

# НИИП им. Тихомирова: госиспытания Т-50 начнутся в марте-апреле

10:0003.03.2014 (обновлено: 10:26 03.03.2014)1297171

Генеральный директор НИИП Юрий Белый рассказал в интервью РИА Новости, когда планируется начать государственные испытания Т-50, есть ли шанс у учебно-боевого самолета Як-130 стать ударным и когда ожидается начало поставок в войска новейшего зенитно-ракетного комплекса ПВО "Бук-М3".

© Фото: предоставлено НИИП им. Тихомирова

*Разработка перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации в России набирает обороты. По словам главкома ВВС Виктора Бондарева, серийные поставки истребителя пятого поколения в войска начнутся в 2016 году. Головным предприятием по созданию радиоэлектронной системы для ПАК ФА является Научно-исследовательский институт приборостроения им. В. В. Тихомирова, чьи радары установлены на 70% закупаемых боевых истребителей. Генеральный директор НИИП Юрий Белый рассказал в интервью корреспонденту РИА Новости Екатерине Згировской, когда планируется начать государственные испытания Т-50, есть ли шанс у учебно-боевого самолета Як-130 стать ударным и когда ожидается начало поставок в войска новейшего зенитно-ракетного комплекса ПВО "Бук-М3".*

**— Юрий Иванович, какие разработки сейчас ведутся в НИИ приборостроения им. В. В. Тихомирова?**

— У нас четыре направления деятельности — предприятие не монофункциональное, а многофункциональное. По военной технике — это бортовые радиолокационные комплексы истребителей, в первую очередь тяжелых. По "наземной тематике" — это мобильные зенитно-ракетные комплексы ПВО средней дальности для сухопутных войск.

Третье направление, которое в последнее время хорошо развивается, доходит уже до 30% от общих объемов, — это продукция гражданского назначения.

Системы автоматизированного управления "Витязь" для поездов метро — уже практически половина московского метро оснащена вагонами с этой системой управления. Идут поставки в Казань, в Нижний Новгород, в Софию, в Баку — география расширяется. Дальнейшее развитие — это пригородные электропоезда РЖД. Мы уже поставили порядка тысячи комплектов унифицированных пультов управления машиниста, изготовленных совместно с чебоксарским предприятием "Элара".

Параллельно развивается четвертое направление — гидролокация. Нашим гидролокационным комплексом "Неман" заинтересовались представители ВМФ РФ.

Недавно были успешно завершены государственные совместные испытания, по результатам которых дана рекомендация о принятии комплекса на снабжение, так что в недалеком будущем, надеемся, наша разработка перейдет в категорию продукции двойного назначения.

**— Каковы итоги по объемам производства и продаж продукции НИИП за 2013 год? Увеличились ли или уменьшились объемы производства?**

— Давайте сначала отвлечемся от безликих цифр и посмотрим, так сказать, в корень — на реальные итоги деятельности НИИП.

Обычный цикл ОКР по созданию сложной высокотехнологичной продукции (от технического задания до завершения испытаний опытных образцов), будь то радиолокационные системы управления (РЛСУ) для истребителей или зенитные ракетные комплексы (ЗРК) для сухопутных войск, составляет 7-10 лет.

Аналогичный цикл разработки и у наших отечественных, и у европейских и американских коллег. Следовательно, праздники разработчиков по поводу завершения ОКР — нечастое событие. А 2013 год для нас был редким исключением: нам удалось довести до завершающих этапов испытаний сразу четыре изделия: это радиолокационная система управления (РЛСУ) "Барс-Р" для Су-30СМ, "Ирбис" для Су-35С, "Заслон-АМ" для МиГ-31БМ и ЗРК "Бук-М3" для ПВО сухопутных войск.

По МиГ-31БМ мы закончили второй этап госиспытаний, получили заключение, передали документацию на завод — сейчас идут доработки строевых самолетов, но испытания продолжаются. Есть перспективы очередной существенной модернизации, которая займет три-четыре года.

[© РИА Новости. Владислав Белогруд | Купить иллюстрацию](#)

Самолеты МиГ-31БМ переданы на авиабазу в Канске

По Су-35С тоже завершён очередной этап совместных госиспытаний и недавно в присутствии министра обороны Сергея Шойгу в войска были переданы 12 первых самолетов с нашими радарными системами. Испытания будут продолжаться с целью наращивания возможностей и применения разного рода оружия.

Самое главное у нас сегодня — это истребитель пятого поколения, в котором мы делаем довольно большой "кусочек" — многофункциональную радиоэлектронную систему с активными фазированными антенными решетками (АФАР). Три самолета с нашими системами уже подключены к испытаниям, еще два самолета подойдут к концу года. Испытания из ЛИИ им. Громова перебазированы в Ахтубинск. По плану испытания должны там начаться в марте-апреле, но это зависит от готовности испытательной базы.

**— А какова картина по прибыльности?**

— Истинно прибыльным является тот институт, продукция которого не "идет на полку", а, освоенная серийным заводом, имеет высокий спрос на рынке благодаря своей высокой конкурентоспособности. Такая оценка доли продукции НИИП на рынке гораздо лучше характеризует его деятельность, нежели отчеты по прибыли. Сегодня на 70% всех заказанных по внутренним и внешним контрактам боевых истребителей стоят радары разработки НИИП.

**— Кто из зарубежных стран в основном претендует на закупку техники с вашими комплектующими?**

— К настоящему времени разработки нашего института эксплуатируются в 40 странах мира. Основные заказчики — это Индия, Китай, Алжир, Малайзия, Вьетнам, Индонезия, Венесуэла и т.д. Здесь следует подчеркнуть, что в поставках на экспорт главную роль играют наши серийные заводы, по авиационной тематике это государственный Рязанский приборный завод, а по "наземной" тематике — Ульяновский механический завод.

— **Сколько приходится на отечественные заказы, а сколько — на экспорт?**

— Вся без исключения наша продукция высококонкурентна на внешнем рынке. Доля экспорта в ежегодных отчетах совсем не связана с конкурентоспособностью продукции и зависит в основном от политических решений руководства. Например, в 90-х годах, когда предприятия ОПК были не востребованы в своем отечестве, эта доля превышала 90%, собственно, и выжили мы благодаря военно-техническому сотрудничеству. А сейчас, когда произошла некоторая переоценка "лихих преобразований", гособоронзаказ занимает львиную долю в наших работах. Только, к сожалению, несмотря на благие заявления политического руководства, рентабельность работ по ГОЗ существенно уступает работам на экспорт. У наших зарубежных конкурентов, наоборот, работы на свое государство считаются наиболее выгодными.

— **Есть ли планы по расширению спектра военных разработок?**

— Перспективное направление — это беспилотники. Мы в основном создаем аппаратуру для тяжелых истребителей, поэтому и для тяжелых беспилотников нам поручена работа (речь идет от 20-тонном БПЛА).

— **Сегодня большое внимание уделяется освоению Арктики, в том числе в военном сегменте. Ведутся ли в НИИП работы для обороны Крайнего Севера?**

— В свое время истребитель-перехватчик МиГ-31, в составе которого наша система управления вооружением "Заслон", и создавался специально для прикрытия северо-восточных рубежей, и сейчас он крайне необходим на Севере.

Одно из новых направлений, в которых мы могли бы поучаствовать, — это создание там (в Арктике — прим. ред.) необитаемых РЛС. Есть идеи делать необслуживаемые автоматизированные зенитно-ракетные пусковые установки, которые бы по информации от этих радиолокационных средств могли бы в полуавтоматическом или дистанционном режиме обстреливать цели.

— **ЗРК "Бук-М3" разработан, есть ли информация о примерных сроках поставки его в войска? О каком количестве идет речь?**

— Министерством обороны заключен контракт с Ульяновским механическим заводом (входит в Концерн ПВО "Алмаз-Антей" — прим. ред.), начата подготовка производства. Думаю, что первые серийные образцы начнут поступать в войска уже с конца 2015 года. Количество — это закрытая информация.

— **Ведутся ли разработки зенитно-ракетного комплекса нового поколения?**

— Практически с момента создания институт был единственным разработчиком в СССР и в России ЗРК средней дальности для ПВО Сухопутных войск (с зоной поражения до 50 километров). В НИИП было разработано и принято на вооружение 14 комплексов трех поколений. Недавно завершены ГСИ комплекса четвертого поколения — "Бук-М3".

Объективно нет предпосылок для прекращения разработок последующих поколений, как и нет необходимости передавать нишу ЗРК средней дальности другому исполнителю. Поэтому нас не может не тревожить странная позиция руководства ПВО Сухопутных войск, которое до сих пор не выдало задание на разработку пятого поколения ЗРК. В этой ситуации самое печальное, что может быть, — это потеря школы разработчиков, школы с более чем полувековым опытом работы, школы, разработки которой неоднократно доказывали свою эффективность в различных боевых конфликтах и всегда пользовались хорошим спросом на внешнем рынке. Если разрушенный завод можно, хотя и сложно, восстановить, то потеря школы разработчиков, к сожалению, происходит безвозвратно.

**— Сколько всего полетов совершили действующие образцы истребителей пятого поколения с вашей электроникой на борту? Каковы результаты тестов?**

— Разработка набирает обороты практически без существенных срывов ранее намеченных сроков. В нашем опытном производстве уже изготовлен шестой комплект основной АФАР переднего обзора (АФАР ПО), на выходе АФАР бокового обзора и АФАР L-диапазона. Два комплекта бортовой радиолокационной станции с АФАР ПО уже имеют приличный налет на объектах Т-50-3 и Т-50-4, в ближайшее время к летным испытаниям присоединится третий — Т-50-5 с нашей аппаратурой на борту. Первая серия полетов подтвердила возможность достижения заданных характеристик в основных режимах "воздух-воздух" и "воздух-поверхность", что свидетельствует о хорошем научно-техническом заделе разработки. Однако неожиданных проблем возникает множество, что естественно для пионерских разработок, и на решение их требуется время.

© Фото: Пресс-служба ОАО "Сухой" | [Купить иллюстрацию](#)  
Истребитель пятого поколения Т-50-4

**— Достаточное ли финансирование получает НИИП на такие разработки?**

— Денег много не бывает. В последнее время с новым руководством Минобороны более понятными стали правила игры. А при работе с "головниками", естественно, каждый пытается перетянуть одеяло на себя, в частности, по тематике ПАК ФА у нас бывают разночтения.

Посмотрите на историю разработки американского истребителя — F-35, сколько уже раз изменялись объемы финансирования и сроки завершения, это при том, что нашим зарубежным коллегам не пришлось пережить кошмара 90-х и за их плечами уже прошла разработка первенца пятого поколения — истребителя F-22.

Про состояние промышленности у нас и в США, которая необходима в кооперации создателей такой сложной техники, я уже и не говорю. Об этом наши заказчики почему-то не задумываются, когда требуют в разы увеличить объемы и ускорить сроки, угрожая штрафами. Такая ситуация у меня ассоциируется с соревнованием стайеров: один из них пышет здоровьем и натренированный, а другого долго не кормили, и он только отошел от тяжелой болезни, но ему ставится задача обогнать первого.

**— Будете ли вы участвовать в производстве элементов для перспективного авиационного комплекса дальней авиации?**

— Если вы под элементом понимаете радиолокационную систему (кстати, этот "элемент" в современном боевом самолете занимает одну из определяющих ролей, в том числе и по стоимости), то в настоящее время мы как раз рассматриваем это предложение. Портфель заказов НИИП достаточно наполнен, и мы внимательно изучаем требования и оцениваем наши производственные возможности. Мы выполнили аванпроект, передали фирме Туполева, защитили его, провели ряд встреч и совещаний, ждем, когда дадут отмашку и окончательные ТЗ. У нас есть вопросы по объему работ, по техническому облику, по ценообразованию.

— **Вы участвуете в российско-индийской разработке перспективного многофункционального истребителя пятого поколения (FGFA — Fifth Generation Fighter Aircraft), на какой стадии этот проект?**

— Мы выполнили и защитили эскизно-технический проект и готовы продолжить работу. Передали материалы "Сухим", они, в свою очередь, — индийской стороне. По первичному распределению работ мы выдали ТЗ на те составные части, которые оговорены инозаказчиком. Обратной связи пока нет. Идет переговорный процесс. Думаю, что задержки в основном связаны с возможностями финансирования проекта индийской стороной.

— **Каковы прогнозы по результатам этих переговоров?**

— Я думаю, что шансы все-таки большие. Тема истребителя пятого поколения у них в любом случае стоит, они собираются разрабатывать легкий истребитель собственными силами, им нужен для этого технический задел.

— **В чем, по вашему мнению, основные преимущества российских истребителей перед зарубежными?**

— Я с осторожностью отношусь к утверждениям о преимуществе тех или иных образцов продукции военного назначения. На основании совместных показов боевых истребителей на международных авиасалонах с уверенностью можно сказать, что, в частности, по маневренности отечественные истребители существенно превосходят зарубежные аналоги. Другой пример: индийские ВВС часто практикуют участие в совместных с западными странами учениях, на которых истребители Су-30МКИ с РЛСУ "Барс" нашей разработки в большинстве случаев побеждают своих соперников, т.е. здесь тоже можно говорить об определенном преимуществе. Когда впервые в 1991 году на авиасалоне в Ле Бурже была продемонстрирована ФАР БРЛС "Заслон" истребителя МиГ-31, то стало очевидно, что на тот период мы значительно опережали своих зарубежных коллег в разработке антенных решеток с электронным управлением луча. А на сегодня по факту американские коллеги опережают нас в разработке АФАР и мы в роли догоняющих. И по вложениям в ОКР в интересах продукции военного назначения Россия существенно уступает США и Китаю.

— **Вы недавно были на международном авиасалоне в Сингапуре. Каковы для вас итоги выставки? Кто заинтересовался вашими разработками?**

— Заинтересованность большая как в Су-35, так и в Як-130. На первом самолете, как известно, стоит наш радар, по ряду параметров не имеющий мировых аналогов. Мы рассчитываем, что и на второй самолет в обозримом будущем будет установлен локатор — свои предложения по этой части мы уже выдали. Тогда Як-130 приобретет

статус не просто учебно-боевого, но и легкого ударного самолета. Востребованность на внешнем рынке в таких самолетах есть.

© РИА Новости. Антон Денисов | [Купить иллюстрацию](#)

"Як-130". Международный авиационно-космический салон "МАКС-2009"

— **В какие сроки есть вероятность увидеть Як-130 в его новом качестве?**

— Это зависит от решения "Иркута". Пока нет твердого заказа. Хотя дожидаться заказчика, не имея ничего, — бесперспективное дело.

— **Какие международные выставки планируете посетить в ближайшее время?**

— Традиционно под эгидой ОАК мы участвуем в основных авиасалонах мира, в этом году в Фарнборо и Чжухае.

Под эгидой Концерн ПВО "Алмаз-Антей" поучаствуем в выставках военной техники сухопутных войск в Париже и в Салониках.

РИА Новости <http://ria.ru/interview/20140303/997574544.html#ixzz2uylZAODg>