

КРАХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РОССИИ

Максим КАЛАШНИКОВ

«Авиацию надо считать даром, ниспосланным Небесами народам Запада – признанным вождям всего человечества в нашу эру... Орудием, искусно заточенным именно под белые руки, произведением научно-технического искусства, которое представители других рас могут копировать на весьма примитивном уровне, новым барьером между миллиардами азиатов и христианской традицией Европы - одним из бесценных сокровищ, позволяющих белой расе выжить и выстоять в бушующем море желтых, черных и коричневых...» Знаете, кому принадлежат сии слова? Нет, не Адольфу Гитлеру. И не Герману Герингу. Не Розенбергу и не доктору Геббельсу. Так говорил национальный герой США Чарльз Линдберг, первым в мире перелетевший через Атлантику в 1927 году.

«Русские крылья будут могучи и сильны, как сама нация».

А это изрек наш гений, основоположник аэродинамики, профессор Николай Жуковский (1847–1921), с сентября 1920 года – ректор Института инженеров Красного воздушного флота, получившего его имя (ныне – Военно-воздушная академия имени Жуковского). В декабре 1920 года советское правительство учредило ежегодную премию имени Жуковского за наилучшие труды по математике и механике. Самому Николаю Егоровичу установлен ряд персональных льгот...

Сильны, как сама нация...

То, что не снилось Герману Герингу

В возможной войне против нас агрессор обрушит на РФ всю мощь своего огромного воздушного флота.

Во всех войнах новейшего времени США громили противника ударами с небес. Американские ВВС разгромили военную машину Ирака и саму иракскую государственную систему в 1991-м. Потом массированные авиационно-ракетные удары покончили с остатками Югославии в 1999-м. В 2003-м авиация янки поставила на колени истощенный Ирак. И если грянет война с нами, то – можете не сомневаться – враг прилетит к нам на самолетах. Его ВВС пойдут следом за волнами крылатых ракет.

Нынешние USAF – орудие агрессии невероятной мощи. Когда-то гитлеровские Люфтваффе наводили ужас на полмира, но о теперешних возможностях ВВС Соединенных Штатов Геринг не мог мечтать даже в самых дерзких своих снах. Перед нами – настоящий военно-воздушно-космический флот. Здесь есть стратегические ракетно-носцы и стратегические же бомбардировщики-«невидимки». Здесь – истребители-бомбардировщики и просто истребители, которые все-таки могут наносить удары по наземным целям. В USAF есть целые «эскадры» самолетов, способных в клочья раздирать противовоздушную оборону. Здесь есть постановщики электронных помех, зоркие разведчики, мощные штурмовики. Все это дополняет целый флот летающих танкеров, что обеспечивают ВВС США глобальный размах операций. В составе американской авиации – самолеты ДЛРО, что служат летающими «глазами» ударных самолетов. И еще – самолеты радарного обзора огромных земных пространств (E-8 Joint Surveillance and Target Attack Radar, JSTARS), аналогов коих у РФ просто нет. В них применяются РЛС с синтезированной апертурой.

В космосе воздушную войну обеспечивают целые сонмы спутников навигации, разведки, целеуказания и связи. На повестке дня – появление спутников-радаров, которые обеспечивают сплошной обзор пространства боевых действий, передавая «картинки» американским пилотам. Воздушная мощь тесно смыкается с космической.

«...Система из 24 космических аппаратов с бортовыми РЛС, размещенная на низких круговых орбитах высотой 770 км, обеспечит высокую частоту просмотра ТВД (10-15 мин.), что не позволит противнику осуществлять незаметную передислокацию. Проект называется Discovery-2 (Discovery-1 в 60-х годах положил начало созданию космических средств фотографической разведки).

Разработку новой программы совместно финансируют три военных ведомства – министерство ВВС, национальное управление космической разведки и управление

перспективных разработок. Станция будет работать в трех основных режимах:

1) съемка местности (обзорная маршрутная, полосовая и детальная) с разрешением от 0,3 до 3 м;

2) автоматическое обнаружение движущихся целей в режиме селекции движущихся целей (диапазон скоростей 4-100 км/ч);

3) картографическая съемка для формирования цифровых карт рельефа местности с точностью около 1 м.

Такое сочетание высоких требований к режимам работы РЛС позволит оператору-дешифровщику изображений последовательно решать весь цикл задач, связанных с поиском, обнаружением и распознаванием целей, определением их координат для дальнейшей выдачи целеуказаний средствам поражения. До сих пор заявки командования передовых группировок в ВС США на разведку целей проходят через центры, расположенные под Вашингтоном, что значительно снижает оперативность поступления развединформации непосредственно в войска. Поэтому Discovery-2 будет сопряжена с центрами разведок, находящимися в составе передних группировок ВС на ТВД. Для этого Пентагон планирует закупить 42 станции управления и приема информации.

Сильным аргументом в пользу принятия программы Discovery-2 была стоимость системы благодаря применению дешевых малогабаритных космических платформ (расчетная масса космического аппарата (КА) – 500 кг). По требованиям Пентагона стоимость каждого КА не может превышать 100 млн долларов США (типовой военный КА стоит от 300 до 1000 млн долларов США), а общая стоимость системы, включая орбитальную группировку и наземный комплекс, должна составить примерно 3 млрд долларов США.

...Радиолокаторы космического базирования оказались высокоэффективным средством и для решения вспомогательных военных задач, одна из них – картографическая съемка поверхности Земли для составления цифровых карт рельефа местности. В США эти функции возложены на национальное картографическое управление NIMA, которое входит в разведывательное сообщество США.

NIMA финансировало 11-суточный полет космического корабля «Shuttle» (получивший обозначение SRTM - Shuttle Radar Topography Mission), который состоялся 11 февраля 2000 года. В грузовом отсеке корабля был установлен радиолокационный комплекс SIR-C/X-SAR, созданный совместными усилиями космических агентств США (NASA), Германии и Италии. Зарубежные специалисты считают его одним из наиболее совершенных в мире, он способен вести съемку по четырем поляриметрическим каналам одновременно в двух частотных диапазонах с максимальным разрешением 5-10 м (в некоторых режимах разрешение может достигать 2 м). Антенная система РЛС имела две разнесенные на 60 метров апертуры, что позволило впервые осуществить на практике однопроходовую интерферометрическую съемку 80% поверхности суши в пределах от 60 градусов северной широты до 56 градусов южной широты для разработки цифрового рельефа местности и электронного объемного (стереоскопического) изображения земной поверхности с дискретностью 30x30 м и точностью определения высоты 16 м.

В дальнейшем Пентагон планирует использовать эту глобальную цифровую карту рельефа местности, которая

обошлась NIMA в 300 млн долларов США, для наведения крылатых ракет и управляемых авиабомб, планирования полетов авиации и боевых действий ВС в целом. На электронную карту рельефа местности, введенную в компьютеры автоматизированных систем обработки разведывательной информации, будет накладываться оперативная информация о группировке ВС противника, полученная, в частности, от спутников системы «Discovery-2», что должно обеспечить победу в войнах будущего. Такие карты позволят планировать и наносить высокоточные удары по любому объекту в любой точке Земли...» (Федор Солодовников. «Революция в военном деле» как концепция реализации научно-технического и экономического превосходства США в войнах будущего).

Граница между воздушными и космическими действиями начинает размываться. Новая система, на разработку которой в 2008 году отпустили 100 млн долларов, называется «Falcon» («Сокол»). Это – небольшой гиперзвуковой бомбардировщик-робот (HCV – Hypersonic Cruise Vehicle), который запускается с земли с помощью небольшой ракеты-носителя (она разрабатывается в рамках той же программы). HCV должен достичь заданной точки над любым районом планеты в 9 тыс. морских миль (16 670 км) от материковой части Соединенных Штатов, нанести меткий удар высокоточным неядерным оружием, а затем на гиперзвуковой скорости вернуться на базу. Огромные высота и скорость полета HCV «Falcon» обеспечивают его полную неуязвимость для зенитных ракет и истребителей-перехватчиков. Боевая нагрузка – 12 000 фунтов (чуть более пяти тонн).

Легкая ракета-носитель должна в порядке конверсии обеспечивать коммерческие запуски легких спутников. Очень оперативно и (по меркам США) дешево – не дороже 5 млн долларов за запуск. Причем этот «Сокол» будет финансироваться за счет денег, которые шли на свернутую ныне программу другого (ракетного) Prompt Global Strike. Еще недавно американцы заявляли, что скоро оснастят баллистические ракеты подводного базирования (БРПЛ) типа «Трайидент» высокоточными неядерными боеголовками. В каждой – четыре модуля, набитых вольфрамовыми стержнями. Удары такого оружия объявлялись суперметкими и неотразимыми. Но теперь Пентагон отказывается от ракеты в пользу автоматического гиперзвукового бомбардировщика. Ведь он, в отличие от запущенной ракеты, может снова вернуться назад и переснарядиться для новых боевых вылетов. С другой стороны, беспилотный «бомбер» может получить команду на отмену удара, тогда как у запущенной ракеты «обратного хода» нет. В итоге США хотя и обзавестись «чудооружием» (Вундерваффе, если говорить языком Третьего рейха) для молниеносных ударов по важнейшим целям.

Конечно, в означенном плане есть элемент психологической войны. США любят запугивать весь мир своими фантастическими военными возможностями, иногда откровенно блефуя. У них есть славные учителя: гитлеровцы. Те в 1930-е любили поражать воображение вероятных противников, то показывая им единичные экземпляры опытного истребителя (мол, у нас их тысячи), то выставляя на международные соревнования самолет с формированными моторами, намекая о серийных бомбардировщиках. Есть здесь и явный интерес ВПК США «подoitь» государственный бюджет.

Но глупо считать, будто все на этом и заканчивается. Нет, в программе «Фолкон» заложено глубоко рацио-

нальное зерно. Если оно даст «всходы», то американцы получат громадное конкурентное преимущество над всем миром. Это зерно – гиперзвуковые воздушно-реактивные двигатели (ГПВРД).

Гиперзвуковые воздушно-реактивные двигатели

Тот, кто создаст мощные ГПВРД, получит ключ к созданию сверхвысотной (40-80 км) и сверхскоростной (8-10 Махов) авиации. Такие аппараты смогут, разогнавшись во всю прыть, выскакать в космос, покрывая тысячи километров по баллистической траектории, с выключенными двигателями. При этом гиперзвуковому самолету не придется, как ракете, тащить на себе груз окислителя в дополнение к бакам с горючим. Гиперзвуковому аппарату нужно только топливо, а воздух для его горения он на огромной скорости наберет из атмосферы. Даже из очень разреженной. Вот почему гиперзвуковые аппараты смогут летать там, где не летает ни один реактивный самолет, – на высотах до сотни верст над планетой. Создавая систему глобальных высокоточных миссий, американцы создают летающие лаборатории для отработки технологий гиперзвукового двигателестроения.

А вот это – реальная угроза для русских. Дело в том, что Советский Союз, осуществляя сверхсекретную программу «Холод», опережал весь мир в деле создания ГПВРД. До осени 1991 года считалось, что создать гиперзвуковой прямоточный двигатель невозможно. Но 8 ноября 1991 года наши испытали первый в мире гиперзвуковой реактивно-прямоточный двигатель, установленный на борту ракеты С-200. Исследователи Центрального института авиационного строительства (ЦИАМ) и Конструкторского бюро химавтоматики (КБХА) добились первой победы. Однако гибель Советского Союза и последовавшая затем смута фактически уничтожили программу «Холод». Зато американцы за шестнадцать минувших лет не только догнали советский уровень 1991 года, но и превзошли его. У них уже есть опытные летательные аппараты с ГПВРД, а у РФ – нет. И разрыв все время увеличивается. А вот это – крайне опасно. Держава, обзаведшаяся гиперзвуковой авиацией, сможет господствовать в небе всей планеты. Самолеты с ГПВРД способны обеспечить дешевый вывод космических аппаратов на низкие орбиты. РФ с ее устаревшей «ракетной космонавтикой» окончательно станет аутсайдером.

Вы скажете, что все это – программы, которые неминуемо задушит политика бюджетной экономии в США? Но есть ведь и другие проекты – куда более дешевые.

Ну, а на повестке дня – развитие ударных беспилотных самолетов. Не сегодня-завтра впереди пилотируемых аппаратов USAF пойдут стаи летающих роботов с искусственным интеллектом, способных атаковать позиции наших зенитно-ракетных дивизионов, крушить наши аэродромы и даже сбивать наши самолеты.

Учтем: у американцев летают уже истребители пятого поколения («Раптор»), каковых нет у ВВС Росфедта. И появятся ли – неизвестно.

Американские ВВС уже насыщены высокоточным оружием (ВТО).

В конце 1980-х янки, как и СССР, имели ВТО первого поколения, оснащенные лазерными или телевизионными системами наведения. А оно не может применяться в условиях тумана или низкой облачности. И вот у Америки появилось новое ВТО – уже со спутниковым GPS-наведением.

При этом стоимость авиабоеприпасов с лазерным наведением на порядок выше, чем у бомб с GPS-наведением! То есть амеры смогли снизить стоимость высокоточных бомб. Так, переоборудование одной бомбы Mk-82 по программе JDAM (Joint Direct Attack Munition) обходится Пентагону только в 18 000 долларов, а закупка боеприпаса с лазерным наведением – в 5-15 раз дороже. Успешное применение GPS-бомб в Югославии весной 1999 года оказало мощный стимул к скорейшему их развертыванию.

А ВВС РФ в 2008 году бомбили грузинские аэродромы все теми же старыми бомбами с лазерным наведением. У нас нет «спутниковых» авиабоеприпасов! Да и аналог Джи-Пи-Эс, ГЛОНАСС, в РФ делается через ж...у. Она все время барахлит. Добавим к этой картине авиационные базы НАТО, которые охватывают РФ, обеспечивая врагу возможность глубоких авианалетов. Авиабазы есть в Польше, в республиках Прибалтики.

Ну как вам картина?

Далее – о том, что всему этому противостоит.

Состояние ВВС РФ в 1999 и 2009 годах: почувствуйте разницу

По имеющимся у нас данным, еще в 1999 году в стране было 475 фронтовых бомбардировщиков Су-24, 250 штурмовиков Су-25, 315 истребителей МиГ-29, 375 Су-27. Есть также 425 тяжелых перехватчиков МиГ-31 и 100 самолетов МиГ-23. В военно-транспортной авиации на 1999 год числилось 340 воздушных кораблей.

Наша авиация уже очень стара. Более половины ее машин (55 процентов) старше 15 лет. Только 40 процентов ее парка находится в возрасте от 5 до 10 лет. И всего лишь 20 самолетов русских ВВС были построены в 1995-2000 годы.

В 1999 году специалисты качали головами и говорили: к 2007 году все мыслимые сроки использования истекут у половины боевых самолетов страны, и при продолжении нынешних тенденций ВВС России уменьшатся наполовину, став по численности воздушного флота в один ряд с Израилем, Турцией и Северной Кореей. Например, сейчас самый массовый самолет русских ВВС – это бомбардировщик Су-24, основной парк которых построен с 1975 по 1982 год.

В 2009 году в ВВС РФ насчитывалось в общей сложности 650 истребителей всех типов. В 1999 году – свыше 1200 истребителей. Разницу почувствуете?

С 1999 по 2009 год власть бело-сине-красных макак, буквально купаясь в морях нефтедолларов и украв почти полтора триллиона «зеленых», ни хрена не сделала для спасения ВВС страны. И в феврале 2009 года разразилась настоящая катастрофа. Минобороны впервые признало, что порядка 200 его истребителей МиГ-29 не способны в данный момент не только решать боевые задачи, но и просто подняться в воздух. Это почти треть всего истребительного парка страны.

Прочитируем газету «Коммерсантъ»:

«...Последняя катастрофа "МиГа", как выяснилось, произошла из-за коррозии силовых элементов его конструкции. Эксперты объясняют все банальной старостью машин, поставленных еще в советское время. И это значит, что для ВВС РФ наступило время, когда боевые самолеты придется списывать сотнями.

МиГ-29 – одноместный фронтовой истребитель. Разработан в 1970-х годах. Взлетный вес – до 18,1 т. Боевая

нагрузка – 2-4 т. Максимальная скорость – 2450 км/ч. Дальность – до 2200 км. Практический потолок – до 18 км. Вооружение – до шести управляемых ракет "воздух-воздух", 30-мм пушка ГШ-301, бомбы, неуправляемые ракеты. Поставлялся отечественным ВВС в 1983-1993 годах.

Инциденты с МиГ-29 120-го истребительного авиаполка под Читой произошли один за другим. 17 октября 2008 года летчику удалось катапультироваться, 5 декабря пилот погиб (см. "Ъ" от 6 декабря 2008 года). После катастрофы полеты всех машин этого типа в России были прекращены до выяснения ее причин. Это обычная практика, и, как правило, такие запреты длятся недолго. Однако проходила неделя за неделей, а разрешения на полеты так и не было. МиГ-29 в России состоят на вооружении пяти строевых авиаполков и трех учебных центров (см. справку на стр. 5), на них же летает знаменитая пилотажная группа "Стрижи" из подмосковной Кубинки. Все они прервали свою боевую и летную подготовку.

В середине января 2009 года в региональных СМИ появились первые неофициальные сведения о том, что расследование катастрофы дало довольно неожиданный результат: ее причиной якобы стало разрушение киля (хвоста) самолета из-за коррозии и усталостных трещин. Проще говоря, конструкция исчерпала свой ресурс прочности "по возрасту" – оба разбившихся в Забайкалье самолета были 1985 года выпуска. При этом сообщалось, что по всем нелетающим частям с МиГ-29 ездит проверяющая комиссия: с истребителей снято хвостовое оперение, инженеры думают над технологией его ремонта.

Вскоре об этом же сообщил и информационный интернет-портал города Кубинки – одного из элитных авиагарнизонов страны, но и тогда о сути и масштабах возникшей проблемы никаких внятных официальных комментариев не прозвучало.

21 января начальник службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ генерал-лейтенант Сергей Байнетов в интервью агентству "Интерфакс-АВН" лишь признал: "Расследование катастрофы истребителя МиГ-29... не закончено. Полеты... до сих пор приостановлены". А его подчиненные (военные, отвечающие за техническое состояние парка ВВС) и представители авиапромышленности наотрез отказывались говорить, что стоит за словами генерала.

Понадобилось еще две недели, чтобы тот же "Интерфакс-АВН" со слов того же господина Байнетова подтвердил: "Причиной катастрофы МиГ-29 стало разрушение киля самолета в воздухе из-за коррозии, причина которой пока не выявлена. На это потребуется еще около полутора-двух месяцев". "Однако, – продолжил генерал, – были проведены профилактические мероприятия, осмотры многих самолетов. Те истребители, где не выявлена коррозия, а это примерно 30%, допущены к дальнейшим полетам, и эти полеты выполняются..."

В отечественных ВВС сейчас числится 291 МиГ-29. Это точное число назвал в декабре 2008 года Александр Новиков, гендиректор Московского машиностроительного предприятия имени Чернышева (поставщик двигателей "МиГов"). 70% нелетающих из них – это порядка 200 самолетов. Это сравнимо с численностью всего парка других истребителей – Су-27 и превышает количество находящихся в строю тяжелых перехватчиков МиГ-31 (последних – менее 150 единиц, а всего истребителей в сумме – порядка

650). При этом Су-27 более дорогой самолет, в том числе и в эксплуатации (это признают сами военные), а МиГ-31 имеет иные задачи и характеристики – он не предназначен для ведения маневренных воздушных боев. Таким образом, две сотни "МиГов" для боевого потенциала ВВС – потеря крайне существенная, тем более что именно на них готовят молодых пилотов-истребителей в Армавире – в учебном центре единственного в стране Краснодарского высшего военного училища летчиков.

В РСК МиГ (разработчик и производитель МиГ-29) по-прежнему отказываются комментировать ситуацию. Но другой представитель российского военно-промышленного комплекса в разговоре с корреспондентом "Ъ" согласился с тем, что "причиной последних катастроф МиГ-29 стала элементарная старость и износ узлов и агрегатов". Назначенный ресурс планера истребителя – 2,5 тыс. летных часов, или 20 лет службы. После этого он в принципе может продлеваться "по состоянию" – еще на 1 тыс. часов при условии тщательной диагностики и ремонта, что в условиях российских ВВС практически не выполняется. 275-й авиаремонтный завод Минобороны в Краснодаре проводит капитальный ремонт считанных экземпляров, в то время как его требует большинство машин. Например, МиГ-29, унесший жизнь летчика из Домны, проходил капремонт в 1997 году.

Бывший главнокомандующий ВВС РФ (в 1998-2002 годах), генерал армии Анатолий Корнуков в беседе с корреспондентом "Ъ" заявил, что всегда считал МиГ-29 прекрасным самолетом, но те из них, что еще служат в наших ВВС, нужно выбраковывать и списывать, как, впрочем, и все Су-27, либо ставить в дорогой капремонт. Реальной замены им генерал не видит: весь истребительный авиапарк страны устарел.

Между тем о продлении ресурса МиГ-29 до 4 тыс. часов налета и 40 лет службы много раз говорили и военные, и авиапром, но эта работа, по сути, так и не начиналась. Программа более их глубокой модернизации в МиГ-29СМТ также была отклонена (ВВС модернизируют Су-27 и МиГ-31, но очень низкими темпами). Выпуск новых истребителей фактически прекращен, поставки другим странам в 1990-2000 годах выполнялись за счет недособранных самолетов советского времени – задела, который был, но тоже исьяк. Теперь Минобороны обещает 34 реэкспортных МиГ-29СМТ, принимать которые у России по контракту отказался Алжир (см. "Ъ" от 19 декабря 2008 года), но они, конечно же, не смогут компенсировать потери от одновременного старения сотен машин. Основной завод РСК МиГ в Луховицах (под Москвой) за последние годы выпустил две новые машины по индийскому корабельному контракту. Это все, на что способен сейчас завод. Перевооружение же на истребители пятого поколения (их еще надо создать и испытать) власти обещают не раньше 2020-2030 годов...»

Когда мы писали эту главу, в Эрэфии изучали вопрос о продлении срока службы истребителей МиГ-29 с двадцати до сорока лет. То есть речь идет о том, чтобы советские машины 1980-х годов производства служили бы до конца 2020-х годов.

Гм-м. Интересно, можно ли представить себе СССР 1985 года, в ВВС коего летают латанные-перелатанные поршневыми, винтовые самолеты 1945 года: Ла-7, Ил-2, Як-9? А с высоких трибун нам вещают о том, что это еще надежная и современная техника (оружие Победы!),

которая в случае чего ка-ак даст агрессорам с их Ф-16, «Торнадо» и «Стелсами»!

Такую абсурдную картину представить невозможно. В СССР. А вот в РФ позорная дикость, как видите, успешно воплощается. Власть бело-сине-красных макак и не такое может!

В авиации наиболее тяжело сказалося и развал Советского Союза, и плоды господства нелюдей, что продолжается с 1991 года. Давайте возьмем для примера историю тех якобы новых истребителей МиГ-29, которые с таким позором вернул в РФ Алжир. Как заявили арабы, на самолетах стоят старые-престарые узлы непонятного происхождения. Сначала бело-сине-красные верещали, что все это происки Запада, который сам хочет поставить свои самолеты Алжиру. А потом выяснилось – арабы правду говорили. Действительно, на сборку готового МиГ-29 раньше работали сотни предприятий-поставщиков со всего СССР. С его расчленением кооперационные цепочки оказались разорванными, а предприятия на местах подверглись уничтожению местными варварами – расейскими, украинскими и т.д. Взамен погибших поставщиков в Эрэфии новых производств не создали.

В данном случае МиГ-29 для Алжира делали на нижегородском заводе «Сокол». Выяснилось, например, что некачественные блоки предельных команд БПК-88, контролирующие давление топлива, раньше делались в УССР, на заводе «Электронприбор» (ныне под властью мовнюков-свидомитов, переименован в «Электронприлад»). Исполняя алжирский заказ, «Сокол» заказал блоки не прежнему поставщику, а левому ООО, которое спяпало БПК-88 из комплектующих производства 90-х годов, неизвестно где взятых. Естественно, на бумаге эти блоки числились как новенькие. Справедливости ради нужно сказать: на Украине купить эти БПК-88 уже невозможно.

Провернув эту операцию, некоторые заводские начальники получили взятки от пресловутого ООО-поставщика (в Расее все стоит на взятках – и все ими губится). Естественно, завод заплатил за эти подержанные устройства как за новые. Вот вам – самый наглядный пример того, что происходит с отечественной обороной. Стоит ли удивляться деградации ВВС и авиастроения? Это же вам не времена «тоталитарного СССР» – это же новая Расея, поднятая с колен. Очевидно – свободная от всякого сложного производства.

Что все это значит? Только одно.

ВВС у Россиянии фактически больше нет. К 2017 году их уже не будет даже на бумаге.

В случае войны с Соединенными Штатами остатки авиации РФ обрекаются на быструю гибель. Так же реликт русских ВВС будет разбит и в случае войны с Китаем.

Реальность такова: если при Ельцине-разрушителе в 1992-1999 годы в войска худо-бедно, но поступили 132 новых самолета, то в 2000-2007 годах... всего два. Два! В самые «нефтеобильные» годы. Да и что это за самолеты? Два Су-34, о закупке которых заявили в конце 2006 года. Сейчас, когда мы пишем эти строки (апрель 2009 г.), официальная расейская пресса продолжает греметь фанфарами по поводу этих машин. Но мы знаем: в основном эти две машины были построены в СССР, их сейчас только доделали. Производить Су-34 серийно РФ не может: уничтожена оснастка, утеряны квалифицированные кадры. Правда, есть свидетельства о том, что еще в войска поступили аж 7

(семь) новых Су-27, но это капля в море. Общей тенденции они не меняют. Как ни считай, а больше 9 новых самолетов в период «медвежьего царства» 2000-2008 годов и «суверенной демократии» не выходит. По сравнению со 132 построенными в 1992-1994 годах машинами – мизер.

«Нулевые» годы оказались потерянными. В 2006-м депутат Виктор Алкснис в интервью заявил:

«В этом году от «щедрот» нашего бюджета в области авиации выделили денег на модернизацию аж 17 самолетов Су-27 при наличии в ВС России 350-ти! Такими темпами мы будем модернизировать все свои Су-27 20 лет! Но через 20 лет они никому уже не будут нужны. Новой техники не поступает. Или взять эти громкие слова о самолетах «пятого поколения». Ребята, откуда? Чтобы ввести самолеты пятого поколения, нужна передовая промышленность. А мы все сгубили, включая военную электронику...»

В 2005 году известный военный журналист Владислав Шурыгин свидетельствовал: «В 1992 году поставки новых самолетов и вертолетов в Вооруженные Силы РФ составили 67 самолетов и 10 вертолетов, в 1993 году – 48/18 соответственно, в 1994 году – 17/19, в 1995 году было закуплено только 17 вертолетов, а с 1995 года и вертолеты больше в Вооруженные Силы не поступали. То есть начиная с 1994 года и до 2003 года для собственных ВВС Россия не приобрела вообще ни одного нового боевого самолета!»

Самый новый российский боевой самолет Су-37 является лишь модификацией советского истребителя Су-27, вставшего на вооружение в начале 80-х. С тех пор ничего нового так и не было создано. По оценкам экспертов, Су-37 еще в течение 5-7 лет сможет составлять конкуренцию новейшим американским самолётам, но с принятием на вооружение перспективных самолетов пятого поколения Су-37 окажется истребителем вчерашнего дня. Свой истребитель пятого поколения, при существующей системе финансирования, Россия сможет поднять в небо в лучшем случае к 2012 году...

...Если существующие темпы перевооружения – 17 модернизируемых самолетов в год (план 2005 года) – останутся такими же, то ТОЛЬКО НА ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ БОЕВОЙ АВИАЦИИ УЙДЕТ 107 ЛЕТ! Не кажется ли Путину, что за 107 лет самолет Су-27 несколько устареет?»

Теперь мы знаем, что к 2012 году никакого истребителя пятого поколения «медвежья Расея» в воздух не поднимет. Разрекламированный «новейший» Су-35 (самолет поколения 4+) – это всего лишь модернизация Су-27, созданная в 1985 году и впервые показанная на авиасалоне в 1992-м. Имевшийся советский задел по «пятопоколенному» самолету МиГ-МФИ в «нулевые годы» уничтожен – равно как уничтожена и сама фирма «МиГ».

Из материалов Государственной Думы (2005 г., пояснительная записка к проекту изменений в статью 26 Закона «Об обороне»):

«...Численность машин ВВС России всех типов уменьшится с 5100 самолетов в 2002 году до 2000 самолетов в 2010 году, и с 1800 вертолетов в 2003 году до 600 вертолетов в 2010 году. Средний налет на летающего летчика составляет по различным родам авиации от 10 до 30 часов в год. Для сравнения: натовский минимум налета для боевых летчиков – 180 часов в год. При этом согласно международным требованиям безопасности полетов минимально допустимым уровнем полетов считается налет не менее 60 часов в год. Износ авиационной техники составляет более чем 57%. Из

них 55% эксплуатируются более 15 лет, 40% от 5 до 10 лет и всего 20 самолетов менее 5 лет. В ВВС на такую технику приходится более 50%, а в ПВО - более 70%.

В настоящее время 87% авиационной техники эксплуатируется за счет продления ресурсов и сроков службы. При этом максимальный срок продления эксплуатации большинства этих самолетов истекает в 2005–2009 годах, после чего последует их неизбежный вывод из боевого состава. По самым оптимистичным подсчетам, до 2009 года из боевого состава ВВС РФ будет исключено 3 200 самолетов и более 1300 вертолетов. Аэродромная сеть России сейчас меньше сети РСФСР в 2 раза и на сегодняшний день находится в критическом состоянии. Более 70% аэродромов требуют капитального ремонта или реконструкции. Износ авиатехники составляет около 60%...

...Для перевооружения Вооруженных Сил требуется существенное увеличение ежегодных поставок вооружения и военной техники в объемах до 5% от их количества, соответствующего боевому составу Вооруженных Сил. Это соответствует примерно следующим количественным показателям: 140-150 самолетов, 40-60 вертолетов, 200 танков, 250 артиллерийских орудий. Эти показатели от 2 до 5 раз превышают предусмотренные Государственной программой вооружения. И даже столь радикальное увеличение объемов закупок вооружения и военной техники позволит перевооружить весь парк вооружения и военной техники, обеспечив поддержание его в требуемой степени технической готовности, только в течение 20-25 лет, или к 2030 году...»

ВВС РФ рассыпаются на глазах. Выходят из строя авиаполки на старых МиГ-29.

14-й гвардейский Ленинградский истребительный авиаполк – Халино (Курск-Восточный);

19-й гвардейский истребительный авиаполк – Миллерово (Ростовская обл.);

28-й гвардейский Ленинградский истребительный авиаполк – Андреаполь (Тверская обл.);

31-й гвардейский Никопольский истребительный авиаполк – Зерноград (Ростовская обл.);

120-й гвардейский Брестский истребительный авиаполк – Домна (Читинская обл.);

3624-я авиабаза – Эребуни (Армения);

237-й гвардейский Проскуровский центр показа авиатехники – Кубинка (Московская обл.);

968-й Севастопольский инструкторско-исследовательский смешанный авиаполк – Липецк;

116-й учебный центр боевого применения – Приволжский ВО (Астрахань);

783-й учебный авиацентр – Армавир (Краснодарский край);

4020-я база резерва самолетов (на хранении) – Липецк.

Ну, а о том, как разваливается ПВО и насколько мизерны поставки для нее новых зенитно-ракетных комплексов и средств контроля воздушного пространства, мы уже писали. Повторяться не станем.

Сегодня ближайший аэродром НАТО находится в 600 км от Москвы, а подлетное время ударной авиации НАТО от границы Эстонии до Москвы не превышает 20 минут. На этом пути против более 2500 боевых самолетов НАТО у России есть всего около 600 машин, из которых подняться в воздух смогут не более ста. Если авиация НАТО атакует

Россию на предельно малых высотах 100-300 метров, то вполне вероятно, что до самой Москвы натовские самолеты не встретят вообще ни одного российского перехватчика, не взлетит ни одна зенитная ракета.

Ужасный мартиролог уничтожения обороноспособности России можно продолжать и продолжать. Настало время ставить вопрос о персональной уголовной ответственности за преступные деяния. Однако подобное самоосуждение нынешней власти невозможно себе представить. Без кардинального разворота идеологического и политического вектора развития страны мало что изменится (нынешнюю власть может привлечь к ответственности только власть другая, русская национальная). Тем не менее уже сегодня мы имеем полное право обратить гнев праведный на себя самих.

«Бумажные» военно-воздушные силы

Таким образом, во второй половине 2010-х годов ВВС у нас практически не будет. Что останется? Некие пиарно-пропагандистские эскадрильи, которые будут годны для торжественных пролетов над Кремлем во время майского парада, для телевизионно-бравурных репортажей и для фото в глянцево-журналах.

Конечно, читатель, из того списка ВВС, что мы привели по состоянию на 1999 год, множество самолетов пребывало в неисправном и разукомплектованном виде. Однако их можно было починить и привести в порядок. Даже сотня МиГ-23, пройдя глубокую модернизацию, становилась грозной силой. И программы такой глубокой модернизации существовали, о них писали в журнале «Военный парад». Но, как видите, эти самолеты пустили на слом. И точно так же на слом пошла масса отличных МиГ-31.

Последнее особенно больно. В тупых мозгах российских чиновников и генералов самолет, не умеющий красиво маневрировать и кувыркаться в воздухе, – не истребитель. А значит, МиГ-31 – не истребитель. Блин, да только эти машины способны вести современный бой в составе «разумной стаи» – на дальних дистанциях, причем дальнобойными ракетами. Да еще и командуя при этом действиями более легких истребителей! Только идиоты думают, что в войне грядущего воздушные бои будут исключительно «собачьими свалками» на ближних дистанциях в стиле Второй мировой. Нет! В большинстве столкновений все будет выглядеть совершенно иначе.

Примерно так...

«Стаи» американских истребителей нападают, развернувшись по фронту. Для скрытности они до последнего момента не станут включать свои бортовые радары. За ними идет мощный летающий радар типа АВАКС (или «Хокай»): он сканирует воздушное пространство, передавая картинку в кабины американских ударных машин.

Итак, впереди – русские истребители. Они еще не видят атакующих истребителей врага, им виден лишь далекий АВАКС («Хокай»), «светящий» мощным локатором. Чтобы что-то видеть, русские пилоты вынуждены включить свои бортовые РЛС: ведь своего АВАКСа («Хокая») у них, скорее всего, не будет. Аналогов АВАКСа, самолетов А-50 – всего один полк на всю РФ, а легкие аналоги «хокаев» на базе Ан-72 делать из-за развала СССР не стали. Вот и приходится нашим самолетам включать свои бортовые локаторы, издали себя демаскируя. Конечно, могли бы помочь наземные радиотехнические войска и командные пункты. Однако, как мы знаем, воздушное пространство РФ зияет «белыми пят-

нами» – нет сплошного радиолокационного поля. Да даже если оно и есть – наверняка радары уничтожены ударами противолокационных ракет и «томагавков», атаками беспилотных самолетов, подавлены вражескими самолетами-постановщиками направленных радиопомех.

Кроме того, уже воздушные бои 1982 года над Ливаном показали, что противник, оснащенный летающими радаром/воздушными КП, намного превосходит ВВС старого советского типа, опирающимися в своих действиях на сеть наземных локаторов. Стоящий на земле локатор и видит-то меньше и хуже, чем радар АВАКСа...

Итак, противники сближаются. Русские еще не могут достать ракетами самолет ДПРО, но устремляются к нему, понимая, что рядом с ним - вражеские истребители, которых они еще не видят. Зато американские пилоты прекрасно созерцают боевой порядок русских, занимая выгодные позиции для атаки. Они выпускают по нашим тучу ракет «воздух-воздух», одновременно самолеты РЭБ включают мощные направленные «конусы» помех. Бой начинается на длинной дистанции – и наши, даже отчаянно маневрируя, несут тяжелые потери. В этот момент американские истребители, сближаясь, наконец-то попадают в сферу действия бортовых радаров русских истребителей. Но уже поздно. Американцы, включив свои самолетные РЛС, атакуют. Обладая уже подавляющим численным превосходством, они расправляются с нашими самолетами, паля в них высокоточными ракетами. Верткие Су и МиГи, хотя и пытаются уклоняться, гибнут один за другим – летчики РФ, в отличие от советских, растренированы, опыт у них – мизерный, а наведение с земли не работает. В таком бою на один сбитый американский самолет русские потеряют по 5-7 машин.

«Может быть, за путинские пять лет существенно вырос налет летчиков? По самым верноподданническим докладом, рост составил 8 часов с 25 часов аж до 33? Но это по верноподданническим. А в реальности упавший в Литве майор Троянов налетал всего 14 часов, а треть летчиков ВВС не налетала и 10 часов. Например, полк морской авиации Балтфлота налетал за этот год всего 191 час – по 5 часов на летчика...» - писал В.Шурыгин в 2005-м.

А боевых самолетов у РФ году этак в 2017-м будет до одного мало. В 2020-м – и того меньше.

Если ввести в формулу боя еще и ударные беспилотные машины США, идущие передовым эшелонам, то статистика станет еще более страшной. БПЛА сумеют оттянуть на себя часть русских ракет «воздух-воздух» и даже сами выпустят по нашим истребителям энное число своих ракет-убийц.

Несколько таких воздушных боев – и ВВС РФ прекратят свое существование. Во всяком случае, в Европейской части Росфеда. Часть наших самолетов окажется вообще заблокированной на аэродромах с разбитыми взлетно-посадочными полосами. В отличие от Ирака начала 1991 года, у РФ нет системы глубоких подземных убежищ для истребителей. А заблокированные на авиабазах машины уничтожат с воздуха. Тут всласть попируют и ударные БПЛА, и натовские истребители-бомбардировщики, и телеуправляемые крылатые ракеты.

Часть ВВС РФ поднимется в воздух для того, чтобы хоть как-то отразить налеты крылатых ракет морского базирования с северного направления. Этим самолетам возвращаться зачастую станет некуда: аэродромы окажутся разбитыми. Несколько десятков машин будут брошен-

ными: летчики, не имея площадок для посадки, просто катапультируются.

Мы уверены, что нападение США на РФ одновременно вызовет и агрессию Китая: он поторопится схватить свой кусок. А это значит, что остатки наших ВВС будут скованы китайской авиацией, каковая находится в гораздо лучшем состоянии, нежели наша. И потому на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири наши ВВС либо погибнут, либо, в лучшем случае, окажутся скованными в тяжелых боях.

Главный фактор поражения

Уже сейчас нужно принимать программу экстренного спасения ВВС, строя как минимум по сотне новых самолетов ежегодно. Восстанавливая для этого авиапромышленность. И не говорите, что это, мол, непосильно для экономики РФ! Ребята, неужели вы не понимаете, что главное бремя для народного хозяйства Росфедерации – не вооружения, а дикое воровство «медвежьей элиты»? Давно известно, что бело-сине-красные начальники (высшие чиновники, генералы, менеджеры предприятий) крадут до 30-60% средств из государственных заказов, из оборонных в том числе. Наблюдатели отмечают, что РФ, обладая военным бюджетом на уровне Турции, Ирана или Индии, закупает новой техники для своих ВС в три-четыре раза меньше. РФ до кризиса осени 2008 года обладала бюджетом, сопоставимым с бюджетом СССР (примерно 2/3 от советского). А закупки нового вооружения были один черт мизерными!

Разгадка – в неопишемом «пилении» денег бело-синекрасными макаками-начальниками. Казни воров и показательные конфискации награбленного – вот что может стать благотворнейшим средством для подъема отечественного производства. Уничтожь воровскую систему – и экономика прекрасно выдержит оборонные расходы. Тем более что они дадут заработки сотням тысяч человек и хорошие налоги в казну страны.

Как мы с вами, читатель, уже хорошо знаем, триколорные обезьяны разрушают всякую сложную техническую систему, которой касаются их жадные и неумелые лапы. Авиация – одна из таких систем.

Они смеют называть нас «совками», думая, что это – презрительная кличка? Нет, господа, у нас – русско-советских людей – все эти сложные системы работали, причем неплохо. А вот у вас, низшей расы жалких воров, все рассыпается. Вы, бело-сине-красные «водители» и «расейские федерасты», и есть главный фактор наших национальных бедствий, основная причина гибели русской авиации.

План нормального спасения военного авиастроения на фирме «МиГ» существовал при правительстве Примакова в 1999 году. Замысел был логичен и прост: начать параллельное широкомасштабное производство нового среднемагистрального авиалайнера Ту-334, к тому времени прошедшего все испытания и сертификации. И одновременно – возобновить работы над выпуском модернизированных истребителей МиГ-29СМТ, продолжив проект создания МиГ-МФИ, боевого авиакомплекса пятого поколения. В Луховицах даже стали строить мощности для выпуска Ту-334.

Но потом пришли новые начальники – подниматели России с колен, «суверенные демократы» и типа пламенные государственники. Они поставили крест на всем проекте. Вместо того чтобы начать выпуск готового Ту-334,

они решили потратить еще годы и уйму денег на проект «Сухой Суперджет», который на самом деле – тупик. Заказ на «перспективный авиалайнер» отдали фирме Сухого во главе с Погосьяном: хотя это КБ не имеет никакого опыта в создании пассажирских машин. Им же отдали и заказ на разработку истребителя пятого поколения, выбросив на помойку еще советские разработки «МиГ» по проекту 1.42. Зачем? Ведь это означало новые огромные затраты бюджетных денег и потерянные годы. Читатель, думаем, ты сам прекрасно понимаешь, почему бело-сине-красные бонзы заинтересованы в новых бессмысленных, но огромных затратах государства с «нуля». Фирму «МиГ» просто-напросто уничтожили. Теперь РФ не может выполнить контракт на истребители палубного базирования МиГ-29К для Индии. Долги «МиГ» на февраль 2009 года – 44,8 млрд рублей, убыток по итогам 2008-го – 11 млрд рублей.

При этом срок выдачи «на гора» истребителя пятого поколения в АХК «Сухой» все время отодвигается. На главной производственной базе – в объединении в Комсомольске-на-Амуре (КНААПО) – идут сокращения персонала. А ведь именно там и должен строиться «пятиполоколенник». Зарплата рабочих высочайшей квалификации там – жалкие 17,5 тыс рублей. В то время как наглые чиновные морды в РФ получают и миллионы в месяц. За развал, видимо.

Так что не надо нам трендеть о непосильных затратах на оборону. Непосильные затраты – в данном случае на наших государственных начальников, без решительной смены коих на менеджеров сталинского типа – никуда. Ибо если бы предложенный в 1999-м план был бы исполнен, то страна уже торговала бы новыми лайнерами – и одновременно ее ВВС получали бы новейшие машины с плазменными генераторами невидимости.

А это идиотское решение – не делать беспилотные самолеты самим, а покупать старые БПЛА у Израиля? Ведь в стране – несколько роскошных проектов передовых БПЛА. Но интерес уголовной системы ясен: все эти проекты разработали небольшие русские фирмы. Если дать им заказы – станет ясно, сколько «пилится» в системе госзаказов. Так что проще покупать машинки у евреев. Они ведь благодарить закупщиков умеют.

Но разве беды от обезьяньей власти только производством исчерпываются? Она же еще занимается «реформированием», напоминая попытку медведя делать операцию на головном мозге. Сегодня, например, начата «сердюковская военреформа», невесть в каких кельях разработанная. По ней нашим ВВС – полные кранты. Ломается опробованная временем, успешно примененная США в последних войнах централизованная структура Военно-воздушных сил. Ликвидируются авиационные полки и дивизии. Вместо них создаются какие-то дурацкие авиабазы 1 и 2-й категорий. Классно будет звучать: «Наша авиабаза вылетела на задание!» Как это звучало бы по отношению к ВМФ? Наша севастопольская военно-морская база вышла в море...

Неумные реформаторы подчиняют новые базы военным округам и оперативным командованиям, то есть сухопутчикам. Идет возврат к схеме начала 1941 года, что принесла такие трагические последствия. Летом сорок первого небольшие, но сведенные в единый кулак Люфтваффе в хвост и гриву били превосходящие их, но

разбросанные по округам советские ВВС, подчиненные сухопутчикам. Наверное, господа триколорные решили облегчить задачу для будущих агрессоров?

Миллиарды долларов – на ветер

Сегодня вся РФ охвачена эпидемией бессмысленных и разорительных переездов военных и военно-промышленных структур. В Кремле затеяли выселить из Москвы в Жуковский все авиационные и авиапромышленные заведения, прекрасно работавшие в СССР. Они хотят освободить 65 гектаров земли, продав их частным застройщикам. Это ж какая прибыль! Из Москвы выгоняют знаменитое КБ имени Туполева, КБ имени Ильюшина. Но даже до кризиса продажа освобожденной земли не покрывала всех затрат: из кармана государства пришлось бы выложить 1,3 млрд долларов. А сейчас – раза в три больше.

Да за это к стенке ставить надо! Эти миллиарды нужно тратить на авиационную технику! Весной 2009 года выяснилось, что учить-то будущих пилотов не на чем: износились учебно-тренировочные чешские самолеты Л-39. Их Минобороны на торги собралось выставлять. А замены им – легких реактивных, полубоевых Як-130 – не построили. Так вот куда, макаки трехцветные, деньги вкладывать нужно!

А все эти затеи с перебазированием летных училищ и военных академий, затеянные Минобороны с 2006 года? Там же только на переезды будут ухлопаны десятки миллиардов долларов! Живой пример: в Самарской области громят единственное в РФ училище вертолетчиков – Сызранское, СВВАУЛ. Его в Краснодар хотят перекинуть. А это – неминуемо громадные затраты на создание новой базы, неминуемая потеря части преподавателей, «укорененных» в Сызрани. То есть бессмысленные тяжелые расходы плюс потеря школы подготовки пилотов-вертолетчиков. Одновременно должны быть ликвидированы и перемещены училища Воздушно-космической обороны, Высшая авиационная академия имени Жуковского, Академия РВСН. В Воронеж переводится Иркутское высшее военное авиационное инженерное училище. По сути дела, оно уничтожается. Курсантов в январе 2009 года вывозят в Воронеж самолетами Ил-76. Представляете, сколько денег это стоило? Без работы (ибо они уехать в Воронеж не могли) остались 200 человек гражданских преподавателей с учеными степенями! А на очереди – и другие училища.

Причем уже ясно, что переезд училища или академии – это их паралич и уничтожение. Опыт уже есть. Это не только ВВС касается.

Обстановка напоминает вторжение орды обезьян, которые громят ценнейшие центры русской технократической мысли, превращая все в банальные «зеленые бумажки».

Вывод: макаки толкают РФ к краху и развалу. К военному поражению. Мы – заложники их беснования, мы и наши дети – потенциальные миллионы человеческих жертв после коллапса Эрэфии.

Итак, мы можем констатировать, что ВВС РФ, равно как и ПВО, в 1999-2009 годах успешно изничтожались правящей «элитой». Процесс пока продолжается.

А значит, задача молниеносного сокрушения РФ в возможной войне будущего облегчается и по этой линии.