эскадрильей Балтийского флота».

Полученный перевод был интересен тем, что в нем указывался самолет ВВС Краснознаменного Балтийского Флота. Уже несколько лет поисковиками Общественного фонда «Поисковых отрядов Ленинградской области» ведется кропотливая работа по изучению документов Центрального военно-морского архива. Благодаря работе нашего специалиста Константина Тарасова, собран большой объем информации о летчиках, штурманах, воздушных стрелках ВВС Балтийского флота. Но фамилия, указанная в книге, показалась нам незнакомой. Мы стали анализировать полученную информацию: «МиГи» в 1941 году в авиации Балтийского флота имелись на вооружении только 5-го истребительного авиаполка. В наших архивных тетрадках имеется выписанный из архива доклад инженера 5-го ИАП. В этом документе указаны типы и номера самолетов и моторов, дата происшествия или гибели, а также фамилии летчиков, которые пилотировали само-

лет. В тетрадке, в списке потерь самолетов и моторов 5-го ИАП значится: самолет МиГ-3 № 2171 не вернулся с боевого задания 12 июля 1941 года, летчик Ессин!

Ессин, а не Естиен! Николай Ессин. Сразу же открываем выписанную из архива карточку на летчика: лейтенант Ессин Николай Михайлович, 1914 г.р., уроженец Челябинской области, город Верхне-Уральск. Мать Пелагея Павловна, жена Анастасия Антоновна. В РККА с 1935 года. 12 июля 1941 года погиб в воздушном бою (место гибели и захоронения не указано).

Рассматривая фотографию в книге и рассуждая о сохранности самолета после вынужденной посадки, мы пришли к выводу, что лейтенант Ессин, скорее всего, попал в плен к финнам. А так как в документах ЦВМА он до сих пор значится пропавшим без вести, вполне возможно, что он погиб, находясь в плену в Финляндии.

Зная, что между Российской Федерацией и Республикой Финляндия было подписано соглашение, по которому России были переданы списки советских военнослужащих, умерших и погибших в Финляндии, мы обратились в Ассоциацию «Военные Мемориалы». Нашу догадку подтвердил наш друг, специалист Ассоциации Сергей Садовников. Отправив официальный запрос, мы не утерпели и созвонились с ним. Действительно, в базе данных Ассоциации «Военные Мемориалы» значится: Ессин Николай Михайлович, 1914 г.р., умер 28 февраля 1942 года и похоронен в братской могиле в Руоколахти, Сююспохья, округ Савонлинна, Финляндия.

Получив такую информацию, нами были отправлены запросы в город Верхнеуральск. Мы понимали, что, скорее всего родные погибшего лейтенанта Николая Михайловича Ессина до сих пор не знают о судьбе близкого человека.

Буквально через неделю, раздался телефонный звонок. Мужской голос представился: «Я внук Николая Михайловича - Алексей». Оказалось, что дочери Николая Михайловича, Нина и Людмила проживают в Москве. Вместе со старшей дочерью проживает их мать – Анастасия Антоновна. Всю жизнь они знали, что их отец и муж не вернулся с боевого задания 12 июля 1941 года и наше письмо, переправленное им из Верхнеуральска, ошеломило их. Спустя несколько дней пришли письма от младшей дочери Людмилы Николаевны Ескевич (Ессиной) и работни-

ков Краеведческого музея города Верхнеуральска.

Из письма Людмилы Николаевны: «Я, Ескевич (Ессина) Людмила Николаевна, получила от родственников из Верхнеуральска копию Вашего запроса главе администрации и военному комиссару. Выражаю Вам и всем людям Вашего Фонда огромную благодарность за ваше святое дело по розыску погибших и пропавших без вести в этой войне воинов... В конце семидесятых годов в деревне Борки Ленинградской области открыли памятник летчикам, погибшим на Балтийском фронте, там в списках есть и наш отец Ессин Н.М... Мама, мы, его дочери, внук его и правнучка считали Борки местом его захоронения и не раз бывали там 9 мая...».

В письме от директора Верхнеуральского краеведческого музея сообщалось еще о некоторых подробностях: «...В 1944 году Анастасия Антоновна с детьми уехала из Верхнеуральска и жила в городе Люберцы Московской области. Ежегодно 9 мая они ездили в Ленинград, встречались с сослуживцами мужа и отца, которые говорили, что видели с воздуха, что самолет Ессина был сбит, а он бежал в сторону от самолета, но помочь ему они не могли...».

Из письма директора краеведческого музея становится ясно, почему отсутствуют более полные сведения о судьбе Николая Ессина в архивных документах. Значит, были живы участники воздушного боя 12 июля 1941 года и они смогли вернуться на свой аэродром. Они могли доложить командованию о том, что самолет Ессина был подбит и сделал вынужденную посадку, а сам Ессин при этом остался жив. Тогда бы в документах полка появилась запись: сбит зенитной артиллерией противника. Но вторая часть этой записи, скорее всего, была бы такая: «попал в плен». И тогда эта формулировка повлияла бы на судьбы его родных. Вспомните приказ Сталина о преследовании семей красноармейцев, попавших в плен. За попавшего в плен офицера отвечала его семья: родители, жена, дети. С полной уверенностью можно сказать, что однополчане не предали друга, не дали возможности даже усомниться представителям НКВД в том, что лейтенант Ессин Николай Михайлович честно погиб за Родину.

Он отдал свою жизнь чуть позже, 28 февраля 1942 года. И навечно остался в памяти любимых дочерей: высоким, надежным и веселым человеком.

Илья Прокофьев

Крылья над морем

20 лет назад взлетел МиГ-29К

ГЛУБОКОЙ МОДИФИКАЦИЕЙ ЛЕГКОГО ФРОНТОВОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ МИГ-29 СТАЛ МНОГОЦЕЛЕВОЙ КОРАБЕЛЬНЫЙ САМОЛЕТ МИГ-29К. НАРЯДУ С КОРАБЕЛЬНОЙ МОДИФИКАЦИЕЙ СУ-27 ИСТРЕБИТЕЛЬ МИГ-29К ДОЛЖЕН БЫЛ СТАТЬ ПЕРВЫМ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ БОЕВЫМ САМОЛЕТОМ, СПОСОБНЫМ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ВЗЛЕТ С ПАЛУБЫ КОРАБЛЯ И ПОСАДКУ НА НЕЕ ОБЫЧНЫМ СПОСОБОМ, Т.Е. С РАЗБЕГОМ И ПРОБЕГОМ. ДО ЭТОГО В СОСТАВЕ ВМФ СТРАНЫ НЕ БЫЛО НИ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ПОДОБНОГО ТИПА, НИ КОРАБЛЕЙ, СПОСОБНЫХ ИХ ПРИНИМАТЬ.

на самом деле это трамплин. Это действительно волновало - разбежаться на такую горку. Когда представляешь, что должно быть, тогда легче...»

Затем в Крыму приступили к отработке посадки на аэрофинишер, представлявший собой комплект из четырех поднимающихся и натягивающихся тросов, за один из которых садящийся самолет должен был зацепляться выпускаемым гаком. Первые пробные посадки на наземный аэрофинишер выполнили на дооборудованном гаком экспериментальном МиГ-27 № 603 летчики ЛИИ А.В.Крутов и С.Н.Тресвятский. В мае-июле 1983 г. гаком оснастили и МиГ-29 № 918.

работа по проектированию нового самолета. Постройка двух прототипов велась совместно опытным производством ОКБ и серийным заводом «Знамя труда» (МАПО им. П.В.Деметьева). 19 апреля 1988 г. первая машина, получившая бортовой №311 (т.е. самолет «9-31/1»), была переведена на аэродром.

После наземной проверки всех систем и оборудования 23 июня 1988 г. летчик-испытатель Т.О. Аубакиров поднял ее в воздух. Испытательные полеты МиГ-29К на «Нитке» в сентябре-октябре 1989 г. подтвердили соответствие взлетно-посадочных и летных характеристик машины расчетным и позволили приступить к изучению вопросов при-

Первый полет МиГ-29КУБ, предназначенного для индийских ВВС, состоялся 20 января 2007 г. на аэродроме Летно-исследовательского института им. М.М.Громова (г. Жуковский). Самолет поднял в воздух экипаж в составе Михаила Беляева и Павла Власова (руководитель программы испытаний).

Комплексный контракт на поставку ВМС Индии многофункциональных истребителей корабельного базирования был подписан РСК «МиГ» 20 января 2004 года. Он предусматривает поставку 12 одноместных самолетов МиГ-29К и 4 двухместных МиГ-29КУБ, а также обучение индийских летчиков и технического персонала, поставку тренажеров, запчастей и организацию сервисного обслуживания самолетов. Корабельные истребители будут размещаться на авианосце «Викрамадитья» (бывший «Адмирал Горшков»).

В определении облика МиГ-29К/КУБ самое активное участие приняли представители Министерства обороны и ВМС Индии. По ряду позиций ими были заданы требования, превышающие мировой уровень. В соответствии с их пожеланиями, БРЭО МиГ-29К/КУБ выполнено интернациональным. В его создании, помимо российских предприятий, участвуют индийские, французские и израильские компании.

В программе МиГ-29К/КУБ участвуют и ведущие российские предприятия авиационной промышленности. В их числе ОАО «Климов» — разработчик и изготовитель опытной партии двигателей РД-33МК (генеральный директор А. Ватагин); ОАО Московское машиностроительное предприятие имени В.В. Чернышева — изготовитель серийных двигателей РД-33МК (генеральный директор А.Новиков); ОАО «Корпорация «Фазотрон-НИИР» — разработчик и изготовитель радиолокационной станции «Жук-МЭ» (генеральный директор М. Коржув); Федеральный научно-производственный центр «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» — системный интегратор БРЭО, разработчик компонентов авионики (генеральный директор Г. Джанджгава).

Для всех перспективных индийско-российских проектов в области военной авиации характерны самые минимальные политические риски, что выгодно отличает РСК «МиГ» от конкурентов.

В новых проектах РСК «МиГ», таких как МиГ-29К/КУБ, национальные индийские структуры выступают в качестве полноправных участников. Военные определяют облик самолета, выдвигая при этом требования, соответствующие мировому уровню или превышающие его. Конструкторы и производственники НАЛ и других компаний проектируют и выпускают комплектующие и отдельные системы самолетов.

Командор индийских ВВС, военно-воздушный атташе Индии в Москве Дж. Чаухан и заявил журналистам: «Мы давно знаем МиГи. Это классные самолеты. Но МиГ-29КУБ еще лучше. Мы много поработали над его созданием вместе с русскими».

Индийцы помогали интегрировать зарубежную электронику в бортовой комплекс самолета, участвовали в создании тренажерных комплексов для подготовки будущих корабельных летчиков, в выборе оружия для оснащения истребителя. И самолет получился таким, какого, по словам главного конструктора «индийского МиГа» Николая Бунтина, пока даже нет в российских ВВС и ВМФ.

Проектирование МиГ-29К/КУБ, модернизация МиГ-21UPG и другие совместные работы показали, что в индийско-российские проекты без каких-либо политических и технических проблем могут интегрироваться самые передовые системы третьих стран.

Валерий Агеев



МИГ-29К ДОЛЖЕН БЫЛ СТАТЬ ПЕРВЫМ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ БОЕВЫМ САМОЛЕТОМ, СПОСОБНЫМ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ВЗЛЕТ С ПАЛУБЫ КОРАБЛЯ И ПОСАДКУ НА НЕЕ ОБЫЧНЫМ СПОСОБОМ, Т.Е. С РАЗБЕГОМ И ПРОБЕГОМ. ДО ЭТОГО В СОСТАВЕ ВМФ СТРАНЫ НЕ БЫЛО НИ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ПОДОБНОГО ТИПА, НИ КОРАБЛЕЙ, СПОСОБНЫХ ИХ ПРИНИМАТЬ.

К испытаниям планировалось привлечь соответствующим образом доработанные прототипы истребителей 4-го поколения: 7-й летный экземпляр МиГ-29 (самолет № 918).

Для отработки авиационно-технических средств обеспечения взлета и посадки палубных самолетов (катапульты, аэрофинишера, аварийного барьера, оптических и радиотехнических систем посадки), изучения специфики корабельного базирования самолетов, а также тренировок будущих летчиков палубной авиации в Крыму вблизи г. Саки на аэродроме Новофедоровка решено было построить Научно-исследовательский и учебно-тренировочный комплекс (НИУТК), получивший позднее название «Нитка».

21 августа 1982 г. летчик-испытатель ММЗ им. А.И.Микояна А.Г.Фастовец выполнил на 918-м первый взлет с трамплина Т-1. Ведущим инженером по испытаниям МиГа на «Нитке» был И.А.Власов, техник самолета — В.Н.Шмелев. Вспоминая о первом взлете с трамплина, А.Г.Фастовец рассказывал, что очень волновался: «Обычно взлетаешь как: впереди полоса. Расчищена. Все в порядке. Никого нет. А тут перед тобой на расстоянии 100 м стена, и вот на эту стену нужно лезть. Стена-то — это так кажется,

Облет машины выполнили 29 июля, а 21 августа 1983 г. ее перебазировали на «Нитку». Работы 918-го на аэрофинишере продолжались до 31 октября 1983 г., летчики ОКБ им. А.И.Микояна выполнили на нем большое число «наездов» на тросы аэрофинишера и более десятка пробных посадок.

Проведенные в 1982-1984 гг. летные исследования на комплексе «Нитка» подтвердили принципиальную возможность создания серийных корабельных истребителей трамплинного взлета и аэрофинишерной посадки.

Проектирование МиГ-29К (изд. «9-31») началось в ОКБ им. А.И.Микояна под руководством Генерального конструктора Р.А.Белякова в 1984 г. Главным конструктором самолета был назначен М.Р.Вальденберг. В отличие от предварительных проработок корабельного варианта МиГ-29, выполненных в 1978 г., теперь предполагалось строить МиГ-29К на основе не базового МиГ-29, а модернизированного МиГ-29М. Унификация касалась в первую очередь новой системы управления вооружением, а также ряда конструктивных и технологических усовершенствований, которые планировалось внедрить на «эмке».

В течение четырех лет шла напряженная

годности МиГ-29К для базирования на борту ТАВКР.

1 ноября 1989 г. Т.О.Аубакиров на МиГ-29К № 311 впервые в истории отечественной авиации и ВМФ «приземлился» на борту авианесущего крейсера. В тот же день вечером он на МиГ-29К произвел первый взлет с трамплина «Тбилиси».

В общей сложности в процессе испытаний первый экземпляр МиГ-29К совершил 313 полетов, в том числе 13 - по программе Госиспытаний. На этой машине пилоты ОКБ и ГК НИИ ВВС выполнили 74 посадки на палубу корабля, а также полеты с дозаправкой самолета в воздухе.

Однако распад СССР и дефицит военного бюджета обусловили фактическое замораживание программы строительства новых авианесущих кораблей, а, следовательно, и корабельных самолетов.

Но на МиГ-29К не «поставили крест». В 2002 г. были начаты испытания отдельных систем и узлов практически нового истребителя МиГ-29К/КУБ, для чего было задействовано в общей сложности восемь самолетов МиГ-29 нескольких модификаций. За период 2002-2006 гг. на них было выполнено около 700 полетов.

Крупных пожаров на ПК №2 не было за последние 5 лет

Хотя формуляра на пожарную часть не сохранилось, известно, что пожарная часть нашего ПК была образована более 70 лет назад, в 1936 году. В этот год было построено здание части, и была создана служба по противопожарной охране завода.

Сейчас пожарный – это мужчина, а во время войны в пожарной части служили, в основном, женщины. Дел хватало – немецкие самолеты сбросили на Москву (и в том числе на наш завод) тысячи «зажигалок», однако посты на кровлях корпусов своевременно тушили их.

К сожалению, и сегодня бывают пожары. В этом году 31 марта случился, как говорят пожарные, «непрофилактируемый пожар», когда с соседнего жилого дома, который примыкает к 115 корпусу, жильцы набросали мусор, который, в конце концов загорелся от «случайного» окурка.

Сторело всего-то несколько квадратных сантиметров кровли, однако этот случай имел очень неприятный резонанс. Из-за значимости нашего ПК, или, как говорят пожарные, «объекта», при первом получении сообщения о пожаре были высланы силы по тушению пожара второго ранга. То есть со всей Москвы были направлено 14 машин основной техники, прибыл руководящий состав окружного и городского Управления противопожарной службы, приехало на пожар и руководство завода. Особого материального ущерба пожар не нанес, его потушили еще до прибытия основных сил, однако, как говорится, соответствующие люди «поставили галочку»...

Сейчас на кровле этого цеха установлено видеонаблюдение, а скоро будет оборудован пожарный пост, где будет размещен необходимый запас порошковых огнетушителей и пожарных рукавов, чтобы в случае подобного возгорания уменьшить время проведения боевого развертывания пожарной части. На протяжении последних 5 лет пожаров на нашем ПК не было.

А самый крупный пожар на предприятии случился десять лет назад в 6-м цехе, когда дежурный по этому цеху включил электрический чайник и ушел в 71-й цех. Чайник был старого образца и не имел устройства автоматического отключения, в результате вода выкипела, чайник загорелся, от него запылилась антресоль, где он стоял. В итоге – пожар принял большие размеры, частично обрушилось перекрытие и стена.

С января месяца нашей пожарной части был присвоен федеральный статус, и она вошла в состав 6-го отряда Федеральной Противопожарной Службы Главного Управления МЧС по г. Москве. В задачу этого отряда входит профилактика и пожарная охрана объектов, вошедших в федеральный перечень критически важных оборонных предприятий и объектов культурного и исторического наследия.

Служба в этих частях ответственна прежде всего потому, что главное здесь – не тушение пожаров, как у «обычных» пожарных служб города, а профилактика и предупреждение пожаров, а в случае их возникновения – скорейшая их ликвидация.

Переход на федеральный статус двояко отразился на работе пожарной части. С одной стороны – стало лучше с финансированием. А с другой – пожарные не обладают правом привле-

кать нарушителей к административной ответственности.

«Нарушения режимного характера происходят практически ежедневно, – говорит начальник 85-й пожарной части 6-го отряда ППС Главного Управления МЧС по г. Москве полковник внутренней службы Владимир Иванович Максименко. – Где-то загорелись пожарное оборудование, где-то неправильно оборудован светильник, разбита розетка, не

Главного инженера, 8-й отдел. В прошлом году было приобретено и размещено большое количество наглядной агитации по действиям в случае возникновения пожара, по порядку и правилам проведения пожароопасных работ.

Благодаря администрации ПК, на объекте была создана добровольная пожарная дружина. Наши добровольцы оказывают большую помощь в содержании первичных средств



работает светоуказатель пожарного гидранта, неверно содержатся первичные средства пожаротушения, загроможден подход к электро- или пожарному щиту – все это те моменты, из которых и состоит наша основная работа по предупреждению пожаров.

Разработан график проведения детальных обследований подразделений ПК, по которому вместе с руководством этих подразделений детально проверяется противопожарное состояние объекта. По выявленным недостаткам готовится соответствующий документ, в котором четко расписываются нарушения и даются сроки на их устранение, а в случае невыполнения – информация поднимается «выше», руководству ПК.

Сейчас неблагоприятное противопожарное состояние 41-го цеха, где ряд мероприятий, предложенных нами, к сожалению, не выполнен. Однако в целом по предприятию противопожарное состояние не плохое. Приобретение и замена огнетушителей и пожарных рукавов происходит в установленные сроки. Большую помощь в этом оказывает служба

пожаротушения и решении других важных вопросов противопожарной безопасности. Согласно приказу директора, в порядке поощрения членам добровольной пожарной дружины, (а их на ПК – 175 человек), предоставляется от трех до шести дней оплачиваемого отпуска.

В пожарной охране нашего предприятия уже есть ветераны, посвятившие этой профессии не один десяток лет. Это старшие прапорщики внутренней службы Григорьев В.Я., Барabanов А.И., Сильянов А.П., Баншиков С.В., Васнев В.И. Пользуясь случаем, поздравляю их и весь личный состав части с 359-й годовщиной образования противопожарной службы г. Москвы.

За последние 10 лет пожарная часть нашего ПК участвовала в различных смотрах, где занимала призовые места. Так, по результатам смотр-конкурса за 2006 год, она была награждена дипломом 2-й степени и кубком за второе место в смотр-конкурсе среди подразделений пожарной команды, охраняющих режимные объекты г. Москвы.

Алексей Николаев

Отдых заводчан находится в центре внимания профкома

Сейчас, когда деньги, увы, стали мерилем жизни, при устройстве на работу мало кто интересуется такими благами прежней жизни, как, например – «детсад для ребенка» или, тем более – «организация отдыха». Самое большее – это медицинская страховка, да и она стала обязательной.

Это понятно. Особенно насчет организации отдыха. «Лучше заплатить наличными, а отдых я сам себе организую!» – считает подавляющее число из нас. Однако давно ли мы были в театре? А на экскурсии в другом городе?

А ведь прежде на нашем заводе были и спектакли, и выступления именитых артистов, распространялись билеты в театры. А что касается экскурсий, то за год на заводе организовывалось до 60-ти поездок в разные города. Летом бывало до пяти экскурсий в месяц, то есть каждые выходные. И все это – за счет предприятия.

Сейчас этого нет, однако традиция ор-



ганизации отдыха до сих пор жива. Большинству заводчан она, скорее всего, является в предновогодние дни, когда на предприятии «неизвестно откуда» появля-

ются билеты «на ёлку». Иногда – предлагают сходить в Театр Юного Зрителя или Театр Кукол им. Образцова. Откуда все это берется? А занимается этим член профкома Римма Ивановна Морозова, которая уже более полувека трудится на нашем предприятии.

Первая экскурсия в этом году была организована по Смоленску, одному из древнейших русских городов, ровеснику Новгороду и Киеву.

В городе много парков, скверов, садов. Интересны памятники архитектуры и старинны, чудом уцелевшие в огне войн и пожаров. Церковь Петра и Павла (1146 г.), Иоанна Богослова на Варяжках (1173-1176), Михаила Архангела (1191-1194), воздвигнутая в честь победы над половцами, крепостные стены величественного многобашенного кремля (1592-1602), Успенского собора (1677-79), памятники Кутузову, мемориальный музей-усадьба Глинки и памятные места Великой Отечественной Войны – все это увидели ветера-

ны нашего завода, для которых была организована эта поездка.

Вторая экскурсия прошла по Владимирской земле. Сорок работников нашего предприятия посетили город-музей Суздаль, где памятники истории и архитектуры образуют единый живописный ансамбль. Заводчане увидели Покровский и Спасо-Ефимиев монастырь, Кремль, Кидекшу, посетили мемориальный Дом-музей – усадьбу Н.Е.Жуковского (родовое поместье отца русской авиации).

Во Владимире состоялась обзорная экскурсия по городу с посещением Дмитровского и Успенского собора владимирского кремля.

Обе поездки были оплачены профсоюзной организацией завода, а сейчас планируются еще две – в Девево и Сергиев Посад. Кроме экскурсий и детских спектаклей, в профкоме всегда имеются приглашения на различные вечера встреч с артистами и писателями.

Алексей Николаев

Почем сбитый самолет?

Как поощрялся героизм во время войны

НА ВОЙНЕ – КАК НА ВОЙНЕ: ЛЮБАЯ ВОИНСКАЯ ПРОФЕССИЯ И ОПАСНА, И ТРУДНА. НО ФРОНТОВИКИ СПРАВЕДЛИВО ПОЛАГАЛИ, ЧТО ПРОФЕССИЯ ЛЕТЧИКА СВЯЗАНА С ОСОБЫМ РИСКОМ. НА ВСЕХ ЭТАПАХ ВОЙНЫ ЛЕТНЫЙ СОСТАВ ВВС НЕС ПОСТОЯННЫЕ ЛЮДСКИЕ ПОТЕРИ: В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ, ОТ ОГНЯ ЗЕНИТНОЙ АРТИЛЛЕРИИ, В РЕЗУЛЬТАТЕ АВИАКАТАСТРОФ, НАКОНЕЦ,

Цена «Мессера» – тысяча

Поэтому для поддержания боевого духа, как тогда говорили, летно-подъемного состава в ВВС Красной армии была разработана и введена в действие система наград и поощрений. Уже в самом начале войны, 19 августа 1941 года, председатель Государственного комитета обороны и Ставки Верховного командования И.В.Сталин подписал соответствующий документ, который до сих пор помнят многие ветераны военной авиации – приказ № 02999. Им определялся порядок награждения экипажей самолетов ВВС РККА.

Командирам и комиссарам авиационных дивизий рекомендовалось представлять членов экипажей к наградам в соответствии с этим приказом. В частности, летчики-истребители награждались, как бы сейчас сказали, по трем номинациям: воздушный бой, удары по наземным целям, удары по аэродромам противника.

Так, за каждый сбитый в воздушном бою самолет противника предусматривалась выплата денежного вознаграждения в размере 1000 рублей. За каждые три сбитых вражеских самолета командование представляло пилота к правительственной награде. Те, кто сумел выстоять в 40 боевых вылетах на штурмовку вражеских наземных войск, удостоивались звания Героя Советского Союза и получали премию в 5000 рублей.

Что касается наград и поощрений за удары по аэродромам, то за четыре штурмовки, в ходе которых были уничтожены самолеты противника, пилот получал денежное вознаграждение в сумме 1500 рублей; за десять дневных или пять ночных ударов размер вознаграждения составлял 2000 рублей, а пилота представляли к правительственной награде. Основанием для второго представления к награде и получения премии в 3000 рублей служили 20 дневных или 10 ночных штурмовок. За 35 дневных или 25 ночных ударов по аэродромам на летчика оформлялось представление к званию Героя Советского Союза, и он, кроме того, получал денежное вознаграждение в сумме 5000 рублей. При этом учитывались только результативные боевые вылеты, подтвержденные официально.

Что касается правительственных наград, особенно медали Золотая Звезда, то тут все понятно: их моральный вес был очень высок, а повсеместное уважение и авторитет летчика-героя неоспоримы и в армии, и в народе. Поиную обстояла ситуация с денежными премиями за успешные бои в воздухе и удары по наземным целям. Дело в том, что упоминавшиеся выше суммы в то время были скорее символическими.

Так, на те же 1000 рублей в зиму 1941-42 годов можно было разве что один раз без шика пообедать в московском ресторане. Что летчикам иногда удавалось, когда они изредка бывали в столице по служебным делам. Более эффективным и полезным, чем элементарные «закусоньки» с водочкой, оказалось расходование премиальных денег на покупку «улучшенных», нежели это предусматривалось нормами, предметов вещевого снабжения. В частности, более качественной военной формы, теплых вещей.

В полевых же условиях, особенно в ходе наступательных операций, когда авиационным полкам и дивизиям приходилось часто менять место дислокации, а личному составу обитать в сырых землянках и блиндажах далеко не в комфортных условиях, летчики нередко тратили «премиальные» деньги на покупку дополнительных продуктов питания, чтобы быть в хорошей физической форме.

Медали и доллары

В американской авиации была тщательно продумана военная форма, система регалий, наград и поощрений. Все выпускники авиационных колледжей и академий получали отли-

чительный нагрудный знак в виде серебряных крыльев с условным обозначением принадлежности к той или иной службе. Пилоты очень гордились этими знаками отличия.

Среди призывников никаких знаков различия не имели рядовые, только что прошедшие курс молодого бойца, они получали всего 50 долларов в месяц, что по нынешнему курсу валюты соответствует 500 долларам. Среди этой категории больше всех получал первый сержант, или мастер-сержант – 138 долларов. Служащие по призыву отличались между собой шевронами на рукаве.

Среди офицеров, служивших по контракту, наименьшим званием обладали летчики-офицеры, которые полу-

приравнена к Золотой Звезде Героя Советского Союза.

Медаль Почета впервые была выдана генерал-лейтенанту Джеймсу Дулитлу за то, что 18 апреля 1942 года под его командованием 16 средних бомбардировщиков В-25 нанесли первый бомбовый удар по четырем городам Японии в ответ на бомбардировку Перл-Харбора в декабре 1941 года. Подвиг заключался в том, что сухопутные бомбардировщики взлетали с палубы авианосца «Хорнет» на расстоянии 400 миль от японских островов без какой-либо надежды вернуться на его палубу. Не всем летчикам того налета удалось остаться в живых.

Всего по состоянию на 1 марта 1944 года медалью Почета были награждены 15 человек, из числа которых 10 погибли в



Советский пилот получал 1000 рублей за каждый сбитый немецкий самолет

Для поддержания боевого духа, как тогда говорили, летно-подъемного состава в ВВС Красной Армии была разработана и введена в действие система наград и поощрений. Уже в самом начале войны, 19 августа 1941 года, председатель Государственного комитета обороны и Ставки Верховного командования И.В.Сталин подписал соответствующий документ, который до сих пор помнят многие ветераны военной авиации – приказ № 02999. Им определялся порядок награждения экипажей самолетов ВВС РККА.

чали в год 1800 долларов и дополнительное пособие-вознаграждение – 60 долларов в квартал для женатых и 45 для холостых. Выше их стояли уоррент-офицеры, получавшие от 1800 до 2100 долларов в год. Второй и первый лейтенанты на погонах и в петлицах имели по одной шпале: золотая – у младшего, серебряная – у старшего. Их ежегодный оклад составлял 1800-2000 долларов. Капитан имел в петлице, на погонах и на пилотке две серебряные шпалы и получал 2400 долларов в год.

Майор и подполковник имели одинаковые знаки отличия – металлическую розочку: золотого цвета – у майора и серебряную – у подполковника. Их годовой оклад составлял 3000 и 3500 долларов. Самый оригинальный знак отличия – белоголовый орлан с распростертыми крыльями был у полковников. Многие американцы той поры считали, что этот знак больше похож на цыпленка, а поэтому полковники имели нарицательное имя «чикен», т.е. цыпленок.

Высшие офицеры – генералы имели звание бригадного генерала, генерал-майора, генерал-лейтенанта и генерала, знаки различия которых определялись числом звезд на погонах и пилотках. Их ежегодное жалование – от 6000 до 8000 долларов.

Кроме денежного вознаграждения военнослужащие армии США и ВВС за свои воинские подвиги и отличия награждались орденами и памятные медалями. Самой распространенной медалью являлся знак «Пурпурное сердце», которым отмечались все военнослужащие, получившие ранение. Самой редкой и почетной была медаль Почета, которая по нашим понятиям может быть

жарких воздушных боях с японцами. В их числе капитан Харл Пис-младший; бригадный генерал Кеннет Н.Уоркер, полковник Демас Т.Кроу, лейтенант Джек У.Матс, майор Джозеф Р.Сакорский, бригадный генерал Лион У.Джонсон, полковник Джон Р.Кейн, лейтенант Ллойд Х.Хьюз, подполковник Эддисон И.Бакер, майор Ралф Челл. В живых из награжденных медалью Почета на то время оставались полковник Пиерпонн М.Хамилтон, старший сержант Майнард Х.Смит, майор Джэй Зиммер-младший; лейтенант Джон Си Морган, полковник Нил И.Кирби.

Военнослужащие ВВС, как и вооруженных сил США в целом, в ходе Второй мировой войны награждались за свои подвиги и другими медалями и крестами. Наиболее значительными из них являлись: Крест «За отличие по службе», медаль «За отличие по службе», Легион Почета, Серебряная звезда, Летный крест за отличие, Воздушная медаль.

Владимир Васильев, Владимир Рошупкин

ГОУ СПО
МОСКОВСКИЙ ВЕЧЕРНИЙ
АВИАЦИОННЫЙ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ТЕХНИКУМ

**ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР
НА БЕСПЛАТНОЕ ОБУЧЕНИЕ**

ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ:
– Производство летательных аппаратов
– Экономика и бухгалтерский учет (по отраслям)

Адрес: г. Москва, 1-й Боткинский проезд, 31
Проезд: м. Динамо тел: 252-8450 252-8471

ЗАВОДСКАЯ ПРАВДА»

ЗАВОДСКАЯ ПРАВДА
РОССИЙСКАЯ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ «МИГ»

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

Федеральное государственное унитарное предприятие «Российская самолетостроительная корпорация «Миг»

Газета зарегистрирована Центральным территориальным управлением

Министерства РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций
ПИ № 1-00481 от 02.11.2001 года

Главный редактор

Валерий Агеев (ageev.49@mail.ru)

Заместитель главного редактора

Алексей Николаев (z-pravda@ya.ru)

Специальный корреспондент

Валерий Родиков

Дизайн, верстка:

Елена Бурылина

Над номером работали:

Андрей Розов

Анатолий Лагутин

Марина Лысцева

Адрес редакции и издателя:

125040, Москва,
улица Беговая, дом 26.

Телефоны для справок:

(495) 945-15-39

При подготовке номера использованы материалы информационных агентств и ряда изданий: «Интерфакс-АВН», «АРМС-ТАСС», РБК, АК&M, Авиапорт.ru, «ВПК», Avia.ru, Финмаркет, Lenta.ru, «Flight International», Regnum.

При цитировании «Заводской правды» ссылка на издание обязательна.

Номер подписан 24.06.2008 г.

Газета отпечатана в типографии ООО «ОИД «Медиа-Пресса»,

125993, г. Москва, ул. Правды, 24.

Номер заказа 818412

Тираж 3000 экз.