

УДК 355/359
ББК 68
Н64

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Н64 Никольский, Михаил Владимирович.
Су-30 МКИ. Многоцелевой шедевр / Михаил Никольский. — Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 160 с. : ил. — (Война и мы. Авиаколлекция).
ISBN 978-5-04-106787-8

На излете существования СССР резко сократился государственный оборонный заказ, под вопросом оказалось существование КБ и заводов отечественного военно-промышленного комплекса. Положение спасали только экспортные контракты, но рынок требовал многоцелевых самолетов, способных поражать как воздушные, так и наземные (надводные) цели. Наши авиаконструкторы вернулись к разработке многоцелевой модификации Су-27, получившей название Су-30 МКИ. Это первый российский военный самолет, разработанный специально под требования иностранного заказчика, с широким использованием бортового радиоэлектронного оборудования иностранной разработки и производства.

Новая книга Михаила Никольского — это подробнейший рассказ о разработке, строительстве и боевом применении Су-30 МКИ, ставшего олицетворением качества российского авиапрома.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-04-106787-8

© Никольский М.В., 2019
© ООО «Стратегия КМ», 2019
© ООО «Издательство «Яуза», 2019
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019



Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание
ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

Никольский Михаил Владимирович

СУ-30 МКИ
МНОГОЦЕЛЕВОЙ ШЕДЕВР

Ответственный редактор *Н. Аничкин*
Редактор *Н. Соболюкова*
Художественный редактор *« П. Волков*
Компьютерная верстка *Е. Ермакова*

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.
Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.
Тел. +7(495) 411-68-86.
E-mail: editor@yauza.moscow

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Тауар белгісі: «Эксмо»

Интернет-магазин : www.book24.ru

Интернет-магазин : www.book24.kz

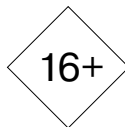
Интернет-дүкен : www.book24.kz

Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы»,
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Дистрибьютор и представитель по приему претензий на продукцию,
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды
қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС,
Алматы қ., Домбровский көш., 3-а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»
www.eksmo.ru/certification

Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 27.09.2019. Формат 84x108^{1/16}.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,8.
Тираж экз. Заказ



В электронном виде книги издательства вы можете
купить на www.litres.ru

ЛитРес:
одна книга — это мир



СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1. ИНДИЯ СУ-30 МКИ	5
САМОЛЕТЫ СУ-30МК/МКИ.....	24
СУ-30МК/МКИ ВВС ИНДИИ	25
ГЛАВА 2. АЛЖИР СУ-30МКА.....	125
ГЛАВА 3. МАЛАЙЗИЯ СУ-30МКМ	141





Самолет Су-30МКИ во время выполнения виража.

ГЛАВА 1. ИНДИЯ

СУ-30 МКИ

Су-30МКИ стал первым российским военным самолетом, разработанным специально под требования инозаказчика с широким использованием БРЭО иностранной разработки и производства.

СУ-30 и индийский контракт

Многоцелевой истребитель Су-30 ведет свою родословную от спарки Су-27УБ. Разработка варианта Су-27УБ, способного работать по земле, началась еще в первой половине 80-х годов. Вполне себе логичное решение вступило в противоречие с декларируемой руководством СССР и, что много хуже, проводимой в жизнь концепцией «общечеловеческих ценностей». Идеологи перестройки и гласности не потрудились досконально разъяснить общественности структуру этих самых ценностей. Применительно к конкретным самолетам, Су-27 и МиГ-29, общечеловеческие ценности заключались в отсутствии у самолетов серьезных возможностей в части поражения наземных целей. Сие, якобы, свидетельствовало об исключительно миролюбивых намерениях Советского Союза...

На излете существования СССР резко сократился государственный оборонный заказ. Само существование КБ и заводов отечественного военно-промышленного комплекса оказалось под вопросом. Серьезные деньги можно было получить лишь за счет экспортных контрактов. На мировом рынке военной техники наибольшим спросом пользовались и пользуются многоцелевые самолеты, способные эффективно поражать как воздушные, так и наземные (надводные) цели, а такого «изделия» в готовом к продаже виде ни МиГ, ни Су не имели. Волей-неволей пришлось возвращаться к разработке многоцелевых модификаций Су-27 и МиГ-29.

Проектирование многоцелевого Су-30МК началось в 1992 г. По плану перспективная машина мало чем отличалась от Су-27УБ, но состав БРЭО предполагалось обновить очень серьезно, а ассор-

тимент вооружения следовало расширить за счет практически всех типов управляемых и неуправляемых тактических авиационных средств поражения российской (советской) конструкции.

Су-30МК представили уже летом 1993 г., на авиасалоне в Париже. Это была хорошо знакомая авиационной общественности всего мира спарка Т10У-7 (б/н 389). Перед салоном в Париже самолет перекрасили, нанесли бортовой номер «321» и «увешали» разнообразным вооружением класса воздух-поверхность. Су-30МК демонстрировался и на МАКС-1993.

Конечно, Су-30МК б/н 321 полноценным многоцелевым истребителем не являлся, тем не менее, заявка на многофункциональность двухместного Су-27 незамеченной не осталась. В 1994 г. на авиасалонах FIDAE в Чили, Фарнборо в Англии и ILA в Германии представили новый демонстратор Су-30МК, в роли которого выступал Су-30 01-01 (б/н 603).

Согласно индийским источникам, Россия (СССР) в 1991 г. предложила продать Индии партию истребителей Су-27. Командующий индийских ВВС маршал авиации Суриндир Мехра (Surinder Mehra) в ответ заметил: «Хороший самолет, но нас он не интересует».

Не вызвало в Нью-Дели заинтересованности сделанное в декабре 1993 г. предложение провести оценочные испытания «сушки». Тем удивительнее стала обнародованная в начале 1995 г. информация о намерении Индии закупить 40 многоцелевых истребителей Су-30. Контракт обещал стать (и стал) беспрецедентным в истории Индии по двум параметрам минимум: стоимости и готовности «изделия» – закупался не существующий в «железе» самолет, под контрактные требования изделие предстояло доводить в течение нескольких лет. Ранее, Индия всегда закупала авиационную технику, уже состоявшую на вооружении хотя бы в одной стране. Закупаемая техника на момент начала поставок всегда хотя бы формально соответствовала контрактной спецификации.

Закупку Су-30, причем не существующей в «железе» модификации, не прогнози-

ровал никто. В датированном 1995 годом отчете «The Indian Air Force. Trends and Prospects», подготовленным американской корпорацией «Rand», самолеты марки Су применительно к ВВС Индии упоминаются исключительно в историческом контексте (Су-7). Эксперты «Рэнд» сделали вывод о скором, вслед состоявшемуся в 1994 г. визиту в Москву премьер-министра Индии, приобретении крупной партии истребителей МиГ-29.

В основу отчета корпорации «Рэнд» и выводов иных аналитиков легли общие тенденции развития ВВС Индии на протяжении нескольких десятилетий – сформулированная в начале 50-х годов «концепция сбалансированного парка самолетов».

На вооружении ВВС полагалось иметь боевые самолеты следующего назначения:

- DPSA (Deep-Penetration Strike Aircraft); ударный самолет с большой дальностью полета;

- M-MRCA (Medium Multi-Role Combat Aircraft); средний многоцелевой боевой самолет, способный выполнять задачи непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск, нанесения ударов по тылам противника вблизи линии фронта, завоевания превосходства в воздухе над полем боя и ПВО важных объектов;

- L-MRCA (Light Multi-Role Combat Aircraft); легкий многоцелевой боевой самолет – бюджетное дополнение M-MRCA;

- истребители ПВО;

- истребители завоевания превосходства в воздухе;

- специализированные тактические ударные самолеты для действий в районе линии фронта.

В качестве самолетов DPSA в индийских ВВС в 50–70-е гг. использовались бомбардировщики «Канберра», а с первой половины 80-х годов – истребители-бомбардировщики «Ягуар». Первыми самолетами M-MRCA стали истребители «Хантер», дополненные, а потом и полностью вытесненные в 80–90-е гг. истребителями «Мираж 2000Н». К легкой категории многоцелевых боевых самолетов, L-MRCA, относились «Мистер IV» (1957–1973 гг.) и МиГ-21ФЛ/М/бис/«Бизон».

Задачи ПВО над территорией Индии выполняли легкие истребители «Нэт» и «Эджит» (Ajeet). Первым специализированным истребителем завоевания превосходства в воздухе стал МиГ-23МФ, эти самолеты состояли на вооружении ВВС Индии в 1983–2007 гг. В 80–90-е гг.

МиГ-23 дополнили МиГ-29, которые после модернизации в вариант МиГ-29УПГ (MiG-29UPG) перевели в категорию M-MRCA. Парк тактических ударных самолетов был представлен истребителями-бомбардировщиками Су-7БМК, МиГ-23БН и МиГ-27М/UPG.

В 1991 г. командование ВВС Индии провело исследование по определению оптимальной численности самолетного парка на перспективу до 2000 г. Согласно анализу, в ВВС необходимо было иметь 42 истребительные эскадрильи, на вооружении которых должно было состоять порядка 180 самолетов DPSA, 180 истребителей завоевания превосходства в воздухе, 160 самолетов M-MRCA, 250 L-MRCA и примерно 270 тактических ударных самолетов. Радиус действия самолетов тактической авиации ВВС Индии не превосходил 300–400 км, а максимальная боевая нагрузка 4,5 т. Су-30 по своим летным и массогабаритным характеристикам значительно превосходил любой из тактических самолетов ВВС Индии за всю их историю. В традиционной классификации индийских боевых самолетов места для Су-30, в отличие от МиГ-29, просто не имелось.

Развитие военной авиации в направлении повышения многофункциональности боевых комплексов и анализ опыта боевых действий 1991 г. в регионе Персидского залива (операция «Буря в Пустыне») заставил командование ВВС Индии пересмотреть свои планы. Общее оптимальное количество самолетов оставалось прежним – порядка 1000–1050, 42 эскадрильи. Однако, кардинально менялось распределение самолетов по типам. Теперь полагалось принять на вооружение три типа многофункциональных самолетов: тяжелый H-MRCA (30% парка), средний M-MRCA (35%) и легкий L-MRCA (35%). Самолетам H-MRCA и M-MRCA в первые часы и дни войны предстояло действовать в глубине территории, контролируемой противником, а самолетам L-MRCA над полем боя и над своей территорией.

Парк ВВС Индии образца начала 90-х годов абсолютно не соответствовал концепции H/M/L-MRCA. Самой проблемной позицией являлся, как ни странно, легкий многоцелевой самолет L-MRCA. МиГ-21 задачи непосредственной поддержки сухопутных войск выполнять с требуемой эффективностью не мог по определению, а закупке специализированных самолетов поля боя сопротивлялась армия. Сухо-



путные войска сделали ставку на закупку различных артиллерийских систем, ибо в этом случае финансирование шло через армию со всеми вытекающими последствиями. Закупку пушек фирмы «Бофорс» и связанные с ней откаты в Индии вспоминают до сих пор – кто с негодованием, а кто с ностальгией...

Программу L-MRCA в Индии пытаются реализовать собственными силами в виде истребителя «Теджис». В 2016 г. в индийских ВВС должна появиться первая эскадрилья этих самолетов, на вооружении которой поступят целых два серийных истребителя...

Победителем конкурса на самолет M-MRCA в 2012 г. объявили «Рафаль», но данное решение обернулось очередным скандалом. История конкурса на самолет, аналогичный M-MRCA, очень напоминает бесконечную спираль... Идеальным самолетом H-MRCA представлялся Су-30. Эту программу удалось с успехом реализовать; для Индии случай скорее исключительный, нежели типичный!

Постфактум, в конце первого десятилетия XXI века, исходя из объективных реальностей, пропорции тяжелых и средних самолетов пересмотрели: 40% H-MRCA (Су-30МКИ) и 20% M-MRCA («Мираж 2000I», МиГ-29UPG). Оставшиеся 40% составили

самолеты разного назначения – МиГ-27М/UPG, «Ягуар IS», МиГ-21 «Бизон».

С индийской стороны главным сторонником принятия на вооружения Су-30 был командующий ВВС маршал авиации Сваруп Кришна Каул (Swaroop Krishna Kaul). Каул, в прошлом опытный летчик-истребитель, в 1982–1986 гг. занимал пост военновоздушного атташе Индии в Москве. Казалось бы: интерес Каула к Су-30 объясним давними связями маршала. На самом деле все не так просто... В начале 1994 г. маршал публично и нещадно критиковал советскую и российскую авиационную технику за плохие конструкционные материалы и малый ресурс двигателей, а через несколько месяцев превратился в яркого сторонника самолетов марки Су! В истории с приобретением Су-30МК/МКИ, по доброй индийской традиции, сразу же стали искать коррупционный след. Поиски сии не прекращаются до сих пор, а потому поговорить о них немного стоит.

Реальных фактов коррупции не обнаружено, но в декабре 1995 г. маршал Каул оставил пост командующего ВВС Индии. Не факт, что причиной тому послужили какие-то «грешки». Каул прослужил в вооруженных силах Индии 42 года – пришло время уйти. Этот человек оставил заметный след в истории индийских ВВС и как лет-

Су-27УБ
на выставке
«Мосаэрошоу –
1992», Ходынское
поле, Москва.



Взлет спарки Су-27УБ, Жуковский, начало 90-х годов.

чик, и как военачальник. Как летчик – более 3700 часов безаварийного налета на самолетах «Вампир», F-86 «Сейбр» МиГ-21, МиГ-23, МиГ-29, «Ягуар», «Мираж 2000». Военачальника Каула называют архитектором современных ВВС Индии. Под руководством Каула авиация превратилась из вспомогательного по отношению к сухопутным войскам вида вооруженных сил в самодостаточную, стратегическую, силу. Причем трансформацию индийских ВВС многие аналитики увязывают, в первую очередь, с принятием на вооружение самолета Су-30МКИ. Между тем, Каул командовал ВВС меньше трех лет: с 31 июля 1993 г. по 21 декабря 1995 г.

Как бы то ни было, но премьер-министру Индии сразу после заключения контракта на приобретение Су-30 пришлось оправдываться: не было, дескать, ни откатов (kickbacks), ни коммиссионных (middlemen)! Злые индийские языки, тем не менее, рассказывали о личных представителях президента РФ Б.Н. Ельцина и эмиссарах российского ВПК. Люди из России, вроде как, чемоданами заносили кэш в высокие кабинеты правительственных учреждений Нью-Дели... Обвинения в коррупции применительно к Су-30 звучали на фоне доказанных и еще «теплых» коррупционных

скандалов конца 80-х годов. Два самых крупных таких скандала были связаны с поставками пушек шведской фирмы «Бофорс» сухопутным войскам Индии и подводных лодок германского проекта 209 индийскому флоту.

ВВС, в отличие от армии и флота, до поры до времени в крупномасштабной коррупции не подозревали. Коррупция? *«Отродясь такого не бывало, и опять то же самое»* – как говорил незабвенный В.С. Черномырдин.

Какие же аргументы приводили сторонники коррупционной составляющей? Первый и главный – отсутствие у ВВС Индии потребности в самолетах класса Су-27/30: *«В 1994 г. штаб ВВС не выдвигал никаких требований к закупкам самолетов, схожих с Су-30, поскольку тактика боевого применения ВВС Индии ...полагала оптимальным радиус боевого применения авиации 300 морских миль (555 км), а не 1500 (2775 км), как у Су-30»**.

Действительно, еще в декабре 1993 г. маршал Каул не видел для самолетов

* Генерал-майор Ашок К. Михта «Душок коррупции в сделке Су-30» (<http://www.rediff.com/news/may/14sukhoi.htm>)



МиГ-29 в полете.

Су-27 перспективы применительно к планам развития индийских ВВС. В феврале 1994 г. Каул на семинаре представителей ВВС и промышленности критиковал авиационную технику советского и российского производства, а уже в апреле приказал вице-маршалу авиации С.Р. Кришнасвами (Srinivasapuram Krishnaswamy, в 2001–2004 гг. являлся командующим ВВС Индии) провести оценочные испытания Су-30. Подготовка к испытаниям, сами испытания и обсуждение их результатов проводились в обстановке беспрецедентной секретности.

Вторым по важности аргументом сторонников коррупции* являлся тезис о покупке кота в мешке – несуществующего самолета. «Лучше купить хорошо известного черта, чем неизвестно что».

До начала 90-х гг. ВВС Индии развивались в логике противостояния ВВС Пакистана и диверсификации поставщиков авиационной техники. Так, «Мираж 2000» приобрели в противовес закупке Пакистаном

F-16, истребителями МиГ-29 усилили ПВО. Один самолет купили во Франции, другой в России.

Зачем нужен Су-30МКИ? Вразумительный ответ на этот вопрос в Индии середины 90-х годов не прозвучал. Сменивший Каула на посту главкома ВВС маршал Сарин просил еще более верхних, чем он, начальников приобрести дополнительное количество истребителей «Мираж 2000». Сарину в закупке «Миражей» отказали по причине отсутствия свободных финансовых средств.

Технические, отнюдь не надуманные, аргументы против Су-30 сформулировал последовательный противник приобретения этого самолета генерал Михта:

– ВВС Индии резко и неожиданно для себя переходят от одноместных самолетов 10-тонного класса к двухместным самолетам 30-тонного класса;

– ВВС Индии всегда испытывали дефицит летчиков-истребителей, для двухместных самолетов их потребуется вдвое больше;

– при стоимости контракта в 63,1 млрд крор [имеется ввиду контракт на поставку 40 самолетов, 1 крор – 10 млн. рупий], потребуется еще 70 млрд. крор на создание инфраструктуры для их эксплуатации и обеспечение самой эксплуатации;

* Сторонники коррупционной составляющей в сделке по Су-30 в массе своей являлись лоббистами западной авиационной техники, поистине удивительный факт.



**МиГ-21ПФМ ВВС
Индии.**

- на аэродромах отсутствуют защищенные укрытия для самолетов размера Су-30;
- Су-30 не эксплуатируются ни в одной стране мира, включая Россию, абсолютно непредсказуема ситуация с обеспечением парка запасными частями;
- русские летчики выполнили не менее 155 полетов в течение 84 ч для получения сертификата летной годности;
- высокий процент отказов по силовой установке, межремонтный ресурс двигателей очень мал (150 ч);
- «чистый» истребитель Су-30К станет многоцелевым Су-30МКИ не ранее, чем через десять лет;
- отсутствует гарантия послепродажного обслуживания.

Каковы же были аргументы в пользу Су-30?

Первый – количественный: ВВС Индии банально не хватало самолетов. Именно данный фактор стал основной головной болью маршала Каула, когда он в 1993 г. занял пост командующего ВВС. В период с 1992 г. по 2007 г. количество эскадрилий предстояло сократить с 39 до 30 по причине исчерпания ресурса и устаревания авиационной техники*.

* Количество истребительных эскадрилий в ВВС Индии с 1971 г. практически не менялось – 40 эскадрилий плюс-минус две-три.

Списанию подлежали «Канберры» и «Хантеры», МиГ-21ФЛ/М/МФ. Самолетный парк индийских ВВС на 80% состоял из техники советской конструкции, обеспечивать которую после развала Союза запасными частями стало крайне сложно. Количественный фактор для ВВС Индии всегда значил не меньше, чем качественный. Индия – страна немаленькая. Соседи же, по мнению индийских политиков, отличаются агрессивными устремлениями.

Без приобретения новой техники количество боевых самолетов в индийских ВВС к 2005 г. сокращалось наполовину. Между тем, ясность планирования перспектив развития ВВС в части закупки новой техники отсутствовала.

Каул стремился не просто сохранить самолетный парк ВВС на прежнем уровне, а качественно изменить положение военной авиации в структуре вооруженных сил Индии. Предшественники Каула на посту главнокомандующего видели в авиации лишь тактическое средство ведения боевых действий – летающую артиллерию и летающие ЗРК. В штабе ВВС Индии проанализировали опыт операции «Буря в Пустыне» 1991 г., когда авиация США и их союзников внесла решающий вклад в достижение победы над Ираком. Каул желал трансформировать индийские ВВС в стратегический вид вооруженных сил, способный проводить операции, подобные «Буре в Пустыне».



Под подобные операции требовался соответствующий инструмент – самолет, способный на большом расстоянии от аэродромов базирования одинаково эффективно вести воздушные бои и поражать наземные цели.

У Индии такого самолета не имелось, более того – такой самолет и не планировалось принимать на вооружение. Большинство «независимых экспертов» ратовали за французские «Миражи 2000». Самолеты данного типа полностью отвечали формальным требованиям ВВС Индии эпохи «до Каула». Так как «Мираж 2000» уже состоял на вооружении, то не возникало особых проблем с подготовкой летчиков и освоением истребителей в строевых частях. Смущала лишь высокая стоимость французской техники – правительство Индии как раз урезало расходы на военные нужды.

Конкурент у «Миража» появился неожиданно. Россия в декабре 1993 г. направила в Нью-Дели представительную делегацию. Делегация посетила штаб ВВС, где провела презентацию истребителей МиГ-29 и Су-30МК. Каула больше заинтересовал Су-30МК, благодаря впечатляющему сочетанию дальности полета с большой боевой нагрузкой при низкой, в сравнении с «Миражом 2000», стоимостью.

Индийские военные аналитики Правин Сахни (Pravin Sawhney) и Газала

Вахаб (Ghazala Wahab) напрямую увязывают визит российской делегации в Нью-Дели с инициативой Каула по разработке новой доктрины боевого применения ВВС. Невольно приходит на ум древний вопрос о первенстве курицы или яйца... Что было раньше Су-30 или новая доктрина боевого применения индийских ВВС?

Разработку доктрины завершили к 1995 г. Доктрина не была новой, она была первой*!

В доктрине боевого применения ВВС Индии приоритет отдавался наступательным действиям ударной авиации, как стратегическому средству нанесения противнику военного поражения. Признавалось также важность выполнения задач ПВО, но способ выполнения этих задач радикально менялся: вместо объектовой, точечной, ПВО, предлагалось защищать от налетов авиации целые районы и даже регионы. Иначе говоря, система ПВО тоже становилась стратегической. Ударные задачи и задачи ПВО в идеале следовало возложить на один самолет.

Оценочные испытания Су-30К (в официальных индийских документах того периода самолет проходил как Su-30К) проводились в России с 12 по 21 июня

* По примеру ВВС аналогичные доктрины подготовили штабы сухопутных войск и ВМС Индии.

Су-30 Липецкого авиационного центра.



Прототип истребителя «Мираж-2000» на авиасалоне в Фарнборо, 1982 г.

1994 г. группой из шести индийских летчиков и инженеров во главе с заместителем командующего ВВС Индии вице-маршалом авиации С. Кришнасвами. Отчет по испытаниям, выдержки из которого были опубликованы в индийских СМИ во втором десятилетии XXI века, содержал противоречивые выводы:

– Самолет обладает многоцелевым потенциалом, но оптимизирован исключительно для выполнения задач ПВО и завоевания превосходства в воздухе;

– Отдельные характеристики самолета являются неприемлимыми, особенно с точки зрения системного подхода. Аппаратура РЭБ не удовлетворяет индийским требованиям. Технологический уровень электроники – устаревший. Приборное оборудование кабины летчика не пригодно для использования самолета в качестве многоцелевого. Характеристики РЛС ниже ожидаемых. Ремонтопригодность плохая. Навигационная система не обладает требуемой точностью и плохо скомплексирована с системой управления вооружением.

– Значительные габариты самолета делают его уязвимым [в воздушном бою] от современных средств поражения, если не модернизировать РЛС, системы РЭБ и не улучшить интеграцию бортового оборудования.

– В части рекомендаций о приобретении самолета Су-30К оценочная комиссия считает необходимым отметить, что в существующей конфигурации он не отвечает

оперативным требованиям ВВС Индии. Вместе с тем возможно улучшение оперативных возможностей самолета при условии сравнительно небольшой модернизации БРЭО.

– Рабочий протокол о модернизации самолета в многофункциональный вариант Су-30МКИ подписан в июне 1994 г.

– Информировуем, что проведен сравнительный технико-экономический анализ Су-30МКИ и еще двух многоцелевых самолетов – «Мираж 2000» и «Мираж 2000-5». ...Сделан вывод о превосходстве Су-30МКИ в части аэродинамики и боевых возможностей. Стоимостные параметры, в том числе стоимость жизненного цикла, Су-30МКИ также предпочтительнее аналогичных показателей самолетов «Мираж 2000» и «Мираж 2000-5». Ценовые показатели (стоимость летного часа, закупочная стоимость самолета, стоимость обеспечения эксплуатации) рассчитаны на основе информации, предоставленной ВВС Индии. Определить точно стоимость жизненного цикла на данной стадии не представляется возможным.

– Индия станет первым покупателем самолета Су-30МКИ, а потому вероятны проблемы с обеспечением нормальной эксплуатации самолета, включая поставки запасных частей и ремонт. Самолеты «Мираж 2000» и «Мираж 2000-5» полностью отработаны, накоплен опыт их практической эксплуатации. В этой связи необходимо еще раз указать на тот факт, что самолет



Су-30МКИ, многоцелевой вариант самолета Су-30К, существует только на бумаге.

В 1994 г. Каул сам посетил Москву и выполнил ознакомительный полет на Су-30. Маршала впечатлила готовность россиян удовлетворить основные требования потенциального заказчика, как-то: быстрая поставка первой ограниченной партии самолетов, модернизация истребителя-перехватчика в многоцелевой боевой самолет, передача технологий для организации полноценного серийного производства в Индии. Наконец Каулу очень понравилась цена Су-30 – 110 крор (порядка 40 млн. долл.) против 150 крор (50 млн. долл.) за «Мираж 2000».

На выбор Каула не мог не оказать влияния и китайский фактор. В июне 1992 г. 9-й полк 3-й дивизии ВВС НОАК получил первые восемь Су-27К и четыре спарки Су-27УБК. Это были истребители российской сборки, но Пекин, помимо прямой закупки в России партии самолетов постройки КнаАПО, приобрел лицензию на постройку еще 200 Су-27. В сентябре 1995 г. Каул заметил: *«Китай угрозой не является*, но происходящие в Китае изменения очевидны».*

Вопрос о Су-30МК в свете новой доктрины ВВС Индии являлся важнейшим, но не единственным. Доктрина предполагала создание сбалансированных современных ВВС: принятие на вооружение самолетов ДРЛОиУ, РЭБ, заправщиков, модернизацию системы оповещения и связи. Во втором

десятилетии XXI века ВВС Индии полностью, по крайней мере на бумаге, отвечают доктрине, сформулированной по инициативе маршала авиации Каула.

Премьер-министр Индии Нарасимха Рао (Narasimha Rao) «принципиально одобрил» выбор Су-30МКИ 20 января 1996 г., а 3 апреля 1996 г., до заключения формального контракта, распорядился перевести на российские счета аванс в размере 550 крор – случай в истории Индии беспрецедентный! Этот факт до сих пор привлекает внимание исследователей и расследователей. В Индии многие увязывают перевод на российские счета достаточно крупной суммы с хорошими, почти дружескими, отношениями между Рао и Б.Н. Ельциным.

Кабинет министров Индии официально одобрил заключение контракта на приобретение 40 самолетов Су-30 в ноябре 1996 г., оговорив максимальную сумму контракта – 6310 крор. Подписание контракта состоялось 30 ноября в Иркутске. Россия обязалась поставить Индии восемь перехватчиков Су-30К в 1997 г. и 32 много-

**Су-30МКИ
и МиГ-25РБ ВВС
Индии.**

** Отношения между Индией и Китаем в 90-е годы индийские политики и историки характеризуют словом «detente» – разрядка, что, впрочем не мешало некоторым индийским политикам, включая министров обороны, даже в 90-е годы публично называть Китай «врагом № 1»*

целевых истребителей Су-30МК в 1998–2001 г.; сумма сделки составила 5122 крор (примерно 1,8 млрд. долл.). Су-30МК должен был отличаться от Су-30К западным навигационным и радиосвязным оборудованием.

Исходный контракт 1996 г. предполагал финансирование индийской стороной создания «продвинутого» варианта Су-30 с западным целевым оборудованием и подготовку лицензионного производства самолетов в Индии. То есть уже в 1996 г. Индия не собиралась ограничиваться прямой закупкой самолетов.

Ставка Индии на Су-30 до сих пор остается загадкой. Основу самолетного парка индийских ВВС в начале 90-х годов составляли МиГи. Коллапс СССР самым негативным образом отразился на исправности поставленных на экспорт истребителей МиГ-29, поскольку многие логистические цепочки рухнули в одночасье. Могла ли Россия обеспечить нормальную эксплуатацию истребителя нового типа? Не факт...

В 1991, 1992 и даже в 1994 гг. распад России отнюдь не выглядел фантастикой. И тут Индия вдруг не просто заказывает крупную партию боевых самолетов, а предлагает

разработать фактически новый авиационный комплекс. Чего тут больше: продолжения традиций сотрудничества с СССР, веры в Россию, тщательного анализа политико-экономической ситуации в России, эффективной работы маркетинговой службы ОКБ им. П.О. Сухого или наличия пресловутой коррупционной составляющей? Кто ж его знает, вероятно всего понемногу... Спустя 25 лет можно уверенно говорить лишь о том, что индийский выбор был правильным и принес выгоду обоим сторонам – и Индии, и России.

Процесс пошел

В ходе российско-индийских переговоров представители ОКБ им. П.О. Сухого предложили разработать специально для Индии новую модификацию – Су-30МКИ (МКИ – Модернизированный Коммерческий Индийский). В «МКИ» предлагалось объединить новые конструктивные решения уже опробованные по отдельности на истребителях семейства Су-27: ПГО,

Слева направо:
индийские «Ягуар»,
«Мираж-2000»,
Су-30МКИ, МиГ-27
и МиГ-21.



двигатели с отклоняемым вектором тяги, новую электродистанционную систему управления полетом, РЛС с фазированной антенной решеткой. Индийская сторона согласилась финансировать разработку данной модификации, но, в свою очередь, предложила изменить состав БРЭО, включив в него оборудование западного и собственного производства.

Экспорт Су-30МК в Индию продвигало руководство Иркутского авиазавода. На заводе велось серийное производство двухместных вариантов Су-27 – спарок Су-27УБ и перехватчиков Су-30. С Индией у иркутских авиастроителей контакты сохранились со времен налаживания на фирме «NAL» лицензионного выпуска истребителей-бомбардировщиков МиГ-27М. Именно Иркутское авиационное производственное объединение (ИАПО, ныне корпорация «Иркут») стало главным исполнителем контракта с российской стороны, однако на ОКБ им. П.О. Сухого возлагалась разработка комплекта рабочей документации по планеру и системам, интеграция всех систем, постройка двух из шести опытных самолетов и проведение летных испытаний.

Предстояла большая и сложная работа по проектированию нового «изделия», а заказчик, как обычно, хотел получить «товар» поскорее. Поэтому стороны договорились о поставке самолетов партиями, или этапами. От этапа к этапу предполагалось пройти путь от перехватчиков Су-30К до многоцелевых Су-30МКИ.

В ноябре 1996 г. был подписан контракт 1-го этапа. По этому контракту предполагалось поставить в 1997–2000 гг. 40 самолетов Су-30 производства Иркутского авиазавода и организовать в Индии центр технического сопровождения эксплуатации истребителей (ремонт 2-го уровня планера, двигателей, агрегатов и БРЭО). Самолеты контракта 1996 г. должны были поставляться Индии четырьмя партиями.

Первую партию из восьми «стандартных» Су-30 полностью российского производства предписывалось передать заказчику в 1997 г. На 2001 г. планировалось начало работ по модернизации Су-30 первой партии до полноценных Су-30МКИ.

Вторая партия, запланированная к поставке на 1998 г., также включала восемь самолетов, но с измененным составом БРЭО. На Су-30МК-II предполагалось установить многофункциональные индикаторы французской фирмы «Sextant Avionique», французскую ИНС на лазерных

гироскопах с интегрированным приемником GPS, аппаратуру РЭБ израильской фирмы «IAI», новую аппаратуру записи параметров полета и приемник предупреждения об электромагнитном облучении.

Третья партия поставки 1999 г. должна была включать 12 Су-30МК-III уже с ПГО, но еще с двигателями АЛ-31Ф без системы отклонения вектора тяги.

Полноценными Су-30МКИ (с ПГО, двигателями с ОВТ и штатным БРЭО) должны были стать 12 самолетов четвертой партии.

Первую партию из восьми Су-30 поставили в срок. Поставка самолетов второй партии задержалась по целому ряду причин, большей частью объективных.

Индийская сторона только в марте 1998 г. определилась с составом БРЭО, а окончательно состав бортового оборудования утвердили только в 2000 г. В БРЭО Су-30МКИ вошли: РЛС Н011М «Барс», оптическая локационная система ОЛС-30И, нацеленный прицел «Сура-К», шесть индикаторов Секстан Авионик MFD55 размером 127 x 127 мм (по три в кабине), один индикатор Секстан Авионик MFD66 размером 152 x 152 мм (в задней кабине), французская ИНС «Тотем» с интегрированным приемником GPS, израильская аппаратура постановки помех Элта EL/M-8222. Кроме того, оговаривалась необходимость использования индийских процессоров в различных бортовых электронных системах и возможность подвески израильского контейнера с аппаратурой целеуказания Рафаэль «Лайтенинг».

За комплексирование бортовых систем Су-30МКИ отвечало Раменское Приборостроительное Конструкторское Бюро (РПКБ). Впервые в отечественной истории предстояло создать единый комплекс из бортовых систем российского и иностранного производства. Работа эта была очень непростой, а технические сложности накладывались на организационные и юридические проблемы, что не могло не привести к срыву плановых сроков выполнения работ.

Затягивание разработки Су-30МКИ в некоторой степени можно считать запланированным – уже в 1998 г. контракт на поставку Су-30 пересмотрели. Вместо Су-30 2-й и 3-й партий приняли решение поставлять полноценные Су-30МКИ, но позже. Перенос сроков отчасти компенсировался заключенным в сентябре 1998 г. контрактом на сумму 277 млн. долл. на поставку Индии десяти дополнительных Су-30МК. Изначально эти десять