

Михаил Никольский

СУ-30 МКИ

МНОГОЦЕЛЕВОЙ ШЕДЕВР



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 978-5-04-183920-8

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 978-5-04-183920-8

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



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 предлагалось 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 М-MRCA в 2012 г. объявили «Рафаль», но данное решение обернулось очередным скандалом. История конкурса на самолет, аналогичный М-MRCA, очень напоминает бесконечную спираль... Идеальным самолетом Н-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% Н-MRCA (Су-30МКИ) и 20% М-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 военно-воздушного 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 ярого 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
«Мосаэршоу –
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 комиссионных (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>)



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

МиГ-29 в полете.

* 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».