

Варианти за придобиване на нов тип боен самолет  
за ВВС

# ПРИЦЕЛ С ДАЛЕКОБОЙНОСТ

## 30 ГОДИНИ

**полковник о. з. Малчо МАЛЧЕВ, военен пилот I клас**

Както нееднократно бе заявено в докладите и изказванията, настоящата конференция протича в сложна, динамична и противоречива среда на сигурност. Срещата на високо равнище на НАТО в Уелс, милитаризацията на Крим и нарушеният баланс на силите в Черно море налагат дълбоко преосмисляне и най-вече предприемане на спешни мерки за създаване във Въоръжените сили на страните от Алианса на адекватни способности, което в чисто военен план опира до значителни промени в организационната структура, в логаритъма за управление на войските и особено до въвеждане на въоръжение на съвместима военноматериална база.

Този макар и кратък анализ дефинира порасналите отговорности пред българската държава в съответствие с член 3 на Вашингтонския договор ускорено да създаде реални военни способности с цел да гарантира националния си суверенитет и да даде принос за умножаване на отбранителните възможности на НАТО.

Още първите опити за анализ на военния конфликт в Сирия потвърждават факта, че се запазва и дори нараства ролята на авиацията за постигане на целите на военната операция. Нарастват ролята и отговорността на системите за анализ на въздушната и земната обстановка, на системите за управление на ударните средства, на транспортно-десантната и ударната вертолетна авиация и особено на тактическите изстребители, ползващи високоточни ударни средства.

Серия от инциденти подчерта задължителната необходимост бойните средства да бъдат съвместими. Например, наред със слабости в организиране на взаимодействието при действия на самолети от различни националности в невралгична зона, липсата на комуникационна съвместимост е една от причините за поразяването на руския Су-24, нарушил въздушното пространство на Република Турция.

На базата на тези предварителни анализи и изводи си задаваме въпроса: какво място заема нашата авиация като способности и възможност за участие в две от мисиите на Алианса – мирновременна охрана и ако се наложи, военновременна отбрана?

Абстрахирайки се от спомените си на военен летец (37 години) и загърбвайки носталгичното „България – авиационна сила!“, трябва отговорно да заявя, че военната авиация и ВВС като цяло не **притежават в необходимия обем способности** за пълноценно изпълнение на задачите, произтичащи от членството в Алианса.

Какво ми дава основание за такъв извод? По поети ангажменти към настоящата 2016 г. България трябва да има готовност да заделя за нуждите на НАТО до 8 броя многоцелеви съвместими самолета. От тях 4 броя за операции извън страната и 4 броя за дежурство в Интегрираната система за ПВО по мисия „Еърполисинг“. Нямаме готовност за изпълнение на задачи извън територията ни, тъй като българските самолети **МиГ-29 са несъвместими по натовските стандарти.**

Задачата „Еърполисинг“ се изпълнява успешно вече десет години с едно не особено приятно уточнение: само в границите на българското въздушно пространство. Поради същата причина - несъвместимост. Натрапват се два въпроса:

1. Кога ще имаме възможност, ако се наложи да участваме и в други от мисиите на НАТО?

2. Докога и с какви сили ще можем да охраняваме самостоятелно нашето небе и евентуално да подпомагаме съюзниците, като им предоставяме наши способности?

С какво разполагат българските ВВС по отношение на изстребителна авиация към края на първото тримесечие на 2016 г.? Въпрос колкото неудобен, толкова и труден за точен отговор. Няколко месеца след като и последният МиГ-21 бе „приземен“, изстребителната авиация разчита единствено на няколко броя (до 7) МиГ-29. Благодарение на усилията на Министерството на отбраната, на Министерския съвет и разбирането на сложността на ситуацията от страна на голяма част от народните представители, стана факт Споразумението с Полската Република за ремонт на двигатели и се водят проучвателни разговори за последваща логистична поддръжка на МиГ-29.

Това решение представлява глътка въздух за ВВС. Авиацията ще разполага с още време самостоятелно да изпълнява мисията „Еърполисинг“. И което е от особена важност: в известна степен ще съхрани практическите навици на летателния състав.

Време е да отговорим на въпросите „От къде да започнем? Защо се налага да се разделим с гордостта на поколения летци, изстребителя МиГ-29 - прекрасен и завоювал уважение самолет?“

*Договорът за закупуване на 18 бр. МиГ-29 е подписан в края на далечната 1987 г. Експлоатацията му в нашите ВВС започва през 1989 г. на летище „Равнец“. МиГ-29 е конструиран и оборудван като **изстребител-прехващач**. Основното му оборудване (свързочно, навигационно и въоръжението) са на технологична база от седемдесетте години на миналия век. Като изстребител е предназначен основно за прехват и унищожаване на въздушни цели и предимствата му са при водене на близък, маневрен въздушен бой, дължащи се на неговите маневрени характеристики и високата му живучест. Възможностите му за унищожаване на земни цели са далеч под изискванията за съвременен тактически изстребител.*

МиГ-29, както и редица съветски (руски) изстребители преди него (МиГ-21 и МиГ-23-прехващач) са плод на отречена при създаването и производството на бойни самолети концепция. Години наред съветските авиоконструктори

предлагаха (да ги наречем) „**моноцелеви**“ самолети. Това налагаше, а и в момента в българската авиация е така, за решаване на тактически задачи да се поддържат минимум два типа бойни самолети: **Су-25** като щурмови изстребител за поддръжка на бойните действия на войските в тактическата полоса; и **МиГ-29** като прикриващ тези действия.

Взаимодействието в такива смесени групи е съпроводено с редица трудности и често не постига желаните ефекти. Като прибавим и финансовия фактор, ще се убедим, че поддържането на такъв авиационен комплект от 2-3 различни типа самолети е неудачно и е изживяло времето си.

Европейските и американските фирми, предлагащи на пазара авиационна техника, отдавна са отrekli тази концепция. Даже самолетите-връстници на нашите МиГ-29 успешно изпълняват задачи както на изстребител, така и на изстребител-бомбардировач. Тоест, представляват многоцелеви бойни самолети.

Изтъкнати командири от ВВС, летяли дълги години на МиГ-29, дават синтезирана, донякъде жестока, но правдива оценка за самолета: МиГ-29 няма какво повече да предложи за изпълнение на задачите на бойната ни авиация.

При **МиГ-29** е налице **сериозен дефицит от способности в критично важни области като комуникация, навигация и опознаване**. Ще добавя и боен радиус на действие и морално остаряло въоръжение. По своите тактико-технически характеристики той по-скоро е пример на технологична пропаст между нашата бойна авиация и тази на държавите, въвели на въоръжение съвременни многоцелеви изстребител.

Най-краткият отговор на въпроса „Какво е необходимо за военната авиация?“ след споделеното дотук е даден еднозначно от авиационните командири, от летци и инженерно-техническия състав: „Нов боен самолет!“

„Има назначена комисия, която в края на март трябва да ми представи доклад с всички възможни опции и до три-три и половина години ще имаме нов тип боен самолет, който ще бъде в количество около 12 броя“. Това е цитат от изявление на министъра на отбраната в началото на 2016 г. На 30 март на редовното си заседание Министерският съвет одобри инвестиционния проект за придобиване на нов многоцелеви изстребител за българските ВВС. С този акт бе положено началото на реалните действия и бе утвърдена предва-

рителната времева рамка на проточилия се в годините проект. Предвижда се първите нови изстребители да бъдат получени през периода 2019-2020 г. И отново възниква въпросът: „С какви сили и средства ВВС ще изпълняват поставените задачи през 2016-2019 г.?”

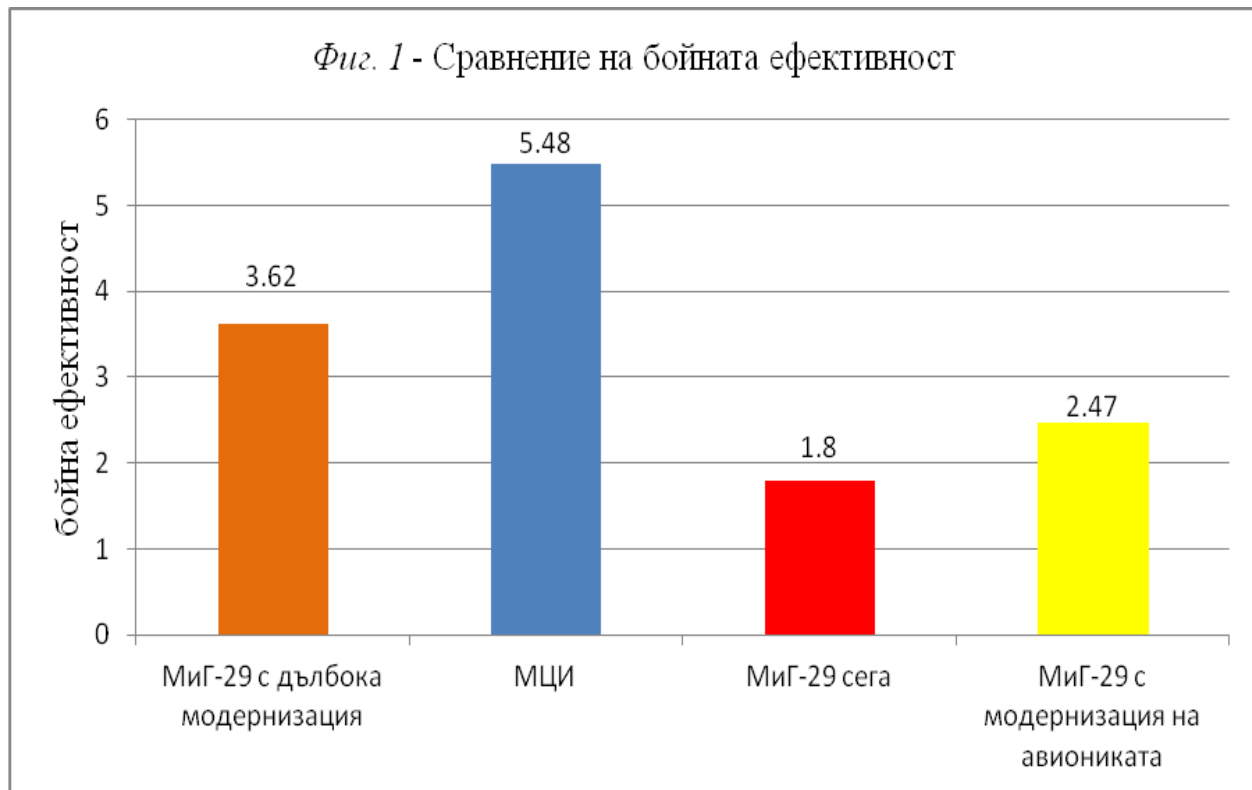
Можем ли през този период да ползваме МиГ-29 и по какъв начин? Нека да разгледаме ситуацията два аспекта:

**Първият:** да ползваме самолета в сегашното му състояние до изтичане на междуремонтния ресурс на наличните самолети, като се заделят средства за осигуряване на най-необходимото, което не е никак малко. Защото големият проблем на подобен подход е, че поради технологиите и материалите, използвани за конструирането и произвеждането на този самолет, двигателите, основните агрегати и системи имат много нисък в сравнение със западните образци от същият тип **междуремонтен и общ технически ресурс**. Изтичането на тези ресурси ежедневно ще намалява броя на самолетите, които авиацията може да ползва и не е далеч времето, когато способностите ще паднат до ниво, при което е невъзможно да бъде изпълнявана дори мирновременната мисия „Еърполисинг”.

Даже не особено задълбочените финансови разчети показват, че този вариант е изключително скъп. Той е временно и далеч не пълно решение, ако въобще може да бъде приет като решение. След разход на значителни средства и с упорития труд на инженерно-техническия състав, ще разполагаме с няколко несъвместими с натовските стандарти самолети с ограничени оперативни и бойни възможности. При разглеждания вариант остава нерешен и дълго отлаганият проблем около освобождаване на честотните полоси.

**Вторият вариант**, да го наречем условно „малка модернизация”, е смятан от някои специалисти за кардинално решение. За жалост не е така. Тук към посочените разходи от първия вариант трябва да прибавим и средства за модернизация. С подобна модернизация се преодолява само незначителна част от дефицита на способности и се решава единствено проблемът за съвместимост на системите за комуникация, навигация и опознаване. Тоест, на латински език самолетът става „свой” за ПВО на НАТО и може да изпълнява задачи по мирните мисии в интегрирано пространство на Алианса. Самият процес по задействане на този вариант ще се проточи в твърде дълъг период и

може да бъде решен само за няколко самолета към 2018 г. Трябва ли в такъв случай да се заделят толкова средства от бюджета на МО, когато е взето решение към 2020 г. МиГ-29 окончателно да бъде снет от въоръжение?



На илюстрацията е показано какви способности придобива МиГ-29 след евентуална „малка модернизация“, след „дълбока модернизация“ и как изглежда бойната му ефективност в сравнение с тази на многоцелеви изстребител.

Отговорът на въпроса може ли, докога и при какви разходи да се ползва МиГ-29 трябва да бъде даден след задълбочено и безпристрастно обсъждане, без политически натиск.

Обстановката налага единият от разглежданите варианти да бъде приложен, за да се изпълнява с МиГ-29 мирната мисия „Еърполисинг“ до декември 2019 г. За целта са подготвени разчети на разходите за поддържане в летателна годност на не по-малко от 7-9 самолета, като се предвижда осигуряването на 10 броя двигатели, закупуване (ремонт) на 7-8 броя КСА и консумативи на обща стойност малко по-малко от 100 млн. лева за 2016–2017 г.

Този вариант среща положителен отзвук сред личния състав на ВВС и сред значителна част от обществеността, тъй като България сама ще може да охранява небето си и да допринесе за способностите на ПВО в региона.



**ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

**ЦЕЛ НА ПРОЕКТА:**

- Постигане на способности за осигуряване на въздушния суверенитет на Република България в NATINAMDS
- Преодоляване на дефицита от способности
- Освобождаване на честотен спектър за граждански цели
- Прекратяване на зависимостта за поддръжка на изребителната авиация от страни извън НАТО и ЕС

Снемането от въоръжение на МиГ-29 и след време на Су-25 се представя от някои среди като политическо решение. Дори да има елементи от такова, то

не е водещо. На българската военна авиация е необходим нов тип самолет със съвременни бойни способности и това не е МиГ-29 .

Важното е, че след продължително отлагане проектът за придобиване на нов тип изстребител е задействан.



## ОБХВАТ



### ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ:

Брой самолети	16
Начин за реализация	<p>На два етапа:</p> <p><b>Първи етап</b> – придобиване на 8 броя (при финансова възможност и на по-голям брой)</p> <p><b>Втори етап</b> – придобиване на още 8 броя (или по-малко – до 16 броя общо, в зависимост от количеството, придобито през първия етап)</p>
Времева рамка за доставка	<p>Първи етап – 2018г. – 2021г.</p> <p>Втори етап – 2022г. – 2023г.</p>
Първоначална оперативна готовност	Четвъртото тримесечие на 2019 г.
Пълна оперативна готовност	Четвъртото тримесечие на 2021г.
Финансова рамка за първия етап	1,5 млрд. лева

6.4.2016 г.

некласифицирано

2



## ВАРИАНТИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ



### ОСНОВНИ ВАРИАНТИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТА

Държава Самолет	Новопроизведен	Употребяван
Швеция Gripen C/D		
Италия Eurofighter Tranche 1		
Португалия (с логистичен пакет и въоръжение от САЩ) F-16 MLU (Third Party Transfer)		

6.4.2016 г.

некласифицирано

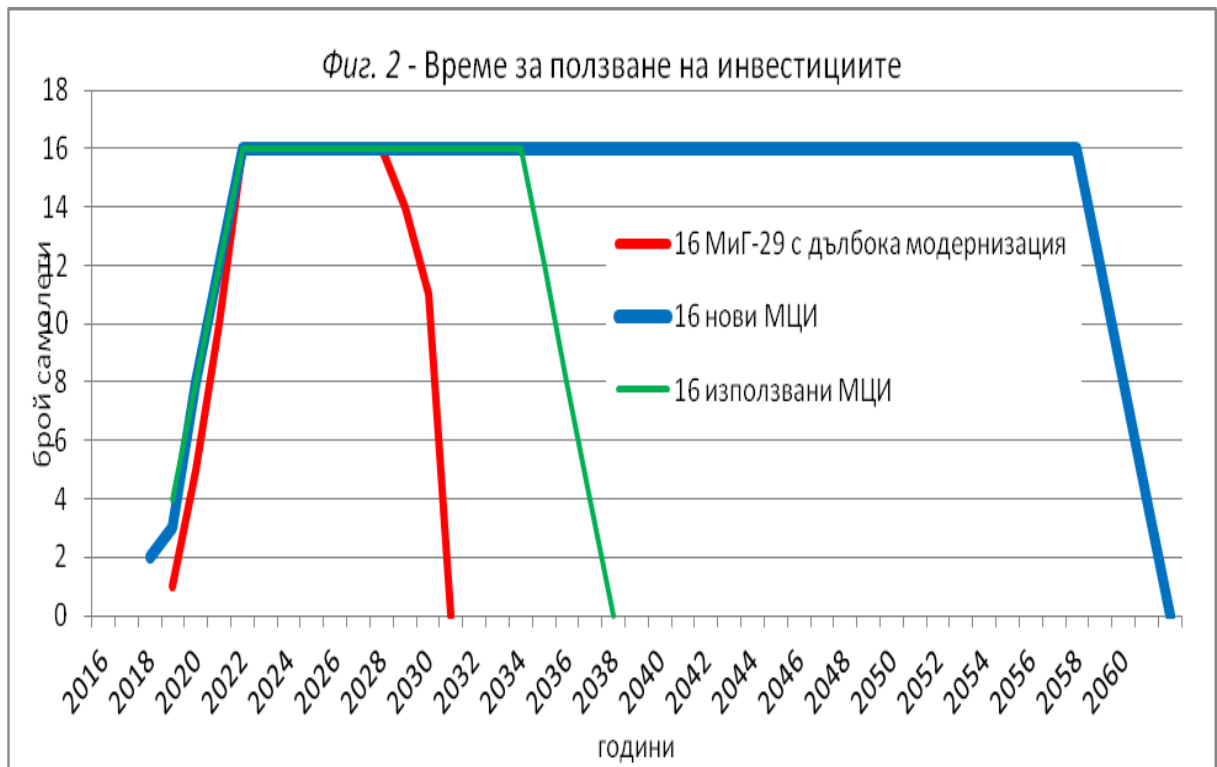
2



Когато говорим за **нов самолет за ВВС**, не е задължително да се разбира единствено **новопроизведен самолет**. За авиацията е необходима авиационна платформа, която да покрива изискването за съвременни способности. В анализите и работните документи се говори за нов тип многоцелеви изстребители, които най-общо да притежават достатъчна боеспособност срещу **земни и въздушни цели във всякакви метеорологични условия, денем и нощем**, както и **съвместимост** по трите задължителни показателя: **комуникация, навигация и опознаване**.

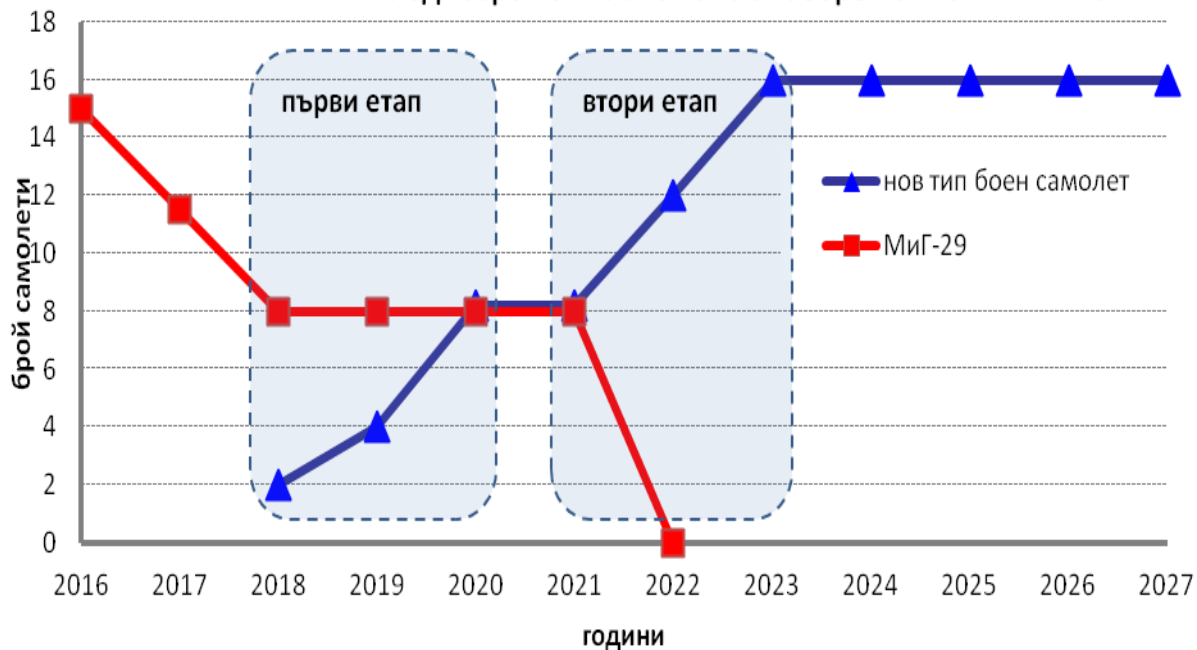
И още: **боен радиус, надвишаващ дълбочината на тактическите задачи; съвременни способности на прицелно- навигационното оборудване** и не на последно място **живучест; икономичност; голям междуремонтен и общ ресурс; двигателите и всички основни агрегати и системи в пъти да превишават тези на ползваните досега образци**.

**Второто изискване** е задълбочен анализ на ценовите параметри. Това е тема на друг доклад, но придобиването на нов изстребител с по-дълъг период на експлоатация и по-ниски разходи за поддръжка и консумативи ще даде и по-ниска годишна цена.



**На трето място**, но особено важен е **срокът** за реализиране на проекта. Във ВВС и МО се правят точни разчети за хода на процедурата. Необходимо е началото на реалната експлоатация на самолета с достатъчно подготвен състав да не се раздалечава значително от датата на окончателното прекратяване на полетите с МиГ-29.

Времеви график за придобиване на нов тип боен самолет  
с едновременно снемане от въоръжение на МиГ-29



Като прибавим и ангажиментите, поети на срещата на върха в Уелс и отразени в Програмата и План „България 2020“, можем да заключим, че на изброените условия отговарят предимно европейски и американски бойни самолети. В хода на предварителни и неофициални разговори с различни доставчици става ясно, че някои от тях имат възможност в края на критичната 2018 г. да доставят **два самолета** и през 2019 г. - още **два**. Кое по време съвпада с приемливите условия за експлоатация на МиГ-29 и неговия отход.

Дълбоко се надявам, че работният вариант на „Времевия график за придобиване на нов тип боен самолет“ ще бъде утвърден и реализиран.

В заключение искам да обърна вашето внимание на още един въпрос. Организационната структура на военната авиация в „Програма 2020“ е сведена до една изстребителна авиобаза „Граф Игнатиево“ с 16-18 бойни самолета; авиобаза за предно базиране и вертолетна авиобаза. Когато сериозно се говори за адекватни способности, за изпълнение на ангажименти по мисиите на НАТО и за водещо участие в охраната на нашето небе, е необходимо в близка перспектива базата „Граф Игнатиево“ да бъде окомплектована с до 44 броя многоцелеви изстребителя.

Първите стъпки за осъществяване на проекта „Нов тип изстребител” са направени. На добър час!

*(Доклад, изнесен на научно-практическата конференция „Адекватността на българската отбранителна политика в национален и съюжен контекст и необходимото развитие на Въоръжените сили до 2025 г.”)*