

Сергей Мороз



Морской патрульный самолет Боинг Р-8I «Нептун» авиации ВМС Индии, вооруженный четырьмя противокорабельными ракетами «Гарпун»

КАЖДЫЙ МНИТ СЕБЯ СТРАТЕГОМ...

Распад СССР в начале 90-х г. изменил мир, как тогда казалось, навсегда. Соединенные Штаты получили полный контроль над ним, используя дипломатические, финансовые и военные механизмы, в т. ч. международные, управление которыми после победы в холодной войне они сосредоточили в своих руках. И казалось, не стало сил, способных им противостоять.

Но все было не так просто. Во-первых, новой ситуацией спешили воспользоваться буквально все — от объединявшихся в Евросоюз их партнеров по НАТО до таких стран третьего мира, как Индия, Пакистан... Во-вторых, резко усилилась активность «неправительственных организаций» — от Аль-Каиды до сомалийских пиратов, — которые превратились в дестабилизирующий фактор глобального действия. В-третьих, никуда не делись противоречия между союзниками США, например Чили и Аргентиной... Наконец, резко сменил курс Китай, который в 80-х г. был пособником Запада в борьбе с СССР.

Не изменилось главное: каждая страна, имеющая определенное число боеголовок и средств их доставки на нужное расстояние, в какой-то момент ощущает себя сверхдержавой, способной подчинять других. Эти боеголовки не обязательно должны быть ядерными, хотя «клуб большой дубины» настолько расширился, что теперь, наверное, даже спецслужбы не знают всех его членов, а стратегия может быть не глобальной, а региональной. Такой вопрос, как блокада и защита побережий, проливов и районов судоходства и добычи природных ресурсов, жизненно важен для любой страны, выходящей к морю. И весьма удобный инструмент для его решения — самолет достаточной дальности, вооруженный ракетами и другим управляемым оружием, способным поражать весь спектр морских и береговых целей.

Такой самолет оказался необходим даже Америке с ее гигантским флотом носителей крылатых ракет и авианосцев, со стратегической авиацией и планами пере-

оснащения межконтинентальных баллистических ракет неядерными зарядами для «мгновенных полицейских операций». Потому Штаты продолжают программу модернизации своей морской патрульной авиации, в том числе повышая ударные возможности самолетов Локхид Р-3С «Орион» (см. НиТ № 7 2015 г.).

Еще война во Вьетнаме подняла проблему блокады побережий и препятствования проникновению малых судов для высадки диверсионных групп и снабжения по морю своих сил на берегу. Эффективное средство борьбы с маленькими маневренными плавсредствами появилось только в 1989 г., когда на вооружение авиации ВМС США была принята ракета AGM-65F «Мейверик».

Этот небольшой снаряд длиной 2,49 м весил 307 кг, из которых 136 кг приходилось на боевую часть, а термовизионная головка самонаведения была настроена на спектр,



Подвеска на самолет Р-3С «Орион» ВМС США учебной ракеты CATM-84К, которая заменяет на учениях боевые AGM-84H/K SLAM-ER



Американский базовый патрульный самолет дальнего действия Боинг Р-8А «Посейдон» с крылатыми ракетами AGM-84E SLAM

характерный для ходовых машин таких судов. Оператор просто накладывал кноппелем прицельную метку на изображение цели и нажимал на кнопку пуска. Значительная часть парка Р-3В/С была вооружена десятью AGM-65F еще в 90-х гг., но впервые использовали их в боевых условиях только 28 марта 2011 г. против малого корабля береговой охраны Ливии «Виттория», преградившего путь иностранному судну в осажденный мятежниками порт Мисрата. Поврежденный сторожевик был вынужден выброситься на берег.

Чтобы не входить в зону поражения корабельных зенитных систем малой дальности, неманевренному Р-3С необходимо запускать AGM-65 с максимальной дальности 25 км, а для этого надо подняться на высоту не менее 4 500 м, где он виден любому локатору. Но в «глобальной войне с терроризмом», то бишь с теми малыми странами, которые не хотят быть вассалами Америки, но остались без поддержки других великих держав и не могут приобрести современные средства ПВО, они вполне могут пригодиться. Если противодействия нет вообще, то в ход идут даже свободнопадающие бомбы и неуправляемые ракеты «Зуни» калибра 127 мм — благо радиус действия Р-3С и базы по всему миру позволяют достичь любой цели где угодно и когда угодно с минимальными затратами.

Боевые корабли Ирана или Северной Кореи вооружены ЗРК, и единственным оружием против них остается ракета AGM-84 «Гарпун» с активной радиолокационной головкой самонаведения, которую может применять Р-3С «Орион» с комплексом доработок UD-III. В случае войны такие самолеты ВМС США и их союзников Австралии и Чили должны контролировать удаленные районы Мирового океана, например Океанию и мыс Горн.

Но головка AGM-84A/D не видит деревянные и пластиковые суда, которые используют нынешние противники США, не говоря уже о новых кораблях с элементами технологии «стелс». Бесполезны «гарпуны» и против причалов, складов и береговых укреплений, а система наведения специальной AGM-84E SLAM с термовизионной ГСН (НиТ № 7 2015 г.) не обеспечивает достаточную избирательность и дальность.

На модификации AGM-84H/K SLAM-ER (SLAM Expanded Response — «с расширенным диапазоном ответа», т. е. большей дальностью) Х-образное крыло заменили раскрывающимся прямым большого удлинения, с которым дальность выросла до 275 км. На основном этапе полета ракету ведет инерциальная навигационная система со спутниковой GPS-коррекцией, пока термовизионная головка не даст на носитель изображение цели. Оператор находит ее и выполняет захват, накладывая метку прицеливания на дисплее на изображе-

ние обнаруженного объекта. Система ATAS (Automatic Target Acquisition System) помогает ему выделять цели в сложных условиях, например в порту. Ракета AGM-84H SLAM-ER поставляется с конца 90-х гг., в т. ч. и для самолетов «Орион».

Использовать ракеты SLAM и SLAM-ER пытались и с борта стратегических бомбардировщиков В-52G/H, однако командование ВВС США предпочло оставить более дорогие AGM-86С (НиТ № 5 2015 г.), имеющие преимущества в дальности пуска и эффективности боеголовки. Моряки же оставили их в боекомплекте и «Ориона», и нового патрульного самолета Боинг Р-8 «Посейдон». О нем наш журнал рассказывал в статье о военных модификациях Боинга 737 (№ 7 2014 г.), мы же добавим, что для поражения надводных и береговых целей Р-8А оснащен новой РЛС AN/APY-10 и вооружен четырьмя ракетами AGM-84D «Гарпун» или AGM-84H/K SLAM ER на внешних узлах подвески. На те же четыре подкрыльных пилона и на пять замков в фюзеляже он может брать свободнопадающие фугасные бомбы и разовые кассеты калибра до 908 кг. Их сброс выполняется по данным РЛС, навигационной системы или оптоэлектронной станции MX-20HD.

В феврале 2012 г. первые Р-8А поступили в учебно-испытательную часть VX-1 и участвовали в учениях «Болд Аллигатор». Одновременно началось переучивание строевой эскадрильи VP-16, а 29 ноября следующего года она была переброшена на авиабазу Кадена на японском острове Окинава и начала полеты вдоль побережья КНР. Китай отреагировал, и 19 августа 2014 г. в 220 км восточнее острова Хайнань американский экипаж был изрядно напуган пилотом перехватчика J-11 (так называют в КНР самолет Су-27СК), который прошел на расстоянии 10 м, а затем выполнил бочку прямо перед носовой частью непрошенного гостя.

В июле 2013 г. перевооружение на Р-8А начала эскадрилья VP-45, а в августе — VP-5. На сегодня находится в строю уже более двух десятков Р-8А, но поставки сдерживаются высокой ценой самолета — 265,5 миллиона долларов по курсу 2015 г. Всего на программу уже потрачено почти 35 миллиардов, а ведь она подавалась как пример экономии бюджета!

Еще одна проблема заключается в недостаточной дальности и продолжительности полета Р-8 из-за малой весовой отдачи. Тем не менее ожидается, что ВМС США купят 108 «посейдонов», а более 90 машин будет поставлено на экспорт. В этом случае фирма надеется снизить цену одного самолета до 171,6 миллиона долларов. Среди потенци-



Отработка бомбардировочного и минного вооружения серийного самолета Р-8А «Посейдон» на заводе «Боинг» в г. Рентон



Опытный морской стратегический разведывательно-ударный самолет «Нимрод» MRA.4 — под крылом подвешены четыре крылатые ракеты «Сторм Шэдоу»

альных покупателей называют Австралию, Норвегию, Италию и Англию — всем им нужен универсальный самолет и для противолодочной обороны, и для контроля морских путей, и для операций на суше на прибрежных направлениях.

В 1995 г. Министерство обороны Великобритании утвердило спецификацию ASR420 на «Заменяющий морской патрульный самолет» — Replacement Maritime Patrol Aircraft (RPMA), планируя купить новые или б/у Р-3С «Орион» в США или модернизировать свои самолеты «Нимрод» MR.2 (НиТ № 7 2015 г.).

Под давлением общественного мнения победил отечественный вариант. Новый «Нимрод» MRA.4 (Maritime Reconnaissance Attack) должен был получить современное оружие «воздух-поверхность», причем, кроме американских ПКР «Гарпун», для которых, помимо четырех пусковых устройств под крылом, ввели еще два в переднем отсеке вооружения, в арсенал самолета включили четыре новейшие крылатые ракеты «Сторм Шэдоу», в разработке которых участвовала и Великобритания. Система наведения в составе инерциальной платформы, приемника GPS и активной радиолокационной ГСН «Прометей» обеспечивает поражение точечных морских и сухопутных целей на дальности 250–400 км проникающей боеголовкой весом 400 кг.

Большое внимание уделено системам обнаружения целей, в т. ч. надводных и береговых, продлению ресурса планера и модернизации силовой установки. Самолет должен был получить полностью новую цифровую электронику, крыло и шасси, обеспечивающие увеличение взлетного веса на 19 130 кг, а также двухконтурные двигатели BR.710-48.

Всего планировалось доработать 18 строевых MR.2 — три в партии PA-1 сдать без части нового оборудования, а остальные 15 (партии PA-2) — с полным комплектом. Затем количество модернизируемых самолетов было увеличено до 21, но в 2002 г. снова уменьшено до 18. Начать летные испытания модернизированной машины хотели в 1998 г.

К тому времени разработчик самолета — полугосударственный концерн «Хоукер Сиддли» давно почил в бозе, а сопровождение его эксплуатации вела «Бритиш Аэроспейс» (BAe), контрольный пакет акций которой принадлежал государству. Она 25 июля 1996 г. была объявлена главным подрядчиком проекта, который выставлялся как национальная оборонная программа. Но важные ее части достались иностранцам: «Боинг» выполнял интеграцию бортовой электроники, двигатели проектировал концерн «Турбо-Унион», в который, помимо английской компании «Роллс-Ройс», входила и

немецкая BMW, а крыло и новую «стеклянную кабину» с дисплеями вместо стрелочных приборов делал общевропейский «Эрбас». Они и оказались «слабыми звеньями» программы. Впрочем, и BAe сработала не слишком хорошо, что отчасти оправдывалось начавшимся в 1999 г. процессом ее слияния с французской «Матра» и итальянской «Аlenia» в концерн MBDA и царившей неразберихой.

Из-за этого программа «Нимрод»-2000 вызывала лишь смех сквозь слезы — не ладилось абсолютно все.

Первые три фюзеляжа поступили на доработку на завод в Борнемуте в феврале 1997 г., но тот оказался не готов начать работы. Двигателям почему-то назначили срок поставок на год раньше этапа монтажа силовой установки, но те опоздали на три года и дали двигатели только в 1999 г. Из-за постоянных задержек контракт был пересмотрен и в январе 2000 г. передан заводу в Вудфорд. Дату начала летных испытаний сдвинули на середину 2001 г., а затем на вторую половину 2003 г., а ввод самолета в строй сместился с апреля 2003 г. на март 2005-го.

Министерству обороны это показалось слишком поздно, и под его нажимом первый полет модернизированного самолета назначили на сентябрь 2002 г., но прибывшее с завода «Эрбас» крыло не состыковалось с фюзеляжем из-за несоответствия допусков на размеры в новых чертежах принятым в 60-е годы. Никто как-то и не подумал, что стыковые узлы фюзеляжа остались старые... Исправить ситуацию не удалось, и первый прототип облетали со старым крылом 26 августа 2004 г.

Летные испытания «настоящего» MRA.4 начались только 15 декабря 2004 г. — с опозданием на пять лет по сравнению с первоначальным и на год — с окончательным графиком. А в сентябре 2004 г. из-за дефицита бюджета количество модернизируемых самолетов сократили с 18 до «около дюжины», запланировав доработку первых девяти на 2009 г.

Между тем в 2001 г. англичане начали использовать «Нимрод» MR.2 в Афганистане. К этой войне он был совершенно не приспособлен, а 2 сентября 2006 г. случилась большая неприятность — из-за отказа топливного насоса разбился «Нимрод» MR.2 борт XV230. Гибель 12 человек летного состава стала самой большой единовременной потерей в английской авиации со времен «фолклендской войны» 1982 г. Через год, 5 ноября 2007 г. однотипный борт XV235 подал сигнал SOS. Он смог сесть, и на борту обнаружилась почти такая же неисправность.

Этот случай стал поводом не только для ограничения полетов самолетов этого типа, но и для закрытия програм-



Патрульный самолет Ил-38СД ВМС Индии предполагается вооружить противокорабельными ракетами «БраМос»

мы MRA.4, на которую было израсходовано 789 миллионов фунтов вместо запланированных 360, и без толку. А 28 июня 2011 г. последний «Нимрод» совершил свой последний полет. Теперь идут переговоры о замене списанных самолетов этого типа на американские «Посейдон», но для этого Британии надо будет потратить 2 миллиарда фунтов.

Стремится сохранить возможность контролировать морские пути и Франция. В 107-м выпуске «Авиакаталога» мы рассказали о ее базовом патрульном самолете «Атлантик» и его интеграции с противокорабельной ракетой AM39 «Экзосет», способной поражать боевые корабли с дальности до 50 км. В конце 90-х гг. был поставлен вопрос о выпуске партии новых патрульных самолетов «Атлантик-3» европейским консорциумом SECBAT, но организовать его не удалось, а план закупки иностранных машин «Нимрод» MRA.4 или P-3C «Орион» поддержки не получил. В 2007 г. было решено еще раз доработать старые самолеты «Атлантик-2», установив новый комплекс БРЭО Талес M12, а в следующем году под крылом появились замки для управляемых бомб GBU-12 «Пейвуэй» II.

Их использовали в ударах по позициям исламистов на севере Мали в ходе операции «Сервал» в январе 2013 г. Эффективность самолета «Атлантик-2» как бомбардировщика оказалась невысокой из-за необходимости внешней подсветки целей. Но альтернативы им не видно, и в 2014 г. Министерством обороны Франции были выделены средства на установку контейнеров с лазерными целеуказателями, а ресурс парка продлен до 2032 г.

Европейский концерн EADS вот уже десять лет разрабатывает на замену самолету «Атлантик» в авиации европейских стран НАТО новый A319 MPA/MMA — модификацию известного аэробуса. Он должен нести 8–10 противокорабельных ракет нового поколения, однако возникли проблемы с их размещением на небольшом самолете. А теперь еще и появилась информация, что и электроника встраивается в компоновку A-319 плохо, и EADS ищет для нее другую платформу, рассматривая в этом качестве свои лайнеры A320 и A330.

Индия, считающая своей стратегической задачей контроль над Индийским океаном, в 1974 г. купила в СССР три самолета Ил-38, затем еще четыре, и на рубеже 90-х гг. — восемь более мощных Ту-142МЭ. Вначале они использовались только для противолодочной обороны и разведки, однако в 90-х гг. при помощи англичан Ил-38 были переоборудованы под ракеты «Си Игл» (НиТ № 7 2015 г.). Но эти ПКР морально устарели, и когда Россия предложила установить на Ил-38 вместо старого противолодочного комплекса «Беркут» современный многоцелевой «Морской Змей» (экспортное обозначение Sea Dragon, и такие самолеты именуются Ил-38 SD), было решено заменить их российскими ракетами X-35 «Уран» и «Яхонт». Первая уже поставляется для кораблей ВМС Индии, а разработка второй продолжилась как совместный проект под маркой «БраМос», что означает «Брахмапутра — Москва».

Июминка этой ракеты — система наведения с элементами искусственного интеллекта. Ракета сама находит цель, выйдя в заданный район в «тихом» режиме, восстанавливает захват после потери контакта или применения противником помех, выделяет главный или самый опасный объект в группе, а также выбирает способ преодоления ПВО по обстановке. Прямоточный воздушно-реактивный двигатель позволяет тяжелой ракете резко менять высоту полета от 10 до 15 000 м, обеспечивая скорость



Пакистанская ядерная крылатая ракета «Ра-ад» в испытательном пуске

2 700 км/ч на большой высоте и 2 000 — на малой. «БраМос» можно запускать вне сверхзвукового рубежа перехвата палубных истребителей F-18E «Супер Хорнет» и «Рафаль», а также всех современных ЗРК.

Морской и сухопутный варианты комплекса уже на вооружении, авиационный «БраМос» А испытывается на тактическом ударном самолете Су-30МКИ. Прорабатывается возможность подвески на Ил-38СД двух таких ракет, а на Ту-142МСД и даже на транспортном Ил-76 — шести. Подвеска даже одной ракеты весом 2 550 кг существенно снижает дальность истребителя, а Ту-142МСД с шестью «брамосами» сможет пролететь 7 500 км. С восемью легкими X-35 его дальность будет 9 500 км, а время патрулирования за 2 000 км от аэродрома — 6,7–7,6 ч. Для защиты от перехватчиков патрульные самолеты ВМС Индии получают новую аппаратуру РЭБ и ракеты «воздух-воздух» P-73РДМ-2.

Проект вооружения Ту-142 противокорабельными ракетами X-35 прорабатывался еще в СССР, но в «перестроечное» время был заморожен. Успех экспортного комплекса морской обороны «Морской Змей» позволил сделать на его базе систему «Новелла» для модернизируемых самолетов Ил-38Н ВМФ России с возможностью применения ракет X-35. Однако тема пока не вышла из «виртуальной стадии» и не имеет высокого приоритета, т. к. Россия располагает большим количеством полноценных морских ракетоносцев Ту-22М3.

Но вернемся к современному состоянию морской авиации Индии. Ранее она закупала вооружение в Англии, Франции и в СССР, а затем в России. Но на рубеже XXI в. политика этой страны поменялась, и позиции указанных стран существенно «подвинула» Америка. Среди прочего она продала Индии восемь морских патрульных самолетов Боинг P-8I «Нептун», вооруженных противокорабельными ракетами AGM-84L «Гарпун» блок II. Когда 15 мая 2003 г. первый P-8I был получен, появились сообщения о намерении Индии начать списание Ту-142МЭ в 2016 г., но все восемь самолетов, которые за 27 лет безаварийной службы в этой стране налетали 28 000 часов, регулярно проходят капремонты на заводе-изготовителе в Таганроге (последний закончен в августе 2014 г.), и переговоры об их модернизации продолжаются. Официальной информации об установке противокорабельного вооружения на индийские самолеты Ил-38, Ту-142М и Ил-76 пока нет, но переговоры на эту тему ведутся.

Несколько самолетов «Атлантик» и «Орион» купил Пакистан, причем как минимум два его P-3C приспособлены для применения ракет «Гарпун». Он также хотел контролировать воды Индийского океана, по которым шла военная помощь из Франции, Англии и США. С самого начала своего существования Пакистан ведет затяжной конфликт

с Индией, который 3 мая 1999 г. вновь вылился в короткую, но жестокую войну. Война в Каргиле закончилась 26 июля, но 10 августа снова случился вооруженный инцидент: пакистанский «Атлантик» вторгся в воздушное пространство Индии. Нарушитель был перехвачен парой МиГ-21 и сбит ракетой Р-60. Весь его экипаж погиб.

Далекий конфликт в Гималаях был не просто очередной малой войной — он шел между двумя ядерными державами. В критической ситуации главный удар должны были нанести баллистические ракеты на мобильных пусковых установках. Но время их развертывания и вероятность уничтожения истребителями-бомбардировщиками противника слишком велики, поскольку в горах они привязаны к немногочисленным дорогам. К тому же это делает невозможным их выдвижение на пусковые позиции на ряде важнейших направлений.

Индия располагает и свободнопадающими атомными бомбами, носителями которых являются переоборудованные собственными силами тактические истребители «Мираж» 2000Н (в этой стране они обозначаются «Варья»), но их радиус действия маловат. Она имеет и современные бомбардировщики средней дальности, способные действовать как по морским, так и по береговым целям в условиях сильной ПВО, но их мало. Информация о намерении приобрести Ту-22МЗ (НиТ № 5 2015 г.) была обнародована на авиасалоне в Бангалоре в 2001 г., а в 2004-м российский министр обороны С. Иванов сообщил о передаче трех бомбардировщиков, одного разведчика Ту-22МР и одного учебного самолета Ту-134УБЛ. Но это было сделано на условиях лизинга, и индусы не имеют права дорабатывать их сами, тем более установкой ядерного оружия.

Располагающий ядерным оружием Пакистан начал создание его авиационного варианта сразу после войны в Каргиле, и в 2005 г. проект вышел на стадию производства опытных образцов. Дозвуковая крылатая ракета «Хатф» VIII или «Ра-ад» (на языке урду — гром) может доставить обычную БЧ весом 450 кг или ядерную в 10–35 килотонн на дальность 350 км. Первый пуск состоялся в декабре 2007 г. с борта двух летающих лабораторий «Мираж» IIIP и DP, обозначенных шифром ROSE, а штатными носителями

станут самолеты IV поколения F-16 американского и JF-17 китайского производства до появления самолета с большим радиусом действия для поражения целей в глубине территории своего главного противника.

Еще одна держава Центрально-Азиатского региона, которая интересовалась покупкой Ту-22МЗ, — это Иран. Как только СССР распался, эмиссары этой исламской республики зачастили в Россию и к декабрю 1992 г. смогли заключить контракт на покупку двенадцати таких бомбардировщиков. Президенту Б. Ельцину и его «младореформаторам» было все равно, что и кому продавать, но это не устроило «друга Джорджа» — президента США Буша-старшего, и сделка не состоялась.

Конституция Японии ограничивает ее военную деятельность, тем не менее и эта страна стремится иметь ударную авиацию, способную действовать над морем. Потому, начав в 90-х гг. искать замену своим «оригиналам», командование ВМС Японии потребовало, чтобы перспективный патрульный самолет был способен бороться как с транспортными судами, так и с боевыми кораблями потенциальных противников, таких как Северная Корея, Китай или Россия — Страна Восходящего Солнца по-прежнему претендует на южные Курильские острова и часть Сахалина.

Япония рассчитывала на преемственный проект Р-7 той же фирмы «Локхид», но он был закрыт. Заказ отдала своей фирме «Кавасаки», которая выпускала по лицензии базовые патрульные самолеты Р-2 «Нептун» (НиТ № 8–10 2012 г.) и реактивные грузовые С-1, а теперь вела разработку нового транспортного самолета С-Х (С-2), на который было выделено 3 миллиарда долларов.

Силовая установка с четырьмя турбовентиляторными двигателями IHI F-7 тягой по 6 000 кгс, цифровая оптико-волоконная система управления самолетом и силовой установкой, имеющая меньший уровень помех по сравнению с электрической проводкой, «стеклянная кабина» с дисплеями, а также шасси, крыло и оперение базового патрульного самолета Р-Х и транспортного С-Х почти одинаковы. Различия же фюзеляжа и других систем определены лишь компоновкой обзорно-прицельного оборудования и оружия.

Морские патрульные самолеты с

Тип и год выпуска данного варианта	Силовая установка		Масса		Летные характеристики				
	Кол-во и тип двигателей	Тяга / мощность взлет., кгс/э.л.с.	Масса пустого, кг	Масса взлет. макс., кг	Макс. скорость, км/ч	Скорость крейс., км/ч	Потолок практ., м	Дальность боевая, км (продолжит. полета, ч)	Радиус действия боевой макс., км
США									
Р-8 (опытный), 2009	2 ТРДД CFM56-7B	2 по 12250 кгс	62747	85840	907	815	12497	н.д.	2222 (патр. 4 ч)
Великобритания									
«Нимрод» MRA.4, 2004	4 ТРДД BR.710-48	4 по 7032 кгс	51161	106241	M=0,77	н.д.	12802	(до 10 ч)	н.д.
Япония									
Р-1	4 ТРДД IHI F-7	4 по 6125 кгс	н.д.	79700	996	833	13520	8000	н.д.
Россия									
Ту-142МСД проект	4 ТВД НК-15МП	4 по 15000 э.л.с.	н.д.	185000	885	740	н.д.	7500 (6 «БраМос») / 9500 (6 Х-35)	2000 (пртр. 7 ч)
Ил-38Н (СД), 1998	4 ТВД АИ-20М	4 по 4250 э.д.л.с.	33700	63500	650	456	10000	7100	2500

Примечания:

1. ТТХ всех самолетов, кроме Ту-142МСД, даны без внешней подвески. 2. Длина самолетов «Нимрод» MR.2 и MRA.4 дана со штангой дозаправки топливом в полете.
Сокращения: ТРДД — турбореактивный двигатель двухконтурный. ТВД — турбовинтовой двигатель



Базовый патрульный самолет Kawasaki XP-1 с противокорабельными ракетами AMS-1 под правым крылом и AGM-84A «Гарпун» под левым

На восьми замках в бомбоотсеке и восьми под крылом можно подвесить более 9 т боевой нагрузки. Прежде всего это противолодочные торпеды, но самолет несет также обычные и глубинные бомбы, две ракеты малой дальности — AGM-65F или противокорабельные AGM-84A и ASM-1C (тип 80), последняя по своим характеристикам близка к французской AM39.

Первый полет XP-1 совершил с военной авиабазы Гифу 28 сентября 2007 г. Фирма «Кавасаки» построила еще три летных прототипа, испытания которых шли в высоком темпе, и через три года все они были сданы ВМС. Однако 8 августа 2011 г. две машины пришлось вновь вернуть фирме для дополнительных испытаний топливных кессонов и центральной части фюзеляжа и разработки мероприятий по их усилению.

Первые два серийных P-1 флот Японии получил 26 марта 2013 г. по 141,5 миллиона долларов за штуку (для сравнения — экспортный P-8I стоит 220 миллионов), правда, на них было только противолодочное вооружение. Несмотря на некоторые проблемы (например, 14 мая 2013 г. эксплуатация была приостановлена из-за нештатной работы двигателей), на них началось обучение экипажей и

в том же году были закуплены еще 27 самолетов P-1 с ракетами всех типов.

Япония вот уже 70 лет стабильный союзник США, и командование американского флота рассчитывает на ее помощь в контроле над центральной и северной частями Тихого океана у берегов Азии, для чего дальность самолета P-1 в 8 000 км вполне достаточна. Основными потенциальными противниками Америки здесь остаются Россия и Китай.

Для последнего «дружба» с Западом закончилась после жесткого разгона инспирированных Америкой студенческих выступлений на площади Тяньаньмэнь в Пекине 4 июня 1989 г. Без участия США явно не обошелся и бунт сепаратистов в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР, и в беспорядках в Китайском Тибете, никуда не делся и вопрос о Тайване. А инциденты с американскими военными кораблями и самолетами у берегов КНР давно уже никого не удивляют.

Как и другие страны с обширной береговой линией, Китай чрезвычайно озабочен ее обороной и понимает, что здесь не обойтись без авиации большого радиуса действия, вооруженной самым современным оружием.

Поршневые летающие лодки Харбин SH-5 с их торпедами и свободнопадающими бомбами годились разве что для таможенной службы, а единственным серьезным самолетом морской обороны Китая вот уже много лет остается «Хунчжази-6» (H-6) — лицензионный вариант нашего Ту-16, выпускаемый в Сиане.

О его появлении мы говорили в 99-м выпуске «Авиакаталога». В развитие описанных там первых китайских ракетоносцев H-6D и F с двумя ракетами YJ-6 и KD-63 была сделана модификация H-6G с четырьмя дозвуковыми ПКР. В свое время «китайские мастера» скопировали французскую ракету MM38 «Экзосет», закупленную для вооружения кораблей, создав ее вариант воздушного старта YJ-8K с дальностью пуска около 50 км. Дальше путем замены ракетного двигателя турбореактивным были сделаны ракеты YJ-82K с дальностью пуска 120 км и YJ-83K (255 км), способные выходить в район обнаруженных локатором

вооружением «воздух-поверхность»

Дальность перегона, км	Размеры				Вооружение для поражения надводных, наземных и воздушных целей					Экипаж
	Размах крыла, м	Площадь крыла, кв. м	Длина полная, м	Высота на стоянке, м	Бомбы и кассеты с обычным снаряжением	Ядерные бомбы	Ракеты «воздух-поверхность»	Оборонительное вооружение	Макс. масса вооружения, кг	
н. д.	37,643	н.д.	39,446	12,827	бомбы серии Mk.80, кассеты	нет	4 AGM-84D/H/K	нет	более 9000	9
11112	35,077	194,047	39,345	9,296	бомбы 454 кг, кассеты BL.755	1 или 2 B.57	6 AGM-84	нет	5444	10
н. д.	35,400	н.д.	38,000	12,100	бомбы серии Mk.80, кассеты	нет	2 ASC-1, AGM-65F, AGM-84A	нет	9000	14
н. д.	50,040	289,900	53,070	н.д.	нет	нет	6 X-35 или «БраМос»	1 спаренная пушка AM-23	15300	10
9500	37,420	140,000	39,600	10,160	нет	нет	2 X-35 или «БраМос»	2 P-73РДМ-2	5000	10



Взлетает китайский самолет Н-6К — носитель ядерных крылатых ракет большой дальности CJ-10

носителя кораблей противника в инерциальном режиме, а активная радиолокационная ГСН включалась в последний момент, выполняя захват цели самостоятельно.

Ракеты YJ-82K, а также YJ-83K и стали основным ударным вооружением самолета Н-6G, оборону ему обеспечивает одна спаренная пушка AM-23 в хвосте, а также станция постановки активных радиолокационных помех и устройства выброса дипольных отражателей и тепловых ловушек. В 2014 г. появилось фото Н-6G с новой контейнерной системой РЭБ типа американской AN/ALQ-131. Считается, что она может противостоять самым современным системам ПВО «Пэтриот» или морской «Стандарт» в последних вариантах.

Следующей доработкой самолета Н-6G стал ракетный комплекс со сверхзвуковой ПКР YJ-12. Достоверной информации об этой ракете мало, известно лишь, что она имеет активную радиолокационную ГСН, а по своей конструкции и летным данным, вероятно, подобна российской Х-31А. На опубликованных фото Н-6G несет две такие ракеты, но судя по весу и размерам, ничто не мешает их брать и четыре.

Американская разведка оценивает дальность Н-6G с четырьмя ракетами на внешней подвеске в 6 000 км, что может говорить об увеличении запаса топлива, например, за счет съемных баков в бомбоотсеке. Самолеты этого типа в последнее время интенсивно применяются не только для патрулирования прибрежных вод Китая, но и появляются над Тихим океаном на расстоянии до 1 500–2 500 км от своих баз.

Китай остается последней страной, эксплуатирующей реактивные стратегические бомбардировщики первого поколения, к которым относится Н-6, — Ту-16, и этот факт остается предметом постоянных насмешек со стороны западных военных обозревателей. Действительно, созданный более 60 лет назад самолет выглядит архаично, однако и сама Америка все еще держит в строю В-52 — машины второго поколения, появившиеся ненамного позже. При этом надо учесть, что большинство эксплуатирующихся Н-6 построены в 80-х гг., а Н-6G — в 90-х, и эти самолеты имеют значительный остаток ресурса.

Следующий этап модернизации существующего парка самолетов Н-6 начался в 90-х гг. В декабре 1998 г. состоялся первый полет самолета Н-6Н, переоборудованного из строевого ракетносца Н-6F, на котором установили новую систему управления ракетным оружием, существенно повысившую помехозащищенность серийных ракет KD-63.

Тем не менее, когда в 90-х гг. серийный выпуск Н-6 в Сиане был остановлен, казалось, история китайского Ту-16 скоро закончится. Но в начале 2000-х гг. началась разра-

ботка новой модификации, обозначенной Н-6К. От первоначальной конструкции остались только крыло, оперение и шасси, да и то в сильно измененном виде. Старые турбореактивные двигатели WS-6, скопированные с советского AM-3, заменили гораздо более мощными и экономичными двухконтурными WS-18 взлетной тягой по 12 000 кгс. Их прототипом стал советский ТРДД Д-30КП-2 самолетов Ил-76МД — пятьдесят пять штук купили в России в 2009–2011 гг. и начали освоение выпуска на заводе в Чэнду. Под них пришлось переделать систему управления силовой установкой, размеры силовой установки выросли, что потребовало и переделки мотогондол.

Самолет Н-6К получил полностью новую электронику, включающую инерциальную навигационную систему (ИНСУ). Локатор обеспечивает пуск противокорабельных ракет любых типов, картографирование местности, включая режим «замораживания изображения», а также автоматическую коррекцию ИНСУ, необходимую для пуска крылатых ракет большой дальности. Его антенна заняла всю носовую часть, но кабина штурмана больше не нужна. Экипаж сокращен с семи человек до двух летчиков и оператора вооружения благодаря использованию цифровых ЭВМ на всех этапах полета, включая применение вооружения. Вся навигационная и пилотажная информация, а также данные о работе систем выводится на шесть жидкокристаллических мониторов — Н-6К имеет «стеклянную кабину». Еще одна новинка — защищенные спутниковые связные и навигационные системы, работающие со своей и с российской орбитальными группировками.

Новая носовая часть без кабин штурмана и стрелка стала легче и прочнее, вход в нее выполняется через боковую дверь, а не через нишу носового шасси, а для аварийного покидания наконец-то появились катапультные кресла НТУ-6F.

Основным вооружением Н-6К являются шесть крылатых ракет CJ-10 с автокорреляционной системой самонаведения под крылом и одна — в отсеке вооружения. Эксперты считают, что CJ-10 весит порядка 1 200 кг и может доставить ядерную БЧ на дальность 2 500 км с точностью не хуже 100 м. Она имеет пониженную радиолокационную и тепловую заметность и способна выполнять длительный полет на предельно малой высоте. С подвеской одной такой ракеты радиус действия самолета не менее 4 000 км, и с учетом дальности ракеты он сможет поразить цель на расстоянии 6 500 км от точки старта, что достаточно для ударов по территории США. При подвеске еще и шести СКР под крылом в радиусе поражения остаются Тайвань, Япония, Вьетнам и значительная часть Индии, которые все еще рассматриваются как потенциальные противники Китая.

Благодаря цифровой системе управления вооружением, созданной по принципу «открытой архитектуры», самолет Н-6К может быть приспособлен к применению и неядерных ракет. На фото Н-6К несут упоминавшиеся выше YJ-12, а также YJ-63 и KD-63, о которых мы говорили ранее. Наконец, под его носовой частью смонтирована подвижная стабилизированная электронно-оптическая станция с телевизионным и тепловым каналами наблюдения. Вместе с РЛС она может использоваться для применения бомб по наземным и морским целям ночью и в плохую погоду.

Тем не менее новый ударный самолет не имеет оборонительного вооружения, поскольку рассчитан главным образом на применение дальнобойных ракет вне зоны ПВО. Зато его комплекс РЭБ, включающий встроенную активную и пассивную аппаратуру и два контейнера под крылом, считается способным противостоять современ-

ным средствам ПВО. Бортовым комплексом обороны управляет компьютер, в носовой кабине есть и место для оператора, но оно обычно используется для инструктора или проверяющего в учебных полетах.

Первый опытный Н-6К был облетан 5 января 2007 г., затем к испытаниям подключили второй, а в 2011 г. в Сиане сдали головной серийный самолет этого типа. Первую серию из шестнадцати Н-6К получила 8-я тяжелобомбардировочная авиадивизия Стратегических ядерных сил Народно-освободительной армии Китая, а 20 машин второй серии — 10-я ТБАД. Ранее их главными целями были Тайвань и Япония, а вспомогательными для 8-й ТБАД — Индокитай, для 10-й — Южная Корея, теперь же оба соединения нацелены на тихоокеанское побережье США. Производство ракетоносцев Н-6К продолжается, как и модернизация машин старых вариантов.

В 2007 г. ВВС и Авиация ВМС Китая начали получать и самолеты Н-6М. Это строевые Н-6Ф и Г с системой управления вооружением от модификации К, включая необходимое для пуска крылатых ракет CJ-10 (но их число сокращено до четырех), а также противокорабельных YJ-12, YJ-63 и KD-63. Для этого существующая РЛС самолета Н-6Г была заменена новой, но менее мощной, чем у Н-6К. Радиус действия такого самолета со старыми двигателями WS-6 сократился, но и стоимость такой переделки гораздо ниже, чем выпуска новых машин.

Конечно, даже после всех модернизаций самолет Сиань Н-6 трудно отнести к современным стратегическим бомбардировщикам и морским ракетоносцам. Зачем же он нужен Китаю? Эта страна традиционно не разглашает своих планов, но можно предположить, что для авиации КНР это своеобразная «летающая парта» для подготовки экипажей ракетоносцев будущего. А они у Поднебесной могут появиться быстрее, чем думают некоторые эксперты. И численность парка Н-6 говорит о том, что Китай собирается строить достаточно большой флот таких самолетов.

О проекте китайского стратегического бомбардировщика нового поколения мы поговорим в заключительном выпуске «Авиакаталога», а пока вспомним о сообщениях, которые появились в прессе уже в начале 90-х гг.

Как только отношения КНР с Россией наладились, стали говорить о продаже китайцам стратегических бомбардировщиков и ракетоносцев средней дальности Ту-22М3. Сообщалось, что в конце 90-х гг. несколько самолетов этого типа из находившихся на хранении уже было поставлено, и



Вид крупным планом на новую носовую часть, увеличенные gondолы двухконтурных двигателей WS-18 и пилоны для подвески вооружения самолета Сиань Н-6К
Самолет Н-6К СЯС КНР с шестью подкрыльными узлами

в Китае они получили обозначение Н-10. Как минимум один Н-10 якобы используется для испытаний новой гиперзвуковой аэробаллистической ракеты, способной пробить противоздушную оборону американской корабельной группировки, построенную на базе новейшей системы управления огнем «Иджис». Нечеткое фото Ту-22М3, стоящего рядом с самолетом JH-7 ВВС Китая, было опубликовано, однако оно могло быть сделано во время прилета истребителей-бомбардировщиков этого типа в Россию на учения Организации договора о коллективной безопасности (ОДКБ).

Наконец, в 2013 г. англоязычное издание «Business Insider» сообщило, что достигнута договоренность о продаже Китаю еще 36 самолетов Ту-22М3 за 1,5 миллиарда долларов, а вскоре эту информацию продублировали и российские СМИ. Хотя официального подтверждения сделки пока нет, тем не менее это уже реальная проблема для Пентагона.

Итак, многие страны и сегодня пытаются создать у себя стратегическую авиацию для решения задач в пределах своих сухопутных и морских регионов или хотя бы видимость ее существования. Однако реально это могут позволить себе лишь три державы — Америка, Китай и Россия. О заочном воздушном сражении, которое они по-прежнему ведут, читайте в заключительных выпусках нашей серии, посвященной стратегической авиации.



Самолет Н-6М стратегических ядерных сил КНР. Под левой консолью — крылатая ракета CJ-10