

# СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
АО «РСК «МИГ»  
Сергей Сергеевич  
Коротков



Акционерное общество «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» стало первым отечественным производителем авиационной техники, которое объединило в рамках единой юридической структуры профильные организации, обеспечивающие все элементы жизненного цикла производимых летательных аппаратов – от разработки концепции, эскизного и рабочего проектирования, постройки опытных образцов и их испытаний до маркетинга, серийного производства и технической поддержки в процессе эксплуатации, а также обучения летного и инженерно-технического состава.

Продуктовый ряд РСК «МиГ» включает современные истребители-перехватчики, многофункциональные боевые самолеты, учебно-тренировочную технику, а также легкие самолеты общего назначения. Конструкторы корпорации интенсивно работают над созданием авиационной техники нового поколения, как пилотируемой, так и беспилотной.

Анализ боевого применения отечественных образцов авиационной техники в вооруженных конфликтах постсоветского периода убедительно подтверждает, что роль и значение боевой авиации неуклонно возрастают. При этом важно отметить, что боевое применение в той или иной форме находят все типы техники оперативно-тактической авиации.

Оценка эффективности современных авиационных комплексов и глубокое осмысление нынешних тен-

денций в построении авиации государств – это ключевые задачи для отечественной авиационной научной школы и производственного комплекса.

Сегодня основой оперативно-тактической авиации России являются самолеты МиГ-31, МиГ-29, Су-27, Су-25СМ, Су-30, Су-34, которые по своим боевым возможностям не уступают зарубежным аналогам F-16С, F-15С, F-18, «Рафаль», «Тайфун», а в отдельных компонентах и превосходят их. Так, истребитель МиГ-29 по своим маневренным возможностям не имеет равных среди зарубежных тактических истребителей, что обеспечивает ему ощутимое превосходство в ближних воздушных боях.

Основную долю авиационной группировки отечественной оперативно-тактической авиации составляют многофункциональные самолеты тяжелого класса (около 70%). Этому несколько противоречит мировая практика. В группировках тактической авиации иностранных государств легкие самолеты составляют около 90%.

Такое противоречие – не дань исторической традиции построения боевой авиации, а результат продуманного или вынужденного (как это было в России в 1990-е годы) решения. Безусловно, в краткосрочной перспективе ставка на тяжелые авиационные комплексы может показаться заманчивой. С финансовой точки зрения, однако, в случае расчета стоимости эксплуатации и модернизации подобных комплексов на протяжении всего жизненного цикла выгода перестает быть столь очевидной. Так, затраты на полное перевооружение нескольких авиабаз 1-го разряда только тяжелыми авиационными комплексами окажутся почти на 10% больше, чем в смешанном варианте, а затраты на их эксплуатацию (при жизненном цикле 30 лет) обойдутся государству в дополнительные 24%. Смешанный вариант комплектования в соотношении 1 : 4 (1 тяжелый – 4 легких) позволит сэкономить в долгосрочной перспективе более 0,2 трлн рублей для оборонного бюджета государства. Это дополнительные средства ни много ни мало на 5–7 лет эксплуатации самолетного парка.

1



МАКС-2015: СОВМЕСТНЫЙ ПОЛЕТ МИГ-3 И МИГ-35

2



МИГ-29 В ПОЛЕТЕ

3



МИГ-29ОВТ

В пользу смешанного варианта комплектования авиабаз говорит и проведенный анализ типового распределения боевых задач оперативно-тактической авиации. Из него следует, что до 70% боевых задач решается на удалении 400–600 км от аэродрома базирования. Увеличение доли легких истребителей позволит сократить затраты бюджета на обеспечение требуемого уровня боевых возможностей оперативно-тактической авиации, проведение учебно-боевой подготовки и решение боевых задач.

Разрабатывая новейшие образцы авиационной техники, мы априори стремимся ускорить возврат государственных инвестиций. Главным таким источником традиционно является экспорт вооружений и военной техники. Учитывая тот факт, что сегодня основную долю экспортных самолетов тактической авиации (75–80%) составляют тактические самолеты легкого класса, можно утверждать, что спрос на данный класс самолетов останется достаточно высоким.

Тяжелые комплексы, безусловно, имеют ряд преимуществ при выполнении боевых задач на удалении более 600 км от аэродрома базирования, но далеко не

все наши партнеры по линии военно-технического сотрудничества нуждаются в тяжелых перехватчиках. Анализ численности российского сегмента рынка также подтверждает, что более 80% экспортированной и обслуживаемой в настоящее время авиатехники – это легкие самолеты, преимущественно марки МиГ. Единственными и достойными конкурентами в данном классе в арсенале отечественного оборонно-промышленного комплекса являются новейший авиационный комплекс МиГ-35 поколения 4++ и многофункциональный МиГ-29М2, однако и их со временем придется модернизировать. От первого взлета до выхода самолета в серию проходит более 5–10 лет, поэтому необходимо начинать создавать задел на будущее уже сегодня – легкий самолет пятого поколения и беспилотный летательный аппарат ближнего радиуса действия.

На мировом рынке вооружений и военной техники заметна высокая потребность в легких истребителях. Учитывая этот общий тренд, мы сегодня ставим перед собой задачу в срочном порядке разработать перспективный легкий многофункциональный самолет.



4

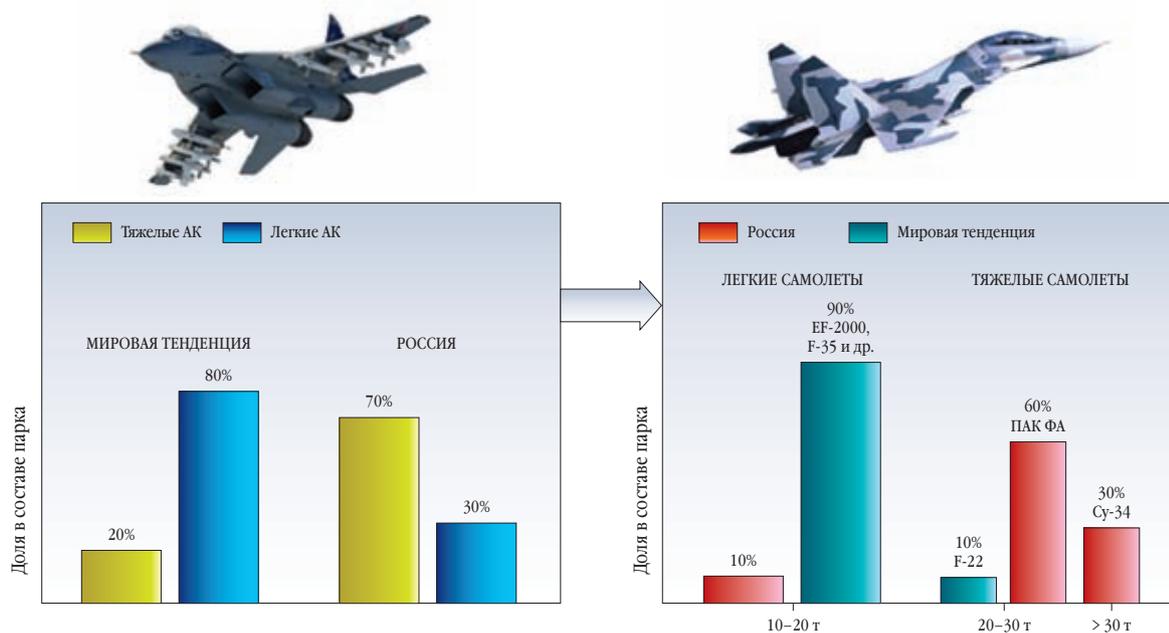


ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС

5

Существующая структура самолетного парка

Планы по развитию самолетного парка



МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ЛЕГКОГО КЛАССА В БОЛЬШИНСТВЕ СТРАН МИРА  
СОСТАВЛЯЮТ ОСНОВУ САМОЛЕТНОГО ПАРКА

#### ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОПЕРАТИВНО-ТАКТИЧЕСКОЙ АВИАЦИИ

Это не только снизит бюджетные ассигнования на формирование и эксплуатацию группировки оперативно-тактической авиации, но и поможет сохранить российский сегмент мирового рынка тактической авиации.

Расчеты специалистов РСК «МиГ» показывают, что в настоящее время наблюдается тенденция к сужению рынка тактических самолетов российского производства. Угрозой этому рынку представляют многочисленные

работы по созданию многофункциональных истребителей легкого класса в различных странах (F-35, J-31, TXSE, KFX, MCA и ATD-X).

Важно также учесть, что научно-технический задел РСК «МиГ», созданный за последние два десятилетия при проектировании перспективного легкого многофункционального самолета, – это не абстрактные чертежи, а реальные разработки, подтвержденные десятками



испытаний, и они способны при относительно небольших инвестициях приносить государству живые деньги.

Корпорацией «МиГ» были проработаны различные варианты такого многофункционального истребителя, учитывающие реальные потребности потенциальных заказчиков и конкурентоспособность в условиях как существующих, так и перспективных тенденций рынка вооружений и военной техники. Обоснованы и определены предварительные тактико-технические характеристики истребителя. В аэродинамических трубах МАИ и ЦАГИ осуществлены продувки ряда тематических моделей и аэродинамических компоновок.

Для защиты воздушного пространства страны, прикрытия северных рубежей нужны современные перехватчики. Самолет МиГ-31 успешно решает поставленные перед ним задачи, но его ресурс не может быть бесконечным. Поэтому необходимо уже сейчас начать работы по обоснованию технического облика перспективного перехватчика.

Имея большой опыт создания самолетов такого типа, сотрудники РСК «МиГ» проработали несколько направлений реализации этой задачи: дальнейшее развитие линии самолета МиГ-31 или создание нового перехватчика с расширенными высотно-скоростными характеристиками и совершенствованием бортового оборудования и вооружения. Учитывая уникальную роль истребителей-перехватчиков МиГ-31 в системе противовоздушной обороны России и отсутствие альтернативы им среди других отечественных образцов авиационной техники, крайне важно начать работу по замене этих физически и морально устаревающих самолетов в частях Воздушно-космических сил России на более современные образцы авиационной техники.

Одно из важнейших направлений повышения боевых возможностей оперативно-тактической авиации –

развитие беспилотной тематики, поскольку включение беспилотных летательных аппаратов (БЛА) в состав авиационных формирований позволяет решать боевые задачи в условиях недопустимо высокого риска потерь.

Ударные БЛА существенно сокращают затраты на формирование ударной группировки и дают возможность повысить эффективность решения задач и уменьшить потери личного состава.

Корпорация «МиГ» участвовала в целом ряде работ по беспилотной тематике. Был проработан типоразмерный ряд БЛА, что позволит сокращать дефицит ударных возможностей пилотируемой авиации на различных удалениях от линии боевого соприкосновения или госграницы.

Работы, выполненные в рамках НИР «Боец», помогли создать масштабную модель боевого малозаметного БЛА, исследовать его систему управления, проработать различные варианты боевого применения и эксплуатации.

Были у корпорации и инициативные разработки беспилотного авиационного комплекса (БАК) «Скат», который демонстрировался на авиасалоне «МАКС-2007». Экспериментальные исследования подтвердили возможность достижения высоких тактико-технических и эксплуатационных характеристик и малых значений радиолокационной заметности.

Перспективные образцы БАК уже в ближайшее десятилетие будут играть одну из главных ролей в воздушном противостоянии, делая возможным огневое поражение средств ПВО противника, системы управления войсками и оружием, а также объектов с сильным прикрытием средствами ПВО, поражение которых пилотируемыми самолетами сопряжено с большим риском потерь.

Таким образом, РСК «МиГ» готова к решению задач дальнейшего развития и наращивания боевых возможностей оперативно-тактической авиации.