

ОБОРОНА И БЕЗОПАСНОСТЬ

Авиация в Армении

*Арцрун Оганесян
военный эксперт (Армения)*

Руководство Нагорно-Карабахской Республики и Республики Армения основательно реконструировало Степанакертский аэропорт, приведя в соответствие с международными стандартами. Вначале будут использованы небольшие самолеты с не более, чем 50-60 посадочными местами, а полеты будут осуществляться по маршруту Степанакерт-Ереван, которые были прерваны десятки лет назад.

Возникает вопрос – в чем необходимость установления воздушной связи между Арцахом и Республикой Армения, в то время как беспрепятственно функционирует автомобильная трасса Ереван-Горис-Степанакерт? Кроме этого, имеется также альтернативная, хотя и не совсем благоустроенная, но вполне проезжая дорога Варденис-Мартакерт. Однако, даже небольшой и поверхностный анализ показывает, что воздушный мост более чем необходим и не только для развития туризма, спорта или других экзотических сфер, как об этом думают многие. Указанный воздушный мост должен был быть давно, следовательно, его отсутствие доселе нужно приписать к нашим упущениям, и, к сожалению, не последним. Не зря сегодня руководители Азербайджана возмущаются по поводу восстановления полетов между нашими столицами. Данный воздушный мост в состоянии серьезно способствовать экономическому развитию Арцаха, иностранным инвестициям, туризму и др.

1. Состояние проблемы

С момента приобретения независимости третья армянская республика живет в условиях блокады. Армянская экономика, без того не имея производственные объединения мировых мощностей и крупные запасы полезных ископаемых, переживает трудные времена. Для существования армянского народа в страну ввозится множество товаров первой необходимости, не производимые в нашей стране. Хотя и вместе с небольшим ростом экономики, естественно растут также объемы экспорта и импорта, туризм и др.

О каких грузоперевозках, кроме как об авиационных, может идти речь в условиях почти что полной блокады нашей страны? Продолжая

свои экспансионистские притязания, турецкие государства подвергают опасности и угрожают существованию армянской государственности. А создаваемые Грузией искусственные препятствия для грузоперевозок значительно сдерживают увеличение их объемов. Тем не менее, наша страна вступила в ряды международных торговых организаций и экспортирует товары отечественного производства во многие страны. Армянский коньяк и конфеты, сигареты и молочная продукция уже пользуются большим уважением за несколько тысяч километров от нас. Сегодня, когда для развития экономики большое значение имеют свободная торговля и широкие экономические связи, вот уже более десятка лет Армения грузоперевозки осуществляет авиационным путем. Существенный экономический рост в недалеком будущем может поставить Армению перед фактом осуществления беспрецедентных объемов грузоперевозок. Учитывая данную ситуацию, нужно констатировать, что воздушные грузоперевозки приобретают еще более исключительное значение. Следовательно, нужно серьезно изучить особенности авиационных грузовых перевозок, техническую, экономическую и другие стороны проблемы. Увеличение объемов полетов пассажирских самолетов и соответствующий им отклик приняли закономерный и динамический характер. В этом отношении сказать нечего.

Проблему воздушных грузоперевозок необходимо изучить также с точки зрения военных условий, что, безусловно, важно особенно в случае Арцаха. В начале Арцахского движения единственным спасением Арцаха, не имеющего тогда наземной границы с Арменией, были грузовые авиаперевозки. Полеты, в основном, осуществлялись из аэропорта Эребуни с помощью 4-5 единиц вертолетов “Ми-8Т”, небольшими самолетами “Ан-2” (10-12 единиц) и несколькими самолетами “Як-40”.

Вертолеты “Ми-8” и самолеты “Як-40” за сутки успевали делать несколько полетов (в целом, за день несколько десятков полетов). 17-го октября 1990 года единственный аэропорт Арцаха находился под контролем азербай-

джанского ОМОН-а¹, по причине которого армянская сторона отказывалась от использования самолетов “Як-40”. Надеждой арцахских армян были только вертолеты, которые делали посадку на любом более или менее удобном поле. Хотя вертолеты были устаревшими и работали в условиях перегрузки, тем не менее, армянские летчики успевали делать десятки полетов. В 1990 году, в целом, было произведено полетов на 5200 часов². Вертолеты поднимали груз вдвое больше, установленного для такой техники. Был случай, когда 25-30-местный самолет “Як-40” возвращался из степанакертского аэропорта с 86 пассажирами. Менее десятка вертолетов были не в состоянии выдержать такую интенсивность полетов в 1988-1990 годах. Руководство аэропорта обратилось в правительство страны. Удастся с большим трудом приобрести у РФ пять единиц новых вертолетов “Ми-8 МТВ-1”. Новые машины были в состоянии вместо 3-4 тонн перевозить 5-5,5 тонн груза.

В феврале 1992 года после подавления огневой точки в Ходжалу аэропорт перешел под контроль сил самообороны, что позволило возобновить полеты самолетов “Як-40”. Однако эти полеты были связаны с неопишными трудностями и опасностями. Во избежание зенитных ударов противника самолеты подлетали к Степанакерту на высоте 5000 м, а затем только начинали снижение пружинообразными кругами малого радиуса. Тем же способом они взлетали и направлялись в Ереван. Маневр был совершенно непростым, и подобной тактикой обладали не все пилоты.

В процессе подготовки операции освобождения Шуши самолетами “Як-40” за сутки производились до 15 полетов. В период с 12 марта по 5 мая было произведено более чем 690 вылетов. В Арцах было перевезено более 2700 тонн грузов³. К сожалению, максимальные возможности аэропорта ограничивались самолетами “Як-40”, которые были в состоянии перевозить всего лишь 3-3,5 тонн груза. Вот такой была хроника авиационных перевозок в период арцахской освободительной войны.

В целом, летчики гражданской авиации только с транспортной целью произвели более 3700 вылетов с общим количеством 11000 летных часов, из которых 1500 вылетов исключительно в ночное время, остальные, в основ-

ном, в неблагоприятных метеорологических условиях⁴. Трудно переоценить значение и количество перевезенных грузов в этот период. Это были необходимые для войны боеприпасы, горючее, оружие, обмундирование и продовольствие. На обратном пути армянские летчики брали с собой раненых соотечественников, стариков, детей и женщин.

Ситуация изменилась не на много, и главное то, что все это может повториться с легкой руки наших соседей. Так что проблему нужно изучать со всей доскональностью.

2. Грузовые самолеты

Сегодня, как и за прошедшие полтора десятка лет, армянские авиационные грузоперевозки осуществляются, в основном, грузовыми самолетами советского производства – “Ан-26”, “Ан-12” и “Ил-76”⁵. Нечасто используются также произведенные в других странах самолеты и опять-таки советские “Ан-22” и “Ан-124”. Интересным был случай транспортировки в 2009 году в Армению генератора для теплоэлектростанции с исключительно большим весом (187,6 тонны) и размерами. Она была осуществлена на самом большом в мире грузовом самолете “Ан-225 Мрия”, поскольку Армения до сих пор находится в условиях блокады. Перечисленные самолеты произведены в разное время и принадлежат различным классификациям и в состоянии перевозить разные по объему и весу грузы на различные расстояния. В мире, как правило, используются самолеты со средней грузоподъемностью, в частности “Ил-76”, грузоподъемность которого составляет до 50 тонн⁶. Среди перечисленных самолетов есть такие, которые чаще всего используются в наших условиях, хотя они уже давно устарели. До широкого использования грузовых самолетов с реактивным двигателем в мире не было самолетов с грузоподъемностью в 50 и более тонн (за исключением самолета “Ан-22”⁷).

Для эксплуатации грузовых самолетов большое значение имеет их класс по виду двигателя, который бывает винтовым и реактивным. Самолеты с винтовыми двигателями возникли раньше и, в основном, представлены в сфере перевозок грузов меньше среднего веса. Само-

¹ Асратян С., Карабахская война, Ереван, 2001, с. 30,

² Гегамян Г., Саакян Р. Эпизоды героической борьбы армянских летчиков в Арцахе, Ереван, 2006, с. 7,

³ Чибухчян А., Стальные крылья героической войны, Ереван, 2008, с. 437,

⁴ Эти данные взяты из журнала регистраций аэропорта “Эребуни”,

⁵ О. Шевченко. Наше развитие в освоении новых самолетов. Взлет. (15) март. 3.2006, стр.8-11.

⁶ Jane’s. Д. Рендел. Современные самолеты. М., 2002, стр.153.

леты с реактивными двигателями возникли позже, они более современны и могут перевозить более тяжелые грузы. Однако, между самолетами этих двух видов имеется существенное отличие – расходимость их эксплуатации. Поскольку, как мы уже отметили, в мире, в основном, эксплуатируются только средние грузовые самолеты, а в этой сфере функционируют дорогостоящие реактивные машины, то специалисты усовершенствуют более дешевые машины с винтовым двигателем, пытаясь увеличить их мощность, чтобы арена средних грузовых самолетов пополнилась более доступными самолетами. В результате этого получается, что эксплуатация дорогих реактивных самолетов становится менее желательной и полезной. Как правило, преимущества в скорости таких самолетов не настолько сильно привлекает грузоперевозчиков. Такая тенденция не относится к перевозкам тяжелых грузов, объемы которых не настолько велики. То есть, использование таких самолетов является вынужденной мерой. Во всем мире эксплуатируются всего лишь несколько десятков тяжелых⁷ самолетов с реактивным двигателем “Ан-124 Руслан” и “С-5 Гелекси”, и еще меньше грузовых машин, созданных на основе пассажирских самолетов (“Боинг-747-400”, “Боинг-777-200LR”, “Ил-96Т, перспективный “А-380-800Ф” и др.)⁸.

К новому классу винтовых самолетов относятся грузовые машины “Ан-70” и “С-130Джи”, а также вновь создающийся общеевропейский “А-400”⁹. Для сравнения отметим, что “Ан-70” является конкурентом широко распространенного в странах СНГ самолета “Ил-76”, который имея практически одинаковые данные грузоподъемности, при полете на аналогичное расстояние тратит вдвое меньше горючего. Кроме того, требуемая полоса для его взлета намного короче¹⁰. Основным секретом нового самолета являются его двигатели вееро-винтового типа (как и двигатели на самолетах “С-130Джи” и “А-400”). Винты указанных двигателей имеют значительно улучшенные аэродинамические показатели. Специалисты воздерживаются от увеличения грузоподъемности этих самолетов. В целом, грузовые авиаперевозчики имеют подоб-

ные тенденции развития. Естественно, развитие представляет большое значение также для армянских грузоперевозчиков, однако эти самолеты пока еще широко не используются.

Делая необходимые выводы из всего этого и учитывая рост объемов армянских грузоперевозок, необходимо констатировать, что в будущем большая роль может быть выделена также грузоперевозкам крупных объемов (частым перевозкам весом в 50 и более тонн). Следовательно, армянским грузоперевозчикам необходимо задумываться над новыми объемами и новыми самолетами. В мире существует самолет, о котором мы уже намекнули, и который одновременно считается перевозчиком выше средних грузов, являясь рекордсменом в отношении малого расхода горючего. Независимо от вида двигателя, все грузовые самолеты мира в отношении расхода горючего имеют показатели хуже “Ан-22”. В этом отношении к самолету “Ан-22” приближаются только вышеуказанные “Ан-70” и “А-400”. Последний еще не вошел в стадию массового производства, он более дорогостоящий и имеет грузоподъемность всего в 40 тонн¹¹. “Ан-22” с грузом в 50 тонн может лететь до 5000 км, при этом расходуя 43 тонны горючего¹², в то время как “Ан-70” с грузом в 35 тонн пролетает расстояние в 3800 км, расходуя 38 тонн керосина¹³. Для сравнения отметим, что широко используемый “Ил-76” с 42-тонным грузом может пролететь 4000 км с расходом 81 тонны¹⁴ керосина.

Средняя грузоподъемность “Ан-22” составляет 40-60 тонн, но этот самолет установил мировой рекорд с грузом в 100 тонн. Кроме тяжеловесных “Руслана” и “Гелекси” способностью перевозить грузы в 60 тонн обладают в мире только “Ан-22” и американский самолет “С-17” (не считая некоторых грузовых самолетов, созданных на основе пассажирских самолетов, расходы которых также выделяются значительной дороговизной)¹⁵. Именно эти два самолета являются гарантом будущих грузоперевозок армянской авиации. Американский грузовой самолет имеет реактивный двигатель, и его кри-

⁷ В. Беляев, В. Ильин. Российская современная авиация. М., 2001, стр. 9-12.

⁸ Ю. Гордеенко и др. Военная Авиация. Ч 1. Минск. 2000, стр. 399, Ч 2. стр. 119-120.

⁹ М. Архипова, Реактивные самолеты вооруженных сил СССР и России, М.-Минск. 2002, стр.230-231; Jane's. Д. Рендел. Современные самолеты. М., 2002. стр.158.

¹⁰ В. Беляев, В. Ильин. Указ. соч., стр. 25-29.

¹¹ О. Шевченко. Наше развитие в освоении новых самолетов. Взлет. (15) март. 3.2006, стр.8-11.

¹² О. Хлопотов. История военной авиации. Москва Санкт-Петербург. 2005, стр. 179; В.Беляев, В.Ильин. Указ. соч., стр. 9-13.

¹³ В. Беляев, В. Ильин. Указ. соч., стр. 25-29.

¹⁴ Н. Таликов. Самолет Ил-76 и его модификации. Авиация и космонавтика. 4.2003, стр. 1-13.

¹⁵ О. Хлопотов. Указ. соч., стр. 179; Jane's. Д.Рендел. Современные самолеты. М., 2002, стр.136.

терии совершенно другие, однако его показатели являются весьма привлекательными.

Сначала обратим внимание на “Ан-22”, просторный грузовой отсек которого позволяет полностью использовать его грузоподъемность. По нашему глубокому убеждению, эксплуатация этих самолетов должна представлять большой интерес для армянских грузоперевозок. В настоящее время самолеты “Ан-22” в ограниченном количестве используются в российских ВВС¹⁶ и в авиакомпании “Аэрофлот” (общее количество составляет менее 80 единиц). Считаем возможной закупку некоторых из этих 80 самолетов или их аренду, что в настоящее время весьма распространено. Однако, учитывая возраст этих самолетов, нужно подчеркнуть, что они не в состоянии нам служить долго. В настоящее время специалисты находящейся в Киеве компании “Антонов” при наличии соответствующих договоров готовы производить нужное количество единиц этих самолетов, даже с некоторыми модификациями. Их количество может составить от 20 до 30 самолетов. В ближайшем будущем на таких самолетах будут осуществлены как минимум несколько сот вылетов в год. Тремя рейсами “Ан-22” можно перевозить столько груза, сколько “Ил-76” в состоянии перевозить за четыре рейса, при этом расходуя в два раза меньше горючего. Не трудно посчитать, сколько горючего можно сэкономить при 300 или 400 рейсах.

Отметим также, что такие самолеты могут видоизменяться и использоваться как пассажирские. Измененный вариант “Ан-22” в своих высококлассных салонах может разместить до 250-300 пассажиров, имея при этом дальность полета до 10-15 тысяч километров. Немаловажным является также то, что при полете на таком самолете пассажир будет платить намного меньше. В настоящее время в мире используются также грузовые варианты больших пассажирских самолетов, грузоподъемность которых достигает уровня вышеотмеченных перевозчиков, но эти самолеты, во-первых, весьма дорогие, а кроме того, они уступают “Антею” в отношении расхода горючего.

В связи с международными требованиями, “Антею” не позволят вход в Европу, однако при полетах этого самолета только в пространстве СНГ можно сэкономить большие средства: ведь Армения основной товарооборот осуществляет именно с государствами СНГ.

В настоящем, на новом этапе экономического развития необходимо думать о будущих делах. Армянскому народу не надо забывать также об ожидаемой вероятной войне, которая сейчас находится на стадии идеологической подготовки со стороны известного соседа. В ходе боевых действий мы должны экономить каждый грош. Будучи представителем уходящего времени, тем не менее, самолет “Ан-22” может стать гарантом будущих достижений.

Воздушные грузоперевозки с Европой и с более отдаленными странами нужно строить на американском самолете “С-17”, поскольку он в своем виде является наиболее крупной и экономичной грузовой машиной. Этот самолет имеет просторный грузовой отсек и успешно садится также на нетвердой грунтовой поверхности.

3. Аэропорты

Аэропорты выполняют ключевую роль в деле обеспечения безопасности страны. Как уже было указано выше, в настоящее время Республика Армения весьма зависима от воздушных грузоперевозок, даже в недопустимой мере. Однако, ближайшим наилучшим решением выхода из этой ситуации является перемещение грузоперевозок в более выгодное русло и правильная их организация. После решения первичных задач по части самолетов нужно представить также особенности инфраструктур аэропортов.

Для нас насущным является то, чтобы в нашей стране как можно больше аэропортов принимали большегрузные самолеты. В данном случае, самолеты с грузоподъемность в 100 тонн должны приниматься не менее чем в 3-4 аэропортах.

Во-первых, это необходимо в условиях увеличения объемов грузоперевозок, которые в военное время могут принять беспрецедентные размеры.

Во-вторых, это нужно для правильного распределения грузов по адресатам. Например, при наличии единичного аэропорта, способного принимать самолеты с грузоподъемностью в 100 тонн, опять таки возникают дополнительные расходы для доставки данного груза в другие города на автотранспорте или по железной дороге. В случае наличия других аэропортов, доставка груза максимально может быть приближена к окончательному адресату.

Третье условие диктуется метеорологическими особенностями. Аэропорт может днями и

¹⁶ В. Беляев, В. Ильин. Указ. соч., стр.13.

неделями оставаться в нефункциональном состоянии из-за тумана или метели, которые у нас являются нередкими явлениями.

Для эффективного решения отмеченных задач указанные 3-4 аэропорта должны находиться на расстоянии в 50-60 км друг от друга. Работы по укрупнению и адаптации имеющихся аэропортов сегодня нужно сопровождать строительством новых крупных аэропортов (аналогичных ереванскому и гюмрийскому) в Джермуке. Во-первых, это очень удобно в отношении расстояния от Еревана, максимально приближено к Арцаху, а кроме того находится на достаточном расстоянии от азербайджанской и турецкой границ.

Следующим шагом должно быть то, что в Арцахе должны функционировать как минимум 2-3 аэропорта, один из которых будет в состоянии принимать грузовые самолеты грузоподъемностью до 40-50 тонн. Остальные могут быть небольшими аэропортами, с нетвердым покрытием взлетной полосы. Причем, аналогичные последнему аэропорты должны функционировать также в ближайших Арцаху районах Армении.

Стратегическое значение аэропортов не ограничивается только указанными соображениями, в мирное, и особенно в военное, время они служат в качестве постоянных или временных баз для военной авиации. Аэропорты находятся на первом месте в списке первоочередных объектов, подлежащих уничтожению противником. В этом отношении весьма интересными для авиации являются аэропорты на водных поверхностях, защита которых от внезапных воздушных ударов противника может быть обеспечена лучше¹⁷.

4. Вертолеты и малая авиация

Как уже было отмечено выше, в нашем регионе важное значение имеют вертолеты, которые очень удобны при перевозке грузов в горной местности. Опыт Арцахской войны наилучшим образом доказывает данное мнение. Мы должны особое внимание уделить именно этому вопросу, делая правильные выводы из Арцахской войны, и стимулировать развитие вертолетной авиации. Нам необходимы около 20-30 единиц вертолетов со средней грузоподъемностью, а также с грузоподъемностью до 10-15 тонн.

Кроме вышеуказанных вертолетов, нужно развивать также следующие виды малой авиации:

- 5-10-местные самолеты с реактивными двигателями или двигателями внутреннего сгорания грузоподъемностью в 2 тонны;
- самолеты до 30 мест с реактивными двигателями или грузоподъемностью в 10 тонн;
- 4-5-местные вертолеты или с грузоподъемностью в 1 тонну.

Подобные летательные аппараты особенно будут способствовать развитию частного бизнеса, туризма и авиационного спорта.

Заключение

В ходе Арцахской войны 80-90 % произведенных нами полетов составили транспортные перевозки. До открытия Лачинского коридора все транспортные перевозки армянской стороны осуществлялись с помощью авиации. Без колебаний можно утверждать, что авиация не позволила противнику опустошить Арцах. И если бы авиация имела не 7-8, а 30-40 единиц транспортных вертолетов, часть из которых имела бы грузоподъемность не 5, а до 10-15 тонн, то многие вопросы могли бы быть решены иначе. В частности, наверняка был бы спасен Шаумян.

Из истории известны случаи, когда транспортная авиация сыграла решающую роль в той или иной войне. В частности, известна организованная союзниками дорога жизни ("Горб") для спасения Китая в 1940-1945 годах, которая проходила над джунглями Индии. С помощью 600 транспортных самолетов ежемесячно в Китай доставлялось примерно 30000 тонн грузов, во многом благодаря которому война против Японии продолжалась до победного конца¹⁸.

Другая аналогичная история известна под названием "мост спасения" Берлина, созданный американскими грузовыми самолетами в марте 1948 года, когда с целью экономического подавления Советское руководство блокировало столицу Германии. Ежедневной доставкой 4500 тонн груза (в течение почти что одного года) американское руководство спасло город от голода и замерзания¹⁹.

Аналогичный мост для Арцаха создали армянские летчики. Кроме того, подготовительные работы по обеспечению материальными запасами для предпринимаемых армянской стороной наступательных действий также были

¹⁷ Об этом подробнее см. Ованесян А. Некоторые вопросы авиации, Ереван, 2009, с. 111-116,

¹⁸ Ченнолт К. Ли., Путь бойца. М., 2006, стр. 460.

¹⁹ Хелферс Дж., ВМФ США. М., 2004, стр. 271.

произведены с помощью авиации. Из прошедшей освободительной войны нужно делать правильные выводы.

Учитывая проблемы, стоящие перед армянами и армянскими государствами, а также с учетом анализа арцахской освободительной войны и тенденций развития мировой авиации нужно констатировать, что в настоящее время необходимо дать толчок развитию общей гражданской и спортивной авиации. Кроме вышепе-

Aviation in Armenia

A. Hovhannisyan

During Artsakh war 80-90 percent of flights from our side were made for transportation needs. Before the Lachin Corridor was open all transportations from Armenia had been made by means of aviation. It should be stated without any hesitation that aviation impeded the enemy to clear Artsakh off from the Armenians. And if the aviation had had 30-40 helicopters instead of 7-8 with the capacity of up to 10-15 tons instead of 5 we would have faced quite other really today. Perhaps it would have been possible to secure Armenian population in Shahumyan.

History knows several cases when transport aviation has played a significant role during this or that conflict. Particularly, the life path called "Gorb", established in 1940-1945 by the allies for the salvation of China was passing over the jungles of India. 600 transport planes were bringing to China about 30,000 tons of load per month what allowed to continue the struggle against the Japanese till the victorious end.

речисленных экономических и стратегических предусловий, нужно отметить также то, что развитие различных видов авиационного спорта во многом может способствовать правильному воспитанию молодого поколения и развитию здорового образа жизни, которые являются стратегической задачей любого государства.

Таким образом, открытие аэропорта в Степанакерте фактически является важнейшей государственной задачей.

Another example is the "bridge of salvation" of Berlin, which was established by American cargo planes in March, 1948. The Soviet Government had encircled the capital of Germany aiming to economically suppress the latter. The Americans transported 4500 tons of goods every day for nearly a year what saved the town from famine and cold.

A kind of such a bridge for Artsakh was also enacted by the Armenian pilots. Besides, the aviation did all the preparatory works to ensure material supplies for the main offensive actions by the Armenians. Thus, adequate conclusions should be made from the battle experience. Having in mind the problems faced by the Armenians and the Armenian states, as well as the analysis of Artsakh battle and the tendencies of the world aviation development, one can state that the development of civil and sport aviation should be promoted nowadays. Besides the economic and strategic preconditions outlined above we should say that the development of various aviation sports can largely contribute to the formation of healthy generation and lifestyle which is a strategic problem for every country.

Hence the restoration of the airport in Stepanakert is a crucial national problem.